

Zusammenfassung nach Regelnummern

Grundprinzip - Sportliches Verhalten und die Regeln

CASE 31

Wurde das korrekte optische Einzelrückrufsignal gegeben aber das vorgeschriebene akustische Signal nicht und hat ein Boot für das der Rückruf gilt eine Position, in der er das akustische Signal hören würde und es sieht das optische Signal nicht, so hat es Anspruch auf Wiedergutmachung. Wenn es jedoch merkt, dass es über der Linie war, muss es umkehren und korrekt starten.

CASE 39

Außer er erhält eine Bericht über einen Verstoß gegen eine Klassenregel oder gegen Regel 43 von einem für die Veranstaltung eingesetzten Ausrüstungskontrolleur oder Vermesser ist die Wettfahrtleitung nicht verpflichtet gegen ein Boot zu protestieren. Die Verpflichtung die Regeln durchzusetzen liegt in erster Linie bei den Teilnehmern.

CASE 65

Ist sich ein Boot bewusst, dass es die Schwarze Flaggen Regel verletzt hat, so muss es unverzüglich aufgeben. Tut es dies nicht und behindert es dann bewusst ein anderes in der Wettfahrt befindliches Boot, so stellt dies grob unsportliches Verhalten dar und es verletzt Regel 2 und sein Steuermann begeht einen groben Verstoß gegen sportliches Verhalten.

CASE 71

Ein Zuruf ist kein "Schallsignal". Antworten auf Fragen bezüglich Anträgen auf Wiedergutmachung nach Verfahrensfehlern der Wettfahrtleitung bei den Startsignalen.

Teil 1 – Grundregeln

Regel 1.1, Sicherheit: Hilfe leisten bei Gefahr

CASE 20

Wenn ein Boot möglicherweise in Gefahr ist, hat ein Boot, das Hilfe gibt, Anspruch auf Wiedergutmachung, auch wenn seine Hilfe nicht gefordert wurde oder sich hinterher herausstellt, dass keine Gefahr bestand.

Regel 2, Faires Segeln

CASE 27

Ein Boot ist nicht verpflichtet, in Vorausahnung der Regelverletzung eines anderen Bootes zu agieren. Erhält ein Boot Wegerecht auf Grund seines eigenen Handelns, so hat das andere Boot Anspruch auf Raum zum Freihalten.

CASE 31

Wurde das korrekte optische Einzelrückrufsignal gegeben aber das vorgeschriebene akustische Signal nicht und hat ein Boot für das der Rückruf gilt eine Position, in der er das akustische Signal hören würde und es sieht das optische Signal nicht, so hat es Anspruch auf Wiedergutmachung. Wenn es jedoch merkt, dass es über der Linie war, muss es umkehren und korrekt starten.

CASE 34

Ein Boot zu behindern, kann als Verstoß gegen Regel 2 aufgefasst werden und Grundlage eines Antrags auf Wiedergutmachung sein und zum Anlass genommen werden, nach Regel 69.1 gegen es vorzugehen.

CASE 47

Ein Boot das absichtlich durch Zuruf "Wind von Steuerbord" Raum verlangt, obwohl sie Wind von Backbord hat, handelt nicht fair und kann nach Regel 2 ausgeschlossen werden.

CASE 65

Ist sich ein Boot bewusst, dass es die Schwarze Flaggen Regel verletzt hat, so muss es unverzüglich aufgeben. Tut es dies nicht und behindert es dann bewusst ein anderes in der Wettfahrt befindliches Boot, so stellt dies grob unsportliches Verhalten dar und es verletzt Regel 2 und sein Steuermann begeht einen groben Verstoß gegen sportliches Verhalten.

CASE 73

Wenn die Mannschaft von L absichtlich W berührt, nur damit W gegen Regel 11 verstößt, verletzt sie Regel 2.

CASE 74

Es gibt keine Regel, die vorschreibt, wie der Steuermann oder Vorschoter eines Leebootes sitzen muss. Eine Berührung mit dem Luvboot bedeutet keine Verletzung von Regel 2, sofern nicht die Position des Steuermanns oder Vorschoters absichtlich missbraucht wird.

CASE 78

Ein Boot kann sich in eine taktisch kontrollierende Position zu einem anderen Boot begeben und das Vorankommen dieses Bootes in einer Wettfahrt verzögern, so dass andere Boote beide passieren, vorausgesetzt, dass das Schiedsgericht bei einem aus diesem Grund eingereichten Protest nach Regel 2 herausfindet, dass darin eine reelle Chance bestand durch diese Taktik ihr Ergebnis in der Gesamtwertung zu verbessern. Wenn es dabei aber absichtlich eine andere Regel verstößt um die Wahrscheinlichkeit für den Erfolg dieser Taktik zu erhöhen, verstößt es gegen Regel 2.

Regel 3(a), Anerkennung der Regeln

CASE 98

Die Regeln die in der Definition Regel aufgelistet sind, gelten für alle Wettfahrten, die unter den Wettfahrtregeln Segeln abgehalten werden, egal ob die Ausschreibung oder die Segelanweisungen ausdrücklich ihre Gültigkeit festlegen oder nicht. Eine Segelanweisung kann jedoch, sofern sie die Vorgaben von Regel 88.2 einhält einige oder alle Vorschriften des Nationalen Verbandes ändern oder für ungültig erklären. Generell können weder die Ausschreibung noch die Segelanweisungen die Klassenregeln ändern. Wenn ein Boot nach einem Handicap- oder Ausgleichsystem segelt, gelten die Regeln dieses Systems und einige oder alle Klassenregeln der Klasse können ebenfalls gelten. Wenn sich Ausschreibung und Segelanweisungen widersprechen, hat keine Vorrang.

Teil 2 – Begegnung von Booten

Teil 2 Vorwort

CASE 67

Begegnet ein in einer Wettfahrt befindliches Boot ein nicht in der Wettfahrt befindliches Fahrzeug, so gelten für beide die staatlichen Verkehrsvorschriften. Ist das in der Wettfahrt befindliche Boot nach den Verkehrsvorschriften ausweichpflichtig und stößt es absichtlich mit dem anderen Fahrzeug zusammen, so kann es wegen groben Fehlverhaltens ausgeschlossen werden.

CASE 109

Die IRPCAS oder behördliche Wegerechtsregeln gelten zwischen Booten in der Wettfahrt nur, wenn die Segelanweisungen dies festlegen und in diesem Fall sind alle Regeln des Teils 2 ersetzt. Eine IRPCAS (bzw. KVR)- oder behördliche Regel kann durch Einfügung in die Segelanweisung oder in ein anderes für die Veranstaltung geltendes Dokument gültig gemacht werden.

Abschnitt A – Wegerecht

Regel 10, Wind von entgegen gesetzter Seite

CASE 9

Hat sich ein mit Wind von Steuerbord segelndes Boot entschlossen, an einer Luvbahnmarke vorbeizusegeln, so muss das mit Wind von Backbord segelnde Boot sich freihalten. Hier gibt es keine Regel, die ein Boot zwingt, seinen richtigen Kurs zu segeln.

CASE 23

Auf einer Vorwindstrecke gilt Regel 19 nicht für ein mit Wind von Steuerbord segelndes Boot, das zwischen zwei mit Wind von Backbord voraus segelnden Booten passiert. Regel 10 verlangt von beiden mit Wind von Backbord segelnden Booten sich frei zu halten.

CASE 43

Ein mit Wind von Backbord dicht längs eines Hindernisses am Wind segelndes Boot muss sich von einem Boot freihalten, das eine Wende auf Wind von Steuerbord vollendet hat und sich auf einem Kollisionskurs nähert.

CASE 50

Stellt das Schiedsgericht fest, dass bei einem Backbord-Steuerbord-Vorfall S seinen Kurs nicht geändert hat und keine echten oder glaubhaften Befürchtungen für eine Kollision für S vorlagen, so sollte es einen Protest von S zurückweisen. Wenn das Schiedsgericht überzeugt ist, dass S den Kurs geändert hat und dass begründete Zweifel daran bestehen, dass P frei vor S passiert wäre, falls S den Kurs nicht geändert hätte, dann sollte es P disqualifizieren.

CASE 75

Wenn Regel 18 gilt, gelten die Regel von Abschnitt A und B auch. Wenn ein innen überlappendes Boot mit Wegerecht an einer Bahnmarke halsen muss, darf es seinen richtigen Kurs segeln bis zur Halse. Ein Boot mit Wind von Steuerbord, das seinen Kurs ändert, verstößt nicht gegen Regel 16.1, wenn es dem Boot mit Wind von Backbord angemessenen Raum zum frei halten gibt und das Boot mit Wind von Backbord diesen nicht sofort nutzt.

CASE 87

Ein Wegerechtboot muss keine Ausweichmaßnahmen ergreifen bevor nicht klar ist, dass das andere Boot sich nicht freihält.

CASE 88

Ein Boot kann eine Berührung vermieden aber sich trotzdem nicht freigehalten haben.

CASE 99

Die Tatsache, dass ein Boot, das sich freihalten muss, außer Kontrolle ist, entlastet es nicht von einem Verstoß gegen eine Regel von Teil 2. Wenn ein Boot mit Wegerecht durch Regel 14 verpflichtet wird, "Eine Berührung zu vermeiden .. wenn dies vernünftigerweise möglich ist" und seine einzige Möglichkeit, dies zu tun in einer Chaos-Halse(engl. crash-gybe) besteht, so ist es kein Verstoß von Regel 14, wenn es diese Chaos-Halse nicht durchführt. Wenn ein Boot aufgibt, wie dies in Regel 44.1(b) gefordert ist, egal ob dies freiwillig oder notwendigerweise geschah, kann es nicht darüber hinaus bestraft werden.

CASE 105

Wenn zwei Boote mit Wind von entgegen gesetzter Seite vor dem Wind fahren, darf das Boot mit Wind von Steuerbord den Kurs ändern, wenn es dem Boot mit Wind von Backbord Raum zum Freihalten gibt.

Regel 11, Wind von der gleichen Seite mit Überlappung

CASE 7

Wenn ein Boot, das erst klar achteraus, war innerhalb zweier seiner Bootslängen zu dem anderen Boot ein in Lee überlappendes Boot wird, so muss sich das Luvboot freihalten, jedoch muss das Leeboot zu Beginn dem Luvboot Raum zum freihalten geben und darf nicht höher segeln als seinen richtigen Kurs.

CASE 12

Bei der Entscheidung ob ein innen liegendes Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat, ist es unerheblich, dass die Boote völlig verschiedene Kurse fahren, sofern eine Überlappung besteht, wenn das erste Boot die Zone erreicht.

CASE 13

Vor seinem Startsignal verstößt ein Lee-Boot gegen keine Regel, wenn es höher als ein Luv-Boot segelt.

CASE 14

Segeln zwei Boote mit Wind von der gleichen Seite auf konvergierenden Kursen, die auf unterschiedlichen Meinungen über den richtigen Kurs des Leebootes beruhen, so muss sich das Luvboot von dem Leeboot freihalten. Zwei Boote, die auf dem selben Schenkel nahe beieinander segeln können verschiedene richtige Kurse haben.

CASE 24

Wird ein Boot überlappendes Leeboot von klar achteraus, so muss sich das andere Boot sofort freihalten. Wenn es das nicht in guter Seemannschaft auf Grund der Nähe des Leebootes kann, hat dieses nicht ausreichend Raum gegeben. Wenn es unnötige Aktionen macht, die zu einer Berührung führen, hat es versäumt sich frei zu halten.

CASE 25

Wenn ein innen überlappendes Luvboot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum an der Bahnmarke tiefer als seinen richtigen Kurs segelt, muss es sich vom außen liegenden Boot frei halten und das außen liegende Boot darf luv vorausgesetzt es gibt dabei dem innen liegenden Boot Raum zum frei halten.

CASE 46

Ein Leeboot darf bis zu seinem richtigen Kurs luv, auch wenn es die Überlappung in Lee von klar achteraus innerhalb eines Abstand von zwei seiner Rumpflängen hergestellt hat.

CASE 51

Das Schiedsgericht muss Boote freisprechen, wenn sie durch die Regelverletzung eines anderen Boote gezwungen wurden, eine Regel zu verletzen.

CASE 53

Ein klar voraus liegendes Boot muss nichts tun um sich freizuhalten, bevor nicht eine Lee-Überlappung durch das Boot klar achteraus hergestellt ist.

CASE 70

Ein innen überlappendes Luv-Boot, das Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat und diesen Bahnmarken-Raum erhält, muss sich nach Regel 11 vom außen liegenden Boot frei halten.

CASE 73

Wenn die Mannschaft von L absichtlich W berührt, nur damit W gegen Regel 11 verstößt, verletzt sie Regel 2.

CASE 74

Es gibt keine Regel, die vorschreibt, wie der Steuermann oder Vorschoter eines Leebootes sitzen muss. Eine Berührung mit dem Luvboot bedeutet keine Verletzung von Regel 2, sofern nicht die Position des Steuermanns oder Vorschoters absichtlich missbraucht wird.

Regel 12, Wind von der gleichen Seite ohne Überlappung

CASE 2

Regel 18.2(b) gilt nicht zwischen einem Boot klar voraus und einem Boot klar achteraus, wenn das Boot klar achteraus die Zone vor dem Boot klar voraus erreicht. Regel 18.2(b) gilt nicht zwischen zwei Booten, die sich nicht überlappen bevor das erste von ihnen die Zone erreicht.

Regel 18.2(a) gilt nur, wenn Boote überlappen und mindestens eines von ihnen in der Zone ist.

CASE 15

Beim Wenden um eine Bahnmarke muss ein Boot klar voraus Regel 13 beachten. Ein am Wind klar achteraus segelndes Boot darf seinen Kurs halten und dadurch das andere Boot am Wenden hindern.

CASE 24

Wird ein Boot überlappendes Leeboot von klar achteraus, so muss sich das andere Boot sofort freihalten. Wenn es das nicht in guter Seemannschaft auf Grund der Nähe des Leeboots kann, hat dieses nicht ausreichend Raum gegeben. Wenn es unnötige Aktionen macht, die zu einer Berührung führen, hat es versäumt sich frei zu halten.

CASE 41

Wenn ein Hindernis auf beiden Seiten durch zwei überlappende Boote passiert werden kann, muss das Wegerechtboot, wenn es sich entschließt in Lee zu passieren dem anderen Boot Raum geben. Wenn sich das Wegerechtboot entschließt in Luv zu passieren, hat es Anspruch auf Raum und das andere Boot muss sich frei halten. Es gibt keine Verpflichtung zum Zuruf um Raum an einem Hindernis.

CASE 77

Berührt die Ausrüstung eines Boots eine Bahnmarke, so bedeutet dies eine Berührung. Wird ein ausweichpflichtiges Boot von der außerhalb ihrer normalen Lage befindlichen Ausrüstung eines Wegerechtboots unvorhersehbar berührt, während es sich freihält, so verletzt es keine Regel.

CASE 91

Ein Boot, das verpflichtet ist sich freizuhalten, muss sich auch von der Ausrüstung eines anderen Bootes freihalten, die sich nicht in seiner normalen Lage befindet, wenn diese Ausrüstung so lange genug außerhalb ihrer normalen Lage ist, dass man dies sehen konnte.

Regel 13, Während des Wendens

CASE 15

Beim Wenden um eine Bahnmarke muss ein Boot klar voraus Regel 13 beachten. Ein am Wind klar achteraus segelndes Boot darf seinen Kurs halten und dadurch das andere Boot am Wenden hindern.

CASE 17

Ein Boot unterliegt nicht mehr Regel 13, wenn es wieder einen Am-Wind-Kurs eingenommen hat und zwar unabhängig von seiner Fahrt durchs Wasser und seiner Schotstellung.

Abschnitt B – Allgemeine Einschränkungen

Regel 14, Berührung vermeiden

CASE 2

Regel 18.2(b) gilt nicht zwischen einem Boot klar voraus und einem Boot klar achteraus, wenn das Boot klar achteraus die Zone vor dem Boot klar voraus erreicht. Regel 18.2(b) gilt nicht zwischen zwei Booten, die sich nicht überlappen bevor das erste von ihnen die Zone erreicht.

Regel 18.2(a) gilt nur, wenn Boote überlappen und mindestens eines von ihnen in der Zone ist.

CASE 7

Wenn ein Boot, das erst klar achteraus, war innerhalb zweier seiner Bootslängen zu dem anderen Boot ein in Lee überlappendes Boot wird, so muss sich das Luvboot freihalten, jedoch muss das Leeboot zu Beginn dem Luvboot Raum zum freihalten geben und darf nicht höher segeln als seinen richtigen Kurs.

CASE 11

Wenn Boote an einem Hindernis, einschließlich eines Wegerechtboots überlappen, so muss das außen liegende dem innen liegenden Boot den Raum zum Passieren zwischen ihm und dem Hindernis gewähren.

CASE 13

Vor seinem Startsignal verstößt ein Lee-Boot gegen keine Regel, wenn es höher als ein Luv-Boot segelt.

CASE 14

Segeln zwei Boote mit Wind von der gleichen Seite auf konvergierenden Kursen, die auf unterschiedlichen Meinungen über den richtigen Kurs des Leebootes beruhen, so muss sich das Luvboot von dem Leeboot freihalten. Zwei Boote, die auf demselben Schenkel nahe beieinander segeln können verschiedene richtige Kurse haben.

CASE 23

Auf einer Vorwindstrecke gilt Regel 19 nicht für ein mit Wind von Steuerbord segelndes Boot, das zwischen zwei mit Wind von Backbord voraus segelnden Booten passiert. Regel 10 verlangt von beiden mit Wind von Backbord segelnden Booten sich frei zu halten.

CASE 25

Wenn ein innen überlappendes Luvboot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum an der Bahnmarke tiefer als seinen richtigen Kurs segelt, muss es sich vom außen liegenden Boot frei halten und das außen liegende Boot darf luvlen vorausgesetzt es gibt dabei dem innen liegenden Boot Raum zum frei halten.

CASE 26

Ein Wegerechtboot muss nichts tun um eine Kollision zu verhindern bis klar ist, dass sich das andere Boot nicht frei hält. Wenn jedoch ein Wegerechtboot eine Berührung hätte vermeiden können, dies aber nicht tat und es kommt dadurch zu einem Schaden, muss es nach Regel 14 bestraft werden.

CASE 27

Ein Boot ist nicht verpflichtet, in Vorausahnung der Regelverletzung eines anderen Bootes zu agieren. Erhält ein Boot Wegerecht auf Grund seines eigenen Handelns, so hat das andere Boot Anspruch auf Raum zum Freihalten.

CASE 30

Ein Boot klar achteraus, das verpflichtet ist, sich freizuhalten und mit dem Boot klar voraus zusammen stößt, verstößt gegen die Wegerechtsregel, die vor dem Zusammenstoß gegolten hat. Ein Boot das durch einen unbeabsichtigten Bugwechsel sein Wegerecht verliert ist trotzdem ausweichpflichtig.

CASE 43

Ein mit Wind von Backbord dicht längs eines Hindernisses am Wind segelndes Boot muss sich von einem Boot freihalten, das eine Wende auf Wind von Steuerbord vollendet hat und sich auf einem Kollisionskurs nähert.

CASE 50

Stellt das Schiedsgericht fest, dass bei einem Backbord-Steuerbord-Vorfall S seinen Kurs nicht geändert hat und keine echten oder glaubhaften Befürchtungen für eine Kollision für S vorlagen, so sollte es einen Protest von S zurückweisen. Wenn das Schiedsgericht überzeugt ist, dass S den Kurs geändert hat und dass begründete Zweifel daran bestehen, dass P frei vor S passiert wäre, falls S den Kurs nicht geändert hätte, dann sollte es P disqualifizieren.

CASE 54

Wenn ein sich einem Hindernis näherndes Boot "Raum zum Wenden" gerufen hat, sollte das Schiedsgericht im Normalfall dessen Beurteilung ob Sicherheit diesen Ruf rechtfertigt anerkennen. Erhält das rufende Boot keine Reaktion auf seinen Zuruf um Raum fest, sollte es ein zweites Mal lauter rufen. Wenn es nach dem Zuruf nur kurz wartet und dann wendet, beraubt es das andere Boot um die Wahl ihrer Handlungen und riskiert eine Berührung mit ihm. Wenn ein Boot versäumt Ausschau zu halten, kann es sein, dass es versäumt vernünftig zu handeln um Berührung zu vermeiden.

CASE 75

Wenn Regel 18 gilt, gelten die Regel von Abschnitt A und B auch. Wenn ein innen überlappendes Boot mit Wegerecht an einer Bahnmarke halsen muss, darf es seinen richtigen Kurs segeln bis zur Halse. Ein Boot mit Wind von Steuerbord, das seinen Kurs ändert, verstößt nicht gegen Regel 16.1, wenn es dem Boot mit Wind von Backbord angemessenen Raum zum frei halten gibt und das Boot mit Wind von Backbord diesen nicht sofort nutzt.

CASE 77

Berührt die Ausrüstung eines Boots eine Bahnmarke, so bedeutet dies eine Berührung. Wird ein ausweichpflichtiges Boot von der außerhalb ihrer normalen Lage befindlichen Ausrüstung eines Wegerechtboots unvorausehbar berührt, während es sich freihält, so verletzt es keine Regel.

CASE 81

Wenn ein Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum nach Regel 18.2(b) durch den Wind geht, hört Regel 18.2(b) auf zu gelten und es muss den geltenden Regeln von Abschnitt A entsprechen.

CASE 87

Ein Wegerechtboot muss keine Ausweichmaßnahmen ergreifen bevor nicht klar ist, dass das andere Boot sich nicht freihält.

CASE 88

Ein Boot kann eine Berührung vermieden aber sich trotzdem nicht freigehalten haben.

CASE 91

Ein Boot, das verpflichtet ist sich freizuhalten, muss sich auch von der Ausrüstung eines anderen Bootes freihalten, die sich nicht in seiner normalen Lage befindet, wenn diese Ausrüstung so lange genug außerhalb ihrer normalen Lage ist, dass man dies sehen konnte.

CASE 92

Ändert ein Wegerechtboot den Kurs, ist das ausweichpflichtige Boot nur verpflichtet, auf das zu reagieren, was das Wegerechtboot im Moment tut, aber nicht darauf, was das Wegerechtboot anschließend tun könnte.

CASE 99

Die Tatsache, dass ein Boot, das sich freihalten muss, außer Kontrolle ist, entlastet es nicht von einem Verstoß gegen eine Regel von Teil 2. Wenn ein Boot mit Wegerecht durch Regel 14 verpflichtet wird, "Eine Berührung zu vermeiden .. wenn dies vernünftigerweise möglich ist" und seine einzige Möglichkeit, dies zu tun in einer Chaos-Halse(engl. crash-gybe) besteht, so ist es kein Verstoß von Regel 14, wenn es diese Chaos-Halse nicht durchführt. Wenn ein Boot aufgibt, wie dies in Regel 44.1(b) gefordert ist, egal ob dies freiwillig oder notwendigerweise geschah, kann es nicht darüber hinaus bestraft werden.

CASE 105

Wenn zwei Boote mit Wind von entgegen gesetzter Seite vor dem Wind fahren, darf das Boot mit Wind von Steuerbord den Kurs ändern, wenn es dem Boot mit Wind von Backbord Raum zum Freihalten gibt.

CASE 107

Ein Boot, das nicht Ausschau hält versäumt es dadurch eventuell alles vernünftigerweise Mögliche zu tun um eine Berührung zu vermeiden. Ein Zuruf ist eine mögliche Handlung, durch die ein Boot eine Berührung eventuell vermeiden kann. Wenn ein Boot, das gegen eine Regel von Teil 2 verstoßen hat und dabei ernsthafter Schaden entstand und dann aufgibt, dann hat es die angemessene Strafe angenommen und kann nicht mehr für den selben Vorfall bestraft werden.

Regel 14(b), Berührung vermeiden

CASE 19

Erläuterung des Begriffs " Schaden"

Regel 15, Wegerecht erlangen

CASE 2

Regel 18.2(b) gilt nicht zwischen einem Boot klar voraus und einem Boot klar achteraus, wenn das Boot klar achteraus die Zone vor dem Boot klar voraus erreicht. Regel 18.2(b) gilt nicht zwischen zwei Booten, die sich nicht überlappen bevor das erste von ihnen die Zone erreicht. Regel 18.2(a) gilt nur, wenn Boote überlappen und mindestens eines von ihnen in der Zone ist.

CASE 7

Wenn ein Boot, das erst klar achteraus, war innerhalb zweier seiner Bootslängen zu dem anderen Boot ein in Lee überlappendes Boot wird, so muss sich das Luvboot freihalten, jedoch muss das Leeboot zu Beginn dem Luvboot Raum zum freihalten geben und darf nicht höher segeln als seinen richtigen Kurs.

CASE 13

Vor seinem Startsignal verstößt ein Lee-Boot gegen keine Regel, wenn es höher als ein Luv-Boot segelt.

CASE 24

Wird ein Boot überlappendes Leeboot von klar achteraus, so muss sich das andere Boot sofort freihalten. Wenn es das nicht in guter Seemannschaft auf Grund der Nähe des Leeboots kann, hat dieses nicht ausreichend Raum gegeben. Wenn es unnötige Aktionen macht, die zu einer Berührung führen, hat es versäumt sich frei zu halten.

CASE 27

Ein Boot ist nicht verpflichtet, in Vorausahnung der Regelverletzung eines anderen Bootes zu agieren. Erhält ein Boot Wegerecht auf Grund seines eigenen Handelns, so hat das andere Boot Anspruch auf Raum zum Freihalten.

CASE 53

Ein klar voraus liegendes Boot muss nichts tun um sich freizuhalten, bevor nicht eine Lee-Überlappung durch das Boot klar achteraus hergestellt ist.

CASE 81

Wenn ein Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum nach Regel 18.2(b) durch den Wind geht, hört Regel 18.2(b) auf zu gelten und es muss den geltenden Regeln von Abschnitt A entsprechen.

CASE 93

Wenn ein Boot plötzlich luvt, nachdem es eine Überlappung in Lee zu einem anderen Boot hergestellt hat und es gibt keine Möglichkeit für das andere Boot, sich in guter Seemannschaft frei zu halten, dann hat das luvende Boot gegen Regel 15 und 16.1 verstoßen. Das andere Boot hat gegen Regel 11 verstoßen, wird aber dafür nach Regel 64.1(c) entlastet.

CASE 105

Wenn zwei Boote mit Wind von entgegen gesetzter Seite vor dem Wind fahren, darf das Boot mit Wind von Steuerbord den Kurs ändern, wenn es dem Boot mit Wind von Backbord Raum zum Freihalten gibt.

Regel 16.1, Kurs ändern

CASE 6

Wendet ein mit Wind von Steuerbord segelndes Boot nachdem ein Boot mit Wind von Backbord abgefallen ist, um hinter ihm zu passieren, begeht es nicht unbedingt einen Regelverstoß.

CASE 7

Wenn ein Boot, das erst klar achteraus, war innerhalb zweier seiner Bootslängen zu dem anderen Boot ein in Lee überlappendes Boot wird, so muss sich das Luvboot Freihalten, jedoch muss das Leeboot zu Beginn dem Luvboot Raum zum Freihalten geben und darf nicht höher segeln als seinen richtigen Kurs.

CASE 13

Vor seinem Startsignal verstößt ein Lee-Boot gegen keine Regel, wenn es höher als ein Luv-Boot segelt.

CASE 14

Segeln zwei Boote mit Wind von der gleichen Seite auf konvergierenden Kursen, die auf unterschiedlichen Meinungen über den richtigen Kurs des Leebootes beruhen, so muss sich das Luvboot von dem Leeboot Freihalten. Zwei Boote, die auf demselben Schenkel nahe beieinander segeln können verschiedene richtige Kurse haben.

CASE 25

Wenn ein innen überlappendes Luvboot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum an der Bahnmarke tiefer als seinen richtigen Kurs segelt, muss es sich vom außen liegenden Boot frei halten und das außen liegende Boot darf luvlen vorausgesetzt es gibt dabei dem innen liegenden Boot Raum zum frei halten.

CASE 26

Ein Wegerechtboot muss nichts tun um eine Kollision zu verhindern bis klar ist, dass sich das andere Boot nicht frei hält. Wenn jedoch ein Wegerechtboot eine Berührung hätte vermeiden können, dies aber nicht tat und es kommt dadurch zu einem Schaden, muss es nach Regel 14 bestraft werden.

CASE 46

Ein Leeboot darf bis zu seinem richtigen Kurs luvlen, auch wenn es die Überlappung in Lee von klar achteraus innerhalb eines Abstand von zwei seiner Rumpflängen hergestellt hat.

CASE 52

Regel 16.1 schränkt den Kurs eines ausweichpflichtigen Bootes nicht ein. Ein Manöver, das ein anderes Boot von der Startlinie fernhält, muss nicht notwendigerweise gegen diese Regel verstoßen.

CASE 60

Ändert ein Wegerechtboot seinen Kurs so, dass ein ausweichpflichtiges Boot trotz unverzüglich eingeleitetem Ausweichmanöver sich nicht mit guter Seemannschaft Freihalten kann, so verletzt das Wegerechtboot Regel 16.1.

CASE 75

Wenn Regel 18 gilt, gelten die Regel von Abschnitt A und B auch. Wenn ein innen überlappendes Boot mit Wegerecht an einer Bahnmarke halsen muss, darf es seinen richtigen Kurs segeln bis zur Halse. Ein Boot mit Wind von Steuerbord, das seinen Kurs ändert, verstößt nicht gegen Regel 16.1, wenn es dem Boot mit Wind von Backbord angemessenen Raum zum frei halten gibt und das Boot mit Wind von Backbord diesen nicht sofort nutzt.

CASE 76

Wenn ein Boot seinen Kurs auf einen neuen richtigen Kurs ändert, kann es gegen Regel 16 verstoßen.

CASE 92

Ändert ein Wegerechtboot den Kurs, ist das ausweichpflichtige Boot nur verpflichtet, auf das zu reagieren, was das Wegerechtboot im Moment tut, aber nicht darauf, was das Wegerechtboot anschließend tun könnte.

CASE 93

Wenn ein Boot plötzlich luvt, nachdem es eine Überlappung in Lee zu einem anderen Boot hergestellt hat und es gibt keine Möglichkeit für das andere Boot, sich in guter Seemannschaft frei zu halten, dann hat das luvende Boot gegen Regel 15 und 16.1 verstoßen. Das andere Boot hat gegen Regel 11 verstoßen, wird aber dafür nach Regel 64.1(c) entlastet.

CASE 105

Wenn zwei Boote mit Wind von entgegen gesetzter Seite vor dem Wind fahren, darf das Boot mit Wind von Steuerbord den Kurs ändern, wenn es dem Boot mit Wind von Backbord Raum zum Freihalten gibt.

Regel 16.2, Kurs ändern

CASE 6

Wendet ein mit Wind von Steuerbord segelndes Boot nachdem ein Boot mit Wind von Backbord abgefallen ist, um hinter ihm zu passieren, begeht es nicht unbedingt einen Regelverstoß.

CASE 92

Ändert ein Wegerechtboot den Kurs, ist das ausweichpflichtige Boot nur verpflichtet, auf das zu reagieren, was das Wegerechtboot im Moment tut, aber nicht darauf, was das Wegerechtboot anschließend tun könnte.

Regel 17, Mit Wind von der gleichen Seite, richtiger Kurs

CASE 7

Wenn ein Boot, das erst klar achteraus, war innerhalb zweier seiner Bootslängen zu dem anderen Boot ein in Lee überlappendes Boot wird, so muss sich das Luvboot Freihalten, jedoch muss das Leeboot zu Beginn dem Luvboot Raum zum Freihalten geben und darf nicht höher segeln als seinen richtigen Kurs.

CASE 13

Vor seinem Startsignal verstößt ein Lee-Boot gegen keine Regel, wenn es höher als ein Luv-Boot segelt.

CASE 14

Segeln zwei Boote mit Wind von der gleichen Seite auf konvergierenden Kursen, die auf unterschiedlichen Meinungen über den richtigen Kurs des Leebootes beruhen, so muss sich das Luvboot von dem Leeboot Freihalten. Zwei Boote, die auf demselben Schenkel nahe beieinander segeln, können verschiedene richtige Kurse haben.

CASE 46

Ein Leeboot darf bis zu seinem richtigen Kurs luvten, auch wenn es die Überlappung in Lee von klar achteraus innerhalb eines Abstands von zwei seiner Rumpflängen hergestellt hat.

Abschnitt C – An Bahnmarken und Hindernissen

Regel 18.1, Bahnmarken-Raum: Geltungsbereich der Regel 18

CASE 9

Hat sich ein mit Wind von Steuerbord segelndes Boot entschlossen, an einer Luvbahnmarke vorbeizusegeln, so muss das mit Wind von Backbord segelnde Boot sich freihalten. Hier gibt es keine Regel, die ein Boot zwingt, seinen richtigen Kurs zu segeln.

CASE 12

Bei der Entscheidung ob ein innen liegendes Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat, ist es unerheblich, dass die Boote völlig verschiedene Kurse fahren, sofern eine Überlappung besteht, wenn das erste Boot die Zone erreicht.

CASE 15

Beim Wenden um eine Bahnmarke muss ein Boot klar voraus Regel 13 beachten. Ein am Wind klar achteraus segelndes Boot darf seinen Kurs halten und dadurch das andere Boot am Wenden hindern.

CASE 26

Ein Wegerechtboot muss nichts tun um eine Kollision zu verhindern bis klar ist, dass sich das andere Boot nicht frei hält. Wenn jedoch ein Wegerechtboot eine Berührung hätte vermeiden können, dies aber nicht tat und es kommt dadurch zu einem Schaden, muss es nach Regel 14 bestraft werden.

CASE 60

Ändert ein Wegerechtboot seinen Kurs so, dass ein ausweichpflichtiges Boot trotz unverzüglich eingeleitetem Ausweichmanöver sich nicht mit guter Seemannschaft freihalten kann, so verletzt das Wegerechtboot Regel 16.1.

CASE 76

Wenn ein Boot seinen Kurs auf einen neuen richtigen Kurs ändert, kann es gegen Regel 16 verstoßen.

Regel 18.2(a), Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben

CASE 2

Regel 18.2(b) gilt nicht zwischen einem Boot klar voraus und einem Boot klar achteraus, wenn das Boot klar achteraus die Zone vor dem Boot klar voraus erreicht. Regel 18.2(b) gilt nicht zwischen zwei Booten, die sich nicht überlappen bevor das erste von ihnen die Zone erreicht. Regel 18.2(a) gilt nur, wenn Boote überlappen und mindestens eines von ihnen in der Zone ist.

CASE 59

Kommt ein Boot auf Höhe der Bahnmarke, ist es aber außerhalb der Zone und bewirkt eine Kursänderung zur Bahnmarke, dass ein in der Zone befindliches Boot, das zuvor klar achteraus war eine Innenüberlappung erreicht, muss es diesem Boot nach Regel 18.2(a) Bahnmarken-Raum geben und zwar unabhängig davon, ob der Abstand zur Bahnmarke darauf zurückzuführen ist, dass es anderen innen liegenden Booten Raum geben musste, oder nicht.

Regel 18.2(b), Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben

Regel 18.2(c), Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben

CASE 2

Regel 18.2(b) gilt nicht zwischen einem Boot klar voraus und einem Boot klar achteraus, wenn das Boot klar achteraus die Zone vor dem Boot klar voraus erreicht. Regel 18.2(b) gilt nicht zwischen zwei Booten, die sich nicht überlappen bevor das erste von ihnen die Zone erreicht. Regel 18.2(a) gilt nur, wenn Boote überlappen und mindestens eines von ihnen in der Zone ist.

CASE 12

Bei der Entscheidung ob ein innen liegendes Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat, ist es unerheblich, dass die Boote völlig verschiedene Kurse fahren, sofern eine Überlappung besteht, wenn das erste Boot die Zone erreicht.

CASE 15

Beim Wenden um eine Bahnmarke muss ein Boot klar voraus Regel 13 beachten. Ein am Wind klar achteraus segelndes Boot darf seinen Kurs halten und dadurch das andere Boot am Wenden hindern.

CASE 25

Wenn ein innen überlappendes Luvboot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum an der Bahnmarke tiefer als seinen richtigen Kurs segelt, muss es sich vom außen liegenden Boot frei halten und das außen liegende Boot darf luvlen vorausgesetzt es gibt dabei dem innen liegenden Boot Raum zum frei halten.

CASE 59

Kommt ein Boot auf Höhe der Bahnmarke, ist es aber außerhalb der Zone und bewirkt eine Kursänderung zur Bahnmarke, dass ein in der Zone befindliches Boot, das zuvor klar achteraus war eine Innenüberlappung erreicht, muss es diesem Boot nach Regel 18.2(a) Bahnmarken-Raum geben und zwar unabhängig davon, ob der Abstand zur Bahnmarke darauf zurückzuführen ist, dass es anderen innen liegenden Booten Raum geben musste, oder nicht.

CASE 63

Wird an einer Bahnmarke soviel Raum gelassen, dass ein Boot hindurch segeln kann, das keinen Anspruch auf Raum hat, so kann es diesen Raum auf eigenes Risiko zu seinem Vorteil nutzen.

CASE 70

Ein innen überlappendes Luv-Boot, das Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat und diesen Bahnmarken-Raum erhält, muss sich nach Regel 11 vom außen liegenden Boot frei halten.

CASE 75

Wenn Regel 18 gilt, gelten die Regel von Abschnitt A und B auch. Wenn ein innen überlappendes Boot mit Wegerecht an einer Bahnmarke halsen muss, darf es seinen richtigen Kurs segeln bis zur Halse. Ein Boot mit Wind von Steuerbord, das seinen Kurs ändert, verstößt nicht gegen Regel 16.1, wenn es dem Boot mit Wind von Backbord angemessenen Raum zum frei halten gibt und das Boot mit Wind von Backbord diesen nicht sofort nutzt.

CASE 81

Wenn ein Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum nach Regel 18.2(b) durch den Wind geht, hört Regel 18.2(b) auf zu gelten und es muss den geltenden Regeln von Abschnitt A entsprechen.

CASE 95

Regel 18.2(b) hört auf zu gelten, wenn entweder das Boot, das Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat oder das Boot das ihn geben muss, mit dem Bug durch den Wind geht. Wenn ein Wegerechtboot dazu gezwungen wird, eine Bahnmarke zu berühren, weil das andere Boot es versäumt sich frei zu halten, ist es von dem Verstoß gegen Regel 31 zu entlasten.

Regel 18.3, Bahnmarken-Raum: Wenden bei Annäherung an eine Bahnmarke

CASE 93

Wenn ein Boot plötzlich luvt, nachdem es eine Überlappung in Lee zu einem anderen Boot hergestellt hat und es gibt keine Möglichkeit für das andere Boot, sich in guter Seemannschaft frei zu halten, dann hat das luvende Boot gegen Regel 15 und 16.1 verstoßen. Das andere Boot hat gegen Regel 11 verstoßen, wird aber dafür nach Regel 64.1(c) entlastet.

CASE 95

Regel 18.2(b) hört auf zu gelten, wenn entweder das Boot, das Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat oder das Boot das ihn geben muss, mit dem Bug durch den Wind geht. Wenn ein Wegerechtboot dazu gezwungen wird, eine Bahnmarke zu berühren, weil das andere Boot es versäumt sich frei zu halten, ist es von dem Verstoß gegen Regel 31 zu entlasten.

Regel 18.4, Bahnmarken-Raum: Halsen

CASE 75

Wenn Regel 18 gilt, gelten die Regel von Abschnitt A und B auch. Wenn ein innen überlappendes Boot mit Wegerecht an einer Bahnmarke halsen muss, darf es seinen richtigen Kurs segeln bis zur Halse. Ein Boot mit Wind von Steuerbord, das seinen Kurs ändert, verstößt nicht gegen Regel 16.1, wenn es dem Boot mit Wind von Backbord angemessenen Raum zum frei halten gibt und das Boot mit Wind von Backbord diesen nicht sofort nutzt.

Regel 18.5, Bahnmarken-Raum: Entlastung

CASE 12

Bei der Entscheidung ob ein innen liegendes Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat, ist es unerheblich, dass die Boote völlig verschiedene Kurse fahren, sofern eine Überlappung besteht, wenn das erste Boot die Zone erreicht.

CASE 63

Wird an einer Bahnmarke soviel Raum gelassen, dass ein Boot hindurch segeln kann, das keinen Anspruch auf Raum hat, so kann es diesen Raum auf eigenes Risiko zu seinem Vorteil nutzen.

CASE 70

Ein innen überlappendes Luv-Boot, das Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat und diesen Bahnmarken-Raum erhält, muss sich nach Regel 11 vom außen liegenden Boot frei halten.

CASE 93

Wenn ein Boot plötzlich luvt, nachdem es eine Überlappung in Lee zu einem anderen Boot hergestellt hat und es gibt keine Möglichkeit für das andere Boot, sich in guter Seemannschaft frei zu halten, dann hat das luvende Boot gegen Regel 15 und 16.1 verstoßen. Das andere Boot hat gegen Regel 11 verstoßen, wird aber dafür nach Regel 64.1(c) entlastet.

Regel 19, Raum zum Passieren eines Hindernisses

CASE 3

Ein mit Wind von Backbord segelndes Lee-Boot, das Raum zum Wenden wegen eines mit Wind von Steuerbord kommenden Boot, das ein Hindernis ist, verlangt, ist nicht verpflichtet vorauszuahnen, dass das Luv-Boot seiner Verpflichtung sofort zu wenden oder anderweitig Raum zu gewähren nicht nachkommt.

CASE 11

Wenn Boote an einem Hindernis, einschließlich eines Wegerechtboots überlappen, so muss das außen liegende dem innen liegenden Boot den Raum zum Passieren zwischen ihm und dem Hindernis gewähren.

CASE 23

Auf einer Vorwindstrecke gilt Regel 19 nicht für ein mit Wind von Steuerbord segelndes Boot, das zwischen zwei mit Wind von Backbord voraus segelnden Booten passiert. Regel 10 verlangt von beiden mit Wind von Backbord segelnden Booten sich frei zu halten.

CASE 29

Ein Leeboot ist Hindernis für ein überlappendes Luvboot und ein drittes Boot klar achteraus. Das klar achteraus liegende Boot darf zwischen die zwei überlappenden Boote hineinfahren und hat Anspruch auf Raum vom Luvboot um zwischen ihm und dem Leeboot zu passieren, vorausgesetzt das Luvboot ist ab dem Zeitpunkt der Herstellung der Überlappung dazu in der Lage.

CASE 30

Ein Boot klar achteraus, das verpflichtet ist, sich freizuhalten und mit dem Boot klar voraus zusammen stößt, verstößt gegen die Wegerechtsregel, die vor dem Zusammenstoß gegolten hat. Ein Boot das durch einen unbeabsichtigten Bugwechsel sein Wegerecht verliert ist trotzdem ausweichpflichtig.

CASE 33

Ein Boot das einen Zuruf um Raum zum Wenden macht bevor dies aus Sicherheitsgründen notwendig ist, hat Anspruch diesen Raum nach Regel 20.1(b) zu bekommen, begeht aber durch diesen Zuruf einen Verstoß gegen Regel 20.3. Ein innen überlappendes Boot hat Anspruch auf Raum nach Regel 19.2(b) um in Lee an einem Hindernis zu passieren, auch dann wenn sie die Innenüberlappung durch eine Wende erreicht hat.

CASE 41

Wenn ein Hindernis auf beiden Seiten durch zwei überlappende Boote passiert werden kann, muss das Wegerechtboot, wenn es sich entschließt in Lee zu passieren dem anderen Boot Raum geben. Wenn sich das Wegerechtboot entschließt in Luv zu passieren, hat es Anspruch auf Raum und das andere Boot muss sich frei halten. Es gibt keine Verpflichtung zum Zuruf um Raum an einem Hindernis.

CASE 43

Ein mit Wind von Backbord dicht längs eines Hindernisses am Wind segelndes Boot muss sich von einem Boot freihalten, das eine Wende auf Wind von Steuerbord vollendet hat und sich auf einem Kollisionskurs nähert.

CASE 49

Betreffen zwei Proteste denselben oder eng zusammenhängende Vorfälle, so empfiehlt es sich, beide Proteste in Anwesenheit von allen beteiligten Booten zu verhandeln.

Regel 20, Raum zum Wenden an einem Hindernis

CASE 3

Ein mit Wind von Backbord segelndes Lee-Boot, das Raum zum Wenden wegen eines mit Wind von Steuerbord kommenden Boot, das ein Hindernis ist, verlangt, ist nicht verpflichtet vorauszuahnen, dass das Luv-Boot seiner Verpflichtung sofort zu wenden oder anderweitig Raum zu gewähren nicht nachkommt.

CASE 10

Sind zwei Boote in einen Vorfall verwickelt und eines verstößt gegen eine Regel, so ist es zu entlasten, wenn der Vorfall durch eine Regelverletzung eines dritten Bootes verursacht war.

CASE 11

Wenn Boote an einem Hindernis, einschließlich eines Wegerechtboots überlappen, so muss das außen liegende dem innen liegenden Boot den Raum zum Passieren zwischen ihm und dem Hindernis gewähren.

CASE 33

Ein Boot das einen Zuruf um Raum zum Wenden macht bevor dies aus Sicherheitsgründen notwendig ist, hat Anspruch diesen Raum nach Regel 20.1(b) zu bekommen, begeht aber durch diesen Zuruf einen Verstoß gegen Regel 20. 3. Ein innen überlappendes Boot hat Anspruch auf Raum nach Regel 19.2(b) um in Lee an einem Hindernis zu passieren, auch dann wenn sie die Innenüberlappung durch eine Wende erreicht hat.

CASE 35

Wenn ein Boot angerufen wurde, Raum zum Wenden zu geben, und antwortet "Wenden Sie!" und das rufende Boot ist dann in der Lage zu wenden und dem angerufenen Boot auszuweichen, hat das angerufene Boot seine Verpflichtung von Regel 20.1(b) erfüllt.

CASE 54

Wenn ein sich einem Hindernis näherndes Boot "Raum zum Wenden" gerufen hat, sollte das Schiedsgericht im Normalfall dessen Beurteilung ob Sicherheit diesen Ruf rechtfertigt anerkennen. Erhält das rufende Boot keine Reaktion auf seinen Zuruf um Raum fest, sollte es ein zweites Mal lauter rufen. Wenn es nach dem Zuruf nur kurz wartet und dann wendet, beraubt es das andere Boot um die Wahl ihrer Handlungen und riskiert eine Berührung mit ihm. Wenn ein Boot versäumt Ausschau zu halten, kann es sein, dass es versäumt vernünftig zu handeln um Berührung zu vermeiden.

CASE 101

Wenn sich ein Amwind segelndes Boot einem Hindernis nähert und "Raum zum Wenden verlangt" und das angerufene Boot antwortet "Wenden Sie" und wenn dann das rufende Boot wendet und danach in der Lage ist, sich in guter Seemannschaft freizuhalten, dann hat das angerufene Boot den erforderlichen Raum gegeben.

Teil 3 – Durchführung einer Wettfahrt

Regel 26, Starten von Wettfahrten

CASE 31

Wurde das korrekte optische Einzelrückrufsignal gegeben aber das vorgeschriebene akustische Signal nicht und hat ein Boot für das der Rückruf gilt eine Position, in der er das akustische Signal hören würde und es sieht das optische Signal nicht, so hat es Anspruch auf Wiedergutmachung. Wenn es jedoch merkt, dass es über der Linie war, muss es umkehren und korrekt starten.

Regel 28.1, Absegeln der Bahn

CASE 28

Wenn ein Boot eine Regel verletzt und dadurch ein anderes Boot zwingt, eine Bahnmarke zu berühren, so ist das andere Boot dafür zu entlasten. Die Tatsache, dass eine Startbahnmarke aus welchen Gründen auch immer verzogen wurde, befreit ein Boot nicht von der Verpflichtung zu starten. Die Wettfahrtleitung darf nur dann gemäß Regel 32.1(d) abbrechen, wenn die Lageänderung der Bahnmarke direkt die Sicherheit oder Fairness der Wettfahrt beeinflusst.

CASE 90

Wenn die Schnur eines Bootes eine Bahnmarke an der vorgeschriebenen Seite passiert, verstößt es nicht gegen Regel 28.1, wenn beim Strammziehen die Schnur auch diese Bahnmarke auch auf der nicht vorgeschriebenen Seite passiert.

CASE 106

Wenn die "Schnur" eines Bootes auf den vorgeschriebenen Seiten der Zielbahnmarken oder Torbahnmarken liegt, ist es ohne Belang, wenn die Schnur die die Spur des Bootes repräsentiert straff gezogen ebenso eine dieser Bahnmarken auf der nicht vorgeschriebenen Seite passiert.

CASE 108

Wenn sich ein Boot nach Berührung einer Bahnmarke entlastet, muss es keine vollständige 360°-Drehung ausführen und es kann die Strafdrehung und das Runden der Bahnmarke gleichzeitig machen. Das Runden der Bahnmarke kann als Entlastungsdrehung gewertet werden, wenn es eine Wende und Halse beinhaltet und wenn es unverzüglich nach dem Freikommen von der Bahnmarke und anderen Booten erfolgt und wenn sich die Frage, ob dadurch ein Vorteil entstand, nicht stellt.

CASE 112

Wenn ein Boot beim Absegeln der Bahn einen Fehler macht, kann ein zweites Boot das erste Boot von der Protestabsicht informieren, wenn das Boot den Fehler gemacht hat oder nach der ersten zumutbaren Gelegenheit nach Zieldurchgang des ersten Bootes oder irgendwann dazwischen.

Regel 28.2, Absegeln der Bahn

CASE 58

Wenn eine Boje oder ein anderer Gegenstand in den Segelanweisungen als innere Zielbegrenzung definiert ist sich aber auf der Nach-Ziel-Seite der Ziellinie befindet, so ist dies keine Bahnmarke.

Regel 29.1, Rückruf: Einzelmrückruf

CASE 31

Wurde das korrekte optische Einzelmrückrufsignal gegeben aber das vorgeschriebene akustische Signal nicht und hat ein Boot für das der Rückruf gilt eine Position, in der er das akustische Signal hören würde und es sieht das optische Signal nicht, so hat es Anspruch auf Wiedergutmachung. Wenn es jedoch merkt, dass es über der Linie war, muss es umkehren und korrekt starten.

CASE 71

Ein Zuruf ist kein "Schallsignal". Antworten auf Fragen bezüglich Anträgen auf Wiedergutmachung nach Verfahrensfehlern der Wettfahrtleitung bei den Startsignalen.

CASE 79

Wenn ein Boot keinen Grund hat, seinen Frühstart zu erkennen, und wenn die Wettfahrtleitung versäumt, das Rückrufsignal unverzüglich zu geben und das Boot als OCS wertet, so ist dies ein Fehler der Wettfahrtleitung, der die Wertung des Bootes ohne dessen eigenes Verschulden wesentlich verschlechtert und es hat deshalb Anspruch auf Wiedergutmachung.

Regel 30.2, Startstrafen: Z Flaggen Regel

Regel 30.3, Startstrafen: Schwarze Flaggen Regel

CASE 65

Ist sich ein Boot bewusst, dass es die Schwarze Flaggen Regel verletzt hat, so muss es unverzüglich aufgeben. Tut es dies nicht und behindert es dann bewusst ein anderes in der Wettfahrt befindliches Boot, so stellt dies grob unsportliches Verhalten dar und es verletzt Regel 2 und sein Steuermann begeht einen groben Verstoß gegen sportliches Verhalten.

CASE 96

Wenn ein Boot nach einem allgemeinen Rückruf sieht, dass seine Segelnummer als Verletzer der Regel 30.3 von der Wettfahrtleitung ausgehängt wurde und es der Meinung ist, dass die Wettfahrtleitung einen Fehler gemacht hat, besteht ihre einzige Möglichkeit darin, nicht zu starten und anschließend Antrag auf Wiedergutmachung einzureichen. Wenn ein Boot die Regel im ersten Satz von Regel 30.3 verletzt hat, hat sie keinen Anspruch auf Wiedergutmachung, wenn die Wettfahrtleitung einen Vorgehensfehler gemacht hat, der nicht in Zusammenhang mit ihrem Regelverstoß steht.

CASE 111

Wenn ein Boot nach einer Startsequenz, die zu einem allgemeinen Rückruf führte, nach Regel 30.2 oder 30.3 bestraft wurde, ist es eine angemessene Handlung der Wettfahrtleitung das Boot zu bestrafen, auch wenn die Wettfahrt vor dieser Startsequenz verschoben war oder wenn während einer späteren Startsequenz eine Verschiebung vor dem Startsignal erfolgte.

Regel 31, Berühren einer Bahnmarke

CASE 77

Berührt die Ausrüstung eines Boots eine Bahnmarke, so bedeutet dies eine Berührung. Wird ein ausweichpflichtiges Boot von der außerhalb ihrer normalen Lage befindlichen Ausrüstung eines Wegerechtboots unvorhersehbar berührt, während es sich freihält, so verletzt es keine Regel.

CASE 28

Wenn ein Boot eine Regel verletzt und dadurch ein anderes Boot zwingt, eine Bahnmarke zu berühren, so ist das andere Boot dafür zu entlasten. Die Tatsache, dass eine Startbahnmarke aus welchen Gründen auch immer verzogen wurde, befreit ein Boot nicht von der Verpflichtung zu starten. Die Wettfahrtleitung darf nur dann gemäß Regel 32.1(d) abbrechen, wenn die Lageänderung der Bahnmarke direkt die Sicherheit oder Fairness der Wettfahrt beeinflusst.

CASE 37

Jede Wettfahrt einer Regatta ist eine eigene Wettfahrt. Fahren mehrere Klassen in einer Wettfahrt, kann der Abbruch der Wettfahrt nur für einige Klassen und nicht für alle gelten.

Teil 4 – Andere Erfordernisse während der Wettfahrt

Regel 41, Hilfe von außen

CASE 100

Wenn ein Boot anfragt und taktische Hilfen für die Wettfahrt erhält, erhält es Hilfe von außen auch dann wenn es diese auf einem öffentlichen Funkkanal erhalten hat.

Regel 42, Vortrieb

CASE 8

Ein Boot, das mit guter Geschwindigkeit Raumwind segelt, verletzt nicht Regel 42, wenn der Steuermann die Wellen eines vorbeifahrenden Schiffes erwartet und nutzt und bei jeder Welle auf diese abgestimmte Ruderbewegungen durchführt. Dies ist nicht Wriggen, sondern Ausnutzen der natürlichen Auswirkung der Wellen auf den Rumpf.

CASE 69

Die Restfahrt eines Bootes nach dem Vorbereitungssignal, die darauf zurückzuführen ist, dass das Boot vor dem Signal mit Motor gelaufen war, stellt keinen Verstoß gegen Regel 42.1 dar.

Regel 43.1(a), Kleidung und Ausrüstung der Teilnehmer

CASE 89

Ein Teilnehmer darf keinen Trinkbehälter tragen oder anderweitig an seiner Person befestigen.

Regel 44.1, Strafen zum Zeitpunkt eines Vorfalls: Annahme einer Strafe

Regel 44.2, Strafen zum Zeitpunkt eines Vorfalls: Ein-Drehung- und Zwei-Drehungen-Strafe

CASE 19

Erläuterung des Begriffs "Schaden"

CASE 99

Die Tatsache, dass ein Boot, das sich freihalten muss, außer Kontrolle ist, entlastet es nicht von einem Verstoß gegen eine Regel von Teil 2. Wenn ein Boot mit Wegerecht durch Regel 14 verpflichtet wird, "Eine Berührung zu vermeiden .. wenn dies vernünftigerweise möglich ist" und seine einzige Möglichkeit, dies zu tun in einer Chaos-Halse (engl. crash-gybe) besteht, so ist es kein Verstoß von Regel 14, wenn es diese Chaos-Halse nicht durchführt. Wenn ein Boot aufgibt, wie dies in Regel 44.1(b) gefordert ist, egal ob dies freiwillig oder notwendigerweise geschah, kann es nicht darüber hinaus bestraft werden.

CASE 107

Ein Boot, das nicht Ausschau hält versäumt es dadurch eventuell alles vernünftigerweise Mögliche zu tun um eine Berührung zu vermeiden. Ein Zuruf ist eine mögliche Handlung, durch die ein Boot eine Berührung eventuell vermeiden kann. Wenn ein Boot, das gegen eine Regel von Teil 2 verstoßen hat und dabei ernsthafter Schaden entstand und dann aufgibt, dann hat es die angemessene Strafe angenommen und kann nicht mehr für denselben Vorfall bestraft werden.

CASE 108

Wenn sich ein Boot nach Berührung einer Bahnmarke entlastet, muss es keine vollständige 360°-Drehung ausführen und es kann die Strafdrehung und das Runden der Bahnmarke gleichzeitig machen. Das Runden der Bahnmarke kann als Entlastungsdrehung gewertet werden, wenn es eine Wende und Halse beinhaltet und wenn es unverzüglich nach dem Freikommen von der Bahnmarke und anderen Booten erfolgt und wenn sich die Frage, ob dadurch ein Vorteil entstand, nicht stellt.

Regel 46, Verantwortlicher Schiffsführer

CASE 40

Wenn nicht ausdrücklich anders in den Klassenvorschriften, der Ausschreibung oder den Segelanweisungen festgelegt, kann der Eigner oder Schiffsführer nach eigenem Ermessen entscheiden, wer in der Wettfahrt steuert, sofern Regel 46 eingehalten wird.

Regel 48, Nebelsignale und Lichterführung

CASE 109

Die IPCAS oder behördliche Wegerechtsregeln gelten zwischen Booten in der Wettfahrt nur, wenn die Segelanweisungen dies festlegen und in diesem Fall sind alle Regeln des Teils 2 ersetzt. Eine IPCAS (bzw. KVR)- oder behördliche Regel kann durch Einfügung in die Segelanweisung oder in ein anderes für die Veranstaltung geltendes Dokument gültig gemacht werden.

Regel 49, Position der Besatzung

CASE 4

Ein Teilnehmer darf eine Schot außenbords halten.

CASE 36

Position von Besatzungsmitgliedern in Bezug auf die Seereling

CASE 83

Wiederholtes Segeltrimmen, bei dem der Körper außerhalb die Seereling kommt, ist nicht erlaubt.

Regel 50.3, Segelsetzen und Schotführung

CASE 4

Ein Teilnehmer darf eine Schot außenbords halten.

CASE 97

Eine Spreizstange, die am Spinnakerachterholer befestigt ist, ist kein Ausleger.

Teil 5 - Proteste, Wiedergutmachung, Verhandlungen, Fehlverhalten und Berufungen Abschnitt A - Proteste; Wiedergutmachung; Maßnahmen nach Regel 69

Regel 60, Das Recht zu protestieren; das Recht Wiedergutmachung zu beantragen; Maßnahmen nach Regel 69

CASE 1

Ein Boot, das während einer Wettfahrt eine Regel verletzt und trotzdem die Wettfahrt fortsetzt, kann wegen eines späteren Vorfalls protestieren, auch wenn es nach der Wettfahrt auf Grund der Regelverletzung disqualifiziert wurde.

CASE 19

Erläuterung des Begriffs " Schaden"

CASE 39

Außer er erhält eine Bericht über einen Verstoß gegen eine Klassenregel oder gegen Regel 43 von einem für die Veranstaltung eingesetzten Ausrüstungskontrolleur oder Vermesser ist die Wettfahrtleitung nicht verpflichtet gegen ein Boot zu protestieren. Die Verpflichtung die Regeln durchzusetzen liegt in erster Linie bei den Teilnehmern.

CASE 57

Die Wettfahrtleitung muss nur auf Grund eines Berichtes des für die Veranstaltung offiziell eingesetzten Vermessers oder Ausrüstungskontrolleur protestieren. Wenn ein gültiger und ordnungsgemäß beglaubigter Messbrief von einem Eigner guten Glaubens und unter Einhaltung der Bedingungen von Regel 78.1 vorgelegt wurde, müssen die Endergebnisse dieser Wettfahrt oder Regatta bestehen bleiben, auch wenn dieser Messbrief später ungültig erklärt wird.

CASE 80

Eine Protestverhandlung oder eine Verhandlung über einen Wiedergutmachungsantrag müssen sich auf den behaupteten Vorfall, die behauptete Handlung oder Unterlassung beschränken. Obwohl ein Boot DNF gewertet werden kann, wenn es nicht entsprechend der Definition durchs Ziel geht, kann es nicht DNF gewertet werden, wenn es versäumt den Kurs richtig abzusegeln.

Regel 61.1, Protesterfordernisse: Benachrichtigung des Protestgegners

CASE 19

Erläuterung des Begriffs " Schaden"

CASE 72

Diskussion des Wortes Flagge

CASE 85

Klassenvorschriften dürfen eine Wettfahrtregel nicht ändern, sofern dies nicht durch 86.1(c) erlaubt ist. Wenn eine Klassenregel versucht eine solche Regel zu ändern, dann ist diese Regel nicht zulässig und gilt nicht.

CASE 112

Wenn ein Boot beim Absegeln der Bahn einen Fehler macht, kann ein zweites Boot das erste Boot von der Protestabsicht informieren, wenn das Boot den Fehler gemacht hat oder nach der ersten zumutbaren Gelegenheit nach Zieldurchgang des ersten Bootes oder irgendwann dazwischen.

Regel 61.2, Protesterfordernisse: Inhalt des Protestes

CASE 22

Es ist für die Gültigkeit eines Protestes irrelevant, ob das Schiedsgericht der Auffassung ist, dass die in der Protestschrift genannte angeblich verletzte Regel mit großer Wahrscheinlichkeit nicht die richtige ist.

CASE 80

Eine Protestverhandlung oder eine Verhandlung über einen Wiedergutmachungsantrag müssen sich auf den behaupteten Vorfall, die behauptete Handlung oder Unterlassung beschränken. Obwohl ein Boot DNF gewertet werden kann, wenn es nicht entsprechend der Definition durchs Ziel geht, kann es nicht DNF gewertet werden, wenn es versäumt den Kurs richtig abzusegeln.

Regel 62.1(a), Wiedergutmachung

CASE 37

Jede Wettfahrt einer Regatta ist eine eigene Wettfahrt. Fahren mehrere Klassen in einer Wettfahrt, kann der Abbruch der Wettfahrt nur für einige Klassen und nicht für alle gelten.

CASE 44

Ein Boot kann nicht gegen die Wettfahrtleitung wegen eines Regelverstoßes protestieren, es kann aber Antrag auf Wiedergutmachung einreichen und hat darauf Anspruch, wenn es nachweist, dass seine Wertung durch eine unzulässige Handlung oder Unterlassung der Wettfahrtleitung und nicht durch seinen eigenen Fehler wesentlich verschlechtert wurde.

CASE 45

Versäumt es ein Boot auf Grund eines Fehlers der Wettfahrtleitung richtig durchs Ziel zu segeln, aber keines der an der Wettfahrt beteiligten Boote gewinnt oder verliert dabei, so ist es eine angemessene und faire Wiedergutmachung, wenn alle in der Reihenfolge ihres Überqueren der Ziellinie gewertet werden.

CASE 68

Versäumt es die Wettfahrtleitung, die Ungültigkeit eines Messbriefes festzustellen, so hat deshalb kein Boot Anspruch auf Wiedergutmachung. Ein Boot, das eventuell eine Regel verletzt hat und die Wettfahrt fortsetzt, behält alle Rechte nach Teil 2 und das Recht zum Protest oder zur Berufung, auch wenn sie später disqualifiziert wird.

CASE 71

Ein Zuruf ist kein "Schallsignal". Antworten auf Fragen bezüglich Anträgen auf Wiedergutmachung nach Verfahrensfehlern der Wettfahrtleitung bei den Startsignalen.

CASE 80

Eine Protestverhandlung oder eine Verhandlung über einen Wiedergutmachungsantrag müssen sich auf den behaupteten Vorfall, die behauptete Handlung oder Unterlassung beschränken. Obwohl ein Boot DNF gewertet werden kann, wenn es nicht entsprechend der Definition durchs Ziel geht, kann es nicht DNF gewertet werden, wenn es versäumt den Kurs richtig abzusegeln.

CASE 82

Liegt eine Ziellinie nahezu auf der Linie von der letzten Bahnmarke, so dass nicht entschieden werden kann, von welcher Seite sie in Übereinstimmung mit der Definition zu durchsegeln ist, so können die Teilnehmer in irgend einer der beiden Richtungen durchsegeln und beide Zieldurchgangsrichtungen sollten anerkannt werden.

Regel 62.1(b), Wiedergutmachung

CASE 19

Erläuterung des Begriffs " Schaden".

CASE 110

Erlitt ein Boot durch eine Berührung mit einem anderen Boot, das gegen eine Regel des Teils 2 verstoßen hat, einen materiellen Schaden, so hat es nur dann Anspruch auf Wiedergutmachung wenn der Schaden selbst zur Verschlechterung der Platzierung beitrug. Um bei einem Boot eine Verletzung oder einen materiellen Schaden herbeizuführen muss es nicht unbedingt zu einer Berührung kommen. Die Verschlechterung einer Platzierung auf Grund eines Ausweichmanövers ist für sich alleine kein Grund für einen Anspruch auf Wiedergutmachung. 'Verletzung' bedeutet Verletzung einer Person und 'Schaden' beschränkt sich auf materiellen Schaden am Boot oder seiner Ausrüstung.

Regel 62.1(c), Wiedergutmachung

CASE 20

Wenn ein Boot möglicherweise in Gefahr ist, hat ein Boot, das Hilfe gibt, Anspruch auf Wiedergutmachung, auch wenn seine Hilfe nicht gefordert wurde oder sich hinterher herausstellt, dass keine Gefahr bestand.

Regel 62.1(d), Wiedergutmachung

CASE 34

Ein Boot zu behindern, kann als Verstoß gegen Regel 2 aufgefasst werden und Grundlage eines Antrags auf Wiedergutmachung sein und zum Anlass genommen werden, nach Regel 69.1 gegen es vorzugehen.

Regel 62.2, Wiedergutmachung

CASE 102

Wenn ein Boot Wiedergutmachung für einen Vorfall in der Wettfahrt beantragt, der seine Wertung in einer Wettfahrt und in einer Serie betrifft, ist die Frist zur Einreichung dieses Antrags die Protestfrist der Wettfahrt und nicht die Protestfrist, die auf dem Aushang des Gesamtergebnisses basiert.

Abschnitt B – Verhandlung und Entscheidung

Regel 63.1, Verhandlungen: Erfordernisse einer Verhandlung

CASE 1

Ein Boot, das während einer Wettfahrt eine Regel verletzt und trotzdem die Wettfahrt fortsetzt, kann wegen eines späteren Vorfalls protestieren, auch wenn es nach der Wettfahrt auf Grund der Regelverletzung disqualifiziert wurde.

CASE 48

Teil 5 der Wettfahrtregeln hilft einem Boot, sich vor falschen Schiedsgerichtsentscheidungen zu schützen und dient nicht als Schlupfloch für den Protestgegner. Der Protestgegner hat die Pflicht, sich durch vernünftige Vorbereitung vor einer Protestverhandlung zu schützen.

Regel 63.3, Verhandlungen: Recht auf Anwesenheit

CASE 49

Betreffen zwei Proteste denselben oder eng zusammenhängende Vorfälle, so empfiehlt es sich, beide Proteste in Anwesenheit von allen beteiligten Booten zu verhandeln.

Regel 63.5, Verhandlungen: Gültigkeit eines Protestes oder Antrags auf Wiedergutmachung

CASE 19

Erläuterung des Begriffs "Schaden"

CASE 22

Es ist für die Gültigkeit eines Protestes irrelevant, ob das Schiedsgericht der Auffassung ist, dass die in der Protestschrift genannte angeblich verletzte Regel mit großer Wahrscheinlichkeit nicht die richtige ist.

Regel 63.6, Verhandlungen: Beweisaufnahme und Feststellung des Sachverhalts

CASE 104

Der Versuch zwischen Tatsachen und Folgerungen in der Sachverhaltsfeststellung eines Schiedsgerichts zu unterscheiden ist manchmal unbefriedigend, da die festgestellten Tatsachen teils auf Fakten und teils auf Schlussfolgerungen beruhen. Ein nationaler Verband kann die Entscheidung eines Schiedsgerichts ändern und auch alle anderen Befunde die Schlussfolgerungen oder Rechtsauffassung betreffen aber nicht die Befunde über Fakten. Ein nationaler Verband kann durch logische Schlussfolgerungen zusätzliche Tatsachen feststellen. Keine niedergeschriebene Tatsache oder ein Diagramm hat Vorrang vor einem anderen. Schiedsgerichte müssen Widersprüche im Sachverhalt lösen, wenn dies durch den nationalen Verband gefordert wird.

Regel 63.7, Verhandlungen: Widerspruch zwischen Ausschreibung und Segelanweisungen

CASE 98

Die Regeln die in der Definition Regel aufgelistet sind, gelten für alle Wettfahrten, die unter den Wettfahrtregeln Segeln abgehalten werden, egal ob die Ausschreibung oder die Segelanweisungen ausdrücklich ihre Gültigkeit festlegen oder nicht. Eine Segelanweisung kann jedoch, sofern sie die Vorgaben von Regel 88.2 einhält einige oder alle Vorschriften des Nationalen Verbandes ändern oder für ungültig erklären. Generell können weder die Ausschreibung noch die Segelanweisungen die Klassenregeln ändern. Wenn ein Boot nach einem Handicap- oder Ausgleichsystem segelt, gelten die Regeln dieses Systems und einige oder alle Klassenregeln der Klasse können ebenfalls gelten. Wenn sich Ausschreibung und Segelanweisungen widersprechen, hat keine Vorrang.

Regel 64.1(a), Entscheidungen: Strafen und Entlastung

CASE 22

Es ist für die Gültigkeit eines Protestes irrelevant, ob das Schiedsgericht der Auffassung ist, dass die in der Protestschrift genannte angeblich verletzte Regel mit großer Wahrscheinlichkeit nicht die richtige ist.

CASE 66

Eine Wettfahrtleitung kann die Entscheidung eines Schiedsgerichts nicht ändern oder deren Durchführung verweigern, einschließlich einer Entscheidung, die auf Grund eines Berichts einer für Vermessung zuständigen Stelle getroffen wurde.

Regel 64.1(b), Entscheidungen: Strafen und Entlastung

CASE 10

Sind zwei Boote in einen Vorfall verwickelt und eines verstößt gegen eine Regel, so ist es zu entlasten, wenn der Vorfall durch eine Regelverletzung eines dritten Bootes verursacht war.

CASE 99

Die Tatsache, dass ein Boot, das sich freihalten muss, außer Kontrolle ist, entlastet es nicht von einem Verstoß gegen eine Regel von Teil 2. Wenn ein Boot mit Wegerecht durch Regel 14 verpflichtet wird, "Eine Berührung zu vermeiden .. wenn dies vernünftigerweise möglich ist" und seine einzige Möglichkeit, dies zu tun in einer Chaos-Halse(engl. crash-gybe) besteht, so ist es kein Verstoß von Regel 14, wenn es diese Chaos-Halse nicht durchführt. Wenn ein Boot aufgibt, wie dies in Regel 44.1(b) gefordert ist, egal ob dies freiwillig oder notwendigerweise geschah, kann es nicht darüber hinaus bestraft werden.

CASE 107

Ein Boot, das nicht Ausschau hält versäumt es dadurch eventuell alles vernünftigerweise Mögliche zu tun um eine Berührung zu vermeiden. Ein Zuruf ist eine mögliche Handlung, durch die ein Boot eine Berührung eventuell vermeiden kann. Wenn ein Boot, das gegen eine Regel von Teil 2 verstoßen hat und dabei ernsthafter Schaden entstand und dann aufgibt, dann hat es die angemessene Strafe angenommen und kann nicht mehr für den selben Vorfall bestraft werden.

Regel 64.1(c), Entscheidungen: Strafen und Entlastung

CASE 3

Ein mit Wind von Backbord segelndes Lee-Boot, das Raum zum Wenden wegen eines mit Wind von Steuerbord kommenden Boot, das ein Hindernis ist, verlangt, ist nicht verpflichtet vorauszuahnen, dass das Luv-Boot seiner Verpflichtung sofort zu wenden oder anderweitig Raum zu gewähren nicht nachkommt.

CASE 10

Sind zwei Boote in einen Vorfall verwickelt und eines verstößt gegen eine Regel, so ist es zu entlasten, wenn der Vorfall durch eine Regelverletzung eines dritten Bootes verursacht war.

CASE 11

Wenn Boote an einem Hindernis, einschließlich einem Wegerechtboot überlappen, so muss das außen liegende dem innen liegenden Boot den Raum zum Passieren zwischen ihm und dem Hindernis gewähren.

CASE 28

Wenn ein Boot eine Regel verletzt und dadurch ein anderes Boot zwingt, eine Bahnmarke zu berühren, so ist das andere Boot dafür zu entlasten. Die Tatsache, dass eine Startbahnmarke aus welchen Gründen auch immer verzogen wurde, befreit ein Boot nicht von der Verpflichtung zu starten. Die Wettfahrtleitung darf nur dann gemäß Regel 32.1(d) abbrechen, wenn die Lageänderung der Bahnmarke direkt die Sicherheit oder Fairness der Wettfahrt beeinflusst.

CASE 30

Ein Boot klar achteraus, das verpflichtet ist, sich freizuhalten und mit dem Boot klar voraus zusammen stößt, verstößt gegen die Wegerechtsregel, die vor dem Zusammenstoß gegolten hat. Ein Boot das durch einen unbeabsichtigten Bugwechsel sein Wegerecht verliert ist trotzdem ausweichpflichtig.

CASE 49

Betreffen zwei Proteste denselben oder eng zusammenhängende Vorfälle, so empfiehlt es sich, beide Proteste in Anwesenheit von allen beteiligten Booten zu verhandeln.

CASE 51

Das Schiedsgericht muss Boote freisprechen, wenn sie durch die Regelverletzung eines anderen Bootes gezwungen wurden, eine Regel zu verletzen.

CASE 76

Wenn ein Boot seinen Kurs auf einen neuen richtigen Kurs ändert, kann es gegen Regel 16 verstoßen.

CASE 93

Wenn ein Boot plötzlich luvt, nachdem es eine Überlappung in Lee zu einem anderen Boot hergestellt hat und es gibt keine Möglichkeit für das andere Boot, sich in guter Seemannschaft frei zu halten, dann hat das luvende Boot gegen Regel 15 und 16.1 verstoßen. Das andere Boot hat gegen Regel 11 verstoßen, wird aber dafür nach Regel 64.1(c) entlastet.

CASE 95

Regel 18.2(b) hört auf zu gelten, wenn entweder das Boot, das Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat oder das Boot das ihn geben muss, mit dem Bug durch den Wind geht. Wenn ein Wegerechtboot dazu gezwungen wird, eine Bahnmarke zu berühren, weil das andere Boot es versäumt sich frei zu halten, ist es von dem Verstoß gegen Regel 31 zu entlasten.

Regel 64.2, Entscheidungen: Entscheidung über Wiedergutmachung

CASE 31

Wurde das korrekte optische Einzelrückrufsignal gegeben aber das vorgeschriebene akustische Signal nicht und hat ein Boot für das der Rückruf gilt eine Position, in der er das akustische Signal hören würde und es sieht das optische Signal nicht, so hat es Anspruch auf Wiedergutmachung. Wenn es jedoch merkt, dass es über der Linie war, muss es umkehren und korrekt starten.

CASE 45

Versäumt es ein Boot auf Grund eines Fehlers der Wettfahrtleitung richtig durchs Ziel zu segeln, aber keines der an der Wettfahrt beteiligten Boote gewinnt oder verliert dabei, so ist es eine angemessene und faire Wiedergutmachung, wenn alle in der Reihenfolge ihres Überqueren der Ziellinie gewertet werden.

CASE 71

Ein Zuruf ist kein "Schallsignal". Antworten auf Fragen bezüglich Anträgen auf Wiedergutmachung nach Verfahrensfehlern der Wettfahrtleitung bei den Startsignalen.

Regel 64.3(a), Entscheidungen: Entscheidung bei Vermessungsprotesten

CASE 19

Erläuterung des Begriffs " Schaden"

Abschnitt C – Grobes Fehlverhalten

Regel 69.1, Behauptung groben Fehlverhaltens: Maßnahmen durch das Schiedsgericht

CASE 34

Ein Boot zu behindern, kann als Verstoß gegen Regel 2 aufgefasst werden und Grundlage eines Antrags auf Wiedergutmachung sein und zum Anlass genommen werden, nach Regel 69.1 gegen es vorzugehen.

CASE 65

Ist sich ein Boot bewusst, dass es die Schwarze Flaggen Regel verletzt hat, so muss es unverzüglich aufgeben. Tut es dies nicht und behindert es dann bewusst ein anderes in der Wettfahrt befindliches Boot, so stellt dies grob unsportliches Verhalten dar und es verletzt Regel 2 und sein Steuermann begeht einen groben Verstoß gegen sportliches Verhalten.

CASE 67

Begegnet ein in einer Wettfahrt befindliches Boot ein nicht in der Wettfahrt befindliches Fahrzeug, so gelten für beide die staatlichen Verkehrsvorschriften. Ist das in der Wettfahrt befindliche Boot nach den Verkehrsvorschriften ausweichpflichtig und stößt es absichtlich mit dem anderen Fahrzeug zusammen, so kann es wegen groben Fehlverhaltens ausgeschlossen werden.

Abschnitt D – Berufungen

Regel 70.1, Berufungen und Anträge an den Nationalen Verband

CASE 55

Ein Boot kann nicht gegen die Wettfahrtleitung oder das Schiedsgericht protestieren. Es kann jedoch einen Antrag auf Wiedergutmachung oder wenn es Partei einer Protestverhandlung war, Antrag auf Wiederaufnahme stellen. Ein Boot hat kein Recht auf Berufung gegen eine Entscheidung auf Wiedergutmachung, wenn es nicht Partei der Protestverhandlung war. Wenn es der Auffassung ist, dass seine Zieldurchgangsposition durch eine derartige Entscheidung des Schiedsgerichts wesentlich verschlechtert wurde, muss es selbst einen Antrag auf Wiedergutmachung einreichen. Gegen die Entscheidung in dieser Verhandlung kann es dann Berufung einlegen.

CASE 104

Der Versuch zwischen Tatsachen und Folgerungen in der Sachverhaltsfeststellung eines Schiedsgerichts zu unterscheiden ist manchmal unbefriedigend, da die festgestellten Tatsachen teils auf Fakten und teils auf Schlussfolgerungen beruhen. Ein nationaler Verband kann die Entscheidung eines Schiedsgerichts ändern und auch alle anderen Befunde die Schlussfolgerungen oder Rechtsauffassung betreffen aber nicht die Befunde über Fakten. Ein nationaler Verband kann durch logische Schlussfolgerungen zusätzliche Tatsachen feststellen. Keine niedergeschriebene Tatsache oder ein Diagramm hat Vorrang vor einem anderen. Schiedsgerichte müssen Widersprüche im Sachverhalt lösen, wenn dies durch den nationalen Verband gefordert wird.

Regel 71.4, Entscheidungen des Nationalen Verbandes

CASE 61

Wird eine Protestentscheidung durch eine Berufung geändert oder aufgehoben, müssen die Endergebnisse geändert und ausgeteilte Preise oder Titel dementsprechend anders vergeben werden.

Teil 6 – Meldung und Qualifikation

Regel 78.3, Übereinstimmung mit den Klassenvorschriften; Bescheinigungen

CASE 57

Die Wettfahrtleitung muss nur auf Grund eines Berichtes des für die Veranstaltung offiziell eingesetzten Vermessers oder Ausrüstungskontrolleur protestieren. Wenn ein gültiger und ordnungsgemäß beglaubigter Messbrief von einem Eigner guten Glaubens und unter Einhaltung der Bedingungen von Regel 78.1 vorgelegt wurde, müssen die Endergebnisse dieser Wettfahrt oder Regatta bestehen bleiben, auch wenn dieser Messbrief später ungültig erklärt wird.

Teil 7 – Veranstaltung von Wettfahrten

Regel 85, Verbindlichkeit der Regeln

CASE 44

Ein Boot kann nicht gegen die Wettfahrtleitung wegen eines Regelverstoßes protestieren, es kann aber Antrag auf Wiedergutmachung einreichen und hat darauf Anspruch, wenn es nachweist, dass seine Wertung durch eine unzulässige Handlung oder Unterlassung der Wettfahrtleitung und nicht durch seinen eigenen Fehler wesentlich verschlechtert wurde.

CASE 66

Eine Wettfahrtleitung kann die Entscheidung eines Schiedsgerichts nicht ändern oder deren Durchführung verweigern, einschließlich einer Entscheidung, die auf Grund eines Berichts einer für Vermessung zuständigen Stelle getroffen wurde.

CASE 98

Die Regeln die in der Definition Regel aufgelistet sind, gelten für alle Wettfahrten, die unter den Wettfahrtregeln Segeln abgehalten werden, egal ob die Ausschreibung oder die Segelanweisungen ausdrücklich ihre Gültigkeit festlegen oder nicht. Eine Segelanweisung kann jedoch, sofern sie die Vorgaben von Regel 88.2 einhält einige oder alle Vorschriften des Nationalen Verbandes ändern oder für ungültig erklären. Generell können weder die Ausschreibung noch die Segelanweisungen die Klassenregeln ändern. Wenn ein Boot nach einem Handicap- oder Ausgleichsystem segelt, gelten die Regeln dieses Systems und einige oder alle Klassenregeln der Klasse können ebenfalls gelten. Wenn sich Ausschreibung und Segelanweisungen widersprechen, hat keines Vorrang.

Regel 86.1(c), Regeländerungen

CASE 85

Klassenvorschriften dürfen eine Wettfahrtregel nicht ändern, sofern dies nicht durch 86.1(c) erlaubt ist. Wenn eine Klassenregel versucht eine solche Regel zu ändern, dann ist diese Regel nicht zulässig und gilt nicht.

Regel 87, Änderungen der Klassenvorschriften

CASE 98

Die Regeln die in der Definition Regel aufgelistet sind, gelten für alle Wettfahrten, die unter den Wettfahrtregeln Segeln abgehalten werden, egal ob die Ausschreibung oder die Segelanweisungen ausdrücklich ihre Gültigkeit festlegen oder nicht. Eine Segelanweisung kann jedoch, sofern sie die Vorgaben von Regel 88.2 einhält einige oder alle Vorschriften des Nationalen Verbandes ändern oder für ungültig erklären. Generell können weder die Ausschreibung noch die Segelanweisungen die Klassenregeln ändern. Wenn ein Boot nach einem Handicap- oder Ausgleichsystem segelt, gelten die Regeln dieses Systems und einige oder alle Klassenregeln der Klasse können ebenfalls gelten. Wenn sich Ausschreibung und Segelanweisungen widersprechen, hat keine Vorrang.

Regel 88.2, Nationale Vorschriften

CASE 98

Die Regeln die in der Definition Regel aufgelistet sind, gelten für alle Wettfahrten, die unter den Wettfahrtregeln Segeln abgehalten werden, egal ob die Ausschreibung oder die Segelanweisungen ausdrücklich ihre Gültigkeit festlegen oder nicht. Eine Segelanweisung kann jedoch, sofern sie die Vorgaben von Regel 88.2 einhält einige oder alle Vorschriften des Nationalen Verbandes ändern oder für ungültig erklären. Generell können weder die Ausschreibung noch die Segelanweisungen die Klassenregeln ändern. Wenn ein Boot nach einem Handicap- oder Ausgleichsystem segelt, gelten die Regeln dieses Systems und einige oder alle Klassenregeln der Klasse können ebenfalls gelten. Wenn sich Ausschreibung und Segelanweisungen widersprechen, hat keine Vorrang.

Regel 90.2(c), Wettfahrtleitung; Segelanweisungen; Wertung: Segelanweisungen

CASE 32

Jeder Teilnehmer hat das Recht, sich ausschließlich an die geschriebenen Segelanweisungen einschließlich eventueller schriftlicher Änderungen über alle Einzelheiten der Bahn zu halten.

Anhang A – Wertung

Regel A2, Wertung in der Serie

CASE 78

Ein Boot kann sich in eine taktisch kontrollierende Position zu einem anderen Boot begeben und das Vorankommen dieses Bootes in einer Wettfahrt verzögern, so dass andere Boote beide passieren, vorausgesetzt, dass das Schiedsgericht bei einem aus diesem Grund eingereichten Protest nach Regel 2 herausfindet, dass darin eine reelle Chance bestand durch diese Taktik ihr Ergebnis in der Gesamtwertung zu verbessern. Wenn es dabei aber absichtlich eine andere Regel verstößt um die Wahrscheinlichkeit für den Erfolg dieser Taktik zu erhöhen, verstößt es gegen Regel 2.

Regel A5, Wertungen, die von der Wettfahrtleitung festgelegt werden

CASE 28

Wenn ein Boot eine Regel verletzt und dadurch ein anderes Boot zwingt, eine Bahnmarke zu berühren, so ist das andere Boot dafür zu entlasten. Die Tatsache, dass eine Startbahnmarke aus welchen Gründen auch immer verzogen wurde, befreit ein Boot nicht von der Verpflichtung zu starten. Die Wettfahrtleitung darf nur dann gemäß Regel 32.1(d) abbrechen, wenn die Lageänderung der Bahnmarke direkt die Sicherheit oder Fairness der Wettfahrt beeinflusst.

CASE 80

Eine Protestverhandlung oder eine Verhandlung über einen Wiedergutmachungsantrag müssen sich auf den behaupteten Vorfall, die behauptete Handlung oder Unterlassung beschränken. Obwohl ein Boot DNF gewertet werden kann, wenn es nicht entsprechend der Definition durchs Ziel geht, kann es nicht DNF gewertet werden, wenn es versäumt den Kurs richtig abzusegeln.

Anhang F – Verfahren für Berufungen und Anträge

Regel F5, Unzulänglicher Sachverhalt, Wiedereröffnung

CASE 104

Der Versuch zwischen Tatsachen und Folgerungen in der Sachverhaltsfeststellung eines Schiedsgerichts zu unterscheiden ist manchmal unbefriedigend, da die festgestellten Tatsachen teils auf Fakten und teils auf Schlussfolgerungen beruhen. Ein nationaler Verband kann die Entscheidung eines Schiedsgerichts ändern und auch alle anderen Befunde die Schlussfolgerungen oder Rechtsauffassung betreffen aber nicht die Befunde über Fakten. Ein nationaler Verband kann durch logische Schlussfolgerungen zusätzliche Tatsachen feststellen. Keine niedergeschriebene Tatsache oder ein Diagramm hat Vorrang vor einem anderen. Schiedsgerichte müssen Widersprüche im Sachverhalt lösen, wenn dies durch den nationalen Verband gefordert wird.

Anhang J – Ausschreibung und Segelanweisungen

Regel J1.2, Inhalt der Ausschreibung

Regel J2.2, Inhalt der Segelanweisungen

CASE 98

Die Regeln die in der Definition Regel aufgelistet sind, gelten für alle Wettfahrten, die unter den Wettfahrtregeln Segeln abgehalten werden, egal ob die Ausschreibung oder die Segelanweisungen ausdrücklich ihre Gültigkeit festlegen oder nicht. Eine Segelanweisung kann jedoch, sofern sie die Vorgaben von Regel 88.2 einhält einige oder alle Vorschriften des Nationalen Verbandes ändern oder für ungültig erklären. Generell können weder die Ausschreibung noch die Segelanweisungen die Klassenregeln ändern. Wenn ein Boot nach einem Handicap- oder Ausgleichsystem segelt, gelten die Regeln dieses Systems und einige oder alle Klassenregeln der Klasse können ebenfalls gelten. Wenn sich Ausschreibung und Segelanweisungen widersprechen, hat keines Vorrang.

DEFINITIONEN

Definitionen, Klar Achteraus und Klar Voraus, Überlappen

CASE 12

Bei der Entscheidung ob ein innen liegendes Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat, ist es unerheblich, dass die Boote völlig verschiedene Kurse fahren, sofern eine Überlappung besteht, wenn das erste Boot die Zone erreicht.

CASE 23

Auf einer Vorwindstrecke gilt Regel 19 nicht für ein mit Wind von Steuerbord segelndes Boot, das zwischen zwei mit Wind von Backbord voraus segelnden Booten passiert. Regel 10 verlangt von beiden mit Wind von Backbord segelnden Booten sich frei zu halten.

CASE 33

Ein Boot das einen Zuruf um Raum zum Wenden macht bevor dies aus Sicherheitsgründen notwendig ist, hat Anspruch diesen Raum nach Regel 20.1(b) zu bekommen. begeht aber durch diesen Zuruf einen Verstoß gegen Regel 20.(3). Ein inn überlappendes Boot hat Anspruch auf Raum nach Regel 19.2(b) um in Lee an einem Hindernis zu passieren, auch dann wenn sie die Innenüberlappung durch eine Wende erreicht hat.

CASE 43

Ein mit Wind von Backbord dicht längs eines Hindernisses am Wind segelndes Boot muss sich von einem Boot freihalten, das eine Wende auf Wind von Steuerbord vollendet hat und sich auf einem Kollisionskurs nähert.

CASE 91

Ein Boot, das verpflichtet ist sich freizuhalten, muss sich auch von der Ausrüstung eines anderen Bootes freihalten, die sich nicht in seiner normalen Lage befindet, wenn diese Ausrüstung so lange genug außerhalb ihrer normalen Lage ist, dass man dies sehen konnte.

Definitionen, Zieldurchgang

CASE 45

Versäumt es ein Boot auf Grund eines Fehlers der Wettfahrtleitung richtig durchs Ziel zu segeln, aber keines der an der Wettfahrt beteiligten Boote gewinnt oder verliert dabei, so ist es eine angemessene und faire Wiedergutmachung, wenn alle in der Reihenfolge ihres Überqueren der Ziellinie gewertet werden.

CASE 58

Wenn eine Boje oder ein anderer Gegenstand in den Segelanweisungen als innere Zielbegrenzung definiert ist sich aber auf der Nach-Ziel-Seite der Ziellinie befindet, so ist dies keine Bahnmarke.

CASE 82

Liegt eine Ziellinie nahezu auf der Linie von der letzten Bahnmarke, so dass nicht entschieden werden kann, von welcher Seite sie in Übereinstimmung mit der Definition zu durchsegeln ist, so können die Teilnehmer in irgend einer der beiden Richtungen durchsegeln und beide Zieldurchgangsrichtungen sollten anerkannt werden.

CASE 112

Wenn ein Boot beim Absegeln der Bahn einen Fehler macht, kann ein zweites Boot das erste Boot von der Protestabsicht informieren, wenn das Boot den Fehler gemacht hat oder nach der ersten zumutbaren Gelegenheit nach Zieldurchgang des ersten Bootes oder irgendwann dazwischen.

Definitionen, Frei halten

CASE 30

Ein Boot klar achteraus, das verpflichtet ist, sich freizuhalten und mit dem Boot klar voraus zusammen stößt, verstößt gegen die Wegerechtsregel, die vor dem Zusammenstoß gegolten hat. Ein Boot das durch einen unbeabsichtigten Bugwechsel sein Wegerecht verliert ist trotzdem ausweichpflichtig.

CASE 50

Stellt das Schiedsgericht fest, dass bei einem Backbord-Steuerbord-Vorfall S seinen Kurs nicht geändert hat und keine echten oder glaubhaften Befürchtungen für eine Kollision für S vorlagen, so sollte es einen Protest von S zurückweisen. Wenn das Schiedsgericht überzeugt ist, dass S den Kurs geändert hat und dass begründete Zweifel daran bestehen, dass P frei vor S passiert wäre, falls S den Kurs nicht geändert hätte, dann sollte es P disqualifizieren.

CASE 60

Ändert ein Wegerechtboot seinen Kurs so, dass ein ausweichpflichtiges Boot trotz unverzüglich eingeleitetem Ausweichmanöver sich nicht mit guter Seemannschaft freihalten kann, so verletzt das Wegerechtboot Regel 16.1.

CASE 77

Berührt die Ausrüstung eines Boots eine Bahnmarke, so bedeutet dies eine Berührung. Wird ein ausweichpflichtiges Boot von der außerhalb ihrer normalen Lage befindlichen Ausrüstung eines Wegerechtboots unvorausehbar berührt, während es sich freihält, so verletzt es keine Regel.

CASE 87

Ein Wegerechtboot muss keine Ausweichmaßnahmen ergreifen bevor nicht klar ist, dass das andere Boot sich nicht freihält.

CASE 88

Ein Boot kann eine Berührung vermieden aber sich trotzdem nicht freigehalten haben.

CASE 91

Ein Boot, das verpflichtet ist sich freizuhalten, muss sich auch von der Ausrüstung eines anderen Bootes freihalten, die sich nicht in seiner normalen Lage befindet, wenn diese Ausrüstung so lange genug außerhalb ihrer normalen Lage ist, dass man dies sehen konnte.

Definitionen, Bahnmarke

CASE 58

Wenn eine Boje oder ein anderer Gegenstand in den Segelanweisungen als innere Zielbegrenzung definiert ist sich aber auf der Nach-Ziel-Seite der Ziellinie befindet, so ist dies keine Bahnmarke.

Definitionen, Bahnmarken-Raum

CASE 15

Beim Wenden um eine Bahnmarke muss ein Boot klar voraus Regel 13 beachten. Ein am Wind klar achteraus segelndes Boot darf seinen Kurs halten und dadurch das andere Boot am Wenden hindern.

CASE 21

Den Platz, den ein außen liegendes Wegerechtboot an einer Bahnmarke als Bahnmarken-Raum einem innen überlappende Boot geben muss, hängt von den richtigen Kurs des innen liegenden Bootes bei den vorherrschenden Bedingungen ab.

CASE 63

Wird an einer Bahnmarke soviel Raum gelassen, dass ein Boot hindurch segeln kann, das keinen Anspruch auf Raum hat, so kann es diesen Raum auf eigenes Risiko zu seinem Vorteil nutzen.

CASE 70

Ein innen überlappendes Luv-Boot, das Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat und diesen Bahnmarken-Raum erhält, muss sich nach Regel 11 vom außen liegenden Boot frei halten.

Definitionen, Hindernis

CASE 10

Sind zwei Boote in einen Vorfall verwickelt und eines verstößt gegen eine Regel, so ist es zu entlasten, wenn der Vorfall durch eine Regelverletzung eines dritten Bootes verursacht war.

CASE 23

Auf einer Vorwindstrecke gilt Regel 19 nicht für ein mit Wind von Steuerbord segelndes Boot, das zwischen zwei mit Wind von Backbord voraus segelnden Booten passiert. Regel 10 verlangt von beiden mit Wind von Backbord segelnden Booten sich frei zu halten.

CASE 29

Ein Leeboot ist Hindernis für ein überlappendes Luvboot und ein drittes Boot klar achteraus. Das klar achteraus liegende Boot darf zwischen die zwei überlappenden Boote hineinfahren und hat Anspruch auf Raum vom Luvboot um zwischen ihm und dem Leeboot zu passieren, vorausgesetzt das Luvboot ist ab dem Zeitpunkt der Herstellung der Überlappung dazu in der Lage.

CASE 41

Wenn ein Hindernis auf beiden Seiten durch zwei überlappende Boote passiert werden kann, muss das Wegerechtboot, wenn es sich entschließt in Lee zu passieren dem anderen Boot Raum geben. Wenn sich das Wegerechtboot entschließt in Luv zu passieren, hat es Anspruch auf Raum und das andere Boot muss sich frei halten. Es gibt keine Verpflichtung zum Zuruf um Raum an einem Hindernis.

Definitionen, Partei

CASE 55

Ein Boot kann nicht gegen die Wettfahrtleitung oder das Schiedsgericht protestieren. Es kann jedoch einen Antrag auf Wiedergutmachung oder wenn es Partei einer Protestverhandlung war, Antrag auf Wiederaufnahme stellen. Ein Boot hat kein Recht auf Berufung gegen eine Entscheidung auf Wiedergutmachung, wenn es nicht Partei der Protestverhandlung war. Wenn es der Auffassung ist, dass seine Zieldurchgangsposition durch eine derartige Entscheidung des Schiedsgerichts wesentlich verschlechtert wurde, muss es selbst einen Antrag auf Wiedergutmachung einreichen. Gegen die Entscheidung in dieser Verhandlung kann es dann Berufung einlegen.

Definitionen, Richtiger Kurs

CASE 9

Hat sich ein mit Wind von Steuerbord segelndes Boot entschlossen, an einer Luvbahnmarke vorbeizusegeln, so muss das mit Wind von Backbord segelnde Boot sich freihalten. Hier gibt es keine Regel, die ein Boot zwingt, seinen richtigen Kurs zu segeln.

CASE 13

Vor seinem Startsignal verstößt ein Lee-Boot gegen keine Regel, wenn es höher als ein Luv-Boot segelt.

CASE 14

Segeln zwei Boote mit Wind von der gleichen Seite auf konvergierenden Kursen, die auf unterschiedlichen Meinungen über den richtigen Kurs des Leebootes beruhen, so muss sich das Luvboot von dem Leeboot freihalten. Zwei Boote, die auf dem selben Schenkel nahe beieinander segeln, können verschiedene richtige Kurse haben.

CASE 21

Den Platz, den ein außen liegendes Wegerechtboot an einer Bahnmarke als Bahnmarken-Raum einem innen überlappenden Boot geben muss, hängt von dem richtigen Kurs des innen liegenden Bootes bei den vorherrschenden Bedingungen ab.

CASE 46

Ein Leeboot darf bis zu seinem richtigen Kurs luvén, auch wenn es die Überlappung in Lee von klar achteraus innerhalb eines Abstands von zwei seiner Rumpflängen hergestellt hat.

Definitionen, In der Wettfahrt

CASE 68

Versäumt es die Wettfahrtleitung, die Ungültigkeit eines Messbriefes festzustellen, so hat deshalb kein Boot Anspruch auf Wiedergutmachung. Ein Boot, das eventuell eine Regel verletzt hat und die Wettfahrt fortsetzt, behält alle Rechte nach Teil 2 und das Recht zum Protest oder zur Berufung, auch wenn sie später disqualifiziert wird.

Definitionen, Raum

CASE 21

Den Platz, den ein außen liegendes Wegerechtboot an einer Bahnmarke als Bahnmarken-Raum einem innen überlappende Boot geben muss, hängt von den richtigen Kurs des innen liegenden Bootes bei den vorherrschenden Bedingungen ab.

CASE 60

Ändert ein Wegerechtboot seinen Kurs so, dass ein ausweichpflichtiges Boot trotz unverzüglich eingeleitetem Ausweichmanöver sich nicht mit guter Seemannschaft freihalten kann, so verletzt das Wegerechtboot Regel 16.1.

CASE 93

Wenn ein Boot plötzlich luvt, nachdem es eine Überlappung in Lee zu einem anderen Boot hergestellt hat und es gibt keine Möglichkeit für das andere Boot, sich in guter Seemannschaft frei zu halten, dann hat das luvende Boot gegen Regel 15 und 16.1 verstoßen. Das andere Boot hat gegen Regel 11 verstoßen, wird aber dafür nach Regel 64.1(c) entlastet.

CASE 103

Der Ausdruck 'in guter Seemannschaft' in der Definition Raum bezieht sich auf eine Bootsbedienung, wie sie vernünftigerweise von einer kompetenten aber nicht spitzenmäßigen Mannschaft mit der für das Boot vorgesehenen Anzahl an Mannschaftsmitgliedern zu erwarten ist.

Definitionen, Regel

CASE 85

Klassenvorschriften dürfen eine Wettfahrtregel nicht ändern, sofern dies nicht durch 86.1(c) erlaubt ist. Wenn eine Klassenregel versucht eine solche Regel zu ändern, dann ist diese Regel nicht zulässig und gilt nicht.

CASE 98

Die Regeln die in der Definition Regel aufgelistet sind, gelten für alle Wettfahrten, die unter den Wettfahrtregeln Segeln abgehalten werden, egal ob die Ausschreibung oder die Segelanweisungen ausdrücklich ihre Gültigkeit festlegen oder nicht. Eine Segelanweisung kann jedoch, sofern sie die Vorgaben von Regel 88.2 einhält einige oder alle Vorschriften des Nationalen Verbandes ändern oder für ungültig erklären. Generell können weder die Ausschreibung noch die Segelanweisungen die Klassenregeln ändern. Wenn ein Boot nach einem Handicap- oder Ausgleichsystem segelt, gelten die Regeln dieses Systems und einige oder

alle Klassenregeln der Klasse können ebenfalls gelten. Wenn sich Ausschreibung und Segelanweisungen widersprechen, hat keines Vorrang.

Wettfahrtsignale

Wettfahrtsignale, X

CASE 31

Wurde das korrekte optische Einzelrückrufsignal gegeben aber das vorgeschriebene akustische Signal nicht und hat ein Boot für das der Rückruf gilt eine Position, in der er das akustische Signal hören würde und es sieht das optische Signal nicht, so hat es Anspruch auf Wiedergutmachung. Wenn es jedoch merkt, dass es über der Linie war, muss es umkehren und korrekt starten.

Internationale Vorschriften für die Verhütung von Zusammenstößen auf See

CASE 38

Die Internationalen Vorschriften zur Verhinderung von Zusammenstößen auf See (IRPCAS) sind dafür da, die Sicherheit von Schiffen auf See zu gewährleisten, indem sie Situationen, die zu einem Zusammenstoß führen können, verhindern. Sie verbieten wirkungsvoll einem Wegerechtboot eine Kursänderung in Richtung des ausweichpflichtigen Bootes, wenn es in der Nähe dieses Bootes ist.

CASE 109

Die IRPCAS oder behördliche Wegerechtsregeln gelten zwischen Booten in der Wettfahrt nur, wenn die Segelanweisungen dies festlegen und in diesem Fall sind alle Regeln des Teils 2 ersetzt. Eine IRPCAS (bzw. KVR)- oder behördliche Regel kann durch Einfügung in die Segelanweisung oder in ein anderes für die Veranstaltung geltendes Dokument gültig gemacht werden.

TEIL „ DIE CASES“

Case 1

Regel 60.1 Das Recht zu protestieren und Antrag auf Wiedergutmachung

Regel 63.1 Erfordernisse einer Verhandlung

Ein Boot, das während einer Wettfahrt eine Regel verletzt und trotzdem die Wettfahrt fortsetzt, kann wegen eines späteren Vorfalls protestieren, auch wenn es nach der Wettfahrt auf Grund der Regelverletzung disqualifiziert wurde.

Angenommene Tatsachen

Die Boote A, B und C befinden sich in einer Wettfahrt. Nach einem Vorfall zwischen A und B ruft A "Protest" und setzt die Protestflagge, doch B führt keine Strafe aus. Später protestiert B gegen ein drittes Boot C auf Grund eines zweiten Vorfalls. Das Schiedsgericht verhandelt den Protest von A gegen B und disqualifiziert B.

Frage:

Ist auf Grund dieser Protestentscheidung der Protest von B gegen C hinfällig?

Antwort:

Nein. Setzt ein Boot nach einer angeblichen Regelverletzung die Wettfahrt fort, ändern sich seine durch die Regeln festgelegten Rechte und Verpflichtungen nicht. Infolgedessen ist auch dann der Protest von B gegen C gültig, wenn der Protest von A gegen B erfolgreich war, und, wenn das Schiedsgericht überzeugt ist, dass C eine Regel verletzt hat, muss es C disqualifizieren.

RYA 1962/25

Case 2

Regel 12 Wind von der gleichen Seite, ohne Überlappung

Regel 14 Berührung vermeiden

Regel 15 Wegerecht erlangen

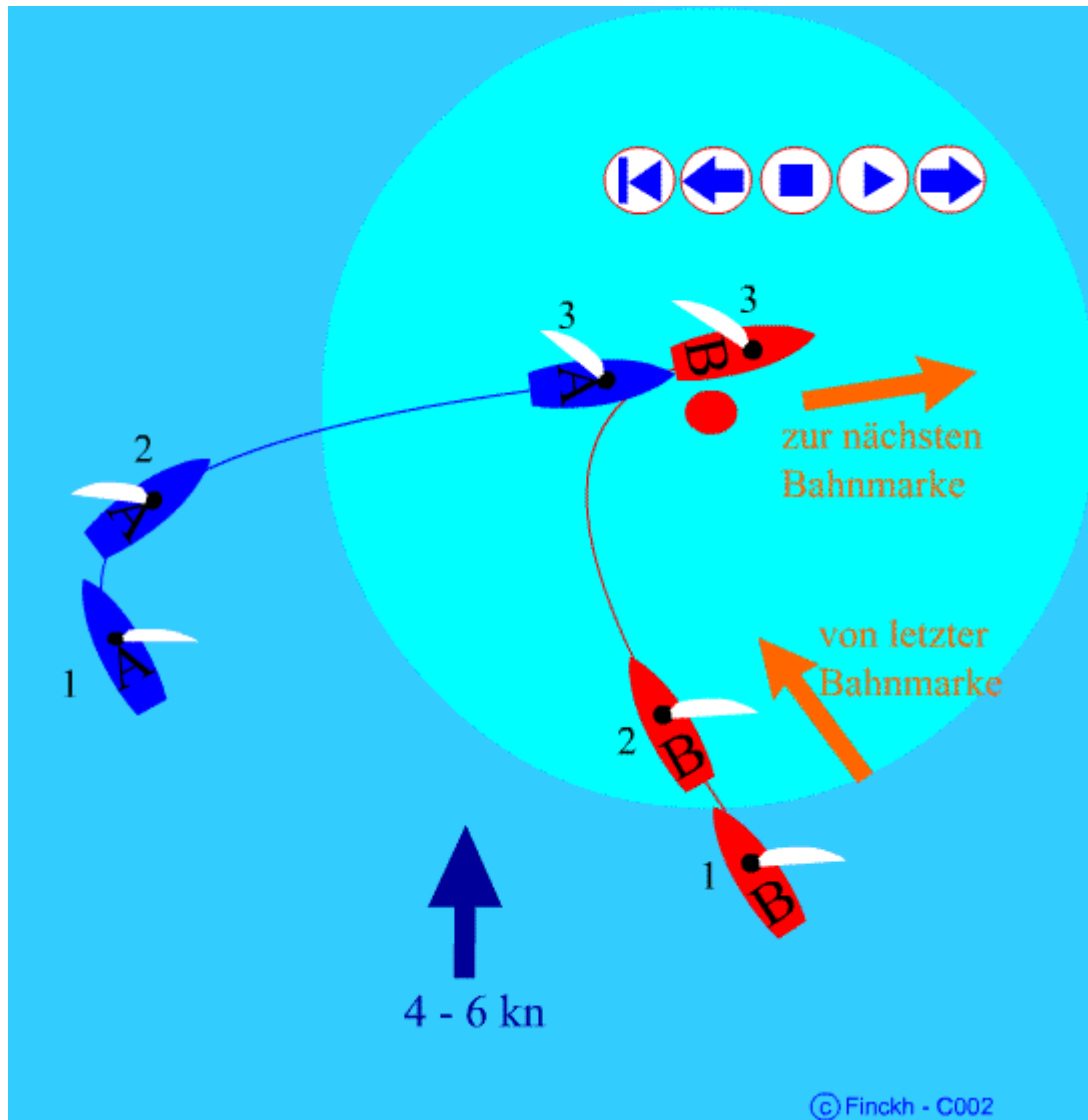
Regel 18.2 (a) Bahnmarken-Raum geben

Regel 18.2 (b) Bahnmarken-Raum geben

Regel 18.2(b) gilt nicht zwischen einem Boot klar voraus und einem Boot klar achteraus, wenn das Boot klar achteraus den Zweilängenbereich vor dem Boot klar voraus erreicht. Regel 18.2(b) gilt nicht zwischen zwei Booten, die sich nicht überlappen bevor das erste von ihnen den Zweilängenbereich erreicht. Regel 18.2(a) gilt nur, wenn Boote überlappen und mindestens eines von ihnen in der Zone ist.

Zusammenfassung des Falles

A und B segelten beide mit Wind von Backbord mit achterlichem Wind auf eine steuerbord zu lassende Bahnmarke zu. In Position 1, als A auf Höhe der Bahnmarke kam, war sie klar voraus von B, jedoch viereinhalb Bootslängen von der Bahnmarke. B hat gerade die Zone erreicht, war drei Längen von der Bahnmarke. Zwischen Position 1 und 2 halste A und fuhr auf die Bahnmarke zu und überlappte dadurch außen von B. Zwischen den Positionen 2 und 3 halste B, drehte zur Bahnmarke hin und wurde klar voraus von A. Als B gerade klar voraus von A kam, war etwa eine halbe Rumpflänge Platz zwischen den Booten. Wenige Sekunden nachdem B klar voraus kam, berührte A, das schneller fuhr B am Heck. Es gab weder einen Schaden noch eine Verletzung. A protestierte gegen B wegen Verstoßes gegen Regel 18.2(b). B protestierte gegen A wegen Verstoßes gegen Regel 12. Das Schiedsgericht disqualifizierte A. A ging in die Berufung.



Entscheidung:

A glaubte anscheinend, dass der zweite Satz von Regel 18.2(b) gültig war, als beide Boote in Position 1 waren und B, das zu diesem Zeitpunkt klar achteraus war, verpflichtet war, A Bahnmarken-Raum zu geben. Wie dieser Satz aber besagt gilt dies nur, wenn das Boot klar voraus was wenn es die Zone erreicht hat, A war aber eindeutig außerhalb der Zone. Darüber hinaus galt auch der erste Satz von Regel 18.2(b) nicht, da die Boote nicht überlappten, als B, das erste von ihnen, die Zone erreicht. Es galt jedoch Regel 18.2(a) während die Boote überlappten und verlangte von A, dass es B Bahnmarken-Raum gibt. Während dieser Zeit musste sich B von A frei halten, zunächst nach Regel 10 und nach der Halse nach Regel 11. Nach der Halse zog A klar voraus und ab diesem Moment hörten die Regel 18.2(a) und 11 auf zu gelten und die Regel 12 und 15 begannen zu gelten. Regel 15 verlangt von B, dass es A Anfangs den Raum zum frei halten geben muss. Dies tat B, denn es wäre für A einfach gewesen sich durch sofortiges leichtes Abfallen von B's Spiegel frei zu halten, nachdem B klar voraus kam. Als A B's Heck berührte, hielt es sich offensichtlich nicht von B frei und es war gerechtfertigt A wegen Verstoßes gegen Regel 12 zu disqualifizieren. A verstieß auch gegen Regel 14, da es ihm möglich gewesen wäre durch leichtes Abfallen die Berührung mit B zu vermeiden. Nachdem klar war, dass sich A nicht von B frei hielt, war es für B kaum möglich, die Berührung zu vermeiden. Aber auch wenn B die Berührung hätte vermeiden können, hätte es nicht nach

Regel 14 bestraft werden können, da es Wegerecht-Boot war und es keinen Schaden oder Verletzung gab.

Die Berufung wird abgewiesen, die Entscheidung des Schiedsgerichts aufrecht erhalten und A bleibt wegen Verstoßes gegen Regeln 12 und 14 disqualifiziert.

USSA 1962/87

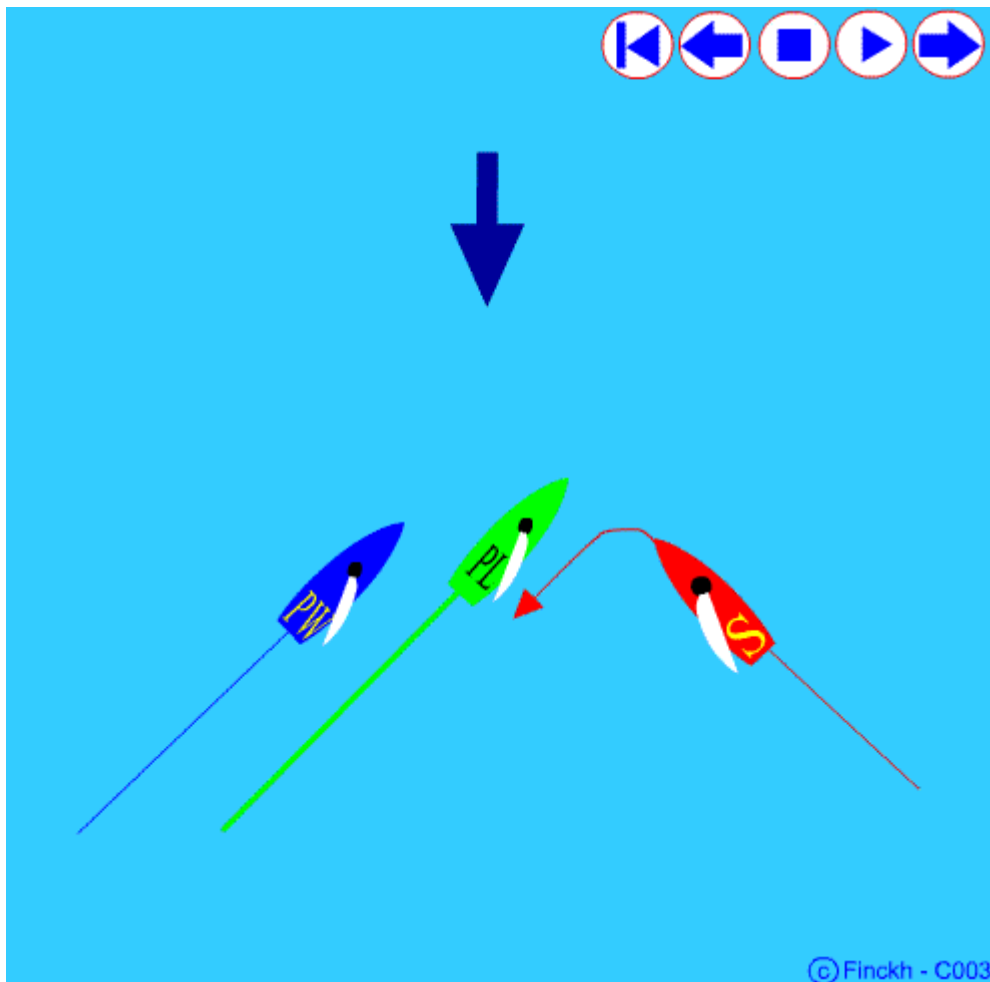
Case 3

Regel 19.1 Raum zum Passieren eines Hindernisses

Regel 20.1 Raum zum Wenden an einem Hindernis

Regel 64.1 (c) Strafen und Entlastung

Ein mit Wind von Backbord segelndes Lee-Boot, das Raum zum Wenden wegen eines mit Wind von Steuerbord kommenden Boot, das ein Hindernis ist, verlangt, ist nicht verpflichtet vorauszuahnen, dass das Luv-Boot seiner Verpflichtung sofort zu wenden oder anderweitig Raum zu gewähren nicht nachkommt.



Zusammenfassung des Falles

S verlangte von PL durch Zuruf Raum, als sich die zwei Boote auf Kollisionskurs näherten. PL rief zweimal hintereinander "Raum wegen Wegerecht-Boot", aber PW antwortete nicht. PL, das sich nicht mehr freihalten konnte rief ein drittes Mal, worauf PW begann zu wenden.

Gleichzeitig begann S, das inzwischen bis auf einen Meter an PL heran war, scharf abzufallen, um eine Kollision zu vermeiden. PW gab auf und S protestierte gegen PL wegen Verletzung von Regel 10. Das Schiedsgericht disqualifizierte PL, da es der Meinung war, dass PL, nachdem es

keine rechtzeitige Antwort von PW erhielt, von seinem Luvrecht hätte Gebrauch machen und dadurch PW zum Wenden hätte zwingen müssen.

PL ging in die Berufung mit der Begründung:

- 1) Es hatte kein Recht, PW durch den Wind zu luvén.
- 2) Auch wenn beide im Wind gestanden wären, hätte S zur Vermeidung einer Kollision ausweichen müssen.
- 3) Es hat die Entwicklung vorausgesehen und rechtzeitig genug von PW Raum verlangt.

Entscheidung:

PL's Berufung wird stattgegeben. PL wird wieder eingesetzt. Da S ein Hindernis für PL und PW war, hatte PL das Recht zu entscheiden ob es wendet oder abfällt (siehe Regel 19.2(a)). Da es sich entschied zu wenden und indem es dreimal Raum verlangte, konnte PL nach Regel 20.1 erwarten, dass PW darauf reagierte und ihr Raum zum Wenden gewährte. Es war nicht verpflichtet, mit PW's Verstoß gegen Regel 20.1 zu rechnen. PL verstieß gegen Regel 10, wird aber von diesem Regelverstoß als unschuldiges Opfer des Regelverstoßes eines anderen Bootes gemäß Regel 64.1(c) freigesprochen.

Case 4

Regel 49 Position der Besatzung

Regel 50.3 (a) Verwendung von Auslegern

Ein Teilnehmer darf eine Schot außenbords halten.

Frage:

Ist es für einen Teilnehmer zulässig, die Schot von Vorsegel oder Spinnaker außenbords zu halten?

Antwort:

Regel 50.3(a) verbietet den Gebrauch von Auslegern und definiert sie als einen Beschlag oder sonstige Einrichtung. Ein Teilnehmer ist weder ein Beschlag noch eine sonstige Vorrichtung. Es ist deshalb für einen Teilnehmer erlaubt, eine Schot außenbords zu halten sofern er dabei Regel 49 beachtet.

RYA 1962/41

Case 5 gelöscht

Case 6

Regel 16.1 Kurs ändern

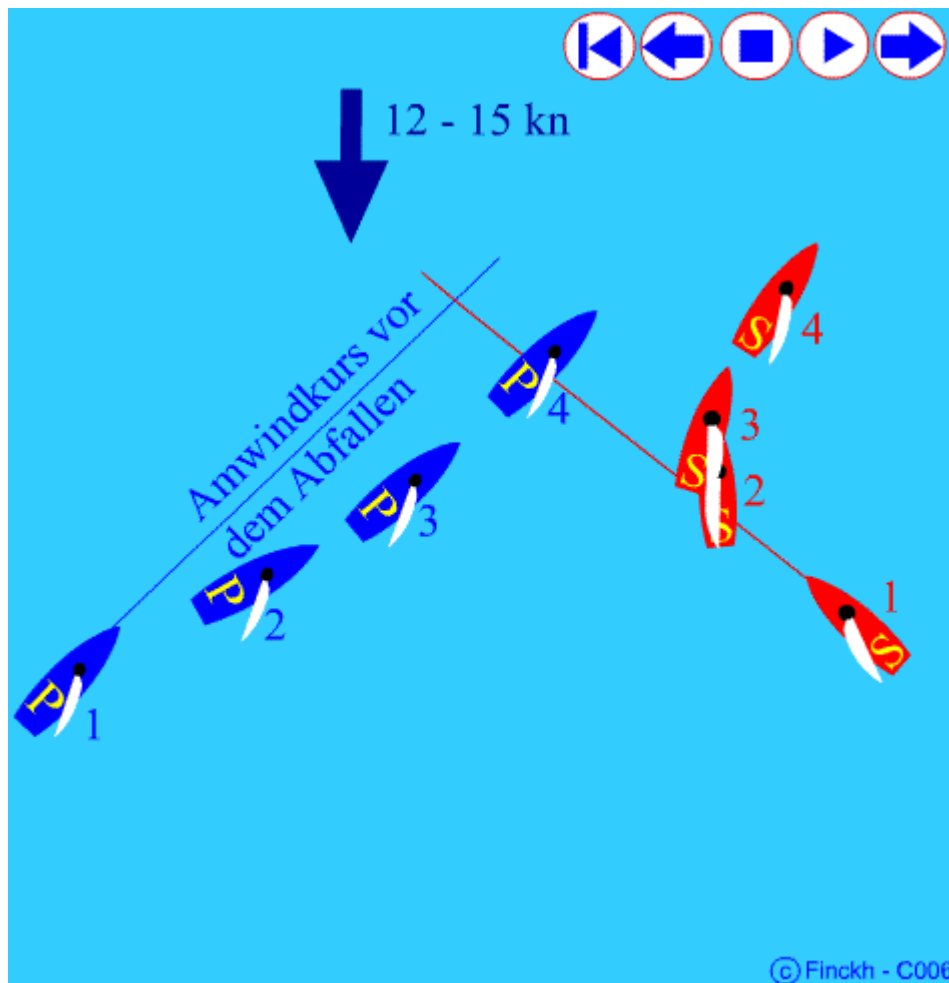
Regel 16.2 Kurs ändern

Wendet ein mit Wind von Steuerbord segelndes Boot nachdem ein Boot mit Wind von Backbord abgefallen ist, um hinter ihm zu passieren, begeht es nicht unbedingt einen Regelverstoß.

Zusammenfassung des Falles

Zwischen den Positionen 1 und 2 fiel P ab, um hinter S zu passieren. Einen Moment später entschloss sich S zu wenden. Nachdem es etwa eine Rumpflänge frei gesegelt war, nahm P seinen Am-Wind-Kurs wieder auf, wobei es etwa eine Rumpflänge an Höhe verloren hatte. Es passierte dabei S etwa eine Bootslänge in Luv. Nachdem S gewendet hatte war P's Anluven auf einen Amwindkurs nicht dadurch notwendig geworden, dass es sich von S frei halten musste. P behauptete, dass S es versäumt hat ihm Raum zum frei halten zu geben weil wendete nachdem P

abgefallen war P um S am Heck zu passieren. Das Schiedsgericht disqualifizierte S wegen Verstoßes gegen Regel 16.1. S ging in die Berufung.



Entscheidung:

Der Berufung von S wird stattgegeben und S wird wieder eingesetzt. S musste Regel 16 nur während des Luvens von Am-Wind-Kurs bis in den Wind beachten. Während dieses Luvens hatte P Raum um sich freizuhalten und S verletzte nicht Regel 16.1. S verletzte auch nicht Regel 16.2, da P seinen Kurs etwa eine ganze Rumpflänge fortsetzen konnte, was zeigt, dass das Luvens von S nicht sofort ein Ausweichmanöver von P erforderte. Nachdem S durch den Wind gegangen war bekam P Wegerecht nach Regel 13 und die Regeln 16.1 und 16.2 galten nicht mehr. S hielt sich jedoch von P frei, wie dies nach Regel 13 gefordert wird. S hat gegen keine Regel verstoßen.

USSA 1963/93

Case 7

Regel 11 Wind von der gleichen Seite mit Überlappung

Regel 14 Berührung vermeiden

Regel 15 Wegerecht erlangen

Regel 16.1 Kurs ändern

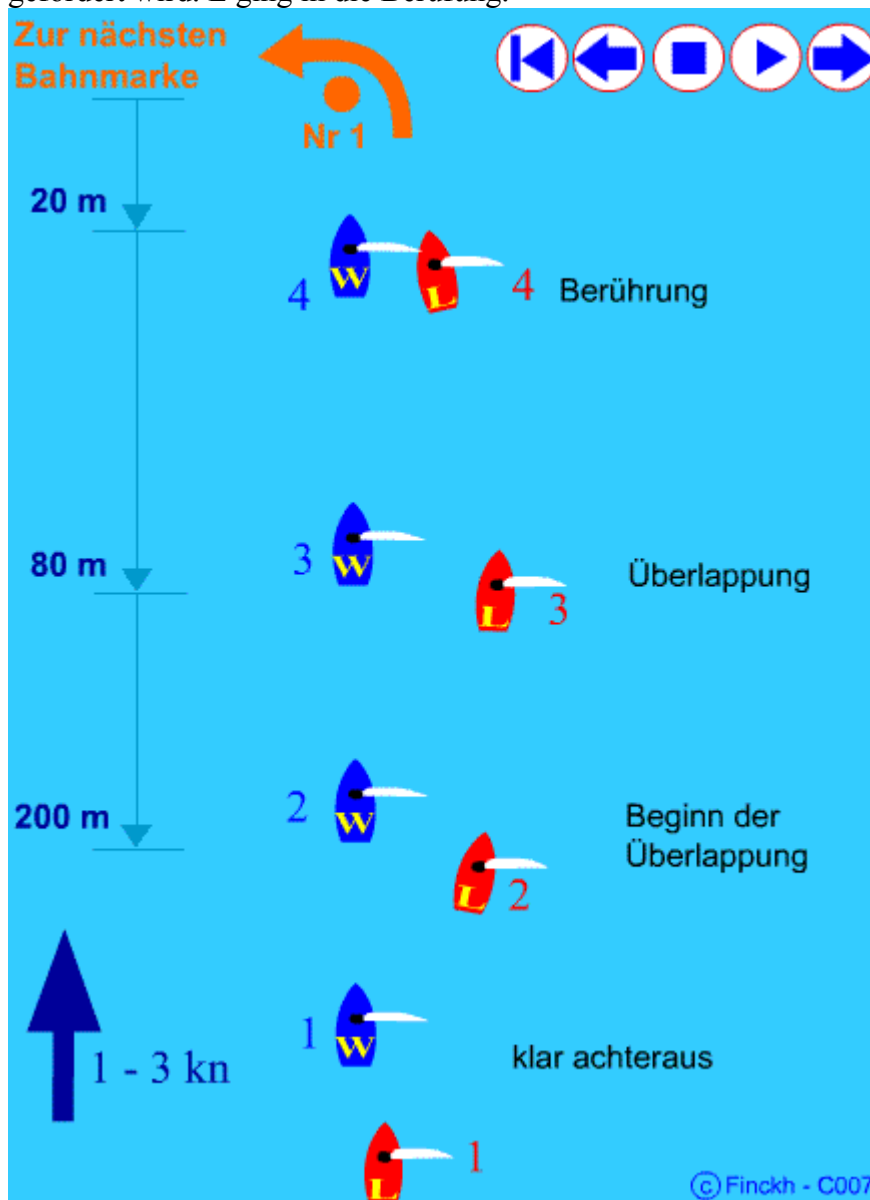
Regel 17 Wind von der gleichen Seite; richtiger Kurs

Wenn ein Boot, das erst klar achteraus, war innerhalb zweier seiner Bootslängen zu dem anderen Boot ein in Lee überlappendes Boot wird, so muss sich das Luvboot freihalten, jedoch

muss das Leeboot zu Beginn dem Luvboot Raum zum freihalten geben und darf nicht höher segeln als seinen richtigen Kurs.

Zusammenfassung des Falles

Etwa 200m vor der Bahnmarke stellte L von klar achteraus kommend eine Lee-Überlappung zu W her. L war weniger als zwei seiner Rumpflängen von W. Anschließend segelten die beiden Boote bis etwa 80m von der Bahnmarke in einem Abstand einer halben Bootslänge nebeneinander her. Zu diesem Zeitpunkt luvte L leicht an, um direkt zur Bahnmarke zu segeln, das Luvten zeigte bei W keine Wirkung. W behielt den Kurs bei. L kam nie klar voraus. Der Großbaum von W berührte L an den Wanten ohne dass es zu einem Schaden kam und L protestierte wegen Verletzung von Regel 11. L's Protest wurde mit der Begründung abgewiesen, dass es W nicht ausreichend Raum gegeben hat, um sich freizuhalten, wie dies in Regel 15 gefordert wird. L ging in die Berufung.



Entscheidung:

Der Berufung von L wird stattgegeben. Als L die Überlappung herstellte, bekam W die Verpflichtung sich nach Regel 11 freizuhalten. Zur selben Zeit bekam L die Verpflichtung, W gemäß Regel 15 Raum zum frei halten zu geben. Diese Verpflichtung besteht aber nur zu Beginn und dauert nicht an. Im vorliegenden Fall dauerte die Überlappung bereits eine beträchtliche Zeit

an, während der sich W sicherlich Raum zum frei halten hatte. Regel 17 galt für L, da es die Überlappung von klar achteraus innerhalb eines Abstands von 2 Rumpflängen herstellte, wie das Diagramm zeigt. L war berechtigt seinen Kurs so zu ändern, dass er direkt zur Bahnmarke führt, vorausgesetzt es segelt dabei nicht höher als seinen richtigen Kurs. Der richtige Kurs von L ist das Maß dafür, ob L gegen Regel 17.1 verstößt. In Übereinstimmung mit der anerkannten Skizze ist L zu keinem Zeitpunkt höher als seinen richtigen Kurs gesegelt. Kurz nach Position 2 luvte L langsam. Zu diesem Zeitpunkt war offensichtlich Raum zum Frei halten für W dar und L verletzte nicht Regel 16.1. L verletzte Regel 14, da es eine Berührung mit W hätte vermeiden können. Da aber kein Schaden oder Verletzung entstand, kann es nach Regel 14 nicht bestraft werden. W wird wegen Verstoßes gegen Regel 11 disqualifiziert und L wieder in die Wertung genommen.

RYA 1963/10

Case 08

Regel 42.1 Vortrieb: Grundregel

Regel 42.2(d) Vortrieb: Verbotene Handlungen

Ein Boot, das mit guter Geschwindigkeit Raumwind segelt, verletzt nicht Regel 42, wenn der Steuermann die Wellen eines vorbeifahrenden Schiffes erwartet und nutzt und bei jeder Welle auf diese abgestimmte Ruderbewegungen durchführt. Dies ist nicht Wriggen, sondern Ausnutzen der natürlichen Auswirkung der Wellen auf den Rumpf.

Zusammenfassung des Falles

Zwei Jollen A und B segeln raumschots bei 8 Knoten Wind nahezu Rumpfgeschwindigkeit. Ein großes Motorboot überholte sie parallel in Lee und erzeugte einige große Wellen. Immer wenn eine Welle von hinten kam, bewegte der Steuermann von A seine Pinne über die Mitschiffslinie hinaus und bewirkte eine Reihe von Kursänderungen, die rhythmisch auf den Durchgang der Welle unter seinem Boot abgestimmt waren. Dies geschah nur, wenn die durch das Motorboot erzeugten Wellen das Boot trafen. B protestierte gegen A wegen Verletzung von Regel 42.2(d)-Wriggen. Das Schiedsgericht disqualifizierte A. A ging in die Berufung.

Entscheidung:

Der Berufung von A wird stattgegeben; A wird wieder eingesetzt.

Die Handlung war zwar wiederholt aber nicht kraftvoll. Jede Geschwindigkeitssteigerung ergab sich nicht aus der direkten Ruderbewegung sondern daraus, das Boot richtig zu positionieren, dass es durch die Wellenbewegung einen Vorteil hat. Dies ist in Einklang mit Regel 42.1. Um dies zu tun, kann der Steuermann seine Pinne bewegen, wie er dies für richtig hält, vorausgesetzt diese Bewegungen verstoßen nicht gegen Regel 42.2(d).

USSA 1962/91

Case 09

Regel 10 Wind von entgegen gesetzter Seite

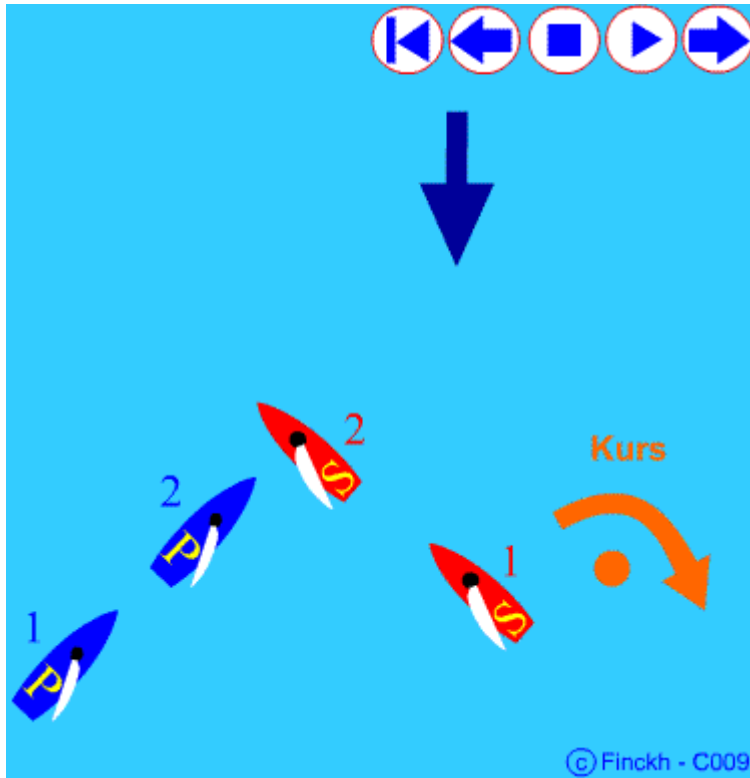
Regel 18.1 (b) Passieren von Bahnmarken und Hindernissen: Geltungsbereich der Regel

Definition Richtiger Kurs

Hat sich ein mit Wind von Steuerbord segelndes Boot entschlossen, an einer Luvbahnmarke vorbeizusegeln, so muss das mit Wind von Backbord segelnde Boot sich freihalten. Hier gibt es keine Regel, die ein Boot zwingt, seinen richtigen Kurs zu segeln.

Frage:

Zwei am Wind segelnde Boote mit Wind von entgegengesetzter Seite, treffen sich an einer steuerbord zu rundenden Bahnmarke. S hat ausreichend Raum um bei den vorherrschenden Wind- und Strombedingungen zu wenden und die Bahnmarke zu runden. S hält aber den Kurs bei, damit P um sich freizuhalten, wenden muss. Kann P Regel 10 missachten, wenn es meint, dass S tiefer fährt als seinen richtigen Kurs und ausreichend Raum zum Runden der Bahnmarke hat?

**Antwort:**

Nein, Regel 10 gilt. Regel 18.1(b) legt fest, dass Regel 18 auf die beiden Boote nicht zutrifft, da sie mit Wind von entgegengesetzter Seite segeln und der richtige Kurs für eines, aber nicht für beide eine Wende beinhaltet. Deshalb muss P sich frei halten, wenn S die Wahl trifft, seinen Kurs beizubehalten. Obwohl es unter bestimmten Umständen einem Boot untersagt ist, höher als seinen richtigen Kurs zu segeln, gibt es für diesen Fall keine Regel, die von einem Boot das Segeln des richtigen Kurses verlangt.

RYA 1964/2

Case 10

Regel 20.1 Raum zum Wenden an einem Hindernis

Regel 64.1 (b) Strafen und Entlastung

Regel 64.1 (c) Strafen und Entlastung

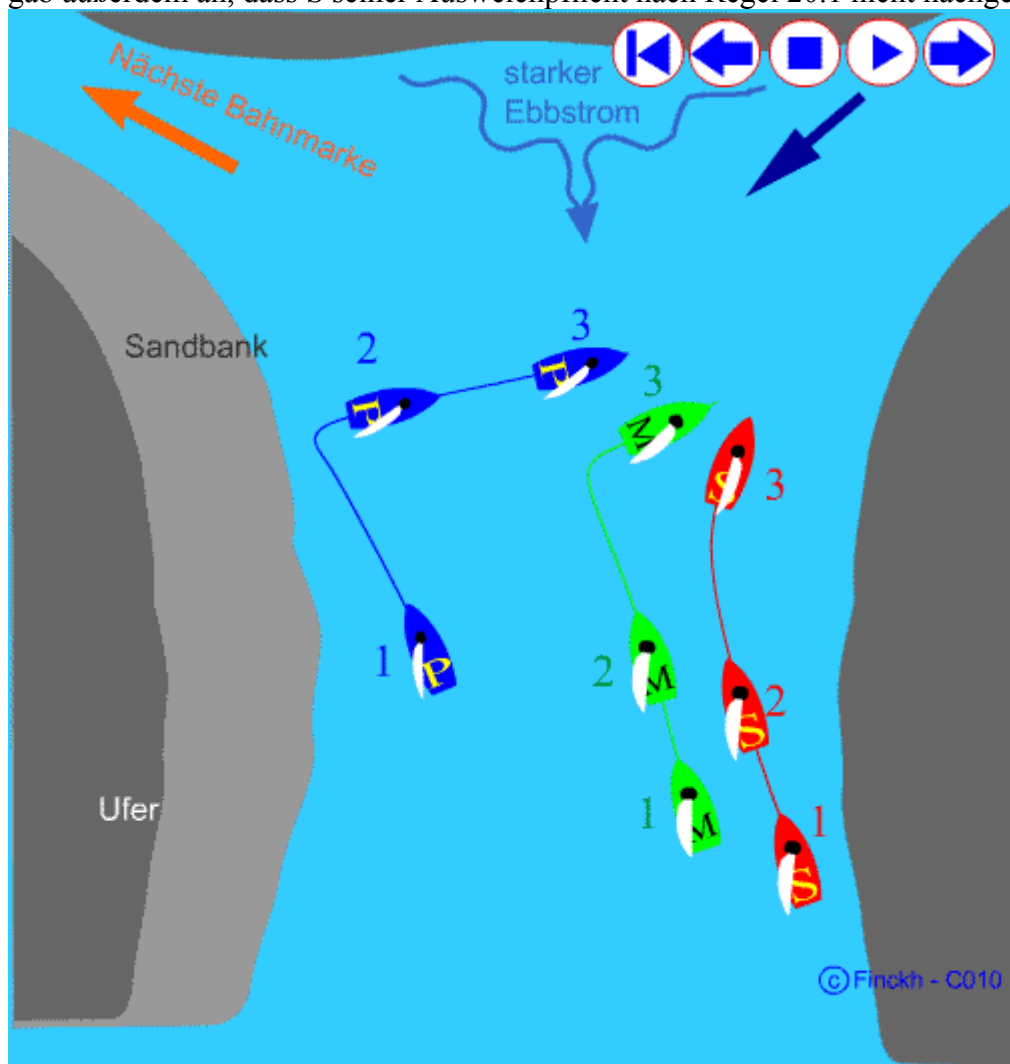
Definitionen, Hindernis

Sind zwei Boote in einen Vorfall verwickelt und eines verstößt gegen eine Regel, so ist es zu entlasten, wenn der Vorfall durch eine Regelverletzung eines dritten Bootes verursacht war.

Zusammenfassung des Falles

Als P die Untiefe erreichte, wendete es auf Wind von Backbord. Das mit Wind von Steuerbord segelnde Boot M rief sofort Raum und rief erneut, als es noch eine Bootslänge entfernt war.

Doch es war offenbar, dass P versuchte vor dem Bug von M vorbeizufahren und eine Kollision schien unvermeidbar. Als keine Reaktion auf die Zurufe kam, wendete M und rief dies in diesem Moment S zu. S versuchte zu reagieren, konnte aber eine Berührung nicht vermeiden. P gab sofort nach dem Vorfall auf, da ihre Mannschaft der Meinung war, dass sie auf Grund des Vorfalls einen Vorteil gegenüber M und S erhalten hat, die durch die Berührung untereinander erheblich Zeit verloren haben. S protestierte gegen M wegen Verstoßes gegen Regel 10. Das Schiedsgericht disqualifizierte M wegen Verstoßes gegen Regel 14, da es der Auffassung war, dass M genügend Zeit hatte um sich sowohl von P als auch von S frei zu halten. M ging in die Berufung mit der Begründung, dass das Schiedsgericht nicht von ihm als Wegerechtboot verlangen kann, sich von P freizuhalten. Im Übrigen hätte ein Abfallen nach dem zweiten Raumverlangen bei einer Wende von P vermutlich zu einer Berührung mit P geführt. M gab außerdem an, dass S seiner Ausweichpflicht nach Regel 20.1 nicht nachgekommen ist.



Entscheidung:

P hat gegen Regel 10 verstoßen. Als es nach dem Vorfall sofort aufgegeben hat, hat es die angemessene Strafe angenommen und ist nicht weiter zu bestrafen (siehe Regel 64.1(b)). S musste Regel 14 beachten, hat aber nicht gegen sie verstoßen, da es nicht in der Lage war, die Berührung zu vermeiden. Regel 20.1 galt nicht zwischen M und S, da gemäß der Definition Hindernis P kein Hindernis war, da M und S nicht verpflichtet waren, sich von P freizuhalten oder P Raum zu geben. M handelte unter diesen Umständen richtig um die Folgen der Fehleinschätzung von P gering zu halten. Beide, M und S waren unschuldige Opfer des Verstoßes gegen Regel 10 von P. M verstieß gegen Regel 13, wird aber durch Regel 64.1(c) entlastet. Der Berufung von M wird stattgegeben und M wird wieder eingesetzt.

Case 11

Regel 14 Berührung vermeiden

Regel 19.2(b) Raum zum Passieren eines Hindernisses: Raum geben am Hindernis

Regel 20.1 Raum zum Wenden an einem Hindernis: Zuruf und Antwort

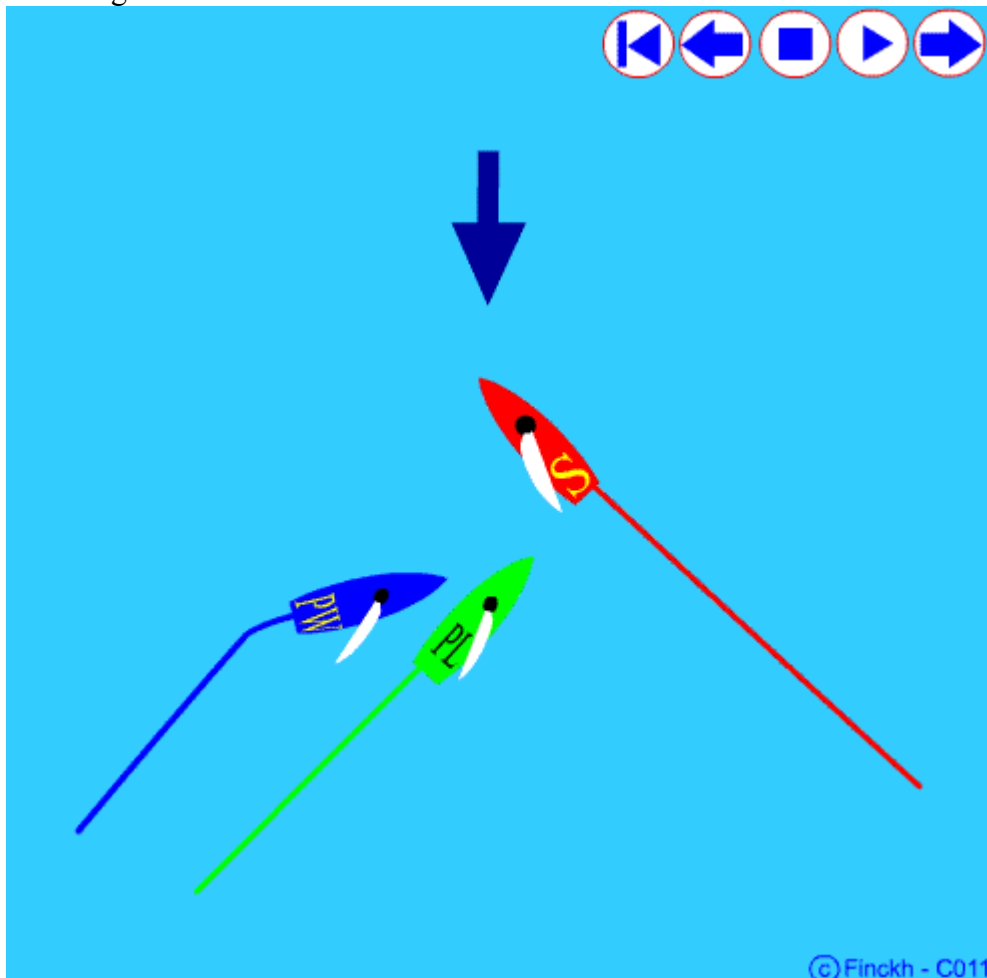
Regel 20.3 Raum zum Wenden an einem Hindernis: Unzulässige Zurufe

Regel 64.1(c) Entscheidungen: Strafen und Entlastung

Wenn Boote an einem Hindernis, einschließlich eines Wegerechtbootes überlappen, so muss das außen liegende dem innen liegenden Boot den Raum zum Passieren zwischen ihm und dem Hindernis gewähren.

Zusammenfassung des Falles

PW und PL segeln in Überlappung mit Wind von Backbord am Wind und nähern sich dem mit Wind von Steuerbord segelnden Boot S. PL kann sicher hinter S passieren. PW segelt auf Kollisionskurs zu S und verlangt von PL Raum, als sie noch etwa drei Bootslängen von S entfernt sind. PL ignoriert den Zuruf und hält den Kurs bei. Als PW abfällt, um sich von S freizuhalten, kommt es zu einer leichten seitlichen Berührung. PW protestiert wegen Verstoßes gegen Regel 19.2(b). Das Schiedsgericht war der Auffassung, dass Regel 19.2(b) nicht gelten würde und dass PW hätte leicht ins freie Wasser wenden können, um sich freizuhalten und dies hätte tun müssen. PW wurde wegen Verstoßes gegen Regel 20.1 disqualifiziert und ging in die Berufung.



Entscheidung

S war für PW und PL Hindernis, das beide auf derselben Seite passieren wollten. Deshalb galt Regel 19. Nach Regel 19.2(b) hat PW Anrecht auf Raum, um zwischen PL und dem Heck von S zu passieren. PL gab PW diesen Raum und verstieß deshalb gegen Regel 19.2(b). Für PL galt auch Regel 14, da es aber gegenüber PW Wegerecht hatte und es keinen Schaden gab, kann es nicht nach dieser Regel bestraft werden.

.PW konnte nicht wissen, dass PL nichts tat um ihm genügend Raum zu geben, bis es dabei war zwischen S und PL zu passieren. PW verstieß gegen Regel 11, wurde aber dazu gezwungen, weil PL es unterlassen hatte den durch Regel 19.2(b) verlangten Raum zu geben. Deshalb wird PW für den Verstoß gegen Regel 11 entlastet, wie dies durch Regel 64.1(c) verlangt wird. Außerdem gab es zu dem Zeitpunkt als klar wurde, dass PL nicht den notwendigen Raum gab für PW keine vernünftige Möglichkeit, die entstandene Berührung zu vermeiden. Deshalb verstieß PW nicht gegen Regel 14. PW musste nicht ins freie Wasser wenden um sich frei zu halten, da PL nicht nach Regel 20.1 rief um Raum zum Wenden und sich Freihalten zu verlangen. Regel 20.3 verbot PL, dies zu tun, da es keinerlei Kursänderung machen musste um S auszuweichen. Der Berufung wird stattgegeben, die Entscheidung des Schiedsgerichts, PW zu disqualifizieren, wird rückgängig gemacht, PW wird wieder eingesetzt und PL wird disqualifiziert.

RYA 1964/18

Case 12

Regel 11 Wind von der gleichen Seite mit Überlappung

Regel 18.1 Bahnmarken-Raum: Geltungsbereich der Regel 18

Regel 18.2(b) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben

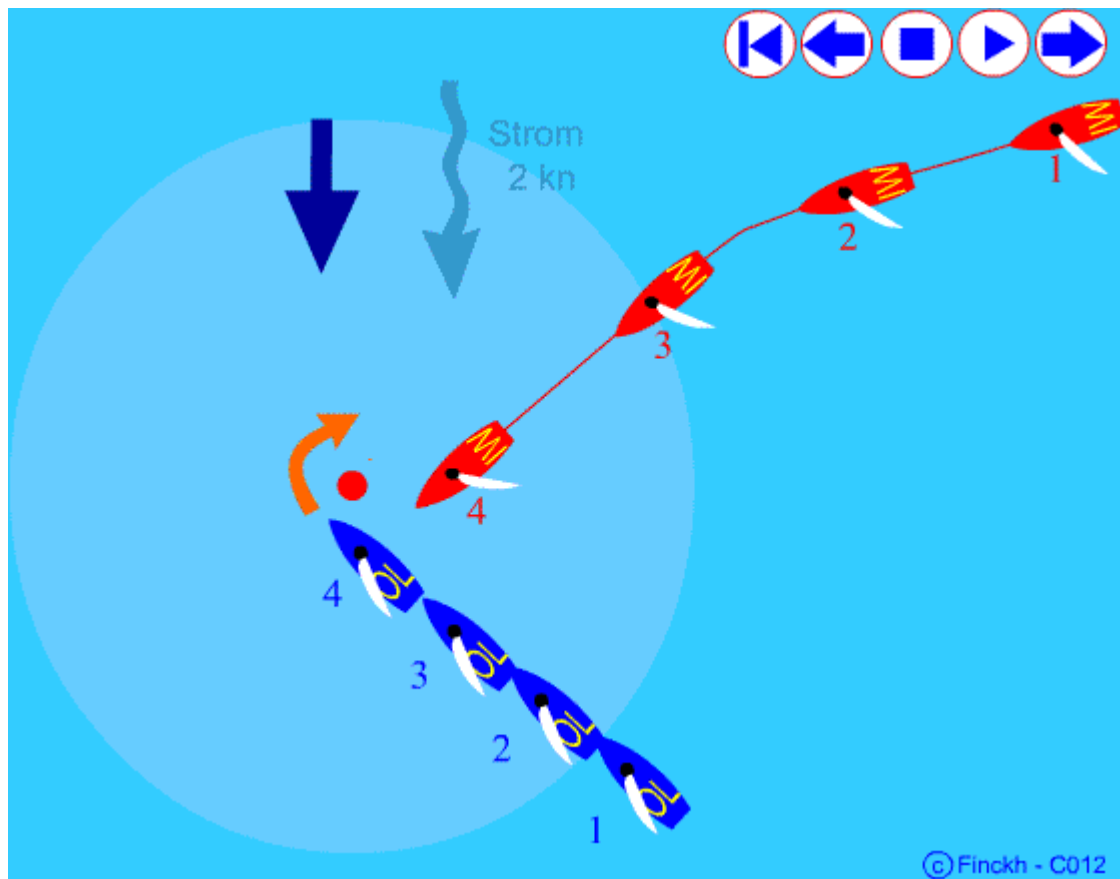
Regel 18.5 Bahnmarken-Raum: Entlastung

Definition Klar achteraus und Klar voraus; Überlappung

Bei der Entscheidung ob ein innen liegendes Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat, ist es unerheblich, dass die Boote völlig verschiedene Kurse fahren, sofern eine Überlappung besteht, wenn das erste Boot die Zone erreicht.

Zusammenfassung des Falles

OL und IW näherten sich einer Bahnmarke, die Steuerbord zu lassen war. Der Wind war schwach und es waren 2 Knoten Strom aus derselben Richtung wie der Wind. IW, das einen Luvbogen zur Marke gesegelt war, um die Stromversetzung zu nutzen, näherte sich auf einem Raumkurs mit dem Strom der Bahnmarke. OL segelte weiter in Lee am Wind gegen den Strom und war in Position 1 etwa drei Bootslängen von der Bahnmarke. IW verlangte zweimal durch Zuruf Raum und OL antwortete zweimal, dass es dazu kein Recht hat. Im letzten Moment, kurz nach der in der Skizze gezeigten Position 3, als IW luvte, um das Runden zu beginnen, versuchte OL Raum zu geben, aber beide Boote berührten sich ohne dass es Schaden oder Verletzung gab. OL protestierte wegen Verstoßes gegen Regel 11, wurde aber wegen Verstoßes gegen Regel 18.2(b) disqualifiziert. OL ging in die Berufung mit der Begründung, dass es unlogisch und nicht dem Sinne der Definition Überlappung und Regel 18 entspricht, wenn Boote als überlappend gelten, die in einem Winkel von 90° aufeinander zufahren. Es argumentierte außerdem, dass der Zweck der Regel 18 darin besteht, ein Boot, das nicht hinter dem äußeren Boot passieren kann, vor der Gefahr zu schützen, die Bahnmarke zu berühren. Es argumentierte außerdem, dass IW während der gesamten Annäherung an die Bahnmarke bis zu dem Zeitpunkt, als es zu luvten begann, hätte leicht hinter OL passieren können, und dass IW bis kurz vor der Berührung nicht Innenboot war.



Entscheidung

Die Berufung von OL wird zurückgewiesen und seine Disqualifikation bestätigt. Die Boote mussten die Bahnmarke an derselben Seite lassen und hatten den Wind von der gleichen Seite. Deshalb galt Regel 18 nach Position 1, als OL die Zone erreichte. Die Boote überlappten ab diesem Zeitpunkt bis es zur Berührung kam und deshalb galt der erste Satz von Regel 18.2(b), der das Recht von OL nach Regel 11 dahingehend einschränkt, dass es IW Bahnmarken-Raum geben muss. OL gab IW keinen Bahnmarken-Raum und wird deshalb wegen Verstoßes gegen Regel 18.2(b) disqualifiziert. Es ist anzumerken, dass OL außerdem gegen Regel 14 verstieß, da sie eine Berührung hätte vermeiden können. Da OL aber Wegerechtboot war und die Berührung weder Schaden noch Verletzung erzeugte, hätte OL nicht disqualifiziert werden können, wenn der Verstoß gegen Regel 14 sein einziger Regelverstoß gewesen wäre. Als Ergebnis der Unterlassung von OL Bahnmarken-Raum für IW zu geben, auf den IW Anspruch hatte, verstieß IW gegen Regel 11, als es versuchte Bahnmarken-Raum zu nehmen und ist deshalb nach Regel 18.5(b) zu entlasten. IW verstieß auch gegen Regel 14, da es eine Berührung hätte vermeiden können, aber es wird dafür nicht bestraft, da es Anspruch auf Bahnmarken-Raum hatte und es keinen Schaden und keine Verletzung gab.

RYA 1964/19

Case13

Regel 11 Wind von der gleichen Seite mit Überlappung
 Regel 14 Berührung vermeiden
 Regel 15 Wegerecht erlangen
 Regel 16.1 Kurs ändern
 Regel 17 Wind von der gleichen Seite, richtiger Kurs
 Definition Richtiger Kurs

erreichte, war W durch Regel 11 verpflichtet sich frei zu halten. Dies tat es aber nicht und deshalb bleibt ihre Disqualifikation wegen Verstoßes gegen Regel 11 bestehen. Zusätzlich verstieß W gegen Regel 14, denn es hätte die Berührung mit L vermeiden können. L verstieß ebenfalls gegen Regel 14, denn es hätte leicht etwas abfallen können und so die Berührung vermeiden. Sie wird dafür aber nicht bestraft, da es keinen Schaden oder Verletzung gab.

RYA 1965/10

Case 14

Regel 11 Wind von der gleichen Seite mit Überlappung

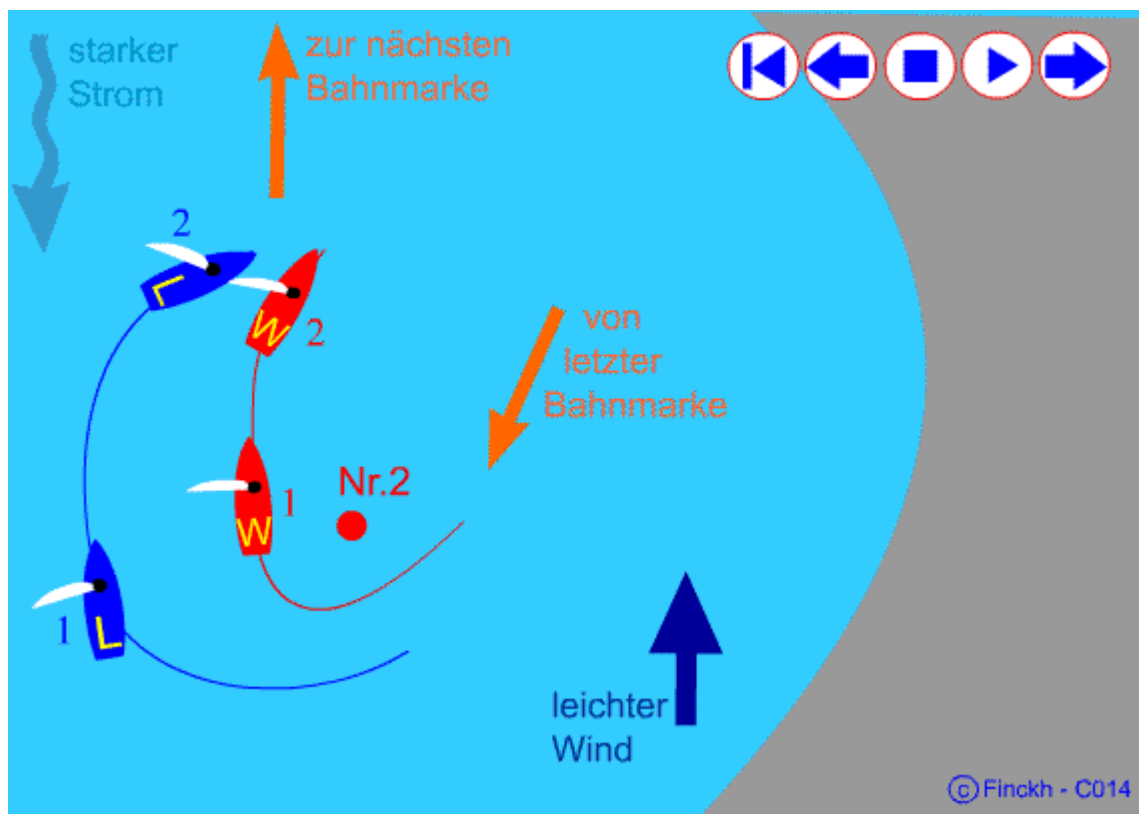
Regel 14 Berührung vermeiden

Regel 16.1 Kurs ändern

Regel 17 Wind von der gleichen Seite; richtiger Kurs

Definition Richtiger Kurs

Segeln zwei Boote mit Wind von der gleichen Seite auf konvergierenden Kursen, die auf unterschiedlichen Meinungen über den richtigen Kurs des Leebootes beruhen, so muss sich das Luvboot von dem Leeboot freihalten. Zwei Boote, die auf dem selben Schenkel nahe beieinander segeln können verschiedene richtige Kurse haben.



Zusammenfassung des Falles

Nach Runden der Luv-Bahnmarke teilte sich das Feld. Einige Boote segelten Richtung Küste um außerhalb des Stroms zu kommen und andere blieben in der Hoffnung auf stärkeren Wind im offenen Wasser. L hatte von klar achteraus eine Überlappung mit W hergestellt und sie rundeten in Überlappung die Bahnmarke. W wollte im offenen Wasser segeln, L begann langsam zu luvén und informierte W, dass es zur Küste segeln wollte. W antwortete: "Sie dürfen nicht zur Küste, weil Sie kein Luvrecht haben!" L antwortete, dass es nur seinen richtigen Kurs segelt und W sollte sich freihalten. Die Diskussion dauerte geraume Zeit. L änderte ihren Kurs recht behutsam und zu keiner Zeit behauptete W, dass es sich nicht frei halten kann. Als sich die Boote

berührten, legten beide Proteste ein. Das Schiedsgericht disqualifizierte L wegen Verstoßes gegen Regel 17, da es höher als seinen richtigen Kurs gesegelt ist. L ging in die Berufung.

Entscheidung

Wenn auf Grund unterschiedlicher Auffassung über ihren richtigen Kurs zwei Boote auf konvergierenden Kursen segeln, ist das Luvboot W durch Regel 11 gehalten, sich freizuhalten und durch Regel 14, eine Berührung zu vermeiden. Der Fall zeigt, dass zwei Boote auf dem selben Schenkel nahe beieinander segelnd, unterschiedliche richtige Kurse haben können. Welcher von zwei verschiedenen Kurse der schnellere zur nächsten Bahnmarke ist, kann nicht im Vorhinein festgelegt werden und es ist nicht notwendig dies zu überprüfen indem man fragt, welches Boot die nächste Bahnmarke zuerst erreicht hat. Die Grundlage von W's Protest war, dass L höher als seinen richtigen Kurs segelte obwohl es Regel 17 unterlag. L's Verteidigung und Gegenprotest bestand darin, dass es sich entschieden hatte zur Küste in den geringeren Strom zu fahren um so schneller ins Ziel zu kommen und deshalb der von ihm gesegelte Kurs sein richtiger Kurs war. Zusätzlich argumentierte L, dass W gegen Regel 11 und 14 verstoßen hat. Die Tatsachen zeigen, dass L nicht höher als seinen richtigen Kurs gefahren ist. Deshalb verstieß es nicht gegen Regel 17. Als L langsam zwischen den Positionen 1 und 2 luvte, hatte W Raum zum frei halten, deshalb hat L nicht gegen Regel 16.1 verstoßen. L hätte die Berührung mit W vermeiden können. Da es dies nicht tat, verstieß es gegen Regel 14, wird aber nicht bestraft, da kein Schaden oder Verletzung durch die Berührung entstand. Da es sich nicht von L frei gehalten hat, verstieß W gegen Regel 11. W hätte auch die Berührung vermeiden können. Da es das nicht tat, verstieß es auch gegen Regel 14 und wird davon auch nicht ausgenommen. Der Berufung von L wird stattgegeben. L wieder in die Wertung genommen und W wird wegen Verstoßes gegen Regeln 11 und 14 disqualifiziert.

RYA 1966/3

Case 15

Regel 12 Mit Wind von der gleichen Seite, ohne Überlappung

Regel 13 Während des Wendens

Regel 18.1 (b) Bahnmarken-Raum; Gültigkeit von Regel 18

Regel 18.2 (b) Bahnmarken-Raum; Bahnmarken-Raum geben

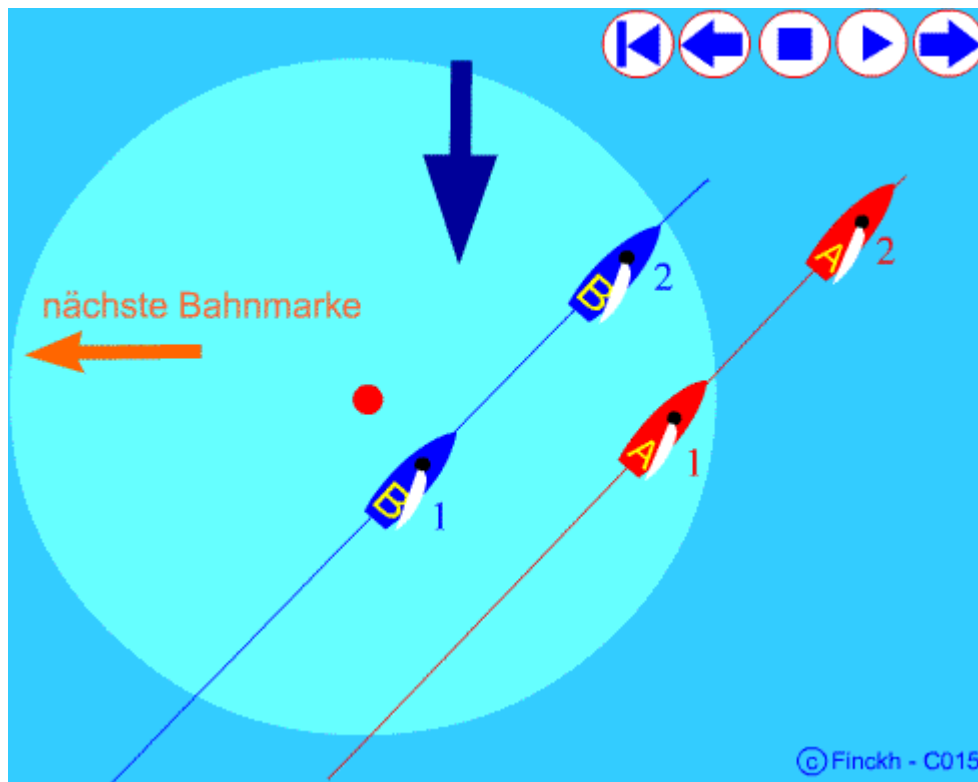
Regel 18.2 (c) Bahnmarken-Raum; Bahnmarken-Raum geben

Definition Bahnmarken-Raum

Beim Wenden um eine Bahnmarke muss ein Boot klar voraus Regel 13 beachten. Ein am Wind klar achteraus segelndes Boot darf seinen Kurs halten und dadurch das andere Boot am Wenden hindern.

Angenommene Tatsachen

A und B nähern sich der Luv-Bahnmarke, die sie Backbord lassen müssen. Sie segeln Amwind auf parallelen Kursen mit A klar voraus. A erwartet von B, dass dieses sobald es wenden und anliegen kann, wendet um die Bahnmarke zu runden und zur nächsten Bahnmarke zu segeln. B hält jedoch seinen Kurs wie in der Zeichnung gezeigt bei und segelt weit an der Bahnmarke vorbei.



Frage

Hat B das Recht seinen Kurs in dieser Weise beizubehalten und so A am Wenden zu hindern?

Antwort

Ja. Solange A Wind von Backbord hat, muss sich B wegen Regel 12 und wenn A die klar voraus die Zone erreicht, muss B nach Regel 18.2(b) A zusätzlich Bahnmarken-Raum geben. Vorausgesetzt, B hält sich von A frei und gibt A Bahnmarken-Raum, wenn A luvt (auch wenn A bis in den Wind luvt), darf es jeden beliebigen Kurs segeln und auch den Kurs beibehalten. B ist aber nicht mehr gezwungen Bahnmarken-Raum zu geben, wenn A die Zone verlässt (siehe Regel 18.2(c)). Wenn jedoch A durch den Wind geht, hören ab dem Zeitpunkt alle Teile von Regel 18 auf zu gelten, da die Boote nun Wind von entgegengesetzter Seite haben (Siehe Regel 18.1(b)). Zusätzlich hat A ab diesem Zeitpunkt nicht mehr Wegerecht nach Regel 12 und B erhält Wegerecht nach Regel 13.

RYA 1966/8

Case 16 gelöscht

Case 17

Regel 13 Während des Wendens

Ein Boot unterliegt nicht mehr Regel 13, wenn es wieder einen Am-Wind-Kurs eingenommen hat und zwar unabhängig von seiner Fahrt durchs Wasser und seiner Schotstellung.

Frage

Regel 13 gilt solange bis das wendende Boot auf einen Am-Wind-Kurs abgefallen ist. Sie besagt jedoch nicht, ob das Boot nach Beendigung der Wende wieder Fahrt machen muss. Ist damit gemeint, dass Regel 13 aufhört zu gelten, wenn sich das Boot wieder am Wind durchs Wasser bewegt oder wenn es sich lediglich auf einem solchen Kurs befindet.

Antwort

Für ein Boot gilt Regel 13 nicht mehr, wenn es wieder einen Am-Wind-Kurs eingenommen hat und zwar unabhängig von seiner Fahrt durchs Wasser und seiner Schotstellung.

RYA 1967/8

Case 18 gelöscht

Case 19

Regel 14(b) Berührung vermeiden

Regel 44.1(b) Strafen zum Zeitpunkt eines Vorfalls, Annahme einer Strafe

Regel 60.3 Das Recht zu Protestieren; Recht Wiedergutmachung zu beantragen; Maßnahmen nach Regel 69

Regel 61.1(a)(3) Protesterfordernisse; Benachrichtigung des Protestgegners

Regel 62.1(b) Wiedergutmachung

Regel 63.5 Verhandlungen: Gültigkeit des Protestes oder des Antrags auf Wiedergutmachung

Regel 64.3(a) Entscheidung; Entscheidung bei Vermessungsprotesten

Erläuterung des Begriffs "Schaden"

Frage

Gibt es eine spezielle Deutung des Begriffs "Schaden", wie er in den Regeln verwendet wird.

Antwort

Nein. Es ist nicht möglich, den Begriff "Schaden" umfassend zu definieren, aber ein englisches Lexikon sagt: "Beschädigung .., die den Wert oder die Brauchbarkeit eines Gegenstands beeinträchtigt." Diese Definition schlägt Fragen vor, die es zu bedenken gibt.

Beispiele sind:

- 1) Wurde der gegenwärtige Marktwert eines Teils des Bootes oder des Bootes als Ganzes vermindert?
- 2) Funktioniert irgendein Teil des Schiffes oder der Ausrüstung weniger gut?

RYA 1968/2

Case 20

Regel 1.1 Hilfeleistung bei Gefahr

Regel 62.1(c) Wiedergutmachung

Wenn ein Boot möglicherweise in Gefahr ist, hat ein Boot, das Hilfe gibt, Anspruch auf Wiedergutmachung, auch wenn seine Hilfe nicht gefordert wurde oder sich hinterher herausstellt, dass keine Gefahr bestand.

Zusammenfassung des Falles

Die Jolle A kenterte während einer Wettfahrt und die Jolle B, die das sah, fuhr hin und bot ihr Hilfe an. A nahm die Hilfe an und B ging längsseits und nahm die zwei Mannschaftsmitglieder an Bord. Dann halfen alle mehrere Minuten und richteten A auf, dessen Mast im Schlamm steckte. Nach Erreichen des Ufers reichte B nach Regel 62.1(c) einen Antrag auf Wiedergutmachung ein.

Das Schiedsgericht bedachte viele Faktoren bei seiner Entscheidung. Erstens war der Steuermann von A ein sehr erfahrener Segler. Zweitens war leichter Wind und steigende Tide, so

dass der Mast bald von selbst frei gekommen wäre. Drittens wurde keine Hilfe verlangt, sondern sie wurde angeboten. Deshalb wurde, weil weder Boot noch Mannschaft in Gefahr waren, der Antrag auf Wiedergutmachung abgelehnt. B ging in die Berufung, da sie der Meinung war, dass Regel 1.1 keine weitere Verpflichtung bei der Entscheidung auferlegt, einem Boot zu helfen oder nicht, als dass eine Gefahr möglich ist.

Entscheidung

Der Berufung von B wird stattgegeben. Ein Boot, das sich in einer Position befindet, einem anderen Boot, das eventuell in Gefahr befindet, Hilfe leisten zu können, ist dazu verpflichtet. Es ist unerheblich, ob ein Schiedsgericht hinterher feststellt, dass eigentlich keine Gefahr bestand und die Hilfe nicht angefordert wurde. B hat Anspruch auf Wiedergutmachung. Das Schiedsgericht wird beauftragt, die Verhandlung wieder aufzunehmen und angemessene Wiedergutmachung entsprechend den Erfordernissen und Hilfen aus Regel 64.2 und A10 zu geben.

RYA 1968/14

Case21

Definition Bahnmarken-Raum

Definition Richtiger Kurs

Definition Raum

Den Platz, den ein außen liegendes Wegerechtboot an einer Bahnmarke als Bahnmarken-Raum einem innen überlappende Boot geben muss, hängt von den richtigen Kurs des innen liegenden Bootes bei den vorherrschenden Bedingungen ab.

Frage

Wenn ein Wegerechtboot verpflichtet ist, einem innen überlappenden Boot Bahnmarken-Raum zu geben, was ist das Maximum an Platz, den es zur Verfügung stellen muss und was ist das Minimum an Platz, den es zur Verfügung stellen muss.

Antwort

Die Definition Bahnmarken-Raum legt fest, dass sowie das innen liegende Boot an der Bahnmarke ist, das außen liegende Boot ihm den Raum geben muss, dass es seinen richtigen Kurs segeln kann. Wenn die Boote auf gleichem Bug überlappen, schließt Bahnmarken-Raum den Raum für eine Wende mit ein. Entsprechend der Definition "Raum" ist dies in diesem Fall der Platzbedarf des innen liegenden Bootes um seinen richtigen Kurs bei den vorherrschenden Bedingungen und in in guter Seemannschaft geführt an der Bahnmarke zu segeln. Der richtige Kurs des innen liegenden Bootes ist derjenige, den es segeln würde um so schnell wie möglich ins Ziel kommen, wenn das außen liegende Boot nicht da wäre. Dies berechtigt das innen liegende Boot etwas mehr Platz in Anspruch zu nehmen als es für eine Rundung in guter Seemannschaft benötigen würde. Beispielsweise kann sein richtiger Kurs eine Fahrspur bedeuten, die in größerem Bogen um die Bahnmarke führt als es bei einer rein Seemannischen Rundung der Fall wäre, da dadurch die Geschwindigkeit nicht so verringert wird wie bei der engen Rundung. Es ist allerdings festzuhalten, dass entsprechend der Definition Bahnmarken-Raum das innen überlappende Boot, das sich vom außen liegenden frei halten muss, beim Segeln zur Bahnmarke keinen Anspruch auf den Raum für einen richtigen Kurs hat. Erst wenn es an der Bahnmarke ist, hat es den Anspruch auf den richtigen Kurs. Der Ausdruck "gegebenen Umständen" verdient es auch beachtet zu werden. Beispielsweise benötigt die innen liegende von zwei Jollen, die sich auf einem ruhigen See bei leichtem Wind einer Bahnmarke nähern kaum mehr Platz als den Platz für Rumpf und richtig geführte Segel. Wenn im Gegensatz dazu

zwei Hochseeyachten auf offenem Wasser bei tiefer See sich einer Bahnmarke nähern, die an langer und schwer einschätzbarer Ankerleine festgemacht ist, benötigt die innen liegende Yacht eine ganze Bootslänge oder gar mehr um sicher zu passieren. Der Ausdruck "In guter Seemannschaft" gilt für beide Boote. Einerseits verlangt er von dem äußeren Boot, dass es für Raum sorgen muss, damit das innere Boot nicht ungewöhnliche und anormale Manöver fahren muss, um sich von ihm und der Bahnmarke freizuhalten. Andererseits zeigt er dem innen liegenden Boot, dass es keinen zusätzlichen Raum beanspruchen darf, wenn es während des Rundens nicht mit der normalerweise zu erwartenden Effizienz Pinne, Schoten und Segel bedient.

ISAF 1969/1

Case 22

Regel 61.2(c) Protesterfordernis: Inhalt des Protestes

Regel 63.5 Verhandlung: Gültigkeit des Protestes oder Antrags auf Wiedergutmachung

Regel 64.1(a) Entscheidung: Strafen und Entlastung

Es ist für die Gültigkeit eines Protestes irrelevant, ob das Schiedsgericht der Auffassung ist, dass die in der Protestschrift genannte angeblich verletzte Regel mit großer Wahrscheinlichkeit nicht die richtige ist.

Zusammenfassung des Falles

Nach einer Kollision in der Nähe der Bahnmarke protestierte S gegen P auf Grund eines Verstoßes und schrieb in Übereinstimmung mit Regel 61.2(c) als verletzte Regel die Regel 18 auf das Protestformular. Das Schiedsgericht erklärte den Protest für ungültig und weigerte sich, die Anhörung fortzusetzen, da es der Meinung war, dass der Protest wegen Verstoßes gegen Regel 10 und nicht gegen Regel 18 hätte eingereicht werden müssen. Das Schiedsgericht fuhr fort, dass bei einer Fortsetzung der Verhandlung und einer Befragung der Parteien dem Protest stattgegeben worden wäre. S ging in die Berufung.

Entscheidung

Regel 61.2(c) verlangt, dass der Protestierende im Protest die Regeln angeben muss, die seiner Ansicht nach verletzt wurden. Es ist nicht verlangt, dass diese angegebene Regel oder Regeln dieselben Regeln sind, die später als die Regeln ermittelt wurden, gegen die verstoßen wurde. Es ist irrelevant für die Entscheidung über die Gültigkeit eines Protestes wenn der Protestierende eine Regel abgeführt hat, die mit großer Wahrscheinlichkeit nicht zutrifft. Es ist das Schiedsgericht, das nach Feststellung des Sachverhalts entscheidet, welche Regel anzuwenden ist. Regel 64.1(c) legt fest, dass eine Disqualifikation oder andere Strafe auferlegt unabhängig davon werden muss, ob die anwendbare Regel in der Protestschrift erwähnt wurde oder nicht. Es ist unerheblich wenn der Protestierende bei der Angabe der verletzten Regel einen Fehler gemacht hat. Der Berufung wird stattgegeben mit der Maßgabe, dass das Schiedsgericht eine erneute Verhandlung durchführen muss.

FIV 4/1967

Case 23

Regel 10 Wind von entgegen gesetzter Seite

Regel 14 Berührung vermeiden

Regel 19 Raum zum Passieren eines Hindernisses

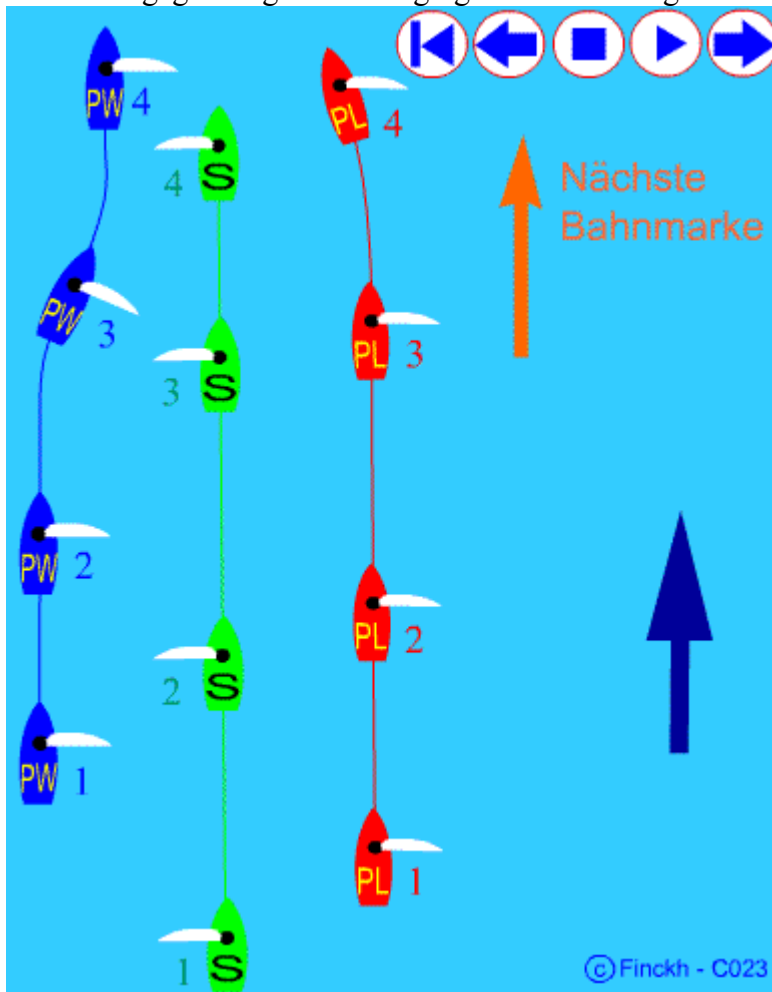
Definition Hindernis

Definition, Klar achteraus und Klar voraus, Überlappen

Auf einer Vorwindstrecke gilt Regel 19 nicht für ein mit Wind von Steuerbord segelndes Boot, das zwischen zwei mit Wind von Backbord voraus segelnden Booten passiert. Regel 10 verlangt von beiden mit Wind von Backbord segelnden Booten sich frei zu halten.

Zusammenfassung des Falles

Drei Boote, eines mit Wind von Steuerbord und zwei mit Wind von Backbord segeln Vorwind. S holte PL und PW ein und segelte zwischen sie hinein, wie aus der Skizze ersichtlich. Die drei Boote fuhren geradeaus wie gezeichnet auf leicht zusammenlaufenden Kursen weiter, bis S zunächst PW und dann PL berührte. PW protestierte gegen S wegen Verstoßes gegen Regel 19.2(c), da PL als Lee-Boot ein Hindernis für PW darstellte und S deshalb nicht zwischen PL und PW hätte hineinfahren dürfen. Das Schiedsgericht disqualifizierte PL und PW wegen Verstoßes gegen Regel 10. PW ging in die Berufung.



Entscheidung

Während die Boote von Position 1 zu Position 4 fuhren, verlangte Regel 10 sowohl von PW als auch von PL, dass sie sich von S freihalten müssen. Da alle drei Boote tiefer als 90° zum wahren Wind segelten, waren S und PL von Position 1 bis Position 4 überlappt und S und PW waren kurz nach Position 2 bis Position 4 überlappt (Siehe Definition Klar Voraus und klar achteraus; Überlappen). Regel 19 galt nicht, da es während dieser Zeit kein Hindernis gab, dass irgendwelche zwei von den Booten dabei waren auf der gleichen Seite zu passieren. Der vorletzte Satz der Definition Hindernis bedeutet, dass PW weder Hindernis für S oder PL war, da keines von beiden sich von PW freihalten musste. In ähnlicher Weise war auch PL kein Hindernis für S oder PW, da sich S nicht von PL freihalten musste. Da sowohl PL als auch PW

durch Regel 10 verpflichtet waren, sich von S freizuhalten, war S nach dem vorletzten Satz in der Definition Hindernis für PL und PW. Regel 19 galt jedoch nicht, da PL und PW zu keinem Zeitpunkt dabei waren, S an derselben Seite zu passieren. Ebenso ist die im Protest von PW erwähnte Regel 19.2(c) nur anwendbar wenn die Boote ein ausgedehntes Hindernis passieren. Der letzte Satz der Definition Hindernis besagt aber dass ein Boot in der Wettfahrt niemals ein ausgedehntes Hindernis ist. Es gab eine Berührung zwischen S und PW und zwischen S und PL. Da jedoch S zwischen PW und PL eingesperrt war, als ihre Kurse zusammenliefen, war es für S nicht mehr vernünftigerweise möglich, durch eigenes Handeln die Berührung zu vermeiden, nachdem ihm klar wurde, dass sich PW und PL nicht freihielten. S verletzte also Regel 14 nicht. S hatte nach Regel 10 Wegerecht gegenüber beiden mit Wind von Backbord segelnden Booten PL und PW, die sich beide nicht freihielten. Die Entscheidung des Schiedsgerichts, beide Boote wegen Verstoßes gegen Regel 10 zu disqualifizieren, wird beibehalten, die Berufung zurückgewiesen.

RYA 1970/1

Case 24

Regel 11 Wind von der gleichen Seite mit Überlappung
Regel 12 Wind von der gleichen Seite ohne Überlappung
Regel 15 Wegerecht erlangen

Wird ein Boot überlappendes Leeboot von klar achteraus, so muss sich das andere Boot sofort freihalten. Wenn es das nicht in guter Seemannschaft auf Grund der Nähe des Leeboots kann, hat dieses nicht ausreichend Raum gegeben. Wenn es unnötige Aktionen macht, die zu einer Berührung führen, hat es versäumt sich frei zu halten.

Angenommene Tatsachen

Zwei Boote A und B segeln mit Wind von Steuerbord einen Raumwind-Kurs bei leichter Briesse auf ihrem richtigen Kurs auf die nächste Bahnmarke zu, die sich in einiger Entfernung befindet. Anfangs fährt B klar achteraus direkt im Kielwasser von A. Da es etwas schneller fährt, stellt es sich noch innerhalb der Großbaumnock von A eine Überlappung her.

Fragen

1. Wann werden B's Verpflichtungen nach Regel 12 durch die Rechte als Leeboot nach Regel 11 ersetzt?
2. Was sind die Verpflichtungen von B nach Regel 15?
3. Was sind die Verpflichtungen von A nach Regel 11?

Antworten

Sowie B von klar achteraus in Lee von A überlappt, gilt Regel 12 nicht mehr. Nun unterliegt A Regel 11 und B Regel 15. Dies verdeutlicht ein generelles Prinzip des Regelwerks, dass immer dann, wenn das Wegerecht von einem Boot auf das andere wechselt, das Boot, das neuerdings Wegerechtboot geworden ist, dem anderen Boot Raum und Zeit für eine Reaktion geben muss und dadurch eine faire Gelegenheit, um sich freizuhalten. Die Verpflichtung von B nach Regel 15 bleibt jedoch nicht dauernd bestehen. Sie schützt A nur zeitweilig und nur wenn es sofort nach Herstellung der Überlappung reagiert. Regel 11 fordert von A, sich freizuhalten. Wenn es dazu notwendig ist zu luvén, muss es das sofort tun. Falls A dies in guter Seemannschaft tut und dabei mit irgendeinem Teil seines Rumpfes, seiner Mannschaft oder Ausrüstung irgendeinen Teil von B's Rumpf, Mannschaft oder Ausrüstung berührt, hat B Regel 15 verletzt, da es nicht ausreichend Raum zum Freihalten gegeben hat. Wenn jedoch A höher luvt als notwendig um sich von B freizuhalten und als Folge davon B berührt, verstößt A gegen Regel 11. Obwohl B

langsamerer Manöver als die Mittelschotführung von OL zuließ. Das Schiedsgericht lehnte IW's Protest ab und gab OL's Protest Recht und disqualifizierte IW wegen Verstoßes gegen Regel 11. IW ging in die Berufung.

Entscheidung

Regel 18.2(b) verlangt von OL, dass es IW den Raum gibt um zur Bahnmarke zu segeln und um an der Bahnmarke seinen richtigen Kurs zu segeln. OL gab zwischen den Positionen 1 und 2 offenkundig den Raum für IW um zur Bahnmarke zu segeln. In Position 2 war IW an der Bahnmarke und hatte Anspruch auf Raum um seinen richtigen Kurs zu segeln. Ihr richtiger während dieser Zeit bestand darin auf einen Amwind-Kurs zu luvten und OL gab ihm dafür den Raum. Deshalb hat OL nicht gegen Regel 18.2(b) verstoßen. Als OL zwischen den Positionen 2 und 3 luvte, musste IW sich nach Regel 11 von OL frei halten und OL musste nach Regel 16.1 ihm dafür den Raum dafür geben. OL luvte etwa 30° an, während es zwei Bootslängen vorwärts fuhr. Deshalb gab OL an IW den Raum zum frei halten und verstieß nicht gegen Regel 16.1. OL hätte leicht die Berührung mit IW vermeiden können und verstieß deshalb gegen Regel 14. Es wird jedoch dafür nicht bestraft, da es bei keinem Boot einen Schaden oder eine Verletzung gab. IW segelte klar unterhalb seines richtigen Kurses auf Grund der Tatsache, dass es eine Bootslänge von der Bahnmarke mehr als 45° unterhalb eines Amwindkurses segelte. Deshalb nahm es mehr Raum in Anspruch als ihm zustand. Während des ganzen Vorgangs musste sich IW auf Grund von Regel 11 von OL frei halten. Kurz vor der Berührung verstieß IW gegen Regel 11, da es sich nicht frei hielt. Außerdem war es für IW möglich die Berührung zu vermeiden. Deshalb verstieß IW auch gegen Regel 14. Da es aber Anspruch auf Bahnmarken-Raum hatte und die Berührung nicht zu einem Schaden oder einer Verletzung geführt hat, kann es ebenfalls nicht wegen der Regel-14-Verletzung bestraft werden.

Die Berufung wird abgewiesen, die Entscheidung des Schiedsgerichts, IW wegen Regel 11 - Verstoß zu disqualifizieren bleibt bestehen.

CYA 1971/9

Case 26

Regel 14 Berührung vermeiden

Regel 16.1 Kurs ändern

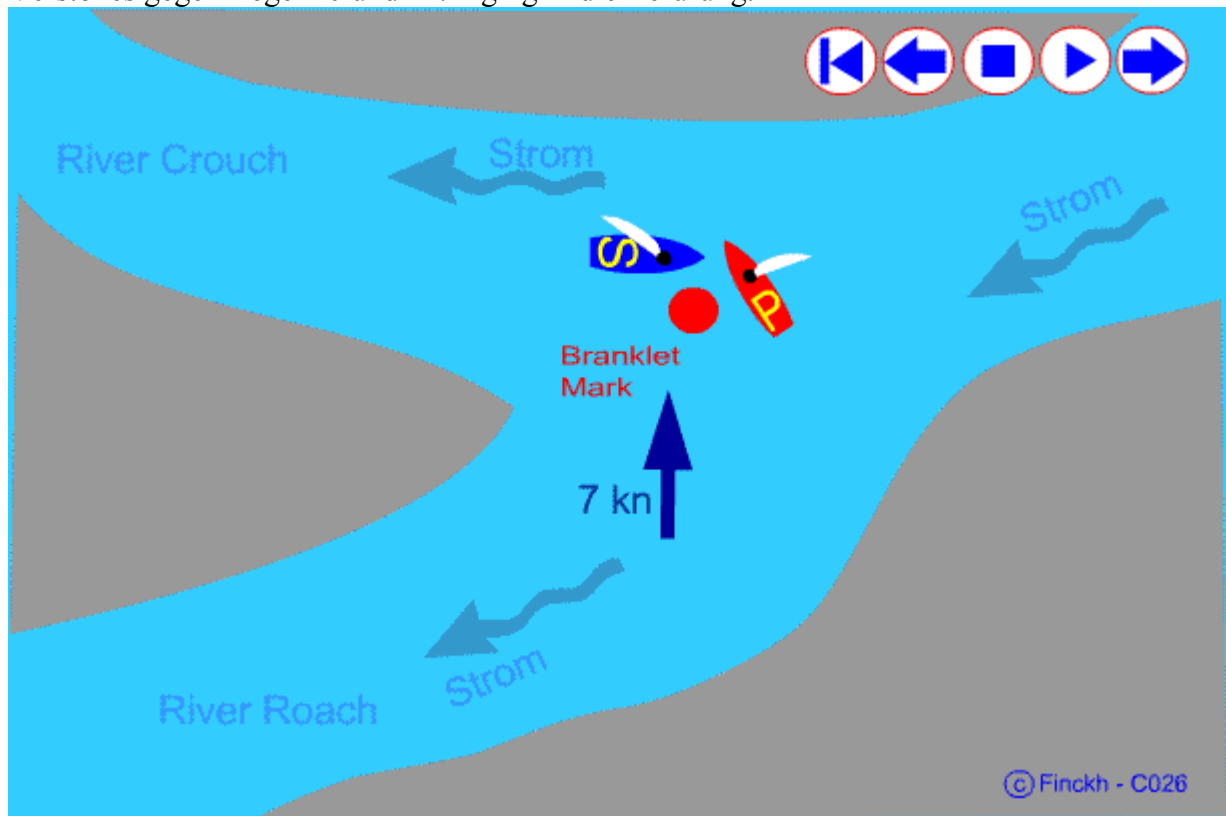
Regel 18.1 Bahnmarken-Raum: Geltungsbereich der Regel 18

Ein Wegerechtboot muss nichts tun um eine Kollision zu verhindern bis klar ist, dass sich das andere Boot nicht frei hält. Wenn jedoch ein Wegerechtboot eine Berührung hätte vermeiden können, dies aber nicht tat und es kommt dadurch zu einem Schaden, muss es nach Regel 14 bestraft werden.

Zusammenfassung des Falles

Eine Boot S der Soling-Klasse und eine 505-Jolle P segeln in verschiedenen Wettfahrten dieselbe Bahnmarke auf verschiedenen Seiten an. P, das gerade den Spinnaker barg und anluven wollte, um die Bahnmarke backbord zu lassen, wusste nicht, dass S dieselbe Bahnmarke steuerbord lassen musste und sich darauf vorbereitete. P hörte keinen Zuruf und bemerkte die Anwesenheit von S erst in der in der Skizze dargestellten Position, als P's Vorschoter S sah. Er stieß einen Warnschrei aus und sprang gerade rechtzeitig zur Seite, bevor sich der Bug von S kurz hinter dem Mast in den Rumpf von P bohrte und Schaden verursachte. P protestierte gegen S wegen Verletzung von Regel 14, da es der Meinung war, S hätte den Zusammenstoß vermeiden können. S und zwei Zeugen bestätigten, dass S zu keinem Zeitpunkt vor der Kollision den Kurs geändert hat. S protestierte auf Verletzung von Regel 10 und sagte, dass es bei einer

Kursänderung gegen Regel 16.1 verstoßen hätte. Das Schiedsgericht disqualifizierte P wegen Verstoßes gegen Regel 10 und 14. P ging in die Berufung.



Entscheidung

P als ausweichpflichtiges Boot versäumte es, Ausschau zu halten und seiner vordringlichen Verpflichtung, sich frei zu halten und Berührungen zu vermeiden, nachzukommen. Es verletzte die Regel 10 und 14. Der wesentliche Zweck der Regeln des Teils 2 ist es, Berührungen zwischen Booten zu vermeiden. Alle Boote, ob sie Wegerecht haben oder nicht, müssen ständig Ausguck halten. Regel 18 galt nicht zwischen S und P, da S und P nicht verpflichtet waren, die Bahnmarke an derselben Seite zu lassen (siehe Regel 18.1). Als klar wurde, dass sich P nicht freihalt, war S durch Regel 14 verpflichtet, eine Berührung mit P zu vermeiden (siehe Regel 14(a)). Vor Erreichen der in der Skizze gezeigten Position war klar, dass die Boote auf Kollisionskurs waren und dass sich P nicht freihalt. Zu diesem Zeitpunkt hätte S luvén und die Berührung mit P vermeiden können. Eine solche Kursänderung von S hätte P mehr Raum zum Freihalten gegeben und wäre kein Verstoß gegen Regel 16.1. Die Berührung verursachte Schaden. Deshalb verstieß S gegen Regel 14 und muss dafür bestraft werden (Siehe Regel 14(b)). P war zu Recht wegen Verstoßes gegen Regel 10 und 14 disqualifiziert worden und S ist ebenfalls wegen Verstoß gegen Regel 14 zu disqualifizieren.

RYA 1971/4

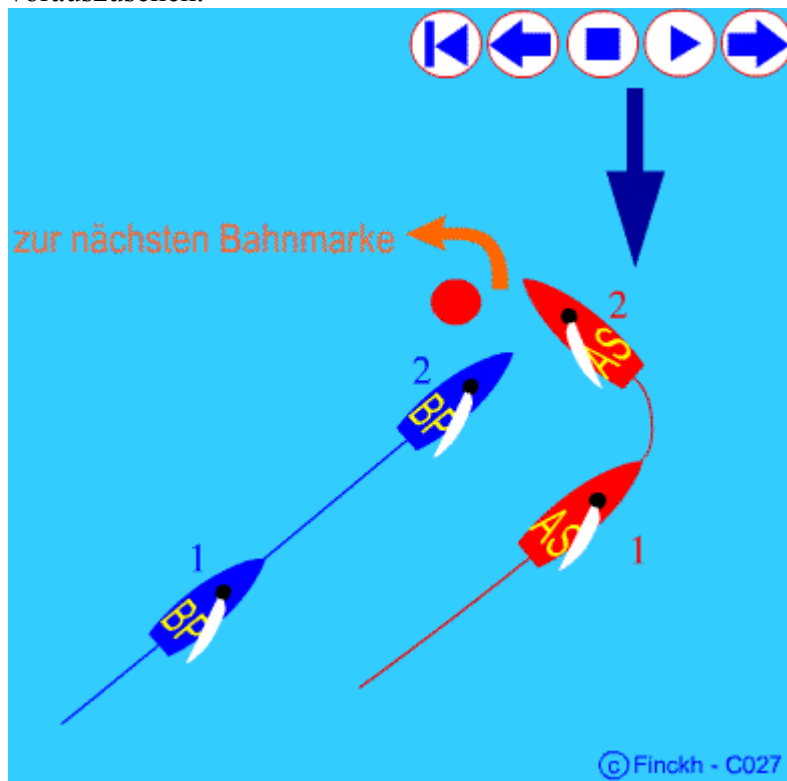
Case27

Regel 2 Faires Segeln
Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 15 Wegerecht erlangen

Ein Boot ist nicht verpflichtet, in Vorausnahme der Regelverletzung eines anderen Bootes zu agieren. Erhält ein Boot Wegerecht auf Grund seines eigenen Handelns, so hat das andere Boot Anspruch auf Raum zum Freihalten.

Zusammenfassung des Falles

AS war klar voraus von BP als es die Zone erreicht. Zwischen Position 1 und 2 lag AS eine Rumpflänge in Lee und eine Rumpflänge voraus von BP und wendete, sowie es die Steuerbord-Anliegelinie erreichte. Unmittelbar darauf wurde es von BP, das mit etwa 10 Knoten Fahrt ankam, gerammt und durchbohrt. Das Schiedsgericht disqualifizierte AS wegen Verstoßes gegen Regel 15. Ebenso disqualifizierte es BP nach Regel 2 mit der Begründung, dass es hätte wissen müssen, dass AS wendet, aber nichts getan hat, um eine Kollision zu vermeiden. BP ging in die Berufung mit der Begründung, dass es nicht verpflichtet sei, eine unberechtigte Wende vorzusehen.



Entscheidung

Der Berufung von BP wird stattgegeben, BP wieder in die Wertung genommen. Nachdem AS die Zone erreichte, war es verpflichtet sich BP von AS frei halten und ihm wegen Regel 18.2(b) Bahnmarken-Raum geben. Beide Verpflichtungen endeten als AS durch den Wind ging, da nun die Boote Wind von entgegen gesetzter Seite auf einem Kreuzkurs hatten. Als AS durch den Wind ging, wurde BP Wegerechtboot nach Regel 13 und blieb Wegerechtboot, bis AS einen Am-Wind-Kurs mit Wind von Steuerbord erreichte. Zu diesem Zeitpunkt war AS, das gerade Wegerecht nach Regel 10 erhalten hat, durch Regel 15 verpflichtet, BP Raum zum Freihalten zu geben. BP hat nichts getan, um die Kollision zu vermeiden - aber was hätte es tun können? Berücksichtigt man seine Geschwindigkeit und die Abstände, hatte es vielleicht ein bis zwei Sekunden Zeit zu entscheiden, was zu tun ist und es dann zu tun. Es ist ein seit langer Zeit in den Ausweichregeln verankertes Grundprinzip, festgehalten durch Regel 15, dass ein Boot, das durch die Handlung eines anderen Bootes ausweichpflichtig wird, genügend Zeit eingeräumt wird, richtig zu reagieren. Und obwohl klar war, dass AS zum Runden der Bahnmarke wenden musste, bestand keinerlei Verpflichtung von BP, vorzusehen, dass AS dies unter Missachtung von Regel 15 oder irgendeiner anderen Regel tun würde. BP verletzte weder Regel 2 noch Regel 14.

Case 28

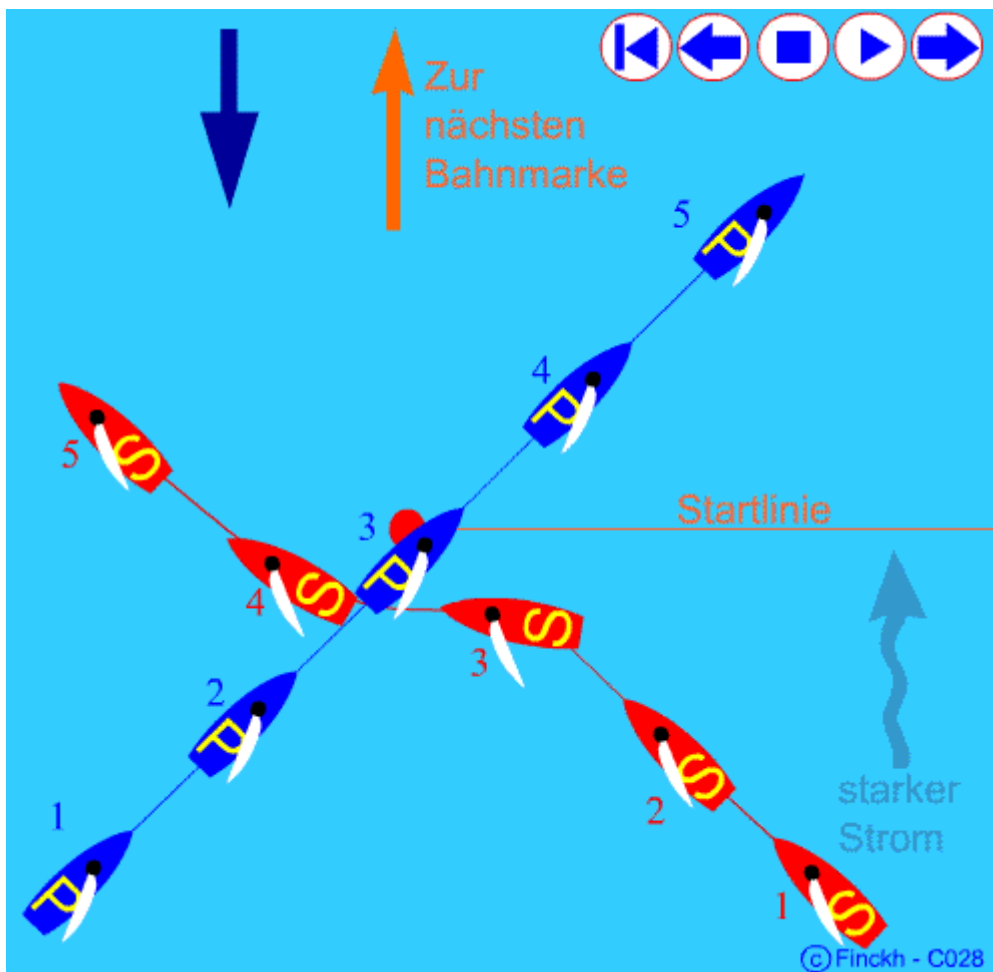
Regel 28.1 Absegeln der Bahn

Regel 32.1 Abkürzung oder Abbruch nach dem Start

Regel 64.1(c) Entscheidungen: Strafen und Entlastung

Regel A5, Wertungen, die von der Wettfahrtsleitung festgelegt werden.

Wenn ein Boot eine Regel verletzt und dadurch ein anderes Boot zwingt, eine Bahnmarke zu berühren, so ist das andere Boot dafür zu entlasten. Die Tatsache, dass eine Startbahnmarke aus welchen Gründen auch immer verzogen wurde, befreit ein Boot nicht von der Verpflichtung zu starten. Die Wettfahrtsleitung darf nur dann gemäß Regel 32.1(d) abbrechen, wenn die Lageänderung der Bahnmarke direkt die Sicherheit oder Fairness der Wettfahrt beeinflusst.



Zusammenfassung des Falles

Als S und P sich am Wind der Backbordseite der Startlinie näherten, herrschte starker Strom, der sie Richtung Linie und Startbegrenzungsbahnmarke versetzte. Zwei Längen von der Begrenzungsmarke verlangte S Raum von P. P reagierte nicht und S musste abfallen, um eine Kollision zu vermeiden. Direkt nach dem Startsignal segelte P über die Bahnmarke. Als S wieder auf den Am-Wind-Kurs auf die falsche Seite der Begrenzungsmarke luvte, kam die Begrenzungsmarke unter dem Rumpf von P herausgeschossen und prallte gegen S. P nahm keine Strafe an und S kehrte nicht um, um zwischen den Bahnmarken zu starten. S protestierte gegen P wegen Verstoßes gegen Regel 10 und 31 und verlangte außerdem Wiedergutmachung und forderte die Wettfahrt auf Grund von Regel 32.1(d) abzubrechen. Das Schiedsgericht disqualifizierte P wegen Verstoßes gegen Regel 10, lehnte den Antrag auf Wiedergutmachung von S ab und wertete S mit DNS. Die zweite Entscheidung wurde dem Berufungsausschuss zur

Bestätigung oder Berichtigung vorgelegt und zusätzlich die folgende Frage gestellt: Hätte die Wettfahrt wegen der verzogenen Bahnmarke nach Regel 32.1(d) abgebrochen werden können, wenn S entsprechend den Erfordernissen von Regel 28.1 zurückgekehrt und erneut gestartet wäre?

Entscheidung

Obwohl S die Bahnmarke berührte, konnte jedoch nicht von ihm erwartet werden, vorauszusehen, wie sich die Bahnmarke bewegt nachdem das andere Boot sie berührt hatte. Deshalb ist S in Übereinstimmung mit Regel 64.1(c) nicht wegen der Bojenberührung zu bestrafen, da der Regelverstoß von P ausschlaggebend dafür war dass die Bahnmarke S berührte. S hätte jedoch umdrehen und in Übereinstimmung mit Regel 28.1 starten können. Die Tatsache, dass sich die Startbahnmarke bewegt hat entbindet es nicht von der Verpflichtung zu starten. Da S nicht den Regeln gemäß gestartet ist, hat die Wettfahrtleitung es zu Recht DNS gewertet (Siehe Regel A5). Regel 32.1(e) verdeutlicht, dass das entscheidende Kriterium für den Abbruch einer Wettfahrt für einige Gründe ist, ob die Sicherheit oder Fairness des Wettbewerbs nachteilig beeinträchtigt wurde. Der letzte Satz von Regel 32.1 und die Verwendung des Wortes "Wettbewerb" in Regel 32.1(e) bedeutet, dass die Benachteiligung alle beteiligten Boote betreffen sollte. Regeln 32.1(a), (b), (c) und (d) geben Beispiele für Gründe, die den Abbruch einer Wettfahrt rechtfertigen, Regel 32.1(e) bedeutet, dass es auch andere Gründe geben kann. Im vorliegenden Fall rechtfertigt die unerwartete Bewegung der Bahnmarke auf Grund dessen, dass sie von P überfahren wurde, nicht den Abbruch der Wettfahrt. In der Tat ändert sich die genaue Position einer Bahnmarke häufig und gewöhnlich ist der Wechsel durch Wind, Strom, Wellen oder durch das Berühren durch Boote bedingt, selbst dann, wenn der Anker hält. Solche Bewegungen sind ein Risiko, dass die Teilnehmer hinnehmen müssen und sie sind kein Grund eine Wettfahrt abubrechen.

ARYF 1971

Case29

Regel 19.2(b) Raum zum Passieren eines Hindernisses: Raum geben am Hindernis

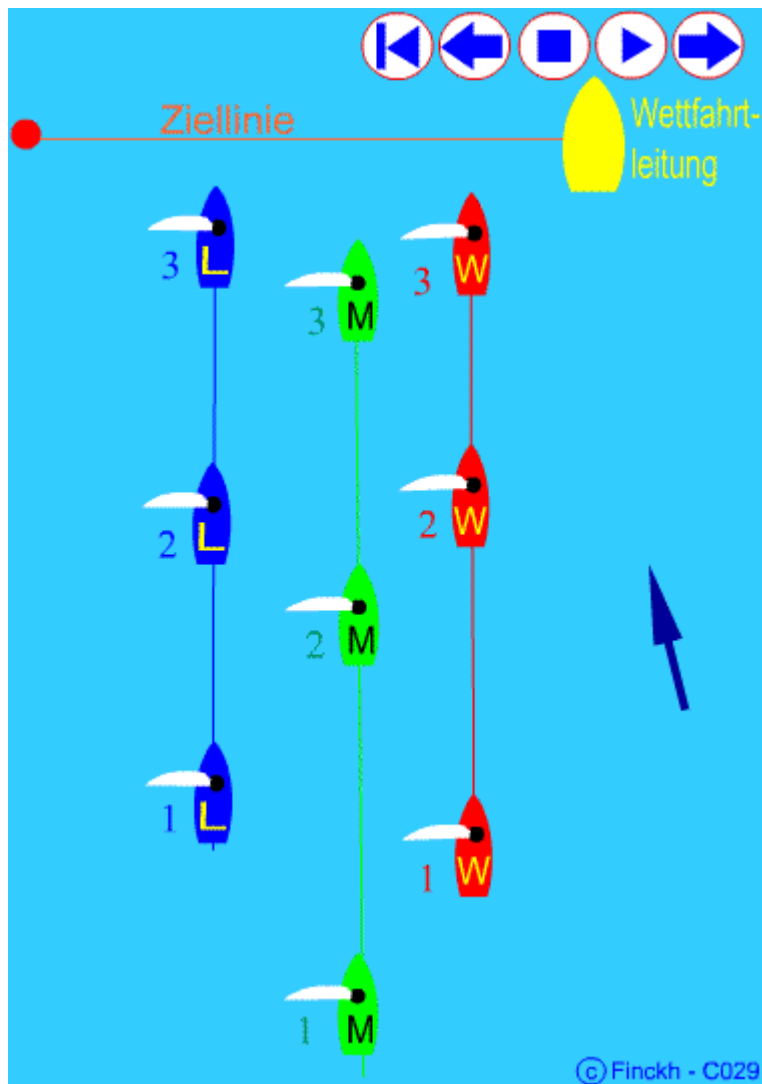
Regel 19.2(c) Raum zum Passieren eines Hindernisses: Raum geben am Hindernis

Definition Hindernis

Ein Leeboot ist Hindernis für ein überlappendes Luvboot und ein drittes Boot klar achteraus. Das klar achteraus liegende Boot darf zwischen die zwei überlappenden Boote hineinfahren und hat Anspruch auf Raum vom Luvboot um zwischen ihm und dem Leeboot zu passieren, vorausgesetzt das Luvboot ist ab dem Zeitpunkt der Herstellung der Überlappung dazu in der Lage.

Zusammenfassung des Falles

Bei einem Vorwindgang Richtung Ziellinie bekam W in einem Abstand von nicht ganz zwei Bootslängen eine Überlappung zu L her. Anschließend segelte M zwischen L und M. Alle drei Boote gehen unter Beibehaltung des gegenseitigen seitlichen Abstands und ohne sich zu berühren, durchs Ziel. W protestierte gegen M, da es Raum genommen hat, der ihm nach Regel 19.2(b) und 19.2(c) nicht zusteht. Der Protest wurde abgewiesen mit der Begründung, dass W Raum für M gegeben hat, wie dies durch Regel 19.2(b) verlangt wird. W ging in die Berufung.



Entscheidung

Regel 11 verlangt von W, sich während des gesamten Vorfalls von L frei zu halten. Solange M klar achteraus von L war, verlangte Regel 12, dass es sich von L frei hält und nachdem es eine Überlappung mit L bekam, war es durch Regel 11 verpflichtet sich von L frei zu halten. Wie die Zeichnung zeigt, erfüllten beide Boote M und W diese Bedingungen. Da sowohl W als auch M sich während des gesamten Vorfalls von L frei halten mussten, war L während dieser Zeit für W und M ein Hindernis (Siehe vorletzter Satz der Definition Hindernis). Da jedoch L ein in Fahrt befindliches Boot war, war L kein ausgedehntes Hindernis für es (Siehe letzter Satz der Definition Hindernis). Als M eine Überlappung zu W bekam, begann Regel 19.2(b) zwischen ihnen zu gelten. Die Regel fordert von W, dass es M Raum zwischen ihm und dem Hindernis gibt außer es ist ab dem Zeitpunkt der Herstellung der Überlappung dazu nicht in der Lage ist. Wie die Tatsachen deutlich belegen konnte W M diesen Raum geben, als die Überlappung begann und tat dies auch während der gesamten Zeit bis zum Zieldurchgang. Deshalb erfüllte W die Erfordernisse von Regel 19.2(b). Regel 19.2(c) galt nicht, L war kein ausgedehntes Hindernis. M machte keinen Regelverstoß, deshalb wird die Berufung von W abgewiesen.

Case 30

Regel 14 Berührung vermeiden

Regel 19, Raum zum Passieren eines Hindernisses

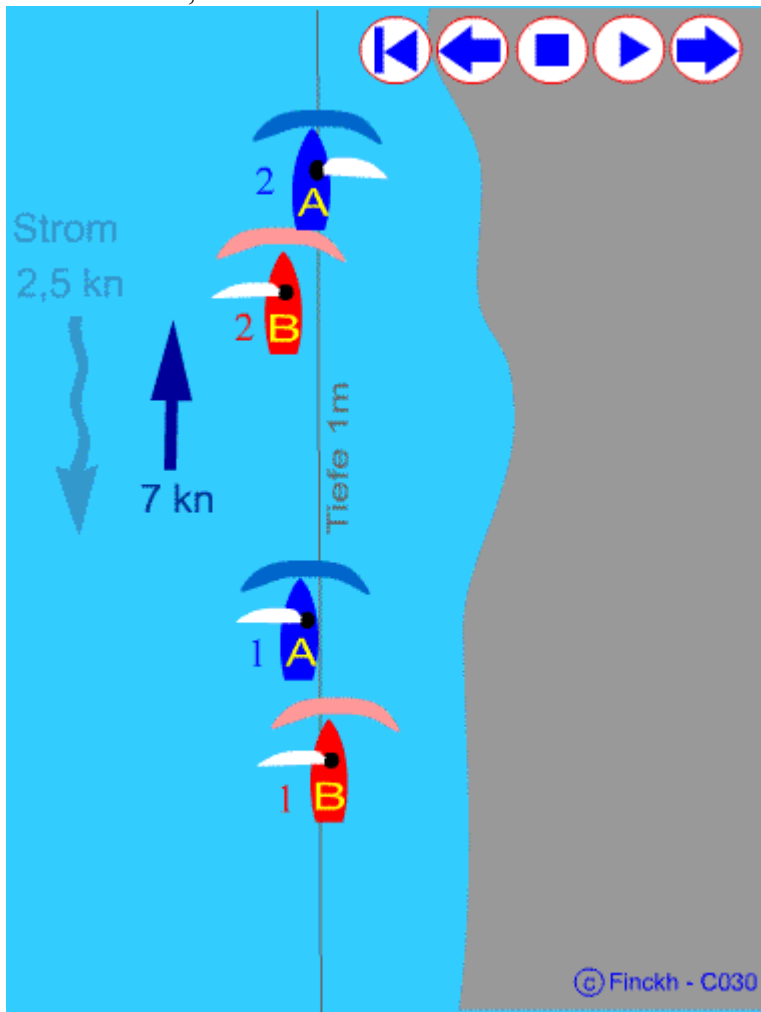
Regel 64.1(c), Entscheidung: Strafen und Entlastung

Definition Freihalten

Ein Boot klar achteraus, das verpflichtet ist, sich freizuhalten und mit dem Boot klar voraus zusammen stößt, verstößt gegen die Wegerechtsregel, die vor dem Zusammenstoß gegolten hat. Ein Boot das durch einen unbeabsichtigten Bugwechsel sein Wegerecht verliert ist trotzdem ausweichpflichtig.

Zusammenfassung des Falles

A und B segeln vor dem Wind mit Wind von Steuerbord gegen einen starken Ebb-Strom bei etwa 3 Windstärken. A war nicht mehr als eine halbe Bootslänge klar voraus von B. B deckte A ab und bewirkte dadurch bei A eine unfreiwillige Halse. Unmittelbar darauf erfolgte eine Kollision die aber keinen Schaden oder Verletzung zur Folge hatte und B protestierte gegen A wegen Verstoßes gegen Regel 10. Nach dieser Sachverhaltsfeststellung wurden beide Boote disqualifiziert. B wurde wegen Verstoßes gegen Regel 12 disqualifiziert, da es A zu nahe aufgefahren war, um sich unabhängig von A's Halse freizuhalten. A wurde wegen Verstoßes gegen Regel 10 disqualifiziert, da es sich als Boot mit Wind von Backbord nicht freigehalten hat. A ging mit der Begründung in die Berufung, dass es durch die Handlungen von B zu dem Verstoß gegen Regel 10 gezwungen wurde. Das Schiedsgericht machte zu der Berufung den Kommentar, dass sowohl die Halse von A und die Kollision dadurch bedingt waren, dass B sich nicht frei hielt, während beide Boote noch Wind von Steuerbord hatten.



Entscheidung

Die Boote passierten nahe der Uferlinie, die ein Hindernis und auch ein ausgedehntes Hindernis war. Deshalb galten die Bedingungen von Regel 19. Da die Boote jedoch nicht überlappten, galt keine der beiden Teile von Regel 19, die den Booten irgendwelche Verpflichtungen auferlegen (Regel 19.2(b) und 19.2(c)) für die Boote. Als B klar achteraus von A war, musste es sich wegen Regel 12 frei halten, hat dies aber nicht getan. Sein Regelverstoß geschah vor der Berührung zu dem Zeitpunkt als A gerade erst hätte "Ausweichmaßnahmen ergreifen" müssen (Siehe Definition Frei halten). Als B A berührte, verstieß es auch gegen Regel 14. Da es aber zu diesem Zeitpunkt Wegerecht nach Regel 10 hatte, wird es nicht nach Regel 14 bestraft, da es zu keinem Schaden oder Verletzung kam. Nach der Halse wurde A ausweichpflichtig auf Grund von Regel 10, auch wenn diese Halse unfreiwillig war. Sie machte diesen Regelverstoß aber nur weil B's Verstoß gegen Regel 12 es ihm unmöglich machte sich freizuhalten. A verstieß nicht gegen Regel 14, da es für es keine vernünftige Möglichkeit gab, die Berührung zu vermeiden. Aus diesem Grund wird B wegen Verstoßes gegen Regel 12 disqualifiziert und A nach Regel 64.1(c) für den Verstoß gegen Regel 10 entlastet. Der Berufung von A wird stattgegeben und es wird wieder eingesetzt.

RYA 1974/3

Case 31

Sportliches Verhalten und die Regeln

Regel 2 Faires Segeln

Regel 26 Starten von Wettfahrten

Regel 29.1 Starten Rückrufe, Einzelrückruf

Regel 64.2, Entscheidungen: Entscheidungen über Wiedergutmachung

Wettfahrtsignale X

Wurde das korrekte optische Einzelrückrufsignal gegeben aber das vorgeschriebene akustische Signal nicht und hat ein Boot für das der Rückruf gilt eine Position, in der er das akustische Signal hören würde und es sieht das optische Signal nicht, so hat es Anspruch auf Wiedergutmachung. Wenn es jedoch merkt, dass es über der Linie war, muss es umkehren und korrekt starten.

Zusammenfassung des Falles

Beim Start zu einer Wettfahrt wurde das durch Regel 29.1 geforderte optische Rückrufsignal korrekt gezeigt, aber das vorgeschriebene akustische Signal nicht. Einer der Frühstarter A kehrte nicht um und verlangte später Wiedergutmachung mit der Begründung, dass er gleichzeitig mit dem Startsignal gestartet sei und kein Rückrufsignal gehört habe. Das Schiedsgericht stellte fest, dass A bei Startsignal nicht vollständig auf der Vorstartseite der Startlinie war. Es gewährte A als Wiedergutmachung seinen Zieldurchgangsplatz, da das Schallsignal nicht gegeben wurde. Daraufhin beantragte ein anderes Boot B Wiedergutmachung mit der Begründung das seine Zieldurchgangsposition verschlechtert wurde durch die seiner Meinung nach unrichtige Entscheidung des Schiedsgerichtes, A eine Zielplatzierung zu geben. B's Antrag wurde zurückgewiesen und B ging in die Berufung mit der Begründung, dass Regel 26.1 besagt, dass das Fehlen eines Schallsignals unbeachtet bleiben muss.

Entscheidung

Die Berufung von B wurde zurückgewiesen. Die Entscheidung des Schiedsgerichtes, dem Antrag auf Wiedergutmachung von A stattzugeben, bleibt aufrechterhalten. Die Forderung von Regel 29.1 und den Wettfahrtsignalen, ein akustisches Signal zu geben, wenn Flagge "X" gesetzt wird, ist wesentlich um die Aufmerksamkeit der Boote auf die Tatsache hinzuweisen, dass eines oder

mehrere vom Rückruf betroffen sind. Wenn das akustische Rückrufsignal ausgelassen wird und ein zurückgerufenes Boot befindet sich in einer Position, aus der es dieses hören würde und es sieht nicht das optische Signal und kehrt nicht um, dann hat es Anspruch auf

Wiedergutmachung. (Wenn die Wiedergutmachung gegeben wird, ist die Punktzahl derart anzupassen, dass berücksichtigt wird, dass ein zurückgerufenes Boot auf die Vorstartseite der Linie nach dem Startsignal umdrehen müsste und gewöhnlich einige Zeit nach den nicht zurückgerufenen Startern startet. Diese Zeit sollte mit berücksichtigt werden.)

Ein Boot jedoch, das bemerkte, dass es über der Linie war, hat keinen Anspruch auf Wiedergutmachung und muss in Übereinstimmung mit Regeln 28.1 und falls gültig 30.1 handeln. Tut es das nicht verstößt es gegen die Grundregel 2 faires Segeln und gegen das Grundprinzip: Sportliches Verhalten und die Regeln.

Bezüglich des Antrags von Boot B ist zu sagen, dass die in Regel 26 angegebene Formulierung "Das Fehlen des akustischen Signals ist nicht zu beachten" nur für das Ankündigungssignal, Vorbereitungssignal, Ein-Minuten-Signal und Startsignal gilt. Bei einem Einzelrückruf sind sowohl das optische als auch das akustische Signal notwendig, sofern die Segelanweisungen nichts anderes vorschreiben.

However, a boat that realizes that she was over the line is not entitled to redress, and she must comply with rules 28.1 and, if it applies, rule 30.1. If she fails to do so, she breaks rule 2 and fails to comply with the Basic Principle, Sportsmanship and the Rules.

Concerning Boat B's request, the provision of Rule 26 that 'the absence of a sound signal shall be disregarded' applies only to the warning, preparatory, one-minute and starting signals. When the individual recall signal is made, both the visual and sound signals are required unless the sailing instructions state otherwise.

RYA 1974/7

Case 32

Regel 90.2 (c) Wettfahrtleitung, Segelanweisungen, Wertung

Jeder Teilnehmer hat das Recht, sich ausschließlich an die geschriebenen Segelanweisungen einschließlich eventueller schriftlicher Änderungen über alle Einzelheiten der Bahn zu halten.

Zusammenfassung des Falles

Die Segelanweisungen enthielten neben anderem das folgende:

1. Alle Wettfahrten werden nach den Wettfahrtregeln der ISAF und den folgenden Änderungen gesegelt.
2. Eine Steuermannsbesprechung wird eine Stunde vor dem ersten Start jedes Tages im Clubhaus stattfinden.
3. Abgekürzter Kurs wird durch zwei Schüsse und Flagge "S" und die Klassenflagge angezeigt. Boote dieser Klasse runden dann noch diejenige Bahnmarke, die das führende Boot der Klasse als nächstes zu runden hat und segeln dann direkt ins Ziel. Dies ändert die Bedeutung der Flagge S in den Wettfahrtsignalen.

Bei einer Steuermannsbesprechung erläuterte der Wettfahrtleiter die Formulierung in Punkt 3, "Segeln dann direkt ins Ziel" dahingehend, dass dies zwar wörtlich zu verstehen sei, jedoch sollten alle die Ziellinie von Lee nach Luv durchsegeln, um sicherzustellen, dass alle Klassen, die ja von verschiedenen Bahnmarken kommen können, die Ziellinie in der gleichen Richtung durchsegeln.

In der Folge wurde eine Wettfahrt abgekürzt. Sechs Boote, die nicht bei der Steuermannsbesprechung waren, befolgten die schriftlichen Segelanweisungen, wurden als "nicht durchs Ziel gegangen"(DNF) gewertet und stellten Antrag auf Wiedergutmachung. Die Boote behaupteten, die Wettfahrtleitung habe unzulässig die Definition "Zieldurchgang"

abgeändert und habe nicht die Erfordernisse von Regel 90.2(c) eingehalten. Das Schiedsgericht gab dem Antrag auf Wiedergutmachung auf Grund der vorgebrachten Argumente statt. Die Wettfahrtleitung ging in die Berufung mit der Begründung, dass die Steuermannsbesprechung in einem nummerierten Absatz der Segelanweisungen festgelegt sei, und deshalb hätten alle Teilnehmer daran teilnehmen müssen und dass das Briefing als Verfahren anzusehen ist um mündliche Anweisungen zu geben. Außerdem argumentierte sie, dass der Wettfahrtleiter die Segelanweisungen nicht geändert, sondern lediglich klargestellt hat, was unter der Formulierung "Segeln dann direkt ins Ziel" gemeint ist.

Entscheidung

Die Berufung wird zurückgewiesen. Die Ausführungen des Wettfahrtleiters waren mehr als nur eine Klarstellung der Segelanweisungen. Dies wird durch die Tatsache bestätigt, dass die Boote, die nicht bei der Steuermannsbesprechung waren, so gesegelt sind, wie sie das taten. Jeder Teilnehmer hat das Recht sich ausschließlich an die geschriebenen Segelanweisungen einschließlich eventueller Änderungen über alle Einzelheiten der Bahn zu halten. Regel 90.2(c) verlangt, dass Änderungen der Segelanweisungen schriftlich erfolgen müssen. In keinem Fall können die Segelanweisungen die Definition Zieldurchgang oder irgend eines anderen durch die Definitionen definierten Begriffes ändern (Siehe Regel 86).

RYA 1975/3

Case33

Regel 19.2 (b) Raum zum Passieren eines Hindernisses: Raum geben an einem Hindernis

Regel 19.2 (c) Raum zum Passieren eines Hindernisses: Raum geben an einem Hindernis

Regel 20.1(b) Raum zum Wenden an einem Hindernis: Zuruf und Antwort

Regel 20.1(b) Raum zum Wenden an einem Hindernis: Unerlaubter Zuruf

Definition: Klar achteraus und klar voraus, Überlappen

Ein Boot das einen Zuruf um Raum zum Wenden macht bevor dies aus Sicherheitsgründen notwendig ist, hat Anspruch diesen Raum nach Regel 20.1(b) zu bekommen. begeht aber durch diesen Zuruf einen Verstoß gegen Regel 20.(3). Ein inn überlappendes Boot hat Anspruch auf Raum nach Regel 19.2(b) um in Lee an einem Hindernis zu passieren, auch dann wenn sie die Innenüberlappung durch eine Wende erreicht hat.

Angenommene Tatsachen zu Frage 1

In verhältnismäßig regelmäßigen Abständen sind vor der Küste Wellenbrecher angelegt, zwischen denen recht große und ausreichend tiefe Wasserflächen liegen. Um beim Aufkreuzen gegen den Strom möglichst gut voranzukommen, muss man, um dem Strom auszukommen, seine Kreuzschläge so setzen, dass man immer wieder zwischen den Wellenbrechern aufkreuzt und anschließend nach außen geht. Zwei kleine Kielboote SL und SW segeln am Wind mit Wind von Steuerbord in den Bereich. Ohne die Anwesenheit von SW würde SL so wenden, dass es mit Wind von Backbord knapp am Ende des nächsten Wellenbrechers vorbeifahren würde.

Frage 1

Wenn SL in Position 2 durch Zuruf Raum zum Wenden verlangen würde, wäre dann SW verpflichtet gemäß Regel 20.1(b) zu antworten?

Antwort 1

Ja. Da jedoch in Position 2 keine Gefahr für SL besteht, auf Grund zu laufen, würde es gegen Regel 20.3 verstoßen, wenn es zu diesem Zeitpunkt von SW Raum zum Wenden verlangt. Um

Case 34

Regel 2 Faires Segeln

Regel 62 Wiedergutmachung

Regel 69.1 Maßnahmen durch ein Schiedsgericht

Ein Boot zu behindern, kann als Verstoß gegen Regel 2 aufgefasst werden und Grundlage eines Antrags auf Wiedergutmachung sein und zum Anlass genommen werden, nach Regel 69.1 gegen es vorzugehen.

Zusammenfassung des Falles

Bei Beginn der sechsten und letzten Wettfahrt einer Meisterschaft, war der Punktestand von A so gut, dass die einzige Möglichkeit, nicht mehr zu gewinnen, darin bestand, dass B vor ihm und unter den ersten Drei der 48 Teilnehmer ins Ziel ging. A startete zu früh und wurde mit dem Megaphon zurückgerufen. Etwa 70 oder 100 Meter nach der Startlinie drehte es um, segelt aber nur etwa 20 oder 30 Meter Richtung Startlinie wo es auf B traf, das korrekt gestartet war. Anstatt weiter hinter die Linie zu segeln, drehte es um und behinderte B indem es dies eng abdeckte. Die Wettfahrtleitung rief ihr zu, dass es nach wie vor Frühstarter sei. A antwortete durch ein Handzeichen, dass es verstanden hätte, fuhr aber fort den Kurs abzusegeln und B während der gesamten Kreuzstrecke zu behindern. Als A und B die Luvbahnmarke erreichten, waren sie letztes und vorletztes Boot des Feldes, woraufhin A aufgab. B erreichte im Ziel Platz 22. Da es für die Wettfahrtleitung offenkundig war, dass A die Wettfahrt nur fortgesetzt hat, um B zu behindern, protestierte sie gegen A wegen Verletzung der Regel 2. A, das zunächst als OCS gewertet war, wurde nun auf Grund eines Verstoßes gegen Regel 2 disqualifiziert. S ging in die Berufung mit der Begründung, es hätte geglaubt, es sei zurückgekehrt und korrekt gestartet.

Entscheidung

Die Berufung von A wird zurückgewiesen. Auf Grund der festgestellten Tatsachen ist es klar, dass A nicht gestartet ist, wie dies durch Regel 28.1 verlangt wird und sie entschieden hat, es nicht zu tun. Tatsachen sind nicht Inhalt der Berufung. Die Disqualifikation nach Regel 2 war angemessen. A hätte nicht gegen Regel 2 verstoßen, wenn es zur Vorstartseite der Startlinie umgekehrt wäre, gestartet wäre und dann ohne dass es mit Absicht eine Regel verletzt hätte zunächst B überholt und dann eng gedeckt hätte. B hätte Antrag auf Wiedergutmachung stellen können und war berechtigt, Wiedergutmachung nach Regel 62.1(d) zu erhalten.

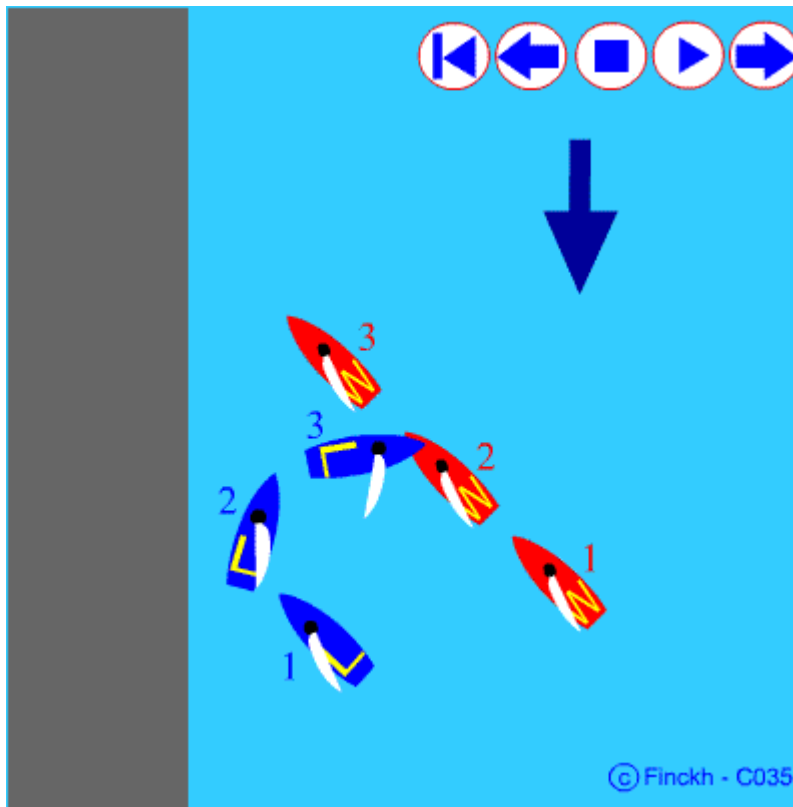
Der festgestellte Sachverhalt zeigt, dass ein grober Verstoß gegen die Grundsätze sportlichen Verhalten vorliegt und somit gegen Regel 2. Solchen klar durchdachten Versuchen, eine Meisterschaft mit unfairen Mitteln zu gewinnen, sollte mit Nachdruck entgegen getreten werden. Das Schiedsgericht kann deshalb eine Verhandlung nach Regel 69.1 einberufen und als Ergebnis dieser Verhandlung A von der gesamten Serie ausschließen.

NYA 1975/1

Case 35

Regel 20.1 (b) Raum zum Wenden an einem Hindernis

Wenn ein Boot angerufen wurde, Raum zum Wenden zu geben, und antwortet "Wenden Sie!" und das rufende Boot ist dann in der Lage zu wenden und dem angerufenen Boot auszuweichen, hat das angerufene Boot seine Verpflichtung von Regel 20.1(b) erfüllt.



Zusammenfassung des Falles

Als zwei am Wind segelnde Boote sich der Küste näherten, verlangte L von W Raum zum Wenden, worauf W antwortete: "Wenden Sie!" und L wendete sofort. Nach der Wende fiel L in guter Seemannschaft ab und passierte hinter W, was ihm in einem Abstand von etwa einem Meter oder mehr gelang. L protestierte gegen W wegen Verstoßes gegen Regel 20.1(b). Das Schiedsgericht entschied, dass W nicht ausreichend Raum gegeben hat, wie es nach Regel 20.1(b) verpflichtet war und disqualifizierte es. W ging in die Berufung.

Entscheidung

W's Berufung wird stattgegeben. L hat durch sein Handeln gezeigt, dass es wenden konnte und frei von W kam. Deshalb hat W seine Verpflichtung nach Regel 20.1(b) erfüllt.

USSA 1976/189

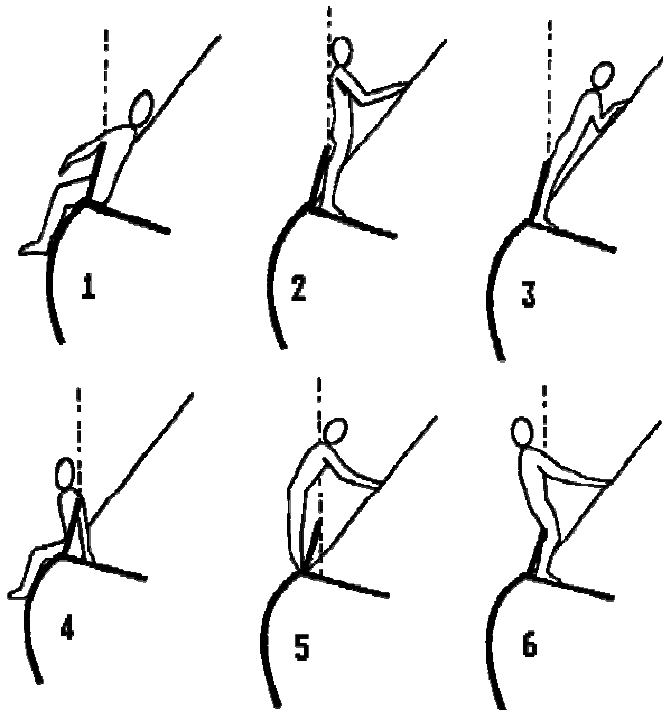
Case 36

Regel 49.2 Position der Besatzung

Position von Besatzungsmitgliedern in Bezug auf die Seereling

Zusammenfassung des Falles

Das Mitglied einer am Wind segelnden Hochseeyacht stand bei zwei Gelegenheiten mehrere Minuten mit den Füßen bei den Wanten an Deck, wobei die Beine die Innenseite der Seereling berührten und ein Teil des aufgerichteten Körpers befand sich außerhalb eines Lotes auf den obersten Seerelingsdraht. Das Boot wurde wegen Verstoßes gegen Regel 49.2 disqualifiziert und ging in die Berufung.



Entscheidung

Die Berufung wird zurückgewiesen. Um die Regel zu erläutern zeigt die Abbildung verschiedene Positionen der Mannschaft. Die Positionen in den Abbildungen 1, 2 und 3 verstoßen nicht gegen die Regel, Position 5 und 6 sind nicht erlaubt. Bei einem Boot, das mit nur einem Reelingsdraht ausgerüstet ist, verstößt es in Position 4 gegen die Regel. Ist das Boot mit zwei Relingsdrähten ausgerüstet, kann sich ein Mannschaftsmitglied mit dem Gesicht nach außen auf das Deck setzen, dass der untere Draht vor und der obere Draht hinter dem Körper verläuft ohne dass dabei die Regel verletzt wird, wie in Position 4 gezeigt wird und verstößt dann nicht gegen die Regel.

USSA 1976/194

Case 37

Regel 32.1(a) Abkürzung oder Abbruch nach dem Start

Regel 62.1 (a) Wiedergutmachung

Jede Wettfahrt einer Regatta ist eine eigene Wettfahrt. Fahren mehrere Klassen in einer Wettfahrt, kann der Abbruch der Wettfahrt nur für einige Klassen und nicht für alle gelten.

Zusammenfassung des Falles

In der dritten Wettfahrt einer Regatta mit 120 Booten aus 15 Hochsee-Klassen segelten alle Klassen den gleichen Kurs, bei dem die Raumbahnmarke um ca. eine Meile vertrieben war. Mehrere Boote aus verschiedenen Klassen stellten deshalb Antrag auf Wiedergutmachung. Die Bahnmarke vertrieb aus seiner Position über eine Stunde bevor irgendein Boot der letzten zwei Klassen sie erreiche. Kein Boot der letzten beiden Klassen reichte einen Protest ein. Das Schiedsgericht jedoch brach die Wettfahrt für alle Klassen ab. Der daraufhin von den Booten dieser Klassen eingereichte Antrag auf Wiedergutmachung zwecks Wiedereinsetzung des Ergebnisses wurde vom Schiedsgericht abgelehnt, worauf sie in die Berufung gingen.

Entscheidung.

Das Schiedsgericht hat es versäumt, zwischen den verschiedenen Verfahren zum Abbruch einer Wettfahrt zu unterscheiden. Die Wettfahrtsleitung hätte die Wettfahrt nach Regel 32.1(d)

abbrechen können, da die Bahnmarke am falschen Platz war. Sie tat es jedoch nicht und war bereit, die Wettfahrt für verschiedene Klassen gelten zu lassen. Wenn Wettfahrten für mehrere Klassen gleichzeitig stattfinden, nimmt jede Klasse an einer separaten Wettfahrt teil. Hätte das Schiedsgericht Klasse für Klasse das Wettfahrtgeschehen untersucht, wäre es zu dem Ergebnis gekommen, dass es keinen Grund und keine Notwendigkeit gab, die Wettfahrt für die beiden zuletzt gestarteten Klassen abubrechen. Es können ausreichende Gründe vorgelegen haben, um einen Abbruch der Wettfahrt in einigen Klassen zu rechtfertigen aber das Schiedsgericht hat diese zu Unrecht auf die Klassen angewandt, die keinen Antrag auf Wiedergutmachung eingereicht haben. Ihre Entscheidung, dies zu tun war eine fehlerhafte Handlung im Sinne des Regel 62.1(a). Der Berufung wird stattgegeben und alle Boote der Wettfahrt in den letzten beiden Klassen werden entsprechend ihrer Zieldurchgangsposition wieder eingesetzt.

USSA 1977/200

Case 38

Internationale Vorschriften für die Verhütung von Zusammenstößen auf See

Die Internationalen Vorschriften zur Verhinderung von Zusammenstößen auf See (IRPCAS) sind dafür da, die Sicherheit von Schiffen auf See zu gewährleisten, indem sie Situationen, die zu einem Zusammenstoß führen können, verhindern. Sie verbieten wirkungsvoll einem Wegerechtboot eine Kursänderung in Richtung des ausweichpflichtigen Bootes, wenn es in der Nähe dieses Bootes ist.

Zusammenfassung des Falles

Um etwa 00.30 Uhr fuhren L und W Vorwind mit Wind von Steuerbord in einem Abstand von ca. 2 Bootslängen nebeneinander her. W war in Luv klar achteraus von L und näherte sich ihr langsam. Die Internationalen Vorschriften zur Verhinderung von Zusammenstößen auf See (IRPCAS) ersetzen auf Grund der Segelanweisungen zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang die Regeln von Teil 2. L änderte seinen Kurs Richtung Steuerbord und W war gezwungen, darauf zu reagieren, um eine Kollision zu vermeiden. W protestierte gegen L mit der Begründung, dass "Luven in der Nacht verboten ist". Das Schiedsgericht gab dem Protest nach IRPCAS Teil II, Regel 17 statt. L ging mit der Begründung in die Berufung, dass das Schiedsgericht die relevanten IRPCAS-Regeln falsch angewandt hat.

Entscheidung

IRPCAS-Regel 13(a) besagt: 'Jedes Schiff, das ein anderes überholt, muss sich aus dem Weg des überholten Schiff heraus halten'. IRPCAS-Regel 13(b) besagt: 'Ein Schiff gilt als überholendes Schiff, wenn es sich aus einem Winkel von mehr als 22,5 Grad achterlich von querab einem anderen Schiff nähert. Dies ist der Winkelbereich, in dem es bei Nacht nur die Heckleuchte und nicht die Seitenlichter des anderen Schiffes sieht.' Im genannten Fall war W überholendes Schiff. IRPCAS-Regel 13(d) besagt: 'Auch wenn sich hinterher die Peilung zwischen den zwei Schiffen verschiebt, ...muss das [überholende Schiff] sich weiterhin freihalten, bis es überholt hat und klar ist'.

Das überholte Schiff, in diesem Fall L, hat Pflichten gegenüber dem überholenden Fahrzeug. Diese sind in IRPCAS-Regel 17 geregelt, deren einer Teil lautet: 'Das Schiff, dem das andere auszuweichen hat, muss Kurs und Geschwindigkeit beibehalten.' Es ist diese Regel, die ein Luv-Manöver verbietet, wenn die Boote so nahe sind, dass L's Luven W zwingt, den Kurs zu ändern, um eine Berührung zu vermeiden. Deshalb wird die Berufung abgelehnt und die Entscheidung, L zu bestrafen, aufrechterhalten.

CYA 1976/32

Case 39

Sportliches Verhalten und die Regeln

Regel 60.2(a) Das Recht zu protestieren; das Recht Wiedergutmachung zu beantragen; Maßnahmen nach Regel 69

Außer er erhält einen Bericht über einen Verstoß gegen eine Klassenregel oder gegen Regel 43 von einem für die Veranstaltung eingesetzten Ausrüstungskontrollleur oder Vermesser ist die Wettfahrtleitung nicht verpflichtet gegen ein Boot zu protestieren. Die Verpflichtung die Regeln durchzusetzen liegt in erster Linie bei den Teilnehmern.

Zusammenfassung des Falles

Während einer aus 5 Wettfahrten bestehenden Serie segelte A mit dreiköpfiger Mannschaft. Nach der letzten Wettfahrt reichten B und andere Boote gemeinsam einen Protest ein, dass A gegen die Klassenvorschriften verstoßen hätte, die die Mannschaft auf 2 Mitglieder beschränkt. Es war dies der erste Protest zu diesem Anlass. Der Protest wurde zurückgewiesen, da obwohl alle Boote länger als 6m waren keines der Boote die rote Flagge gesetzt hatte. Gegen diese Entscheidung wurde Berufung mit der Begründung eingereicht, der Wettfahrtausschuss hätte von sich aus A aus allen Wettfahrten ausschließen müssen.

Entscheidung

Der Protest konnte in Übereinstimmung mit Regel 63.5 nicht verhandelt werden, da die durch Regel 61.1(a) geforderte Protestflagge nicht gezeigt wurde. Der Berufung stattzugeben, würde zu dem Schluss führen, dass die Wettfahrtleitung die Klassenbestimmungen jeder Klasse kennen müsste und dass es die Verpflichtung hätte, diese durchzusetzen, wenn die Mitglieder der Klasse selbst es versäumen, dies zu tun. Es gibt keine solche Verpflichtung für die Wettfahrtleitung und außerdem ist Regel 60.2(a) eindeutig eine Kann-Bestimmung, außer es liegt ein Bericht vor, wie er durch Regel 43.1(c) oder 78.3 gefordert wird, was hier nicht der Fall war. Wie im Grundprinzip "Sportliches Verhalten und die Regeln" steht, sind für die Teilnehmer am Segelsport die Regeln verbindlich und es wird erwartet, dass sie diese befolgen und durchsetzen. Es obliegt deshalb in erster Linie den Teilnehmern selbst die Regeln durchzusetzen. Die Berufung wird zurückgewiesen und die Entscheidung des Schiedsgerichts aufrechterhalten.

CYA 1977/35

Case 40

Regel 46 Verantwortlicher Schiffsführer

Wenn nicht ausdrücklich anders in den Klassenvorschriften, der Ausschreibung oder den Segelanweisungen festgelegt, kann der Eigner oder Schiffsführer nach eigenem Ermessen entscheiden, wer in der Wettfahrt steuert, sofern Regel 46 eingehalten wird.

Zusammenfassung des Falles

Bei einer Regatta wurde Boot A vom Eigner gemeldet, der auch die erste Wettfahrt steuerte. In der zweiten und dritten Wettfahrt wurde das Boot von einer anderen Person gesteuert, die keine Meldung abgegeben hatte. Der Wettfahrtausschuss stellte ohne Protestverhandlung fest, dass er nicht gemeldet und nicht gestartet ist und berichtete die Punkte für die zweite und dritte Wettfahrt von A als nicht gestartet. Die entsprechende Regel 11(e) der Klassenvorschrift lautete: " Die Aufteilung zwischen Steuermann und Vorschoter liegt ausschließlich im Ermessen des Steuermanns, sofern die Segelanweisungen nichts anderes vorsehen." Die Wettfahrtleitung war der Auffassung, dass diese Regel einen ständigen Funktionswechsel zwischen Steuermann und

Vorschoter während einer ganzen Wettfahrt oder mehreren Wettfahrten nicht abdeckt, da ein solcher Wechsel als einzigen Zweck bessere Gewinnchancen in einer Serie hat. A ging in die Berufung.

Entscheidung

Der Berufung wird stattgegeben. Der Eigner eines Bootes kann bestimmen, wer das Boot in der Wettfahrt steuert. Die Meldung erfolgt für das Boot und wenn es nicht ausdrücklich in den Klassenbestimmungen, der Ausschreibung oder den Segelanweisungen anders festgelegt ist (was hier nicht der Fall war), kann der Eigner oder der von ihm beauftragte Schiffsführer entscheiden, wer das Boot zu irgendeinem Zeitpunkt steuert, sofern nicht gegen die Regel 46 verstoßen wird. A ist in die Wertung der Regatta wieder einzusetzen.

RYA 1977/2

Case 41

Regel 12 Wind von der gleichen Seite ohne Überlappung

Regel 19.2 Raum zum Passieren eines Hindernisses: Raum geben am Hindernis

Definition Hindernis

Wenn ein Hindernis auf beiden Seiten durch zwei überlappende Boote passiert werden kann, muss das Wegerechtboot, wenn es sich entschließt in Lee zu passieren dem anderen Boot Raum geben. Wenn sich das Wegerechtboot entschließt in Luv zu passieren, hat es Anspruch auf Raum und das andere Boot muss sich frei halten. Es gibt keine Verpflichtung zum Zuruf um Raum an einem Hindernis.

Angenommene Tatsachen

Die Boote BL und BW überlappen mit Wind von Steuerbord und überholen Boot A, das ebenso Wind von Steuerbord hat aber langsamer fährt. Regel 17 gilt während des Vorfalls nicht zwischen BW und BL.

Frage 1

Gilt Regel 19 zwischen BW und BL als sie überholen und beginnen A zu passieren? Wenn dies so ist, welche Teile gelten dann und wann gelten sie?

Antwort 1

In Position 1 und 2 verlangt Regel 12 von beiden Booten BL und BW sich frei zu halten.. A ist deshalb für beide ein Hindernis. A ist kein ausgedehntes Hindernis wie der letzte Satz der Definition Hindernis verdeutlicht. Als BL und BW zum Überholen von A ansetzen kann BL sich die Seite aussuchen, auf welcher Seite es passieren will (Siehe Regel 19.2(a)). Sowie BL oder BW mit dem Passieren von A beginnen, gilt Regel 19.2(b), sofern sie noch überlappt sind. Falls BL sich entschieden hat A in Lee zu passieren, verlangt Regel 19.2(b) von ihm, dass es BW, dem innen überlappenden Boot, den Raum gibt um das selbe zu tun, wenn BW einen Kurs steuert um das zu tun. BW ist jedoch nicht verpflichtet diesen vorgesehenen Raum in Anspruch zu nehmen und kann A in Luv passieren indem es sich zuerst nach Regel 12 und dann nach Regel 11 von ihm frei hält. Wenn BL entscheidet in Luv von A zu passieren, dann verlangt Regel 19.2(b) von BW, dass es BL den Raum zum Passieren von A gibt und Regel 11 verlangt von BW, dass es sich von BL frei hält. Regel 12 und später Regel 11 verlangen von BL sich von A frei zu halten.



Frage 2

Muss BW durch Zuruf Raum zum Passieren auf der Leeseite von A verlangen? Wenn dies nicht der Fall ist, riskiert dann BL eine Disqualifikation wenn es keinen Raum gibt?

Antwort 2

BW ist nicht verpflichtet, durch Zuruf Raum zu verlangen, obwohl es klug ist, dies zu tun, um Missverständnisse zu vermeiden. Regel 19.2(b) verpflichtet BL für BW Raum zu geben, wenn beide das Hindernis in Lee passieren, egal ob BW durch Zuruf Raum verlangt oder nicht.

RYA 1977/6

Case42 gelöscht

Case 43

Regel 10 Wind von entgegen gesetzter Seite

Regel 14 Berührung vermeiden

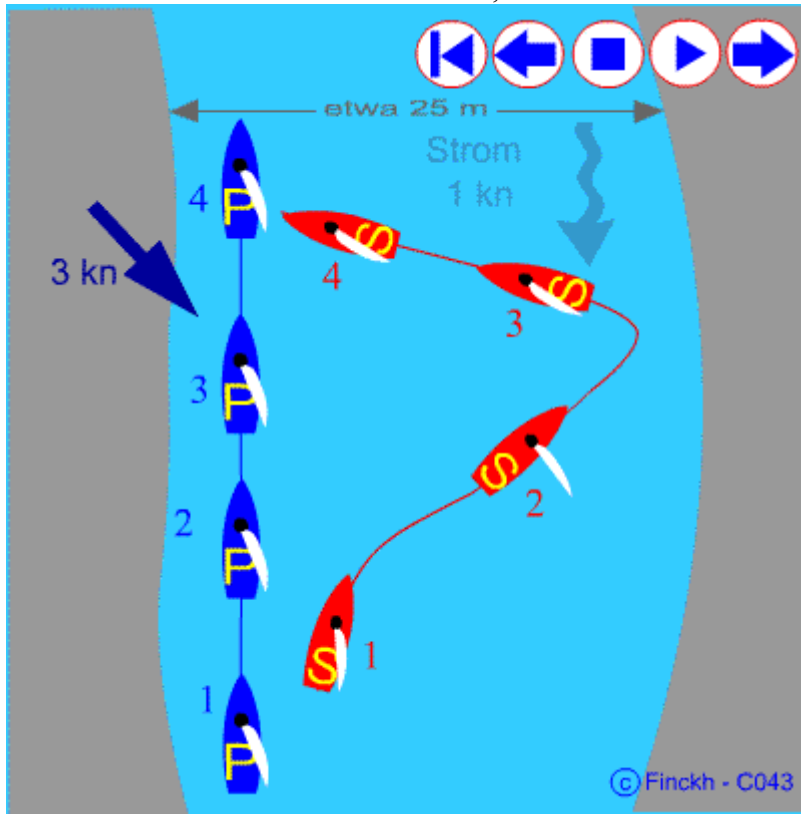
Regel 19.2(b) Raum zum Passieren eines Hindernisses: Raum geben am Hindernis

Definition Klar achteraus und klar voraus; Überlappen

Ein mit Wind von Backbord dicht längs eines Hindernisses am Wind segelndes Boot muss sich von einem Boot freihalten, das eine Wende auf Wind von Steuerbord vollendet hat und sich auf einem Kollisionskurs nähert.

Angenommene Tatsachen

P segelt am Wind mit Wind von Backbord flussaufwärts ganz nahe am Ufer. S, das die Höhe von P nicht fahren kann, war gezwungen, vom Ufer weg zu segeln. Es wendet dann auf Wind von Steuerbord und ruft gleich danach dem Boot P "Wind von Steuerbord" zu. P segelte weiter und verlangte von S Raum als es eine Position erreichte, in der es nicht luven konnte ohne aufzulaufen und nicht abfallen konnte, ohne S zu berühren.



Frage

Welche Regel oder Regeln gelten?

Antwort

Für P gilt Regel 10 und es muss sich freihalten. P muss wegen Regel 14 außerdem eine Berührung vermeiden, wenn dies vernünftigerweise möglich ist. S hat nach der Wende mit Wind von Steuerbord Wegerecht gegenüber P, muss aber Regel 13 und 15 beachten. S erfüllte die Bedingungen von Regel 13, da es die Wende weit genug entfernt von P machte, so dass P nicht auszuweichen musste bevor es wieder auf Am-Wind-Kurs lag und es erfüllte die Bedingungen von Regel 15, da es anfangs P Raum zum Freihalten gewährte, als S Wegerecht erhielt. Regel 19.2(b) gilt nicht, da S und P den Wind von verschiedener Seite haben und nicht beide tiefer als 90° zum wahren Wind fahren und sie deshalb in den Positionen 3 und 4 nicht überlappen (Siehe letzter Satz der Definition Klar achteraus und klar voraus). Regel 20 gilt nicht, da sie nicht den Wind von der gleichen Seite haben. Deshalb ist S nicht verpflichtet P in Erwiderung auf seinen Ruf um Raum zu geben. Nachdem es klar wurde, dass sich P nicht frei hält, verlangt jedoch Regel 14 von S, wenn es vernünftigerweise möglich ist, eine Berührung mit P zu vermeiden. S riskiert sonst eine Disqualifikation wenn bei der Berührung ein Schaden oder eine Verletzung entsteht.

Case 44

Regel 62.1(a) Wiedergutmachung
Regel 85 Verbindlichkeit der Regeln

Ein Boot kann nicht gegen die Wettfahrtleitung wegen eines Regelverstößes protestieren, es kann aber Antrag auf Wiedergutmachung einreichen und hat darauf Anspruch, wenn es nachweist, dass seine Wertung durch eine unzulässige Handlung oder Unterlassung der Wettfahrtleitung und nicht durch seinen eigenen Fehler wesentlich verschlechtert wurde.

Zusammenfassung der Tatsachen

Punkt 18 der Segelanweisungen legten für die Startlinie und die erste Bahnmarke fest, dass der erste Schenkel gegen den Wind zu segeln war. Nachdem die Wettfahrtleitung den Kurs entsprechend ausgelegt hatte und die erste Klasse gestartet war, kippte der Wind um mehr als 55°. Die Finnklasse war als nächste am Start. Die Luvbahnmarke konnte nicht verlegt werden, weil die erste Klasse noch darauf zu segelte und kurz vor der Bahnmarke war. Als die Finn-Klasse startete, konnte noch kein Boot die erste Bahnmarke mit einem Schlag anliegen. Da der Wind aber weiter drehte, konnten es nach dem Start einige Boote. A beantragte Wiedergutmachung mit der Begründung, dass nach Regel 85 und der Definition Regeln Punkt 18 der Segelanweisung als Regel gilt und die Wettfahrtleitung dagegen verstoßen hat. Das Schiedsgericht stellte fest, dass der erste Schenkel nicht gegen den Wind ausgelegt war, wie dies durch die Segelanweisungen vorgeschrieben war. Andererseits fanden sie keine Beweise im Sinne der Regel 62.1(a) dafür, dass die Wettfahrt unfair war oder irgendein Boot Anspruch auf Wiedergutmachung hätte. Es beschloss, das Wettfahrtergebnis beizubehalten. A ging in die Berufung mit der Begründung, dass sein Protest nicht auf einem Antrag auf Wiedergutmachung gemäß Regel 62.1(a) beruht, sondern allein darauf beruht, dass die Wettfahrtleitung gegen Punkt 18 der Segelanweisungen, die eine gültige Regel ist, und gegen Regel 85 verstoßen hat, die der Wettfahrtleitung vorschreibt, sich an die Regeln zu halten. Das Schiedsgericht hat seine Entscheidung nur auf Regel 62.1(a) bezogen, was seiner Meinung nach nicht richtig war. Die Erlaubnis, eine Wettfahrt zu werten, die entgegen den Regeln durchgeführt wurde, widerspricht Regel 85 und kann nicht nur an den Anforderungen von Regel 62.1(a) gemessen werden.

Entscheidung

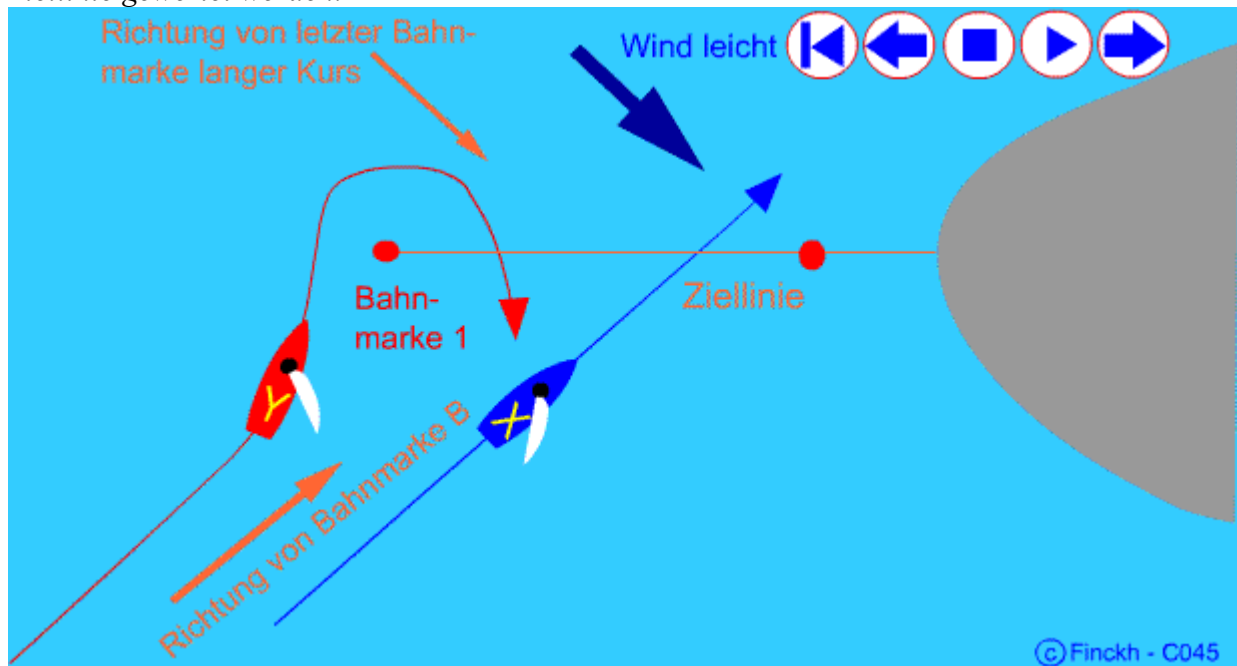
Die Regeln erlauben es nicht, gegen die Wettfahrtleitung zu protestieren oder diese zu bestrafen. Ein Boot kann jedoch wie in Regel 60.1(b) festgelegt, Wiedergutmachung beantragen. Das Schiedsgericht erlaubte es, die Beschwerdeschrift von A wie einen Antrag auf Wiedergutmachung nach Regel 62.1(a) zu behandeln. Es fand zurecht heraus, dass es keine Beweise gab, dass die Wertung von A durch eine unerlaubte Handlung oder Unterlassung des Wettfahrtausschusses verschlechtert wurde. Die Berufung wird aus den Gründen, die das Schiedsgericht genannt hat, zurückgewiesen.

RYA 1978/8

Case45

Regel 62.1(a) Wiedergutmachung
Regel 64.2 Entscheidungen bei Wiedergutmachung
Definition Zieldurchgang

Versäumt es ein Boot auf Grund eines Fehlers der Wettfahrtleitung richtig durchs Ziel zu segeln, aber keines der an der Wettfahrt beteiligten Boote gewinnt oder verliert dabei, so ist es eine angemessene und faire Wiedergutmachung, wenn alle in der Reihenfolge ihres Überquerens der Ziellinie gewertet werden.



Zusammenfassung des Falles

Die Klasse segelte am fraglichen Tag zwei Wettfahrten. Nach der ersten Wettfahrt, bei der alle Boote durchs Ziel gingen, indem sie die Bahnmarke 1 steuerbord passierten flaute der Wind ab. Dem entsprechend legte der Wettfahrtleiter für die zweite Wettfahrt eine verkürzte Bahn und gab eine Änderung der Segelanweisungen heraus, die besagte, dass die Bahnmarke 1 wieder steuerbord zu passieren war obwohl B die zuletzt zu rundende Bahnmarke war. Dieselbe Bahnmarke wurde als Ziellinie für eine andere Wettfahrt verwendet und der Wettfahrtleiter hatte Anweisung gegeben, keine Bahnen zu legen, bei denen unterschiedliche Klassen eine Ziel-Bahnmarke oder die Ziellinie in entgegengesetzter Richtung passieren mussten.

X und zwei andere Boote ließen Bahnmarke 1 an Backbord und wurden DNF gewertet. Y und der Rest des Feldes segelten den durch die Änderung in den Segelanweisungen beschriebenen Kurs und ließen Bahnmarke 1 an Steuerbord. Dazu mussten sie mit einem Haken um die Bahnmarke ins Ziel, wie in der Skizze gezeigt.

X verlangte Wiedergutmachung, da der Wettfahrtleiter die Definition "Zieldurchgang" missachtet hat und Y den ersten Platz zugesprochen hat, obwohl X das erste Boot war, das in Übereinstimmung mit der Definition ins Ziel ging. Das Schiedsgericht gewährte Wiedergutmachung und setzte die drei entsprechend der Definition korrekt durchs Ziel gegangenen Booten wieder in die Wertung ein. Hinsichtlich der anders durchs Ziel gegangenen Booten traf es eine ihm als fair erscheinende Entscheidung, die es nach Regel 64.2 für angemessen hielt, in der Form, dass alle Boote eine Punktzahl erhielten, die ihrem Kreuzen der Ziellinie entspricht, unabhängig davon, ob sie aus der Richtung der letzten Bahnmarke kamen oder nicht.

X ging in die Berufung mit der Begründung, dass die vom Schiedsgericht festgestellte Reihenfolge der völlig eindeutigen Formulierung der Definition "Zieldurchgang" widerspricht. Solch ein Übereinkommen steht im Widerspruch zu der Definition und höhlt deren Zweck aus, der seiner Meinung nach darin besteht, dass man nicht durch einen Haken ins Ziel gehen soll.

Entscheidung

Die Berufung wird abgewiesen. Da die Segelanweisung zur Definition "Zieldurchgang" im Widerspruch stand, war deren Herausgabe eine fehlerhafte Handlung der Wettfahrtleitung, die die drei Boote berechtigt, dass Wiedergutmachung nach Regel 62.1(a) in Betracht gezogen wird. Keines der an der Wettfahrt teilnehmenden Boote verlor oder gewann durch den Fehler der Wettfahrtleitung, so dass die gegebene Wiedergutmachung angemessen war. Es war ebenso eine für alle Boote so fair wie mögliche Entscheidung, wie sie durch Regel 64.2 gefordert wird.

RYA 1979/1

Case 46

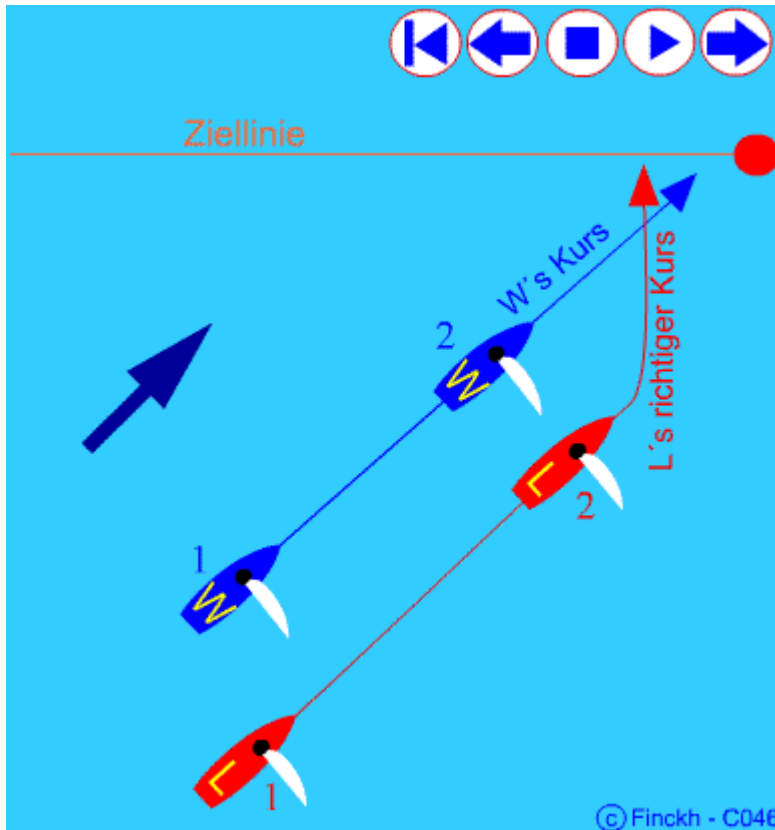
Regel 11 Wind von der gleichen Seite mit Überlappung

Regel 16.1 Kurs ändern

Regel 17 Wind von der gleichen Seite, richtiger Kurs

Definition Richtiger Kurs

Ein Leeboot darf bis zu seinem richtigen Kurs luvén, auch wenn es die Überlappung in Lee von klar achteraus innerhalb eines Abstands von zwei seiner Rumpflängen hergestellt hat.



Zusammenfassung des Falles

W segelte seit geraumer Zeit ziemlich genau Vorwind einen geraden Kurs auf die Steuerbord-Begrenzung der Ziellinie zu, als L eine Überlappung in Lee innerhalb eines Abstands von zwei seiner Rumpflängen herstellte. In Abwesenheit von W hätte L einen höheren Kurs direkt in Ziel gesegelt. Zu diesem Zweck forderte es W auf anzuluvén. Es erfolgte keine Reaktion. L wiederholte die Aufforderung und begann sehr nahe zu W zu luvén, aber W reagierte nicht. L brach das Luvén ab und fiel ab kurz bevor es zu einer Berührung gekommen wäre. L protestierte nach Regel 11.

Das Schiedsgericht war der Auffassung, dass keine ausreichenden Beweise dafür vorlägen, dass W früher durchs Ziel gegangen wäre, wenn es höher gesegelt wäre. Auch wenn die Kurse des

Leeboots und des Luvboots miteinander in Konflikt sind, darf ein Boot, das von klar achteraus eine Überlappung herstellt, nicht einem Luvboot einen höheren als dessen richtigen Kurs aufzwingen. Der Protest wurde zurückgewiesen und L ging in die Berufung und begründete dies mit dem Luvrecht bis zu ihrem richtigen Kurs nach Regel 17.

Entscheidung

Regel 11 sagt, dass bei zwei überlappenden Booten auf gleichem Bug, das Luvboot sich vom Leeboot freihalten muss. Das Leeboot unterliegt den Einschränkungen der Regeln 16.1 und 17. W hatte Raum zum Freihalten, als L luvte und L verstieß deshalb nicht gegen Regel 16.1. Das Schiedsgericht hat, wenn auch nicht ausdrücklich festgestellt, anerkannt, dass L's richtiger Kurs direkt Richtung Ziellinie war. Der direkte Kurs war nicht nur kürzer, sondern hätte auch beiden Booten schnelleres Segeln ermöglicht. L war zwar nicht berechtigt höher als auf seinen richtigen Kurs zu luvten, durfte aber bis zu diesem Kurs luvten, auch wenn es die Überlappung von klar achteraus innerhalb eines Abstand von zwei seiner Rumpflängen hergestellt hat. Deshalb hat es die ihr durch Regel 17.1 gemachten Einschränkungen nicht überschritten.

W, egal ob es seinen richtigen Kurs segelte oder nicht, war gezwungen, sich von L freizuhalten, was es versäumt hat, weil es verhinderte, dass L bis zu seinem richtigen Kurs luvte. Als L luvte gab sie W den Raum zum frei halten wie durch Regel 16.1 verlangt. In dem Moment als L das Luvten beenden musste und abfallen, verstieß W gegen Regel 11. Deshalb wird L's Berufung stattgegeben. L wird wieder eingesetzt und W wird wegen Verstoßes gegen Regel 11 disqualifiziert.

USSA 1979/224

Case 47

Regel 2 Faires Segeln

Ein Boot das absichtlich durch Zuruf "Wind von Steuerbord" Raum verlangt, obwohl sie Wind von Backbord hat, handelt nicht fair und kann nach Regel 2 ausgeschlossen werden.

Angenommene Tatsachen

Ein erfahrener Steuermann auf einem Boot mit Wind von Backbord rief "Raum wegen Wind von Steuerbord" zu einem Anfänger, der daraufhin, obwohl er Wind von Steuerbord hatte, auf Grund seiner Unsicherheit und aus Angst vor einer Kollision wendete, um sich freizuhalten. Es wurde kein Protest eingereicht. Bei der Diskussion über diesen Fall ist eine Meinung, dass dies ein faires Spiel ist. Wenn ein Steuermann die Regeln nicht kennt, sei das nun mal sein Pech. Die andere Meinung ist, dass es mit dem Geist der Regeln nicht vereinbar ist, einen Teilnehmer auf diese Weise zu täuschen. Es ist bekannt, dass derartige Tricks oft angewandt werden, insbesondere bei Anfängern.

Frage

Verstößt in einem solchen Fall das Boot mit Wind von Backbord gegen Regel 2?

Antwort

Ein Boot, das absichtlich durch Zuruf "Wind von Steuerbord" Raum verlangt, obwohl es Wind von Backbord hat, handelt nicht fair und verstößt gegen Regel 2. Das Schiedsgericht kann auch Maßnahmen nach Regel 69 erwägen.

RYA 1980/1

Case 48

Regel 63.2 Verhandlungen: Zeit und Ort der Verhandlung, Vorbereitungszeit für die Parteien

Teil 5 der Wettfahrtregeln hilft einem Boot, sich vor falschen Schiedsgerichtsentscheidungen zu schützen und dient nicht als Schlupfloch für den Protestgegner. Der Protestgegner hat die Pflicht, sich durch vernünftige Vorbereitung vor einer Protestverhandlung zu schützen.

Zusammenfassung des Falles

Zwei mit Wind von Backbord am Wind segelnde Boote W und L näherten sich einer Backbord zu rundenden Luv-Bahnmarke. W erreichte fünf oder sechs Bootslängen vor der Bahnmarke eine Innenüberlappung zu L und verlangte Bahnmarken-Raum von L um die Bahnmarke zu runden. L verweigerte den Raum mit der Begründung, dass man am Ende einer Kreuzstrecke keinen Bahnmarken-Raum verlangen darf. W fuhr auf der falschen Seite der Bahnmarke vorbei, drehte einen vollen Kreis und rundete anschließend die Bahnmarke an Backbord, setzte die Protestflagge und informierte L von der Protestabsicht. Das Schiedsgericht stellte als Tatsachen fest, dass W die innere Überlappung zu L hergestellt hat. L wurde wegen Verstoßes gegen Regel 18.2(b) disqualifiziert und ging mit folgender Begründung in die Berufung:

Entgegen Regel 63.2 erfuhr L's Steuermann erst, dass eine Protestverhandlung stattfand, als er dazu gerufen wurde. Es sei ihm die Bitte verwehrt worden, die Protestschrift außerhalb des Verhandlungsraums zu lesen. Er habe sie lesen müssen, während die Verhandlung lief. Er habe nicht ausreichend Zeit gehabt, seine Verteidigung entsprechend vorzubereiten. Außerdem seien nicht ausreichend Beweise erbracht worden, dass W die Innenüberlappung rechtzeitig hergestellt hat.

Das Schiedsgericht gab zur Berufung die Stellungnahme, dass der Zeitpunkt der Verhandlung am offiziellen Brett für Bekanntmachungen ausgehängt war, der Protest von W lag im Wettfahrtbüro über eine Stunde vor Beginn der Verhandlung aus und hätte eingesehen werden können. Der Steuermann von W hat den Steuermann von L informiert, dass der Protest eingereicht sei. Dieser machte keine Anstalten sich vorzubereiten, er musste aus dem Speiseraum des Clubhauses geholt werden, während alle Zeugen und die andere Partei rechtzeitig zur Protestverhandlung anwesend waren.

Entscheidung

Die Berufung wird aus den in der Stellungnahme des Schiedsgerichts genannten Gründen zurückgewiesen. Der Steuermann von L wusste, dass gegen ihn ein Protest lief und es war seine Pflicht, sich vernünftig vorzubereiten. Dies hätte bedeutet, dass er im Regattabüro um Einsicht in die Protestschrift hätte nachfragen müssen. Er hätte dann die Protestschrift lesen können und hätte ausreichend Zeit gehabt, nach seinem Gutdünken die Verteidigung vorzubereiten. Das Berufungsgericht des Verbandes ist der Überzeugung, dass die Entscheidung des Schiedsgerichts, dass die innere Überlappung von W gegenüber L rechtzeitig hergestellt war auf Grund der in der Verhandlung vorgebrachten Beweise und des darauf begründeten Sachverhalts stattfand. Dieser Sachverhalt ist nach Regel 70.1 nicht Inhalt einer Berufung.

RYA 1980/5

Case 49

Regel 19.2(b), Raum zum Passieren eines Hindernisses: Raum geben am Hindernis

Regel 63.3 Verhandlung: Recht auf Anwesenheit

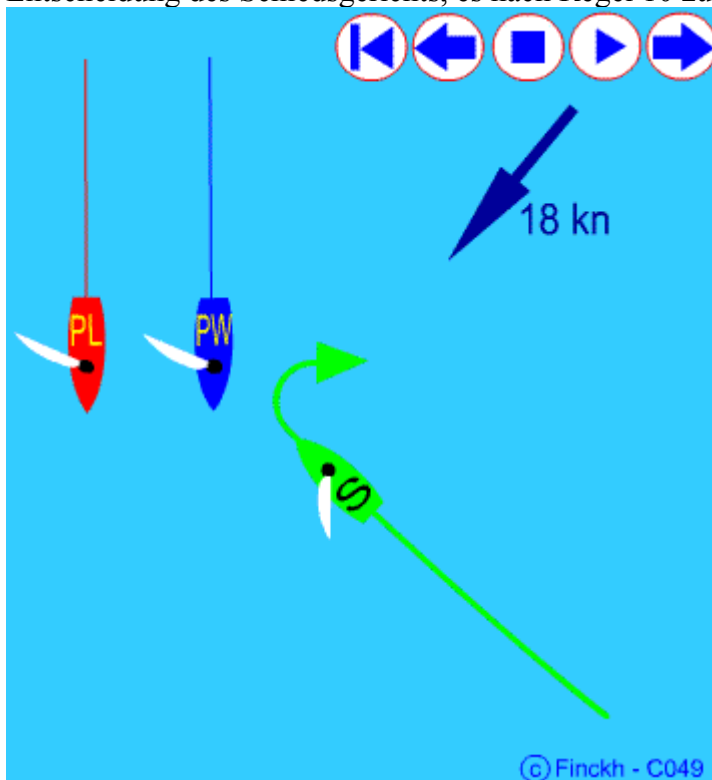
Regel 64.1(c) Entscheidung: Strafen und Entlastung

Betreffen zwei Proteste denselben oder eng zusammenhängende Vorfälle, so empfiehlt es sich, beide Proteste in Anwesenheit von allen beteiligten Booten zu verhandeln.

Zusammenfassung des Falles

Bei mäßig bewegter bis grober See und kräftigem Wind segelte S auf seinem richtigen Kurs mit Wind von Steuerbord am Wind auf PW und PL zu, die einander überlappend auf einem tiefen Raumkurs mit Wind von Backbord einen anderen Bahnschenkel segelten. Die Riggs von PW und S berührten sich, obwohl S anludte, um sich freizuhalten. Es gab aber keinen Schaden oder Verletzung.

Aus diesem Vorfall ergaben sich zwei Proteste, die getrennt verhandelt wurden. Im ersten Protest von S gegen PW wurde PW wegen Verstoßes gegen Regel 10 disqualifiziert, wobei PL in der Sachverhaltsfeststellung nicht erwähnt wurde. Im zweiten Protest von PW gegen PL, der später verhandelt wurde, erklärte PL, dass es erkannte, dass S auf Kollisionskurs mit PW und PL war und dass PW wahrscheinlich Raum von PL benötigt um einen möglichen ernsthaften Zusammenstoß zu vermeiden und dass sich die Situation sehr schnell entwickelte. PL wurde nach Regel 19.2(b) disqualifiziert, weil es PW nicht ausreichend Raum zwischen sich und S gegeben hat, um sich von S, das als Hindernis galt, freizuhalten. PW ging in die Berufung gegen Entscheidung des Schiedsgerichts, es nach Regel 10 zu disqualifizieren.



Entscheidung

In solchen Fällen sollten beide Proteste in Anwesenheit aller Protestparteien gemeinsam behandelt werden. Dies stellt sicher, dass alle sämtliche dem Schiedsgericht vorgelegten Zeugenaussagen zu dem Vorfall hören, wie dies durch Regel 63.3 verlangt wird. Wäre das Schiedsgericht so vorgegangen, hätte es erfahren, dass die Berührung zwischen PW und S erfolgte, weil PW nicht abfallen konnte, da ihm PL den dafür notwendigen Raum nicht gab. PW wäre deshalb in Übereinstimmung mit Regel 64.1(c) von seiner Verletzung der Regel 10 freigesprochen worden.

PW's Berufung wird stattgegeben, es wird von seinem Verstoß gegen Regel 10 entlastet und wieder in die Wertung genommen. PL wurde zu Recht wegen Verstoß gegen Regel 19.2(b) disqualifiziert.

Case 50

Regel 10 Wind von entgegen gesetzter Seite

Regel 14 Berührung vermeiden

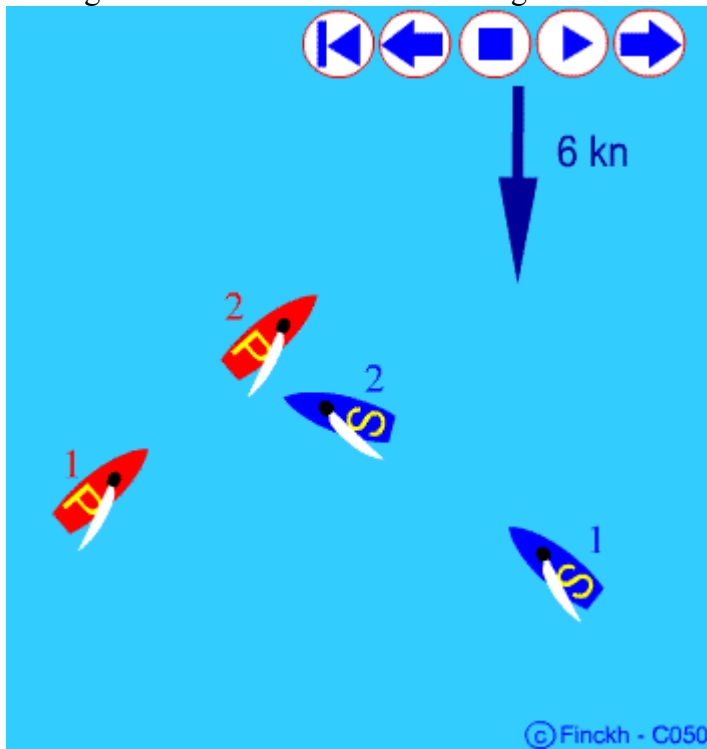
Definition Freihalten

Stellt das Schiedsgericht fest, dass bei einem Backbord-Steuerbord-Vorfall S seinen Kurs nicht geändert hat und keine echten oder glaubhaften Befürchtungen für eine Kollision für S vorlagen, so sollte es einen Protest von S zurückweisen. Wenn das Schiedsgericht überzeugt ist, dass S den Kurs geändert hat und dass begründete Zweifel daran bestehen, dass P frei vor S passiert wäre, falls S den Kurs nicht geändert hätte, dann sollte es P disqualifizieren.

Zusammenfassung des Falles

Auf einer Kreuzstrecke begegnete Boot P dem Boot S und segelte einen Kurs, um vor S zu passieren. S fiel ab, setzte die Protestflagge und rief P seine Protestabsicht zu. Beide Boote waren identische 27-Fuß-Kielboote und der Wind hatte Stärke 3.

S protestierte auf Verletzung von Regel 10 und gab an, dass es abfallen musste, um eine Berührung mit P zu vermeiden. Das Schiedsgericht wies den Protest von S mit der Begründung ab, dass die Notwendigkeit einer Kursänderung von S auf Grund der widersprüchlichen Aussagen beider Steuerleute nicht nachgewiesen werden konnte. S ging in die Berufung.



Entscheidung

Proteste auf Grund von Regel 10, ohne dass eine Berührung vorlag, sind sehr häufig und die Schiedsgerichte behandeln sie sehr unterschiedlich. Einige verpflichten das Boot mit Wind von Backbord, schlüssig nachzuweisen, dass es vor dem Boot mit Wind von Steuerbord freigekommen wäre, selbst wenn dessen Aussage kaum glaubhaft ist. Eine solche Beweislast legt die Regel 10 aber nicht fest. Andere Schiedsgerichte geben einem Protest auf Grund von Regel 10 ohne Berührung nur statt, wenn das Boot mit Wind von Steuerbord schlüssig nachweisen konnte, dass eine Berührung stattgefunden hätte, wenn es den Kurs nicht geändert hätte. Beide Auffassungen sind falsch.

Eine später vom Schiedsgericht als richtig anerkannte Skizze, die auf der Aussage von S beruht, zeigt S, wie es abfällt, um eine Berührung zu vermeiden. Eine zweite vom Schiedsgericht als nicht richtig anerkannte Skizze, die auf der Aussage von P beruht, zeigt eine äußerst knappe

Begegnung, bei der S hätte knapp passieren können, falls es nicht ausgewichen wäre. P wollte weder bestreiten noch zugeben, dass S abfiel, stellte lediglich fest, dass das Abfallen unnötig war, auch wenn S es getan hat.

Ein Boot mit Wind von Steuerbord braucht in einer solchen Situation nicht den Kurs halten und durch eine Berührung nachweisen, dass Kollisionsgefahr bestand. Tut es dies, so verstößt es sogar gegen Regel 14. Bei der Protestverhandlung muss zunächst S glaubhaft nachweisen, dass es zu einer Berührung gekommen wäre, wenn es seinen Kurs beibehalten hätte oder dass zumindest Zweifel daran bestand ob P, ohne Angst vor einer Berührung bei S zu erzeugen, frei vor S hätte passieren können. Denn genau das ist es, was unter "Ohne Ausweichmaßnahmen ergreifen zu müssen" in der Definition Freihalten gemeint ist.

Zu seiner Verteidigung muss P angemessene Beweise liefern, dass S entweder seinen Kurs nicht geändert hat, oder dass P, ohne dass S hätte Ausweichmaßnahmen ergreifen müssen, frei vor S passiert wäre. Stellt das Schiedsgericht nach Aufnahme aller Beweise fest, dass S seinen Kurs nicht geändert hat oder keine echten oder glaubhaften Befürchtungen einer Kollision für S vorlagen, so sollte es einen Protest von S zurückweisen. Wenn das Schiedsgericht überzeugt ist, dass S den Kurs geändert hat, weil begründete Zweifel daran bestanden, dass P frei vor S passiert wäre, falls S den Kurs nicht geändert hätte, dann sollte es P disqualifizieren.

Bei den vom Schiedsgericht vorgelegten Skizzen und ihrem Bericht erscheint es im besten Falle zweifelhaft, dass P frei vor S passiert wäre. Der Berufung von S wird stattgegeben, P wird disqualifiziert.

CYA 1981/85

Case 51

Regel 11 Wind von der gleichen Seite mit Überlappung

Regel 64.1 (c) Strafen und Entlastung

Das Schiedsgericht muss Boote freisprechen, wenn sie durch die Regelverletzung eines anderen Bootes gezwungen wurden, eine Regel zu verletzen.

Zusammenfassung des Falles

Die Skizze zeigt die Spuren von vier großen Booten in der Zeit zwischen etwa 30 Sekunden bis 15 Sekunden vor ihrem Startsignal. In Position 2 wurde MW gezwungen abzufallen, um eine Kollision mit W zu vermeiden und ganz kurz darauf waren auch ML und L gezwungen abzufallen, um sich vom Luvboot freizuhalten. Es gab keine Berührung zwischen den Booten. Hätte W einen Kurs gesteuert, um sich freizuhalten, hätte es die Startlinie vor dem Startsignal überquert. Alle Leeboote verlangten vom nächsten Luvboot Raum und protestierten gegen dieses oder diese.

Das Schiedsgericht disqualifizierte W, MW und ML und begründete dies gegenüber den mittleren Booten damit, dass die Wirksamkeit der Regel 11 eingeschränkt würde, wenn alle Booten außer dem am weitesten in Luv liegenden Boot sich einem Ausschluss entziehen könnten. MW und ML gingen in die Berufung.

Entscheidung

Beiden Berufungen wurde stattgegeben und MW und ML wurden wieder in die Wertung genommen. Beide Boote versuchten durch ihre Zurufe ein Abfallen zu verhindern und keines fiel ab bevor es dazu verpflichtet war um eine Berührung mit dem direkt in Luv von ihm befindlichen Boot zu vermeiden. Regel 14 verlangt von ihnen, eine Berührung zu vermeiden, wenn dies vernünftigerweise möglich ist. Die Boote entsprachen dieser Regel. Jedes Boot verletzte Regel 11, aber jedes war zu diesem Regelverstoß durch den Verstoß von W gegen Regel 11 gezwungen. Deshalb hat jedes von ihnen Anspruch auf Entlastung nach Regel 64.1(c).

Case 52

Regel 16.1 Kurs ändern

Regel 16.1 schränkt den Kurs eines ausweichpflichtigen Bootes nicht ein. Ein Manöver, das ein anderes Boot von der Startlinie fernhält, muss nicht notwendigerweise gegen diese Regel verstoßen.

Zusammenfassung des Falles

Vor dem Startsignal entfernten sich beide Booten auf Halbwindkurs von der Startlinie. A machte mehr Fahrt und war in Position 3 klar voraus von B. Bei Position 4 luvte A auf einen Anwindkurs an, um zur Startlinie zurück zu wenden. Es stellte jedoch fest, dass B mitgeluvte hat und sich einer Position befand, bei der es bei einer Wende von A zu einer sofortigen Berührung gekommen wäre. A fällt daraufhin ab, um zu halsen und musste feststellen, dass auch B soweit abgefallen war, dass auch eine Halse zur Berührung geführt hätte. Schließlich halste B und segelte zur Startlinie und ließ A weit zurück.

A protestierte gegen B wegen Verstoßes gegen Regel 16.1, da es von B behindert worden ist, während es versucht hat sich freizuhalten. Das Schiedsgericht disqualifizierte B. Dieses ging mit der Begründung in die Berufung, dass seine Manöver zulässig seien, um einen Konkurrenten von der Startlinie fernzuhalten.



Entscheidung

Der Berufung wird stattgegeben und B in die Wertung wiedereingesetzt. Die Handlungsweise von B beschreibt ein klassisches Vorgehen bei Match- und Teamwettfahrten, das verwendet wird, um eine günstige Startposition vor dem Gegner zu erreichen. Der wesentliche Punkt ist, dass Regel 16.1 nur auf ein Wegerechtboot anzuwenden ist, und dies war B weder in Position 3 oder 4.

In Position 4 musste sich B als Luvboot wegen Regel 11 freihalten, A durfte aber nicht wenden, da es sonst Regel 13 verletzt hätte. In Position 5 wurde B Leeboot und hatte Wegerecht nach Regel 11. Hätte A auf Wind von Stb. gehalst, hätte es Regel 15 beachten müssen, und wenn sie

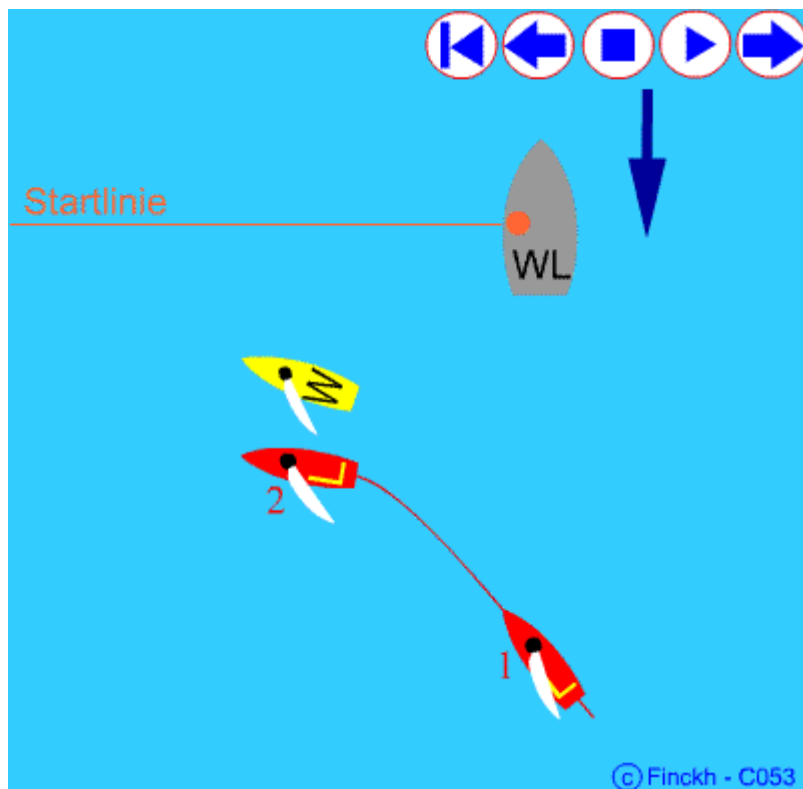
dann auf diesem Bug den Kurs hätte ändern wollen, auch Regel 16.1. Der Sachverhalt zeigt, dass kein Boot einen Regelverstoß begangen hat.

USSA 1955/63

Case 53

Regel 11 Wind von der gleichen Seite mit Überlappung
Regel 15 Wegerecht erlangen

Ein klar voraus liegendes Boot muss nichts tun um sich frei zu halten, bevor nicht eine Lee-Überlappung durch das Boot klar achteraus hergestellt ist.



Zusammenfassung des Falles

30 Sekunden vor dem Startsignal machte W, dessen Segel killten, nahezu keine Fahrt mehr. Mindestens drei Bootslängen, bevor es in Lee überlappte, rief L: "Raum - Lee-Boot". W leitete kein Ausweichmanöver ein. Unmittelbar nachdem die Überlappung hergestellt war, musste L abfallen, um eine Berührung mit W zu vermeiden. Inzwischen begann W, die Schoten dicht zuzunehmen und anzuluven. L protestierte. Das Schiedsgericht stellte fest, dass W versäumt hat, sich von einem Leeboot freizuhalten, obwohl dieses rechtzeitig auf die sich abzeichnende Entwicklung hingewiesen hatte, und deshalb Regel 11 verletzt hat. W legte Berufung ein und fragte, ob es auf Grund der Regeln 11 und 15 eine Verpflichtung habe, die Herstellung einer Überlappung in Lee insoweit voranzuplanen, dass es ausreichend Fahrt aufnehmen muss, um direkt nach Herstellung der Überlappung unverzüglich reagieren zu können.

Entscheidung

Wechseln Rechte und Pflichten von einem Boot zum anderen, legt Regel 15 fest, dass das neue Wegerechtboot dem anderen Boot angemessen Zeit zum Reagieren gewähren muss, um Raum zum Freihalten zu geben. Die Regel verlangt von einem klar voraus liegenden Boot nicht, dass es die Verpflichtungen, die es als Luvboot erhält, in Vorsorge einleiten muss bevor das Boot klar achteraus in Lee überlappt.

Wäre L, das eine Überlappung so knapp hergestellt hatte, dass W sich nicht freihalten konnte, nicht sofort abgefallen, so hätte es Regel 15 verletzt. Da W nachdem L in Lee überlappte sofort die Segel dicht nahm, anluvte und sich danach frei hielt, ist es ihren Ausweichverpflichtungen nach Regel 11 nachgekommen. Der Berufung wird stattgegeben, kein Boot hat eine Regel verletzt. W wird wieder eingesetzt.

USSA 1969/126

Case 54

Regel 14 Berührung vermeiden

Regel 20.1 Raum zum Wenden an einem Hindernis

Wenn ein sich einem Hindernis näherndes Boot "Raum zum Wenden" gerufen hat, sollte das Schiedsgericht im Normalfall dessen Beurteilung ob Sicherheit diesen Ruf rechtfertigt anerkennen. Erhält das rufende Boot keine Reaktion auf seinen Zuruf um Raum fest, sollte es ein zweites Mal lauter rufen. Wenn es nach dem Zuruf nur kurz wartet und dann wendet, beraubt es das andere Boot um die Wahl ihrer Handlungen und riskiert eine Berührung mit ihm. Wenn ein Boot versäumt Ausschau zu halten, kann es sein, dass es versäumt vernünftig zu handeln um Berührung zu vermeiden.

Zusammenfassung des Falles

A und B näherten sich am Wind mit Wind von Steuerbord dem Ufer, wobei A sich eine Bootslänge voraus und eineinhalb in Lee befand. A verlangte Raum zum Wenden aber B hörte den Zuruf nicht. Nachdem es kurze Zeit gewartet hat, während der B nicht reagierte, wendete A auf Wind von Backbord. Obwohl W so schnell wie möglich abfiel und Groß- und Vorschot öffnete, traf A die Leeseite von B. A protestierte gegen B wegen Verstoßes gegen Regel 20.1(b) und B gegen A wegen Verstoßes gegen Regel 10.

In der Verhandlung gab B zu, dass es sich der Position von A bewusst war bevor A wendete, aber weder B's Steuermann oder Mannschaft hätten in den letzten 30 Sekunden vor der Kollision auf A geachtet. Letztendlich wies das Schiedsgericht A's Protest ab und disqualifizierte es aus folgenden Gründen: Es habe um Raum zum Wenden gerufen obwohl keine unmittelbare Gefahr bestand, auf Grund zu laufen, und ihr Zuruf war unangemessen, da B den Zuruf nicht gehört hat oder nicht geantwortet hat. A ging in die Berufung mit der Begründung, das Schiedsgericht habe zu Unrecht eigene Maßstäbe der sicheren Schiffsführung über diejenigen von A gestellt. Zusätzlich brachte es das Argument ein, dass das Luvboot von zwei am Wind segelnden Booten bei Annäherung an ein Hindernis die Verpflichtung hat, mit einem Zuruf um Raum am Hindernis zu rechnen und darauf vorbereitet zu sein.

Entscheidung

Das Schiedsgericht sollte die Beurteilung des Leebootes, ob die Sicherheit eine wesentliche Kursänderung erforderlich macht, akzeptieren, sofern es nicht nahezu unzweifelhaft ist, dass der Zuruf zu früh war. In Bezug auf den Zuruf ist zu sagen: Wenn das angerufene Boot, wie B im vorliegenden Fall, in keiner Weise eine Antwort gibt, sollte das rufende Boot einen zweiten wesentlich kräftigeren Zuruf zu machen. Dies tat A nicht. Deshalb gab A wenig oder gar keine Zeit für B zu antworten und beraubte es deshalb um die in Regel 20.1(b) vorgesehene Auswahl möglicher Handlungen und riskierte eine Berührung mit ihm. A verstieß gegen Regel 20.1(a) und ebenso gegen Regel 14, da es eine Berührung mit B hätte vermeiden können, wenn es Regel 20.1(a) beachtet hätte. Indem es versäumte, sich von B frei zu halten verstieß es außerdem gegen Regel 10. B hat ebenfalls zur Berührung beigetragen. Regel 14 verlangte von ihm, dass es eine Berührung vermeidet, wenn dies vernünftigerweise möglich ist. Diese Forderung bedeutet, dass ein Boot alles tun muss, was vernünftigerweise von ihm unter den vorgegebenen Umständen

erwartet werden kann um eine Berührung zu vermeiden. Dies schließt ein, dass man Ausschau hält, insbesondere dann, wenn sich zwei Boote gemeinsam einem Hindernis nähern. Die Unterlassung von B, A 30 Sekunden lang unbeobachtet zu lassen ist in diesem Fall ein klarer Verstoß gegen Regel 14.

Die Berufung wird zurückgewiesen. A war zu Recht disqualifiziert worden, nicht nur wegen Verstoßes gegen Regel 20.1(a), sondern auch gegen Regel 10 und 14. B wird ebenfalls disqualifiziert für seinen Verstoß gegen Regel 14.

USSA 1971/147

Case 55

Regel 70.1 Berufungen und Anträge an den Nationalen Verband

Definition Partei

Ein Boot kann nicht gegen die Wettfahrtleitung oder das Schiedsgericht protestieren. Es kann jedoch einen Antrag auf Wiedergutmachung oder wenn es Partei einer Protestverhandlung war, Antrag auf Wiederaufnahme stellen. Ein Boot hat kein Recht auf Berufung gegen eine Entscheidung auf Wiedergutmachung, wenn es nicht Partei der Protestverhandlung war. Wenn es der Auffassung ist, dass seine Zieldurchgangsposition durch eine derartige Entscheidung des Schiedsgerichts wesentlich verschlechtert wurde, muss es selbst einen Antrag auf Wiedergutmachung einreichen. Gegen die Entscheidung in dieser Verhandlung kann es dann Berufung einlegen.

Zusammenfassung des Falles

A "protestierte" gegen die Wettfahrtleitung auf Grund unzureichenden Sicherheitsdienstes, der im Widerspruch zu den Clubstatuten stehe. Das Schiedsgericht brach die bereits gesegelte Wettfahrt ab. B ging in die Berufung.

Entscheidung

Die Berufung wird zurückgewiesen, da sie nach Regel 70.1(a) nicht zulässig ist. B hat kein Recht auf Berufung, da es nicht Partei der Verhandlung des Antrags auf Wiedergutmachung von A war. Deshalb ist seine Berufung eigentlich ein Antrag auf Wiedergutmachung, der an das Schiedsgericht zu richten und von diesem zu verhandeln ist.

Folgende Überlegungen können bei der Betrachtung dieses Falls hilfreich sein:

1. In den Wettfahrtregeln gibt es keine Bestimmung, wonach ein Boot gegen die Wettfahrtleitung oder das Schiedsgericht protestieren kann. Die einzige Maßnahme, die ein Boot gegen die Wettfahrtleitung ergreifen kann, ist ein Antrag auf Wiedergutmachung mit der Begründung, dass seine Wertung in der Wettfahrt oder der Wettfahrtserie durch eine fehlerhafte Handlung oder Unterlassung der Wettfahrtleitung oder des Schiedsgerichts wesentlich verschlechtert wurde. Oder es kann Antrag auf Wiederaufnahme nach Regel 66 stellen, falls es Partei der Verhandlung war. In diesem Fall hat A keinen solchen Antrag eingereicht, ihr "Protest" war lediglich Kritik am Verhalten der Wettfahrtleitung geübt, und ist somit nicht durch die Wettfahrtregeln gestützt.
2. Völlig unabhängig davon bleibt es dem Teilnehmer unbenommen, die Wettfahrtleitung auf Fehlentscheidungen hinzuweisen. Wenn die Wettfahrtleitung einen Fehler erkennt, kann sie von sich aus versuchen, diesen Fehler zu korrigieren, indem sie das Schiedsgericht anruft und Wiedergutmachung in Übereinstimmung mit Regel 60.2(b) beantragt.
3. Sofern B an der Wettfahrt teilgenommen hat und einen Antrag auf Wiedergutmachung mit der Begründung eingereicht hätte, dass ihre Zieldurchgangsposition durch den Abbruch der Wettfahrt wesentlich verschlechtert wurde, hätte es Recht auf eine Verhandlung um

Wiedergutmachung gehabt. In diesem Fall hätte es auch die Möglichkeit gegen diese Entscheidung Berufung einzureichen.

RYA 1982/11

Case 56

Regel 60.2 Das Recht zu protestieren; das Recht Wiedergutmachung zu beantragen; Maßnahmen nach Regel 69

Regel 78.3 Übereinstimmung mit den Klassenvorschriften, Bescheinigungen

Die Wettfahrtleitung muss nur auf Grund eines Berichtes des für die Veranstaltung offiziell eingesetzten Vermessers oder Ausrüstungskontrolleur protestieren. Wenn ein gültiger und ordnungsgemäß beglaubigter Messbrief von einem Eigner guten Glaubens und unter Einhaltung der Bedingungen von Regel 78.1 vorgelegt wurde, müssen die Endergebnisse dieser Wettfahrt oder Regatta bestehen bleiben, auch wenn dieser Messbrief später ungültig erklärt wird.

Zusammenfassung des Falles

A und B gehörten zu einem nach einem Vermessungssystem vermessenen Booten, die an einer den ganzen Sommer über andauernden Wettfahrtsreihe teilnahmen. Nach Abschluss der Serie beantragte B Wiedergutmachung mit der Begründung, die Wettfahrtleitung habe während der gesamten Serie bei A einen regelwidrigen Messbrief zu Grunde gelegt. Nach Einreichung dieses Antrags bestätigte die zuständige Vermessungsstelle, dass der Messbrief seit der einige Jahre zurückliegenden Erstvermessung des Rumpfes einen bisher nicht erkannten Fehler aufwies. B verlangte daraufhin, dass die Wettfahrtleitung gegen das Boot protestieren muss, wie in Regel 60.2 verlangt.

Das Schiedsgericht stellte fest, dass der Eigner von A nicht für die fehlerhafte Berechnung des Rennwertes verantwortlich sei und dass nichts darauf hinwies, dass er gegen Regel 78.1 verstoßen habe. Es kam weiter zu dem Schluss, dass der Fehler bzw. sein nicht entdecken nicht auf eine Handlung oder Unterlassung der Wettfahrtleitung zurückzuführen ist und B deshalb keinen Anspruch auf Wiedergutmachung habe. Es legte den Fall gemäß Regel 70.2 zur Bestätigung oder Berichtigung der Berufungsinstanz vor.

Entscheidung

Die Schiedsgerichtsentscheidung wird bestätigt. B behauptete, es sei ebenso wie die anderen Boote der Klasse benachteiligt worden, weil das Schiedsgericht nicht gemäß dem letzten Satz von Regel 60.2 gehandelt hat. Die Voraussetzungen von Regel 78.3 war jedoch nicht erfüllt. Regel 78.3 gilt nur nach Erhalt eines Berichts von einem für die Veranstaltung eingesetzten Ausrüstungskontrolleur oder Vermesser. Im vorliegenden Fall stammte der Bericht von der zuständigen nationalen Vermessungsstelle, die weder dem Veranstalter noch der Wettfahrtleitung unterstand.

Stellt sich ein gültiger Messbrief als fehlerhaft heraus, so kann er von der Ausgabestelle eingezogen werden. Auf eine bereits abgeschlossene Regatta oder eine Regatta, die noch in der Zuständigkeit eines Wettfahrtausschusses liegt, können daraus keine rückwirkenden Maßnahmen abgeleitet werden. Ist ein ordnungsgemäßer Messbrief guten Glaubens vorgelegt worden und die Wettfahrt oder Regatta abgeschlossen, so bleiben die Regattaergebnisse bestehen, auch wenn der Messbrief später eingezogen wird.

RYA 1983/1

Case 58

Regel 28.2 Absegeln der Bahn

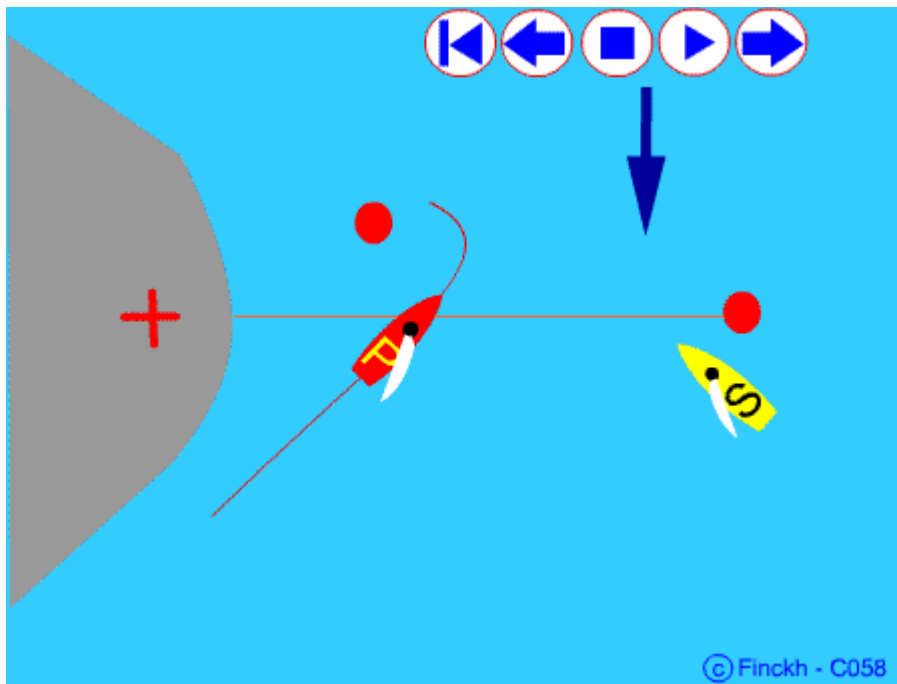
Definition Zieldurchgang
Definition Bahnmarke

Wenn eine Boje oder ein anderer Gegenstand in den Segelanweisungen als innere Zielbegrenzung definiert ist sich aber auf der Nach-Ziel-Seite der Ziellinie befindet, so ist dies keine Bahnmarke.

Zusammenfassung des Falles

Die Ziellinie lag zwischen einem Mast an Land und der Bahnmarke, wobei eine zusätzliche innere Begrenzungsmarke an Backbord gelassen werden sollte. Am fraglichen Tag lag die innere Begrenzungsmarke jenseits der Ziellinie. P überquerte die Ziellinie und rundete dann die Begrenzungsmarke, wie in der Skizze gezeigt. Der Wettfahrtleiter zeitete es, als sein Bug die Linie überquerte bevor es die Begrenzungsmarke rundete.

S beantragte Wiedergutmachung mit der Begründung, der Wettfahrtleiter habe regelwidrig gehandelt, da er P gezeitet habe, bevor dieses die Bahn vollständig abgesegelt hat. Das Schiedsgericht wies den Antrag ab und legte den Fall dem Berufungsausschuss gemäß Regel 70.2 zur Bestätigung oder Berichtigung vor.



Entscheidung

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird bestätigt. Regel 28.2 legt fest, dass ein Boot eine Bahnmarke die einen Schenkel auf dem es sich befindet nicht beginnt, begrenzt oder beendet auf einer beliebigen Seite lassen kann. Da die Begrenzungsmarke jenseits der Ziellinie lag, begrenzt oder beendete sie nicht den Schenkel. Nur wenn eine Begrenzungsmarke vor oder auf der Ziellinie liegt ist sie eine Bahnmarke im definierten Sinne und muss vor oder beim Zieldurchgang auf der richtigen Seite gelassen werden.

RYA 1983/5

Case 59

Regel 18.2 (a) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben
Regel 18.2 (b) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben

D und E. Als D seinen Kurs Richtung Bahnmarke ändert, erhält E Innenüberlappung und Regel 18.2(a) beginnt zwischen D und E zu gelten. E hat Anspruch auf Bahnmarken-Raum nach dieser Regel und D kann diesen Raum geben.

USSA 1982/250

Case 60

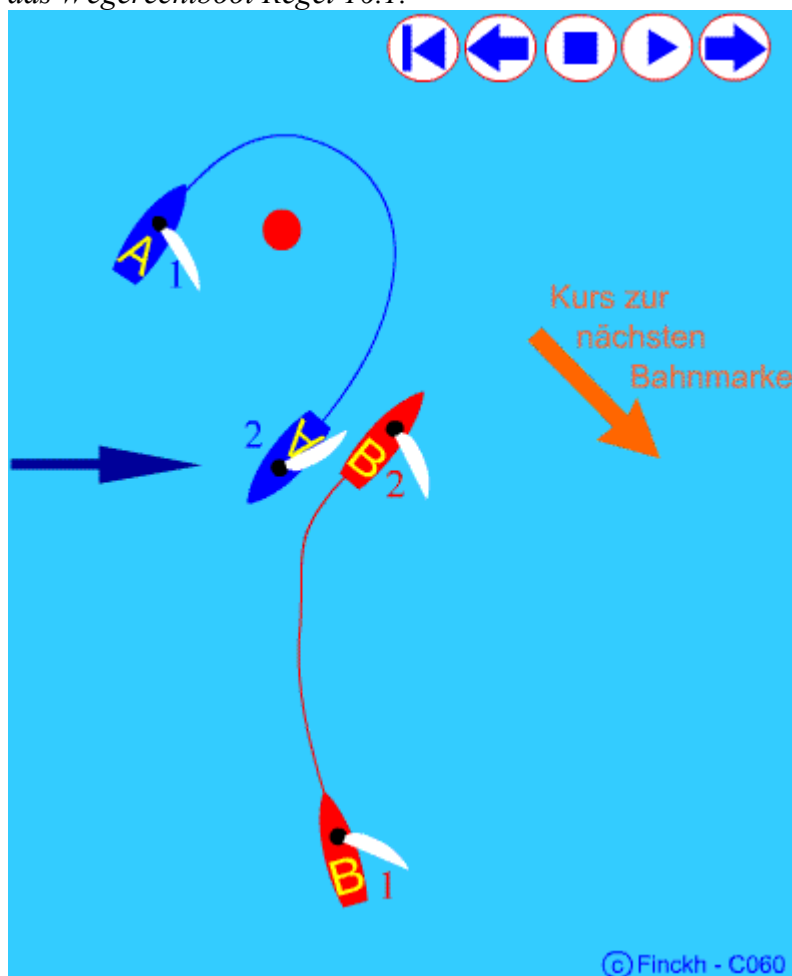
Regel 16.1 Kurs ändern

Regel 18.1(c) Bahnmarken-Raum: Geltungsbereich von Regel 18

Definition Freihalten

Definition Raum

Ändert ein Wegerechtboot seinen Kurs so, dass ein ausweichpflichtiges Boot trotz unverzüglich eingeleitetem Ausweichmanöver sich nicht mit guter Seemannschaft Freihalten kann, so verletzt das Wegerechtboot Regel 16.1.



Zusammenfassung des Falles

Nachdem A die Luvbahnmarke vor B steuerbord gerundet und dann auf Wind von Steuerbord gehalst hatte, beschloss es, nicht direkt zur nächsten Bahnmarke zu fahren, sondern aus taktischen Gründen einen wesentlich höheren Kurs zu segeln. Zu diesem Zweck luvte es nach der Halse hart an. Zu diesem Zeitpunkt fuhr es mit seinem Bug direkt auf den Bug von B zu, das mit Wind von Backbord aufkreuzte. Die Boote waren etwas mehr als eine Bootslänge voneinander entfernt. B fiel sofort ab, so gut es nur konnte, um eine Kollision zu vermeiden, was aber nicht ganz ausreichte. Jedoch luvte A schnell noch weiter an und beide passierten einander in ganz geringem Abstand, aber ohne Berührung. Das Schiedsgericht gab einem Protest von A

wegen Verstoßes gegen Regel 10 statt und B ging mit der Begründung in die Berufung, dass A Regel 16.1 verletzt hat, da es B keinen Raum zum Freihalten gegeben hat.

Entscheidung

B's Berufung wird stattgegeben und es wird wieder in die Wertung genommen, A wird disqualifiziert.

Taktische Wünsche befreien ein Boot nicht von seinen Verpflichtungen durch die Wettfahrtregeln. Es war A freigestellt jeden Kurs zur Lee-Bahnmarke zu wählen, aber es hatte nicht das Recht, in den Kurs von B so knapp von B zu luven, dass sich B nicht Freihalten konnte. Obwohl B so hart wie möglich abgefallen ist, wäre es möglicherweise zu einer ernsthaften Kollision gekommen, wenn A nicht versucht hätte, die Berührung durch unverzügliches weiteres Luven zu vermeiden. Wie sich später herausstellte, war es nur den gemeinsamen Bemühungen beider Boote zu verdanken, dass es nicht zu einer solchen Kollision kam. Dies ändert aber nichts an der Schlussfolgerung, dass A, als es auf Wind von Steuerbord halste und Wegerechtboot wurde und weiterhin seinen Kurs änderte, B zu keiner Zeit den (für sie nötigen) Raum (zum Freihalten) zu einem sofort in guter Seemannschaft eingeleiteten Manöver gegeben hat. Deshalb hat A gegen Regel 16.1 verstoßen.

Obwohl beide Boote in der Zone der Bahnmarke waren, galt Regel 18 nicht, da B sich der Bahnmarke näherte und A von ihr weg fuhr (siehe Regel 18.1(c)). Deshalb hat A keinen Anspruch auf Entlastung nach Regel 18.5(b) für den Regelverstoß gegen Regel 16.1.

USSA 1975/178

Case 61

Regel 71.4 Berufungsentscheidungen

Wird eine Protestentscheidung durch eine Berufung geändert oder aufgehoben, müssen die Endergebnisse geändert und ausgeteilte Preise oder Titel dementsprechend anders vergeben werden.

Frage

Darf ein Veranstalter in der Ausschreibung oder den Segelanweisungen festlegen, dass obwohl eine Berufung möglich ist, die Endergebnisse und die Zuteilung der Preise durch eine Berufungsentscheidung unberührt bleiben.

Antwort

Nein. Regel 86.1 verbietet, irgendeinen Teil der Regel 70 und 71 durch die Segelanweisungen zu ändern. Eine Berufung beinhaltet nicht nur eine Entscheidung über unterschiedliche Regelauslegung, sondern im Falle der Aufhebung einer Schiedsgerichtsentscheidung eine Änderung des Gesamtergebnisses der Regatta auf dem die Zuteilung der Preise und Titel beruht. Regel 71.4 legt fest, dass Entscheidungen der nationalen Berufungsinstanz endgültig sind und dass deren Entscheidung durch die von Regel 85 betroffenen und durch die Regeln gebundenen Organe befolgt werden müssen. Dies sind der Veranstalter, die Wettfahrtleitung und das Schiedsgericht.

USSA 1983/252

Case 62 gelöscht

Case 63

Regel 18.2(b) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben

Regel 18.5(b) Bahnmarken-Raum: Entlastung Definitionen Bahnmarken-Raum

Wird an einer Bahnmarke soviel Raum gelassen, dass ein Boot hindurch segeln kann, das keinen Anspruch auf Raum hat, so kann es diesen Raum auf eigenes Risiko zu seinem Vorteil nutzen.



Zusammenfassung des Falles

Zwei Boote A und B fuhren mit Überlappung auf einem tiefen Raumschotkurs, wobei B Außenboot war. C lag weiter achteraus. A passierte die Bahnmarke leewärts in einem Abstand von etwa einer Bootslänge ebenso wie B und ließ großzügig Raum für C, um innerhalb von ihnen zu runden. B konnte auf Grund ihrer Außenposition zu A C nicht den Raum verweigern und segelte zu keinem Zeitpunkt während des Vorfalls einen Kurs der zu einer Kollision mit ihm führen würde. Es gab keine Berührung. B protestierte gegen C.

Der Protest wurde mit der Begründung abgewiesen, dass C keine Regel verletzt hat, als es zwischen B und der Bahnmarke passierte und B nicht gezwungen hat, ein Ausweichmanöver zu fahren oder ein Luven abzubrechen. B ging mit der Begründung in die Berufung, dass C es an dem von ihr beabsichtigten Manöver gehindert hätte, das darin bestand, die Fahrt durch weiteres Abfallen zu reduzieren, um dann hinter dem Heck von A stark anzuluv. Sie hätte dann von C Raum zum innen Passieren benötigt.

Entscheidung

Die Berufung wird zurückgewiesen. Als B die Zone erreichte, war es klar voraus von B, so dass Regel 18.2(b) verlangte, dass C Bahnmarken-Raum für B zu geben. Regel 12 und später Regel 11 verlangten ebenfalls von C, sich von B frei zu halten. B musste C keinen Bahnmarken-Raum geben. B jedoch gewährte den Raum um zwischen ihm und der Bahnmarke zu passieren, weil es gar nicht anders konnte und das Schiedsgericht war der Auffassung, dass es sich nicht in einer

Position befand, um anders zu handeln. Als C zwischen B und der Bahnmarke hindurch segelte, verletzte es keine Regel.

Lässt ein Boot freiwillig oder unbeabsichtigt ausreichend Raum für ein anderes Boot, das keinen Anspruch auf Raum hat, so darf dieses Boot auf eigenes Risiko den ihm gewährten Raum nutzen. Das Risiko, das es dabei auf sich nimmt ist, dass das Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum in der Lage ist, die Lücke zwischen sich und der Bahnmarke zu schließen, während es seinen richtigen Kurs segelt. In diesem Fall wird das Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum entlastet, wenn es eine Regel von Abschnitt A oder die Regeln 15 oder 16 verletzt (Siehe Regel 18.5(b)). Lediglich Regel 14 schränkt es dabei ein, wenn es einen schnellen und aggressiven Versuch macht die Lücke zwischen sich und der Bahnmarke zu schließen.

RYA 1984/1

Case 64 gelöscht

Case 65

Sportliches Verhalten und die Regeln

Regel 2 Faires Segeln

Regel 30.3 Startstrafen: Schwarze Flaggen Regel

Regel 69.1 Behauptung groben Fehlverhaltens

Ist sich ein Boot bewusst, dass es die Schwarze Flaggen Regel verletzt hat, so muss es unverzüglich aufgeben. Tut es dies nicht und behindert es dann bewusst ein anderes in der Wettfahrt befindliches Boot, so stellt dies grob unsportliches Verhalten dar und es verletzt Regel 2 und sein Steuermann begeht einen groben Verstoß gegen sportliches Verhalten.

Zusammenfassung des Falles

Beim Startsignal der 4. Wettfahrt befand sich A eindeutig etwa drei bis vier Bootslängen vor der Startlinie. Regel 30.3 galt, so dass die Wettfahrtleitung es ohne Verhandlung disqualifizierte. A segelte weiter, obwohl es wusste, dass es beim Startsignal vor der Linie war und deckte B im ersten Teil der ersten Kreuzstrecke ab. B protestierte wegen Verletzung von Regel 2. Bei der Protestverhandlung bestätigte das Schiedsgericht den Ausschluss von A durch den Wettfahrtleiter nach Regel 30.3. Es entschied weiterhin, dass A dadurch dass es weiter segelte und B abdeckte, obwohl es wusste dass es gegen Regel 30.3 verstoßen hat, gegen Regel 2 verstieß. Wie durch Regel 90.3(b) verlangt, wurde dadurch die Disqualifikation zu einer nicht streichbaren Disqualifikation. Späte am selben Tag berief es nach Regel 69.1 eine Verhandlung gegen den Steuermann von A ein unter dem Vorwurf, dass diese Form der Behinderung ein grober Verstoß gegen sportliches Verhalten und von Regel 2 sei. Es beschloss, dass das Verhalten des Steuermanns von A ein grober Verstoß gegen die Regeln sportlichen Verhaltens und schloss das Boot von der ganzen Wettfahrtserie aus. A ging in die Berufung.

Entscheidung

A's Die Berufung wird abgewiesen.

Der Ausschluss von A aus der 4. Wettfahrt wegen Verletzung von Regel 30.3 war rechters. Das Schiedsgericht stellte als Sachverhalt fest, dass der Steuermann wusste, dass er beim Startsignal auf der Kursseite der Startlinie war, dass er Regel 30.3 verletzt hat und deshalb disqualifiziert ist und dass er ein anderes Boot in der Wettfahrt ernsthaft behinderte. A beging klar einen groben Verstoß gegen sportliches Verhalten (siehe Sportliches Verhalten und die Regeln) und gegen Regel 2 und das Schiedsgericht handelte regelgerecht nach Regel 69.1 indem es den Steuermann von A und das Boot A von der ganzen Serie ausschloss.

RYA 1984/7

Case 66

Regel 64.1 Strafen und Entlastung

Regel 85 Verbindlichkeit der Regeln

Eine Wettfahrtleitung kann die Entscheidung eines Schiedsgerichts nicht ändern oder deren Durchführung verweigern, einschließlich einer Entscheidung, die auf Grund eines Berichts einer für Vermessung zuständigen Stelle getroffen wurde.

Angenommene Tatsachen

Die Wettfahrtleitung protestierte gegen mehrere Boote nach Regel 60.2 wegen Mängeln in der Vermessung. Das Schiedsgericht entschied nach einer Verhandlung, dass es der Überzeugung sei, dass begründete Zweifel an der Auslegung und Anwendung der relevanten Klassenbestimmungen bestehen. Gemäß Regel 64.3(b) trug es den Vorgang der Klassenvereinigung vor, die zur Beantwortung solcher Fragen zuständig war. Die Klassenvereinigung antwortet in ihrem Bericht, dass alle betroffenen Boote gegen die Klassenbestimmung verstoßen. Das Schiedsgericht erkennt diese Stellungnahme an und disqualifiziert diese Boote. Die Wettfahrtleitung verweigert die Durchführung dieser Entscheidung mit der Begründung, sie sei aus einer Reihe von Gründen nicht fair.

Frage

Ist die Wettfahrtleitung berechtigt, Entscheidungen eines Schiedsgerichts abzuändern bzw. deren Durchführung zu verweigern unabhängig davon, ob die Entscheidung auf einem Bericht gemäß Regel 64.3(b) beruht oder nicht? Trifft dies nicht zu, wer kann dann welche Maßnahmen ergreifen?

Antwort

Regel 85 besagt, dass die Wettfahrtleitung sich an die Regel halten muss. Die Wettfahrtleitung hat keinerlei Weisungsbefugnis gegenüber einem Schiedsgericht und ist nicht berechtigt, eine Entscheidung des Schiedsgerichts abzuändern oder nicht durchzuführen. Regel 64.1(a) legt fest, dass die Entscheidung eines Schiedsgerichts, jemanden zu bestrafen, durchgeführt werden muss. In diesem Fall ist die Wettfahrtleitung und jedes Boot, gegen das die Wettfahrtleitung protestiert hat, Protestpartei. Nach Regel 66 hat eine Protestpartei das Recht, eine Verhandlung wieder aufzunehmen mit der Begründung, dass das Schiedsgericht einen entscheidenden Fehler gemacht hat oder dass wesentliche neue Erkenntnisse vorliegen. Ebenso kann nach Regel 70.1 eine Protestpartei gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts oder die Verhandlungsführung Berufung einlegen.

RYA 1984/16

Case 67

Präambel zu Teil 2

Regel 69 Behauptung groben Fehlverhaltens; Maßnahmen durch das Schiedsgericht

Begegnet ein in einer Wettfahrt befindliches Boot ein nicht in der Wettfahrt befindliches Fahrzeug, so gelten für beide die staatlichen Verkehrsvorschriften. Ist das in der Wettfahrt befindliche Boot nach den Verkehrsvorschriften ausweichpflichtig und stößt es absichtlich mit dem anderen Fahrzeug zusammen, so kann es wegen groben Fehlverhaltens ausgeschlossen werden.

Zusammenfassung des Falles

Nach den geltenden Wegerechtsvorschriften war W, das sich in einer Wettfahrt befand, gegenüber einem in Lee segelnden und nicht in der Wettfahrt befindlichen Segelschiff ausweichpflichtig. W wollte abfallen, um zur Bahnmarke zu segeln, und rief L deshalb an, das nicht reagierte. W berührte dann L absichtlich, indem sie mit ihrem Baum mehrfach gegen L schlug und dabei L beschädigte. L informierte die Wettfahrtleitung von W's Verhalten. Die Wettfahrtleitung protestierte gegen W und eine Verhandlung wurde einberufen. W wurde wegen Verstoßes gegen Regel 11 und 14 disqualifiziert. W ging mit der Begründung in die Berufung, dass die Wettfahrtregeln nicht galten und deshalb das Schiedsgericht nicht berechtigt war, es zu disqualifizieren.

Entscheidung

Die Berufung wird abgewiesen. Aus der Einleitung von Teil 2 der Wettfahrtregeln geht eindeutig hervor, dass W, als es L begegnete, an die staatlichen Wegerechtsvorschriften gebunden war. Darüber hinaus unterlag W aber auch anderen Teilen der Wettfahrtregeln als Teil 2. W beachtete die staatlichen Vorschriften nicht und verstieß durch das absichtliche Berühren und Beschädigen von L nicht nur grob gegen eine Regel, sondern auch gegen die guten Sitten.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts bleibt gültig, aber W wird wegen Verstoßes gegen die geltenden staatlichen Vorschriften ausgeschlossen und nicht wegen Regel 11 oder 14. Beide Regeln sind Regeln von Teil 2 und hätten nur Gültigkeit zwischen Booten, die an einer Wettfahrt teilnehmen wollen, teilnehmen oder teilgenommen haben. W verstieß außerdem grob gegen die staatlichen Vorfahrtsregeln und grob gegen die guten Sitten und die Regeln sportlichen Verhaltens und das Schiedsgericht hat das Recht eine Anhörung nach Regel 69 einzuberufen.

KNWV 2/1982

Case 68

Regel 62.1 Wiedergutmachung

Definition In der Wettfahrt

Versäumt es die Wettfahrtleitung, die Ungültigkeit eines Messbriefes festzustellen, so hat deshalb kein Boot Anspruch auf Wiedergutmachung. Ein Boot, das eventuell eine Regel verletzt hat und die Wettfahrt fortsetzt, behält alle Rechte nach Teil 2 und das Recht zum Protest oder zur Berufung, auch wenn sie später disqualifiziert wird.

Zusammenfassung des Falles

In einer Langstreckenwettfahrt protestierte Boot A gegen Boot B wegen eines Verstoßes gegen eine Regel aus Teil 2 und B wurde disqualifiziert.

B beantragte aus folgenden Gründen Wiedergutmachung. Bei der Schiedsgerichtsverhandlung einer früheren Regatta hat sich herausgestellt, dass A versäumt hatte, seinen Messbrief verlängern zu lassen und es sei deshalb nicht berechtigt, an der Langstreckenwettfahrt teilzunehmen. B folgerte, da A zum Zeitpunkt der Meldung nicht berechtigt war teilzunehmen, war es ein nicht in der Wettfahrt befindliches Boot. Aus diesem Grund hatte B keine Veranlassung, eine Strafe anzunehmen oder aufzugeben und A hatte auch kein Recht nach Regel 60.1 zu protestieren.

Das Schiedsgericht wies den Antrag auf Wiedergutmachung mit der Begründung ab, dass die Ungültigkeit des Messbriefes nichts daran ändere, dass sich A entsprechend der Definition in der Wettfahrt befand und deshalb sämtliche Rechte des Teils 2 der Wettfahrtregeln hatte und auch sein Recht zu protestieren nach Regel 60.1. B ging in die Berufung.

Entscheidung

Die Berufung wurde abgewiesen. Das Versäumnis des Wettfahrtausschusses, die Ungültigkeit des Messbriefes von A festzustellen und seine Meldung abzulehnen, stellt keine Unterlassung dar, durch die B im Sinne der Regel 62.1(a) in seiner Zieldurchgangsposition wesentlich verschlechtert wurde. Das Schiedsgericht hat deshalb zu Recht eine Wiedergutmachung verweigert. A war vor seinem Vorbereitungssignal ein Boot, das "an einer Wettfahrt teilnehmen wollte" und befand sich danach in der Wettfahrt. Die Regeln des Teils 2 galten für es und alle anderen teilnehmenden Boote. Die Grundsätze sportlichen Verhaltens verpflichten ein Boot aufzugeben oder eine Strafe anzunehmen, wenn es erkennt, dass es eine Regel verletzt hat. Wenn es aber trotzdem die Wettfahrt fortsetzt, behält es seine Rechte nach Teil 2, auch das Recht zum Protest und zur Berufung. Die Regeln von Teil 2 sollen die Rechte zwischen allen Booten festlegen, die an einer Wettfahrt teilnehmen wollen oder teilnehmen, egal ob eines der Boote wegen eines vorausgehenden Regelverstößes später aus irgendwelchen Gründen ausgeschlossen wird.

CYA 1978/40

Case 69

Regel 42.1 Vortrieb Grundregel

Die Restfahrt eines Bootes nach dem Vorbereitungssignal, die darauf zurückzuführen ist, dass das Boot vor dem Signal mit Motor gelaufen war, stellt keinen Verstoß gegen Regel 42.1 dar.

Angenommene Tatsachen

Bei glatter See und 1-2 kn Wind läuft ein Boot mit einer Geschwindigkeit von 5-6 kn mit Motor kurz vor dem Vorbereitungssignal in die Startzone ein. Beim Vorbereitungssignal macht es noch die gleiche Fahrt, jedoch nicht mehr mit Motor. Zweieinhalb Minuten vor dem Startsignal setzt es Segel und vermindert seine Fahrt auf 2 kn.

Frage

Verstößt es gegen Regel 42.1?

Antwort

Nein. Ein Boot befindet sich ab seinem Vorbereitungssignal in einer Wettfahrt. Solange sich das betreffende Boot in einer Wettfahrt befand, nutzte es als Vortriebsmittel nur Wind und Wasser, wie dies in Regel 42.1 gefordert wird. Seine Bewegung wurde durch die Restfahrt verursacht, die von seinem Motor erzeugt wurde, bevor es sich in der Wettfahrt befand. In den Wettfahrtregeln gibt es keinen Hinweis auf einen bestimmten Zustand der Bewegung oder Bewegungslosigkeit eines Bootes zum Zeitpunkt, von dem an es die Wettfahrt beginnt. Ein Verstoß gegen Regel 42.1 liegt nicht vor.

USSA 1986/269

Case 70

Regel 11 Wind von der gleichen Seite mit Überlappung

Regel 18.2(b) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben

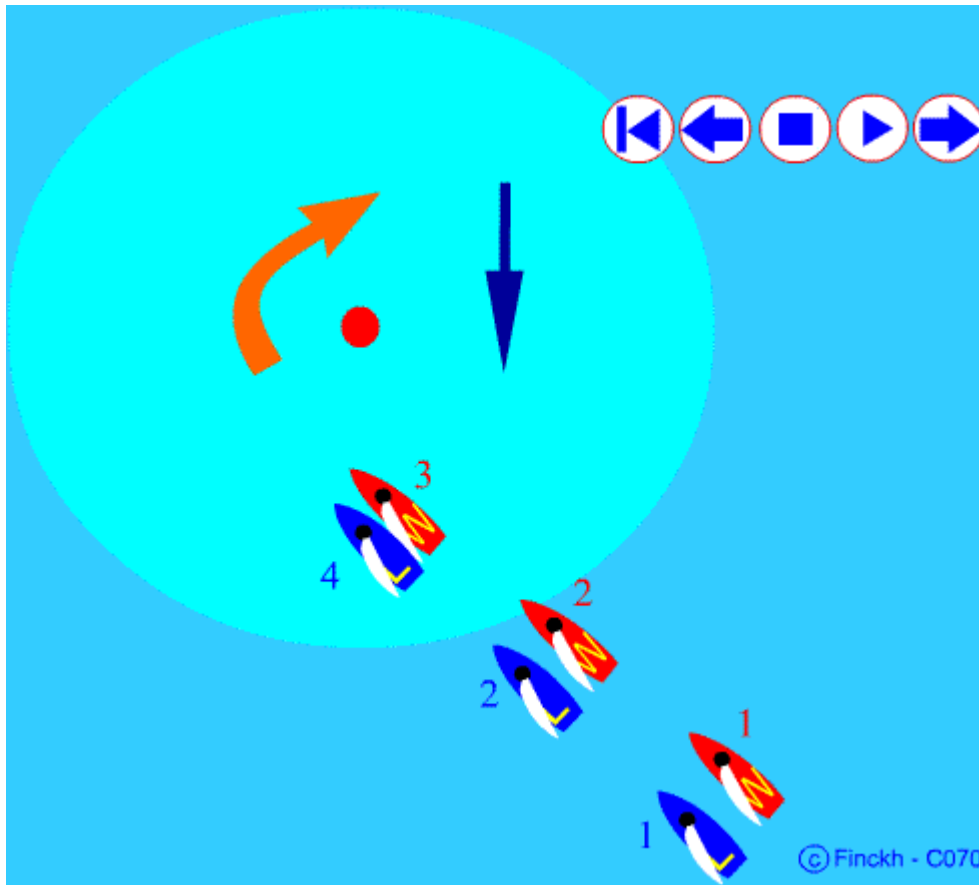
Regel 18.5(a) Bahnmarken-Raum: Entlastung

Definition Bahnmarken-Raum

Ein innen überlappendes Luv-Boot, das Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat und diesen Bahnmarken-Raum erhält, muss sich nach Regel 11 vom außen liegenden Boot frei halten.

Zusammenfassung des Falles

L und W, zwei etwa 14 Fuß (4m) lange Boote näherten sich mit Wind von Steuerbord mit etwa 4 Knoten der steuerbord zu rundenden Luv-Bahnmarke. Die Boote überlappten und W war innen etwas voraus. W verlangte Bahnmarken-Raum und L antwortete, Bahnmarken-Raum wird gegeben, wenn er benötigt wird. Etwa 6 m von der Bahnmarke entfernt berührten sich beide Boote mittschiffs, ohne dass es einen Schaden gab. L protestierte gegen W wegen Verstoß gegen Regel 11. Das Schiedsgericht disqualifizierte L, da es versäumt hatte, W den Raum zu geben um zur Bahnmarke zu segeln, nachdem diese diesen gefordert hat. L legte Berufung ein.



Entscheidung

Vor und nach dem Zeitpunkt der Berührung musste sich W von L wegen Regel 11 frei halten und L musste nach Regel 18.2(b) W Bahnmarken-Raum geben. Als W zur Bahnmarke segelte verletzte es Regel 11, da es so nahe zu L fuhr, dass L Ausweichmaßnahmen ergreifen musste. Die vom Schiedsgericht bestätigte Skizze zeigte, dass L vom Zeitpunkt als W die Zone erreichte bis zum Zeitpunkt der Berührung Raum gab um zur Bahnmarke zu segeln. Deshalb war W's Verstoß gegen Regel 11 nicht dadurch begründet, dass L versäumte Bahnmarken-Raum zu geben. Aus diesem Grund wird W nicht nach Regel 18.5(a) vom Verstoß gegen Regel 11 nach Regel 18.5(a) entlastet. Beide Boote hätten leicht die Berührung vermeiden können und verstießen deshalb gegen Regel 14. Da jedoch kein Schaden oder Verletzung entstand und L Wegerechtboot war und W Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum hatte, wird keines von Ihnen wegen Verstoß gegen Regel 14 bestraft (siehe Regel 14(b)).

Der Berufung von L wird stattgegeben, L wird wieder in die Wertung genommen, W wird disqualifiziert.

Case 71

Sportliches Verhalten und die Regeln

Regel 29.1 Einzelrückruf

Regel 62.1 Wiedergutmachung

Regel 64.2 Entscheidungen bei Wiedergutmachung

Ein Zuruf ist kein "Schallsignal". Antworten auf Fragen bezüglich Anträgen auf Wiedergutmachung nach Verfahrensfehlern der Wettfahrtleitung bei den Startsignalen.

Zusammenfassung des Falles

Die Boote A und B befanden sich beim Startsignal in der Nähe der Backbord-Begrenzung der Startlinie ganz dicht an der Linie. Die Wettfahrtleitung war der Auffassung, beide seien auf der Kursseite der Startlinie, setzte Flagge "X" und rief beide Segelnummern aus.

Weder A noch B hörten den Ruf oder bemerkten die Flagge "X", setzten die Wettfahrt fort und ihre Zieldurchgangsposition wurde registriert. Das ausgehängte vorläufige Wettfahrtergebnis wies A und B als OCS aus. A beantragte sofort Wiedergutmachung mit der Begründung, dass es die Wettfahrtleitung versäumt hat, das vorgeschriebene Schallsignal zu geben. Ferner habe es selbst weder die Signalflagge "X" gesehen, noch irgendeine andere Veranlassung gehabt zu glauben, es sei nicht ordnungsgemäß gestartet. Das Schiedsgericht verhandelte den Antrag von A. Das Schiedsgericht machte keine Tatsachenfeststellung, ob A oder B beim Startsignal auf der Kursseite der Linie waren oder nicht. Nachdem jedoch das Schiedsgericht herausgefunden hatte, dass sich B direkt neben A befunden hatte, gab es beiden Booten dergestalt Wiedergutmachung, dass sie gemäß ihrer Zieldurchgangsposition eingesetzt und andere Boote entsprechend zurückgestuft wurden. Nachdem dies geschehen war, beantragte C, das nach A und B durchs Ziel gegangen war, ihrerseits mit der Begründung Wiedergutmachung, es sei in seiner Wertung dadurch wesentlich benachteiligt worden, dass die Wettfahrtleitung das erforderliche akustische Signal nicht gegeben hat und infolgedessen zwei Boote, die nicht ordnungsgemäß gestartet sind, besser als es gewertet wurden. Der Antrag von C wurde abgelehnt und C ging in die Berufung. Ergänzend dazu stellte der Wettfahrtausschuss mehrere Fragen.

Frage 1

Stellt das Ausrufen von Segelnummern ein Schallsignal dar?

Antwort 1

Nein. Das Ausrufen von einigen oder mehreren Segelnummern ist nicht das erforderliche Schallsignal, wenn Flagge X gesetzt wird.

Frage 2

Hat sich das Schiedsgericht richtig verhalten, als es A Wiedergutmachung gewährte?

Antwort 2

Ja. ein Boot, das aus gutem Grund glaubt, dass es ordnungsgemäß gestartet ist, danach nicht in Übereinstimmung mit Regel 29.1 vom Gegenteil unterrichtet und dann als OCS gewertet wurde, ist berechtigt nach Regel 62.1(a) Wiedergutmachung zu verlangen. Der Zuruf, dass A zu früh über der Linie war, wurde nicht in den festgestellten Tatsachen festgehalten. Deshalb war die Festlegung, A mit seinem Zielplatz zu werten unter den gegebenen Umständen angemessen. Sollte sich jedoch in der Verhandlung herausstellen, dass ein Boot wusste, dass es nicht richtig gestartet ist, so hätte es keinen Anspruch auf Wiedergutmachung und sie hätte die Regeln 28.1 und falls gültig mit 30.1 beachten müssen. Hätte sie das nicht getan, hätte sie gegen Regel 2 verstoßen und ebenso das Grundprinzip für sportliches Verhalten und die Regeln.

Frage 3

Hat das Schiedsgericht richtig gehandelt, als es auch B Wiedergutmachung gewährte, das dies nicht beantragt hat?

Antwort 3

Ja. Das Schiedsgericht war der Auffassung, dass bei B die gleichen Umstände wie bei A vorlagen und es handelte dann wie in Regel 64.2, erster Satz gefordert.

Frage 4

Hatte C Anspruch auf Wiedergutmachung?

Antwort 4

Nein. Die Behauptung, dass A und B zu früh über der Linie waren, war kein festgestellter Sachverhalt. Deshalb ist trotz des fehlenden vorgeschriebenen Schallsignals, die Behauptung von C, dass seine Zieldurchgangsposition durch diesen Fehler wesentlich verschlechtert wurde, nicht durch die Fakten gedeckt. C hat keinen Anspruch auf Wiedergutmachung und seine Berufung wird abgewiesen.

USSA 1988/276

Case72

Regel 61.1 (a) Benachrichtigung des Protestgegners

Diskussion des Wortes Flagge

Frage

Wie kann man feststellen, ob ein Gegenstand eine Protestflagge im Sinne von Regel 61.1(a) ist?

Antwort

Im Wesentlichen sagt Regel 61.1(a), dass eine Protestflagge als optisches Signal dient, um die Botschaft "Ich beabsichtige zu protestieren!" zu vermitteln. Nur wenn der als Flagge verwendete Gegenstand, der diese Botschaft übermitteln soll, kaum oder gar nicht von den Personen der teilnehmenden Booten verwechselt werden kann, wird es als Flagge auch angesehen. Eine Flagge muss in erster Linie als Flagge anzusehen sein.

USSA 1988/227

Case 73

Regel 2 Faires Segeln

Regel 11 Wind von der gleichen Seite mit Überlappung

Wenn die Mannschaft von L absichtlich W berührt, nur damit W gegen Regel 11 verstößt, verletzt sie Regel 2.

Zusammenfassung des Falles

W und L segelten mit Wind von Backbord Amwind in Überlappung Richtung Luv-Bahnmarke. Der Vorschoter von L, der im Trapez stand, streckte sich hinaus und berührte absichtlich mit der Hand das Deck von W und forderte es auf aufzugeben. L protestierte gegen W. Das Schiedsgericht disqualifizierte W wegen Verstoßes von Regel 11 und W ging in die Berufung.

Entscheidung

Der Berufung von W wurde stattgegeben. L wird disqualifiziert und W wieder in die Wertung genommen. W musste sich wegen Regel 11 von L frei halten. L konnte seinen Kurs segeln ohne Ausweichmaßnahmen ergreifen zu müssen und es gab nicht das Risiko eine sofortigen Berührung, wenn L seinen Kurs geändert hätte. Deshalb hielt sich W von L frei und verstieß nicht gegen Regel 11. Die absichtliche Handlung des Vorschoters von L, die nur den Zweck hatte, eine Disqualifikation von W herbeizuführen, verstößt gegen Regel 2.

RYA 1971/6

Case 74

Regel 2 Faires Segeln

Regel 11 Wind von der gleichen Seite mit Überlappung

Es gibt keine Regel, die vorschreibt, wie der Steuermann oder Vorschoter eines Leebootes sitzen muss. Eine Berührung mit dem Luvboot bedeutet keine Verletzung von Regel 2, sofern nicht die Position des Steuermanns oder Vorschoters absichtlich missbraucht wird.

Zusammenfassung des Falles

W überholte L auf einem Halbwindkurs bei Bedingungen, bei denen man gerade noch nicht zum Gleiten kam. L luvte leicht und der Rücken des Steuermanns berührte W kurz vor der Want. Dabei waren die Rümpfe etwa eine Armlänge auseinander. Kein Boot nahm eine Strafe an. In der folgenden Protestverhandlung disqualifizierte das Schiedsgericht L wegen Verstoßes gegen Regel 2 und begründete dies damit, dass W ordentlich getrimmt mit vollen Segeln fuhr und dabei der Vorschoter bei der Leewant saß. Es konnte, begründete es weiter, nur deshalb zu einer Berührung kommen, weil der Steuermann von L waagerecht ausritt. Bei den herrschenden Bedingungen war dieses Ausreiten eindeutig nicht erforderlich und deshalb keine normale Sitzposition. L ging in die Berufung.

Entscheidung

L's Berufung wird stattgegeben. L wird wieder in die Wertung genommen, W wird wegen Verstoßes gegen Regel 11 disqualifiziert. In Case 73 ist es eindeutig, dass der Vorschoter von L absichtlich W berührt hat um es herauszuprotestieren. In diesem Fall gab es keine solche absichtliche Aktion von L. Es gibt keine Regel, die festlegt, wo Steuermann und Mannschaft sitzen müssen und sofern kein absichtlicher Missbrauch der Sitzposition vorliegt, findet auch kein Verstoß gegen Regel 2 statt.

RYA 1993/2

Case 75

Regel 10 Wind von entgegen gesetzter Seite

Regel 14 Berührung vermeiden

Regel 16.1 Kurs ändern

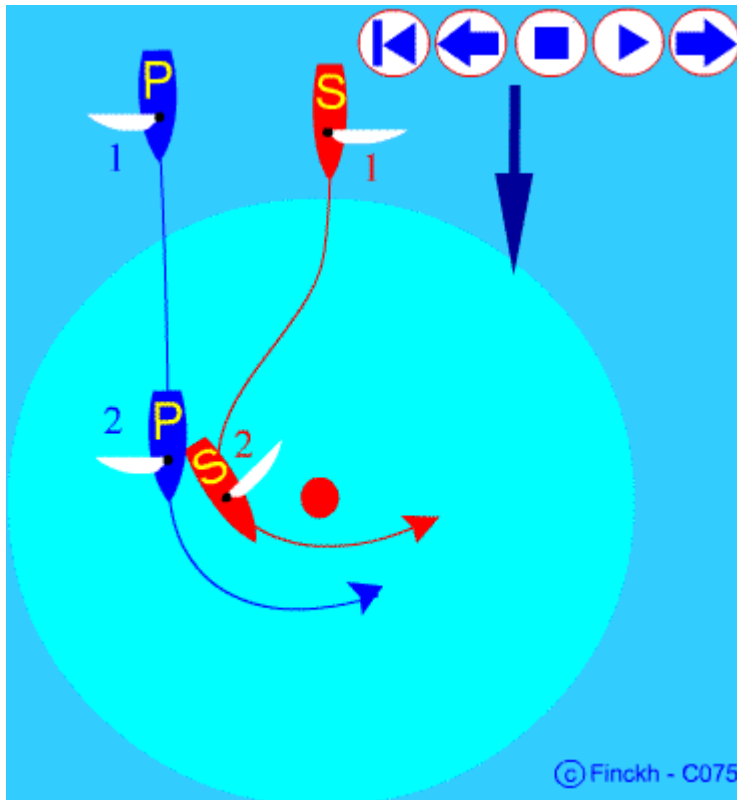
Regel 18.2 (b) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben,

Regel 18.4 Bahnmarken-Raum: Halsen

Wenn Regel 18 gilt, gelten die Regel von Abschnitt A und B auch. Wenn ein innen überlappendes Boot mit Wegerecht an einer Bahnmarke halsen muss, darf es seinen richtigen Kurs segeln bis zur Halse. Ein Boot mit Wind von Steuerbord, das seinen Kurs ändert, verstößt nicht gegen Regel 16.1, wenn es dem Boot mit Wind von Backbord angemessenen Raum zum frei halten gibt und das Boot mit Wind von Backbord diesen nicht sofort nutzt.

Zusammenfassung des Falles

Zwei Boote S und P segelten Vorwind auf eine Backbord zu rundende Leebahnmarke zu. Die Boote überlappten bereits seit mehreren Bootslängen, wobei S innen und etwas voraus war. Als S in die Zone kam, luvte es so an. Als der Bug auf Höhe der Bahnmarke kam, fiel es ab, um zu halsen und berührte dabei P ohne dass Schaden oder Berührung stattfand. S protestierte gegen P wegen Verstoßes gegen Regel 10 und P gegen S wegen Verstoßes gegen Regel 18. Das Schiedsgericht disqualifizierte P wegen Verstoß gegen Regel 10. P ging in die Berufung mit der Begründung, dass es S Bahnmarken-Raum gegeben hat und dass S gegen Regel 18.4 verstoßen hat.



Entscheidung

In Position 1 erreicht S die Zone und P musste wegen Regel 18.2(b) anschließend Bahnmarken-Raum für S geben. Zusätzlich musste sich bis zur Halse von S P wegen Regel 10 von S frei halten. Als S luvte, war S musste es wegen Regel 16.1 P Raum zum frei halten geben und bis zur Halse verlangte Regel 18.4 von S, dass es nicht weiter an der Bahnmarke vorbei segelt als dies für seinen richtigen Kurs erforderlich ist. Der Bahnmarken-Raum, den P geben musste, war der Platz den S benötigt um bei den vorherrschenden Bedingungen unverzüglich zur Bahnmarke zu segeln. Dieser Platz ist ein direkter Korridor von Position S1 zu einer Position direkt neben der Bahnmarke an der vorgeschriebenen Seite. P gab diesen Raum. Da jedoch S Wegerecht hatte, musste es nicht innerhalb dieses Korridors bleiben, sondern durfte jeden Kurs fahren, sofern es Regel 16.1 und 18.4 beachtet.

S luvte Stück für Stück etwa 45° an, während es etwa 3 Bootslängen segelte und P machte keine Anstalten sich frei zu halten. Kurz vor Position 2 musste S etwas tun um P auszuweichen. In diesem Moment verstieß P gegen Regel 10. Als S nach Position 1 luvte und P sofort gehandelt hätte, wäre Platz dafür gewesen um sich in guter Seemannschaft von S frei zu halten. Deshalb verstieß S nicht gegen Regel 16.1. Als S kurz nach Position 2 halste, war es nicht weiter an der Bahnmarke vorbei gefahren als es für das segeln seines richtigen Kurses notwendig war. In der Tat wäre in der Abwesenheit von P ("das andere Boot" auf das in Definition richtiger Kurs Bezug genommen wird) der richtige von S sogar weiter von der Bahnmarke weg und höher als

der Kurs den es gesegelt hat um eine sanftere und schnellere Rundung zu machen und um Abwinde und Abdeckungen von Booten, die voraus führen zu vermeiden. Deshalb hat S nicht gegen Regel 18.4 verstoßen. Bezüglich Regel 14 ist zu sagen, dass beide Boote gegen sie verstoßen haben, da jedes von ihnen die Berührung hätte vermeiden können. P wird deshalb sowohl wegen Verstoßes gegen Regel 14 als auch gegen Regel 10 disqualifiziert. S jedoch kann für diesen Verstoß gegen Regel 14 nicht bestraft werden, da es Wegerechtboot war, als die Berührung geschah und da es weder Schaden noch Verletzung gab (Siehe Regel 14(b)). Die Berufung von P wird zurückgewiesen. Es wurde zu Recht disqualifiziert und S tat nichts wofür es hätte bestraft werden können.

USSA 1976/195

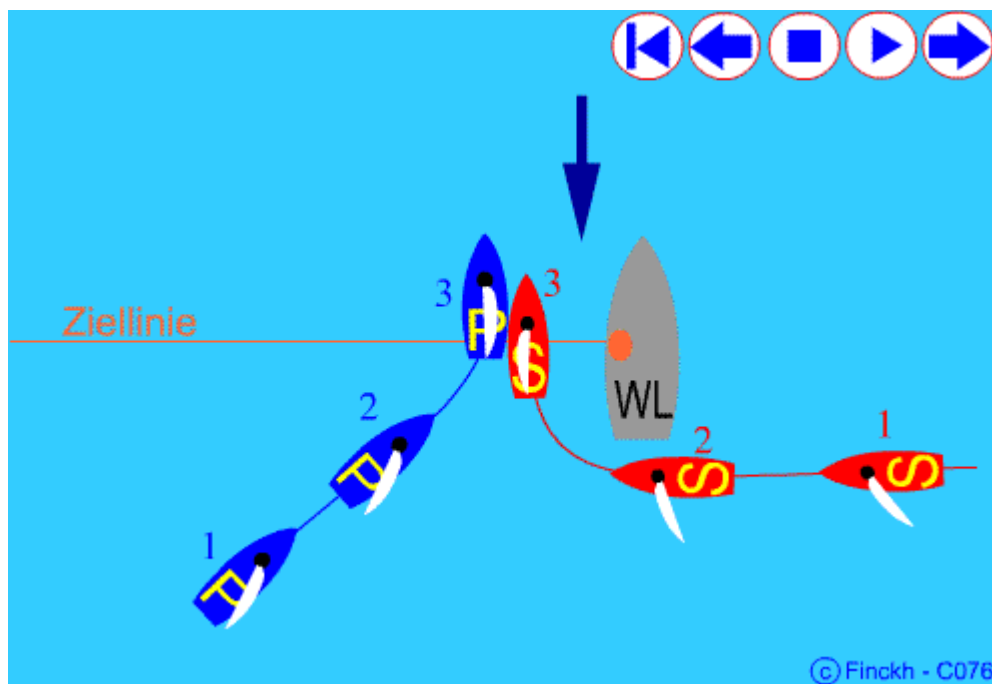
Case 76

Regel 16.1 Kurs ändern

Regel 18.1 (a) Bahnmarken-Raum; Geltungsbereich der Regel 18

Regel 64.1(c), Entscheidungen: Strafen und Entlastung

Wenn ein Boot seinen Kurs auf einen neuen richtigen Kurs ändert, kann es gegen Regel 16 verstoßen.



Angenommene Tatsachen

S mit Wind von Steuerbord und P mit Wind von Backbord kreuzen auf die Ziellinie zu. S hat Überhöhe und fällt ab um klar am Heck des Zielschiffes am Steuerbord-Ende der Ziellinie zu kommen. P könnte frei vor dem Bug von S vorbeisegeln, sofern S seinen Kurs beibehält und P ruft S an, es solle seinen Kurs beibehalten. Als es das Heck des Zielschiffes passiert hat, wird sein richtiger Kurs ein Amwindkurs. S luvte auf Am-Wind-Kurs an. Zu diesem Zeitpunkt war der Abstand zwischen beiden weniger als eine Bootslänge. Beide gehen dann direkt in den Wind und es gelingt ihnen, sich gerade nicht zu berühren.

Frage

Welche Regeln gelten zwischen den beiden Booten?

Antwort

Regel 18 gilt zwischen beiden Booten nicht, da sie auf entgegen gesetztem Bug auf einem Kreuzkurs segeln (Siehe Regel 18.1(a)). Deshalb hat S keinen Anspruch auf Bahnmarken-Raum. P muss sich nach Regel 10 von S freihalten, aber S muss Regel 16.1 beachten, die ihm verbietet, den Kurs so zu ändern, dass P keinen Raum zum Freihalten hat, auch dann, wenn S's Kursänderung auf einen neuen richtigen Kurs ist. In diesem Fall gibt S nicht genügend Raum zum Freihalten, als es nach dem Passieren des Zielschiffhecks den Kurs änderte. S wird wegen Verletzung von Regel 16.1 disqualifiziert. P verletzte Regel 10, aber es wurde dazu gezwungen, weil S Regel 16.1 verletzte und ist deshalb nach Regel 64.1(c) zu entlasten.

USSA 1980/231

Case 77

Regel 12 Wind von der gleichen Seite ohne Überlappung

Regel 14 Berührung vermeiden

Regel 31 Berühren einer Bahnmarke

Definition Freihalten

Berührt die Ausrüstung eines Boots eine Bahnmarke, so bedeutet dies eine Berührung. Wird ein ausweichpflichtiges Boot von der außerhalb ihrer normalen Lage befindlichen Ausrüstung eines Wegerechtboots unvorhersehbar berührt, während es sich freihält, so verletzt es keine Regel.

Angenommene Tatsachen

Die Boote A und B segeln mit gesetztem Spinnaker vor dem Wind. A rundet die Bahnmarke klar voraus von B. A hat Schwierigkeiten beim Bergen des Spinnakers und als es gerade einen Amwindkurs einnimmt weht sein Achterholer des Spinnakers etwa 30 Fuß (9m) nach achtern aus und wird über den Überwasserteil der Bahnmarke gezogen. Etwas später, als die Bahnmarke etwa fünf Längen hinter B ist, segeln die Boote am Wind mit Wind von Steuerbord und B etwa 20 Fuß (6m) hinter A. A hat weiterhin Probleme mit dem Spinnaker und der nach hinten auswehende Kopf des Spinnakers von A weht unvorhersehbar nach hinten aus und berührt das Vorstag von B.

Frage

Welche Regeln galten während des Vorfalls und hat ein Boot eine Regel verletzt?

Antwort

Als der hinterher gezogene Spinnakerachterholer von A über die Boje streift, hat A gegen Regel 31 verstoßen. A berührt die Bahnmarke im Sinne von Regel 31, wenn irgendein Teil ihres Rumpfes, ihrer Ausrüstung oder ihrer Mannschaft die Bahnmarke berührt. Die Tatsache, dass die Berührung der Ausrüstung mit der Bahnmarke aus Versehen geschah, weil beim Manövrieren oder Segelbedienen Schwierigkeiten auftauchten, entschuldigt nicht den Regelverstoß.

Als die Berührung zwischen den Booten geschah, hatten beide die Bahnmarke bereits gerundet, so dass Regel 18 nicht mehr galt. Die Boote überlappen nicht, denn A's Spinnaker ist nicht in seiner normalen Lage. Es gilt Regel 12 und B muss sich von A freihalten und tut dies. In Übereinstimmung mit der Definition Freihalten hat B nichts getan oder versäumt, das A gezwungen hätte, Ausweichmaßnahmen zu ergreifen. Dies ist dadurch nachgewiesen, dass die Berührung ausschließlich durch die unerwartet aus seiner normalen Lage sich weg bewegende Ausrüstung von A stattfand. Deshalb hat B nicht gegen Regel 12 verstoßen. Regel 14 galt ebenfalls. A verletzte Regel 14, indem es eine Berührung herbeiführte, die vermeidbar war, da es jedoch weder Schaden noch Verletzung gab, kann sie dafür nicht bestraft werden. Für B war es nicht "vernünftigerweise möglich" möglich den Kontakt mit A's Spinnaker zu vermeiden, als dieser nach achtern ausrauschte und deshalb verletzte B nicht Regel 14.

Anmerkung: Case 91 behandelt ebenfalls einen Fall, bei dem die Ausrüstung außerhalb ihrer normalen Position ist.

USSA1980/232

Case 78

Regel 2 Faires Segeln

Regel A2 Wertung in einer Serie

Ein Boot kann sich in eine taktisch kontrollierende Position zu einem anderen Boot begeben und das Vorankommen dieses Bootes in einer Wettfahrt verzögern, so dass andere Boote beide passieren, vorausgesetzt, dass das Schiedsgericht bei einem aus diesem Grund eingereichten Protest nach Regel 2 herausfindet, dass darin eine reelle Chance bestand durch diese Taktik ihr Ergebnis in der Gesamtwertung zu verbessern. Wenn es dabei aber absichtlich eine andere Regel verstößt um die Wahrscheinlichkeit für den Erfolg dieser Taktik zu erhöhen, verstößt es gegen Regel 2.

Angenommene Tatsachen für Fragen 1 und 2

Boot A war klar vor B. Beide Boote waren auf dem letzten Schenkel des Kurses in der letzten Wettfahrt einer Einheitsklasse. Plötzlich ändert A seinen Kurs, segelt zurück in Richtung des Kurses von B und nimmt eine Position ein, aus der es B taktisch kontrollieren kann. Danach verzögert es das Vorankommen von B so, dass drei andere Boote B überholen. Während A B kontrollierte und verlangsamt blieben beide Boote auf dem letzten Schenkel und A verstieß gegen keine Regel außer eventuell Regel 2. A hatte seine Punkte und die von B berechnet und festgestellt, dass es im Endergebnis vor B liegen würde, wenn B von drei Booten überholt würde.

Frage 1

Ist die von A verwendete Taktik, zurückzusegeln und das Vorankommen eines anderen Bootes zu verzögern, ein Verstoß gegen Regel 2? Ist diese Taktik zu jeder Zeit und in jeder Wettfahrt einer Serie anwendbar?

Antwort 1

Die Taktik von A war in Einklang mit den anerkannten Grundsätzen sportlichen Verhaltens und Fairness, da diese Taktik das Ziel der Verbesserung des eigenen Gesamtergebnisses hatte. Ein Boot kann eine solche Taktik jederzeit während jeder Wettfahrt einer Serie anwenden ohne Regel 2 zu verletzen, vorausgesetzt dass es, falls bei einem Protest wegen dieser Taktik das Schiedsgericht herausfindet, dass es eine reelle Chance gab, dass diese Taktik ihre Gesamtwertung in der Serie verbessert. Normalerweise kann ein Boot diese Kriterien nur erfüllen, wenn es in der oder den letzten Wettfahrten einer Serie ist, bei der ein oder mehr Wettfahrtwertungen für die Gesamtwertung gestrichen werden. Wenn es diese Kriterien nicht erfüllt, verletzt es Regel 2.

Unabhängig von den Argumenten des obigen Abschnitts, verstößt ein Boot ebenso gegen Regel 2, wenn es absichtlich eine andere Regel verstößt um die Wahrscheinlichkeit für den Erfolg dieser Taktik zu erhöhen.

Es gibt verschiedene Formate für eine "Serie" von Wettfahrten. Meist ist es eine zusammenhängende Anzahl von Wettfahrten, z.B. 7 Wettfahrten, wobei der Gewinner das Boot mit der geringsten Gesamtpunktzahl ist (Siehe Regel A2). Andere wie Meisterschaften in Einheitsklassen mit großen Flotten bestehen aus einer Qualifikationsserie gefolgt von einer Finalserie. Im Sinne dieses Cases ist eine "Serie" ein Satz von Wettfahrten der die Wettfahrt, in

der die fragliche Taktik angewandt wurde, einschließt, die durch eine bestimmte Ausschreibung und Segelanweisung geregelt wird.

Frage 2

Wäre die Antwort auf Frage 1 anders, wenn A's Taktik nicht erfolgreich war, wenn z.B. keine 3 Boote B überholt hätten?

Antwort 2

Nein. Ein Boot kann diese Taktik verwenden, auch wenn sie nicht erfolgreich ist, vorausgesetzt das Schiedsgericht findet heraus, dass es eine reelle Chance gab, dass diese Taktik ihre Gesamtwertung in der Serie verbessert. (Siehe Antwort 1)

Angenommene Tatsachen zu Frage 3

Boot A war vor B. Beide Boote befanden sich auf dem gleichen Schenkel. A positionierte sich in eine taktisch kontrollierende Position vor B und verlangsamte dann B, mit dem Ergebnis, dass einige Boote sie überholten. Eines der Boote, die A und B überholten war C. Während A B kontrollierte und verlangsamte verletzte es keine andere Regel außer eventuell Regel 2. B protestierte gegen A wegen Verstoß gegen Regel 2 indem es behauptete, dass A's Taktik darin bestand, dass C daraus einen Vorteil erhielt, dessen Mannschaft Freunde von A's Mannschaft sind.

Frage 3

Welche Kriterien sollte das Schiedsgericht anwenden um zu entscheiden, ob A gegen Regel 2 verstoßen hat?

Antwort 3

Außer beim Segeln nach Anhang D (Team-Race) ist ein solches taktisches Vorgehen von A unsportlich außer es gibt gute Gründe dafür, dass diese Taktik ihr eigenes Ergebnis in der Gesamtwertung verbessert hat oder verbessern haben könnte. A sollte gefragt werden, in welcher Form diese Taktik ihr eigenes Gesamtergebnis verbessert haben könnte. Wenn das Schiedsgericht zur Auffassung kommt, dass die Taktik A's Gesamtergebnis verbessert hat oder es reelle Chancen dafür gegeben hätte, dann sollte es A nicht wegen Verstoßes gegen Regel 2 bestrafen oder eine Anhörung nach Regel 69.1(a) in Betracht ziehen.

Angenommene Tatsachen zu Frage 4

Wiederholt während einer Serie oder einer Wettfahrt legte sich Boot A in eine taktisch kontrollierende Position vor B und verlangsamte es mit dem Ergebnis, dass mehrere Boote es überholten. Dies geschah jedes mal wenn sich A und B auf dem selben Bahnschenkel befanden. Während A B kontrollierte und verlangsamte verletzte es keine andere Regel außer eventuell Regel 2. Es erschien B so, dass A's verlangsamen von B nicht das Verbessern des eigenen Gesamtergebnisses zum Ziel hatte, sondern lediglich B zu schikanieren. B protestierte gegen A wegen Verstoß gegen Regel 2 indem es behauptete, dass A's Taktik darin bestand, B zu schikanieren und nicht darin A's Gesamtergebnis zu verbessern.

Frage 4

Welche Kriterien sollte das Schiedsgericht anwenden um zu entscheiden, ob A gegen Regel 2 verstoßen hat?

Antwort 4

Ein solches taktisches Vorgehen von A ist unsportlich außer es gibt gute Gründe dafür, dass diese Taktik ihr eigenes Ergebnis in der Gesamtwertung verbessert hat oder verbessert haben

könnte. sollte gefragt werden, in welcher Form diese Taktik ihr eigenes Gesamtergebnis verbessert haben könnte und B sollte gefragt werden nach allen Beweismitteln, die seine Behauptung unterstützen. Wenn das Schiedsgericht zur Auffassung kommt, dass die Taktik A's Gesamtergebnis verbessert hat oder es reelle Chancen dafür gegeben hätte, dann sollte es A nicht wegen Verstoßes gegen Regel 2 bestrafen oder eine Anhörung nach Regel 69.1(a) in Betracht ziehen.

USSA 1991/282

Case79

Regel 29.1 Einzelrückruf

Wenn ein Boot keinen Grund hat, seinen Frühstart zu erkennen, und wenn die Wettfahrtleitung versäumt, das Rückrufsignal unverzüglich zu geben und das Boot als OCS wertet, so ist dies ein Fehler der Wettfahrtleitung, der die Wertung des Bootes ohne dessen eigenes Verschulden wesentlich verschlechtert und es hat deshalb Anspruch auf Wiedergutmachung.

Angenommene Tatsachen

Beim Start einer Einheitsklasse sind zehn Boote in der Mitte der Linie beim Startsignal knapp über der Linie waren. Die Wettfahrtleitung signalisierte Einzelrückruf, indem sie Flagge X setzte und einen Schuss abgab. Allerdings geschah dies etwa 40 Sekunden nach dem Startsignal. Keines der Boote kehrte zurück und mehrere von ihnen beantragten Wiedergutmachung, nachdem sie feststellten, dass sie als OCS gewertet wurden.

Frage 1

Was bedeutet die Formulierung "unverzüglich setzen" in Regel 29.1?

Antwort 1

Keine exakte Zeitangabe kann dafür allgemeingültig gemacht werden, es bedeutet im Sinne dieser Regel aber eine sehr kurze Zeit. Die Wettfahrtleitung muss das Rückrufsignal innerhalb weniger Sekunden nach dem Startsignal geben. Vierzig Sekunden sind auf jeden Fall nicht mehr akzeptabel.

Frage 2

Kann ein Boot Wiedergutmachung bekommen, weil das Rückrufsignal nicht unverzüglich erfolgte, auch wenn sie nicht zum Start zurückgekehrt ist?

Antwort 2

Ja

Frage 3

Warum sollte einem Boot auf Grund des Fehlers der Wettfahrtleitung, unverzüglich das Rückrufsignal zu geben, Wiedergutmachung gewährt werden, wenn die Wettfahrtregeln sagen, dass ein Boot, das sein Rückrufsignal nicht erkennt, nicht davon befreit ist, ordnungsgemäß zu starten?

Antwort 3

Die Regeln sagen dies nicht. Regel 29.1 verpflichtet die Wettfahrtleitung unverzüglich für alle Boote das Signal zu geben, dass eines oder mehrere Boote beim Startsignal auf der Bahnseite der Linie sind. Regel 28.1 und falls gültig, Regel 30.1 verpflichten jedes Boot, auf die Vorstartseite der Startlinie zurückzukehren und dann zu starten. Dies setzt aber voraus, dass beide Signale, das

optische und das akustische gegeben wurden. Wenn das Rückrufsignal nicht gegeben wurde oder wie im vorliegenden Fall viel zu spät gegeben wurde, ist dies für ein Boot, das nicht bemerkt hatte, dass es etwas über der Startlinie war ein wesentlicher Nachteil, da es die Information, für die das Signal vorgesehen ist nicht nutzen kann um in Kombination mit seinen Beobachtungen bezüglich seiner Position zu den anderen Booten zum Zeitpunkt der Signalgebung zu entscheiden ob es auf die Vorstartseite umdrehen sollte oder nicht.

Frage 4

Wie kann ein Boot, das nicht ordnungsgemäß gestartet ist, Anspruch auf Wiedergutmachung nach Regel 62 mit der Begründung beantragen, dass es "ohne eigenes Verschulden" wesentlich benachteiligt wurde?

Antwort 4

Ein Boot, das keinen Grund hat zu glauben, dass es beim Startsignal über der Linie ist, hat das Recht anzunehmen, dass es richtig gestartet ist, solange nicht unverzüglich das Rückrufsignal zeigt, dass das Gegenteil der Fall sein kann. Wie Antwort 3 zeigt, kann ein Boot wesentlich benachteiligt werden, wenn die Wettfahrtleitung das Rückrufsignal zu spät gibt. Dieser Fehler ist ein eindeutiger Fehler der Wettfahrtleitung und nicht der des benachteiligten Bootes. (Case 31 diskutiert in einem ähnlichen Fall, was als Wiedergutmachung angemessen ist.)

USSA 1992/285

Case 80

Regel 60 Das Recht zu protestieren; das Recht Wiedergutmachung zu beantragen; Maßnahmen nach Regel 69

Regel 61.2 Protesterfordernisse: Inhalt des Protestes

Regel 62 Wiedergutmachung

Regel A5 Wertungen, die von der Wettfahrtleitung festgelegt werden

Eine Protestverhandlung oder eine Verhandlung über einen Wiedergutmachungsantrag müssen sich auf den behaupteten Vorfall, die behauptete Handlung oder Unterlassung beschränken. Obwohl ein Boot DNF gewertet werden kann, wenn es nicht entsprechend der Definition durchs Ziel geht, kann es nicht DNF gewertet werden, wenn es versäumt den Kurs richtig abzusegeln.

Zusammenfassung des Falles

Als Boot A die Ziellinie kreuzte, wurde es von der Wettfahrtleitung mit DNF gewertet, da diese der Meinung war, dass es eine Bahnmarke nicht auf der richtigen Seite gelassen hat und deshalb die Bahn nicht richtig abgesegelt ist. A beantragte Wiedergutmachung mit der Begründung, dass es nicht gewertet sei, obwohl es ordentlich durchs Ziel gegangen sei. Das Schiedsgericht wies den Antrag von A mit der Begründung ab, dass Regel 62.1(a) nicht anwendbar ist, weil A es versäumt habe, die Bahn abzusegeln und dass dieser Fehler von ihm, sein eigenes Verschulden war und nicht eine Handlung oder Unterlassung der Wettfahrtleitung. A ging in die Berufung.

Entscheidung

Der Berufung wird stattgegeben. Die Wettfahrtleitung machte einen Fehler, als sie A DNF wertete, obwohl dieses in Übereinstimmung mit der Definition durchs Ziel ging. Die Wettfahrtleitung hätte A nur dann als DNF werten dürfen, wenn dieses nicht korrekt durchs Ziel gegangen wäre (Siehe Regel A5). Da A die Ziellinie aus Richtung der letzten Bahnmarke kommend überquerte, sollte sein Zieldurchgang so aufgezeichnet werden, wie er erfolgte. Ein Grundprinzip des Protestverfahrens ist es, dass eine Protestverhandlung auf den speziellen "Vorfall" beschränkt sein muss, der im Protest erwähnt ist (siehe Regel 61.2(b)) oder auf den

eigens erwähnten Vorfall der eine "fehlerhafte Handlung oder Unterlassung" in einem Antrag auf Wiedergutmachung nach Regel 62.1(a) ist. Obwohl der Vorfall für den Antrag auf Wiedergutmachung das nicht richtige Wertes als DNF war, bezog sich das Schiedsgericht einen anderen Vorfall als es Überlegung darüber machte ob es die Bahn richtig abgesegelt hat oder nicht und deshalb gegen Regel 28.1 verstoßen hat. Da dieser Vorfall nicht der im Antrag auf Wiedergutmachung erwähnte Vorfall war, handelt das Schiedsgericht fehlerhaft. Wenn eine Wettfahrtleitung auf Grund ihrer Beobachtung der Meinung ist, dass ein Boot den Kurs nicht in Übereinstimmung mit Regel 28 abgesegelt hat, kann es, wie nach Regel 60.2(a) erlaubt gegen das Boot wegen Verletzung von Regel 28.1 protestieren. Im vorliegenden Fall hat die Wettfahrtleitung nicht gegen Boot A protestiert. Da gegen A wegen des Versäumnisses, die Bahn abzusegeln, nicht protestiert wurde, darf es für dieses Versäumnis nicht bestraft werden. Zusammenfassend zeigt der Sachverhalt, dass A ordnungsgemäß durchs Ziel gegangen ist. Deshalb hätte es nicht als DNF gewertet werden dürfen und hat damit nach Regel 62.1(a) Anspruch auf Wiedergutmachung auf Grund einer fehlerhaften Handlung der Wettfahrtleitung. Aus diesen Gründen wird die Entscheidung des Schiedsgerichts aufgehoben und A so in die Wertung genommen, wie es seiner Zieldurchgangszeit entspricht.

USSA 1993/289

Case 81

Regel 14 Berührung vermeiden

Regel 15 Wegerecht erlangen

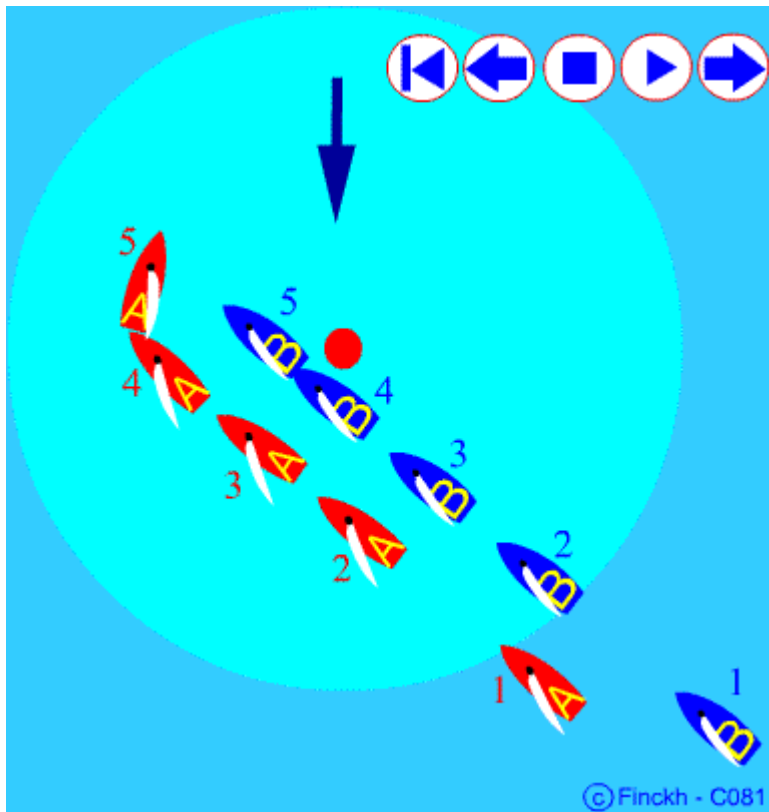
Regel 18.2(b) Bahnmarken-Raum; Bahnmarken-Raum geben

Regel 18.2 (c) Bahnmarken-Raum; Bahnmarken-Raum geben

Wenn ein Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum nach Regel 18.2(b) durch den Wind geht, hört Regel 18.2(b) auf zu gelten und es muss den geltenden Regeln von Abschnitt A entsprechen.

Zusammenfassung des Falles

Zwei Boote A und B fuhren am Wind mit Wind von Steuerbord auf eine steuerbord zu rundende Bahnmarke zu. A erreichte die Zone klar voraus und etwas in Lee von B und wendete auf einen Am-Wind-Kurs mit Wind von Backbord, um die Bahnmarke zu runden. B hatte immer noch Wind von Steuerbord und berührte A, das bereits Wind von Backbord hatte, ohne dass es Schaden gab. Beide Boote protestierten. Das Schiedsgericht entschied, dass wegen 18.1(b) Regel 18 nicht gilt, da kurz vor der Kollision beide Booten auf entgegen gesetztem Bug lagen und B noch wenden muss, um die Bahnmarke auf seinem richtigen Kurs zu passieren. Unter der Voraussetzung, dass Regel 18 nicht galt, disqualifizierte es A wegen Verstoßes gegen Regel 10. A ging in die Berufung.



Entscheidung

B war von Position 1 bis Position 4 klar achteraus von A. Da B klar achteraus war musste es sich von A nach Regel 12 frei halten. Auch galt von dem Zeitpunkt an, als A die Zone erreichte der zweite Satz von Regel 18.2(b) und verlangte von B, dass es A Bahnmarken-Raum gibt. B erfüllte diese Bedingungen. Kurz nach Position 5, als A durch den Wind ging, hörte 18.2(b) auf zu gelten (siehe Regel 18.2(c)). Zu diesem Zeitpunkt wurde B Wegerechtboot und A musste sich nach Regel 13 und später, nachdem A auf einen Amwindkurs abgefallen war nach Regel 10 frei halten. Regel 15 galt nicht, da B das Wegerecht durch die Wende von A erhalten hat. Es geht aus den Tatsachen nicht klar hervor, ob B ausweichen musste bevor A auf einen Amwindkurs abgefallen war oder erst danach. Es ist aber klar, dass B ausweichen musste um nicht mit B zusammenzustößen. Deshalb wird A wegen Verletzung von Regel 13 oder Regel 10 disqualifiziert. Da es für A möglich war, die Berührung zu vermeiden, verstieß es ebenfalls gegen Regel 14. Regel 14 galt auch für B, aber die Tatsachen machen eine Entscheidung nicht möglich, ob es für B vernünftigerweise möglich war, die Berührung zu vermeiden ab dem Zeitpunkt als klar wurde, dass sich A nicht frei hielt. Es ist aber nicht notwendig, dies zu entscheiden, da B Wegerecht hatte und die Berührung nicht zu einem Schaden oder einer Verletzung führte. Deshalb konnte B nicht nach Regel 14 bestraft werden (siehe Regel 14(b)). A's Berufung wird abgewiesen, es bleibt disqualifiziert und B wird nicht bestraft.

USSA 1993/290

Case 82

Regel 62.1(a) Wiedergutmachung
Definition Zieldurchgang

Liegt eine Ziellinie nahezu auf der Linie von der letzten Bahnmarke, so dass nicht entschieden werden kann, von welcher Seite sie in Übereinstimmung mit der Definition zu durchsegeln ist, so

können die Teilnehmer in irgend einer der beiden Richtungen durchsegeln und beide Zieldurchgangsrichtungen sollten anerkannt werden.

Zusammenfassung des Falles

Beim Zieldurchgang einer Wettfahrt durchsegelte A die Ziellinie von der Seite, von der es der Meinung war, dass es von der letzten Bahnmarke kommend richtig war, und ließ die Bahnmarke F an Steuerbord. Es zeichnete diese Zeit auf. Der Wettfahrtleiter zeichnete nicht auf, dass es durchs Ziel gegangen ist und machte kein akustisches Signal. Als es kein akustisches Signal hörte segelte A auf der in der Zeichnung dargestellten Spur und überquerte die Ziellinie indem es die Bahnmarke F an Backbord ließ. Es wurde abgehupt und als durchs Ziel gegangen aufgezeichnet. A beantragte Wiedergutmachung mit der Absicht, dass seine eigene Zeit beim ersten Kreuzen der Ziellinie als Zieleinlaufzeit zu nehmen sei. Das Schiedsgericht stellte fest, dass das Zielschiff hin und her schwojte, so dass die Ziellinie einmal auf der Lee- und einmal auf der Luvseite des Schiffes lag, meinte aber, dass der Wettfahrtleiter genau darauf achtete, dass der Zieleinlauf nur aus der jeweils richtigen Richtung erfolgte. Der Antrag auf Wiedergutmachung nach Regel 62.1(a) wurde abgelehnt und A ging in die Berufung.

Entscheidung

Der Berufung von A wird stattgegeben. Die Ziellinie so zu legen, dass die Boote nicht leicht entscheiden können, in welcher Richtung sie die Linie überqueren sollen ist eine fehlerhafte Handlung von Seiten der Wettfahrtleitung. Wenn ein Boot glaubhaft nicht erkennen kann, aus welcher Richtung es in Übereinstimmung mit der Definition durchs Ziel gehen muss, so kann es aus beiden Richtungen durchs Ziel gehen. A ist der Platz zu geben, der sich aus seiner notierten Zieldurchgangszeit ergibt, als es zum ersten Mal die Ziellinie durchquerte.

RYA 1992/1

Case 83

Regel 49.2 Position der Besatzung

Wiederholtes Segeltrimmen, bei dem der Körper außerhalb die Seereling kommt, ist nicht erlaubt.

Angenommene Tatsachen

Bei einer Wettfahrt mit 24-Fuß-Kielbooten, deren Klassenregeln Seerelinge vorschreiben, herrschten 15 Knoten Wind mit kurzen etwa drei Sekunden andauernden Böen und eine kurze Welle schiebt die Boote auf dem Raumbang. Der Spinnakermann von A steht auf dem Luv-Deck und hält die Spinnakerschot, die er kaum dicht holen kann. Seine Position ändert sich, um einen Wechsel des Bootstrimms und die Spannung auf der Schot auszugleichen. Während einiger Böen sieht man, dass er sich soweit zurücklehnt, dass ein Teil seines Körpers außerhalb der Seereling ist.

Fragen

1. Ist es richtig, die Worte "Mit irgendeinem Teil ihres Körpers .. befinden" in Regel 49.2 auf eine ruhige Stellung der Person zu beziehen?
2. Ist das Zurücklehnen gegen die Zugspannung einer Schot eine "notwendige Aufgabe" zum Beispiel zum Trimmen der Schot?
3. Kann die Dauer einer Bö unter diesen Umständen als "nur zeitweilig" angesehen werden?

Antworten

Aus Skizze 6 in Case 36 geht hervor, dass die Position des Crewmitglieds von A ein deutlicher Verstoß gegen Regel 49.2 ist. "Mit irgendeinem Teil ihres Körpers .. befinden" bedeutet nicht, dass der Körper der Person eine ruhige Stellung einnimmt, er beinhaltet ebenso eine bewusste Aktion von einiger Dauer.

Der Ausdruck "notwendige Aufgabe" in Regel 49.2 bedeutet, dass der Körper dann außerhalb der Seereling sein kann, wenn eine Aufgabe zu erfüllen ist, die innerhalb der Reling vernünftigerweise nicht gemacht werden kann. Die Verwendung des Wortes zeitweilig verlangt letztendlich, dass der Körper wieder nach innen kommen muss, sowie die Aufgabe erfüllt ist. Die Regel zielt klar daraufhin, eine sonst verbotene Handlung zu ermöglichen. Diese Erlaubnis geht aber nicht so weit, dass sie auch normales Segeltrimmen einschließt, auch dann nicht, wenn dies wesentlich effektiver wäre, wenn sich der Körper außerhalb der Reling befände. Regel 49.2 dient der Sicherheit der Mannschaft und es ist unvermeidbar, dass es zusätzlichen Vorteil verhindert, der durch weitere Optimierung der Gewichtsverteilung der Mannschaft entstehen würde. Die Aktionen des Spinnakermanns von A durch Hinauslehnen außerhalb der Seereling verstoßen gegen Regel 49.2.

RYA 1992/10

Case 84 gelöscht

Case 85

Regel 61.1 Protesterfordernisse; Benachrichtigung des Protestgegners

Regel 86.1(c) Regeländerungen

Definition Regel

Klassenvorschriften dürfen eine Wettfahrtregel nicht ändern, sofern dies nicht durch 86.1(c) erlaubt ist. Wenn eine Klassenregel versucht eine solche Regel zu ändern, dann ist diese Regel nicht zulässig und gilt nicht.

Zusammenfassung des Falles

Boote in der XYZ-Klasse haben eine Rumpflänge von 8 m. Regel 5 der XYZ-Klassenregel besagt:

Die Erfordernisse von Regel 61.1 eine Protestflagge zu setzen gelten nicht für die XYZ-Klasse, sofern dies nicht schriftlich ausdrücklich durch die Segelanweisungen der Wettfahrt oder Wettfahrtserie gefordert wird.

In einer Wettfahrt der XYZ-Klasse meldet Boot A einen Protest gegen die Boote B und C an und schrieb auf das Protestformular, dass es keine Protestflagge gesetzt hat, weil dies wegen ihrer Klassenvorschrift nicht erforderlich ist. Das Schiedsgericht verließ sich auf Klassenregel 5, erklärte den Protest für gültig, B erwiderte darauf, dass Klassenregel 5 nicht zulässig ist. Entgegen der Erwidern von B führte das Schiedsgericht eine Verhandlung durch und disqualifizierte B und C. B ging in die Berufung.

Entscheidung

B's Berufung wird stattgegeben. Punkt (d) der Definition Regeln macht klar, dass Klassenvorschriften bei einer Wettfahrt gelten. Klassenregeln dürfen nur die in Regel 86.1(c) aufgelisteten Regeln ändern. Regel 61 ist dort aber nicht aufgelistet und deshalb ist die Klassenvorschrift 5 die Regel 61 ändern will nicht zulässig und hat keine Gültigkeit. Die Segelanweisungen hätten Regel 61.1 ändern können, wie dies durch Regel 86.1(b) erlaubt wird, aber sie taten es nicht. Deshalb war der Protest nicht gültig und hätte abgewiesen werden müssen. Deshalb werden die Entscheidungen des Schiedsgerichts rückgängig gemacht und beide Boote in ihre Zieldurchgangsplätze wieder eingesetzt.

Ausweichmaßnahmen ergreifen zu müssen (Siehe Definition Freihalten). P3 verstieß gegen beide Regeln, Regel 10 und Regel 14.

Im Falle von S hatte diese das Recht, dass sich P3 von ihm freihält, aber es war auch durch Regel 14 verpflichtet, eine Berührung zu vermeiden, wenn dies vernünftigerweise möglich ist. Jedoch erlaubt der zweite Satz von Regel 14 S seinen Kurs zu segeln in der Erwartung, dass P3 sich wie verlangt freihält bis zu dem Zeitpunkt, wo klar wird, dass P3 das nicht tut. Im vorliegenden Fall zeigt die Skizze, dass P3 noch in großer Nähe von S hätte rechtzeitig abfallen und ausweichen können. Aus diesem Grund war der Zeitpunkt, als es klar wurde, dass P3 nicht auswich, so kurz vor der Kollision, dass es für S unmöglich war, die Berührung zu vermeiden. Deshalb verletzte S die Regel 14 nicht und die Disqualifikation wird rückgängig gemacht.

CYA 1994/105

Case 88

Regel 10 Wind von verschiedener Seite

Regel 14 Berührung vermeiden

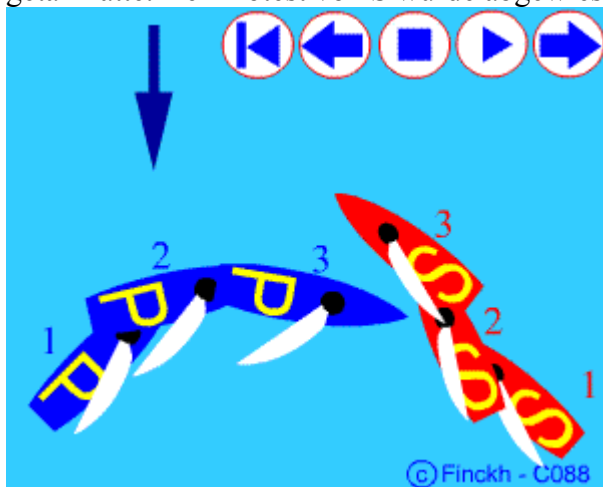
Definition Freihalten

Ein Boot kann eine Berührung vermieden aber sich trotzdem nicht freigehalten haben.

Zusammenfassung des Falles:

Zwei 7m-Kielboote S und P näherten sich einander auf einer Kreuzstrecke mit etwa gleicher Geschwindigkeit bei 12 bis 15 Knoten Wind und geringer Welle. S war leicht voraus. Als es etwa drei Bootslängen entfernt waren, rief S "Wind von Steuerbord" und wiederholte dies bei zwei Bootslängen Abstand. Aber P antwortete nicht und änderte nicht den Kurs. In der in der Skizze gezeichneten Position 1 änderten beide gleichzeitig den Kurs. S, in Befürchtung einer Kollision, luvte scharf an, um zu wenden und dadurch den Schaden oder die Verletzung zu minimieren, und P fiel scharf ab. Als S sah, dass P abfiel, fiel es ebenfalls ab. P legte das Ruder so weit wie möglich nach Backbord und passierte in zwei Fuß (0,6 m) Abstand hinter S. Es gab keine Berührung. S protestierte wegen Verletzung von Regel 10.

Das Schiedsgericht entschied, dass P nicht Regel 10 verletzt hat. Dann untersuchte es, ob S durch Luvten und das plötzliche Abfallen Regel 16.1 oder 16.2 verletzt hat. Es kam zu dem Schluss, dass S das nicht tat, nachdem es festgestellt hatte, dass dessen Kursänderung P nicht beeinflusste, das auch dann eine so starke Kursänderung hätte vornehmen müssen, wenn S nichts getan hätte. Der Protest von S wurde abgewiesen, S ging in die Berufung.



Entscheidung

Der Berufung wird stattgegeben. P wird wegen Verletzung von Regel 10 disqualifiziert.

Regel 10 verlangt von P, sich von S freizuhalten. Freihalten bedeutet mehr als Berührung vermeiden, sonst würde diese Regel solchen oder ähnlichen Wortlaut haben. Deshalb bedeutet die Vermeidung einer Kollision nicht notwendigerweise, dass sich P freigehalten hat. Die Definition Freihalten in Kombination mit den festgestellten Fakten legt fest, ob sich P regelkonform verhalten hat. In diesem Fall ist die Schlüsselfrage durch die Definition vorgegeben, ob S seinen Kurs segeln konnte, "ohne Ausweichmaßnahmen ergreifen zu müssen". Die folgenden Überlegungen führten zur Beschlussfindung und Entscheidung des Berufungsausschusses, dass P sich nicht frei gehalten hat und deshalb Regel 10 verletzt hat.

1. Die Kurse der Boote bei Beginn des Vorfalls: Sie waren auf Kollisionskurs, was bedeutet, dass zumindest eines der Boote den Kurs ändern muss.
2. Der Abstand der Boote, als beide ihren Kurs änderten: Hätte nach Position 1 kein Boot den Kurs geändert wäre der Bug von P in die Leeseite von S geschlagen, nachdem die Boote noch etwa zwei Drittel ihrer Bootslängen gefahren wären.
3. Die verbleibende Zeit bis zur Berührung: Als beide Boote den Kurs änderten, blieb nur mehr ganz wenig Zeit bis zu einer möglichen Kollision. Beispielsweise würde bei einer Geschwindigkeit von 5 Knoten eines dieser Boote zwei Drittel seiner Bootslänge in 1,9 Sekunden zurücklegen, bei 6 Knoten in 1,5 Sekunden.
4. Die Stärke der Kursänderung, die bei jedem Boot nötig ist, um eine Kollision zu vermeiden: Diese nimmt zu, je näher die Boote sind. Zum Zeitpunkt als P den Kurs änderte, war es nötig, das Steuer so hart wie möglich nach Backbord zu legen, damit es das Heck von S in einem Abstand von 0,6 m passiert. Zum selben Zeitpunkt wäre die Kursänderung, die S hätte machen müssen um P bei unverändertem Kurs auszuweichen, nahezu 90 Grad gewesen, da S hätte wenden müssen.
5. Die Zeit, die jedes Boot für die notwendige Kursänderung braucht: Dieser Faktor ist von vielen anderen Faktoren abhängig, dem Bootsgewicht und der Bootsgeschwindigkeit, der Unterwasserform des Rumpfes, der Größe des Ruders, den notwendigen Handgriffen zur Segelbedienung sowie Wind und Wellenbedingungen.

Als die Boote die Positionen 1 der Skizze erreichten, hielt sich P nicht mehr klar von S. Eine Kollision drohte beinahe unvermeidbar, was durch die Tatsache deutlich wird, dass P trotz hartem Ruderlegen nur 0,6 m am Heck von S passierte. In dieser Position hatte S nicht die Gewissheit, dass P seine Zurufe gehört hat oder sich vorbereitete, den Kurs zu ändern oder gar die Anwesenheit von S bemerkt hat. Auch ist P über den Punkt hinausgesegelt, an dem es hätte abfallen sollen, um die Zeit und den Weg zum Erreichen der Luvbahnmarke zu minimieren oder einen Kurs, der nach taktischen Gesichtspunkten sinnvoll gewählt wird. Aus all diesen Gründen war es S nicht möglich, einen Kurs zu segeln, ohne Ausweichmaßnahmen ergreifen zu müssen. S hatte völlig Recht, eine Kollision zu erwarten und zu beschließen, dass nur seine Handlung dies vermeiden kann. Die Frage, ob S die Regel 16.1 oder 16.2 verletzt hat oder nicht, ist irrelevant, da zum Zeitpunkt, als S den Kurs änderte, P bereits die Regel 10 verletzt hat, und S nun, wie von Regel 14 gefordert, den Kurs ändert, um eine Kollision zu vermeiden. Auch wenn die Fakten belegen würden, dass S Regel 16.1 oder 16.2 verletzt hätte, wäre es auf Grund von Regel 64.1(c) entlastet worden.

USSA 1996/305

Case 89

Regel 43.1 Kleidung und Ausrüstung der Teilnehmer

Ein Teilnehmer darf keinen Trinkbehälter tragen oder anderweitig an seiner Person befestigen.

Frage

Entscheidung

Boot A segelte in Übereinstimmung mit Regel 28.1. Nach dem Start ließ es jede Startbahnmarke an der vorgeschriebenen Seite. Dann segelte es wie gezeigt vollständig um die Startlinie herum. Die Schnur, die das Kielwasser darstellt, lässt straff gezogen jede Startbahnmarke auf der vorgeschriebenen Seite, wenn sie die Startlinie überquert. Regel 28.1 verbietet keine zusätzliche Wicklung um eine Bahnmarke, vorausgesetzt, die straff gezogene Schnur liegt an der vorgeschriebenen Seite jeder Bahnmarke. Berührt ein Boot beispielsweise eine zu rundende Bahnmarke, wenn es diese wie durch die Segelanweisungen vorgeschrieben steuerbord lässt, und es führt dann eine Strafdrehung im Uhrzeigersinn um die Bahnmarke herum aus, ist es in Einklang mit Regel 28.1. Ein anderes Beispiel ist wie es Boot A in diesem Fall verdeutlicht, wenn die "Schnur" eines Bootes eine Bahnmarke (in diesem Fall das Wettfahrtleitungsboot) an der vorgeschriebenen Seite lässt, verstößt es nicht gegen Regel 28.1, wenn ihr "Schnur" zusätzlich die Bahnmarke auf der nicht vorgeschriebenen Seite passiert.

Boot B verstieß gegen Regel 28.1. Nach dem Starten ließ es die Backbordbegrenzung an Backbord und die Steuerbordbegrenzung an Steuerbord. Später trieb es jedoch wieder hinter die Startlinie zurück und ließ dann die Steuerbordbegrenzung an Backbord. Wenn die Schnur, die ihr Kielwasser darstellt, straff gezogen wird, kreuzt diese nicht mehr die Startlinie und bleibt deshalb nicht an der Steuerbordbegrenzung auf der vorgeschriebenen Seite. Siehe hierzu auch Case 106 über einen ähnlichen Vorfall an der Ziellinie.

YCA 1196/3

Case 91

Regel 12 Wind von der gleichen Seite ohne Überlappung

Regel 14 Berührung vermeiden

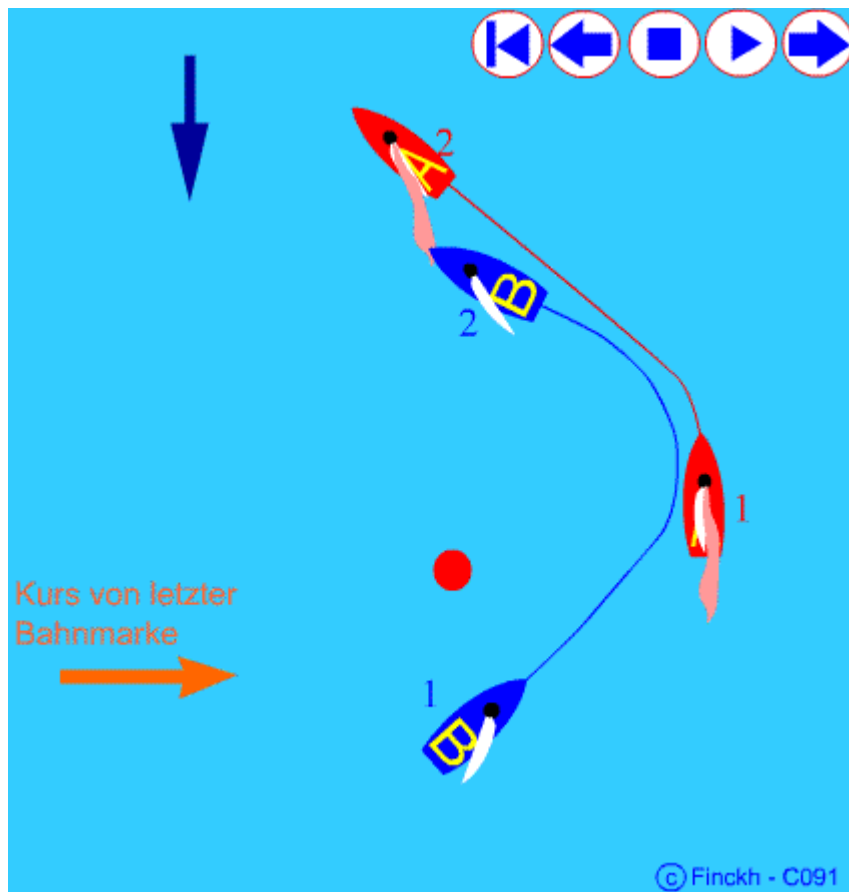
Definition Klar achteraus, klar voraus, überlappen

Definition Freihalten

Ein Boot, das verpflichtet ist sich freizuhalten, muss sich auch von der Ausrüstung eines anderen Bootes freihalten, die sich nicht in seiner normalen Lage befindet, wenn diese Ausrüstung so lange genug außerhalb ihrer normalen Lage ist, dass man dies sehen konnte.

Zusammenfassung des Falles

Die Boote A und B segelten Raum mit Wind von Backbord und näherten sich der Lee-Bahnmarke, die Backbord zu lassen war. B war klar achteraus von A. A's Spinnaker flog unkontrolliert vom Masttop während des ganzen Schenkels. Beide Boote wendeten um die Bahnmarke. Nachdem beide gewendet hatten, segelte B eine kurze Zeit am Wind, dann fiel es ab und ihr Rigg berührte A's Spinnaker, der immer noch vom Masttop wehte. A protestierte. Das Schiedsgericht disqualifizierte B wegen Verletzung von Regel 12, als sein Rigg A's Spinnaker berührte. B ging in die Berufung.



Entscheidung

Die Berührung kam durch B's Abfallen zustande. Zu Zeitpunkt der Berührung war A's Spinnaker nicht in seiner normalen Position und B's Bug achteraus von A's Rumpf und all seiner in normaler Lage befindlichen Ausrüstung. Deshalb bestand keine Überlappung (Siehe Definition Klar achteraus, Klar Voraus, Überlappen) und Regel 12 galt. Diese fordert von B sich von A's Rumpf, Ausrüstung und Mannschaft freizuhalten, einschließlich seines Spinnakers. B verletzte Regel 12, da es sich nicht frei hielt. Indem es auf A's Spinnaker zusegelte, nötigte es A Ausweichmaßnahmen zu ergreifen (siehe Definition Freihalten). B's Mannschaft konnte A's Spinnaker schon eine ganze Zeit lang vor der Berührung vom Masttop auswehen sehen, so dass sein Fehler, sich freizuhalten nicht dadurch entschuldigt wird, dass sich A's Spinnaker nicht in seiner normalen Lage befand.

Case 77 zeigt einen Fall, der ähnlich erscheint, aber wesentlich anders ist. Dort passierte B die Bahnmarke kurz hinter A und konnte nicht wissen, dass A die Kontrolle über seinen Spinnaker verlor. Von B konnte nicht erwartet werden, dass es voraussah, dass A's Spinnaker plötzlich 20 Fuß (6m) nachgezogen wird.

Im vorliegenden Fall verletzte B auch Regel 14, da es eine Berührung herbeiführte, die es hätte vermeiden können. A jedoch verletzte diese Regel nicht, da es für es nicht vernünftigerweise möglich war, die Berührung zu vermeiden. Auch wenn es möglich gewesen wäre, hätte es als Wegerechtboot nicht bestraft werden können, da es keinen Schaden gab. (Siehe Regel 14(b)). B wurde zu Recht wegen Verstoßes gegen 12 disqualifiziert. Es verletzte auch Regel 14. Seine Berufung wird abgewiesen.

Case 92

Regel 14 Berührung vermeiden

Regel 16.1 Kursänderung

Regel 16.2 Kursänderung

Ändert ein Wegerechtboot den Kurs, ist das ausweichpflichtige Boot nur verpflichtet, auf das zu reagieren, was das Wegerechtboot im Moment tut, aber nicht darauf, was das Wegerechtboot anschließend tun könnte.

Zusammenfassung des Falles

Auf einem Kreuzschenkel näherten sich bei einem Wind von 18 Knoten S und P einander mit Wind von entgegengesetzter Seite. P fiel ab, um S auszuweichen. S fiel ebenfalls ab, und P fuhr fort abzufallen, um hinter S zu passieren. S setzte ebenfalls das Abfallen fort, was zu einer weiteren Krängung nach Lee führte. Es gab eine Berührung zwischen den Masten und den Riggs der beiden Boote, und der Mast von P brach.

Das Schiedsgericht disqualifizierte S wegen Verstoßes gegen Regel 16, und S ging in die Berufung.



Entscheidung

Die Berufung wird abgewiesen. Die Entscheidung des Schiedsgerichts, S nach den Regeln 14, 16.1 und 16.2 zu disqualifizieren, wird bestätigt.

Anfangs fuhren die beiden Boote auf Kollisionskurs. P fiel ab um sich von S freizuhalten wie dies Regel 10 fordert. Der Sachverhalt und das Diagramm weisen nach, dass sich P von S hätte freihalten können indem es am Heck von S passiert hätte, wenn S seinen Kurs nicht fortlaufend geändert hätte. S fiel jedoch weiter ab und zwang P sofort noch weiter abzufallen um sich freizuhalten. Durch diese Kursänderung verstieß S gegen Regel 16.2.

S fuhr fort seinen Kurs zu ändern und dies mit zunehmender Drehgeschwindigkeit. Einige Zeit vor der Berührung konnte P nichts mehr in guter Seemannschaft tun, was es ihm ermöglicht hätte sich freizuhalten. Das fortgesetzte ändern des Kurses durch S war verstieß auch gegen Regel 16.1. S verstieß außerdem gegen Regel 14 und unterlag einer Bestrafung nach dieser Regel, da es als Wegerechtboot eine Berührung, die Schaden verursachte, nicht vermied.

S argumentierte, dass P hätte wenden oder halsen können, und behauptete, dass P dazu verpflichtet gewesen wäre. Dies ist ein Missverständnis der Verpflichtungen eines ausweichpflichtigen Bootes nach Regel 10 und den anderen Wegerechregeln. Ein Boot, das sich freihalten muss, ist nur verpflichtet, auf das zu reagieren, was das Wegerechtboot im Moment

oberhalb der Anliegeline um es L zu ermöglichen zwischen W und der Bahnmarke zu passieren. In Position 2 fiel L von einem Punkt direkt hinter W ab und war dabei eine Überlappung in Lee von W zu erreichen. Als die Überlappung begann, luvte L sofort und stieß gegen die Backbordseite von W. Die Boote segelten dann ohne einen weiteren Vorfall um die Bahnmarke. L protestierte gegen W, wurde aber selbst wegen Verstoßes gegen Regel 16.1 disqualifiziert. L ging in die Berufung.

Entscheidung

In Position 1 näherten sich die Boote der Bahnmarke mit Wind von entgegen gesetzter Seite. Als der erste Teil von W's Rumpf die Zone erreichte, konnte L die Bahnmarke anliegen und W unterlag Regel 13, das es durch den Wind gegangen war, aber noch nicht auf einen Amwind-Kurs abgefallen war. Deshalb begann Regel 18.3 von da an zu gelten. In ihrer Berufung argumentierte L, dass W gegen Regel 18.3(b) verstoßen hat. Diese Regel verlangt von L, dass es Bahnmarken-Raum gibt. Die festgestellten Tatsachen zeigen, dass W's Kurs weit genug oberhalb der Anliegeline war um es L zu ermöglichen direkt zur Bahnmarke zu fahren und dort auf seinem richtigen Kurs zu runden. Deshalb verstieß W nicht gegen Regel 18.3(b). In Position 2 hatte W Wegerecht gegenüber L auf Grund von Regel 12. Kurze Zeit später zwischen den Positionen 2 und 3 wurden die Boote überlappend und zu diesem Zeitpunkt erreichte L Wegerecht nach Regel 11 und Regel 15 verlangte von L, dass es Anfangs W Raum zum frei halten gibt. Regel 16.1 galt die ganze Zeit nach Herstellung der Überlappung. L's Luven, das direkt nach Herstellung der Überlappung erfolgte, beraubte W um den Raum zum frei halten. Sie konnte nichts in guter Seemannschaft tun um sich frei zu halten. Deshalb verstieß L gegen die Regeln 15 und 16.1. L wird nicht nach Regel 18.5 entlastet, da es zu dem Zeitpunkt als es gegen die Regel 15 und 16.1 verstieß es nicht im Bereich des Bahnmarken-Raum war, den ihm W gegeben hat. Auf Grund dieser Tatsache ist Regel 18.5 nicht anwendbar. Außerdem segelte es zur Marke und war nicht dabei zu runden, deshalb wäre eine Entlastung für einen Verstoß gegen Regel 15 und 16.1 auch dann nicht anwendbar, wenn es nur den Bahnmarken-Raum genommen hätte, den W im gegeben hat (siehe Regel 18.5(b)). Als L luvte verstieß W unvermeidbar gegen Regel 11, wird aber dafür nach Regel 64.1(c) wegen des Verstoßes von L gegen die Regel 15 und 16.1 entlastet. L wurde überlappendes Leeboot von klar achteraus innerhalb eines Abstands von 2 ihrer Rumpflängen zu W. Deshalb verbot Regel 17 L über seinen richtigen Kurs zu luvten. Das Schiedsgericht stellte keine Tatsachen fest ob L höher seinen richtigen Kurs gefahren ist oder nicht. Wenn es das getan hätte, hätte es gegen Regel 17 verstoßen. Es bringt aber nichts, die Fakten zu suchen um diese Frage zu lösen, da L nach Regel 15 und 16.1 disqualifiziert bleibt. Regel 14 wurde durch das Schiedsgericht nicht erörtert. W verletzte Regel 14 nicht, da es ihm nicht vernünftig möglich war, die Berührung zu vermeiden. Durch Verursachen der Berührung verstieß L gegen Regel 14 und würde einer Bestrafung unterliegen, falls es an den Booten einen Schaden oder eine Verletzung gegeben hätte. Da keine Fakten über einen Schaden oder eine Verletzung festgestellt wurden und L wegen Verstoßes gegen Regel 15 und 16.1 disqualifiziert wurde, ist diese Frage ohne Belang.

Aus den oben genannten Gründen wird L's Berufung zurückgewiesen.

USSA 1998/76

Case 94 gelöscht

Case 95

Regel 18.2(b) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben

Regel 18.2(c) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben

Regel 18.3(b) Bahnmarken-Raum: Wenden bei Annäherung an eine Bahnmarke

Regel 64.1(c) Entscheidungen: Strafen und Entlastung

18.3(b) Bahnmarkenraum geben. Nachdem Jagga vor Freebird passiert hatte, hatte Freebird Wegerecht zuerst nach Regel 10, dann nach Regel 13 und zum Schluß nach Regel 11. Deshalb hatte Jagga zu keinem Zeitpunkt Schutz durch Regel 15. Regel 11 und die Definition "Frei halten" verlangten von Jagga so zu segeln, dass Freebird seinen Kurs segeln konnte ohne Ausweichmaßnahmen ergreifen zu müssen. Die Tatsache, dass durch das Luven von Jagga Freebird seinen Kurs ändern musste um eine Berührung zu vermeiden ist der Beweis, dass sich Jagga nicht frei gehalten hat und nicht den nach Regel 18.3(b) geforderten Bahnmarken-Raum gegeben hat. Das Schiedsgericht hat Jagga zu Recht nach Regel 18.3(b) disqualifiziert, aber Jagga verletzte auch Regel 11. Freebird verletzte Regel 31 als es die Bahnmarke berührte, wird aber davon nach Regel 64.1(c) entlastet. Jaggas Berufung wird zurückgewiesen.

RYA 2000/4

Case 96

Regel 30.3 Start Strafen: Schwarze Flaggen Regel

Wenn ein Boot nach einem allgemeinen Rückruf sieht, dass seine Segelnummer als Verletzer der Regel 30.3 von der Wettfahrtleitung ausgehängt wurde und es der Meinung ist, dass die Wettfahrtleitung einen Fehler gemacht hat, besteht ihre einzige Möglichkeit darin, nicht zu starten und anschließend Antrag auf Wiedergutmachung einzureichen. Wenn ein Boot die Regel im ersten Satz von Regel 30.3 verletzt hat, hat sie keinen Anspruch auf Wiedergutmachung, wenn die Wettfahrtleitung einen Vorgehensfehler gemacht hat, der nicht in Zusammenhang mit ihrem Regelverstoß steht.

Angenommene Tatsachen

Die Wettfahrtleitung setzte die Schwarze Flagge als Vorbereitungssignal für den Start einer Klasse. Boot A wurde im Dreieck aus Startlinie und erster Bahnmarke während der letzten Minute vor seinem Startsignal erkannt. Nach dem Startsignal signalisierte die Wettfahrtleitung einen allgemeinen Rückruf. Die Wettfahrtleitung disqualifizierte Boot A ohne eine Verhandlung wegen Verstoßes gegen Regel 30.3.

Frage 1

Wenn ein Boot der Meinung ist dass es bei einem allgemeinen Rückruf nicht Regel 30.3 verletzt hat, aber angezeigt wird, kann es dann beim Wiederholungsstart teilnehmen und Wiedergutmachung verlangen.

Antwort 1

Regel 30.3 verlangt eindeutig, dass es nicht bei einem Wiederholungsstart teilnehmen darf und legt fest, dass seine Disqualifikation zu einer nicht streichbaren Disqualifikation wird, wenn es das trotzdem tut. Ihre einzige Möglichkeit besteht darin, Wiedergutmachung zu verlangen, die dann normalerweise auf Grundlage der Ergebnisse der anderen Wettfahrten zu berechnen ist.

Zusätzliche angenommene Tatsachen zu Frage 2d

Die Wettfahrtleitung versäumt es A's Nummer vor dem nächsten Ankündigungssignal anzuzeigen und A segelt in der Wettfahrt als sie erneut gestartet wird.

Frage 2

Hat A Anrecht auf seine Zieldurchgangsposition?

Antwort 2

Nein. Das Boot sollte disqualifiziert werden, wie es durch den zweiten Satz der Regel 30.3 verlangt wird. Wenn jedoch die Wettfahrtleitung den Fehler machte und seine Segelnummer nicht zwischen dem Allgemeinen Rückruf und dem nächsten Ankündigungssignal angezeigt hat, sollte es DSQ und nicht DNE (Nicht streichbare Disqualifikation nach Regel 90.3(b)) gewertet werden. Verlangt sie Wiedergutmachung mit der Forderung in ihrer Zielplatzierung gewertet zu werden, weil die Wettfahrtleitung ihre Segelnummer irrtümlicherweise nicht gezeigt hat, sollte dieser Antrag abgewiesen werden. Das nicht anzeigen der Segelnummer ist zwar ein Fehler der Wettfahrtleitung, aber diese Unterlassung hat nicht ihre Zielplatzierung verändert, sondern diese wurde durch ihre Anwesenheit auf der Kursseite der Startlinie in der letzten Minute vor dem Start bewirkt. Wenn es jedoch als DNE gewertet wurde, sollte es Wiedergutmachung in der Form bekommen, dass seine Wertung in DSQ geändert wird.

RYA 2000/1

Case 97

Regel 50.3 Verwendung von Auslegern

Eine Spreizstange, die am Spinnakerachterholer befestigt ist, ist kein Ausleger.

Frage

Ist eine Spreizstange (eine Stange, welche die Leine nach außen drückt, die die vor- und achterliche Position des Spinnakerbaums kontrolliert) ein Ausleger?

Antwort

Nein, wenn ein Spinnakerbaum gesetzt ist, ist die Leine, die die vor- und achterliche Position dieses Baums kontrolliert ein Achterholer und keine Schot. Eine Spreizstange die am Spinnakerachterholer Druck nach außen ausübt ist kein Ausleger, wie er in Regel 50.3(a) beschrieben wird - als ein Beschlag oder eine Ausrüstung, der Druck nach außen auf eine Schot oder ein Segel ausübt.

RYA 2000/2

Case 98

Rule3(a), Anerkennung der Regeln

Rule 63.7, Widerspruch zwischen Ausschreibung und Segelanweisungen

Rule 85, Verbindlichkeit der Regeln

Rule 87, Änderungen der Klassenvorschriften

Rule 88.2, Vorschriften des Nationalen Verbandes

Regel J1.1(2) Ausschreibung Inhalt

Regel J1.2(9) Ausschreibung Inhalt

Regel J2.1(1) Segelanweisungen Inhalt

Regel J2.2(6) Segelanweisungen Inhalt

Definitionen Regel

Die Regeln die in der Definition Regel aufgelistet sind, gelten für alle Wettfahrten, die unter den Wettfahrtregeln Segeln abgehalten werden, egal ob die Ausschreibung oder die Segelanweisungen ausdrücklich ihre Gültigkeit festlegen oder nicht. Eine Segelanweisung kann jedoch, sofern sie die Vorgaben von Regel 88.2 einhält einige oder alle Vorschriften des Nationalen Verbandes ändern oder für ungültig erklären. Generell können weder die Ausschreibung noch die Segelanweisungen die Klassenregeln ändern. Wenn ein Boot nach einem Handicap- oder Ausgleichsystem segelt, gelten die Regeln dieses Systems und einige oder

alle Klassenregeln der Klasse können ebenfalls gelten. Wenn sich Ausschreibung und Segelanweisungen widersprechen, hat keine Vorrang.

Angenommene Tatsachen

Die Ausschreibung und die Segelanweisung für die Frühjahrs-Auftakt-Regatta legten fest, dass die Wettfahrtregeln Segeln gelten, machten aber keinen Bezug auf die Vorschriften des Nationalen Verbandes, die Klassenbestimmungen, die Ausschreibung oder irgend ein anderes Dokument oder eine Regel. Es waren Starts vorgesehen für eine Klasse, die nach einem Ausgleichssystem gewertet wurden und für zwei Einheitsklassen. Buttercup, eine J/24 segelte in der Klasse nach Ausgleichssystem und es gab gegen es einen Protest wegen Verstoßes gegen eine J/24-Klassen-Regel.

Frage 1

Gilt eines der Folgenden?

- (1) Die Vorschriften des nationalen Verbandes
- (2) Die Klassenvorschriften
- (3) Die Ausschreibung
- (4) Die Segelanweisungen
- (5) Andere Dokumente, die für die Veranstaltung von Bedeutung sind.

Antwort 1

Regel J1.1(2) und J2.1(1) verlangen, dass sowohl die Ausschreibung als auch die Segelanweisungen den Teilnehmer informieren, dass die Wettfahrten den Regeln unterliegen wie sie in der Definition Regeln der Wettfahrtregeln Segeln definiert sind. Wann immer die Ausschreibung oder die Segelanweisungen festlegen, dass eine Wettfahrt nach den Regeln der Wettfahrtregeln Segeln durchgeführt wird, gelten die Vorschriften des nationalen Verbandes, die Klassenvorschriften, die Ausschreibung und die Segelanweisungen, da sie alle als geltende Regeln definiert sind. Alle anderen Dokumente, die die Veranstaltung regeln, müssen in der Ausschreibung und den Segelanweisungen aufgelistet sein (Siehe Regel J1.1(3) und J2.1(2)). Im vorliegenden Fall entsprachen die Ausschreibung und die Segelanweisung der Frühjahrs-Auftakt-Regatta nicht den Regeln J1.1(3) und J2.1(2). Sie legten lediglich fest, dass die Wettfahrtregeln Segeln gelten. Trotzdem gelten all die Dokumente 1, 2, 3 und 4. Der Grund für diese Entscheidung wird im nächsten Absatz erläutert.

Wenn ein Begriff in den Wettfahrtregeln Kursiv geschrieben ist, wird dieser Begriff in dem Sinne verwendet, wie er in den Definitionen festgelegt ist (Siehe Begriffsbestimmungen in der Einleitung). Regel 3(a) in der "Regeln" kursiv geschrieben ist, macht klar, dass durch Teilnahme an der Wettfahrt jeder Teilnehmer und jeder Bootseigner anerkennt, dass er sich den Wettfahrtregeln und den Regeln, wie sie in der Definition Regeln aufgelistet sind unterwirft. Diese Liste beinhaltet die die Dokumente 1, 2, 3 und 4. Regel 85, in der "Regeln" ebenfalls kursiv geschrieben ist, fügt hinzu, dass die Regeln all dieser Dokument ebenso für den Veranstalter, die Wettfahrtleitung und das Schiedsgericht gelten, während sie die Wettfahrt durchführen oder in ihr als Schiedsrichter tätig sind. Eine Regel, die in einem der ersten vier Dokumente aufgelistet ist, kann geändert werden, wenn das Vorgehen zu solch einer Änderung, wie es in den Wettfahrtregeln beschrieben ist, befolgt wird. (Es ist zu beachten, dass unter Begriffsbestimmungen in der Einleitung die Aussage gemacht wird, dass ein Zusatz, eine Löschung von Teilen oder von einer ganzen Regel eine "Änderung" der Regel ist) Eine Segelanweisung kann eine Vorschrift ändern oder festlegen, dass eine oder alle Vorschriften nicht gelten, vorausgesetzt der Nationale Verband hat solche Änderungen nicht durch eine Ergänzung zu Regel 88.2 eingeschränkt. Hat die Segelanweisung keine solchen Einschränkungen gemacht, gelten alle diese Vorschriften. Beachten Sie Antwort 3 für die Bedingungen unter denen Klassenvorschriften geändert werden können. Regel 89.2(a) und

90.2(c) behandeln die Vorgehensweisen für Änderungen bezüglich Ausschreibung und Segelanweisungen.

Frage 2

Kann eine Vorschrift oder eine Regel durch die Ausschreibung oder die Segelanweisungen geändert werden?

Antwort 2

Ja, vorausgesetzt es wird das in den Wettfahrtregeln für solche Änderungen festgelegte Vorgehen beachtet. (Es ist zu beachten, dass unter Begriffsbestimmungen in der Einleitung die Aussage gemacht wird, dass ein Zusatz, eine Löschung von Teilen oder von einer ganzen Regel eine "Änderung" der Regel ist) Eine Segelanweisung kann eine Vorschrift ändern oder festlegen, dass eine oder alle Vorschriften nicht gelten, vorausgesetzt der Nationale Verband hat solche Änderungen nicht durch eine Ergänzung zu Regel 88.2 eingeschränkt. Hat die Segelanweisung keine solchen Einschränkungen gemacht, gelten alle diese Vorschriften. Regel 89.2(a) und 90.2(c) behandeln die Vorgehensweisen für Änderungen bezüglich Ausschreibung und Segelanweisungen.

Frage 3

Kann eine Klassenregel geändert werden?

Antwort 3

Nein, es sei denn die Klassenregeln erlauben eine solche Änderung oder es liegt eine schriftliche Erlaubnis der Klassenvereinigung für diese Änderung vor und ist am offiziellen Brett für Bekanntmachungen ausgehängt (Siehe Regel 87). Regel J2.2(6) verlangt, dass die Segelanweisungen die Teilnehmer über allen Änderungen der Klassenvorschriften nach Regel 87 informieren. Regel J1.2(9) verlangt, dass eine solche Änderung der Klassenregeln ebenfalls in der Ausschreibung steht, falls diese Information bei der Entscheidung ob man an der Veranstaltung teilnimmt oder nicht dem Teilnehmer hilft oder falls es notwendig ist, dass die Teilnehmer diese Information benötigen bevor die Segelanweisungen erhältlich sind. Die einzige Aufgabe der Regeln J1.2(8) und J2.2(7) ist es, zu verlangen, dass die Teilnehmer über erlaubte Änderungen der Klassen-Regeln informiert werden. Die Wettfahrtregeln erlauben es einem Veranstalter oder der Wettfahrtleitung nicht, die Klassenbestimmungen zu ändern. Wenn jedoch eine Klasse zugestimmt hat, einem Veranstalter oder einer Wettfahrtleitung das Ändern einer Klassenregel zu erlauben, dann können die Segelanweisungen diese Regel ändern, vorausgesetzt diese Änderung wird in der Ausschreibung und den Segelanweisungen bekannt gegeben, wie dies in den Regeln J1.2(9) und J2.2(7) vorgesehen ist. Die Regeln für das Handicap-System gelten für Buttercup (siehe Punkt (d) in der Definition Regeln). Wenn ihr Handicap ausdrücklich auf der Annahme basiert, dass sie in Übereinstimmung mit einigen bzw. allen J/24-Klassen-Regeln an der Wettfahrt teilnimmt, gelten diese J/24-Klassen-Regeln bzw. alle J/24-Klassen-Regeln. Wenn jedoch das Handicap von Buttercup nicht auf einer solchen Annahme beruht, gelten keine der J/24-Klassen-Regeln für es.

Frage 4

Buttercup eine J/24 nimmt an der Regatta nach Handicap-System statt. Gelten für es die J/24 Klassenvorschriften oder die Vorschriften des Handicap-Systems?

Antwort 4

Die Regeln für das Handicap-System gelten für Buttercup (siehe Punkt (d) in der Definition Regeln). Wenn ihr Handicap ausdrücklich auf der Annahme basiert, dass sie in Übereinstimmung mit einigen bzw. allen J/24-Klassen-Regeln an der Wettfahrt teilnimmt, gelten

diese J/24-Klassen-Regeln bzw. alle J/24-Klassen-Regeln. Wenn jedoch das Handicap von Buttercup nicht auf einer solchen Annahme beruht, gelten keine der J/24-Klassen-Regeln für es.

Frage 5

Was hat Vorrang, wenn sich eine Regel der Ausschreibung und eine der Segelanweisungen widersprechen? Kann der Konflikt gelöst werden?

Antwort 4

Keins von beiden. Regel 63.7 regelt einen solchen Protest oder Antrag auf Wiedergutmachung der sich aus einem solchen Konflikt ergibt. Sie verlangt vom Schiedsgericht, dass es die Regel anwendet, die es als die für alle davon betroffenen Boote für die fairste hält. Wenn ein solcher Konflikt außerhalb eines Protestes oder eines Antrags auf Wiedergutmachung erkannt wird, kann der Konflikt beseitigt werden, indem man entweder die Ausschreibung (wie in Regel 89.2(a) erlaubt) oder die Segelanweisungen (wie in Regel 90.2(c) erlaubt) ändert.

USSA 2000/80

Case 99

Regel 10 Mit Wind von entgegen gesetzter Seite

Regel 14 Berührung vermeiden

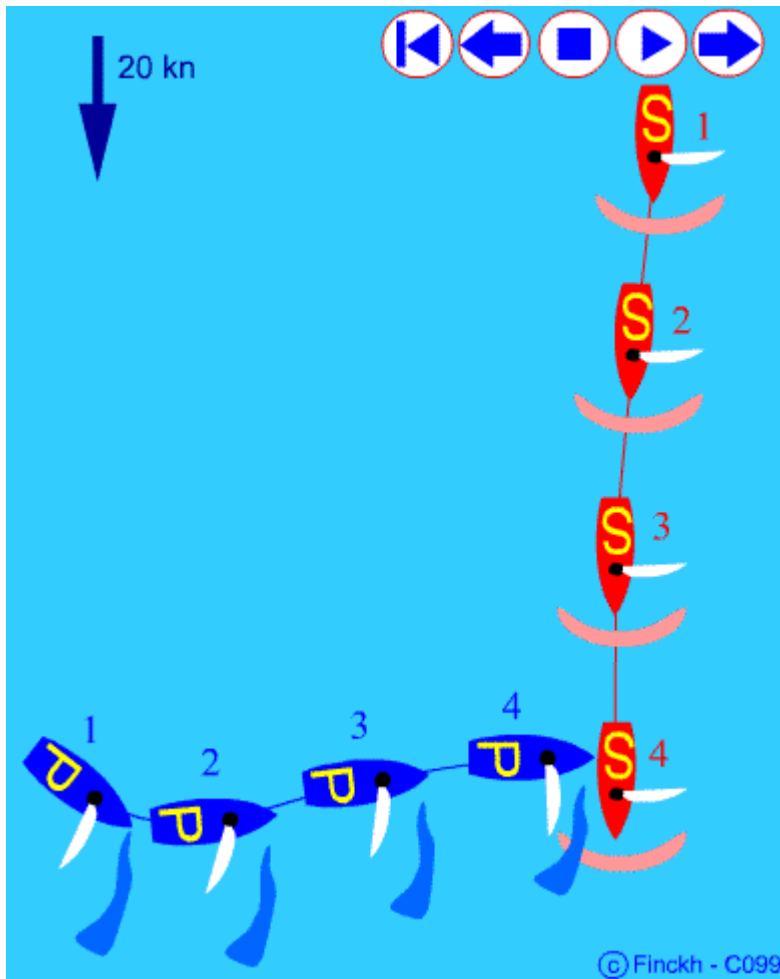
Regel 44.1 Strafen zum Zeitpunkt eines Vorfalls: Annahme einer Strafe

Regel 64.1(b) Entscheidungen: Strafen und Entlastung

Die Tatsache, dass ein Boot, das sich freihalten muss, außer Kontrolle ist, entlastet es nicht von einem Verstoß gegen eine Regel von Teil 2. Wenn ein Boot mit Wegerecht durch Regel 14 verpflichtet wird, "Eine Berührung zu vermeiden .. wenn dies vernünftigerweise möglich ist" und seine einzige Möglichkeit, dies zu tun in einer Chaos-Halse(engl. crash-gybe) besteht, so ist es kein Verstoß von Regel 14, wenn es diese Chaos-Halse nicht durchführt. Wenn ein Boot aufgibt, wie dies in Regel 44.1(b) gefordert ist, egal ob dies freiwillig oder notwendigerweise geschah, kann es nicht darüber hinaus bestraft werden.

Zusammenfassung des Falles

Mumm 30s segelten bei schweren Bedingungen in der Wettfahrt. Boot S segelt vor Wind mit 10-14 Knoten. Bevor Boot P Position 1 erreichte, war es aus dem Ruder gelaufen und außer Kontrolle. P traf S mittschiffs und es gab erheblichen Schaden. Beide Boote gaben auf. S protestierte gegen P. Das Schiedsgericht stellt fest, dass S nur geringfügige Kursänderungen vornahm, als die Boote sich nahe kamen. Doch dies wurde durchkreuzt durch die ungleichmäßige Bewegung von P, das immer noch außer Kontrolle war. Als klar war, dass P sich nicht frei hielt, hätte S sich nur durch eine Chaos-Halse von P freihalten können, was mit dem Risiko von erheblichem Schaden bei S verbunden war. Das Schiedsgericht disqualifizierte beide Boote – P wegen Verstoßes gegen Regel 10 und S wegen Verstoßes gegen Regel 14, mit der Begründung, dass S die Probleme, die P hatte hätte erkennen müssen und deshalb wesentlich früher entscheidende Ausweichmanöver hätte machen müssen. Es legte seine Entscheidung dem nationalen Berufungsgericht zur Bestätigung oder Korrektur vor.



Entscheidung

Die Entscheidungen des Schiedsgerichts werden aufgehoben. Beide Boote werden als DNF gewertet. Natürlich hat P gegen Regel 10 verstoßen. Keine Regel entlastet es auch wenn es außer Kontrolle war. P hat gegen Regel 10 verstoßen und dabei ernsthaften Schaden verursacht. Regel 10 ist eine Regel von Teil 2 und Regel 44.1 erlaubt ihm, eine Strafe anzunehmen. Da P ernsthaften Schaden verursachte war bestand die angemessene Strafe im aufgeben der Wettfahrt (Siehe Regel 44.1(b)). Es gab auf (dabei spielt es keine Rolle ob es dies freiwillig oder notgedrungen getan hat) und war deshalb von einer Disqualifikation befreit (Siehe Regel 64.1(b)). Ihre Disqualifikation ist zurückzunehmen und es ist als DNF zu werten.

Kommen wir zu S. Regel 14 legt spezielle Bedingungen im Falle des Wegerecht-Bootes fest. Erstens kann es nur bestraft werden, wenn eine Berührung mit Schaden oder Verletzung stattgefunden hat. Dies wird nicht bezweifelt.

Zweitens war sie nicht verpflichtet eine Berührung zu vermeiden, bis zu dem Zeitpunkt, wo klar war, dass P sich nicht freihält. Erst ab diesem Zeitpunkt fordert Regel 14 Ausweichmaßnahmen, wenn diese vernünftigerweise möglich sind. Das Schiedsgericht stellte fest, dass zu dem Zeitpunkt als es für S klar wurde, dass P sich nicht freihält, die einzige mögliche Ausweichmaßnahme eine Chaos-Halse war, bei der S ernsthaften Schaden bei sich riskiert hätte. Dies ist gleichbedeutend damit, dass es für S nicht vernünftig möglich war eine Berührung zu vermeiden. Deshalb verstieß S nicht gegen Regel 14. Seine Disqualifikation ist aufzuheben und es ist als DNF zu werten.

Abschließend sollte das Schiedsgericht beachten, dass es in Anbetracht der geänderten Entscheidung durch Regel 60.3(b) ermächtigt ist, eine Verhandlung einzuberufen und Boot S nach Regel 62.1(b) Wiedergutmachung zugestehen kann.

RYA 2001/7

Case 100

Regel 41 Hilfe von außen

Wenn ein Boot anfragt und taktische Hilfen für die Wettfahrt erhält, erhält es Hilfe von außen auch dann wenn es diese auf einem öffentlichen Funkkanal erhalten hat.

Zusammenfassung des Falles

Drei große Boote waren dabei eine Bahnmarke in der Nähe von küstennahen Felsen zu runden und dann in einem Strom von 6 Knoten zu segeln. Es war leichter Wind. Boot A funkte zu Boot B, das mit den Gegebenheiten besser vertraut war und fragte ob es sicher sei in der Nähe der Bahnmarke zu ankern. Boot B antwortete, dass es nicht sicher sei zu ankern. Boot C protestierte gegen beide Boote wegen Verstoßes gegen Regel 41, da es sich um taktische Belange handele, wie die Boje zu runden und wie der nächste Schenkel zu segeln ist. Das Schiedsgericht wies den Protest gegen B ab und disqualifizierte A wegen erhaltener Hilfe von Außen. Es erläuterte, dass A nicht in Gefahr war, da es zu jedem Zeitpunkt vollständig sicher von der Bahnmarke hätte weg segeln oder motoren können. Der einzige Grund um an der Bahnmarke zu ankern war es, dem Gegenstrom zu widerstehen und die Wettfahrt zu gewinnen. Boot A ging in die Berufung mit der Begründung, dass es nicht der Meinung ist, dass es Hilfe von außen ist, wenn es über eine offizielle Funkfrequenz einen Rat erhält und dass der nationale Verband keine Disqualifikation wegen erhaltener Hinweise zur Sicherheit gut heißen sollte.

Entscheidung

A's Berufung wird zurückgewiesen. Boot A fragte um Hilfe aus taktischen Gründen für die Wettfahrt an und erhielt diese. Es ist nicht relevant, dass A's Frage und die Information, die es als Antwort erhielt über einen öffentlichen Funkkanal gegeben wurden. Die Hilfe, die A erhielt ist nicht durch die Ausnahmen von Regel 41 abgedeckt, speziell auch nicht durch Regel 41(d), da es die Information selbst eingab. Deshalb verstieß A gegen Regel 41. Auch wenn es Hilfe benötigt hätte, da es in Gefahr war, wäre das Empfangen solcher Hilfe ein Verstoß gegen Regel 41.

RYA 2001/4

Case 101

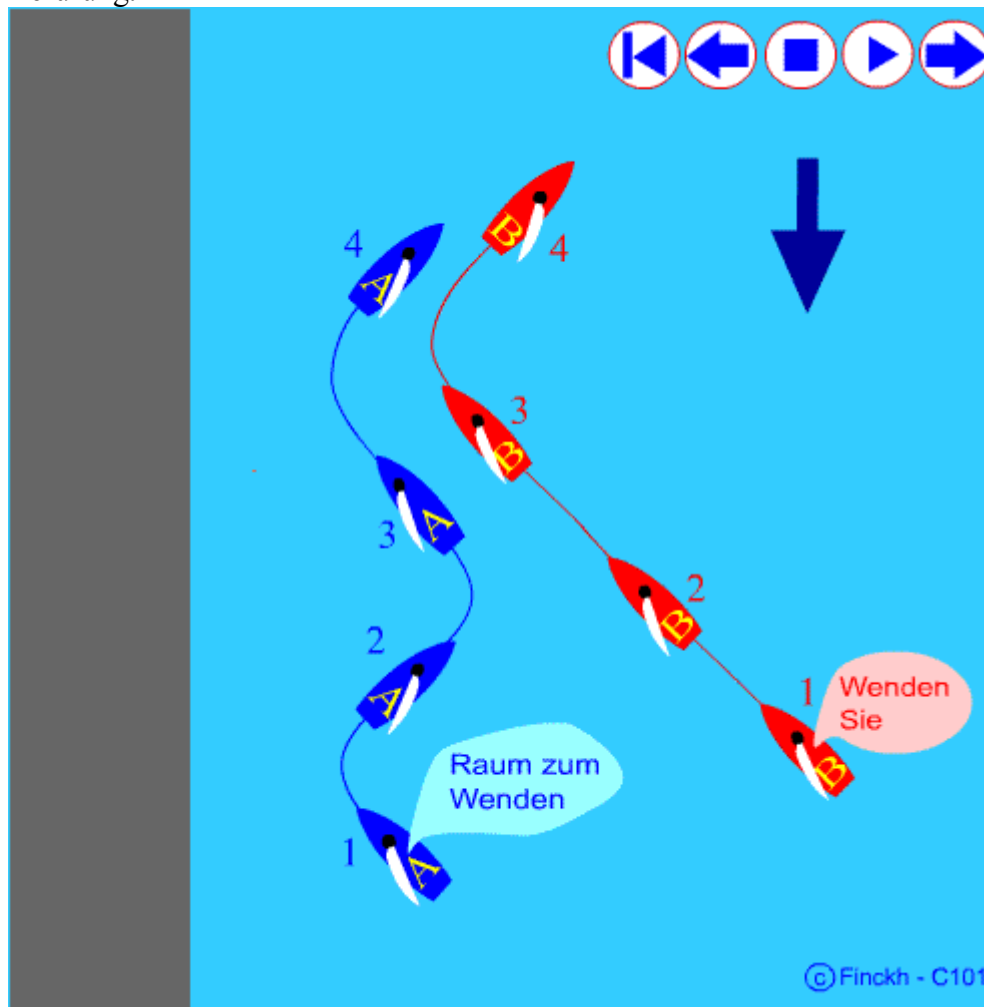
Regel 20.1(b) Raum zum Wenden an einem Hindernis

Wenn sich ein Amwind segelndes Boot einem Hindernis nähert und "Raum zum Wenden verlangt" und das angerufene Boot antwortet "Wenden Sie" und wenn dann das rufende Boot wendet und danach in der Lage ist, sich in guter Seemannschaft freizuhalten, dann hat das angerufene Boot den erforderlichen Raum gegeben.

Zusammenfassung des Falles

A und B waren Internationale Drachen. A näherte sich der Küste auf Amwindkurs mit Wind von Steuerbord klar voraus in Lee von B. A verlangte durch Zuruf "Raum zum Wenden" und B antwortete: "Wenden Sie". A wendete und B hielt seinen Kurs. A war dann auf Kollisionskurs mit B und wendete erneut. Nach seiner zweiten Wende überlappte A in Lee von B. Kurz darauf wendete B und A tat dasselbe. A protestierte gegen B, da dies nicht den erforderlichen Raum nach Regel 20.1(b) gegeben hat. Das Schiedsgericht entschied, dass es B versäumt hat A den Raum zum Wenden und sich frei zu halten zu geben und disqualifizierte B, in dem es der

Meinung war, dass es B versäumt hat, sich von A nach dessen Wende freizuhalten. B ging in die Berufung.



Entscheidung

Der Berufung von B wird stattgegeben und es wird wieder eingesetzt. Die Handlung von A zeigt, dass es Raum zum Wenden und zum Freihalten von B hatte. B hat deshalb die Verpflichtungen von Regel 20.1(b) erfüllt. Es ist wichtig zwischen der Anforderung "sich frei zu halten" und der Anforderung "Raum zu geben" zu unterscheiden. Wenn ein Wegerecht-Boot einem anderen Boot den Raum für ein Manöver geben muss, wechselt das Wegerecht nicht auf das andere Boot. Nachdem A auf Wind von Backbord gewendet hat, war B nicht verpflichtet sich frei zu halten, wie das Schiedsgericht offenbar angenommen hat, sondern A war nach Regel 10 verpflichtet sich von B frei zu halten. B war nur nach Regel 20.1(b) verpflichtet A den Raum für eine Wende und zum Ausweichen zu geben und dies tat B.

RYA 2001/11

Case 102

Regel 62.2 Wiedergutmachung

Wenn ein Boot Wiedergutmachung für einen Vorfall in der Wettfahrt beantragt, der seine Wertung in einer Wettfahrt und in einer Serie betrifft, ist die Frist zur Einreichung dieses Antrags die Protestfrist der Wettfahrt und nicht die Protestfrist, die auf dem Aushang des Gesamtergebnisses basiert.

Zusammenfassung des Falles

Scruples verlangte Wiedergutmachung am Ende einer aus acht Wettfahrten bestehenden Serie für einen Vorfall in der 5. Wettfahrt, die drei Wochen vorher ausgesegelt wurde. Das Schiedsgericht erklärte den Antrag als ungültig, da er erst nach Ablauf der Protestzeit eingegangen sei. Scruples ging mit der Begründung in die Berufung, dass es noch nicht das Ende der Wettfahrtserie gewesen ist und der Aushang der Ergebnisse der Grund dafür war, dass sie bemerkte, dass ihre Wertung in der fünften Wettfahrt ihre Endwertung beeinflusst hat. Deshalb ergebe sich die Frist für die Einreichung des Antrags auf Wiedergutmachung erst nach dem Ende der Serie aus dem Zeitpunkt des Aushangs der Ergebnisse.

Entscheidung

Scruples Berufung wird abgewiesen. Ihr Antrag auf Wiedergutmachung war nicht gültig. Der Vorfall, der ihre Wertung beeinflusst hat, war in der 5. Wettfahrt und deshalb ist die Frist für die Einreichung des Antrags auf Wiedergutmachung die Protestfrist für diese Wettfahrt (Siehe Regel 62.2). Der Vorfall, der seine Wertung in der Serie beeinflusste wurde nur durch seine Wertung in der 5. Wettfahrt beeinflusst und deshalb war die Frist für den Antrag auf Wiedergutmachung die Frist die für diese Wettfahrt galt.

RYA 2001/9

Case 103

Definition Raum

Der Ausdruck 'in guter Seemannschaft' in der Definition Raum bezieht sich auf eine Bootsbedienung, wie sie vernünftigerweise von einer kompetenten aber nicht spitzenmäßigen Mannschaft mit der für das Boot vorgesehenen Anzahl an Mannschaftsmitgliedern zu erwarten ist.

Zusammenfassung des Falles

Zwei 30-Fuß-Boote mit Wind von Backbord, OL und IW, nähern sich einem Hindernis, einem ankernden Boot. OL traf die Wahl in Lee des Hindernisses zu passieren. Die Boote überlappen mit IW innen. Obwohl die Boote dieser Klasse normalerweise mit 6 Mannschaftsmitgliedern gesegelt werden, segelt IW nur mit drei Mannschaftsmitgliedern, die wenig erfahren sind.

Frage 1

Muss die Erfahrung und Anzahl der Mannschaftsmitglieder von IW bei der Entscheidung, wie viel Raum ihr nach Regel 19.2(b) zwischen ihm und dem Hindernis zusteht, berücksichtigt werden?

Antwort 1

Weder die Erfahrung noch die Anzahl der Mannschaftsmitglieder ist für die Entscheidung, wie viel Raum notwendig ist von Bedeutung. In Regel 19.2(b), die von OL verlangt IW 'Raum' zum Runden oder Passieren zu geben, ist 'Raum' ein definierter Begriff. Nach Definition ist Raum 'der Platz, den ein Boot unter den gegebenen Umständen benötigt, um unverzüglich in guter Seemannschaft zu manövrieren'. Bei der Entscheidung ob OL ausreichend Raum gegeben hat oder nicht, muss sich die Interpretation des Begriffs "in guter Seemannschaft" auf eine Bootsbedienung beziehen, wie sie vernünftigerweise von einer kompetenten aber nicht spitzenmäßigen Mannschaft mit der für das Boot vorgesehenen Anzahl an Mannschaftsmitgliedern zu erwarten ist.

Frage 2

Ist die Antwort bezüglich der Regeln 15, 16.1 und 20.1(b) die gleiche?

Antwort 2

Ja.

USSA 1999/77

Case104

Regel 63.6, Verhandlungen; Beweisaufnahme und Feststellung des Sachverhalts

Regel 70.1, Berufungen; Bestätigung oder Berichtigung von Entscheidungen; Regelauslegungen

Regel F5, Berufungsverfahren

Der Versuch zwischen Tatsachen und Folgerungen in der Sachverhaltsfeststellung eines Schiedsgerichts zu unterscheiden ist manchmal unbefriedigend, da die festgestellten Tatsachen teils auf Fakten und teils auf Schlussfolgerungen beruhen. Ein nationaler Verband kann die Entscheidung eines Schiedsgerichts ändern und auch alle anderen Befunde die Schlussfolgerungen oder Rechtsauffassung betreffen aber nicht die Befunde über Fakten. Ein nationaler Verband kann durch logische Schlussfolgerungen zusätzliche Tatsachen feststellen. Keine niedergeschriebene Tatsache oder ein Diagramm hat Vorrang vor einem anderen. Schiedsgerichte müssen Widersprüche im Sachverhalt lösen, wenn dies durch den nationalen Verband gefordert wird.

Frage 1

Welche Kriterien sind ausschlaggebend ob eine Feststellung in einer Schiedsgerichtsentscheidung in einer Berufung geändert werden kann? Hängen diese Kriterien davon ab, ob die Feststellung eine Tatsache oder eine Schlussfolgerung ist oder ob sie bereits eine Regelauslegung beinhaltet oder was sonst?

Antwort 1

Die Unterscheidung zwischen Tatsache und Schlussfolgerung bietet kein ausreichendes Kriterium, da sich beide Ausdrücke überschneiden. Im Sinne von Regel 63.6 und anderer Regeln, die den Begriff verwenden, ist "Sachverhalt" (engl. fact) eine Handlung oder Bedingung, für die das Schiedsgericht herausfand, dass sie geschah bzw. existierte. Eine Schlussfolgerung (engl. conclusion) wird durch schlüssiges Überlegen aus etwas anderem hergeleitet und kann rein sachlich sein. Zum Beispiel wenn als Tatsache feststeht, dass bei einer Wettfahrt drei Bootsklassen sind und jede Bootsklasse aus fünf Booten besteht, dann ist es eine Tatsache und eine Schlussfolgerung, dass 15 Boote an der Wettfahrt teilnehmen. Eine Schlussfolgerung kann auch teilweise nicht eine reine Sachverhaltsaussage sein, wenn eine Beurteilung erfolgt, die nicht sachverhaltsbezogene Teile enthält. Ein Beispiel ist die Festlegung "Boot A setzte die Protestflagge bei der ersten zumutbaren Gelegenheit nach dem Vorfall", die aus einer Kombination aus den Fakten des Vorfalls und einer Interpretation des Ausdrucks "Erste zumutbare Gelegenheit" in Regel 61.1(a) besteht.

Eine "Sachverhaltsfeststellung", die eine Regelinterpretation ist, ist eindeutig eine Sache, die vom nationalen Verband geändert werden kann aber es gibt auch andere "Sachverhaltsfeststellungen", die Schlussfolgerungen oder Beurteilungen einbeziehen und damit ebenfalls geändert werden können. Zum Beispiel kann ein Schiedsgericht festgelegt haben: "Die Windstärke von 15 Knoten war zu groß, dass die Boote in Sicherheit an der Wettfahrt teilnehmen konnten". Diese Aussage ist eine Meinung oder Beurteilung aber nicht eine Regelauslegung.

Das Kriterium zu entscheiden, ob eine "Sachverhaltsfindung" eines Schiedsgerichts in der Berufung geändert werden kann, hängt also davon ab, ob dieser Sachverhalt ausschließlich auf

Tatsachen beruht. Regel 70.1 erlaubt die Berufung der vom Schiedsgericht festgestellten Entscheidung und seiner Verfahrensweise, aber nicht die festgestellten Sachverhalte. Es verbietet jedoch nicht der Berufung andere Ergebnisse oder Beurteilungen als das Schiedsgericht. In ähnlicher Weise fordert Regel F5 vom nationalen Verband, die festgestellten Sachverhalte eines Schiedsgerichts zu akzeptieren aber fordert nicht andere Ergebnisse zu akzeptieren. Das Ergebnis von beiden ist, dass ein nationaler Verband alle Feststellungen eines Schiedsgerichts ändern kann mit Ausnahme der Feststellung von Sachverhalten.

Frage 2

Darf ein nationaler Verband zusätzliche Sachverhalten aus den geschriebenen Sachverhalten und ihrem Diagramm schließen?

Antwort 2

Ja. Der nationale Verband darf aus allen Quellen logische Schlüsse ziehen um zusätzliche Sachverhalte herzuleiten.

Frage 3

Was ist die Stellung eines Diagramms, das vom Schiedsgericht erstellt oder bestätigt wurde, wie von Regel F2.2(b) gefordert?

Antwort 3

Beides, das Diagramm und die niedergeschriebenen Tatsachen sind der festgestellte Sachverhalt des Schiedsgerichts. Keines von beiden hat Vorrang vor dem anderen.

Frage 4

Wenn Sachverhalte im Widerspruch zueinander stehen, wie ein Widerspruch zwischen dem Diagramm und den niedergeschriebenen Tatsachen, muss der nationale Verband alle akzeptieren. Wie sind solche Widersprüche zu lösen?

Antwort 4

Der nationale Verband kann logischerweise sich widersprechende Tatsachen nicht akzeptieren. Regel F5 gibt dem nationalen Verband das Recht, vom Schiedsgericht berichtigte oder ergänzte Tatsachen zu fordern, die den Widerspruch lösen.

USSA 2003/85

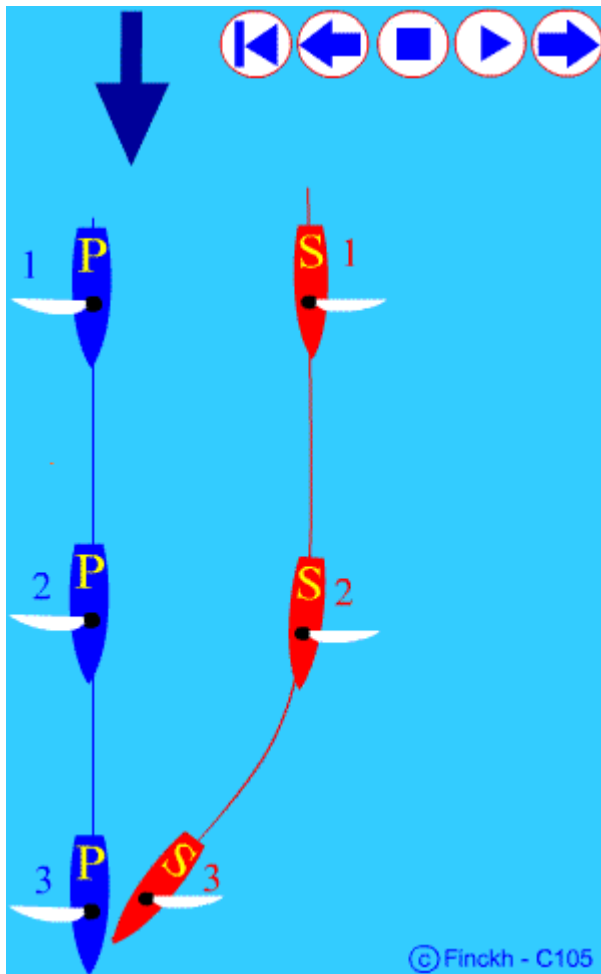
Case 105

Regel 10, Wind von entgegen gesetzter Seite
Regel 14, Berührung vermeiden
Regel 15, Wegerecht erlangen
Regel 16.1, Kurs ändern

Wenn zwei Boote mit Wind von entgegen gesetzter Seite vor dem Wind fahren, darf das Boot mit Wind von Steuerbord den Kurs ändern, wenn es dem Boot mit Wind von Backbord Raum zum Freihalten gibt.

Angenommene Tatsachen

Nachdem es einige Zeit mit Wind von Backbord neben P her segelte, halste S auf Wind von Steuerbord ohne Regel 15 zu verletzen. Beide Boote segelten weiterhin parallele Kurse. Etwa 2 Minuten nach der Halse begann S zu luvén. P reagierte nicht auf das Luvén und die Boote berührten sich in Position 3. Es gab keinen Schaden oder Verletzung.



Frage

Galt Regel 15 zum Zeitpunkt des Vorfalls immer noch? Verletzte S Regel 16?

Antwort

S hat mit Wind von Steuerbord Wegerecht nach Regel 10 und P mit Wind von Backbord muss sich frei halten. Regel 15 galt nur kurz nachdem S Wegerechtboot wurde, aber Regel 16.1 schränkte weiterhin die Form der Kursänderung von S ein. S darf luvén, vorausgesetzt es tut dies in einer Art, die es P ermöglicht sich frei zu halten und P muss darauf gefasst sein, unverzüglich zu reagieren und notfalls zu halsen um sich frei zu halten. Regel 16.2 gilt nicht obwohl beide Boote Wind von entgegengesetzter Seite haben, da P keinen Kurs segelt um am Heck von S zu passieren. Da P Raum zum frei halten von S hatte, wenn es sofort auf das Luvén von S reagiert hätte, hat S nicht Regel 16.1 verletzt. P hielt sich nicht frei und verhinderte nicht die Berührung mit S. P ist deshalb wegen Verstoßes gegen die Regeln 10 und 14 zu bestrafen. S verstieß ebenfalls gegen Regel 14, denn es hätte die Berührung vermeiden können. Da es jedoch keinen Schaden oder Verletzung gab ist es deshalb nicht zu bestrafen.

DSA 2005

Case 106

Regel 28.1, Absegeln der Bahn

Wenn die "Schnur" eines Bootes auf den vorgeschriebenen Seiten der Zielbahnmarken oder Torbahnmarken liegt, ist es ohne Belang, wenn die Schnur die die Spur des Bootes repräsentiert straff gezogen ebenso eine dieser Bahnmarken auf der nicht vorgeschriebenen Seite passiert.

Zusammenfassung des Falles

Zwischen Vorbereitungs- und Startsignal segelten Ephesian mit Wind von Steuerbord und Jupa mit Wind von Backbord auf entgegengesetzten Kursen direkt aufeinander zu. Beide Boote waren schwere 33-Fuß (10m) Kielboote. Keines der beiden Boote bemerkte das andere. Die Bugmänner beider Boote, die normalerweise am Vorstag stehen arbeiteten an der Genua und kein anderes Mannschaftsmitglied hielt Ausschau. Ephesian fuhr langsam mit begrenzter Manövrierfähigkeit. Sie kollidierten und es gab ernsthaften Schaden bei Jupa, das deshalb aufgab. In der darauf folgenden Protestverhandlung wurden Jupa wegen Verstoßes gegen Regel 10 und Ephesian wegen Verstoßes gegen Regel 14 disqualifiziert. Ephesian ging in die Berufung mit der Begründung, dass es die Berührung mit Jupa nicht durch eine Kurs- oder Geschwindigkeitsänderung hätte vermeiden können.

Entscheidung

Regel 14 sagt gleich zu Beginn: "Wenn es vernünftigerweise möglich ist, muss ein Boot eine Berührung mit einem anderen Boot vermeiden." Diese Forderung bedeutet, dass ein Boot all das tun muss, was von ihm vernünftigerweise unter den gegebenen Bedingungen erwartet werden kann um eine Berührung zu vermeiden. Dies schließt ein, dass es gut Ausschau hält insbesondere in einer engen Startliniensituation.

Das Schiedsgericht kam zu dem Schluss, dass wenn eines der beiden Boote das andere gesehen hätte, eine Kollision hätte vermieden werden können und dies auch noch in letzter Minute, insbesondere wenn Ephesian Jupa angerufen hätte als klar war, dass Jupa seinen Kurs nicht änderte um sich frei zu halten. Bis zu diesem Zeitpunkt erlaubt Regel 14(a) dem Wegerechtboot Ausweichmaßnahmen zu verschieben. Daraus folgt, dass es danach alle Maßnahmen einleiten muss, die das Ziel haben eine Berührung zu vermeiden. Das Wort "tun" ist nicht beschränkt auf das Ändern von Kurs oder Geschwindigkeit. Rufen wäre eine Handlung gewesen, die Ephesian hätte machen können und müssen. Ephesian verstieß gegen Regel 14. Da der Zusammenstoß zu einem Schaden führte, war die Entscheidung des Schiedsgerichts Ephesian zu disqualifizieren richtig (siehe Regel 14(b) und 64.1(a)). Ihre Berufung wird deshalb zurückgewiesen.

Jupa hat eindeutig gegen Regel 10 verstoßen. Auf Grund der Kollision mit ernsthaftem Schaden hat es aufgegeben und dadurch die angemessene Strafe angenommen (Siehe Regel 44.1(b)).

Regel 64.1(b) verbietet es, sie weiter zu bestrafen. Die Disqualifikation von Jupa wird aufgehoben und es ist als DNF zu werten.

RYA 2004/6

Case 108

Regel 28.1, Absegeln der Bahn

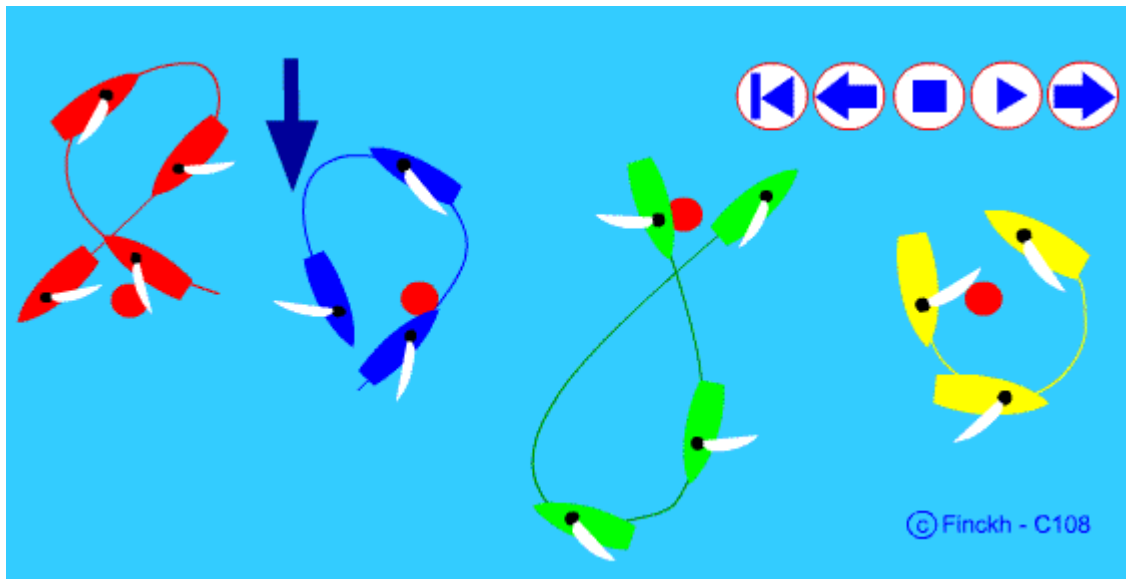
Regel 44.1(b), Strafen zum Zeitpunkt des Vorfalls; Annahme einer Strafe

Regel 44.2, Strafen zum Zeitpunkt des Vorfalls; Ein-Drehung- und Zwei-Drehungen-Strafe

Wenn sich ein Boot nach Berührung einer Bahnmarke entlastet, muss es keine vollständige 360°-Drehung ausführen und es kann die Strafdrehung und das Runden der Bahnmarke gleichzeitig machen. Das Runden der Bahnmarke kann als Entlastungsdrehung gewertet werden, wenn es eine Wende und Halse beinhaltet und wenn es unverzüglich nach dem Freikommen von der Bahnmarke und anderen Booten erfolgt und wenn sich die Frage, ob dadurch ein Vorteil entstand, nicht stellt.

Angenommene Tatsachen

In jedem der vier gezeichneten Fälle berührt ein Boot eine Bahnmarke, die es Backbord runden muss und macht dann eine Drehung einschließlich einer Wende und Halse.



Frage

Hat es damit in jedem der Fälle die Eine-Drehung-Strafe angenommen und den Anforderungen von Regel 44 und 28.1 entsprochen?

Antwort

Wenn ein Boot gegen Regel 31 verstößt ist seine Strafe normalerweise die Ein-Drehung-Strafe. Wenn es jedoch durch die Berührung der Bahnmarke Schaden oder Verletzung gab, oder es dadurch einen wesentlichen Vorteil in der Wettfahrt oder der Wettfahrtserie erhielt, besteht seine Strafe in der Aufgabe (Siehe Regel 44.1(b)).

In jedem der gezeigten Fälle führt es eine Ein-Drehung-Strafe in Übereinstimmung mit Regel 44.2 durch, vorausgesetzt

- (a) es hat sich vor Beginn der Strafdrehung sobald wie möglich von anderen Booten frei gesegelt und bleibt frei von anderen Booten, wenn es diese Drehung durchführt;
 - (b) es berührt bei Beginn der Strafdrehung nicht mehr die Bahnmarke;
 - (c) es macht die Strafdrehung unmittelbar nachdem es von anderen Booten frei ist; und
- Regel 44.2 verlangt nicht, dass ein Boot, das eine Strafdrehung ausführt eine volle 360°-Drehung ausführt oder irgend eine andere Anzahl von Grad dreht und es verbietet nicht, diese Strafdrehung in ein anderes Manöver, wie eine Bahnmarkenrundung zu integrieren. Alle vier gezeichneten Drehungen genügen Regel 28.1. Vorausgesetzt, die Schnur, die das Kielwasser des Bootes darstellt, liegt nach dem stramm ziehen auf der geforderten Seite der Bahnmarke würde das Boot auch dann die Erfordernisse von Regel 28.1 erfüllen, wenn es (wie hier nicht gezeichnet) seine Strafdrehung durch eine extra 360°-Drehung um die Bahnmarke herum durchführt.

RYA 2005/4

Case 109

Part 2 Vorwort zu Teil 2 der Regeln

Rege 48, Fog Signals and Lights

International Regulations for Preventing Collisions at Sea

Die IRPCAS oder behördliche Wegerechtsregeln gelten zwischen Booten in der Wettfahrt nur, wenn die Segelanweisungen dies festlegen und in diesem Fall sind alle Regeln des Teils 2 ersetzt.

Eine IPCAS (bzw. KVR)- oder behördliche Regel kann durch Einfügung in die Segelanweisung oder in ein anderes für die Veranstaltung geltendes Dokument gültig gemacht werden.

Frage 1

Was sind die "behördlichen Wegerechts-Vorschriften" auf die sich das Vorwort von Teil und Regel 48 beziehen?

Wie unterscheiden sich diese Regeln von den Internationalen Vorschriften für die Verhütung von Zusammenstößen auf See (IPCAS bzw. KVR) ?

Antwort 1

Die IPCAS (bzw. KVR) gelten nur "auf hoher See und allen für seegehende Schiffe damit verbundenen Gewässern" (IPCAS - Regel 1(a)). In den Häfen, Flüssen, Seen und anderen Inlandgewässern eines Landes können Regierungen oder Regierungs-Behörden andere Regeln aufstellen. Diese anderen Regeln sind die behördlichen Regeln, auf die sich das Vorwort zu Teil 2 und Regel 48 beziehen. Diese Regeln, die für alle nationalen Inlandgewässer oder nur für genauer spezifizierte Inlandgewässer gelten können, können die IPCAS (bzw. KVR) ersetzen, wiedereinsetzen, ändern oder ergänzen (IPCAS-Regel 1(b) und 1(c)).

Frage 2

Wenn weder die Ausschreibung noch die Segelanweisung noch irgend ein anderes für die Veranstaltung geltendes Dokument die IPCAS oder die behördlichen Regeln erwähnen, gelten dann irgendwelche dieser IPCAS- oder behördlichen Regeln für ein Boot, das nach den Wegerechtsregeln Segeln an der Wettfahrt teilnimmt.

Antwort 2

Ja, wenn es die Sicherheit erfordert, muss ein Boot Nebelsignale geben oder Lichter führen, wie es die IPCAS oder die behördlichen Vorschriften verlangen (Siehe Regel 48). Ebenso gelten die IPCAS (KVR) - oder behördlichen Wegerechtsregeln zwischen einem Boot, das nach den Teil 2 -Regeln segelt und einem Boot, das dies nicht tut (Siehe Vorwort zu Teil 2).

Frage 3

Können die Ausschreibung, die Segelanweisung oder irgend ein anderes für die Veranstaltung geltendes Dokument die IPCAS (KVR) oder die behördlichen Wegerechtsregeln oder bestimmte IPCAS (KVR) - oder die behördliche Wegerechtsregeln für gültig zwischen Booten in der Wettfahrt erklären?

Antwort 3

Ja auf drei Arten

(a) Die Segelanweisungen können festlegen, dass die Wegerechtsregeln der IPCAS (KVR) oder der behördlichen Vorschriften alle Regeln des Teils 2 ersetzen (Vorwort zu Teil 2). Dies wird häufig bei Ozean-Regatten und alle Wettfahrten bei Nacht gemacht.

(b) Die Segelanweisungen können festlegen, dass eine spezielle Regel der IPCAS (KVR) oder der behördlichen Vorschriften für die Veranstaltung gilt und den Text dieser Regel beifügen (Regel J 2.2(38)).

(c) Die Definition Regel schließt unter Punkt (g) jedes andere für die Veranstaltung geltende Dokument mit ein. Solch ein Dokument kann den Text einer oder mehrerer Regeln der IPCAS (KVR) oder behördlicher Vorschriften sein (außer Wegerechts-Regeln), die für die Veranstaltung gelten. Regeln zum Queren von Schifffahrtsstraßen werden oft auf diese Weise in einem Dokument zugänglich gemacht. Damit ein Dokument für die Veranstaltung verbindlich ist, muss es in der Ausschreibung aufgeführt sein (Regel J1.1(3)) und es muss festgelegt sein, wo oder wie es eingesehen werden kann und ebenfalls in den Segelanweisungen (Regel J2.1(2)).

Ein Boot, das gegen eine Regel der IRPCAS (KVR) oder eine behördliche Vorschrift verstößt, kann immer durch die Durchsetzung dieser Regeln zuständige Stelle zur Rechenschaft gezogen werden. Ein Protest auf Grund einer solchen Regel kann nur dann gemacht werden, wenn die entsprechende Regel "für die Veranstaltung gilt".

Frage 4

Wenn die Segelanweisungen festlegen, dass die Wegerechtsregeln der IRPCAS (KVR) die Regeln von Teil 2 ersetzen, welche Regeln von Teil 2 werden dann durch welche Regeln der IRPCAS (KVR) ersetzt?

Antwort 4

Alle Regeln des Teils 2 werden ersetzt. Teil B der IRPCAS "Steuer- und Segel Regeln" sind in ihrer Wirkung "Wegerechtsregeln". Jedoch muss der Teil B der IRPCAS in Zusammenhang mit der ganzen IRPCAS gelesen werden, speziell mit Teil A. Beispielsweise sind viele Ausdrücke, die in Teil B verwendet werden in Teil A definiert.

Frage 5

Ist es möglich, eine weitere oder engere Auswahl beim Ersatz von Wegerechtsregeln vorzusehen, die zwischen den teilnehmenden Booten gilt.

Antwort 5

Eine Segelanweisung kann nur alle Regeln des Teils 2 durch alle Wegerechtsregeln der IRPCAS (KVR) oder der behördlichen Vorschriften ersetzen. Regel 86.1 legt fest, dass die Segelanweisungen Teil 2 nicht ändern dürfen und dies schließt das Vorwort zu Teil 2 mit ein. Deshalb ist eine weitere oder engere Auswahl beim Ersatz der Wegerechtsregeln zwischen teilnehmenden Booten nicht erlaubt.

RYA 2005/1

Case110

Regel 62.1(b), Wiedergutmachung

Erlitt ein Boot durch eine Berührung mit einem anderen Boot, das gegen eine Regel des Teils 2 verstoßen hat, einen materiellen Schaden, so hat es nur dann Anspruch auf Wiedergutmachung wenn der Schaden selbst zur Verschlechterung der Platzierung beitrug. Um bei einem Boot eine Verletzung oder einen materiellen Schaden herbeizuführen muss es nicht unbedingt zu einer Berührung kommen. Die Verschlechterung einer Platzierung auf Grund eines Ausweichmanövers ist für sich alleine kein Grund für einen Anspruch auf Wiedergutmachung. 'Verletzung' bedeutet Verletzung einer Person und 'Schaden' beschränkt sich auf materiellen Schaden am Boot oder seiner Ausrüstung.

Zusammenfassung des Sachverhalts

Boot B muss sich von Boot A frei halten. Boot B kollidiert jedoch mit A und A muss eine 180° - Drehung machen bevor es weiter zur nächsten Bahnmarke segeln kann. Boot A verliert auf Grund dieses Vorfalls 5 Plätze. Es protestiert gegen B und verlangt Wiedergutmachung gemäß Regel 62.1(b). Während der Verhandlung wird festgestellt, dass A materiell beschädigt wurde, dass die Beschädigung das Boot aber nicht in seiner Fähigkeit die Wettfahrt mit normaler Geschwindigkeit fortzusetzen beeinträchtigt hat. A's Protest wird stattgegeben und B wird disqualifiziert.

Frage 1

Hat A Anspruch auf Wiedergutmachung?

Antwort 1

Nein. Nach Regel 62.1(b) muss der Schaden selbst der Grund sein, dass die Platzierung wesentlich verschlechtert wurde. Im vorliegenden Fall hatte der Schaden keine Bedeutung für A's Platzierung.

Frage 2

Muss es zwischen den Boten eine Berührung gegeben haben, damit Wiedergutmachung nach Regel 62.1(b) gegeben werden kann?

Antwort 2

Nein. Ein Boot, bei dem ein Mannschaftsmitglied verletzt wurde oder bei dem es materiellen Schaden gab, während es versuchte eine Berührung mit einem Boot zu vermeiden, dass gegen eine Regel von Teil 2 verstieß, kann Anspruch auf Wiedergutmachung haben, wenn die Verletzung oder der Schaden ohne eigenes Verschulden ihre Platzierung wesentlich verschlechtert hat.

Frage 3

Wenn es nicht zur Berührung gekommen wäre, weil A durch eine 180°-Drehung dies vermieden hätte und dabei fünf Plätze verloren hätte, hätte sie dann im Sinne von Regel 62.1(b) eine Verletzung oder einen Schaden erlitten?

Antwort 3

Nein. 'Verletzung' im Sinne der Wettfahrtregeln bedeutet Verletzung einer Person und 'Schaden' beschränkt sich auf materiellen Schaden am Boot oder seiner Ausrüstung.

USSA 1996/73 and 2007/98

Case 111

Regel 30.2, Startstrafen: Z-Flaggen-Regel

Regel 30.3, Startstrafen: Schwarze-Flaggen-Regel

Wenn ein Boot nach einer Startsequenz, die zu einem allgemeinen Rückruf führte, nach Regel 30.2 oder 30.3 bestraft wurde, ist es eine angemessene Handlung der Wettfahrtleitung das Boot zu bestrafen, auch wenn die Wettfahrt vor dieser Startsequenz verschoben war oder wenn während einer späteren Startsequenz eine Verschiebung vor dem Startsignal erfolgte.

Angenommene Tatsachen für Frage 1

Die vierte Wettfahrt einer Serie war für 10.00 Uhr angesetzt, wurde aber für 30 Minuten verschoben, da die Wettfahrtleitung wartete, dass sich der Wind einstellte. Beim Vorbereitungssignal setzte die Wettfahrtleitung Flagge Z. Boot A wurde im Dreieck aus Startlinie und erster Bahnmarke während der letzten Minute vor seinem Startsignal erkannt. Nach dem Startsignal zeigte die Wettfahrtleitung einen allgemeinen Rückruf an. Die Wettfahrtleitung begann dann eine zweite Startsequenz und setzte wieder die Flagge Z als Vorbereitungssignal. Nach Niederholen der Vorbereitungs-Flagge aber vor dem Startsignal, signalisierte die Wettfahrtleitung eine Startverschiebung. Später begann die Wettfahrtleitung eine dritte Startsequenz und konnte die 4. Wettfahrt erfolgreich starten und die Wettfahrt beenden. Boot A wurde mit einer 20% Strafe belegt und es verlangte Wiedergutmachung mit der Begründung, dass die Wettfahrt verschoben wurde - in der Tat zwei mal - vor ihrem Startsignal und deshalb wegen dem dritten Satz von Regel 30.2, es keine Bestrafung hätte erhalten dürfen.

Frage 1

Hat die Wettfahrtleitung, als es Boot A eine 20%-Strafe auferlegte in Übereinstimmung mit Regel 30.2 gehandelt?

Antwort 1

Ja. Die Wettfahrtleitung handelte korrekt nach Regel 30.2. Die ersten 3 Sätze von Regel 30.2 beziehen sich auf eine einzige Startsequenz. Die Startsequenz, in der A im Dreieck aus Startlinie und erster Bahnmarke während der letzten Minute vor seinem Startsignal erkannt wurde, wurde nicht vor diesem Startsignal verschoben oder abgebrochen. Deshalb handelte die Wettfahrtleitung korrekt nach Regel 30.2, indem es A eine 20%-Strafe auferlegte. Dies war keine fehlerhafte Handlung und A hatte keinen Anspruch auf Wiedergutmachung. Wäre während der zweiten Startsequenz ein Boot im Dreieck aus Startlinie und erster Bahnmarke in der Zeit zwischen dem Niederholen der Vorbereitungs-Flagge und dem Anzeigen der Startverschiebung erkannt worden, dann wäre es eine fehlerhafte Handlung der Wettfahrtleitung, wenn sie diesem Boot eine 20%-Strafe auferlegt hätte.

Angenommene Tatsachen für Frage 2

Die angenommenen Tatsachen sind dieselben wie zu Frage 1, außer das die Schwarze Flagge als Vorbereitungs-Signal für den ersten und zweiten Startversuch gesetzt wurde und dass A ohne Verhandlung disqualifiziert wurde.

Frage 2

Hat die Wettfahrtleitung korrekt nach Regel 30.3 gehandelt, als es A ohne Verhandlung disqualifizierte?

Antwort 2

Ja. Die Begründung von Antwort 1 gilt auch hier. Die Wettfahrtleitung handelte richtig, als es A ohne Verhandlung disqualifizierte und A hat keinen Anspruch auf Wiedergutmachung. Wäre während der zweiten Startsequenz ein Boot im Dreieck aus Startlinie und erster Bahnmarke in der Zeit zwischen dem Niederholen der Vorbereitungs-Flagge und dem Anzeigen der Startverschiebung erkannt worden, dann wäre es eine fehlerhafte Handlung der Wettfahrtleitung, wenn sie dieses Boot ohne Verhandlung disqualifiziert hätte.

ISAF 2009

Case 112

Regel 28.1, Absegeln der Bahn

Regel 61.1(a), Protesterfordernisse: Informieren des Protestgegners

Definitionen Zieldurchgang

Wenn ein Boot beim Absegeln der Bahn einen Fehler macht, kann ein zweites Boot das erste Boot von der Protestabsicht informieren, wenn das Boot den Fehler gemacht hat oder nach der ersten zumutbaren Gelegenheit nach Zieldurchgang des ersten Bootes oder irgendwann dazwischen.

Angenommene Tatsachen

Boot A passierte die erste Bahnmarke des Kurses auf der falschen Seite. Dann fuhr es, ohne den Fehler zu korrigieren den verbleibenden Kurs richtig ab und überquerte die Ziellinie aus der Richtung von der letzten Bahnmarke. Ein anderes Boot B sah, dass A die erste Bahnmarke auf der falschen Seite gelassen hat und entscheidet sich gegen es zu protestieren.

Frage 1

Wann verletzt A Regel 28.1?

Antwort 1

A machte den Fehler, als es die Bahnmarke auf der falschen Seite ließ. Regel 28.1 erlaubt ihm aber, diesen Fehler zu korrigieren, bevor es durchs Ziel geht. Deshalb verletzt A Regel 28.1 nicht vor dem Zieldurchgang.

Frage 2

Ging A durchs Ziel als es die Ziellinie querte?

Antwort 2

A ging durchs Ziel, vorausgesetzt es überquerte die Ziellinie in Übereinstimmung mit der Definition Zieldurchgang, egal ob die Schnur, die seine Spur darstellt mit Regel 28.1 in Einklang ist.

Frage 3

Wann muss B A über die Absicht zu protestieren informieren?

Antwort 3

Regel 61.1(a) verlangt von einem Boot, dass es das andere Boot bei der ersten zumutbaren Gelegenheit informieren muss. Normalerweise geschieht dies durch den Ruf "Protest" und falls erforderlich, setzen der roten Flagge. Obwohl A noch nicht gegen Regel 28.1 verstoßen hat, bevor es durchs Ziel ging (Siehe Antwort 1), ist das passieren der Bahnmarke auf der falschen Seite und weiter zu segeln ohne den Fehler zu korrigieren ausreichender Grund für B zu entscheiden, dass es gegen A protestiert. In der vorliegenden Situation kann B A von der Protestabsicht informieren, wenn A die Bahnmarke auf der falschen Seite gelassen hat oder nach der ersten zumutbaren Gelegenheit nach Zieldurchgang des ersten Bootes oder irgendwann dazwischen.

ISAF 2009