CASE BOOK

Interpretations of the Racing Rules of Sailing 2021 - 2024

As the leading authority for the sport, World Sailing promotes and supports the protection of the environment in all sailing competitions and related activities throughout the world.

Edition Jan 2021

Contact details for the World Sailing Executive Office:
World Sailing
20 Eastbourne Terrace
Paddington
London W2 6LG
United Kingdom
Tel + 44 (0)20 3940 4888
General Email office@sailing.org
Racing Rules Email rules@sailing.org
Website sailing.org

Published by World Sailing (UK) Limited, London, UK

© World Sailing Limited

January 2021

All rights reserved

Preface

The Case Book for 2021-2024 follows a complete review of all the cases previously published and includes all new cases adopted by the World Sailing Council since 2017. Many cases have been rewritten, some only slightly but others extensively, to illustrate as clearly as possible the application of the 2021-2024 racing rules. Cases are numbered sequentially beginning with '1', but there are gaps in the number sequence as a result of past deletions. Many cases are based on actual appeals made to a national authority under rule 70.1 or requests for confirmation or correction made under rule 70.2. Others, in question-and-answer format, are based on hypothetical or assumed facts; many of these are the result of questions submitted to the World Sailing Question and Answer Panel.

Interpretationen der Wettfahrtregeln Segeln 2017- 2020

Als der führende Sportverband fördert und unterstützt World Sailing den Schutz der Umwelt bei allen seglerischen und damit verwandten Aktivitäten in der ganzen Welt.

Stand Januar 2021

Kontakt-Daten für das World-Sailing Sekretariat:
World Sailing
20 Eastbourne Terrace
Paddington
London W2 6LG
United Kingdom
Tel + 44 (0)20 3940 4888
General Email office@sailing.org
Racing Rules Email rules@sailing.org
Website sailing.org

Published by World Sailing (UK) Limited, London, UK

© World Sailing Limited

January 2021

Alle Rechte vorbehalten

Vorwort

Im Case-Book für 2021-2024 wurden alle früheren Cases vollständig überarbeitet und alle neuen Cases, die seit 2017 durchs World Sailing Council beschlossen wurden hinzugefügt. Viele Cases wurden umgeschrieben, einige geringfügig, andere sehr weitreichend, um so klar als möglich die Anwendung der Regeln von 2021-2024 zu verdeutlichen. Die Cases sind durchnummeriert, beginnend mit „1“, aber es gibt Lücken in der Nummerierung, die durch Streichung alter Cases entstanden. Viele Case beruhen auf geschehenen Berufungen gemäß Regel 70.1 oder auf Grund von Anträgen auf Bestätigung oder Berichtigung gemäß Regel 70.2 bei Nationalen Verbänden. Andere im Frage und Antwort Format beruhen auf hypothetischen oder angenommenen Tatsachen oder sind das Ergebnis von Anfragen an den Fragen und Antwort Ausschuss. Jedes Jahr im November während der jährlichen Worl-Sailing-Tagung können neue

New cases may be added each year in November during the World Sailing Annual Meeting, and sometimes cases are revised or deleted. In 2022, 2023 and 2024, most likely in January, new cases and changes in existing cases will be posted on the World Sailing website (sailing.org) and sent to International Judges, Umpires and Race Officers, and also to national authorities and World Sailing class associations.
The Case Book for 2021-2024 was prepared by the Case Book Working Party: Dick Rose, Chairman Ion Echave, Trevor Lewis, Dave Perry, and Michael Short.
Readers with comments and suggestions are invited to email them to the World Sailing Case Book Working Party at this address:
rules@sailing.org

John Doerr, Chairman
World Sailing Racing Rules Committee
January 2021

Cases dazukommen und manchmal Cases überarbeitet oder gelöscht werden. In 2022, 2023 und 2024, werden vermutlich im Januar neue Cases und Änderungen an alten Cases auf der World-Sailing-Webseite veröffentlicht und an Internationale Judges, Umpires und Race Oficers sowie die nationalen Verbände und Klassenvereinigungen versandt.
Das Case-Book 2021-2024 wurde bearbeitet durch den Case-Book-Arbeitskreis: Dick Rose, Chairman, Ion Echave, Trevor Levis, Dave Perry, und Michael Short.
Leser sind eingeladen Kommentare und Vorschläge zu senden an:
The World-Sailing Case Book Working Party
rules@sailing.org

John Doerr, Chairman
World Sailing Racing Rules Committee
January 2021

Deutsche Übersetzung
Ulrich Finckh
International Judge
Da eine Übersetzung nie exakt das Original spiegelt und da bei diesem umfangreichen Text eine ausführliche Rezension zu aufwändig ist, wurde zum Vergleich der originale englische Text danebengelegt. In den Skizzen wurde auf eine Übersetzung ins Deutsche verzichtet.

World Sailing Regulations and Rule Interpretations
The following World Sailing Regulations govern publication of the cases in The Case Book *and the issuance of other interpretations of the racing rules.*

28.3 Except when Regulation 28.4 applies Interpretations of the Racing Rules by World Sailing shall be made only through publication of cases in *The Case Book* or of calls in *The Call Book for Match Racing* or *The Call Book for Team Racing*. The cases are authoritative interpretations and explanations of the rules for all racing and the calls are authoritative

World-Sailing –Regulation und Regelinterpretationen
Die folgende World-Sailing Regulation regelt die Veröffentlichung der Cases im Case-Book und die Ausgabe anderer Interpretationen der Wettfahrtregeln Segeln

28.3 Außer wenn Regulation 28.4 gilt dürfen Interpretation der Wettfahrtregeln Segeln durch World-Sailing nur durch Veröffentlichung als Cases im Case-Book oder als Calls im Call-Book für Match Race oder im Call-Book für Team-Race gemacht werden. Die Cases sind autorisierte Interpretationen und Erklärungen für Regeln, die für alle Wettfahrten gelten und die Calls sind autorisierte

interpretations and explanations of the rules only for match or team racing.

28.3.1 The Racing Rules Committee shall study cases…submitted in accordance with Regulation 1, cases proposed by the Case Book Working Party or the Racing Rules Question and Answer Panel…and shall recommend to the Council those that it approves for publication in *The Case Book*….

28.3.2 Submissions or proposals for cases…, in English and including any necessary diagrams, shall be received at the World Sailing Secretariat before the deadline in Regulation 15.6. If a submission or proposal duplicates a published case…, the submission or proposal shall state why the proposed case…is preferable.

28.3.3 The following are guidelines for publishing cases in *The Case Book*:

(a) A case shall significantly clarify an important meaning of a rule or increase the understanding of a complex rule.

(b) A case shall not duplicate one already published. When a case is an improvement on an existing case it shall be included and the existing case deleted.

28.4 Except for the publication of the World Sailing case and call books, World Sailing shall not issue an authoritative interpretation or explanation of the Racing Rules unless it is first reviewed and approved by the Chairman of the Racing Rules Committee or a member of the committee designated by the Chairman.

National Authority and World-Sailing Abbreviations

ARG Federacion Argentina de Yachting
CAN Sail Canada
DEN Danish Sailing Association
GBR Royal Yachting Association
ITA Italian Sailing Federation
NED Koninklijk Nederlands Watersport Verbond
NOR Norwegian Sailing Federation
RUS Russian Yachting Federation
USA US Sailing

Interpretationen die nur für Match-Race oder Team-Race gelten

28.3.1 Das Racing Rules Committee muss die Fälle, die in Übereinstimmung mit Regulation als Cases vorgeschlagen wurden durch den Case-Book-Arbeitskreis oder den Question and Answer-Ausschuss und muss dem Council diejenigen vorschlagen, die es zur Veröffentlichung im Case-Book geprüft hat.

28.3.2 Submissions oder Vorschläge für cases, müssen in Englisch und unter Beifügung irgendwelcher Diagramme an das ISAF-Sekretariat vor dem Endtermin gemäß Regulation 15.6 geliefert werden. Wenn eine Submission oder ein Vorschlag einen veröffentlichten Case verdoppelt, soll die Submission oder der Vorschlag verdeutlichen, warum der neue Vorschlag vorzuziehen ist

28.3.3 Das folgende sind Richtlinien zum Veröffentlichen von Cases

(a) Ein Case muss maßgeblich eine wichtige Bedeutung einer Regel klären oder das Verständnis einer komplexen Regel steigern

(b) Ein Case soll nicht einen schon bestehenden Case verdoppeln. Wenn ein Case eine Verbesserung eines bestehenden Cases ist, dann muss er in diesen eingefügt und der bestehende gelöscht werden.

28.4 Außer für die Veröffentlichung des World-Sailing Case- und Call-Book soll World-Sailing keine autorisierte Interpretation oder Erläuterung der Wettfahrtregeln ausgeben, ohne dass diese zuerst durch den Obmann des Racing Rules Committe oder ein von ihm autorisiertes Mitglied des Committees durchgesehen und geprüft wurden.

Abkürzungen für nationale Verbände und World-Sailing

ARG Federacion Argentina de Yachting
CAN Sail Canada
DEN Danish Sailing Association
GBR Royal Yachting Association
ITA Italian Sailing Federation
NED Koninklijk Nederlands Watersport Verbond
NOR Norwegian Sailing Federation
RUS Russian Yachting Federation
USA US Sailing

Labels Used for Boats in Diagrams

A, B, C, etc.	Any boat, or
A	Boat clear ahead
B	Boat clear astern
I	Inside boat
L	Leeward boat
M	Middle or intervening boat
O	Outside boat
P	Port-tack boat
S	Starboard-tack boat
W	Windward boat

Combinations of these letters are also used.

Abkürzungen für Boote in den Skizzen

A, B, C, etc	Irgend ein Boot oder
A	Boot klar voraus
B	Boot klar achteraus
I	Innenliegendes Boot
L	Leeboot
M	Mittleres oder dazwischen liegendes Boot
O	Außenliegendes Boot (Outside)
P	Boot auf Backbordschlag (Wind von Backbord)
S	Boot mit auf Steuerbordschlag (Wind von Steuerbord)
W	Luvboot (Windward)

Es werden auch Kombinationen dieser Buchstaben verwendet

SECTION 1

ABSTRACTS OF CASES BY RULE NUMBER

Section 1 enables readers to find the cases that interpret a particular rule. For example, Cases 15 and 17 interpret rule 13. The abstracts for those cases are in this section under the heading Rule 13, While Tacking. *A case's abstract may not mention every rule that is interpreted by the case; therefore readers must study the case itself, in Section 2, to see how the rule has been interpreted or illustrated.*

DEFINITIONS

Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap

CASE 12

In determining the right of an inside boat to mark-room under rule 18.2(b), it is irrelevant that boats are on widely differing courses, provided that an overlap exists when the first of them reaches the zone.

CASE 23

On a run, rule 19 does not apply to a starboard-tack boat that passes between two port-tack boats ahead of her. Rule 10 requires both port-tack boats to keep clear.

CASE 33

When a boat approaching an obstruction hails for room to tack, but does so before the time when she needs to begin the process described in rule 20 to avoid the obstruction safely, she breaks rule 20.1(a). However, even if the hail breaks rule 20.1(a), the hailed boat must respond. An inside overlapped boat is entitled to room between the outside boat and an obstruction under rule 19.2(b) even though she has tacked into the inside overlapping position.

CASE 41

A discussion of how rule 19.2(b) and the definitions Obstruction and Clear Astern and Clear Ahead; Overlap apply when two overlapped boats on the same tack overtake and pass to leeward of a boat ahead on the same tack. There is no obligation to hail for room at an obstruction, but it is prudent to do so.

CASE 43

Abschnitt 1

Zusammenfassung der Cases geordnet nach Regel-Nummern

Abschnitt 1 ermöglicht dem Leser die Cases zu finden, die zu Interpretation einer Regel etwas aussagen. z.B Interpretieren die Cases 15 und 17 die Regel 13. Die Zusammenfassungen dieser Cases finden sich unter der Überschrift der Regel 13-Während des Wendens. Die Zusammenfassung eines Cases erwähnen nicht jede Regel, die im Case interpretiert wurde, deshalb muss der Leser den Case selbst in Abschnitt 2 lesen, um herauszufinden, wie die Regel interpretiert und abgebildet wurde.

DEFINITIONEN

Definition Klar achteraus und Klar voraus; Überlappung

CASE 12

Bei der Entscheidung ob ein innen liegendes Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum nach Regel 18.2(b) 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 auf Steuerbordschlag segelndem Boot, das zwischen zwei auf Backbordschlag voraus segelnden Booten passiert. Regel 10 verlangt von beiden auf Backbordschlag 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 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

Eine Diskussion darüber, wie Regel 19.2(b) und die Definitionen Klar Achteraus, Klar Voraus; Überlappen und Hindernis gelten, wenn zwei überlappende Boote auf gleichem Schlag ein Boot auf demselben Schlag in Leeüberholen. Es gibt keine Verpflichtung zum Zuruf um Raum an einem Hindernis, aber es ist klug einen solchen Zuruf zu machen.

CASE 43

A close-hauled port-tack boat that is sailing parallel and close to an obstruction must keep clear of a boat that has completed her tack to starboard and is approaching on a collision course.

CASE 91

A boat required to keep clear must keep clear of another boat's equipment out of its normal position when the equipment has been out of its normal position long enough for the equipment to have been seen and avoided.

Definitions, Finish

CASE 45

When a boat fails to finish correctly because of a race committee error, but none of the boats racing gains or loses as a result, an appropriate and fair form of redress is to score all the boats in the order they crossed the finishing line.

CASE 58

If a buoy or other object specified in the sailing instructions as a finishing line limit mark is on the post-finish side of the finishing line, a boat may leave it on either side.

CASE 82

When a finishing line is laid so nearly in line with the last leg that it cannot be determined which is the correct way to cross it in order to finish according to the definition, a boat may cross the line in either direction and her finish is to be recorded accordingly.

CASE 112

A boat that makes, and does not correct, an error in sailing the course does not break rule 28 until she finishes. If a boat makes such an error, a second boat may notify the first that she intends to protest before the first boat finishes, or at the first reasonable opportunity after the first boat finishes.

CASE 128

If the race committee observes a boat make an error under rule 28.1 in sailing the course and fail to correct that error, it is required to score her NSC. If it observes a boat touch a mark as she finishes, it must score in her finishing position and it may protest her for

Ein auf Backbordschlag dicht längs eines Hindernisses Am-Wind segelndes Boot muss sich von einem Boot freihalten, das eine Wende auf Steuerbordschlag 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.

Definition Zieldurchgang

CASE 45

Versäumt es ein Boot auf Grund eines Fehlers des Wettfahrtkomitees 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.

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, darf ein Boot es auf beliebiger Seite lassen.

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.

CASE 128

Wenn das Wettfahrtkomitee beobachtet, dass ein Boot einen Fehler nach Regel 28.1 macht und nicht korrigiert, ist es verpflichtet das Boot NSC zu werten. Wenn es beobachtet, dass ein Boot eine Bahnmarke berührt als es durchs Ziel geht muss es mit den Punkten gewertet werden, die seiner

breaking rule 31.

CASE 129
When the course is shortened at a rounding mark, the mark becomes a finishing mark. Rule 32.2(a) permits the race committee to position the vessel displaying flag S at either end of the finishing line. A boat must cross the line in accordance with the definition Finish, even if in so doing she leaves that mark on the side opposite the side on which she would have been required to leave it if the course had not been shortened.
CASE 145
A boat's string, described in the definition Sail the Course, when drawn taut, is to lie in navigable water only.

Definitions, Keep Clear
CASE 30
A boat clear astern that is required to keep clear but collides with the boat clear ahead breaks the right-of-way rule that was applicable before the collision occurred. A boat that loses right of way by unintentionally changing tack is nevertheless required to keep clear.
CASE 50
When a protest committee finds that in a port-starboard incident S did not change course and that there was not a genuine and reasonable apprehension of collision on the part of S, it should dismiss her protest. When the committee finds that S did change course and that there was reasonable doubt that P could have crossed ahead of S if S had not changed course, then P should be disqualified.
CASE 77
Contact with a mark by a boat's equipment constitutes touching it. A boat obligated to keep clear does not break a rule when touched by a right-of-way boat's equipment that moves unexpectedly out of normal position.
CASE 87
A right-of-way boat need not act to avoid contact until it is clear that

Zielplatzierung entsprechen und kann gegen das Boot wegen Verstoß gegen Regel 31 protestieren.
CASE 129
Wenn die Bahn an einer zu rundenden Bahnmarke abgekürzt wird, wird diese Bahnmarke eine Ziel-Bahnmarke. Regel 32.2(a) erlaubt dem Wettfahrtkomitee das Fahrzeug, das Flagge S zeigt an beliebiger Seite der Ziellinie zu positionieren. Ein Boot muss die Ziellinie entsprechend der Definition Zieldurchgang überqueren, auch dann, wenn es dabei die Bahnmarke an der entgegengesetzten Seite lässt, wie sie es getan hätte, wenn die Bahn nicht abgekürzt worden wäre.
CASE 145
Die Schnur, die die Spur eines Bootes gemäß Definition Absegeln der Bahn darstellt, muss, nachdem sie straff gezogen ist, ausschließlich in schiffbarem Wasser liegen.
Definition 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 50
Stellt das Protestkomitee 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 Protestkomitee *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 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 nicht voraussehbar 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.

the other boat is not keeping clear.
CASE 88
A boat may avoid contact and yet fail to keep clear.

CASE 91
A boat required to keep clear must keep clear of another boat's equipment out of its normal position when the equipment has been out of its normal position long enough for the equipment to have been seen and avoided.
CASE 135
Discussion of the decisions that a protest committee must make if a boat breaks a rule of Part 2 by failing to keep clear, and the right-of way boat, or a third boat, requests redress under rule 62.1(b).

Definitions, Mark
CASE 58
If a buoy or other object specified in the sailing instructions as a finishing-line limit mark is on the post-finish side of the finishing line, a boat may leave it on either side.
Definitions, Mark-Room
CASE 15
In tacking to round a mark, a boat clear ahead must comply with rule 13; a boat clear astern is entitled to hold her course and thereby prevent the other from tacking.
CASE 21
When a right-of-way boat is obligated to give mark-room to a boat overlapped inside her, there is no maximum or minimum amount of space that she must give. The amount of space that she must give depends significantly on the existing conditions including wind and sea conditions, the speed of the inside boat, the sails she has set and her design characteristics.

CASE 25
When an inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room takes more space than she is entitled to, she must keep clear of the outside leeward boat, and the outside boat may luff provided

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 135
Diskussion über die Entscheidung, die ein Protestkomitee fällen muss, wenn ein Boot gegen eine Regel von Teil 2 verstößt, weil es sich nicht freihält, und das Wegerechtboot oder auch ein drittes Boot Antrag auf Wiedergutmachung nach Regel 62.1(b) stellt.
Definition 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, darf ein Boot es auf beliebiger Seite lassen.
Definition 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
Wenn ein Wegerechtboot verpflichtet ist, einem innen überlappenden Boot Bahnmarken-Raum zu geben, gibt es kein Maximum oder Minimum für die Größe des Platzes, den es geben muss. Die Größe des Platzes, den es geben muss, hängt ganz wesentlich von den vorherrschenden Bedingungen, einschließlich Wind- und Wellensituation, der Geschwindigkeit des innenliegendem Bootes, den Segeln, die dieses gesetzt hat und deren Bootsart-Charakteristik ab.
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

that she gives the inside boat room to keep clear.

CASE 63
At a mark, when space is made available to a boat that is not entitled to it, she may, at her own risk, take advantage of the space.

CASE 95
If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.
CASE 114
When a boat is entitled to room, the space she is entitled to includes space for her to comply with her obligations under the rules of Part 2 and rule 31.
CASE 118
In the definition Mark-Room, the phrase 'room to sail to the mark' means space to sail promptly in a seamanlike way to a position close to, and on the required side of, the mark.
Definitions, Obstruction
CASE 11
When boats are overlapped at an obstruction, including an obstruction that is a right-of-way boat, the outside boat must give the inside boat room to pass between her and the obstruction.
CASE 23
On a run, rule 19 does not apply to a starboard-tack boat that passes between two port-tack boats ahead of her. Rule 10 requires both port-tack boats to keep clear.

CASE 29
A leeward boat is an obstruction to an overlapped windward boat and a third boat clear astern. The boat clear astern may sail

darf luven vorausgesetzt es gibt dabei dem innen liegenden Boot Raum zum frei halten.
CASE 63
Wird an einer Bahnmarke 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 95
Überlappen zwei Boote auf gleichem Schlag auf einem Kreuzkurs und Regel 18.2(b) gilt, so hört Regel 18 auf zu gelten, wenn eines der beiden Boote mit dem Bug durch den Wind geht. Wenn ein Boot einem anderen Boot Bahnmarken-Raum geben muss, schließt der zu gebende Raum auch den Raum ein, dass das andere Boot Regel 31 genügen kann. Wenn das Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum genötigt wird, die Bahnmarke zu berühren, während es innerhalb des ihm zustehenden Bahnmarken-Raums segelt, ist es für seinen Verstoß gegen 31 zu entlasten.
CASE 114
Wenn ein Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat, schließt dies den Platzbedarf ein, den es benötigt um seinen Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 oder Regel 31 nachzukommen.
CASE 118
In der Definition Bahnmarken-Raum bedeutet der Ausdruck „Raum um zur Bahnmarke zu segeln" den Platz um unverzüglich in guter Seemannschaft zu einer Position in der Nähe und auf der vorgeschriebenen Seite zu segeln.
Definition, Hindernis
CASE 11
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.
CASE 23
Auf einer Vorwindstrecke gilt Regel 19 nicht für ein auf Steuerbordschlag segelndem Boot, das zwischen zwei auf Backbordschlag voraus segelnden Booten passiert. Regel 10 verlangt von beiden auf Backbordschlag 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

between the two overlapped boats and be entitled to room from the windward boat to pass between her and the leeward boat, provided that the windward boat has been able to give that room from the time the overlap began.

CASE 41

A discussion of how rule 19.2(b) and the definitions Obstruction and Clear Astern and Clear Ahead; Overlap apply when two overlapped boats on the same tack overtake and pass to leeward of a boat ahead on the same tack. There is no obligation to hail for room at an obstruction, but it is prudent to do so.

CASE 117

When three boats are on the same tack and two of them are overlapped and overtaking the third from clear astern, if the leeward boat astern becomes overlapped with the boat ahead, the boat ahead is no longer an obstruction, and rule 19.2(b) does not apply. There are no situations in which a row of boats sailing close to one another is a continuing obstruction.

CASE 125

When an outside overlapped boat is required to give room to one or more inside boats to pass an obstruction, the space she gives must be sufficient to permit all the inside boats to comply with their obligations under the rules of Part 2.

Definitions, Proper Course

CASE 9

When a starboard-tack boat chooses to sail past a windward mark, a port-tack boat must keep clear. There is no rule that requires a boat to sail a proper course.

CASE 13

Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.

CASE 14

When, owing to a difference of opinion about a leeward boat's proper course, two boats on the same tack converge, the windward boat must keep clear. Two boats on the same leg sailing near one another may have different proper courses.

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

Eine Diskussion darüber, wie Regel 19.2(b) und die Definitionen Klar Achteraus, Klar Voraus; Überlappen und Hindernis gelten, wenn zwei überlappende Boote auf gleichem Schlag ein Boot auf dem selben Schlag in Leeüberholen. Es gibt keine Verpflichtung zum Zuruf um Raum an einem Hindernis, aber es ist klug einen solchen Zuruf zu machen.

CASE 117

Wenn drei Boote mit auf gleichem Schlag segeln und zwei davon überlappen und holen das dritte Boot von klar achteraus ein und das leeseitige der beiden Boote stellt zuerst eine Überlappung in Lee des Bootes voraus her, ist das Boot voraus nicht länger Hindernis und Regel 19.2(b) gilt nicht. Es gibt keine Situation, in der eine Reihe von dicht zusammen segelnden Booten als ausgedehntes Hindernis gilt.

CASE 125

Wenn ein außen überlappendes Boot verpflichtet ist Raum für ein oder mehr innen liegende Boote zu geben um ein Hindernis zu passieren, muss der gegebene Raum ausreichend sein um allen innen liegenden Booten zu erlauben, ihren Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 nachzukommen.

Definitionen, Richtiger Kurs

CASE 9

Hat sich ein auf Steuerborschlag segelndes Boot entschlossen, an einer Luvbahnmarke vorbei zu segeln, so muss sich das auf Backborschlag segelnde Boot 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 auf gleichem Schlag 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

CASE 46
A leeward boat is entitled to luff to her proper course, even when she has established a leeward overlap from clear astern and within two of her hull lengths of the windward boat.
CASE 75
When rule 18 applies, the rules of Sections A and B apply as well. When an inside overlapped right-of-way boat must gybe at a mark, she is entitled to sail her proper course until she gybes. A starboard-tack boat that changes course does not break rule 16.1 if she gives a port-tack boat adequate space to keep clear and the port-tack boat fails to take advantage of it promptly.
CASE 134
A boat's proper course at any moment depends on the existing conditions. Some of those conditions are the wind strength and direction, the pattern of gusts and lulls in the wind, the waves, the current, and the physical characteristics of the boat's hull and equipment, including the sails she is using.

Definitions, Racing

CASE 5
A boat that is anchored during a race is still racing. A boat does not break rule 42.1 or rule 45 if, while pulling in her anchor line to recover the anchor, she returns to her position at the time the anchor was lowered. However, if pulling in the anchor line clearly propels her to a different position, she breaks those rules.

CASE 68
The failure of a race committee to discover that a rating certificate is invalid does not entitle a boat to redress. A boat that may have broken a rule and that continues to race retains her rights under the racing rules, including her rights under the rules of Part 2 and her rights to protest and appeal, even if she is later disqualified.
CASE 127
A boat clears the finishing line and marks when no part of her hull, crew or equipment is on the line, and no mark is influencing her choice of course.

verschiedene richtige Kurse haben.
CASE 46
Ein Leeboot darf bis zu seinem richtigen Kurs luven, auch wenn es die Überlappung in Lee von klar achteraus innerhalb eines Abstands von zwei seiner Rumpflängen hergestellt hat.
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 auf Steuerborschlag, das seinen Kurs ändert, verstößt nicht gegen Regel 16.1, wenn es dem Boot auf Backbordschlag angemessenen Raum zum frei halten gibt und das Boot auf Backbordschlag diesen nicht sofort nutzt.
CASE 134
Der richtige Kurs eines Bootes hängt zu jedem Zeitpunkt von den herrschenden Bedingungen ab. Einige dieser Bedingungen sind die Windstärke und Windrichtung, das Muster von Böen und flauen Stellen, die Wellen, der Strom und die physikalischen Charakteristika des Bootsrumpfes und der Ausrüstung, einschließlich der verwendeten Segel.

Definition In der Wettfahrt

CASE 5
Ein Boot, das während der Wettfahrt ankert, ist weiterhin in der Wettfahrt. Ein Boot verstößt nicht gegen Regel 42.1 oder Regel 45, während es beim Hochziehen der Ankerleine um den Anker aufzunehmen zu der Position zurückkehrt an der es den Anker niedergelassen hat. Wenn es jedoch beim Ziehen der Ankerleine das Boot klar in eine andere Position beschleunigt, verstößt es gegen diese Regeln.
CASE 68
Versäumt es das Wettfahrtkomitee, 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 127
Ein Boot ist klar von der Ziellinie und den Zielbahnmarken, wenn kein Teil seines Rumpfes, seiner Mannschaft und Ausrüstung auf der Linie ist und keine Bahnmarke seinen Kurs beeinflusst.

Definitions, Room

CASE 21

When a right-of-way boat is obligated to give mark-room to a boat overlapped inside her, there is no maximum or minimum amount of space that she must give. The amount of space that she must give depends significantly on the existing conditions including wind and sea conditions, the speed of the inside boat, the sails she has set and her design characteristics.

CASE 24

When a boat becomes overlapped to leeward from clear astern, the other boat must act promptly to keep clear. When she cannot do so in a seamanlike way, she has not been given room as required by rule 15.

CASE 93

If a boat luffs immediately after she becomes overlapped to leeward of another boat and there is no seamanlike action that would enable the other boat to keep clear, the boat that luffed breaks rules 15 and 16.1. The other boat breaks rule 11, but is exonerated.

CASE 95

If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.

CASE 103

The phrase ‘seamanlike way’ in the definition Room refers to boat-handling that can reasonably be expected from a competent, but not expert, crew of the appropriate number for the boat.

CASE 114

When a boat is entitled to room, the space she is entitled to

Definition Raum

CASE 21

Wenn ein Wegerechtboot verpflichtet ist, einem innen überlappenden Boot Bahnmarken-Raum zu geben, gibt es kein Maximum oder Minimum für die Größe des Platzes, den es geben muss. Die Größe des Platzes, den es geben muss, hängt ganz wesentlich von den vorherrschenden Bedingungen, einschließlich Wind- und Wellensituation, der Geschwindigkeit des innenliegendem Bootes, den Segeln, die dieses gesetzt hat und deren Bootsart-Charakteristik ab.

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 kann, hat dieses nicht ausreichend Raum gemäß Regel 15 gegeben.

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(a) entlastet.

CASE 95

Überlappen zwei Boote auf gleichem Schlag auf einem Kreuzkurs und Regel 18.2(b) gilt, so hört Regel 18 auf zu gelten, wenn eines der beiden Boote mit dem Bug durch den Wind geht. Wenn ein Boot einem anderen Boot Bahnmarken-Raum geben muss, schließt der zu gebende Raum auch den Raum ein, dass das andere Boot Regel 31 genügen kann. Wenn das Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum genötigt wird, die Bahnmarke zu berühren, während es innerhalb des ihm zustehenden Bahnmarken-Raums segelt, ist es für seinen Verstoß gegen 31 zu entlasten.

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.

CASE 114

Wenn ein Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat, schließt dies den

includes space for her to comply with her obligations under the rules of Part 2 and rule 31.
CASE 118
In the definition Mark-Room, the phrase 'room to sail to the mark' means space to sail promptly in a seamanlike way to a position close to, and on the required side of, the mark.
CASE 125
When an outside overlapped boat is required to give room to one or more inside boats to pass an obstruction, the space she gives must be sufficient to permit all the inside boats to comply with their obligations under the rules of Part 2.
CASE 146
When boats are approaching a starting mark to start and a leeward boat luffs, the windward boat is exonerated under rule 43.1(b) if she breaks rule 11 while sailing within the room to which she is entitled under rule 16.1.

Definitions, Rule
CASE 85
If a racing rule is not one of the rules listed in rule 86.1(c), class rules are not permitted to change it. If a class rule attempts to change such a rule, that class rule is not valid and does not apply.
CASE 98
The rules listed in the definition Rule apply to races governed by *The Racing Rules of Sailing* whether or not the notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

Definition Sail the Course
CASE 90
When a boat's string passes a mark on the required side, she does

Platzbedarf ein, den es benötigt um seinen Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 oder Regel 31 nachzukommen.
CASE 118
In der Definition Bahnmarken-Raum bedeutet der Ausdruck „Raum um zur Bahnmarke zu segeln" den Platz um unverzüglich in guter Seemannschaft zu einer Position in der Nähe und auf der vorgeschriebenen Seite zu segeln.
CASE 125
Wenn ein außen überlappendes Boot verpflichtet ist Raum für ein oder mehr innen liegende Boote zu geben um ein Hindernis zu passieren, muss der gegebene Raum ausreichend sein um allen innen liegenden Booten zu erlauben, ihren Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 nachzukommen.
CASE 146
Wenn Boote sich einer Startbahnmarke nähern um zu starten und ein Leeboot luvt, so ist das Luvboot nach Regel 43.1(b) für den Verstoß gegen Regel 11 zu entlasten, wenn es innerhalb des Raums segelt, der ihm nach Regel 16.1 zusteht.

Definition Regel
CASE 85
Klassenregeln 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 von beiden Vorrang.

Definition Absegeln der Bahn
CASE 90
Wenn die Schnur, die die Spur eines Bootes markiert, eine Bahnmarke an

not break rule 28.1 if her string, when drawn taut, also passes that mark on the non-required side.

CASE 106

When the string representing a boat's track lies on the required sides of finishing marks or gate marks, it is not relevant that, when drawn taut, it also passes one of those marks on the non-required side.

CASE 108

When taking a penalty after touching a mark, a boat need not complete a full 360° turn, and she may take her penalty while simultaneously rounding the mark. Her turn to round the mark will serve as her penalty if it includes a tack and a gybe, if it is carried out promptly after she is no longer touching the mark and is well clear of other boats, and when no question of advantage arises

CASE 112

A boat that makes, and does not correct, an error in sailing the course does not break rule 28.1 until she finishes. If a boat makes such an error, a second boat may notify the first that she intends to protest before the first boat finishes, or at the first reasonable opportunity after the first boat finishes

CASE 128

If the race committee observes a boat make an error under rule 28.1 in sailing the course and fail to correct that error, it is required to score her NSC. If it observes a boat touch a mark as she finishes, it must score in her finishing position and it may protest her for breaking rule 31.

CASE 145

*A boat's string, described in the definition Sail the Course, when drawn taut, is to lie in navigable water only***.**

Definition Start

CASE 140

How the rules apply when a boat is compelled to cross the starting

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 die die Spur des Bootes repräsentiert eines Boote auf den vorgeschriebenen Seiten der Zielbahnmarken oder Torbahnmarken liegt, ist es ohne Belang, wenn sie 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

Ein Boot, das beim Absegeln der Bahn einen Fehler macht und ihn nicht korrigiert verstößt nicht gegen Regel 28.1 solange es nicht durchs Ziel gegangen ist. Wenn ein Boot solch einen Fehler macht, kann ein zweites Boot das erste Boot von der Protestabsicht informieren, bevor das Boot durchs Ziel gegangen ist oder nach der ersten zumutbaren Gelegenheit nach Zieldurchgang des ersten Bootes.

CASE 128

Wenn das Wettfahrtkomitee beobachtet, dass ein Boot einen Fehler nach Regel 28.1 macht und nicht korrigiert, ist es verpflichtet das Boot NSC zu werten. Wenn es beobachtet, dass ein Boot eine Bahnmarke berührt als es durchs Ziel geht muss es mit den Punkten gewertet werden, die seiner Zielplatzierung entsprechen und kann gegen das Boot wegen Verstoß gegen Regel 31 protestieren.

CASE 145

Die Schnur, die die Spur eines Bootes gemäß Definition Absegeln der Bahn darstellt, muss, nachdem sie straff gezogen ist, ausschließlich in schiffbarem Wasser liegen.

Definition Starten

CASE 140

Wie sind die Regeln, wenn ein Bootdurch ein anderes Boot gezwungen

line by another boat that was breaking a rule of Part 2.

BASIC PRINCIPLES

Sportsmanship and the Rules

CASE 31

When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

CASE 39

A race committee is not required to protest a boat. The primary responsibility for enforcing the rules lies with the competitors.

CASE 65

When a boat knows that she has broken the Black Flag rule, she is obliged to retire promptly. When she does not do so and then deliberately hinders another boat in the race, she commits a breach of sportsmanship and of rule 2, and her helmsman commits an act of misconduct.

PART 1 – FUNDAMENTAL RULES

Rule 1.1, Safety: Helping Those in Danger

CASE 20

When it is possible that a boat is in danger, another boat that gives help is entitled to redress, even if her help was not asked for or if it is later found that there was no danger.

Rule 2, Fair Sailing

CASE 27

A boat is not required to anticipate that another boat will break a rule. When a boat acquires right of way as a result of her own actions, the other boat is entitled to room to keep clear.

CASE 31

When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a

wurde die Startlinie zur überqueren, das gegen eine Regel des Teils 2 verstoßen hat.

Grundprinzipien

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

Das Wettfahrtkomitee ist 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 eine Handlung von Fehlverhalten.

Teil 1 - Grundregeln

Regel 1.1 Hilfeleistung 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

position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

CASE 34

Hindering another boat may be a breach of rule 2 and the basis for granting redress and for action under rule 69.2.

CASE 47

A boat that deliberately hails ‘Starboard’ when she knows she is on port tack has not acted fairly, and has broken rule 2.

CASE 65

When a boat knows that she has broken the Black Flag rule, she is obliged to retire promptly. When she does not do so and then deliberately hinders another boat in the race, she commits a breach of sportsmanship and of rule 2, and her helmsman commits an act of misconduct.

CASE 73

When, by deliberate action, L’s crew reaches out and touches W, which action could have no other intention than to cause W to break rule 11, then L breaks rule 2.

CASE 74

There is no rule that dictates how the helmsman or crew of a leeward boat must sit. Contact with a windward boat does not break rule 2 unless the helmsman’s or crew’s position is deliberately misused.

CASE 78

In a fleet race either for one-design boats or for boats racing under a handicap or rating system, a boat may use tactics that clearly interfere with and hinder another boat’s progress in the race, provided that, if she is protested under rule 2 for doing so, the protest committee finds that there was a reasonable chance of her tactics benefiting either her final ranking in the event or her chances of gaining selection for another event or for her national team. However, she breaks rule 2, and possibly rule 69.1(a), if while using

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 69.2 gegen es vorzugehen.

CASE 47

Ein Boot das absichtlich durch Zuruf " Steuerbordschlag" Raum verlangt, obwohl es auf Backbordschlag segelt, 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 unsportliches Verhalten dar und es verletzt Regel 2 und sein Steuermann begeht eine Handlung von Fehlverhalten.

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 Steuermannes oder Vorschoters absichtlich missbraucht wird.

CASE 78

In einer Flotten-Wettfahrt für Einheitsklassen-Boote oder für Boote, die nach einer Handicap-Formel segeln darf ein Boot Taktiken verwenden, die eindeutig ein anderes Boot in der Wettfahrt stören und das Vorankommen des Bootes in der Wettfahrt behindern, vorausgesetzt dass das Protestkomitee bei einem aus diesem Grund eingereichten Protest nach Regel 2 feststellt, dass darin eine reelle Chance bestand durch diese Taktik ihr Ergebnis in der Gesamtwertung der Veranstaltung oder ihre Chance für die Qualifikation für eine andere Veranstaltung oder für ihr nationales

those tactics she intentionally breaks a rule.

CASE 138
Generally, an action by a competitor that directly affects the fairness of the competition or failing to take an appropriate penalty when the competitor is aware of breaking a rule, should be considered under rule 2. Any action, including a serious breach of rule 2 or any other rule, that the committee considers may be an act of misconduct should be considered under rule 69.

Rule 3, Acceptance of the Rules
CASE 98
The rules listed in the definition Rule apply to races governed by *The Racing Rules of Sailing* whether or not the notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

Rule 5, Rules Governing Organizing Authorities and Officials
CASE 44
A boat is not permitted to *protest a race committee for breaking a rule. However, she may request redress, and is entitled to it when she establishes that, through no fault of her own, an improper action or omission of the race committee made her score significantly worse.*

CASE 98
The rules listed in the definition Rule apply to races governed by *The Racing Rules of Sailing* whether or not the notice of race or sailing

Team zu verbessern. Wenn es dabei aber absichtlich gegen eine andere Regel verstößt um die Wahrscheinlichkeit für den Erfolg dieser Taktik zu erhöhen, verstößt es gegen Regel 2 und möglicherweise gegen Regel 69.1(a).
CASE 138
Generell sollte eine Handlung durch einen Teilnehmer, die direkt die Fairness des Wettbewerbs beeinflusst oder wenn die angemessene Strafe nicht angenommen wird, obwohl sich der Teilnehmer des Regelverstoßes bewußt ist, als Verstoß gegen Regel 2 betrachtet werden. Jede Handlung, einschließlich eines ernsthaften Verstoßes gegen Regel 2 oder irgend eine andere Regel, bei der das Komitee der Meinung ist, dass es Fehlverhalten ist, sollte nach Regel 69 behandelt werden.
Regel 3, 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 keines von beiden Vorrang.
Regel 5, Maßgebliche Regeln für Veranstalter und Wettfahrtoffizielle
CASE 44
Ein Boot darf nicht gegen das Wettfahrtkomitee wegen eines Regelverstoßes protestieren. Wenn es das aber versucht kann aber sein „Protest" die Anforderungen an einen Antrag auf Wiedergutmachung erfüllen und das Protestkomitee sollte ihn entsprechend behandeln.
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

instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

Rule 6.1, World Sailing Regulations
CASE 143
When the organizing authority for an event is not an organization specified in rule 89.1, a party to a hearing does not have access to the appeal process

PART 2 – WHEN BOATS MEET
Part 2 Preamble
CASE 19
Interpretation of the term ‘damage’.
CASE 67
When a boat is racing and meets a vessel that is not, both are bound by the government right-of-way rules. When, under those rules, the boat racing is required to keep clear but intentionally hits the other boat, she commits an act of misconduct.

CASE 68
The failure of a race committee to discover that a rating certificate is invalid does not entitle a boat to redress. A boat that may have broken a rule and that continues to race retains her rights under the racing rules, including her rights under the rules of Part 2 and her rights to protest and appeal, even if she is later disqualified.
CASE 109
The *IRPCAS* or government right-of-way rules apply between boats that are racing only if the sailing instructions say so, and in that case all of the Part 2 rules are replaced. An *IRPCAS* or government rule may be made to apply by including it in the sailing instructions or in

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 von beiden Vorrang.

Regel 6.1 World Sailing Regulations
CASE 143
Wenn der Veranstalter einer Veranstaltung nicht eine Organisation ist wie in Regel 89.1 festgelegt, hat eine Partei einer Anhörung keine Möglichkeit der Revision.

Teil 2 – Begegnung von Booten
Teil 2 Vorwort
CASE 19
Erläuterung des Begriffs " Schaden"
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 begeht es Fehlverhalten.
CASE 68
Versäumt es das Wettfahrtkomitee, 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 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

another document governing the event.

CASE 141
Interpretation of the term “serious” in the phrase “serious damage.”

Section A – Right of Way

Rule 10, On Opposite Tacks

CASE 9
When a starboard-tack boat chooses to sail past a windward mark, a port-tack boat must keep clear. There is no rule that requires a boat to sail a proper course.

CASE 23
On a run, rule 19 does not apply to a starboard-tack boat that passes between two port-tack boats ahead of her. Rule 10 requires both port-tack boats to keep clear.

CASE 43
A close-hauled port-tack boat that is sailing parallel and close to an obstruction must keep clear of a boat that has completed her tack to starboard and is approaching on a collision course.

CASE 50
When a protest committee finds that in a port-starboard incident S did not change course and that there was not a genuine and reasonable apprehension of collision on the part of S, it should dismiss her protest. When the committee finds that S did change course and that there was reasonable doubt that P could have crossed ahead of S if S had not changed course, then P should be disqualified.

CASE 75
When rule 18 applies, the rules of Sections A and B apply as well. When an inside overlapped right-of-way boat must gybe at a mark, she is entitled to sail her proper course until she gybes. A starboard-tack boat that changes course does not break rule 16.1 if she gives a port-tack boat adequate space to keep clear and the port-tack boat fails to take advantage of it promptly.

CASE 87

in ein anderes für die Veranstaltung geltendes Dokument gültig gemacht werden.

CASE 141
Interpretation des Begriffs „erheblich“ im Ausdruck „erheblicher Schaden“

Abschnitt A – Wegerecht

Regel 10 Auf entgegengesetztem Schlag

CASE 9
Hat sich ein auf Steuerborschlag segelndes Boot entschlossen, an einer Luvbahnmarke vorbei zu segeln, so muss sich das auf Backborschlag 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 auf Steuerbordschlag segelndem Boot, das zwischen zwei auf Backbordschlag voraus segelnden Booten passiert. Regel 10 verlangt von beiden auf Backbordschlag segelnden Booten sich frei zu halten.

CASE 43
Ein auf Backbordschlag dicht längs eines Hindernisses Am-Wind segelndes Boot muss sich von einem Boot freihalten, das eine Wende auf Steuerbordschlag vollendet hat und sich auf einem Kollisionskurs nähert.

CASE 50
Stellt das Protestkomitee 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 Protestkomitee *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 auf Steuerborschlag, das seinen Kurs ändert, verstößt nicht gegen Regel 16.1, wenn es dem Boot auf Backbordschlag angemessenen Raum zum frei halten gibt und das Boot auf Backbordschlag diesen nicht sofort nutzt.

CASE 87

A right-of-way boat need not act to avoid contact until it is clear that the other boat is not keeping clear.
CASE 88
A boat may avoid contact and yet fail to keep clear.

CASE 99
The fact that a boat required to keep clear is out of control does not entitle her to exoneration for breaking a rule of Part 2. When a right-of-way boat becomes obliged by rule 14 to 'avoid contact . . . if reasonably possible' and the only way to do so is to crash-gybe, she does not break the rule if she does not crash-gybe. When a boat's penalty under rule 44.1(b) is to retire, and she does so (whether because of choice or necessity), she cannot then be disqualified.

CASE 105
When two boats are running on opposite tacks, the starboard-tack boat may change course provided she gives the port-tack boat room to keep clear.
CASE 123
When it would be clear to a competent, but not expert, sailor at the helm of a starboard-tack boat that there is substantial risk of contact with a port-tack boat, the starboard-tack boat breaks rule 14 if contact occurs and there was still time for her to change course sufficiently to avoid the contact.

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped
CASE 7
When, after having been clear astern, a boat becomes overlapped to leeward within two of her hull lengths of the other boat, the windward boat must keep clear, but the leeward boat must initially give the windward boat room to keep clear and must not sail above her proper course. The proper course of the windward boat is not relevant.
CASE 12
In determining the right of an inside boat to mark-room under rule

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 auf entgegengesetztem Schlag vor dem Wind fahren, darf das Boot auf Steuerbordschlag den Kurs ändern, wenn es dem Boot auf Backbordschlag Raum zum Freihalten gibt.
CASE 123
Wenn es für einen kompetenten, nicht notwendigerweise als Experte ausgewiesenen Segler am Ruder eines Bootes auf Steuerbordschlag klar wird, dass ein erhebliches Risiko für eine Berührung mit einem Boot auf Backbordschlag besteht, verstößt das Boot auf Steuerbordschlag gegen Regel 14, wenn es zur Berührung kommt und Zeit für es gewesen ist den Kurs genügend zu ändern um die Berührung zu vermeiden.
Regel 11 Auf gleichem Schlag 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. Der richtige Kurs des Luvbootes ist nicht von Bedeutung.
CASE 12
Bei der Entscheidung ob ein innen liegendes Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum nach Regel 18.2(b) hat, ist es unerheblich, dass die

18.2(b), it is irrelevant that boats are on widely differing courses, provided that an overlap exists when the first of them reaches the zone.

CASE 13

Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.

CASE 14

When, owing to a difference of opinion about a leeward boat's proper course, two boats on the same tack converge, the windward boat must keep clear. Two boats on the same leg sailing near one another may have different proper courses.

CASE 24

When a boat becomes overlapped to leeward from clear astern, the other boat must act promptly to keep clear. When she cannot do so in a seamanlike way, she has not been given room as required by rule 15.

CASE 25

When an inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room takes more space than she is entitled to, she must keep clear of the outside leeward boat, and the outside boat may luff provided that she gives the inside boat room to keep clear.

CASE 41

A discussion of how rule 19.2(b) and the definitions Obstruction and Clear Astern and Clear Ahead; Overlap apply when two overlapped boats on the same tack overtake and pass to leeward of a boat ahead on the same tack. There is no obligation to hail for room at an obstruction, but it is prudent to do so.

CASE 46

A leeward boat is entitled to luff to her proper course, even when she has established a leeward overlap from clear astern and within two of her hull lengths of the windward boat.

CASE 51

A protest committee must exonerate boats when, as a result of another boat's breach of a rule, they are all compelled to break a rule.

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 auf gleichem Schlag 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 24

Wird ein Boot überlappendes Leeboot von klar achteraus, so muss sich das andere Boot sofort freihalten. Wenn es das nicht in guter Seemannschaft kann, hat dieses nicht ausreichend Raum gemäß Regel 15 gegeben.

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 luven vorausgesetzt es gibt dabei dem innen liegenden Boot Raum zum frei halten.

CASE 41

Eine Diskussion darüber, wie Regel 19.2(b) und die Definitionen Klar Achteraus, Klar Voraus; Überlappen und Hindernis gelten, wenn zwei überlappende Boote auf gleichem Schlag ein Boot auf dem selben Schlag in Leeüberholen. Es gibt keine Verpflichtung zum Zuruf um Raum an einem Hindernis, aber es ist klug einen solchen Zuruf zu machen.

CASE 46

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

CASE 51

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

CASE 53
A boat clear ahead need not take any action to keep clear before being overlapped to leeward from clear astern.
CASE 73
When, by deliberate action, L's crew reaches out and touches W, which action could have no other intention than to cause W to break rule 11, then L breaks rule 2.
CASE 74
There is no rule that dictates how the helmsman or crew of a leeward boat must sit. Contact with a windward boat does not break rule 2 unless the helmsman's or crew's position is deliberately misused.
CASE 146
When boats are approaching a starting mark to start and a leeward boat luffs, the windward boat is exonerated under rule 43.1(b) if she breaks rule 11 while sailing within the room to which she is entitled under rule 16.1.

Rule 12, On the Same Tack, Not Overlapped
CASE 2
If the first of two boats to reach the zone is clear astern when she reaches it and if later the boats are overlapped when the other boat reaches the zone, rule 18.2(a), and not rule 18.2(b), applies. Rule 18.2(a) applies only while boats are overlapped and at least one of them is in the zone.
CASE 15
In tacking to round a mark, a boat clear ahead must comply with rule 13. A boat clear astern is entitled to hold her course and thereby prevent the other from tacking.
CASE 24
When a boat becomes overlapped to leeward from clear astern, the other boat must act promptly to keep clear. When she cannot do so in a seamanlike way, she has not been given room as required by rule 15.
CASE 41
A discussion of how rule 19.2(b) and the definitions Obstruction and

CASE 53
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.
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 Steuermannes oder Vorschoters absichtlich missbraucht wird.
CASE 146
Wenn Boote sich einer Startbahnmarke nähern um zu starten und ein Leeboot luvt, so ist das Luvboot nach Regel 43.1(b) für den Verstoß gegen Regel 11 zu entlasten, wenn es innerhalb des Raums segelt, der ihm nach Regel 16.1 zusteht.

Regel 12 Auf gleichem Schlag, ohne Überlappung
CASE 2
Wenn das erste von zwei Booten bei Erreichen der Zone klar achteraus ist und die Boote später überlappen, wenn das andere Boot die Zone erreicht, gilt Regel 18.2(a) und nicht Regel 18.2(b). 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 kann, hat dieses nicht ausreichend Raum gemäß Regel 15 gegeben.

CASE 41
Eine Diskussion darüber, wie Regel 19.2(b) und die Definitionen Klar

Clear Astern and Clear Ahead; Overlap apply when two overlapped boats on the same tack overtake and pass to leeward of a boat ahead on the same tack. There is no obligation to hail for room at an obstruction, but it is prudent to do so.

CASE 77

Contact with a mark by a boat's equipment constitutes touching it. A boat obligated to keep clear does not break a rule when touched by a right-of-way boat's equipment that moves unexpectedly out of normal position.

CASE 91

A boat required to keep clear must keep clear of another boat's equipment out of its normal position when the equipment has been out of its normal position long enough for the equipment to have been seen and avoided.

Rule 13, While Tacking

CASE 15

In tacking to round a mark, a boat clear ahead must comply with rule 13. A boat clear astern is entitled to hold her course and thereby prevent the other from tacking.

CASE 17

A boat is no longer subject to rule 13 when she is on a close-hauled course, regardless of her movement through the water or the sheeting of her sails.

CASE 27

A boat is not required to anticipate that another boat will break a rule. When a boat acquires right of way as a result of her own actions, the other boat is entitled to room to keep clear.

Section B – General Limitations

Rule 14, Avoiding Contact

CASE 2

If the first of two boats to reach the zone is clear astern when she reaches it and if later the boats are overlapped when the other boat reaches the zone, rule 18.2(a), and not rule 18.2(b), applies. Rule 18.2(a) applies only while boats are overlapped and at least one of them is in the zone.

Achteraus, Klar Voraus; Überlappen und Hindernis gelten, wenn zwei überlappende Boote auf gleichem Schlag ein Boot auf dem selben Schlag in Leeüberholen. Es gibt keine Verpflichtung zum Zuruf um Raum an einem Hindernis, aber es ist klug einen solchen Zuruf zu machen.

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 nicht voraussehbar 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 der Wende

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.

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.

Abschnitt B – Allgemeine Einschränkungen

Regel 14 Berührung vermeiden

CASE 2

Wenn das erste von zwei Booten bei Erreichen der Zone klar achteraus ist und die Boote später überlappen, wenn das andere Boot die Zone erreicht, gilt Regel 18.2(a) und nicht Regel 18.2(b). Regel 18.2(a) gilt nur, wenn Boote überlappen und mindestens eines von ihnen in der Zone ist.

CASE 7

When, after having been clear astern, a boat becomes overlapped to leeward within two of her hull lengths of the other boat, the windward boat must keep clear, but the leeward boat must initially give the windward boat room to keep clear and must not sail above her proper course. The proper course of the windward boat is not relevant.

CASE 11

When boats are overlapped at an obstruction, including an obstruction that is a right-of-way boat, the outside boat must give the inside boat room to pass between her and the obstruction.

CASE 13

Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.

CASE 14

When, owing to a difference of opinion about a leeward boat's proper course, two boats on the same tack converge, the windward boat must keep clear. Two boats on the same leg sailing near one another may have different proper courses.

CASE 23

On a run, rule 19 does not apply to a starboard-tack boat that passes between two port-tack boats ahead of her. Rule 10 requires both port-tack boats to keep clear.

CASE 25

When an inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room takes more space than she is entitled to, she must keep clear of the outside leeward boat, and the outside boat may luff provided that she gives the inside boat room to keep clear.

CASE 26

A right-of-way boat need not act to avoid a collision until it is clear that the other boat is not keeping clear. However, if the right-of-way boat could then have avoided the collision and the collision resulted in damage, she must be penalized for breaking rule 14.

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. Der richtige Kurs des Luvbootes ist nicht von Bedeutung.

CASE 11

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

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 auf gleichem Schlag 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 auf Steuerbordschlag segelndem Boot, das zwischen zwei auf Backbordschlag voraus segelnden Booten passiert. Regel 10 verlangt von beiden auf Backbordschlag 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 luven 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

CASE 27
A boat is not required to anticipate that another boat will break a rule. When a boat acquires right of way as a result of her own actions, the other boat is entitled to room to keep clear.

CASE 30
A boat clear astern that is required to keep clear but collides with the boat clear ahead breaks the right-of-way rule that was applicable before the collision occurred. A boat that loses right of way by unintentionally changing tack is nevertheless required to keep clear.
CASE 43
A close-hauled port-tack boat that is sailing parallel and close to an obstruction must keep clear of a boat that has completed her tack to starboard and is approaching on a collision course.
CASE 49
When two protests arise from the same incident, or from very closely connected incidents, they should be heard together in the presence of representatives of all the boats involved.
CASE 50
When a protest committee finds that in a port-starboard incident S did not change course and that there was not a genuine and reasonable apprehension of collision on the part of S, it should dismiss her protest. When the committee finds that S did change course and that there was reasonable doubt that P could have crossed ahead of S if S had not changed course, then P should be disqualified.
CASE 75
When rule 18 applies, the rules of Sections A and B apply as well. When an inside overlapped right-of-way boat must gybe at a mark, she is entitled to sail her proper course until she gybes. A starboard-tack boat that changes course does not break rule 16.1 if she gives a port-tack boat adequate space to keep clear and the port-tack boat fails to take advantage of it promptly.
CASE 77

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 auf Backbordschlag dicht längs eines Hindernisses Am-Wind segelndes Boot muss sich von einem Boot freihalten, das eine Wende auf Steuerbordschlag vollendet hat und sich auf einem Kollisionskurs nähert.
CASE 50
Betreffen zwei Proteste denselben oder eng zusammenhängende Vorfälle, so empfiehlt es sich, beide Proteste in Anwesenheit von allen beteiligten Booten anzuhören.
CASE 50
Stellt das Protestkomitee 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 Protestkomitee *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 auf Steuerborschlag, das seinen Kurs ändert, verstößt nicht gegen Regel 16.1, wenn es dem Boot auf Backbordschlag angemessenen Raum zum frei halten gibt und das Boot auf Backbordschlag diesen nicht sofort nutzt.
CASE 77
Berührt die Ausrüstung eines Boots eine Bahnmarke, so bedeutet dies eine

Contact with a mark by a boat's equipment constitutes touching it. A boat obligated to keep clear does not break a rule when touched by a right-of-way boat's equipment that moves unexpectedly out of normal position.

CASE 81

When a boat entitled to mark-room under rule 18.2(b) passes head to wind, rule 18.2(b) ceases to apply and she must comply with the applicable rule of Section A.

CASE 87

A right-of-way boat need not act to avoid contact until it is clear that the other boat is not keeping clear.

CASE 88

A boat may avoid contact and yet fail to keep clear.

CASE 91

A boat required to keep clear must keep clear of another boat's equipment out of its normal position when the equipment has been out of its normal position long enough for the equipment to have been seen and avoided.

CASE 92

When a right-of-way boat changes course, the keep-clear boat is required to act only in response to what the right-of-way boat is doing at the time, not what the right-of-way boat might do subsequently.

CASE 99

The fact that a boat required to keep clear is out of control does not entitle her to exoneration for breaking a rule of Part 2. When a right-of-way boat becomes obliged by rule 14 to 'avoid contact . . . if reasonably possible' and the only way to do so is to crash-gybe, she does not break the rule if she does not crash-gybe. When a boat's penalty under rule 44.1(b) is to retire, and she does so (whether because of choice or necessity), she cannot then be disqualified.

CASE 105

When two boats are running on opposite tacks, the starboard-tack

Berührung. Wird ein ausweichpflichtiges Boot von der außerhalb ihrer normalen Lage befindlichen Ausrüstung eines Wegerechtboots nicht voraussehbar 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 auf entgegengesetztem Schlag vor dem Wind fahren,

boat may change course provided she gives the port-tack boat room to keep clear.
CASE 107
During the starting sequence, a boat that is not keeping a lookout may thereby fail to do everything reasonably possible to avoid contact. Hailing is one way that a boat may 'act to avoid contact'. When a boat's breach of a rule of Part 2 causes serious damage and she then retires, she has taken the applicable penalty and is not to be disqualified for that breach.

CASE 123
When it would be clear to a competent, but not expert, sailor at the helm of a starboard-tack boat that there is substantial risk of contact with a port-tack boat, the starboard-tack boat breaks rule 14 if contact occurs and there was still time for her to change course sufficiently to avoid the contact.

Rule 15, Acquiring Right of Way
CASE 2
If the first of two boats to reach the zone is clear astern when she reaches it and if later the boats are overlapped when the other boat reaches the zone, rule 18.2(a), and not rule 18.2(b), applies. Rule 18.2(a) applies only while boats are overlapped and at least one of them is in the zone.
CASE 7
When, after having been clear astern, a boat becomes overlapped to leeward within two of her hull lengths of the other boat, the windward boat must keep clear, but the leeward boat must initially give the windward boat room to keep clear and must not sail above her proper course. The proper course of the windward boat is not relevant.
CASE 13
Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.
CASE 24
When a boat becomes overlapped to leeward from clear astern, the

darf das Boot auf Steuerbordschlag den Kurs ändern, wenn es dem Boot auf Backbordschlag Raum zum Freihalten gibt.
CASE 107
Ein Boot, das während der Startphase 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.
CASE 123
Wenn es für einen kompetenten, nicht notwendigerweise als Experte ausgewiesenen Segler am Ruder eines Bootes auf Steuerbordschlag klar wird, dass ein erhebliches Risiko für eine Berührung mit einem Boot auf Backbordschlag besteht, verstößt das Boot auf Steuerbordschlag gegen Regel 14, wenn es zur Berührung kommt und Zeit für es gewesen ist den Kurs genügend zu ändern um die Berührung zu vermeiden.
Regel 15 Wegerecht erlangen
CASE 2
Wenn das erste von zwei Booten bei Erreichen der Zone klar achteraus ist und die Boote später überlappen, wenn das andere Boot die Zone erreicht, gilt Regel 18.2(a) und nicht Regel 18.2(b). 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. Der richtige Kurs des Luvbootes ist nicht von Bedeutung.

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

other boat must act promptly to keep clear. When she cannot do so in a seamanlike way, she has not been given room as required by rule 15.

CASE 27

A boat is not required to anticipate that another boat will break a rule. When a boat acquires right of way as a result of her own actions, the other boat is entitled to room to keep clear.

CASE 53

A boat clear ahead need not take any action to keep clear before being overlapped to leeward from clear astern.

CASE 81

When a boat entitled to mark-room under rule 18.2(b) passes head to wind, rule 18.2(b) ceases to apply and she must comply with the applicable rule of Section A.

CASE 93

If a boat luffs immediately after she becomes overlapped to leeward of another boat and there is no seamanlike action that would enable the other boat to keep clear, the boat that luffed breaks rules 15 and 16.1. The other boat breaks rule 11, but is exonerated.

CASE 105

When two boats are running on opposite tacks, the starboard-tack boat may change course provided she gives the port-tack boat room to keep clear.

CASE 117

When three boats are on the same tack and two of them are overlapped and overtaking the third from clear astern, if the leeward boat astern becomes overlapped with the boat ahead, the boat ahead is no longer an obstruction, and rule 19.2(b) does not apply. There are no situations in which a row of boats sailing close to one another is a continuing obstruction.

Rule 16.1, Changing Course

CASE 6

A starboard-tack boat that tacks after a port-tack boat has borne away to go astern of her does not necessarily break a rule.

andere Boot sofort freihalten. Wenn es das nicht in guter Seemannschaft kann, hat dieses nicht ausreichend Raum gemäß Regel 15 gegeben.

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 frei zu halten, 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, ist aber dafür entlastet.

CASE 105

Wenn zwei Boote auf entgegengesetztem Schlag vor dem Wind fahren, darf das Boot auf Steuerbordschlag den Kurs ändern, wenn es dem Boot auf Backbordschlag Raum zum Freihalten gibt.

CASE 117

Wenn drei Boote auf gleichem Schlag segeln und zwei davon überlappen und holen das dritte Boot von klar achteraus ein und das leeseitige der beiden Boote stellt zuerst eine Überlappung in Lee des Bootes voraus her, ist das Boot voraus nicht länger Hindernis und Regel 19.2(b) gilt nicht. Es gibt keine Situation, in der eine Reihe von dicht zusammen segelnden Booten als ausgedehntes Hindernis gilt.

Regel 16.1 Kurs ändern

CASE 6

Wendet ein auf Steuerbordschlag segelndes Boot nachdem ein Boot auf Backbordschlag abgefallen ist, um hinter ihm zu passieren, begeht es nicht

CASE 7
When, after having been clear astern, a boat becomes overlapped to leeward within two of her hull lengths of the other boat, the windward boat must keep clear, but the leeward boat must initially give the windward boat room to keep clear and must not sail above her proper course. The proper course of the windward boat is not relevant.

CASE 13
Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.

CASE 14
When, owing to a difference of opinion about a leeward boat's proper course, two boats on the same tack converge, the windward boat must keep clear. Two boats on the same leg sailing near one another may have different proper courses.

CASE 25
When an inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room takes more space than she is entitled to, she must keep clear of the outside leeward boat, and the outside boat may luff provided that she gives the inside boat room to keep clear.

CASE 26
A right-of-way boat need not act to avoid a collision until it is clear that the other boat is not keeping clear. However, if the right-of-way boat could then have avoided the collision and the collision resulted in damage, she must be penalized for breaking rule 14.

CASE 46
A leeward boat is entitled to luff to her proper course, even when she has established a leeward overlap from clear astern and within two of her hull lengths of the windward boat.

CASE 52
Rule 16.1 does not restrict the course of a keep-clear boat. Manoeuvring to drive another boat away from the starting line does

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. Der richtige Kurs des Luvbootes ist nicht von Bedeutung.

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 auf gleichem Schlag 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 luven 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 luven, auch wenn es die Überlappung in Lee von klar achteraus innerhalb eines Abstands 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

not necessarily break this rule.
CASE 75
When rule 18 applies, the rules of Sections A and B apply as well. When an inside overlapped right-of-way boat must gybe at a mark, she is entitled to sail her proper course until she gybes. A starboard-tack boat that changes course does not break rule 16.1 if she gives a port-tack boat adequate space to keep clear and the port-tack boat fails to take advantage of it promptly.

CASE 92
When a right-of-way boat changes course, the keep-clear boat is required to act only in response to what the right-of-way boat is doing at the time, not what the right-of-way boat might do subsequently.
CASE 93
If a boat luffs immediately after she becomes overlapped to leeward of another boat and there is no seamanlike action that would enable the other boat to keep clear, the boat that luffed breaks rules 15 and 16.1. The other boat breaks rule 11, but is exonerated.

CASE 105
When two boats are running on opposite tacks, the starboard-tack boat may change course provided she gives the port-tack boat room to keep clear.
CASE 114
When a boat is entitled to room, the space she is entitled to includes space for her to comply with her obligations under the rules of Part 2 and rule 31.
CASE 146
When boats are approaching a starting mark to start and a leeward boat luffs, the windward boat is exonerated under rule 21(a) if she breaks rule 11 while sailing within the room to which she is entitled under rule 16.1.

Rule 16.2, Changing Course

CASE 6
A starboard-tack boat that tacks after a port-tack boat has borne

notwendigerweise gegen diese Regel verstoßen.
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 auf Steuerborschlag, das seinen Kurs ändert, verstößt nicht gegen Regel 16.1, wenn es dem Boot auf Backbordschlag angemessenen Raum zum frei halten gibt und das Boot auf Backbordschlag diesen nicht sofort nutzt.
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(a) entlastet.
CASE 105
Wenn zwei Boote auf entgegengesetztem Schlag vor dem Wind fahren, darf das Boot auf Steuerbordschlag den Kurs ändern, wenn es dem Boot auf Backbordschlag Raum zum Freihalten gibt.
CASE 114
Wenn ein Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat, schließt dies den Platzbedarf ein, den es benötigt um seinen Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 oder Regel 31 nachzukommen.
CASE 146
Wenn Boote sich einer Startbahnmarke nähern um zu starten und ein Leeboot luvt, so ist das Luvboot nach Regel 21(a) für den Verstoß gegen Regel 11 zu entlasten, wenn es innerhalb des Raums segelt, der ihm nach Regel 16.1 zusteht.

Regel 16.2 Kurs ändern

CASE 6
Wendet ein auf Steuerbordschlag segelndes Boot nachdem ein Boot auf

away to go astern of her does not necessarily break a rule.

CASE 92
When a right-of-way boat changes course, the keep-clear boat is required to act only in response to what the right-of-way boat is doing at the time, not what the right-of-way boat might do subsequently.
CASE 132
Interpretation of the phrase 'on a beat to windward'.
Rule 17, On the Same Tack; Proper Course
CASE 7
When, after having been clear astern, a boat becomes overlapped to leeward within two of her hull lengths of the other boat, the windward boat must keep clear, but the leeward boat must initially give the windward boat room to keep clear and must not sail above her proper course. The proper course of the windward boat is not relevant.
CASE 13
Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.
CASE 14
When, owing to a difference of opinion about a leeward boat's proper course, two boats on the same tack converge, the windward boat must keep clear. Two boats on the same leg sailing near one another may have different proper courses.
CASE 46
A leeward boat is entitled to luff to her proper course, even when she has established a leeward overlap from clear astern and within two of her hull lengths of the windward boat.
CASE 134
A boat's proper course at any moment depends on the existing conditions. Some of those conditions are the wind strength and direction, the pattern of gusts and lulls in the wind, the waves, the current, and the physical characteristics of the boat's hull and equipment, including the sails she is using.

Backbordschlag 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.

CASE 132
Interpretation des Begriffs „auf einer Kreuz nach Luv".
Regel 17 Auf gleichem Schlag; 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. Der richtige Kurs des Luvbootes ist nicht von Bedeutung.
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 auf gleichem Schlag 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 luven, auch wenn es die Überlappung in Lee von klar achteraus innerhalb eines Abstands von zwei seiner Rumpflängen hergestellt hat.
CASE 134
Der richtige Kurs eines Bootes hängt zu jedem Zeitpunkt von den herrschenden Bedingungen ab. Einige dieser Bedingungen sind die Windstärke und Windrichtung, das Muster von Böen und flauen Stellen, die Wellen, der Strom und die physikalischen Charakteristika des Bootsrumpfes und der Ausrüstung, einschließlich der verwendeten Segel.

Section C – At Marks and Obstructions

Präambel

CASE 146

When boats are approaching a starting mark to start and a leeward boat luffs, the windward boat is exonerated under rule 43.1(b) if she breaks rule 11 while sailing within the room to which she is entitled under rule 16.1.

Rule 18.1, Mark-Room: When Rule 18 Applies

CASE 9

When a starboard-tack boat chooses to sail past a windward mark, a port-tack boat must keep clear. There is no rule that requires a boat to sail a proper course.

CASE 12

In determining the right of an inside boat to mark-room under rule 18.2(b), it is irrelevant that boats are on widely differing courses, provided that an overlap exists when the first of them reaches the zone.

CASE 15

In tacking to round a mark, a boat clear ahead must comply with rule 13. A boat clear astern is entitled to hold her course and thereby prevent the other from tacking.

CASE 26

A right-of-way boat need not act to avoid a collision until it is clear that the other boat is not keeping clear. However, if the right-of-way boat could then have avoided the collision and the collision resulted in damage, she must be penalized for breaking rule 14.

CASE 81

When a boat entitled to mark-room under rule 18.2(b) passes head to wind, rule 18.2(b) ceases to apply and she must comply with the applicable rule of Section A.

CASE 95

If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either

Abschnitt C – An Bahnmarken und Hindernissen

Vorwort

CASE 146

Wenn Boote sich einer Startbahnmarke nähern um zu starten und ein Leeboot luvt, so ist das Luvboot nach Regel 43.1(b) für den Verstoß gegen Regel 11 zu entlasten, wenn es innerhalb des Raums segelt, der ihm nach Regel 16.1 zusteht.

Regel 18.1 Bahnmarken-Raum: Geltungsbereich der Regel

CASE 9

Hat sich ein auf Steuerborschlag segelndes Boot entschlossen, an einer Luvbahnmarke vorbei zu segeln, so muss sich das auf Backborschlag 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 nach Regel 18.2(b) 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 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

Überlappen zwei Boote auf gleichem Schlag auf einem Kreuzkurs und Regel 18.2(b) gilt, so hört Regel 18 auf zu gelten, wenn eines der beiden Boote

of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.

CASE 132

Interpretation of the phrase 'on a beat to windward'.

Rule 18.2, Mark-Room: Giving Mark-Room

CASE 114

When a boat is entitled to room, the space she is entitled to includes space for her to comply with her obligations under the rules of Part 2 and rule 31.

Rule 18.2(a), Mark-Room: Giving Mark-Room

CASE 2

If the first of two boats to reach the zone is clear astern when she reaches it and if later the boats are overlapped when the other boat reaches the zone, rule 18.2(a), and not rule 18.2(b), applies. Rule 18.2(a) applies only while boats are overlapped and at least one of them is in the zone.

CASE 59

When a boat comes abreast of a mark but is outside the zone, and when her change of course towards the mark results in a boat that is in the zone and that was previously clear astern becoming overlapped inside her, rule 18.2(a) requires her to give mark-room to that boat, whether or not her distance from the mark was caused by giving mark-room to other boats overlapped inside her.

Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room

Rule 18.2(c), Mark-Room: Giving Mark-Room

CASE 2

If the first of two boats to reach the zone is clear astern when she reaches it and if later the boats are overlapped when the other boat reaches the zone, rule 18.2(a), and not rule 18.2(b), applies. Rule 18.2(a) applies only while boats are overlapped and at least one of them is in the zone.

mit dem Bug durch den Wind geht. Wenn ein Boot einem anderen Boot Bahnmarken-Raum geben muss, schließt der zu gebende Raum auch den Raum ein, dass das andere Boot Regel 31 genügen kann. Wenn das Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum genötigt wird, die Bahnmarke zu berühren, während es innerhalb des ihm zustehenden Bahnmarken-Raums segelt, ist es für seinen Verstoß gegen 31 zu entlasten.

CASE 132

Interpretation des Begriffs „auf einer Kreuz nach Luv".

Regel 18.2, Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben

CASE 114

Wenn ein Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat, schließt dies den Platzbedarf ein, den es benötigt um seinen Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 oder Regel 31 nachzukommen.

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

CASE 2

Wenn das erste von zwei Booten bei Erreichen der Zone klar achteraus ist und die Boote später überlappen, wenn das andere Boot die Zone erreicht, gilt Regel 18.2(a) und nicht Regel 18.2(b). 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

Wenn das erste von zwei Booten bei Erreichen der Zone klar achteraus ist und die Boote später überlappen, wenn das andere Boot die Zone erreicht, gilt Regel 18.2(a) und nicht Regel 18.2(b). Regel 18.2(a) gilt nur, wenn Boote überlappen und mindestens eines von ihnen in der Zone ist.

CASE 12
In determining the right of an inside boat to mark-room under rule 18.2(b), it is irrelevant that boats are on widely differing courses, provided that an overlap exists when the first of them reaches the zone.
CASE 15
In tacking to round a mark, a boat clear ahead must comply with rule 13. A boat clear astern is entitled to hold her course and thereby prevent the other from tacking.
CASE 25
When an inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room takes more space than she is entitled to, she must keep clear of the outside leeward boat, and the outside boat may luff provided that she gives the inside boat room to keep clear.

CASE 59
When a boat comes abreast of a mark but is outside the zone, and when her change of course towards the mark results in a boat that is in the zone and that was previously clear astern becoming overlapped inside her, rule 18.2(a) requires her to give mark-room to that boat, whether or not her distance from the mark was caused by giving mark-room to other boats overlapped inside her.

CASE 63
At a mark, when space is made available to a boat that is not entitled to it, she may, at her own risk, take advantage of the space.

CASE 75
When rule 18 applies, the rules of Sections A and B apply as well. When an inside overlapped right-of-way boat must gybe at a mark, she is entitled to sail her proper course until she gybes. A starboard-tack boat that changes course does not break rule 16.1 if she gives a port-tack boat adequate space to keep clear and the port-tack boat fails to take advantage of it promptly.

CASE 81

CASE 12
Bei der Entscheidung ob ein innen liegendes Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum nach Regel 18.2(b) 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 luven 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 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 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 auf Steuerbordschlag (Wind von Steuerbord), das seinen Kurs ändert, verstößt nicht gegen Regel 16.1, wenn es dem Boot auf Backbordschlag (Wind von Backbord) angemessenen Raum zum frei halten gibt und das auf Backbordschlag diesen nicht sofort nutzt.
CASE 81

When a boat entitled to mark-room under rule 18.2(b) passes head to wind, rule 18.2(b) ceases to apply and she must comply with the applicable rule of Section A.

CASE 95

If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.

CASE 114

When a boat is entitled to room, the space she is entitled to includes space for her to comply with her obligations under the rules of Part 2 and rule 31.

CASE 118

In the definition Mark-Room, the phrase 'room to sail to the mark' means space to sail promptly in a seamanlike way to a position close to, and on the required side of, the mark.

Rule 18.2(c)(2), Mark-Room: Giving Mark-Room

CASE 63

At a mark, when space is made available to a boat that is not entitled to it, she may, at her own risk, take advantage of the space.

Rule 18.2(d), Mark-Room: Giving Mark-Room

CASE 15

In tacking to round a mark, a boat clear ahead must comply with rule 13. A boat clear astern is entitled to hold her course and thereby prevent the other from tacking.

CASE 81

When a boat entitled to mark-room under rule 18.2(b) passes head to wind, rule 18.2(b) ceases to apply and she must comply with the applicable rule of Section A.

Rule 18.3, Mark-Room: Tacking in the Zone

CASE 93

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

Überlappen zwei Boote auf gleichem Schlag auf einem Kreuzkurs und Regel 18.2(b) gilt, so hört Regel 18 auf zu gelten, wenn eines der beiden Boote mit dem Bug durch den Wind geht. Wenn ein Boot einem anderen Boot Bahnmarken-Raum geben muss, schließt der zu gebende Raum auch den Raum ein, dass das andere Boot Regel 31 genügen kann. Wenn das Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum genötigt wird, die Bahnmarke zu berühren, während es innerhalb des ihm zustehenden Bahnmarken-Raums segelt, ist es für seinen Verstoß gegen 31 zu entlasten.

CASE 114

Wenn ein Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat, schließt dies den Platzbedarf ein, den es benötigt um seinen Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 oder Regel 31 nachzukommen.

CASE 118

In der Definition Bahnmarken-Raum bedeutet der Ausdruck „Raum um zur Bahnmarke zu segeln" den Platz um unverzüglich in guter Seemannschaft zu einer Position in der Nähe und auf der vorgeschriebenen Seite zu segeln.

Regel 18.2(c)(2), Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben

CASE 63

At a mark, when space is made available to a boat that is not entitled to it, she may, at her own risk, take advantage of the space.

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

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 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.

Regel 18.3, Bahnmarken-Raum: Wenden in der Zone

CASE 93

Wenn ein Boot plötzlich luvt, nachdem es eine Überlappung in Lee zu

If a boat luffs immediately after she becomes overlapped to leeward of another boat and there is no seamanlike action that would enable the other boat to keep clear, the boat that luffed breaks rules 15 and 16.1. The other boat breaks rule 11, but is exonerated.

CASE 95

If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.

Rule 18.4, Mark-Room: Gybing

CASE 75

When rule 18 applies, the rules of Sections A and B apply as well. When an inside overlapped right-of-way boat must gybe at a mark, she is entitled to sail her proper course until she gybes. A starboard-tack boat that changes course does not break rule 16.1 if she gives a port-tack boat adequate space to keep clear and the port-tack boat fails to take advantage of it promptly.

Rule 19, Room to Pass an Obstruction

CASE 23

On a run, rule 19 does not apply to a starboard-tack boat that passes between two port-tack boats ahead of her. Rule 10 requires both port-tack boats to keep clear.

CASE 30

A boat clear astern that is required to keep clear but collides with the boat clear ahead breaks the right-of-way rule that was applicable before the collision occurred. A boat that loses right of way by unintentionally changing tack is nevertheless required to keep clear.

Rule 19.2, Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

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(a) entlastet.

CASE 95

Überlappen zwei Boote auf gleichem Schlag auf einem Kreuzkurs und Regel 18.2(b) gilt, so hört Regel 18 auf zu gelten, wenn eines der beiden Boote mit dem Bug durch den Wind geht. Wenn ein Boot einem anderen Boot Bahnmarken-Raum geben muss, schließt der zu gebende Raum auch den Raum ein, dass das andere Boot Regel 31 genügen kann. Wenn das Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum genötigt wird, die Bahnmarke zu berühren, während es innerhalb des ihm zustehenden Bahnmarken-Raums segelt, ist es für seinen Verstoß gegen 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 auf Steuerborschlag (Wind von Steuerbord), das seinen Kurs ändert, verstößt nicht gegen Regel 16.1, wenn es dem Boot auf Backbordschlag (Wind von Backbord) angemessenen Raum zum frei halten gibt und das Boot auf Backbordschlag diesen nicht sofort nutzt.

Regel 19, Raum zum Passieren eines Hindernisses

CASE 23

Auf einer Vorwindstrecke gilt Regel 19 nicht für ein auf Steuerbordschlag segelndem Boot, das zwischen zwei auf Backbordschlag voraus segelnden Booten passiert. Regel 10 verlangt von beiden auf Backbordschlag segelnden Booten sich frei zu 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.

Regel 19.2 Raum zum Passieren eines Hindernisses

CASE 3

CASE 3
A leeward port-tack boat, hailing for room to tack when faced with an oncoming starboard-tack boat, an obstruction, is not required to anticipate that the windward boat will fail to comply with her obligation to tack promptly or otherwise provide room.
CASE 11
When boats are overlapped at an obstruction, including an obstruction that is a right-of-way boat, the outside boat must give the inside boat room to pass between her and the obstruction.
CASE 29
A leeward boat is an obstruction to an overlapped windward boat and a third boat clear astern. The boat clear astern may sail between the two overlapped boats and be entitled to room from the windward boat to pass between her and the leeward boat, provided that the windward boat has been able to give that room from the time the overlap began.
CASE 33
When a boat approaching an obstruction hails for room to tack, but does so before the time when she needs to begin the process described in rule 20 to avoid the obstruction safely, she breaks rule 20.1(a). However, even if the hail breaks rule 20.1(a), the hailed boat must respond. An inside overlapped boat is entitled to room between the outside boat and an obstruction under rule 19.2(b) even though she has tacked into the inside overlapping position.
CASE 41
A discussion of how rule 19.2(b) and the definitions Obstruction and Clear Astern and Clear Ahead; Overlap apply when two overlapped boats on the same tack overtake and pass to leeward of a boat ahead on the same tack. There is no obligation to hail for room at an obstruction, but it is prudent to do so.
CASE 43
A close-hauled port-tack boat that is sailing parallel and close to an obstruction must keep clear of a boat that has completed her tack to starboard and is approaching on a collision course.
CASE 49
When two protests arise from the same incident, or from very

Ein auf Backbordschlag segelndes Lee-Boot, das Raum zum Wenden wegen eines auf Steuerbordschlag 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 Wegerechtbootes überlappen, so muss das außen liegende dem innen liegenden Boot den Raum zum Passieren zwischen ihm und dem Hindernis gewähren
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 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
Eine Diskussion darüber, wie Regel 19.2(b) und die Definitionen Klar Achteraus, Klar Voraus; Überlappen und Hindernis gelten, wenn zwei überlappende Boote auf gleichem Schlag ein Boot auf dem selben Schlag in Leeüberholen. Es gibt keine Verpflichtung zum Zuruf um Raum an einem Hindernis, aber es ist klug einen solchen Zuruf zu machen.
CASE 43
Ein auf Backbordschlag dicht längs eines Hindernisses Am-Wind segelndes Boot muss sich von einem Boot freihalten, das eine Wende auf Steuerbordschlag vollendet hat und sich auf einem Kollisionskurs nähert.
CASE 49
Betreffen zwei Proteste denselben oder eng zusammenhängende Vorfälle,

closely connected incidents, they should be heard together in the presence of representatives of all the boats involved.

CASE 117

When three boats are on the same tack and two of them are overlapped and overtaking the third from clear astern, if the leeward boat astern becomes overlapped with the boat ahead, the boat ahead is no longer an obstruction, and rule 19.2(b) does not apply. There are no situations in which a row of boats sailing close to one another is a continuing obstruction.

CASE 124

At any point in time while two boats are approaching an obstruction, the right-of-way boat at that moment may choose to pass the obstruction on either side provided that she can then comply with the applicable rules.

CASE 125

When an outside overlapped boat is required to give room to one or more inside boats to pass an obstruction, the space she gives must be sufficient to permit all the inside boats to comply with their obligations under the rules of Part 2.

Rule 20, Room to Tack at an Obstruction

CASE 3

A leeward port-tack boat, hailing for room to tack when faced with an oncoming starboard-tack boat, an obstruction, is not required to anticipate that the windward boat will fail to comply with her obligation to tack promptly or otherwise provide room.

CASE 10

If a boat hails for room to tack when she is neither approaching an obstruction nor sailing close-hauled or above, she breaks rule 20.1. The hailed boat is required to respond even if the hail breaks rule 20.1.

CASE 11

When boats are overlapped at an obstruction, including an obstruction that is a right-of-way boat, the outside boat must give the inside boat room to pass between her and the obstruction.

CASE 33

so empfiehlt es sich, beide Proteste in Anwesenheit von allen beteiligten Booten anzuhören.

CASE 117

Wenn drei Boote mit auf gleichem Schlag segeln und zwei davon überlappen und holen das dritte Boot von klar achteraus ein und das leeseitige der beiden Boote stellt zuerst eine Überlappung in Lee des Bootes voraus her, ist das Boot voraus nicht länger Hindernis und Regel 19.2(b) gilt nicht. Es gibt keine Situation, in der eine Reihe von dicht zusammen segelnden Booten als ausgedehntes Hindernis gilt.

CASE 124

Zu jedem Zeitpunkt hat das Wegerechtboot von zwei Booten, die sich einem Hindernis nähern die Wahl, an welcher Seite es das Hindernis passieren will, vorausgesetzt es kann den geltenden Regeln genügen.

CASE 125

Wenn ein außen überlappendes Boot verpflichtet ist Raum für ein oder mehr innen liegende Boote zu geben um ein Hindernis zu passieren, muss der gegebene Raum ausreichend sein um allen innen liegenden Booten zu erlauben, ihren Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 nachzukommen.

Regel 20 Raum zum Wenden an einem Hindernis

CASE 3

Ein auf Backbordschlag segelndes Lee-Boot, das Raum zum Wenden wegen eines auf Steuerbordschlag 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

Wenn ein Boot für Raum zum Wenden ruft, wenn es sich weder einem Hindernis näher noch Am-Wind oder höher segelt, verstößt es gegen Regel 20.1. Das angerufene Boot muss reagieren, selbst dann, wenn der Zuruf gegen Regel 20.1 verstößt.

CASE 11

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

CASE 33

When a boat approaching an obstruction hails for room to tack, but does so before the time when she needs to begin the process described in rule 20 to avoid the obstruction safely, she breaks rule 20.1(a). However, even if the hail breaks rule 20.1(a), the hailed boat must respond. An inside overlapped boat is entitled to room between the outside boat and an obstruction under rule 19.2(b) even though she has tacked into the inside overlapping position.

CASE 35

When a boat is hailed for room to tack at an obstruction and replies 'You tack', and the hailing boat is then able to tack and avoid the hailed boat in a seamanlike way, the hailed boat has complied with rule 20.2(c).

CASE 54

A boat is entitled to hail for room to tack at the time when she needs to begin the process described in rule 20 to avoid the obstruction safely. A boat that hails must give the hailed boat sufficient time to respond before tacking herself. The hail must clearly convey the hailing boat's need to tack and be sufficiently loud to be heard in the prevailing conditions. If the hailed boat does not respond, the hailing boat can repeat her hail if time permits, or avoid the obstruction and protest.

CASE 101

When a boat with right of way is required to give another boat room for a manoeuvre, right of way does not transfer to the boat entitled to room. When, in reply to her call for room to tack when approaching an obstruction, a boat is hailed 'You tack', and when she does so and is then able to tack again to keep clear in a seamanlike way, the other boat has given the room required.

CASE 113

An explanation of the application of rule 20 when three boats sailing close-hauled on the same tack are approaching an obstruction and the leeward-most boat hails for room to tack, but cannot tack unless both boats to windward of her tack.

Section D – Other Rules

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 20.2(c) erfüllt.

CASE 54

Ein Boot darf zu dem Zeitpunkt Raum zum Wenden verlangen, an dem es notwendig ist, den in Regel 20 beschriebenen Prozess einzuleiten um dem Hindernis sicher auszuweichen. Ein rufendes Boot muss dem angerufenen Boot ausreichend Zeit zum reagieren geben bevor es selbst wendet. Der Zuruf muss klar die Notwendigkeit einer Wende des rufenden Bootes übermitteln und laut genug sein um bei den herrschenden Bedingungen gehört zu werden. Wenn das angerufene Boot nicht reagiert, kann das rufende Boot den Zuruf wiederholen, wenn dazu Zeit ist oder dem Hindernis ausweichen und protestieren.

CASE 101

Wenn ein Wegerechtboot einem anderen Boot Raum für ein Manöver geben muss, wechselt das Wegerecht nicht zu dem Boot mit Anspruch auf Raum. Wenn in Erwiderung eines Rufes "Raum zum Wenden" bei Annäherung an ein Hindernis das angerufene Boot antwortet "Wenden Sie" und wenn dann das rufende Boot wendet und danach in der Lage ist, erneut zu wenden und sich in guter Seemannschaft freizuhalten, dann hat das angerufene Boot den erforderlichen Raum gegeben.

CASE 113

Eine Erläuterung der Anwendung von Regel 20, wenn drei Boote Am-Wind sich auf Steuerbordschlag einem Hindernis nähern und das am weitesten in Lee befindliche Boot ruft um Raum zum Wenden, kann aber wegen der beiden Boote in Luv nicht wenden.

Abschnitt D-Andere Regeln

Rule 22, Capsized, Anchored or Aground; Rescuing
CASE 5
A boat that is anchored during a race is still racing. A boat does not break rule 42.1 or rule 45 if, while pulling in her anchor line to recover the anchor, she returns to her position at the time the anchor was lowered. However, if pulling in the anchor line clearly propels her to a different position, she breaks those rules.

Rule 23.2, Interfering with Another Boat
CASE 49
When two protests arise from the same incident, or from very closely connected incidents, they should be heard together in the presence of representatives of all the boats involved.
CASE 126
For the purpose of determining whether rule 24.2 applies to an incident, a boat is sailing on the leg which is consistent with her course immediately before the incident and her reasons for sailing that course.
PART 3 – CONDUCT OF A RACE
Rule 26, Starting Races
CASE 31
When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.
Rule 28, Sailing the Race
CASE 112
A boat that makes, and does not correct, an error in sailing the course does not break rule 28 until she finishes. If a boat makes such an error, a second boat may notify the first that she intends to protest before the first boat finishes, or at the first reasonable opportunity after the first boat finishes.
Rule 28.1, Sailing the Race
CASE 28

Regel 22, Gekentert, geankert oder auf Grund gelaufen. Hilfe leistend
CASE 5
Ein Boot, das während der Wettfahrt ankert, ist weiterhin in der Wettfahrt. Ein Boot verstößt nicht gegen Regel 42.1 oder Regel 45, während es beim Hochziehen der Ankerleine um den Anker aufzunehmen zu der Position zurückkehrt an der es den Anker niedergelassen hat. Wenn es jedoch beim Ziehen der Ankerleine das Boot klar in eine andere Position beschleunigt, verstößt es gegen diese Regeln.
Regel 23.2, Behinderung anderer Boote
CASE 49 *Betreffen zwei Proteste denselben oder eng zusammenhängende Vorfälle, so empfiehlt es sich, beide Proteste in Anwesenheit von allen beteiligten Booten anzuhören.*

CASE 126
Um zu entscheiden, ob Regel 24.2 für einen Vorfall gilt, segelt ein Boot auf dem Bahnschenkel, der in Übereinstimmung mit seinem Kurs direkt vor dem Vorfall ist und den Gründen, warum es diesen Kurs segelt.

Teil 3 – Durchführung einer Wettfahrt
Regel 26, Starten einer Wettfahrt
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 Absegeln der Bahn
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 28.1 Absegeln der Bahn
CASE 28

If the race committee observes a boat make an error under rule 28.1 in sailing the course and fail to correct that error, it is required to score her NSC. If it observes a boat touch a mark as she finishes, it must score in her finishing position and it may protest her for breaking rule 31.

CASE 58

If a buoy or other object specified in the sailing instructions as a finishing-line limit mark is on the post-finish side of the finishing line, a boat may leave it on either side.

CASE 90

When a boat's string passes a mark on the required side, she does not break rule 28.2 if her string, when drawn taut, also passes that mark on the non-required side.

CASE 106

When the string representing a boat's track lies on the required sides of finishing marks or gate marks, it is not relevant that, when drawn taut, it also passes one of those marks on the non-required side.

CASE 108

When taking a penalty after touching a mark, a boat need not complete a full 360° turn, and she may take her penalty while simultaneously rounding the mark. Her turn to round the mark will serve as her penalty if it includes a tack and a gybe, if it is carried out promptly after she is no longer touching the mark and is well clear of other boats, and when no question of advantage arises.

CASE 112

A boat that makes, and does not correct, an error in sailing the course does not break rule 28 until she finishes. If a boat makes such an error, a second boat may notify the first that she intends to protest before the first boat finishes, or at the first reasonable opportunity after the first boat finishes.

CASE 128

If the race committee observes a boat make an error under rule 28.1 in sailing the course and fail to correct that error, it is required to

Wenn das Wettfahrtkomitee beobachtet, dass ein Boot einen Fehler nach Regel 28.1 macht und nicht korrigiert, ist es verpflichtet das Boot NSC zu werten. Wenn es beobachtet, dass ein Boot eine Bahnmarke berührt als es durchs Ziel geht muss es mit den Punkten gewertet werden, die seiner Zielplatzierung entsprechen und kann gegen das Boot wegen Verstoß gegen Regel 31 protestieren.

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, darf ein Boot es auf beliebiger Seite lassen.

CASE 90

Wenn die Schnur, die die Spur eines Bootes markiert, eine Bahnmarke an der vorgeschriebenen Seite passiert, verstößt es nicht gegen Regel 28.2, wenn beim Strammziehen die Schnur auch diese Bahnmarke auch auf der nicht vorgeschriebenen Seite passiert.

CASE 106

Wenn die Schnur die die Spur des Bootes repräsentiert eines Boote auf den vorgeschriebenen Seiten der Zielbahnmarken oder Torbahnmarken liegt, ist es ohne Belang, wenn sie 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.

CASE 128

Wenn das Wettfahrtkomitee beobachtet, dass ein Boot einen Fehler nach Regel 28.1 macht und nicht korrigiert, ist es verpflichtet das Boot NSC zu werten. Wenn es beobachtet, dass ein Boot eine Bahnmarke berührt als es

score her NSC. If it observes a boat touch a mark as she finishes, it must score in her finishing position and it may protest her for breaking rule 31.

CASE 129

When the course is shortened at a rounding mark, the mark becomes a finishing mark. Rule 32.2(a) permits the race committee to position the vessel displaying flag S at either end of the finishing line. A boat must cross the line in accordance with the definition Finish, even if in so doing she leaves that mark on the side opposite the side on which she would have been required to leave it if the course had not been shortened.

CASE145

A boat's string, described in the definition Sail the Course, when drawn taut, is to lie in navigable water only.

Rule 29.1, Recalls: Individual Recall

CASE 31

When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

CASE 79

When a boat has no reason to know that she crossed the starting line early and the race committee fails to promptly signal 'Individual recall' and scores her OCS, this is an error that significantly worsens the boat's score through no fault of her own, and therefore entitles her to redress.

CASE 136

In finding facts, a protest committee will be governed by the weight of evidence. In general, a race committee member sighting the starting line is better placed than any competing boat to decide whether a boat was over the line at the starting signal and, if so, whether she returned and started correctly.

Rule 30.2, Starting Penalties: Z Flag Rule

durchs Ziel geht muss es mit den Punkten gewertet werden, die seiner Zielplatzierung entsprechen und kann gegen das Boot wegen Verstoß gegen Regel 31 protestieren.

CASE 129

Wenn die Bahn an einer zu rundenden Bahnmarke abgekürzt wird, wird diese Bahnmarke eine Ziel-Bahnmarke. Regel 32.2(a) erlaubt dem Wettfahrtkomitee das Fahrzeug, das Flagge S zeigt an beliebiger Seite der Ziellinie zu positionieren. Ein Boot muss die Ziellinie entsprechend der Definition Zieldurchgang überqueren, auch dann, wenn es dabei die Bahnmarke an der entgegengesetzten Seite lässt, wie sie es getan hätte, wenn die Bahn nicht abgekürzt worden wäre.

CASE 145

Die Schnur, die die Spur eines Bootes gemäß Definition Absegeln der Bahn darstellt, muss, nachdem sie straff gezogen ist, ausschließlich in schiffbarem Wasser liegen.

Regel 29.1, Rückrufe: Einzelrückruf

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 79

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

CASE 136

Bei der Feststellung der Sachverhalte wird ein Protestkomitee sich durch die Aussagekraft der Beweise lenken. Allgemein gilt, dass ein Mitglied des Wettfahrtkomitees, das die Startlinie beobachtet, besser positioniert ist als ein teilnehmendes Boot um zu entscheiden, ob ein Boot beim Startsignal über der Linie war und ob es zurückgekehrt ist und korrekt gestartet ist.

Regel 30.2, Start Strafen: Z Flaggen Regel

Rule 30.3, Starting Penalties: U Flag Rule
Rule 30.4, Starting Penalties: Black Flag Rule
CASE 65
When a boat knows that she has broken the Black Flag rule, she is obliged to retire promptly. When she does not do so and then deliberately hinders another boat in the race, she commits a breach of sportsmanship and of rule 2, and her helmsman commits an act of misconduct.
CASE 96
When after a general recall a boat learns from seeing her sail number displayed that she has been disqualified by the race committee under the second sentence of rule 30.4 and believes the race committee has made a mistake, her only option is not to start, and then to seek redress. However, if the race committee does not display her sail number and she sails in the restarted race, she should be scored BFD, and not DNE.

CASE 111
If a boat breaks rule 30.2 or rule 30.4 during a starting sequence that results in a general recall, the race committee is required to penalize her even if the race had been postponed before that starting sequence or if, during a later starting sequence, a postponement was signalled before the starting signal.
CASE 140
How the rules apply when a boat is compelled to cross the starting line by another boat that was breaking a rule of Part 2.

Rule 31, Touching a Mark
CASE 77
Contact with a mark by a boat's equipment constitutes touching it. A boat obligated to keep clear does not break a rule when touched by a right-of-way boat's equipment that moves unexpectedly out of normal position.
CASE 108
When taking a penalty after touching a mark, a boat need not complete a full 360° turn, and she may take her penalty while

Regel 30.3, Start Strafen: U-Flaggen Regel
Regel 30.4, Start Strafen: 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 eine Handlung von Fehlverhalten.
CASE 96
Wenn ein Boot nach einem allgemeinen Rückruf sieht, dass seine Segelnummer ausgehängt wurde und es gemäß dem zweiten Satz von Regel 30.4 durch das Wettfahrtkomitee disqualifiziert wurde und es der Meinung ist, dass das Wettfahrtkomitee einen Fehler gemacht hat, besteht ihre einzige Möglichkeit darin, nicht zu starten und anschließend Antrag auf Wiedergutmachung einzureichen. Wenn das Wettfahrtkomitee jedoch seine Nummer nicht anzeigt und es beim Wiederholungsstart mitsegelt, sollte es BFD gewertet werden aber nicht DNE.
CASE 111
Wenn ein Boot gegen Regel 30.2 oder 30.3 während einer Startsequenz, die zu einem allgemeinen Rückruf führte, verstößt, ist das Wettfahrtkomitee gehalten es zu bestrafen, auch wenn die Wettfahrt vor dieser Startsequenz verschoben war oder wenn während einer späteren Startsequenz eine Verschiebung vor dem Startsignal erfolgte.
CASE 140
Wie sind die Regeln, wenn ein Bootdurch ein anderes Boot gezwungen wurde die Startlinie zur überqueren, das gegen eine Regel des Teils 2 verstoßen hat.
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 nicht voraussehbar berührt, während es sich freihält, so verletzt es keine Regel.
CASE 108
Wenn sich ein Boot nach Berührung einer Bahnmarke entlastet, muss es keine vollständige 360°-Drehung ausführen und es kann die Strafdrehung

simultaneously rounding the mark. Her turn to round the mark will serve as her penalty if it includes a tack and a gybe, if it is carried out promptly after she is no longer touching the mark and is well clear of other boats, and when no question of advantage arises.

CASE 114

When a boat is entitled to room, the space she is entitled to includes space for her to comply with her obligations under the rules of Part 2 and rule 31.

CASE 128

If the race committee observes a boat make an error under rule 28.1 in sailing the course and fail to correct that error, it is required to score her NSC. If it observes a boat touch a mark as she finishes, it must score in her finishing position and it may protest her for breaking rule 31.

Rule 32, Shortening or Abandoning After the Start

CASE 28

When one boat breaks a rule and, as a result, causes another to touch a mark, the other boat is to be exonerated. The fact that a starting mark has moved, for whatever reason, does not relieve a boat of her obligation to start. A race committee may abandon under rule 32.1(c) only when the change in the mark's position has directly affected the safety or fairness of the competition.

CASE 37

Each race of a regatta is a separate race. In a multi-class regatta, abandonment may be suitable for some classes, but not for all.

CASE 129

When the course is shortened at a rounding mark, the mark becomes a finishing mark. Rule 32.2(a) permits the race committee to position the vessel displaying flag S at either end of the finishing line. A boat must cross the line in accordance with the definition Finish, even if in so doing she leaves that mark on the side opposite the side on which she would have been required to leave it if the

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 114

Wenn ein Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat, schließt dies den Platzbedarf ein, den es benötigt um seinen Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 oder Regel 31 nachzukommen.

CASE 128

Wenn das Wettfahrtkomitee beobachtet, dass ein Boot einen Fehler nach Regel 28.1 macht und nicht korrigiert, ist es verpflichtet das Boot NSC zu werten. Wenn es beobachtet, dass ein Boot eine Bahnmarke berührt als es durchs Ziel geht muss es mit den Punkten gewertet werden, die seiner Zielplatzierung entsprechen und kann gegen das Boot wegen Verstoß gegen Regel 31 protestieren.

Regel 32 Abkürzung und Abbruch nach dem Start

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. Das Wettfahrtkomitee 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.

CASE 129

Wenn die Bahn an einer zu rundenden Bahnmarke abgekürzt wird, wird diese Bahnmarke eine Ziel-Bahnmarke. Regel 32.2(a) erlaubt dem Wettfahrtkomitee das Fahrzeug, das Flagge S zeigt an beliebiger Seite der Ziellinie zu positionieren. Ein Boot muss die Ziellinie entsprechend der Definition Zieldurchgang überqueren, auch dann, wenn es dabei die Bahnmarke an der entgegengesetzten Seite lässt, wie sie es getan hätte,

course had not been shortened.

Rule 36, Races Restarted or Resailed

CASE 19

Interpretation of the term ‘damage’.

CASE 141

Interpretation of the term “serious” in the phrase “serious damage.”

PART 4 – OTHER REQUIREMENTS WHEN RACING

Rule 41, Outside Help

CASE 78

In a fleet race either for one-design boats or for boats racing under a handicap or rating system, a boat may use tactics that clearly interfere with and hinder another boat’s progress in the race, provided that, if she is protested under rule 2 for doing so, the protest committee finds that there was a reasonable chance of her tactics benefiting either her final ranking in the event or her chances of gaining selection for another event or for her national team. However, she breaks rule 2, and possibly rule 69.1(a), if while using those tactics she intentionally breaks a rule.

CASE 100

When a boat asks for and receives tactical racing advice she receives outside help, even if she asks for and receives it on a public radio channel.

CASE 120

‘Information freely available’ in rule 41(c) is information that is available without monetary cost and that may be easily obtained by all boats in a race. Rule 41(c) is a rule that may be changed for an event provided that the procedure established in the rules is followed.

Rule 42, Propulsion

CASE 5

A boat that is anchored during a race is still racing. A boat does not break rule 42.1 or rule 45 if, while pulling in her anchor line to recover the anchor, she returns to her position at the time the

wenn die Bahn nicht abgekürzt worden wäre.

Regel 36, Wieder gestartete und wieder gesegelte Wettfahrten

CASE 19

Interpretation des Begriffs „schaden“.

CASE 141

Interpretation des Begriffs „erheblich“ im Ausdruck „erheblicher Schaden“

Teil 4 – Andere Erfordernisse während der Wettfahrt

Regel 41, Hilfe von außen

CASE 78

In einer Flotten-Wettfahrt für Einheitsklassen-Boote oder für Boote, die nach einer Handicap-Formel segeln darf ein Boot Taktiken verwenden, die eindeutig ein anderes Boot in der Wettfahrt stören und das Vorankommen des Bootes in der Wettfahrt behindern, vorausgesetzt dass das Protestkomitee bei einem aus diesem Grund eingereichten Protest nach Regel 2 feststellt, dass darin eine reelle Chance bestand durch diese Taktik ihr Ergebnis in der Gesamtwertung der Veranstaltung oder ihre Chance für die Qualifikation für eine andere Veranstaltung oder für ihr nationales Team zu verbessern. Wenn es dabei aber absichtlich gegen eine andere Regel verstößt um die Wahrscheinlichkeit für den Erfolg dieser Taktik zu erhöhen, verstößt es gegen Regel 2 und möglicherweise gegen Regel 69.1(a).

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.

CASE 120

Als „Information, die allen frei verfügbar sind“ in Regel 41(c) gilt Information, die ohne Kosten und einfach durch alle Boote in der Wettfahrt erhalten werden kann. Regel 41(c) ist eine Regel, die für eine Veranstaltung geändert werden kann, vorausgesetzt die in den Regeln vorgeschriebenen Verfahren wurde eingehalten.

Regel 42, Vortrieb

CASE 5

Ein Boot, das während der Wettfahrt ankert, ist weiterhin in der Wettfahrt. Ein Boot verstößt nicht gegen Regel 42.1 oder Regel 45, während es beim Hochziehen der Ankerleine um den Anker aufzunehmen zu der Position

anchor was lowered. However, if pulling in the anchor line clearly propels her to a different position, she breaks those rules.

CASE 8
Repeated helm movements to position a boat to gain speed on each of a series of waves generated by a passing vessel are not sculling unless they are forceful, and the increase in speed is the result of a permitted use of the water to increase speed.
CASE 69
Momentum of a boat after her preparatory signal that is the result of being propelled by her engine before the signal does not break rule 42.1.

Rule 43, Exoneration
CASE 11
When boats are overlapped at an obstruction, including an obstruction that is a right-of-way boat, the outside boat must give the inside boat room between her and the obstruction.
CASE 12
In determining the right of an inside boat to mark-room under rule 18.2(b), it is irrelevant that boats are on widely differing courses, provided that an overlap exists when the first of them reaches the zone.
CASE 25
After an inside overlapped windward boat has been given mark-room, rule 18 no longer applies, but rule 11 continues to apply. The inside windward boat must keep clear of the outside leeward boat, and the leeward boat may luff provided that she gives the windward boat room to keep clear.
CASE 27
A boat is not required to anticipate that another boat will break a rule. When a boat acquires right of way as a result of her own actions, the other boat is entitled to room to keep clear.
CASE 30
A boat clear astern that is required to keep clear but collides with the boat clear ahead breaks the right-of-way rule that was

zurückkehrt an der es den Anker niedergelassen hat. Wenn es jedoch beim Ziehen der Ankerleine das Boot klar in eine andere Position beschleunigt, verstößt es gegen diese Regeln.
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. Entlastung
CASE 11
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.
CASE 12
Bei der Entscheidung ob ein innen liegendes Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum nach Regel 18.2(b) hat, ist es unerheblich, dass die Boote völlig verschiedene Kurse fahren, sofern eine Überlappung besteht, wenn das erste Boot die Zone erreicht.
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 luven vorausgesetzt es gibt dabei dem innen liegenden Boot Raum zum frei 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 30
Ein Boot klar achteraus, das verpflichtet ist, sich freizuhalten und mit dem Boot klar voraus zusammen stößt, verstößt gegen die Wegerechtsregel, die

applicable before the collision occurred. A boat that loses right of way by unintentionally changing tack is nevertheless required to keep clear.

Rule 43.1(a), Exoneration

CASE 3

A leeward port-tack boat, hailing for room to tack when faced with an oncoming starboard-tack boat, an obstruction, is not required to anticipate that the windward boat will fail to comply with her obligation to tack promptly or otherwise provide room.

CASE 28

When one boat breaks a rule and, as a result, causes another to touch a mark, the other boat is exonerated. The fact that a starting mark has moved, for whatever reason, does not relieve a boat of her obligation to start. A race committee may abandon under rule 32.1(c) only when the change in the mark's position has directly affected the safety or fairness of the competition.

CASE 30

A boat clear astern that is required to keep clear but collides with the boat clear ahead breaks the right-of-way rule that was applicable before the collision occurred. A boat that loses right of way by unintentionally changing tack is nevertheless required to keep clear.

CASE 51

A protest committee must find that boats were exonerated at the time of the incident when, as a result of another boat's breach of a rule, they were compelled to break a rule.

CASE 91

A boat required to keep clear must keep clear of another boat's equipment out of its normal position when the equipment has been out of its normal position long enough for the equipment to have been seen and avoided.

CASE 140

How the rules apply when a boat is compelled to cross the starting line by another boat that was breaking a rule of Part 2.

vor dem Zusammenstoß gegolten hat. Ein Boot das durch einen unbeabsichtigten Bugwechsel sein Wegerecht verliert ist trotzdem ausweichpflichtig.

Regel 43.1(a). Entlastung

CASE 3

Ein auf Backbordschlag segelndes Lee-Boot, das Raum zum Wenden wegen eines auf Steuerbordschlag 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 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. Das Wettfahrtkomitee 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 51

Das Protestkomitee muss feststellen, dass Boote zum Zeitpunkt des Vorfalls entlastet sind, wenn sie durch die Regelverletzung eines anderen Bootes gezwungen wurden, eine Regel zu verletzen.

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 140

Wie sind die Regeln, wenn ein Bootdurch ein anderes Boot gezwungen wurde die Startlinie zur überqueren, das gegen eine Regel des Teils 2 verstoßen hat.

CASE 146

When boats are approaching a starting mark to start and a leeward boat luffs, the windward boat is exonerated by rule 43.1(b) if she breaks rule 11 while sailing within the room to which she is entitled under rule 16.1.

Rule 43.1(b), Exoneration

CASE 24

When a boat becomes overlapped to leeward from clear astern, the other boat must act promptly to keep clear. When she cannot do so in a seamanlike way, she has not been given room as required by rule 15.

CASE 25

When an inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room takes more space than she is entitled to, she must keep clear of the outside leeward boat, and the outside boat may luff provided that she gives the inside boat room to keep clear.

CASE 49

When two protests arise from the same incident, or from very closely connected incidents, they should be heard together in the presence of representatives of all the boats involved.

CASE 63

At a mark, when space is made available to a boat that is not entitled to it, she may, at her own risk, take advantage of the space.

CASE 93

If a boat luffs immediately after she becomes overlapped to leeward of another boat and there is no seamanlike action that would enable the other boat to keep clear, the boat that luffs breaks rules 15 and 16.1. The other boat breaks rule 11, but is exonerated.

CASE 95

If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for

CASE 146

Wenn Boote sich einer Startbahnmarke nähern um zu starten und ein Leeboot luvt, so ist das Luvboot nach Regel 43.1(b) für den Verstoß gegen Regel 11 zu entlasten, wenn es innerhalb des Raums segelt, der ihm nach Regel 16.1 zusteht.

Regel 43.1(b). Entlastung

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 kann, hat dieses nicht ausreichend Raum gemäß Regel 15 gegeben.

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 luven vorausgesetzt es gibt dabei dem innen liegenden Boot Raum zum frei halten.

CASE 49

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

CASE 63

Wird an einer Bahnmarke 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 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, ist aber dafür entlastet.

CASE 95

Überlappen zwei Boote auf gleichem Schlag auf einem Kreuzkurs und Regel 18.2(b) gilt, so hört Regel 18 auf zu gelten, wenn eines der beiden Boote mit dem Bug durch den Wind geht. Wenn ein Boot einem anderen Boot Bahnmarken-Raum geben muss, schließt der zu gebende Raum auch den

the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.

CASE 124

At any point in time while two boats are approaching an obstruction, the rightof-way boat at that moment may choose to pass the obstruction on either side provided that she can then comply with the applicable rules.

CASE 125

When an outside overlapped boat is required to give room to one or more inside boats to pass an obstruction, the space she gives must be sufficient to permit all the inside boats to comply with their obligations under the rules of Part 2.

CASE 146

When boats are approaching a starting mark to start and a leeward boat luffs, the windward boat is exonerated by rule 43.1(b) if she breaks rule 11 while sailing within the room to which she is entitled under rule 16.1.

Rule 43.1(c), Exoneration

CASE 2

If the first of two boats to reach the zone is clear astern when she reaches it and if later the boats are overlapped when the other boat reaches the zone, rule 18.2(a), and not rule 18.2(b), applies. Rule 18.2(a) applies only while boats are overlapped and at least one of them is in the zone.

CASE 7

When, after having been clear astern, a boat becomes overlapped to leeward within two of her hull lengths of the other boat, the windward boat must keep clear, but the leeward boat must initially give the windward boat room to keep clear and must not sail above her proper course. The proper course of the windward boat is not relevant.

CASE 13

Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.

Raum ein, dass das andere Boot Regel 31 genügen kann. Wenn das Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum genötigt wird, die Bahnmarke zu berühren, während es innerhalb des ihm zustehenden Bahnmarken-Raums segelt, ist es für seinen Verstoß gegen 31 zu entlasten.

CASE 124

Zu jedem Zeitpunkt hat das Wegerechtboot von zwei Booten, die sich einem Hindernis nähern die Wahl, an welcher Seite es das Hindernis passieren will, vorausgesetzt es kann den geltenden Regeln genügen.

CASE 125

Wenn ein außen überlappendes Boot verpflichtet ist Raum für ein oder mehr innen liegende Boote zu geben um ein Hindernis zu passieren, muss der gegebene Raum ausreichend sein um allen innen liegenden Booten zu erlauben, ihren Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 nachzukommen.

CASE 146

Wenn Boote sich einer Startbahnmarke nähern um zu starten und ein Leeboot luvt, so ist das Luvboot nach Regel 43.1(b) für den Verstoß gegen Regel 11 zu entlasten, wenn es innerhalb des Raums segelt, der ihm nach Regel 16.1 zusteht.

Regel 43.1(c). Entlastung

CASE 2

Wenn das erste von zwei Booten bei Erreichen der Zone klar achteraus ist und die Boote später überlappen, wenn das andere Boot die Zone erreicht, gilt Regel 18.2(a) und nicht Regel 18.2(b). 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. Der richtige Kurs des Luvbootes ist nicht von Bedeutung.

CASE 13

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

CASE 14
When, owing to a difference of opinion about a leeward boat's proper course, two boats on the same tack converge, the windward boat must keep clear. Two boats on the same leg sailing near one another may have different proper courses.

CASE 19
Interpretation of the term 'damage'.
CASE 26
A right-of-way boat need not act to avoid a collision until it is clear that the other boat is not keeping clear. However, if the right-of-way boat could then have avoided the collision and the collision resulted in damage, she must be penalized for breaking rule 14.

CASE 125
When an outside overlapped boat is required to give room to one or more inside boats to pass an obstruction, the space she gives must be sufficient to permit all the inside boats to comply with their obligations under the rules of Part 2.
Rule 44.1, Penalties at the Time of an Incident: Taking a Penalty
Rule 44.2, Penalties at the Time of an Incident: One-Turn and Two-Turns Penalties
CASE 19
Interpretation of the term 'damage'.
CASE 99
The fact that a boat required to keep clear is out of control does not entitle her to exoneration for breaking a rule of Part 2. When a right-of-way boat becomes obliged by rule 14 to 'avoid contact . . . if reasonably possible' and the only way to do so is to crash-gybe, she does not break the rule if she does not crash-gybe. When a boat's penalty under rule 44.1(b) is to retire, and she does so (whether because of choice or necessity), she cannot then be disqualified.

CASE 107
During the starting sequence, a boat that is not keeping a lookout

CASE 14
Segeln zwei Boote auf gleichem Schlag 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 19
Erläuterung des Begriffs " Schaden"
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 125
Wenn ein außen überlappendes Boot verpflichtet ist Raum für ein oder mehr innen liegende Boote zu geben um ein Hindernis zu passieren, muss der gegebene Raum ausreichend sein um allen innen liegenden Booten zu erlauben, ihren Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 nachzukommen.
Regel 44.1 Strafen zum Zeitpunkt eines Vorfalls, Annahme einer Strafe
Regel 44.2 Strafen zum Zeitpunkt eines Vorfalls, Eine 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 während der Startphase nicht Ausschau hält, versäumt es

may thereby fail to do everything reasonably possible to avoid contact. Hailing is one way that a boat may 'act to avoid contact'. When a boat's breach of a rule of Part 2 causes serious damage and she then retires, she has taken the applicable penalty and is not to be disqualified for that breach.

CASE 108

When taking a penalty after touching a mark, a boat need not complete a full 360° turn, and she may take her penalty while simultaneously rounding the mark. Her turn to round the mark will serve as her penalty if it includes a tack and a gybe, if it is carried out promptly after she is no longer touching the mark and is well clear of other boats, and when no question of advantage arises.

CASE 135

Discussion of the decisions that a protest committee must make if a boat breaks a rule of Part 2 by failing to keep clear, and the right-of way boat, or a third boat, requests redress under rule 62.1(b).

CASE 141

Interpretation of the term "serious" in the phrase "serious damage."

Rule 45, Hauling Out; Making Fast; Anchoring

CASE 5

A boat that is anchored during a race is still racing. A boat does not break rule 42.1 or rule 45 if, while pulling in her anchor line to recover the anchor, she returns to her position at the time the anchor was lowered. However, if pulling in the anchor line clearly propels her to a different position, she breaks those rules.

Rule 46, Person in Charge

CASE 40

Unless otherwise specifically stated in the class rules, notice of race or sailing instructions, the owner or other person in charge of a boat is free to decide who steers her in a race, provided that rule 46 is not broken.

Rule 49, Crew Position; Lifelines

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.

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 135

Diskussion über die Entscheidung, die ein Protestkomitee fällen muss, wenn ein Boot gegen eine Regel von Teil 2 verstößt, weil es sich nicht freihält, und das Wegerechtboot oder auch ein drittes Boot Antrag auf Wiedergutmachung nach Regel 62.1(b) stellt.

CASE 141

Interpretation des Begriffs „erheblich" im Ausdruck „erheblicher Schaden"

Regel 45, Aus dem Wasser nehmen; Festmachen; Ankern

CASE 5

Ein Boot, das während der Wettfahrt ankert, ist weiterhin in der Wettfahrt. Ein Boot verstößt nicht gegen Regel 42.1 oder Regel 45, während es beim Hochziehen der Ankerleine um den Anker aufzunehmen zu der Position zurückkehrt an der es den Anker niedergelassen hat. Wenn es jedoch beim Ziehen der Ankerleine das Boot klar in eine andere Position beschleunigt, verstößt es gegen diese Regeln.

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 49 Position der Besatzung; Relingsdurchzüge

CASE 4
A competitor may hold a sheet outboard.
CASE 36
Positioning of crew members relative to lifelines.
CASE 83
Repeated sail trimming with a competitor's torso outside the lifelines is not permitted.

Rule 50.1(a), Competitor Clothing and Equipment

CASE 89
A competitor may not wear or otherwise attach to his person a beverage container.

Rule 55.3, Setting and Sheeting Sails: Use of Outriggers

CASE 4
A competitor may hold a sheet outboard.
CASE 97
A jockey pole attached to a spinnaker guy is not an outrigger.

Rule 56, Fog Signals and Lights; Traffic Separation Schemes

CASE 109
The *IRPCAS* or government right-of-way rules apply between boats that are racing only if the sailing instructions say so, and in that case all of the Part 2 rules are replaced. An *IRPCAS* or government rule may be made to apply by including it in the sailing instructions or in another document governing the event.

PART 5 – PROTESTS, REDRESS, HEARINGS, MISCONDUCT AND APPEALS

Section A – Protests; Redress; Rule 69 Action

Rule 60, Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action

CASE 1
A boat that breaks a rule while racing but continues to race may protest over a later incident, even though after the race she is penalized for her breach.

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 der Seereling kommt, ist nicht erlaubt.

Regel 50.1 Kleidung und Ausrüstung der Teilnehmer

CASE 89
Ein Teilnehmer darf keinen Trinkbehälter tragen oder anderweitig an seiner Person befestigen.

Regel 55.3 (a) Segelsetzung und Schotführung: Verwendung von Auslegern

CASE 4
Ein Teilnehmer darf eine Schot außenbords halten.
CASE 97
Eine Spreizstange, die am Spinnakerachterholer befestigt ist, ist kein Ausleger.

Regel 56, Nebel-Signale und Lichter; Verkehr-Trennungs-Gebiete

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 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 bestraft

CASE 19
Interpretation of the term ‘damage’.
CASE 39
A race committee is not required to protest a boat. The primary responsibility for enforcing the rules lies with the competitors.

CASE 57
When a current, properly authenticated certificate has been presented in good faith by an owner who has complied with the requirements of rule 78.1, the final results of a race or series must stand, even though the certificate is later withdrawn.

CASE 141
Interpretation of the term “serious” in the phrase “serious damage.”
Rule 61.1, Protest Requirements: Informing the Protestee
CASE 19
Interpretation of the term ‘damage’.
CASE 72
Discussion of the word ‘flag’.
CASE 85
If a racing rule is not one of the rules listed in rule 86.1(c), class rules are not permitted to change it. If a class rule attempts to change such a rule, that class rule is not valid and does not apply.
CASE 112
A boat that makes, and does not correct, an error in sailing the course does not break rule 28 until she finishes. If a boat makes such an error, a second boat may notify the first that she intends to protest before the first boat finishes, or at the first reasonable opportunity after the first boat finishes.
CASE 141
Interpretation of the term “serious” in the phrase “serious damage.”
Rule 61.2, Protest Requirements: Protest Contents
CASE 22
It is not relevant to the validity of a protest that a rule the protestor believes was broken is not one of the rules that the protest

wurde.
CASE 19
Erläuterung des Begriffs " Schaden"
CASE 39
Das Wettfahrtkomitee ist nicht verpflichtet gegen ein Boot zu protestieren. Die Verpflichtung die Regeln durchzusetzen liegt in erster Linie bei den Teilnehmern.
CASE 57
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 für ungültig erklärt wird.
CASE 141
Interpretation des Begriffs „erheblich“ im Ausdruck „erheblicher Schaden“
Regel 61.1 Protesterfordernisse; Benachrichtigung des Protestgegners
CASE 19
Erläuterung des Begriffs " Schaden"
CASE 72
Diskussion des Wortes Flagge
CASE 85
Klassenregeln 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.
CASE 141
Interpretation des Begriffs „erheblich“ im Ausdruck „erheblicher Schaden“
Regel 61.2, Protest Erfordernisse: Inhalte des Protests
CASE 22
Es ist für die Gültigkeit eines Protestes irrelevant, ob das Protestkomitee der Auffassung ist, dass die in der Protestschrift genannte angeblich

committee later determines to have been broken.

Rule 62, Redress

CASE 44

A boat is not permitted to protest a race committee for breaking a rule. However, if she tries to do so, her 'protest' may meet the requirements of a request for redress, in which case the protest committee shall treat it accordingly.

Rule 62.1, Redress

CASE 31

When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

CASE 140

How the rules apply when a boat is compelled to cross the starting line by another boat that was breaking a rule of Part 2.

Rule 62.1(a), Redress

CASE 37

Each race of a regatta is a separate race. In a multi-class regatta, abandonment may be suitable for some classes, but not for all.

CASE 45

When a boat fails to finish correctly because of a race committee error, but none of the boats racing gains or loses as a result, an appropriate and fair form of redress is to score all the boats in the order they crossed the finishing line.

CASE 68

The failure of a race committee to discover that a rating certificate is invalid does not entitle a boat to redress. A boat that may have broken a rule and that continues to race retains her rights under the racing rules, including her rights under the rules of Part 2 and her rights to protest and appeal, even if she is later disqualified.

verletzte Regel nicht die richtige ist.

Regel 62 Wiedergutmachung

CASE 44

Ein Boot darf nicht gegen das Wettfahrtkomitee wegen eines Regelverstoßes protestieren. Wenn es das aber versucht kann aber sein „Protest" die Anforderungen an einen Antrag auf Wiedergutmachung erfüllen und das Protestkomitee sollte ihn entsprechend behandeln.

Regel 62.1 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 140

Wie sind die Regeln, wenn ein Bootdurch ein anderes Boot gezwungen wurde die Startlinie zur überqueren, das gegen eine Regel des Teils 2 verstoßen hat.

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 45

Versäumt es ein Boot auf Grund eines Fehlers des Wettfahrtkomitees 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.

CASE 68

Versäumt es das Wettfahrtkomitee, 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 82
When a finishing line is laid so nearly in line with the last leg that it cannot be determined which is the correct way to cross it in order to finish according to the definition, a boat may cross the line in either direction and her finish is to be recorded accordingly.

CASE 119
When a race is conducted for boats racing under a rating system, the rating that should be used to calculate a boat's corrected time is her rating at the time the race is sailed. Her score should not be changed if later the rating authority, acting on its own volition, changes her rating.

CASE 129
When the course is shortened at a rounding mark, the mark becomes a finishing mark. Rule 32.2(a) permits the race committee to position the vessel displaying flag S at either end of the finishing line. A boat must cross the line in accordance with the definition Finish, even if in so doing she leaves that mark on the side opposite the side on which she would have been required to leave it if the course had not been shortened.

Rule 62.1(b), Redress

CASE 19
Interpretation of the term 'damage'.

CASE 110
A boat physically damaged from contact with a boat that was breaking a rule of Part 2 is eligible for redress only if the damage itself significantly worsened her score or place. Contact is not necessary for one boat to cause injury or physical damage to another. A worsening of a boat's score or place caused by an avoiding manoeuvre is not, by itself, grounds for redress. 'Injury' refers to bodily injury to a person and, in rule 62.1(b), 'damage' is limited to physical damage to a boat or her equipment.

CASE 116
A discussion of redress in a situation in which a boat is damaged

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 119
Wenn eine Wettfahrt für Boote mit einer Ausgleichsformel durchgeführt wird, sollte der Rennwert zur Berechnung der korrigierten Zeit eines Bootes verwendet werden, der zum Zeitpunkt, als die Wettfahrt gesegelt wurde, galt. Seine Wertung sollte nicht geändert werden, wenn später die für die Rennwerte zuständige Stelle von sich aus den Rennwert ändert.

CASE 129
Wenn die Bahn an einer zu rundenden Bahnmarke abgekürzt wird, wird diese Bahnmarke eine Ziel-Bahnmarke. Regel 32.2(a) erlaubt dem Wettfahrtkomitee das Fahrzeug, das Flagge S zeigt an beliebiger Seite der Ziellinie zu positionieren. Ein Boot muss die Ziellinie entsprechend der Definition Zieldurchgang überqueren, auch dann, wenn es dabei die Bahnmarke an der entgegengesetzten Seite lässt, wie sie es getan hätte, wenn die Bahn nicht abgekürzt worden wäre.

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 in Regel 62.1(b) ist 'Schaden' beschränkt sich auf materiellen Schaden am Boot oder seiner Ausrüstung.

CASE 116
Erörterung der Wiedergutmachung für ein Boot, das früh in einer Serie

early in a series, is entitled to redress under rule 62.1(b), and is prevented by the damage from sailing the remaining races. In such a situation it is not fair to
the other boats in the series to award her average points for half or more of the races that comprise her series score.
CASE 135
Discussion of the decisions that a protest committee must make if a boat breaks a rule of Part 2 by failing to keep clear, and the right-of way boat, or a third boat, requests redress under rule 62.1(b).

Rule 62.1(c), Redress
CASE 20
When it is possible that a boat is in danger, another boat that gives help is entitled to redress, even if her help was not asked for or if it is later found that there was no danger.
Rule 62.1(d), Redress
CASE 34
Hindering another boat may be a breach of rule 2 and the basis for granting redress and for action under rule 69.2.

Rule 62.2, Redress
CASE 102
When a boat requests redress because of an incident she claims affected her score in a race, and thus in a series, the time limit for making the request is the time limit for the race, rather than a time limit based on the posting of the series results.

Section B – Hearings and Decisions
Rule 63.1, Hearings: Requirement for a Hearing
CASE 1
A boat that breaks a rule while racing but continues to race may protest over a later incident, even though after the race she is penalized for her breach.

Rule 63.2, Hearings: Time and Place of the Hearing; Time for Parties to Prepare

beschädigt wurde und Anspruch auf Wiedergutmachung nach Regel 62.1(b) hat und auf Grund des Schadens verhindert ist, weitere Wettfahrten zu segeln. In Situation ist es nicht fair für die anderen Boote der Serie, wenn Durchschnittspunkte für die Hälfte oder mehr der die Serie umfassenden Wettfahrten gegeben werden.
CASE 135
Diskussion über die Entscheidung, die ein Protestkomitee fällen muss, wenn ein Boot gegen eine Regel von Teil 2 verstößt, weil es sich nicht freihält, und das Wegerechtboot oder auch ein drittes Boot Antrag auf Wiedergutmachung nach Regel 62.1(b) stellt.
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 69.2 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 – Verhandlungen und Entscheidungen
Regel 63.1 Anhörungen: Erfordernis einer Anhörung
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 bestraft wurde.
Regel 63.2 Anhörungen: Zeit und Ort der Anhörung, Vorbereitungszeit für die Parteien

CASE 48
Part 5 of the racing rules aims to protect a boat from being unfairly treated, not to provide loopholes for protestees. A protestee has a duty to protect herself by acting reasonably before a hearing.

CASE 49
When two protests arise from the same incident, or from very closely connected incidents, they should be heard together in the presence of representatives of all the boats involved.

Rule 63.3, Hearings: Right to be Present

CASE 49
When two protests arise from the same incident, or from very closely connected incidents, they should be heard together in the presence of representatives of all the boats involved.

Rule 63.4, Hearings: Conflict of Interest

CASE 137
When deciding if a conflict of interest is significant, the protest committee should take into account the degree of conflict, the level of the event and the overall perception of fairness.

Rule 63.5, Hearings: Validity of the Protest or Request for Redress

CASE 19
Interpretation of the term ‘damage’.

CASE 22
It is not relevant to the validity of a protest that a rule the protestor believes was broken is not one of the rules that the protest committee later determines to have been broken.

CASE 141
Interpretation of the term “serious” in the phrase “serious damage.”

Rule 63.6, Hearings: Taking Evidence and Finding Facts

CASE 104
Attempting to distinguish between facts and conclusions in a protest committee's findings is sometimes unsatisfactory because findings may be based partially on fact and partially on a conclusion. A national authority can change a protest committee’s decision and any other findings that involve reasoning or judgment, but not its

CASE 48
Teil 5 der Wettfahrtregeln hilft einem Boot, sich vor falschen Protestkomitee-Entscheidungen zu schützen und dient nicht als Schlupfloch für den Protestgegner. Der Protestgegner hat die Pflicht, sich durch vernünftige Vorbereitung vor einer Protestanhörung zu schützen.

CASE 49
Betreffen zwei Proteste denselben oder eng zusammenhängende Vorfälle, so empfiehlt es sich, beide Proteste in Anwesenheit von allen beteiligten Booten anzuhören.

Regel 63.3, Anhörungen: 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 anzuhören.

Regel 63.4 Anhörungen: Interessenkonflikt

CASE 137
Das Protestkomitee sollte bei der Entscheidung, ob ein Interessenkonflikt maßgeblich ist, den Grad des Konfliktes, das Niveau der Veranstaltung und allgemeine Vorstellung von Fairness in Betracht ziehen.

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

CASE 19
Erläuterung des Begriffs " Schaden"

CASE 22
Es ist für die Gültigkeit eines Protestes irrelevant, ob das Protestkomitee der Auffassung ist, dass die in der Protestschrift genannte angeblich verletzte Regel nicht die richtige ist.

CASE 141
Interpretation des Begriffs „erheblich“ im Ausdruck „erheblicher Schaden“

Regel 63.6, Anhörungen: Beweisaufnahme und Feststellung der Tatsachen

CASE 104
Der Versuch zwischen Tatsachen und Folgerungen in der Sachverhaltsfeststellung eines Protestkomitees zu unterscheiden ist manchmal unbefriedigend, da die festgestellten Sachverhalte teils auf Fakten und teils auf Schlussfolgerungen beruhen. Ein nationaler Verband kann die Entscheidung eines Protestkomitees ändern und auch alle

findings of fact. A national authority may derive additional facts by logical deduction. Neither written facts nor diagrammed facts take precedence over the other. Protest committees must resolve conflicts between facts when so required by a national authority.

CASE 136

In finding facts, a protest committee will be governed by the weight of evidence. In general, a race committee member sighting the starting line is better placed than any competing boat to decide whether a boat was over the line at the starting signal and, if so, whether she returned and started correctly.

Rule 63.7, Hearings: Conflict between Rules

CASE 98

The rules listed in the definition Rule apply to races governed by *The Racing Rules of Sailing* whether or not the notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

Rule 64.1(c), Decisions: Standard of Proof, Majority Decisions and Reclassifying Requests

CASE 44

A boat is not permitted to protest a race committee for breaking a rule. However, if she tries to do so, her 'protest' may meet the requirements of a request for redress, in which case the protest committee shall treat it accordingly.

Rule 64.2, Decisions: Penalties and Exoneration

CASE 1

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 Sachverhalte oder ein Diagramm hat Vorrang vor einem anderen. Protestkomitees müssen Widersprüche im Sachverhalt lösen, wenn dies durch den nationalen Verband gefordert wird.

CASE 136

Bei der Feststellung der Sachverhalte wird ein Protestkomitee sich durch die Aussagekraft der Beweise lenken. Allgemein gilt, dass ein Mitglied des Wettfahrtkomitees, das die Startlinie beobachtet, besser positioniert ist als ein teilnehmendes Boot um zu entscheiden, ob ein Boot beim Startsignal über der Linie war und ob es zurückgekehrt ist und korrekt gestartet ist.

Regel 63.7, Anhörungen: Konflikt 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 keines von beiden Vorrang.

Regel 64.1(c) Prüfstandard, Mehrheitsentscheidung und Umklassifizieren von Anträgen

CASE 44

Ein Boot darf nicht gegen das Wettfahrtkomitee wegen eines Regelverstoßes protestieren. Wenn es das aber versucht kann aber sein „Protest" die Anforderungen an einen Antrag auf Wiedergutmachung erfüllen und das Protestkomitee sollte ihn entsprechend behandeln.

Regel 64.2 Strafen und Entlastung

CASE 1

A boat that breaks a rule while racing but continues to race may protest over a later incident, even though after the race she is penalized for her breach.

CASE 22

It is not relevant to the validity of a protest that a rule the protestor believes was broken is not one of the rules that the protest committee later determines to have been broken.

CASE 26

A right-of-way boat need not act to avoid a collision until it is clear that the other boat is not keeping clear. However, if the right-of-way boat could then have avoided the collision and the collision resulted in damage, she must be penalized for breaking rule 14.

Rule 64.2(a), Decisions: Penalties and Exoneration

CASE 99

The fact that a boat required to keep clear is out of control does not entitle her to exoneration for breaking a rule of Part 2. When a right-of-way boat becomes obliged by rule 14 to 'avoid contact . . . if reasonably possible' and the only way to do so is to crash-gybe, she does not break the rule if she does not crash-gybe. When a boat's penalty under rule 44.1(b) is to retire, and she does so (whether because of choice or necessity), she cannot then be disqualified.

CASE 107

During the starting sequence, a boat that is not keeping a lookout may thereby fail to do everything reasonably possible to avoid contact. Hailing is one way that a boat may 'act to avoid contact'. When a boat's breach of a rule of Part 2 causes serious damage and she then retires, she has taken the applicable penalty and is not to be disqualified for that breach.

Rule 64.2, Decisions: Decisions on Redress

CASE 31

When the correct visual recall signal for individual recall is made but

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 bestraft wurde.

CASE 22

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

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.

Regel 64.2 (a) Strafen und Entlastung

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 während der Startphase 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 64.2, Entscheidungen: Entscheidungen über Wiedergutmachung

CASE 31

Wurde das korrekte optische Einzelrückrufsignal gegeben aber das

the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

CASE 45

When a boat fails to finish correctly because of a race committee error, but none of the boats racing gains or loses as a result, an appropriate and fair form of redress is to score all the boats in the order they crossed the finishing line.

CASE 116

A discussion of redress in a situation in which a boat is damaged early in a series, is entitled to redress under rule 62.1(b), and is prevented by the damage from sailing the remaining races. In such a situation it is not fair to the other boats in the series to award her average points for half or more of the races that comprise her series score.

Rule 64.3(a), Decisions: Decisions on Protests Concerning Class Rules

CASE 19

Interpretation of the term 'damage'.

Rule 66, Reopening a Hearing

CASE 115

Interpretation of the word 'new' as used in rule 66.

Section C – Misconduct

Rule 69, Misconduct

CASE 138

Generally, an action by a competitor that directly affects the fairness of the competition or failing to take an appropriate penalty when the competitor is aware of breaking a rule, should be considered under rule 2. Any action, including a serious breach of rule 2 or any other rule, that the committee considers may be an act of misconduct should be considered under rule 69.

Rule 69.1(a), Misconduct: Obligation not to Commit Misconduct;

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 des Wettfahrtkomitees 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.

CASE 116

Erörterung der Wiedergutmachung für ein Boot, das früh in einer Serie beschädigt wurde und Anspruch auf Wiedergutmachung nach Regel 62.1(b) hat und auf Grund des Schadens verhindert ist, weitere Wettfahrten zu segeln. In Situation ist es nicht fair für die anderen Boote der Serie, wenn Durchschnittspunkte für die Hälfte oder mehr der die Serie umfassenden Wettfahrten gegeben werden.

Regel 64.3(a) Entscheidung; Entscheidung bei Vermessungsprotesten

CASE 19

Erläuterung des Begriffs " Schaden"

Regel 66, Wiedereröffnung einer Verhandlung

CASE 115

Interpretation des Wortes „Neu", wie es Regel 66 verwendet wird.

Abschnitt C –Fehlverhalten

Regel 69.1(a), Fehlverhalten

CASE 138

Generell sollte eine Handlung durch einen Teilnehmer, die direkt die Fairness des Wettbewerbs beeinflusst oder wenn die angemessene Strafe nicht angenommen wird, obwohl sich der Teilnehmer des Regelverstoßes bewußt ist, als Verstoß gegen Regel 2 betrachtet werden. Jede Handlung, einschließlich eines ernsthaften Verstoßes gegen Regel 2 oder irgend eine andere Regel, bei der das Komitee der Meinung ist, dass es Fehlverhalten ist, sollte nach Regel 69 behandelt werden.

Regel 69.1(a), Fehlverhalten : Verpflichtung, kein Fehlverhalten zu

Resolution

CASE 78

In a fleet race either for one-design boats or for boats racing under a handicap or rating system, a boat may use tactics that clearly interfere with and hinder another boat's progress in the race, provided that, if she is protested under rule 2 for doing so, the protest committee finds that there was a reasonable chance of her tactics benefiting either her final ranking in the event or her chances of gaining selection for another event or for her national team. However, she breaks rule 2, and possibly rule 69.1(a), if while using those tactics she intentionally breaks a rule.

Rule 69.2, Misconduct: Action by a Protest Committee

CASE 34

Hindering another boat may be a breach of rule 2 and the basis for granting redress and for action under rule 69.2.

CASE 65

When a boat knows that she has broken the Black Flag rule, she is obliged to retire promptly. When she does not do so and then deliberately hinders another boat in the race, she commits a breach of sportsmanship and of rule 2, and her helmsman commits an act of misconduct.

CASE 67

When a boat is racing and meets a vessel that is not, both are bound by the government right-of-way rules. When, under those rules, the boat racing is required to keep clear but intentionally hits the other boat, she commits an act of misconduct.

CASE 122

An interpretation of the term 'comfortable satisfaction' and an example of its use.

CASE 139

begehen

CASE 78

In einer Flotten-Wettfahrt für Einheitsklassen-Boote oder für Boote, die nach einer Handicap-Formel segeln darf ein Boot Taktiken verwenden, die eindeutig ein anderes Boot in der Wettfahrt stören und das Vorankommen des Bootes in der Wettfahrt behindern, vorausgesetzt dass das Protestkomitee bei einem aus diesem Grund eingereichten Protest nach Regel 2 feststellt, dass darin eine reelle Chance bestand durch diese Taktik ihr Ergebnis in der Gesamtwertung der Veranstaltung oder ihre Chance für die Qualifikation für eine andere Veranstaltung oder für ihr nationales Team zu verbessern. Wenn es dabei aber absichtlich gegen eine andere Regel verstößt um die Wahrscheinlichkeit für den Erfolg dieser Taktik zu erhöhen, verstößt es gegen Regel 2 und möglicherweise gegen Regel 69.1(a).

Regel 69.2, Behauptung groben Fehlverhaltens : Handlungen durch ein Protestkomitee

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 69.2 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 eine Handlung von Fehlverhalten.

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 begeht es Fehlverhalten.

CASE 122

Interpretation des Ausdrucks „sichere Überzeugung" und ein Beispiel seiner Verwendung.

CASE 139

Examples illustrating when it would be ‘appropriate’ under rule 69.2(j)(3) to report a rule 69 incident to a national authority or World Sailing.

Section D – Appeals

Rule 70, Appeals and Requests to a National Authority

CASE 104

Attempting to distinguish between facts and conclusions in a protest committee's findings is sometimes unsatisfactory because findings may be based partially on fact and partially on a conclusion. A national authority can change a protest committee’s decision and any other findings that involve reasoning or judgment, but not its findings of fact. A national authority may derive additional facts by logical deduction. Neither written facts nor diagrammed facts take precedence over the other. Protest committees must resolve conflicts between facts when so required by a national authority.

CASE 143

When the organizing authority for an event is not an organization specified in rule 89.1, a party to a hearing does not have access to the appeal process

Rule 71.4, National Authority Decisions

CASE 61

When the decision of a protest committee is changed or reversed upon appeal, the final standings and the awards must be adjusted accordingly.

PART 6 – ENTRY AND QUALIFICATION

Rule 75, Entering a Race

CASE 40

Unless otherwise specifically stated in the class rules, notice of race or sailing instructions, the owner or other person in charge of a boat is free to decide who steers her in a race, provided that rule 46 is not broken.

CASE 143

When the organizing authority for an event is not an organization specified in rule 89.1, a party to a hearing does not have access to

Beispiele, die verdeutlichen, wann es angebracht ist nach Regel 69.2(j)(3) einen Bericht eines Regel 69 Vorfalls an den nationalen Verband oder World Sailing zu erstellen.

Abschnitt D – Revisionen

Regel 70, Revisionen und Anfragen an den Nationalen Verband

CASE 104

Der Versuch zwischen Tatsachen und Folgerungen in der Sachverhaltsfeststellung eines Protestkomitees zu unterscheiden ist manchmal unbefriedigend, da die festgestellten Sachverhalte teils auf Fakten und teils auf Schlussfolgerungen beruhen. Ein nationaler Verband kann die Entscheidung eines Protestkomitees 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 Sachverhalte oder ein Diagramm hat Vorrang vor einem anderen. Protestkomitees müssen Widersprüche im Sachverhalt lösen, wenn dies durch den nationalen Verband gefordert wird.

CASE 143

Wenn der Veranstalter einer Veranstaltung nicht eine Organisation wie in Regel 89.1 festgelegt ist, hat eine Partei einer Anhörung keine Möglichkeit der Revision.

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 75 Meldung zu einer Wettfahrt

CASE 40

Wenn nicht ausdrücklich anders in den Klassenregeln, 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.

CASE 143

Wenn der Veranstalter einer Veranstaltung nicht eine Organisation wie in Regel 89.1 festgelegt ist, hat eine Partei einer Anhörung keine Möglichkeit

the appeal process

Rule 78, Compliance with Class Rules; Certificates

CASE 57

When a current, properly authenticated certificate has been presented in good faith by an owner who has complied with the requirements of rule 78.1, the final results of a race or series must stand, even though the certificate is later withdrawn.

CASE 131

At the end of an event, if a boat has broken rule 78.2 by not producing a required certificate or arranging for its existence to be verified, the race committee is required, without a hearing, to score her 'DSQ' for all races of the event.

PART 7 – RACE ORGANIZATION

Rule 85, Changes to Rules

CASE 121

The procedure that must be followed in order to change a racing rule for an event is described in detail.

Rule 86, Changes to the Racing Rules

CASE 32

A competitor is entitled to look exclusively to written sailing instructions and to any written amendments for all details relating to sailing the course.

CASE 85

If a racing rule is not one of the rules listed in rule 86.1(c), class rules are not permitted to change it. If a class rule attempts to change such a rule, that class rule is not valid and does not apply.

CASE 121

The procedure that must be followed in order to change a racing rule for an event is described in detail.

Rule 87, Changes to Class Rules

CASE 98

The rules listed in the definition Rule apply to races governed by *The Racing Rules of Sailing* whether or not the notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction,

der Revision.

Regel 78, Übereinstimmung mit den Klassenregeln; Bescheinigungen

CASE 57

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 für ungültig erklärt wird.

CASE 131

Wenn am Ende einer Veranstaltung ein Boot gegen Regel 78.2 verstoßen hat, indem es keine erforderliches Bescheinigung vorgelegt hat oder dafür gesorgt hat, dass seine Existenz überprüft werden kann, ist das Wettfahrtkomitee verpflichte, es ohne Anhörung für alle Wettfahrten der Veranstaltung DSQ zu werten.

Teil 7 – Wettfahrtorganisation

Regel 85, Regeländerungen

CASE 121

Beschreibung der Verfahren zur Änderung einer Wettfahrtregel, denen man folgen muss .

Regel 86, Änderung der Wettfahrtregeln

CASE 32

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

CASE 85

Klassenregeln 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 121

Beschreibung der Verfahren zur Änderung einer Wettfahrtregel, denen man folgen muss .

Regel 87, Änderungen von Klassenregeln

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

provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

Rule 88.2, National Prescriptions: Changes to Prescriptions

CASE 98

The rules listed in the definition Rule apply to races governed by *The Racing Rules of Sailing* whether or not the notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

Rule 89.1, Organizing authority

CASE 143

When the organizing authority for an event is not an organization specified in rule 89.1, a party to a hearing does not have access to the appeal process.

Rule 90, Race Committee; Sailing Instructions; Scoring

CASE 61

When the decision of a protest committee is changed or reversed upon appeal, the final standings and the awards must be adjusted accordingly.

Rule 90.2(c), Race Committee; Sailing Instructions; Scoring: Sailing Instructions

CASE 32

A competitor is entitled to look exclusively to written sailing instructions and to any written amendments for all details relating to sailing the course.

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 von beiden 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

Regel 89.1, Veranstalter

CASE 143

Wenn der Veranstalter einer Veranstaltung nicht eine Organisation wie in Regel 89.1 festgelegt ist, hat eine Partei einer Anhörung keine Möglichkeit der Revision.

Regel 90 Wettfahrtkomitee, Segelanweisungen, Wertung

CASE 61

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

Regel 90.2(c), Wettfahrtkomitee; 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.

APPENDIX A – SCORING

Rule A3, Starting Times and Finishing Places

CASE 119

When a race is conducted for boats racing under a rating system, the rating that should be used to calculate a boat's corrected time is her rating at the time the race is sailed. Her score should not be changed if later the rating authority, acting on its own volition, changes her rating.

Rule A4, Scoring System

CASE 128

If the race committee observes a boat make an error under rule 28.1 in sailing the course and fail to correct that error, it is required to score her NSC. If it observes a boat touch a mark as she finishes, it must score in her finishing position and it may protest her for breaking rule 31.

ule A5, Scores Determined by the Race Committee

CASE 28

When one boat breaks a rule and, as a result, causes another to touch a mark, the other boat is to be exonerated. The fact that a starting mark has moved, for whatever reason, does not relieve a boat of her obligation to start. A race committee may abandon under rule 32.1(c) only when the change in the mark's position has directly affected the safety or fairness of the competition.

CASE 80

A hearing of a protest or a request for redress must be limited to the alleged incident, action or omission. Although a boat must be scored DNF if she does not finish according to that term's definition, she is not to be scored DNF for failing to sail the course correctly.

CASE 128

If the race committee observes a boat make an error under rule 28.1 in sailing the course and fail to correct that error, it is required to score her NSC. If it observes a boat touch a mark as she finishes, it

Anhang A – Wertung

Regel A3, Startzeiten und Zieldurchgangsplätze

CASE 119

Wenn eine Wettfahrt für Boote mit einer Ausgleichsformel durchgeführt wird, sollte der Rennwert zur Berechnung der korrigierten Zeit eines Bootes verwendet werden, der zum Zeitpunkt, als die Wettfahrt gesegelt wurde, galt. Seine Wertung sollte nicht geändert werden, wenn später die für die Rennwerte zuständige Stelle von sich aus den Rennwert ändert.

Regel A4, Wertungssystem

CASE 128

Wenn das Wettfahrtkomitee beobachtet, dass ein Boot einen Fehler nach Regel 28.1 macht und nicht korrigiert, ist es verpflichtet das Boot NSC zu werten. Wenn es beobachtet, dass ein Boot eine Bahnmarke berührt als es durchs Ziel geht muss es mit den Punkten gewertet werden, die seiner Zielplatzierung entsprechen und kann gegen das Boot wegen Verstoß gegen Regel 31 protestieren.

Regel A5 Wertungen, die vom Wettfahrtkomitee 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. Das Wettfahrtkomitee 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 Protestanhörung oder eine Anhörung 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 werde, wenn es versäumt den Kurs richtig abzusegeln.

CASE 128

Wenn das Wettfahrtkomitee beobachtet, dass ein Boot einen Fehler nach Regel 28.1 macht und nicht korrigiert, ist es verpflichtet das Boot NSC zu werten. Wenn es beobachtet, dass ein Boot eine Bahnmarke berührt als es

must score in her finishing position and it may protest her for breaking rule 31.

CASE 131

At the end of an event, if a boat has broken rule 78.2 by not producing a required certificate or arranging for its existence to be verified, the race committee is required, without a hearing, to score her 'DSQ' for all races of the event.

Rule A9, Guidance on Redress

CASE 116

A discussion of redress in a situation in which a boat is damaged early in a series, is entitled to redress under rule 62.1(b), and is prevented by the damage from sailing the remaining races. In such a situation it is not fair to the other boats in the series to award her average points for half or more of the races that comprise her series score.

APPENDIX J – NOTICE OF RACE AND SAILING INSTRUCTIONS

Rule J1, Notice of Race Contents

Rule J2, Sailing Instruction Contents

CASE 98

The rules listed in the definition Rule apply to races governed by *The Racing Rules of Sailing* whether or not the notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

CASE 121

The procedure that must be followed in order to change a racing rule for an event is described in detail.

APPENDIX R – PROCEDURES FOR APPEALS AND REQUESTS

durchs Ziel geht muss es mit den Punkten gewertet werden, die seiner Zielplatzierung entsprechen und kann gegen das Boot wegen Verstoß gegen Regel 31 protestieren.

CASE 131

Wenn am Ende einer Veranstaltung ein Boot gegen Regel 78.2 verstoßen hat, indem es keine erforderliches Bescheinigung vorgelegt hat oder dafür gesorgt hat, dass seine Existenz überprüft werden kann, ist das Wettfahrtkomitee verpflichte, es ohne Anhörung für alle Wettfahrten der Veranstaltung DSQ zu werten.

Regel A9, Leitfaden für Wiedergutmachung

CASE 116

Erörterung der Wiedergutmachung für ein Boot, das früh in einer Serie beschädigt wurde und Anspruch auf Wiedergutmachung nach Regel 62.1(b) hat und auf Grund des Schadens verhindert ist, weitere Wettfahrten zu segeln. In Situation ist es nicht fair für die anderen Boote der Serie, wenn Durchschnittspunkte für die Hälfte oder mehr der die Serie umfassenden Wettfahrten gegeben werden.

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 von beiden Vorrang.

CASE 121

Beschreibung der Verfahren zur Änderung einer Wettfahrtregel, denen man folgen muss .

Anhang R – Verfahren bei Berufungen und Anträge

Rule R5, Inadequate Facts; Reopening

CASE 104

Attempting to distinguish between facts and conclusions in a protest committee's findings is sometimes unsatisfactory because findings may be based partially on fact and partially on a conclusion. A national authority can
change a protest committee's decision and any other findings that involve reasoning or judgment, but not its findings of fact. A national authority may derive additional facts by logical deduction. Neither written facts nor diagrammed facts take precedence over the other. Protest committees must resolve conflicts between facts when so required by a national authority.

Regel R5, Unzulänglicher Sachverhalt; Wiedereröffnung

CASE 104

Der Versuch zwischen Tatsachen und Folgerungen in der Sachverhaltsfeststellung eines Protestkomitees zu unterscheiden ist manchmal unbefriedigend, da die festgestellten Sachverhalte teils auf Fakten und teils auf Schlussfolgerungen beruhen. Ein nationaler Verband kann die Entscheidung eines Protestkomitees 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 Sachverhalte oder ein Diagramm hat Vorrang vor einem anderen. Protestkomitees müssen Widersprüche im Sachverhalt lösen, wenn dies durch den nationalen Verband gefordert wird.

RACE SIGNALS

Race Signals, X

CASE 31

When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA

CASE 38

The *International Regulations for Preventing Collisions at Sea (IRPCAS)* are intended to ensure the safety of vessels at sea by precluding situations that might lead to collisions. When the *IRPCAS* right-of-way rules replace the rules of Part 2, they effectively prohibit a right-of-way boat from changing course towards the boat obligated to keep clear when she is close to that boat.

CASE 109

The *IRPCAS* or government right-of-way rules apply between boats that are racing only if the sailing instructions say so, and in that case all of the Part 2 rules are replaced. An *IRPCAS* or government rule

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)-

may be made to apply by including it in the sailing instructions or in another document governing the event.

oder behördliche Regel kann durch Einfügung in die Segelanweisung oder in ein anderes für die Veranstaltung geltendes Dokument gültig gemacht werden.

SECTION 2 CASES

Abschnitt 2 CASES

CASE 1

Rule 60.1, Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action
Rule 63.1, Hearings: Requirement for a Hearing
Rule 64.2, Decisions: Penalties

A boat that breaks a rule while racing but continues to race may protest over a later incident, even though after the race she is penalized

Facts

Boats A, B and C are racing with others. After an incident between A and B, boat A hails 'Protest!' and displays her protest flag, but boat B does not take a penalty. Later, B protests a third boat, C, after a second incident. The protest committee hears A's protest against B and disqualifies B.

Question

Does this disqualification invalidate B's protest against C?

Answer

No. When a boat continues to race after an alleged breach of a rule, her rights and obligations under the rules do not change. Consequently, even though A's protest against B is upheld, the protest committee must hear B's protest against C and, if B's protest is valid and the protest committee is satisfied from the evidence that C broke a rule, she must be penalized (see rule 64.2).

GBR 1962/25

Regel 60.1 Das Recht zu protestieren; Das Recht, Wiedergutmachung zu beantragen; Maßnahmen nach Regel 69
Regel 63.1 Verhandlung: Erfordernis einer Verhandlung
Regel 64.2 Entscheidungen: Strafen

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 bestraft wurde.

Sachverhalte

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 Protestkomitee 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 Protestkomitee überzeugt ist, dass C eine Regel verletzt hat, muss es C bestrafen (siehe Regel 64.2).

GBR 1962/25

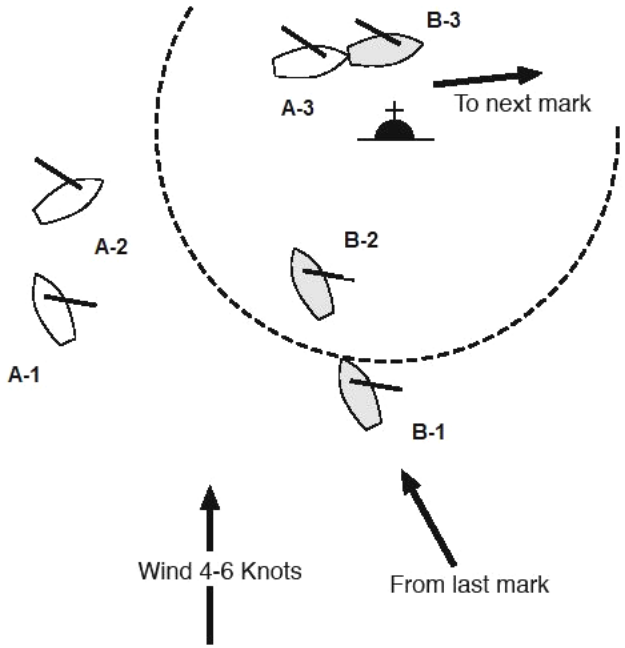
CASE 2

Rule 12, On the Same Tack, Not Overlapped
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 15, Acquiring Right of Way
Rule 18.2(a), Mark-Room: Giving Mark-Room
Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room
Rule 43.1(c) Exoneration

If the first of two boats to reach the zone is clear astern when she reaches it and if later the boats are overlapped when the other boat reaches the zone, rule 18.2(a), and not rule 18.2(b), applies. Rule 18.2(a) applies only while boats are overlapped and at least one of them is in the zone.

Facts

A and B were both on port tack, reaching to a mark to be left to starboard. The wind was light. At position 1, when A came abreast of the mark she was clear ahead of B but four-and-a-half hull lengths from the mark. B, which had just reached the zone, was three lengths from the mark. Between positions 1 and 2 A gybed and headed to the mark, becoming overlapped outside B. Between positions 2 and 3, after B had gybed and turned towards the next mark, she became clear ahead of A. When B first became clear ahead of A there was about one-half of a hull length of open water between the boats. A few seconds after B became clear ahead, A, who was moving faster, struck B on the transom. There was no damage or injury. A protested B under rule 18.2(b). B protested A under rule 12. A was disqualified and she appealed.



Regel 12 Auf gleichem Schlag, ohne Überlappung
Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 15 Wegerecht erlangen
Regel 18.2 (a) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben
Regel 18.2 (b) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben
Regel 43.1(c) Entlastung

Wenn das erste von zwei Booten bei Erreichen der Zone klar achteraus ist und die Boote später überlappen, wenn das andere Boot die Zone erreicht, gilt Regel 18.2(a) und nicht Regel 18.2(b). Regel 18.2(a) gilt nur, wenn Boote überlappen und mindestens eines von ihnen in der Zone ist.

Sachverhalte

A und B segelten beide auf Backbordschlag mit achterlichem Wind auf eine an 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 Protestkomitee disqualifizierte A. A ging in die Berufung.

Decision

A apparently believed that the second sentence of rule 18.2(b) applied when the two boats were at position 1 and that B, then being clear astern, was obliged to give A mark-room. As that sentence states, it applies only if a boat was clear ahead when she reached the zone. At position 1, B had reached the zone, but A was well outside it. Moreover, the first sentence of rule 18.2(b) never applied because the boats were not overlapped when B, the first of them to reach the zone, did so. However, while the boats were overlapped, rule 18.2(a) did apply, and it required A to give mark-room to B. During that time B had to keep clear of A, first under rule 10 and later (after she gybed) under rule 11. After B gybed she pulled clear ahead of A. At that moment rules 18.2(a) and 11 ceased to apply and rules 12 and 15 began to apply. Rule 15 required B initially to give A room to keep clear, and B did so because it would have been easy for A to keep clear by promptly bearing off slightly to avoid B's transom after B became clear ahead. When A hit B's transom, she obviously was not keeping clear of B, and so it was proper to disqualify A for breaking rule 12. A also broke rule 14 because it was possible for her to bear off slightly and avoid the contact with B.

After it became clear that A was not going to keep clear of B, it was probably not possible for B to avoid the contact. However, even if B could have avoided the contact, she would have been exonerated under rule 43.1(c) because she was the right-of-way boat and the contact did not cause damage or injury.

The appeal is dismissed, the protest committee's decision is upheld, and A remains disqualified for breaking rules 12 and 14.

USA 1962/87

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 war, 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, B Bahnmarken-Raum zu geben. 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 Heck 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.

Ab dem Zeitpunkt, ab dem 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, wäre es nach Regel 43.1(c) entlastet worden, da es Wegerecht-Boot war und es keinen Schaden oder Verletzung gab.

Die Berufung wird abgewiesen, die Entscheidung des Protestkomitees aufrechterhalten und A bleibt wegen Verstoßes gegen Regeln 12 und 14 disqualifiziert.

USA 1962/87

CASE 3

Rule 19.2(a), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction
Rule 20, Room to Tack at an Obstruction
Rule 43.1(a) Exoneration

A leeward port-tack boat, hailing for room to tack when faced with an oncoming starboard-tack boat, an obstruction, is not required to anticipate that the windward boat will fail to comply with her obligation to tack promptly or otherwise provide room.

Facts

S hailed PL as the two dinghies approached each other on collision courses. PL then twice hailed 'Room to tack', but PW did not respond. PL, now unable to keep clear of S, hailed a third time, and PW then began to tack. At that moment, S, which was then within three feet (1 m) of PL, had to bear away sharply to avoid a collision. PW retired and S protested PL under rule 10. The protest committee disqualified PL observing that, not having had a timely response from PW, she should have used her right to luff and forced PW to tack.

PL appealed, claiming that:

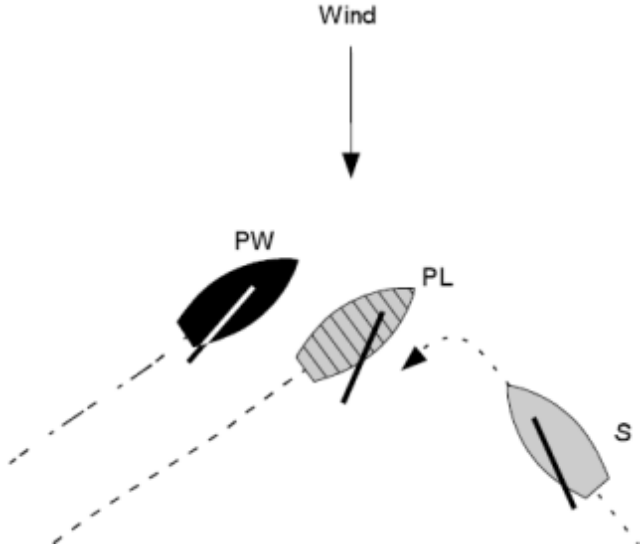
(1) she had no right to force PW onto the opposite tack;

(2) even with both of them head to wind, S would still have had to change course to avoid a collision; and

(3) she had foreseen the development and had hailed PW in ample time.

Regel 19.1 Raum zum Passieren eines Hindernisses
Regel 20.1 Raum zum Wenden an einem Hindernis
Regel 43.1 (a) Entlastung

Ein auf Backbordschlag segelndes Lee-Boot, das Raum zum Wenden wegen eines auf Steuerbordschlag 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.



Sachverhalte

S verlangte von PL durch Zuruf Raum, als sich die zwei Boote auf Kollisionskurs näherten. PL rief zweimal hintereinander "Raum zum Wenden", 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 Protestkomitee 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 luven.
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.

Decision

PL's appeal is upheld. PL is to be reinstated. Because S was an obstruction to PL and PW, PL, as the right-of-way boat, was entitled under rule 19.2(a) to choose between bearing away and hailing for room to tack (see rule 20.1). Having decided to tack and having hailed for room to do so three times, PL was entitled by rule 20.2(b) to expect that PW would respond and give her room to tack. She was not obliged to anticipate PW's failure to comply with rule 20.2(b). PL broke rule 10, but she is exonerated by rule 43.1(a) as the innocent victim of another boat's breach of a rule.

GBR 1962/37

Entscheidung:

PL´s Berufung wird stattgegeben. PL wird wieder eingesetzt. Da S ein Hindernis für PL und PW war, hatte PL als Wegerecht-Boot nach Regel 19.2(a) das Recht zu entscheiden ob es abfällt oder Raum zum Wenden zu verlangen (siehe Regel 20.1). Da es sich entschied zu wenden und indem es dreimal Raum zum Wenden verlangte, wozu es nach Regel 20.2(b) berechtigt war, konnte es erwarten, dass PW darauf reagierte und ihr Raum zum Wenden gewährte. Es war nicht verpflichtet, mit PW's Verstoß gegen Regel 20.2(b) zu rechnen. PL verstieß gegen Regel 10, ist aber von diesem Regelverstoß durch Regel 43.1(a) als unschuldiges Opfer des Regelverstoßes eines anderen Bootes entlastet.

GBR 1962/37

CASE 4

Rule 49, Crew Position; Lifelines
Rule 55.3(a), Setting and Sheeting Sails: Use of Outriggers
A competitor may hold a sheet outboard.
Question
Is it permissible for a competitor to hold the sheet of a headsail or spinnaker outboard?
Answer
Rule 55.3(a) states 'No sail shall be sheeted over or through any device that exerts outward pressure on a sheet . . . .' No part of a person's body is a 'device'. It is therefore permissible for a competitor to hold a sheet outboard, provided that rule 49 is complied with.
GBR 1962/41

Regel 49 Position der Besatzung; Relingsdurchzüge
Regel 55.3 (a) Segelsetzung und Schotführung: 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 55.3(a) sagt: „Kein Segel darf über oder durch eine Vorrichtung geschotet werden, dass sie einen Druck zu einem Punkt nach außen erzeugt …". Kein Teil des Körpers einer Person ein Beschlag noch eine sonstige Vorrichtung. Es ist deshalb für einen Teilnehmer erlaubt, eine Schot außenbords zu halten sofern er dabei Regel 49 beachtet.
GBR 1962/41

CASE 5

Definitions, Racing
Rule 22, Capsized, Anchored or Aground; Rescuing
Rule 42.1, Propulsion: Basic Rule
Rule 45, Hauling Out; Making Fast; Anchoring

A boat that is anchored while racing is still racing. A boat does not break rule 42.1 or rule 45 if, while pulling in her anchor line to recover the anchor, she returns to her position at the time the anchor was lowered. However, if pulling in the anchor line clearly propels her to a different position, she breaks those rules.

Facts

In races when the first leg is a beat to windward against adverse current and the wind is very light, some boats anchor at or near the starting line to prevent the current from sweeping them downwind. When the wind freshens or the current eases, they pull up their anchors and start to sail.

Question 1

Is a boat that is anchored still 'racing' as the term is used in the preamble to Part 4?

Answer 1

Yes. In the preamble to Part 4, the word 'racing' is printed in bold italics and, therefore, it is being used in the sense stated in the Definitions (see Terminology in the Introduction). The definition Racing makes no mention of a boat that is anchored, aground, capsized or otherwise not progressing in the race. Therefore anchored boats are still 'racing', which means that they are protected by rule 23 and governed by the racing rules including rules 42.1 and 45.

Question 2

Is a boat required to sail to a point above her anchor before she pulls it up, or can she recover her anchor even if the action of pulling in the anchor line results in her being propelled through the water or over the bottom?

Answer 2

Actions that are permitted by rule 45 are exceptions to rule 42.1. Rule 45 permits boats to anchor. To anchor a boat in a seamanlike way,

Definitionen, In der Wettfahrt
Regel 22, Gekentert, geankert oder auf Grund gelaufen. Hilfe leistend
Regel 42.1, Vortrieb Grundregel
Regel 45, Aus dem Wasser nehmen; Festmachen; Ankern

Ein Boot, das während der Wettfahrt ankert, ist weiterhin in der Wettfahrt. Ein Boot verstößt nicht gegen Regel 42.1 oder Regel 45, während es beim Hochziehen der Ankerleine um den Anker aufzunehmen zu der Position zurückkehrt an der es den Anker niedergelassen hat. Wenn es jedoch beim Ziehen der Ankerleine das Boot klar in eine andere Position beschleunigt, verstößt es gegen diese Regeln.

Sachverhalte

In Wettfahrten, bei denen der erste Schenkel eine Kreuzstrecke gegen einen dagegen laufenden Strom ist und es sehr leichter Wind ist, ankern einige Boote an oder nahe der Startlinie um zu verhindern, dass sie der Strom nach Lee versetzt. Wenn der Wind auffrischt oder der Strom weniger wird, ziehen sie ihren Anker hoch und beginnen zu segeln.

Frage 1

Ist ein Boot, das ankert noch „In der Wettfahrt" im Sinne wie dieser Begriff im Vorwort von Teil 4 verwendet wird?

Antwort 1

Ja. Im Vorwort zu Teil 4 ist der Begriff „In der Wettfahrt" kursiv gedruckt. Deshalb ist er in dem Sinne zu verwenden wie er in der Definition beschrieben ist (Siehe Terminologie in der Einleitung). Die Definition „In der Wettfahrt" macht keine Aussage über ein Boot, das ankert, auf Grund gelaufen ist, gekentert ist oder auf andere Weise in der Wettfahrt nicht fortbewegt. Deshalb sind ankernde Boote noch in der Wettfahrt, was bedeutet, dass sie durch Regel 23 geschützt sind und den Wettfahrtregeln unterliegen, einschließlich der Regeln 42.1 und 45.

Frage 2

Muss ein Boot zu einem Punkt oberhalb seines Ankers segeln, bevor es diesen hoch zieht oder darf es den Anker auch dann hochziehen, wenn das Ziehen an der Ankerleine das Boot durchs Wasser oder über Grund vorantreibt?

Antwort 2

additional anchor line must be let out after the anchor touches the bottom. Rule 45 requires boats to recover their anchors before continuing in the race unless unable to do so. To recover an anchor, it is first necessary to pull in the additional line, and that action will move the boat to a point above the anchor. As this action is permitted by rule 45, it does not break rule 42.1.

However, if the additional line is pulled in so forcefully or rapidly that after the anchor is lifted off the bottom the boat clearly has been propelled to a different position from where the anchor was lowered, she has continued in the race before recovering her anchor, and her action breaks both rule 42.1 and rule 45.

Revised by World Sailing 2012

Aktionen, die durch Regel 45 erlaubt sind, sind Ausnahmen von Regel 42.1. Regel 45 erlaubt einem Boot zu ankern. Ein Boot zu verankern ist eine Form der Seemannschaft und zusätzlich muss Ankerleine gegeben werden, nachdem der Anker den Grund berührt hat. Regel 45 verlangt, dass ein Boot seinen Anker aufnehmen muss, bevor es die Wettfahrt fortsetzt, außer es ist dazu nicht in der Lage. Um den Anker aufzunehmen, ist es zuerst notwendig, die zusätzliche Ankerleine herein zu ziehen und diese Aktion wird das Boot zu einem Punkt oberhalb des Ankers ziehen. Da diese Aktion durch Regel 45 erlaubt ist, verstößt sie nicht gegen Regel 42.1.

Wenn jedoch die zusätzliche Ankerleine so kraftvoll oder so schnell gezogen wird, dass das Boot, nachdem der Anker vom Grund gezogen wurde klar zu einer anderen Position gezogen wurde als der, bei der der Anker fallen gelassen wurde, hat das Boot die Wettfahrt fortgesetzt, bevor es den Anker hoch geholt hat und diese Handlung verstößt gegen die Regeln 42.1 und 45.

Revidiert durch World Sailing 2012

CASE 6

Rule 16.1, Changing Course
Rule 16.2, Changing Course

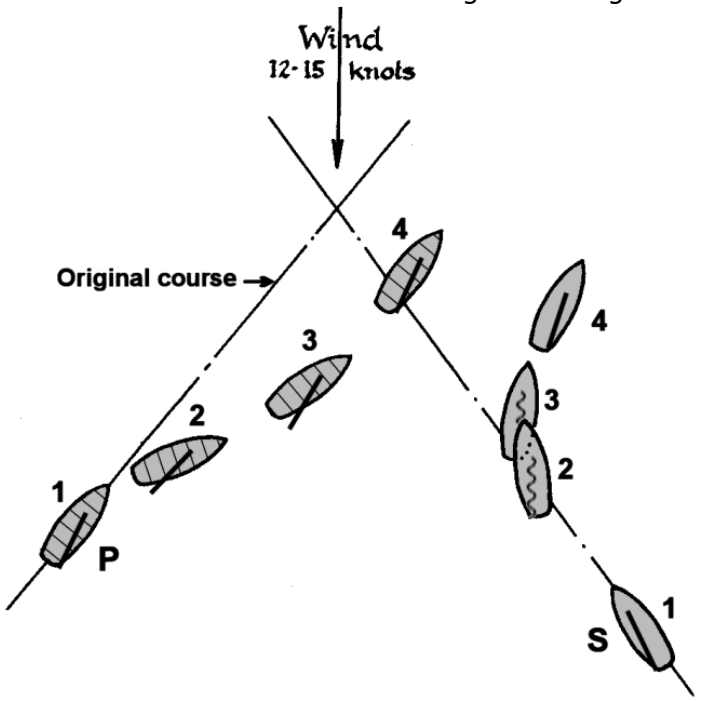
A starboard-tack boat that tacks after a port-tack boat has borne away to go astern of her does not necessarily break a rule.

Regel 16.1 Kurs ändern
Regel 16.2 Kurs ändern

Wendet ein auf Steuerbordschlag segelndes Boot nachdem ein Boot auf Backbordschlag abgefallen ist, um hinter ihm zu passieren, begeht es nicht unbedingt einen Regelverstoß.

Facts

Between positions 1 and 2 P bore away to pass astern of S. A moment later S chose to tack. After sailing free for about a hull length, P resumed her close-hauled course, having lost about a hull length to windward, and passed S a hull length to windward of her. After S tacked, P's luff to close-hauled was not caused by a need to keep clear of S. P protested S under rule 16.1. P claimed that, when S tacked after P had borne away to pass astern of S, S failed to give P room to keep clear. The protest committee disqualified S under rule 16.1. S appealed.



Sachverhalte

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

Decision

S's appeal is upheld. She is to be reinstated. S was subject to rule 16 only while luffing from a close-hauled starboard-tack course to head to wind. During that time P had room to keep clear, and so S did not break rule 16.1. Rule 16.2 did not apply because it applies only when a boat in S's position bears away. At the moment S turned past head to wind, P became the right-of-way boat under rule 13, and rules 16.1 no longer applied. S kept clear of P as required by rule 13. No rule was broken by S.

USA 1963/93

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. Regel 16.2 galt nicht, da die Regel nur gilt, wenn ein Boot in der Position von S abfällt. in dem Moment als S durch den Wind gegangen war bekam P Wegerecht nach Regel 13 und die Regel 16.1 galt nicht mehr. S hielt sich jedoch von P frei, wie dies nach Regel 13 gefordert wird. S hat gegen keine Regel verstoßen.

USA 1963/93

CASE 7

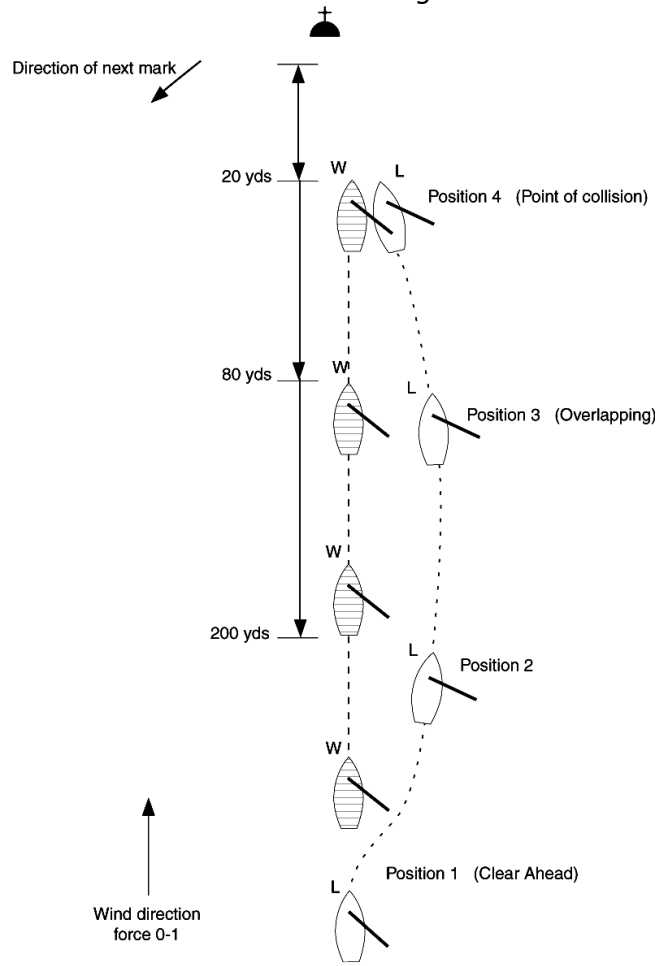
Rule 11, On the Same Tack, Overlapped
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 15, Acquiring Right of Way
Rule 16.1, Changing Course
Rule 17, On the Same Tack; Proper Course
Rule 43.1(c), Exoneration

When, after having been clear astern, a boat becomes overlapped to leeward within two of her hull lengths of the other boat, the windward boat must keep clear, but the leeward boat must initially give the windward boat room to keep clear and must not sail above her proper course. The proper course of the windward boat is not relevant.

Facts

Boats L and W were dinghies, 15 feet (5 m) in length. About 200 yards (200 m) from the mark, L became overlapped to leeward of W from clear astern. L was less than two of her hull lengths from W. The two boats then sailed alongside each other, about one-and-a-half hull lengths apart, until they were 80 yards (80 m) from the mark. At this point, L luffed slightly to sail directly to the mark, a luff that did not affect W. W maintained a steady course. L never became clear ahead. W's boom touched L's shroud, without damage or injury, and L protested under rule 11. L's protest was dismissed, and she was disqualified on the grounds that she had not allowed W enough room to fulfil her obligation to keep clear as required by rule 15. L appealed.

Note: Diagram is not to scale. Distances shown are approximate distances from the next mark. At the time of contact, neither boat had reached the zone around the mark.)



Regel 11 Auf gleichem Schlag mit Überlappung
Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 15 Wegerecht erlangen
Regel 16.1 Kurs ändern
Regel 17 Auf gleichem Schlag; richtiger Kurs
Regel 43.1(c) Entlastung

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. Der richtige Kurs des Luvbootes ist nicht von Bedeutung.

Sachverhalte

Die Boote L und W sind Jollen mit 15 Fuß (5m)Länge. 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 80 yards (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 Luven 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.

Anmerkung: Die Skizze ist nicht Maßstabsgetreu. Die Entfernungen sind angenäherte Entfernungen zur nächsten Bahnmarke. Zum Zeitpunkt der Berührung war noch kein Boot in der Zone der Bahnmarke.

Decision

L's appeal is upheld. When L became overlapped to leeward of W, rule 11 required W to keep clear of L. At that moment, L was required by rule 15 to give W room to keep clear, but that obligation is not a continuing one, and at the time of the contact the overlap had been in existence for a considerable period during which W certainly had room to keep clear.

Rule 17 applied to L because, as the diagram shows, she had been clear astern before the boats became overlapped and was within two of her hull lengths of W when the overlap began. L was justified in changing course to sail directly to the mark, provided that she did not sail above her proper course; it is L's proper course that is the criterion for deciding whether she broke rule 17; W's proper course is not relevant .According to the agreed diagram, L at no time sailed above her proper course. Therefore L did not break rule 17.

Just after position 3 L luffed slightly. Clearly there was room for W to keep clear, and so L did not break rule 16.1. L broke rule 14 because she could have avoided contact with W, but she is exonerated under rule 43.1(c) because there was no damage or injury.

W broke rule 11 because she failed to keep clear of L. W could have avoided contact and so she also broke rule 14; and, as she was not sailing within the room to which she was entitled under rule 16.1, she was not exonerated by rule 43.1(c).

W is disqualified under rule 11, and L is reinstated.

GBR 1963/10

Entscheidung:

Der Berufung von L wird stattgegeben. Als L die Überlappung herstellte, verlangte Regel 11von W sich von L freizuhalten. In diesem Moment verpflichtet Regel 15 L, W Raum zum frei halten zu geben. Diese Verpflichtung dauert aber nicht an und zum Zeitpunkt der Berührung dauerte die Überlappung bereits eine beträchtliche Zeit an, während der W sicherlich Raum zum freihalten 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 verstößt, W's richtiger Kurs ist nicht relevant. In Übereinstimmung mit der anerkannten Skizze ist L zu keinem Zeitpunkt höher als seinen richtigen Kurs gesegelt. Deshalb hat es nicht gegen Regel 17 verstoßen.

Kurz nach Position 3 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, ist es nach Regel 43.1(c) entlastet.

W verletzte Regel 11, da es sich nicht von L frei hielt. W hätte die Berührung vermeiden können und verletzte auch Regel 14 und da es nicht innerhalb des im zustehenden Raums nach Regel 16.1 segelte ist es nicht durch Regel 43.1(c) entlastet.

W wird wegen Verstoßes gegen Regel 11 disqualifiziert und L wieder in die Wertung genommen.

GBR 1963/10

CASE 8

Rule 42.1, Propulsion: Basic Rule
Rule 42.2(d), Propulsion: Prohibited Actions

Repeated helm movements to position a boat to gain speed on each of a series of waves generated by a passing vessel are not sculling unless they are forceful, and the increase in speed is the result of a permitted use of the water to increase speed.

Facts

Two small dinghies, A and B, were reaching at about hull speed in an 8-knot wind. A large power cruiser passed by rapidly on a parallel course to leeward, creating several large waves. As each wave reached A's quarter, her helmsman moved his tiller without undue force, in a series of course changes rhythmically timed to the passage of the waves under his boat. These actions were repeated for each wave and A gained speed on each occasion. B protested A under rule 42.2(d) for sculling. The protest committee disqualified A and she appealed.

Decision

A's appeal is upheld. She is to be reinstated.

The movement of the tiller, while repeated, was not forceful. Any gain in speed did not result directly from the tiller movement, but from positioning the boat to take advantage of wave action, which is consistent with rule 42.1. To do so, a helmsman may move his tiller as he thinks best, provided that his movements do not break rule 42.2(d).

USA 1962/91

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.

Sachverhalte

Zwei Jollen A und B segeln Raumwind 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 Protestkomitee 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).

USA 1962/91

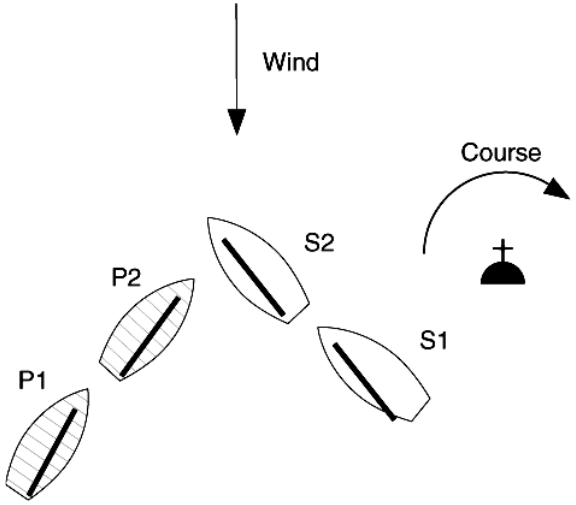
CASE 9

Definitions, Proper Course
Rule 10, On Opposite Tacks
Rule 18.1(a), Mark-Room: When Rule 18 Applies
Rule 18.1(b), Mark-Room: When Rule 18 Applies

When a starboard-tack boat chooses to sail past a windward mark, a port-tack boat must keep clear. There is no rule that requires a boat to sail a proper course.

Question

Two close-hauled boats on opposite tacks meet at a windward mark to be left to starboard. S has adequate room to tack and round the mark with due allowance for wind and current but instead of tacking, S holds her course with the intention of forcing P to tack to keep clear. Can P disregard rule 10 if she considers S to be sailing beyond her proper course and to have sufficient room to round the mark?



Answer

No; rule 10 applies. Rule 18 does not apply if the boats are in any one of the four situations described in rules 18.1(a), (b), (c) or (d). Both rule 18.1(a) and rule 18.1(b) apply to S and P. They are on opposite tacks on a beat to windward (see Case 132) . Also the proper course of S, but not P, is to tack. When S chooses to hold her course, P must keep clear. While in certain circumstances boats are prohibited from sailing above a proper course there is no rule that requires a boat to sail her proper course.

GBR 1964/2

Definitionen, Richtiger Kurs
Regel 10 Auf entgegen gesetztem Schlag
Regel 18.1 (b) Bahnmarken-Raum: Geltungsbereich der Regel

Hat sich ein auf Steuerborschlag segelndes Boot entschlossen, an einer Luvbahnmarke vorbei zu segeln, so muss sich das auf Backborschlag segelnde Boot sich freihalten. Hier gibt es keine Regel, die ein Boot zwingt, seinen richtigen Kurs zu segeln.

Frage:

Zwei am Wind segelnde Boote auf entgegen gesetztem Schlag, 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 gilt nicht, wenn die Boote in einer der in den Regel 18.1(a), (b), (c) oder (d) Situationen befinden. Beide Regeln 18 (a) und 18.1(b) gelten für S und P. Sie sind auf entgegen gesetztem Schlag auf einer Kreuz nach Luv (siehe Case 132) und der richtige Kurs für S, aber nicht für P beinhaltet eine Wende. 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.

GBR 1964/2

CASE 10

Rule 20, Room to Tack at an Obstruction

If a boat hails for room to tack when she is neither approaching an obstruction nor sailing close-hauled or above, she breaks rule 20.1. The hailed boat is required to respond even if the hail breaks rule 20.1.

Regel 20, Raum zum Wenden an einem Hindernis

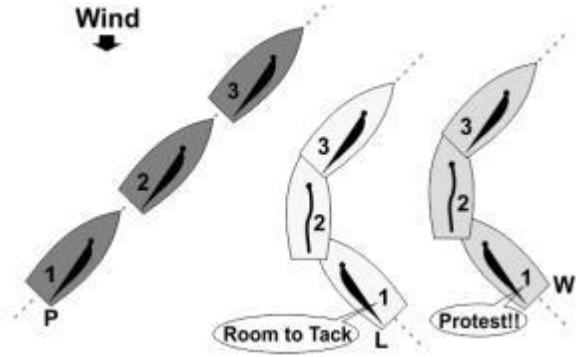
Wenn ein Boot für Raum zum Wenden ruft, wenn es sich weder einem Hindernis näher noch Am-Wind oder höher segelt, verstößt es gegen Regel 20.1. Das angerufene Boot muss reagieren, selbst dann, wenn der Zuruf gegen Regel 20.1 verstößt.

Facts for Question 1

L and W are close-hauled on starboard tack. L is on a collision course with P, a boat racing, close-hauled on port tack. L hails W for room to tack; W responds and protests.

Question 1

How does rule 20 apply to this situation?



Sachverhalte zu Frage 1:

Wenn ein Boot durch Zuruf Raum zum Wenden verlangt, obwohl es sich weder einem Hindernis nähert oder nicht Am Wind oder höher segelt, verstößt es gegen Regel 20.1. Das angerufene Boot ist verpflichtet zu reagieren, auch wenn der Zuruf gegen Regel 20.1 verstößt.

Frage 1

Wie gilt Regel 20 in dieser Situation?

Answer 1

Although there is risk of collision between L and P, P is not an obstruction to L and W because neither L nor W is required to keep clear of her.

At the time L hails for room to tack, she is not approaching an obstruction and she breaks rule 20.1(a).

Rule 20.2(b) requires W to respond to the hail even if the requirements of rule 20.1 are not met. Therefore, W must either tack as soon as possible or hail 'You tack' and then give room for L to tack and avoid her. When W responds, L must tack as soon as possible. W responds by tacking and breaks no rule.

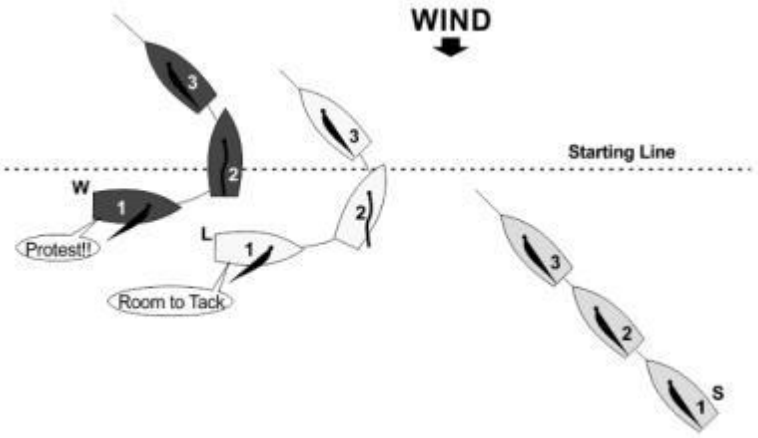
Antwort 1

Obwohl die Gefahr einer Kollision zwischen L und P besteht, ist P kein Hindernis für L und W, da weder L noch W sich von ihm freihalten müssen. Zum Zeitpunkt als L Raum zum Wenden verlangt, nähert es sich nicht einem Hindernis und verstößt gegen Regel 20.1.

Regel 20.2(b) verlangt von W auf den Zuruf zu reagieren auch dann, wenn die Erfordernisse von Regel 20.1 nicht gelten. Deshalb muss W entweder so bald wie möglich wenden oder rufen „Wenden Sie" und dann L den Raum zum Wenden und ihm auszuweichen geben. Wenn W reagiert hat, muss L sobald wie möglich wenden. W antwortet durch eine Wende und verstößt gegen keine Regel.

Facts for Question 2
L and W are reaching along the start line on port tack. L is on a collision course with S, approaching the line close-hauled on starboard tack. L hails W for room to tack. W responds and protests.

Question 2
How does rule 20 apply to this situation?



Sachverhalte zu Frage 2:
L und W segeln Halbwind mit Backbordschlag die Startlinie entlang. L ist auf Kollisionskurs zu S, das Am Wind auf Steuerbordschlag sich nähert. L verlangt durch Zuruf von W Raum zum Wenden. W reagiert und protestiert.

Frage 2
Wie gilt Regel 20 in dieser Situation?

Answer 2
S is an obstruction to both W and L.
At the time L hails for room to tack, she is approaching an obstruction and will need to make a substantial course change to avoid it. However, because she is not sailing close-hauled or above, she breaks rule 20.1(b).
As in Answer 1, rule 20.2(b) requires W to respond to the hail even if the requirements of rule 20.1 are not met. Therefore, W must either tack as soon as possible or hail 'You tack' and then give room for L to tack and avoid her. W responds by tacking and breaks no rule. If L fails to tack, and for example sails astern of S, she also breaks rule 20.2(d).
GBR 2016/1

Antwort 2:
S ist Hindernis für W und L.
Zum Zeitpunkt als L Raum zum Wenden verlangt, nähert es sich einem Hindernis und wird eine wesentliche Kursänderung machen müssen um ihm auszuweichen. Da es jedoch nicht Am Wind oder höher segelt, verstößt es gegen Regel 20.1(b). Wie in Antwort 1 verlangt Regel 20.2(b) von W, dass es reagiert, auch dann, wenn die Bedingungen von Regel 20.1 nicht erfüllt sind. Deshalb muss W entweder so bald wie möglich wenden oder rufen „Wenden Sie" und dann L den Raum zum Wenden und ihm auszuweichen geben. W antwortet durch eine Wende und verstößt gegen keine Regel. Wenn L nicht wendet und beispielswese am Heck von S passiert, verstößt es auch gegen Regel 20.2(d).
GBR 2016/1.

CASE 11

Definition, Obstruction
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction
Rule 20.1, Room to Tack at an Obstruction: Hailing
Rule 43, Exoneration

When boats are overlapped at an obstruction, including an obstruction that is a right-of-way boat, the outside boat must give the inside boat room to pass between her and the obstruction.

Facts

PW and PL, close-hauled on port tack and overlapped, approached S on the windward leg. PL could pass safely astern of S. PW, on a collision course with S, hailed PL for room to pass astern of S when PW and PL were about three hull lengths from S. PL ignored the hail and maintained her course. When PW bore away to avoid S, she and PL had slight beam- to-beam contact with no damage or injury. PW protested under rule 19.2(b).

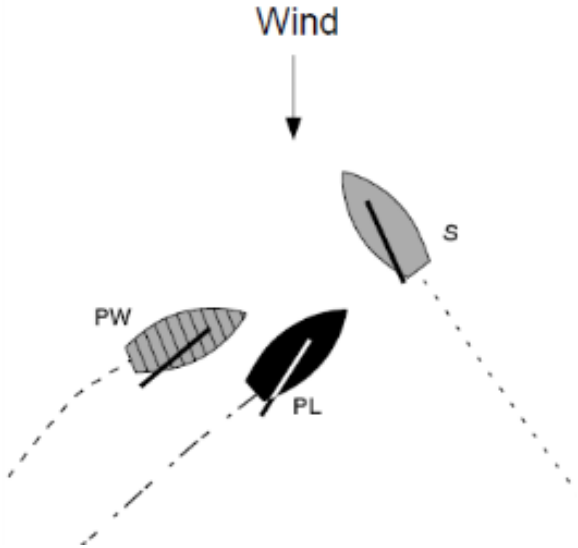
The protest committee held that rule 19.2(b) did not apply, stating that PW could easily have tacked into the open water to windward to keep clear, and should have done so. PW was disqualified under rule 11 and appealed.

Decision

S was an obstruction to PW and PL because both PW and PL would each have needed to change course substantially if they had been sailing directly towards S and were one hull length from her, and because they both were required by rule 10 to keep clear of her (see the definition Obstruction). Under rule 19.2(a), PL, as the right-of-way boat, was entitled to pass S on either side. She chose to pass to leeward of S. Therefore, under rule 19.2(b) PW was entitled to room to pass between PL and the stern of S. PL did not give PW that room, so PL broke rule

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 43 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.



Sachverhalte

PW und PL segeln in Überlappung auf Backbordschlag am Wind und nähern sich dem auf Steuerbordschlag 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 Protestkomitee 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 11 disqualifiziert und ging in die Berufung.

Entscheidung

S war für PW und PL Hindernis, da beide, PW und PL, jeweils eine wesentliche Kursänderung hätten machen müssen, wenn sie direkt auf S zufahren würden und eine Bootslänge davon entfernt wären und da beide durch Regel 10 verpflichtet sind sich von S frei zu halten (Siehe Definition Hindernis). Nach Regel 19.2(a) hatte PL als Wegerechtboot das Recht, S auf beliebiger Seite zu passieren. PL entschied sich S am Heck zu passieren. Deshalb hat nach Regel 19.2(b) PW Anrecht auf Raum, um zwischen PL und dem Heck von S zu passieren. PL gab PW diesen Raum

19.2(b). PL was subject to rule 14, but since she held right of way over PW and there was no damage or injury, she was exonerated by rule 43.1(c) for breaking that rule (see rule 14(b)).
This would have been so even if PW had not hailed for room.
PW could not have known that PL was not going to give sufficient room until she was committed to pass between S and PL. PW broke rule 11, but, because she was sailing within the room to which she was entitled by rule 19.2(b), she was exonerated by rule 43.1(b). When it became clear that PL was not giving room, it was not reasonably possible for PW to avoid the contact that occurred, so PW did not break rule 14.
PW was not required to 'tack into open water to windward to keep clear' because PL did not hail under rule 20.1 for room to tack and avoid S. Had PL hailed, PW would have been required by rules 20.2(b) and 20.2(c) to respond even though rule 20.1(a) prohibited PL from hailing because she did not have to make any change of course to avoid S.
PW's appeal is upheld. The decision of the protest committee disqualifying PW is reversed. PW is reinstated, and PL is disqualified for breaking rule 19.2(b). (See Case 125 for discussion of a similar situation.)
GBR 1964/18

nicht 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 oder Verletzung gab, ist es nach Regel 43.1(c) dafür entlastet.
Dies wäre auch der Fall gewesen, wenn PW nicht Raum verlangt hätte.
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, tat dies aber innerhalb des ihm zustehenden Raums nach Regel 19.2(b) und ist deshalb nach Regel 43.1(b) für den Verstoß gegen Regel 11 entlastet. Zu dem Zeitpunkt als klar wurde, dass PL nicht den notwendigen Raum gab für PW gab es 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. Hätte PL gerufen, hätte PW nach Regel 20.2(b) und 20.2(c) entsprechend reagieren müssen, obwohl Regel 20.1(a) PL verbot, dies zu tun, da es keinerlei Kursänderung machen musste um S auszuweichen.
Der Berufung wird stattgegeben, die Entscheidung des Protestkomitees, PW zu disqualifizieren, wird rückgängig gemacht, PW wird wieder eingesetzt und PL wird wegen Verstoßes gegen Regel 19.2(b) disqualifiziert. (Siehe auch Case 125 für eine Diskussion bei einer ähnlichen Situation)
GBR 1964/18

CASE 12

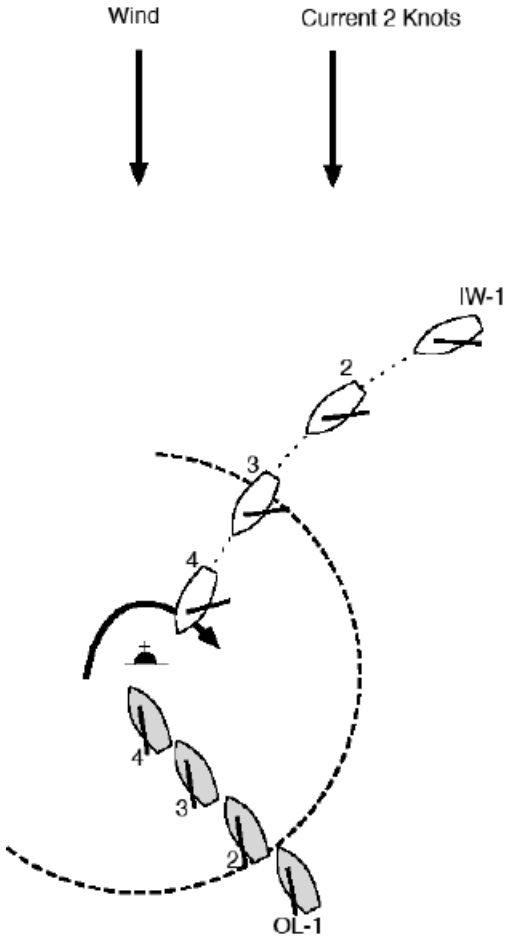
Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap
Rule 11, On the Same Tack, Overlapped
Rule 18.1, Mark-Room: When Rule 18 Applies
Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room
Rule 43, Exoneration

In determining the right of an inside boat to mark-room under rule 18.2(b), it is irrelevant that boats are on widely differing courses, provided that an overlap exists when the first of them reaches the zone.

Facts

OL and IW were approaching a mark to be left to starboard. The wind was light and there was a 2-knot current in the same direction as the wind. IW, which had sailed high on the course to the mark to offset the effect of the current, approached it with the current, almost on a run. OL, on the other hand, had been set to leeward and, at position 1, about three hull lengths from the mark, was sailing close-hauled slowly against the current. IW twice hailed for water, and OL twice replied 'You can't come in here.' At the last moment, shortly after position 4 in the diagram, as IW luffed to begin her passing manoeuvre OL tried to give her room but the two dinghies made contact. There was no damage or injury.

OL protested under rule 11 but was herself disqualified under rule 18.2(b). She appealed, asserting that it was illogical and beyond the intention of the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap and of rule 18 to consider as overlapped two boats whose headings differed by 90 degrees. She also asserted that the purpose of rule 18 was to protect a boat in danger of hitting the mark that was unable to go astern of the outside boat. She further argued that throughout



Definition Klar achteraus und Klar voraus; Überlappung
Regel 11 Auf gleichem Schlag mit Überlappung
Regel 18.1 Bahnmarken-Raum: Geltungsbereich der Regel 18
Regel 18.2(b) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben
Regel 43 Entlastung

Bei der Entscheidung ob ein innen liegendes Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum nach Regel 18.2(b) hat, ist es unerheblich, dass die Boote völlig verschiedene Kurse fahren, sofern eine Überlappung besteht, wenn das erste Boot die Zone erreicht.

Sachverhalte

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

IW's approach to the mark until she finally luffed, she was easily able to pass astern of OL, and that IW was not an 'inside' boat until a moment before contact.

Decision

OL's appeal is dismissed and her disqualification is confirmed.
The boats were required to leave the mark on the same side and were on the same tack, and so rule 18 applied after position 1 when OL reached the zone. From that time until contact occurred, neither boat was clear astern of the other and so they were overlapped (see the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap). Therefore the first sentence of rule 18.2(b) applied, limiting the rights of OL, the outside boat, under rule 11 by requiring her to give IW, the inside boat, mark-room. OL did not give IW mark-room, and so is disqualified under rule 18.2(b).
IW broke rule 11 while sailing within the mark-room to which she was entitled, and therefore is exonerated under rule 21(a).
Both boats broke rule 14 because each of them could have avoided the contact. However, because OL was the right-of-way boat and IW was entitled to mark-room, and there was no damage or injury, both are exonerated under rule 43.1(c) for breaking rule 14.
GBR 1964/19

argumentierte außerdem, dass IW während der gesamten Annäherung an die Bahnmarke bis zu dem Zeitpunkt, als es zu luven 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 segelten auf dem gleichen Schlag. Deshalb galt Regel 18 nach Position 1, als OL die Zone erreichte. Ab diesem Zeitpunkt bis es zur Berührung kam war nie ein Boot klar achteraus des anderen und deshalb überlappten die Boote (Siehe Definition Klar Achteraus und Klar voraus; Überlappen). Deshalb galt der erste Satz von Regel 18.2(b), der das Recht von OL, dem außen liegenden Boot, nach Regel 11 dahingehend einschränkt, dass es IW, dem innen liegenden Boot, Bahnmarken-Raum geben muss. OL gab IW keinen Bahnmarken-Raum und wird deshalb wegen Verstoßes gegen Regel 18.2(b) disqualifiziert. IW verstieß gegen Regel 11, da es aber innerhalb des ihm zustehenden Bahnmarken-Raums segelte, ist es deshalb nach Regel 21(a) zu entlasten
Beide Boote verstießen gegen Regel 14, da sie eine Berührung hätte vermeiden können. Da aber OL Wegerechtboot war und IW Anspruch auf Bahnmarken-Raum hatte, und es keinen Schaden und keine Verletzung gab, sind sie nach Regel 43.1(c) für den Verstoß gegen Regel 14 zu entlasten.
RYA 1964/19

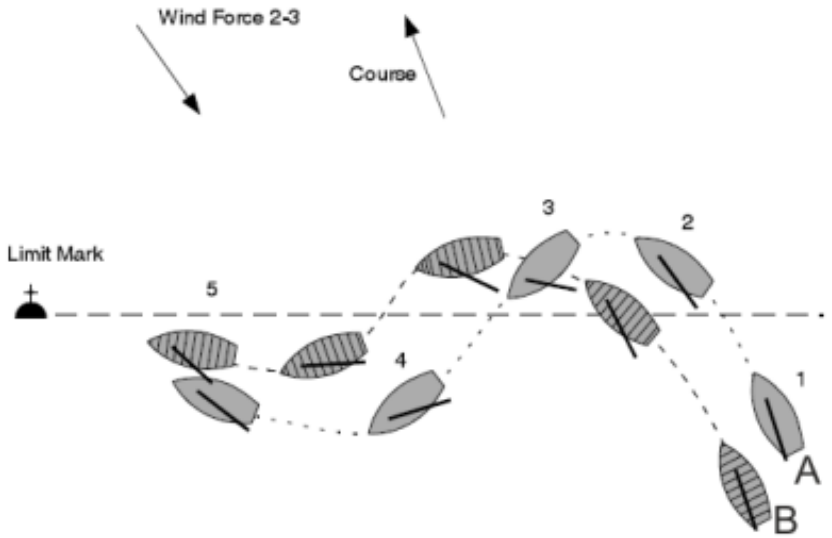
CASE 13

Definitions, Proper Course
Rule 11, On the Same Tack, Overlapped
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 15, Acquiring Right of Way
Rule 16.1, Changing Course
Rule 17, On the Same Tack; Proper Course
Rule 43.1(c), Exoneration

Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.

Facts

As the two 14-foot (4m) dinghies A and B manoeuvred before the starting signal, they crossed the starting line. While bearing away to return to the pre-start side, A, initially the windward boat, assumed a leeward position by sailing under B's stern. Immediately after position 4, A luffed to close-hauled and sailed straight for the port end of the line. W meanwhile, with sheets eased, sailed along the line more slowly. At position 5, there was contact, B's boom touching A's windward shroud. A protested B under rule 11; B counter-protested under rules 12 and 15.



The protest committee found that A had right of way under rule 11 from the time she assumed a steady course until contact. B had room to keep clear, although she would have had to cross the starting line prematurely to do so. Therefore, it dismissed B's protest and upheld the protest by A. B appealed, this time citing rule 16.1.

Decision

B's appeal is dismissed. Between positions 2 and 3 A became overlapped to leeward of B, acquiring right of way under rule 11 but limited by rule

Definition Richtiger Kurs
Regel 11 Auf gleichem Schlag mit Überlappung
Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 15 Wegerecht erlangen
Regel 16.1 Kurs ändern
Regel 17 Auf gleichem Schlag, richtiger Kurs
Regel 43.1(c) Entlastung

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

Sachverhalte

Als die zwei 14-Fuß(4m)-Dinghys A und B vor dem Startsignal manövrierten, überquerten sie die Startlinie. Beim Abfallen zur Vorstartseite erreichte A, das zuvor in Luv war, eine Lee-Position, indem sie unter B´s Heck segelte. Kurz nach Position 4 luvte A bis auf Am-Wind und segelte direkt auf das Backbord-Ende der Startlinie zu. B segelte in der Zwischenzeit mit offenen Schoten etwas langsamer die Linie entlang. In Position 5 gab es eine Berührung zwischen dem Großbaum von B und der Luvwant von A. A protestierte wegen Verstoßes gegen Regel 11. B protestierte dagegen wegen Verstoßes gegen die Regeln 12 und 15.

Das Protestkomitee fand, dass A wegen Regel 11 Wegerechtboot von dem Zeitpunkt ab war, als es seinen geraden Kurs beibehielt bis zum Zeitpunkt der Berührung. B hatte ausreichend Platz zum sich freihalten, auch wenn es dabei die Startlinie zu früh hätte überqueren müssen. Deshalb wurde B's Protest abgelehnt und A's Protest stattgegeben. B ging unter Bezug auf Regel 16.1 in die Berufung.

Entscheidung

Die Berufung von B wird abgewiesen. Zwischen den Positionen 2 und 3

15’s requirement to initially give room to B to keep clear. A met that requirement because A gave B room to keep clear. Just after position 4, when A luffed to a close-hauled course, she was required by rule 16.1 to give B room to keep clear, and she did so.
A had been clear astern of B and was within two of her hull lengths of B when she became overlapped to leeward of B. Therefore, she was required by rule 17 to sail no higher than her proper course. However, she had no proper course before the starting signal (see the definition Proper Course) and the starting signal was not made until after the incident. Therefore, A’s luff did not break rule 17 and she was in fact entitled to luff higher than she did, even as high as head to wind, as long as while so doing she complied with rule 16.1.
After A became overlapped to leeward of B, B was required by rule 11 to keep clear of A. She did not do so and accordingly her disqualification under rule 11 is upheld. In addition, B broke rule 14 because she could have avoided the contact with A; and as she was not sailing within the room to which she was entitled under rule 16.1, she was not exonerated by rule 43.1(c).
A also broke rule 14 because it would have been easy for her to bear off slightly and avoid the contact. However, she is exonerated by rule 43.1(c), because she was the right-of-way boat and there was no damage or injury.
GBR 1965/10

erreichte A eine Lee-Überlappung zu B und erlangte Wegerecht nach Regel 11 mit der Auflage von Regel 15, anfangs B Raum zum Freihalten zu geben. A kam der Forderung von Regel 15 nach, da es B Raum zum Freihalten gab. Kurz nach Position 4 als A auf einen Amwindkurs luvte musste es nach Regel 16.1 B den Raum zum frei halten geben und tat dies.
A war klar achteraus von B und innerhalb eines Abstands von zwei ihrer Rumpflängen als es eine Überlappung in Lee von B erreichte. Deshalb durfte es wegen Regel 17 nicht höher segeln als seinen richtigen Kurs. Jedoch hatte es vor dem Startsignal keinen richtigen Kurs (siehe Definition "Richtiger Kurs") und das Startsignal war bis nach dem Vorfall noch nicht gegeben. Deshalb verstieß das Luven von A nicht gegen Regel 17 und es war berechtigt höher zu segeln als es tatsächlich tat, sogar bis in den Wind, sofern es dabei Regel 16.1 beachtete. Nachdem A die Überlappung in Lee von B erreichte, war B 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 B gegen Regel 14, denn es hätte die Berührung mit A vermeiden können und es segelte nicht innerhalb des ihm zustehenden Raums nach Regel16.1 und war deshalb nicht durch Regel 43.1(c) entlastet.
A verstieß ebenfalls gegen Regel 14, denn es hätte leicht etwas abfallen und so die Berührung vermeiden können. Sie ist dafür aber durch Regel 43.1(c) entlastet, da es Wegerecht-Boot war und keinen Schaden oder Verletzung gab.
GBR 1965/10

CASE 14

Definitions, Proper Course
Rule 11, On the Same Tack, Overlapped
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 16.1, Changing Course
Rule 17, On the Same Tack; Proper Course
Rule 43.1(c), Exoneration

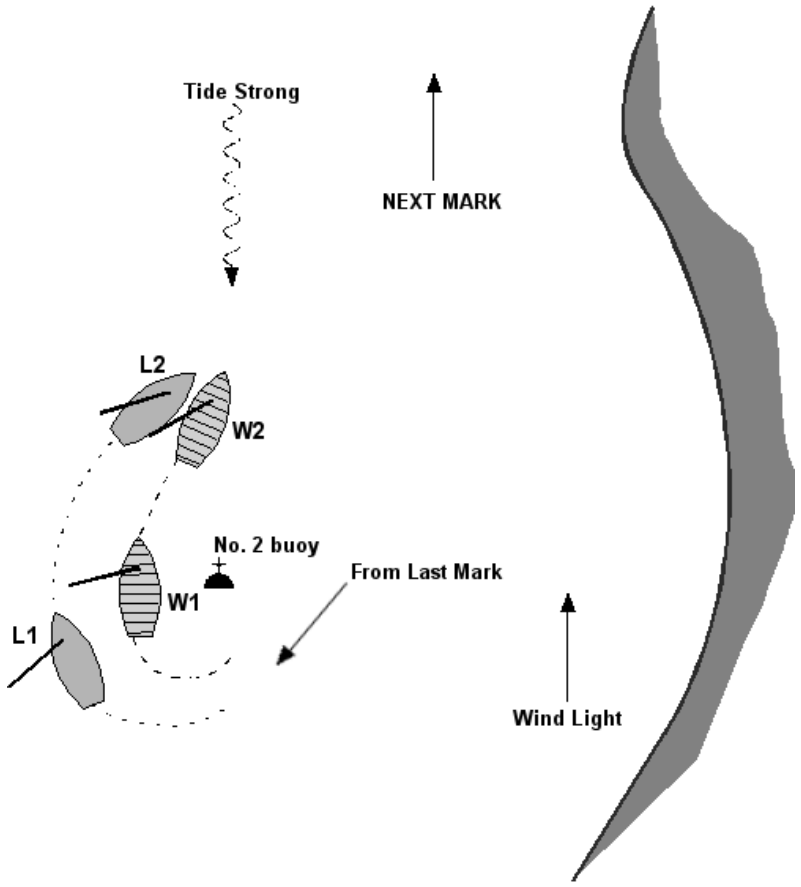
When, owing to a difference of opinion about a leeward boat's proper course, two boats on the same tack converge, the windward boat must keep clear. Two boats on the same leg sailing near one another may have different proper courses.

Definition Richtiger Kurs
Regel 11 Auf gleichem Schlag mit Überlappung
Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 16.1 Kurs ändern
Regel 17 Auf gleichem Schlag; richtiger Kurs
43.1(c) Entlastung

Segeln zwei Boote auf gleichem Schlag 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.

Facts

After rounding the windward mark in light wind the fleet divided, some boats sailing towards shore to get out of the tide and others remaining offshore in hopes of a better wind. L had established an overlap to leeward of W from clear astern while within two of her hull lengths of W, and they rounded the mark overlapped. W chose to remain offshore, while L began to luff slowly and informed W of her intention to go inshore. W replied 'You have no right to luff.' L replied that she was sailing her proper course and W was required to keep clear. The discussion took some time. L continued to gradually change course, and at no time did W state that she was unable to keep clear. The boats touched and both protested. The protest committee disqualified L under rule 17 for sailing above her proper course, and she appealed.



Sachverhalte

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 innerhalb zweier seiner Rumpflängen eine Überlappung mit W hergestellt und sie rundeten in Überlappung die Bahnmarke. W wollte im offenen Wasser segeln, L begann langsam zu luven 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 seinen 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 Protestkomitee disqualifizierte L wegen Verstoßes gegen Regel 17, da es höher als

seinen richtigen Kurs gesegelt ist. L ging in die Berufung.

Decision

When, owing to a difference of opinion on the proper course to be sailed, two boats on the same tack converge, W is required by rule 11 to keep clear and by rule 14 to avoid contact.

This case illustrates the fact that two boats on the same leg sailing very near to one another can have different proper courses. Which of two different courses is the faster one to the next mark cannot be determined in advance and is not necessarily proven by one boat or the other reaching the next mark ahead.

The basis for W's protest was that L sailed above her proper course while subject to rule 17. L's defence and counter-protest were that she had decided that the inshore course out of the tide would result in her finishing sooner and that, therefore, the course she was sailing was her proper course. In addition, L argued that W had broken rules 11 and 14.

The facts found do not show that L sailed above her proper course; therefore she did not break rule 17. When L luffed slowly between positions 1 and 2, W had room to keep clear, so L did not break rule 16.1.

L could have avoided contact with W. By not doing so, she broke rule 14, but is exonerated by rule 43.1(c) for breaking it because she was the right-of-way boat and the contact caused no damage or injury.

By failing to keep clear of L, W broke rule 11. W could have avoided the contact, and by not doing so she too broke rule 14, but she is not exonerated.

L's appeal is upheld. L is reinstated, and W is disqualified for breaking rules 11 and 14.

GBR 1966/3

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 demselben 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 dadurch 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, ist aber dafür durch Regel 43.1(c) entlastet, da es Wegerechtboot war und 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 entlastet. Der Berufung von L wird stattgegeben. L wieder in die Wertung genommen und W wird wegen Verstoßes gegen Regeln 11 und 14 disqualifiziert.

GBR 1966/3

CASE 15

Definitions, Mark-Room
Rule 12, On the Same Tack, Not Overlapped
Rule 13, While Tacking
Rule 18.1(b), Mark-Room: When Rule 18 Applies
Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room
Rule 18.2(c), Mark-Room: Giving Mark-Room

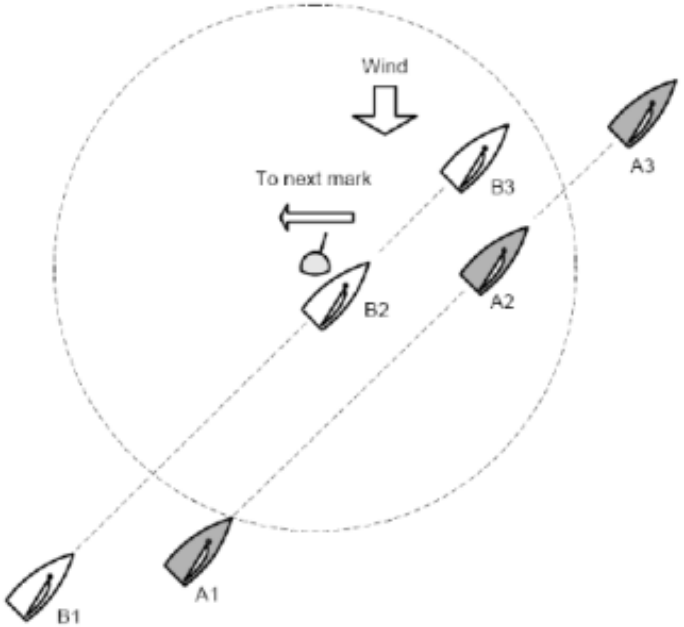
In tacking to round a mark, a boat clear ahead must comply with rule 13. A boat clear astern is entitled to hold her course and thereby prevent the other from tacking.

Facts

A and B are approaching the windward mark which they are required to leave to port. They are close-hauled on parallel courses with A clear ahead. A expects B, when she can tack and fetch the mark, to tack to round it and head for the next mark. Instead, B holds her course as shown in the diagram and sails on well past the mark.

Question

Has B the right to hold her course in this way and, thereby, prevent A from tacking?



Answer

Yes. While A remains on port tack, B is required to keep clear by rule 12 and, as A was clear ahead when she reached the zone, B is required by rule 18.2(b) to give A mark-room as well. Provided B keeps clear of A and gives A mark-room if A luffs (even if A luffs as high as head to wind), B is entitled to sail any course she chooses, including holding her course. However, B is no longer required to give A mark-room after A leaves the zone (see rule 18.2(d)).

The mark-room to which A is entitled does not include room for her tack (see the last sentence of the definition Mark-Room). If A were to pass

Definition Bahnmarken-Raum
Regel 12 Auf gleichem Schlag, 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

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.

Sachverhalte

A und B nähern sich der Luv-Bahnmarke, die sie Backbord lassen müssen. Sie segeln Am-Wind 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 auf Backbordschlag ist, muss sich B wegen Regel 12 und wenn A 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(d)). Wenn jedoch A durch den Wind geht, hören ab dem Zeitpunkt alle Teile von Regel 18 auf zu gelten, da die Boote nun auf entgegen gesetztem Schlag waren (Siehe Regel 18.1(a) und Case

head to wind, then at that moment all parts of rule 18 would cease to apply because the boats would be on opposite tacks (see rule 18.1(a) and case 132). In addition, A would no longer have right of way under rule 12, and B would become the right-of-way boat under rule 13.
GBR 1966/8

132). Zusätzlich hat A ab diesem Zeitpunkt nicht mehr Wegerecht nach Regel 12 und B erhält Wegerecht nach Regel 13.
GBR 1966/8

CASE 16

Deleted - Gelöscht

CASE 17

Rule 13, While Tacking

A boat is no longer subject to rule 13 when she is on a close-hauled course, regardless of her movement through the water or the sheeting of her sails.

Question

Rule 13 applies until the tacking boat 'is on a close-hauled course.' However, the rule does not say whether the boat must be moving when she assumes a close-hauled course. Is it intended that, at the moment rule 13 ceases to apply, the boat must actually be moving through the water on a close-hauled course and not merely be on such a course?

Answer

A boat is no longer subject to rule 13 when she is on a close-hauled course, regardless of her movement through the water or the sheeting of her sails.

GBR 1967/8

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.

GBR 1967/8

CASE 18

Deleted - Gelöscht

CASE 19

Part 2 Preamble
Rule 14(b), Avoiding Contact
Rule 36(b) Races Restarted or Resailed
Rule 44.1(b), Penalties at the Time of an Incident: Taking a Penalty
Rule 60.3(a)(1), Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action
Rule 61.1(a)(4), Protest Requirements: Informing the Protestee
Rule 62.1(b), Redress
Rule 63.5, Hearings: Validity of the Protest or Request for Redress
Rule 64.4(a), Decisions: Decisions on Protests Concerning Class Rules
Interpretation of the term 'damage'.

Question

Is there a special meaning of 'damage' in the racing rules?

Answer

No. It is not possible to define 'damage' comprehensively, but one current English dictionary says 'harm . . . impairing the value or usefulness of something.'

This definition suggests questions to consider. Examples are:

- Was the current market value of any part of the boat, or of the boat as a whole, diminished?
- Was any item of the boat or her equipment made less functional?

GBR 1968/2

Teil 2 –Vorwort
Regel 14(b) Berührung vermeiden
Regel 36(b) Wieder gestartete oder wieder gesegelte Wettfahrten
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)(4) Protesterfordernisse; Benachrichtigung des Protestgegners
Regel 62.1(b) Wiedergutmachung
Regel 63.5 Verhandlungen: Gültigkeit des Protestes oder des Antrags auf Wiedergutmachung
Regel 64.4(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:

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

GBR 1968/2

CASE 20

Rule 1.1, Safety: Helping Those in Danger
Rule 62.1(c), Redress

When it is possible that a boat is in danger, another boat that gives help is entitled to redress, even if her help was not asked for or if it is later found that there was no danger.

Facts

Dinghy A capsized during a race and seeing this dinghy B sailed over to her and offered help. A accepted help and B came alongside, taking the crew of two aboard. Then all hands worked for several minutes to right A, whose mast was stuck in the mud. Upon reaching shore, B requested redress under rule 62.1(c).

The protest committee considered several factors in its decision. First, A's helmsman was a highly experienced sailor. Secondly, the wind was light, and the tide was rising and would shortly have lifted the mast free. Thirdly, she did not ask for help; it was offered. Therefore, since neither boat nor crew was in danger, redress was refused. B appealed, stating that rule 1.1 does not place any onus on a boat giving help to decide, or to defend, a decision that danger was involved.

Decision

B's appeal is upheld. A boat in a position to help another that may be in danger is bound to do so. It is not relevant that a protest committee later decides that there was, in fact, no danger or that help was not requested. B is entitled to redress. The protest committee is directed to reopen the hearing and to grant appropriate redress following the requirements and advice given in rules 64.3 and A9.

GBR 1968/14

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.

Sachverhalte

Die Jolle A kenterte während einer Wettfahrt und die Jolle B, die das sah, fuhr hin und bot ihm 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 Protestkomitee 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 Protestkomitee hinterher feststellt, dass eigentlich keine Gefahr bestand und die Hilfe nicht angefordert wurde. B hat Anspruch auf Wiedergutmachung. Das Protestkomitee wird beauftragt, die Verhandlung wieder aufzunehmen und angemessene Wiedergutmachung entsprechend den Erfordernissen und Hilfen aus Regel 64.3 und A9 zu geben.

GBR 1968/14

CASE 21

Definitions, Mark-Room
Definitions, Room

When a right-of-way boat is obligated to give mark-room to a boat overlapped inside her, there is no maximum or minimum amount of space that she must give. The amount of space that she must give depends significantly on the existing conditions including wind and sea conditions, the speed of the inside boat, the sails she has set and her design characteristics.

Question

When rule 18 requires a right-of-way boat to give mark-room to an inside boat that overlaps her, what is the maximum amount of space that she must give? What is the minimum amount of space that she must give?

Answer

In this situation, the definition Mark-Room states that the inside boat is entitled to room for four manoeuvres:

- Room to leave the mark on the required side.
- Room to sail to the mark, but only if the inside boat's proper course is to sail close to the mark.
- Room to round the mark as necessary to sail the course without touching the mark.
- Room to tack, but only if these additional conditions are met: the inside boat is overlapped to windward of the outside boat, the tack is part of the rounding necessary to sail the course, and the inside boat would be fetching the mark after her tack.

The definitions Room and Mark-Room do not include any reference to a maximum or minimum amount of space, and no rule implies that the right-of-way outside boat must give a maximum or minimum amount of space. She must give the inside boat the space she needs in the existing conditions to carry out those manoeuvres promptly in a seamanlike way. In addition, the inside boat is entitled to space to avoid touching the mark and space for her to comply with her obligations under the rules of Part 2 with respect to the outside boat as well as any other nearby

Definition Bahnmarken-Raum
Definition Raum

Wenn ein Wegerechtboot verpflichtet ist, einem innen überlappenden Boot Bahnmarken-Raum zu geben, gibt es kein Maximum oder Minimum für die Größe des Platzes, den es geben muss. Die Größe des Platzes, den es geben muss, hängt ganz wesentlich von den vorherrschenden Bedingungen, einschließlich Wind- und Wellensituation, der Geschwindigkeit des innenliegendem Bootes, den Segeln, die dieses gesetzt hat und deren Bootsart-Charakteristik ab.

Frage

Wenn ein Wegerechtboot nach Regel 18 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

In dieser Situation legt die Definition Bahnmarken-Raum fest, dass das innen liegende Boot Anspruch auf den Raum für vier Manöver hat:

- Raum um die Bahnmarke an der vorgeschriebenen Seite zu lassen.
- Raum um zur Bahnmarke zu segeln, aber nur, wenn der richtige Kurs des innen liegenden Bootes darin besteht nahe zur Bahnmarke zu fahren.
- Raum zum Runden der Bahnmarke, wie zum absegeln der Bahn notwendig ohne die Bahnmarke zu berühren.
- Raum zum Wenden, aber nur, wenn die folgenden zusätzlichen Bedingungen gelten: Das innenliegende Boot überlappt in Luv das außen liegende Boot , die Wende ist zum Runden der Bahnmarke notwendig und das innenliegende Boot kann nach der Wende die Bahnmarke anliegen.

Die Definitionen Raum und Bahnmarken-Raum enthalten keine Empfehlung bezüglich eines Maximums oder Minimums an die Größe des Platzes und keine Regel impliziert, dass das außenliegende Wegerechtboot ein Maximum oder Minimum an Platz zur Verfügung stellen muss. Es muss dem innenliegenden Boot den Platz zur Verfügung stellen, den es benötigt um bei den vorherrschenden Bedingungen diese Manöver unverzüglich in guter Seemannschaft auszuführen. Zusätzlich hat das innenliegende Boot Anspruch auf den Patz um eine Berührung mit der Bahnmarke zu vermeiden und um ihren

boats.
The term ‘existing conditions’ deserves consideration. For example, the inside one of two dinghies approaching a mark on a placid lake in light air will need relatively little space beyond that required for her hull and properly trimmed sails. At the other extreme, when two keel boats, on open water with steep seas, are approaching a mark that is being tossed about widely and unpredictably, the inside boat may need a full hull length of space or even more to ensure safety. A boat with a spinnaker flying often needs more space than one with her spinnaker stowed. A boat that is planing or surfing may require less space to turn than a boat that is climbing a steep wave. The ‘existing conditions’ also include characteristics of the inside boat. For example, a boat with a long keel or a multihull may require more space to round a mark than a more easily turned monohull. A boat with a large rudder may need less space to turn than a boat with a small rudder.
The phrase ‘manoeuvring promptly in a seamanlike way’ has implications for both boats. First, it addresses the inside boat, saying she is not entitled to complain of insufficient space if she fails to execute with reasonable efficiency the handling of her helm, sheets and sails while manoeuvring. It also implies that the outside boat must provide enough space so that the inside boat need not manoeuvre in an extraordinary or abnormal manner (see also Case 103).
World Sailing 1969

Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 gegenüber dem außenliegenden Boot aber auch gegenüber anderen Booten in der Nähe nachzukommen.
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. Ein Boot mit gesetztem Spinnaker benötigt mehr Platz als eines, bei dem dieser geborgen ist. Ein Boot, das gleitet oder surft kann weniger Platz beanspruchen als ein Boot, das in tiefer See auf und ab geht. Der Begriff „gegebene Bedingungen“ schließt auch den Bootstyp des innen liegenden Bootes ein. So benötigt ein Langkieler oder ein Mehrrumpfboot mehr Platz als ein wendiges Einrumpfboot. Ein Boot mit einem großen Ruder kann mit weniger Platz zurechtkommen, wie ein Boot mit einem sehr schmalen Ruder.
Der Ausdruck "In guter Seemannschaft" gilt für beide Boote. Einerseits 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. Andererseits verlangt er von dem äußeren Boot, dass es für Raum sorgen muss, damit das innere Boot nicht ungewöhnliche und anormale Manöver fahren muss (Siehe auch Case 103).
World Sailing 1969

CASE 22

Rule 61.2(d), Protest Requirements: Protest Contents
Rule 63.5, Hearings: Validity of the Protest or Request for Redress
Rule 64.2, Decisions: Penalties and Exoneration

It is not relevant to the validity of a protest that a rule the protestor believes was broken is not one of the rules that the protest committee later determines to have been broken.

Facts

After a collision near a mark, S protested P, citing rule 18 on her protest form as required by rule 61.2(d). The protest committee declared the protest invalid and refused to proceed with the hearing, because it said the protest should have cited rule 10 rather than rule 18. Had the hearing gone ahead and the parties been questioned, the protest committee said, the protest might have been upheld. S appealed.

Decision

Rule 61.2(d) requires the protest to identify any rule the protestor believes was broken. If this requirement is not met in the written protest delivered to the race office, it may be met before or during the hearing. There is no requirement that the rule or rules identified must be the rule or rules that are later determined to have been broken, and it is irrelevant for deciding on the validity of the protest that the protestor cited a rule that will very likely not be the applicable rule.

It is the protest committee, after finding the facts, that determines the applicable rule. Rule 64.2 states that a disqualification or other penalty shall be imposed whether or not the applicable rule was mentioned in the protest.

The appeal is upheld to the extent that the protest committee is instructed to hold a new hearing.

ITA 1967/4

Regel 61.2(d) Protesterfordernis: Inhalt des Protestes
Regel 63.5 Verhandlung: Gültigkeit des Protestes oder Antrags auf Wiedergutmachung
Regel 64.2 Entscheidung: Strafen und Entlastung

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

Sachverhalte

Nach einer Kollision in der Nähe der Bahnmarke protestierte S gegen P auf Grund eines Verstoßes und schrieb in Übereinstimmung mit Regel 61.2(d) als verletzte Regel die Regel 18 auf das Protestformular. Das Protestkomitee 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 Protestkomitee 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(d) 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 Protestkomitee, das nach Feststellung des Sachverhalts entscheidet, welche Regel anzuwenden ist. Regel 64.1 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 Protestkomitee eine erneute Verhandlung durchführen muss.

ITA 4/1967

CASE 23

Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap
Definitions, Obstruction
Rule 10, On Opposite Tacks
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 19, Room to Pass an Obstruction

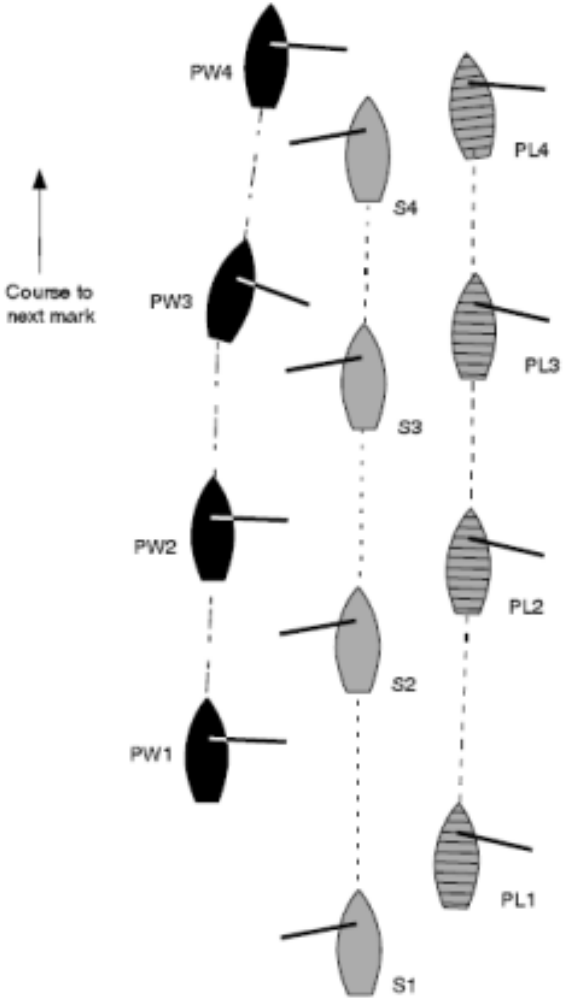
On a run, rule 19 does not apply to a starboard-tack boat that passes between two port-tack boats ahead of her. Rule 10 requires both port-tack boats to keep clear.

Facts

Three boats, one on starboard tack and two on port, were running. S overtook PL and PW and passed between them as shown in the diagram. The three boats continued on slightly converging courses, as shown, until S touched first PW and then PL. PW protested S, alleging that she had broken rule 19.2(c) because PL as leeward boat constituted an obstruction to PW as windward boat, and S had no right to come between them. The protest committee disqualified both PL and PW under rule 10, and PW appealed.

Decision

While the boats sailed from position 1 to position 4, rule 10 required both PW and PL to keep clear of S. Because all three boats were sailing more than 90 degrees from the true wind, S and PL were overlapped from position 1 to position 4, and S and PW were overlapped from shortly after position 2 to position 4 (see the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap). While those overlaps existed Rule 19 did not apply because during that time there was no obstruction that any two of the boats passed on the same side.



Definition, Klar Achteraus und Klar Voraus, Überlappen
Definition Hindernis
Regel 10 Auf entgegengesetztem Schlag
Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 19 Raum zum Passieren eines Hindernisses

Auf einer Vorwindstrecke gilt Regel 19 nicht für ein auf Steuerbordschlag segelndem Boot, das zwischen zwei auf Backbordschlag voraus segelnden Booten passiert. Regel 10 verlangt von beiden auf Backbordschlag segelnden Booten sich frei zu halten.

Sachverhalte

Drei Boote, eines auf Steuerbordschlag und zwei auf Backbordschlag 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 Protestkomitee 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).

The penultimate sentence of the definition Obstruction means that PW was not an obstruction to either S or PL because neither of them was required to keep clear of PW. Similarly, PL was not an obstruction to either S or PW because S was not required to keep clear of PL. The penultimate sentence of the definition means that S was an obstruction to both PL and PW, because both PL and PW were required by rule 10 to keep clear of S. However, rule 19 did not apply because at no time did both PL and PW pass S on the same side. Also, rule 19.2(c), which was cited by PW in her protest, applies only while boats are passing a continuing obstruction, and, as the last sentence of the definition Obstruction states, a boat racing that is under way is never a continuing obstruction. There was contact between S and PW and between S and PL. However, because S became trapped between PW and PL as their courses converged, it was not 'reasonably possible' for S to avoid contact after it became clear that PW and PL were not keeping clear. Therefore, S did not break rule 14.

Under rule 10, S held right of way over both port-tack boats, PL and PW, neither of which kept clear of her. Both PL and PW could easily have avoided contact with S, so both of them also broke rule 14. The protest committee's decision to disqualify both boats is upheld and PW's appeal is dismissed.

GBR 1970/1

Während diese Überlappungen bestanden galt Regel 19 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 auf Backbordschlag segelnden Booten PL und PW, die sich beide nicht freihielten. Die Entscheidung des Protestkomitees, beide Boote wegen Verstoßes gegen Regel 10 zu disqualifizieren, wird beibehalten, die Berufung zurückgewiesen.

GBR 1970/1

Definition, Room
Rule 11, On the Same Tack, Overlapped
Rule 12, On the Same Tack, Not Overlapped
Rule 15, Acquiring Right of Way
Rule 43.1(b), Exoneration

When a boat becomes overlapped to leeward from clear astern, the other boat must act promptly to keep clear. When she cannot do so in a seamanlike way, she has not been given room as required by rule 15.

Facts

Two boats, A and B, are on a broad reach on starboard tack in a light breeze on their proper courses for the next mark some distance away. Initially, B is clear astern of and directly behind A but is travelling slightly faster and becomes overlapped close to leeward of A's stern.

Questions

1. When are B's obligations under rule 12 replaced by her rights as leeward boat under rule 11?
2. What are B's obligations under rule 15?
3. What are A's obligations under rule 11?

Answers

1. B's obligations under rule 12 are replaced by her rights as leeward boat under rule 11 at the moment that B and A become overlapped.
2. Rule 15 embodies the principle in the rules that when the right of way shifts from one boat to another, the boat with the newly acquired right of way must give the other boat space and time for response, and thus a fair opportunity to manoeuvre to keep clear. B's obligation under rule 15 is not a continuing one; it protects A only temporarily, and only if A responds promptly after the overlap begins (see the definition Room).
3. Rule 11 requires A to keep clear and, if this requires her to luff, she must do so promptly. If A does so but some part of her hull, crew or equipment touches any part of B's hull,

CASE 24

Definition Raum
Regel 11 Auf gleichem Schlag mit Überlappung
Regel 12 Auf gleichem Schlag ohne Überlappung
Regel 15 Wegerecht erlangen
Regel 43.1(b) Entlastung

Wird ein Boot überlappendes Leeboot von klar achteraus, so muss sich das andere Boot sofort freihalten. Wenn es das nicht in guter Seemannschaft kann, hat dieses nicht ausreichend Raum gemäß Regel 15 gegeben.

Sachverhalte

Zwei Boote A und B segeln auf Steuerbordschlag einen Raumwind-Kurs bei leichter Briese 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 nahe des Hecks 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

1. In dem Moment wo B und A überlappt werden wechselt B's Verpflichtung nach Regel 12 zum Recht auf Wegerecht nach Regel 11.
2. Regel 15 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 durch ein Manöver 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 (Siehe Definition Raum).
3. Regel 11 fordert von A, sich freizuhalten. Wenn es dazu notwendig ist zu luven, muss es das sofort tun. Falls A dies tut und dabei mit irgendeinem Teil seines Rumpfes, seiner Mannschaft oder Ausrüstung irgendeinen Teil von B´s Rumpf, Mannschaft oder Ausrüstung berührt,

crew or equipment, A breaks rule 11. If the contact occurred despite A having luffed in a seamanlike way, B has broken rule 15 by not giving A room to keep clear and A is exonerated under rule 43.1(b) for her breach of rule 11. However, if A luffed higher than was necessary to keep clear of B and, as a result, caused contact with B, A has been given the room required by rule 15 and is not exonerated.

GBR 1970/2

verstößt A gegen Regel 11. Fall die Berührung stattfand, obwohl A das Luven in guter Seemannschaft getan hat, hat B Regel 15 verletzt, da es nicht ausreichend Raum zum Freihalten gegeben hat und A wird nach Regel 43.1(b) für den Verstoß gegen Regel 11 entlastet. Wenn jedoch A höher luvt als notwendig um sich von B freizuhalten und als Folge davon B berührt, wurde A der durch Regel 15 verlangte Raum zum Freihalten gegeben und es wird nicht entlastet.

GBR 1970/2

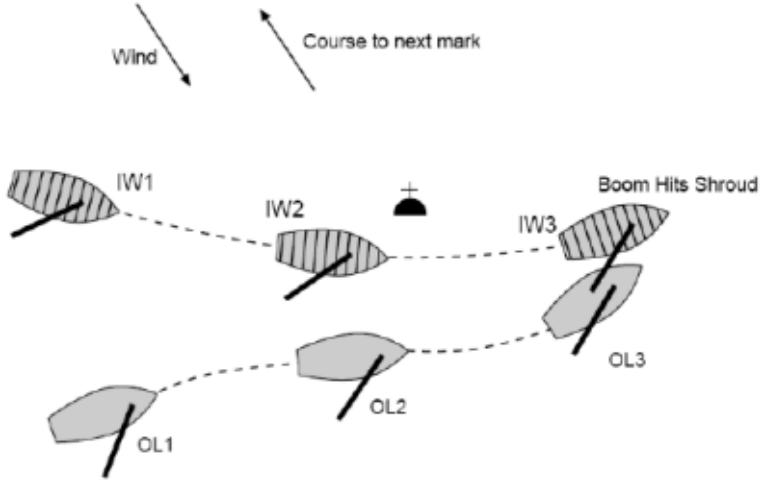
CASE 25

Definition, Mark-Room
Rule 11, On the Same Tack, Overlapped
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 16.1, Changing Course
Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room
Rule 43, Exoneration

When an inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room takes more space than she is entitled to, she must keep clear of the outside leeward boat, and the outside boat may luff provided that she gives the inside boat room to keep clear.

Facts

Two 15-foot (4.5 m) dinghies, IW and OL, were approaching a leeward port-hand mark. The next leg was a beat to windward. IW established an inside overlap on OL well before the boats reached the zone, and OL gave IW space to sail to the mark and to round the mark onto a close-hauled course. After IW passed the mark, OL began to luff to her course to the next mark. IW was slower in heading up, and her boom, still well out, touched OL's helmsman and shrouds.



At the time of the contact IW was a hull length from the mark and over 45 degrees below close-hauled. No damage or injury occurred. IW protested OL under rule 18.2(b), and OL protested IW under rule 11.The protest committee decided that, because IW did not promptly head up to a close-hauled course after sailing to the mark, she took more space than she was entitled to under rule 18.2(b). IW did not deny this but attributed it to her boom-end mainsheet rig as compared to the centre-lead rig used by OL.

The protest committee dismissed IW's protest, upheld OL's, and disqualified IW for breaking rule 11. IW appealed.

Decision

Definition Bahnmarken-Raum
Regel 11 Auf gleichem Schlag mit Überlappung
Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 16.1 Kurs ändern
Regel 18.2 (b) Bahnmarken-Raum; Bahnmarken-Raum geben
Regel 43 Entlastung

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 luven vorausgesetzt es gibt dabei dem innen liegenden Boot Raum zum frei halten.

Sachverhalte

Zwei 15-Fuß-Dinghys (3,5 m) IW und OL nähern sich einer Backbord zu rundenden Lee-Bahnmarke. IW hat lange vor Erreichen der Zone eine innere Überlappung hergestellt und OL gab IW ausreichend Platz um zur Bahnmarke zu segeln und an der Bahnmarke seinen richtigen Kurs zu segeln. Nachdem IW die Bahnmarke passiert hat, begann OL auf seinen richtigen Kurs zur nächsten Bahnmarke hin anzuluven. IW war beim anluven langsamer und sein immer noch gefierter Großbaum traf den Steuermann und die Wanten von OL.

Zum Zeitpunkt der Berührung war IW eine Rumpflänge von der Bahnmarke und mehr als 45° unterhalb eines Amwind-Kurses. Es gab weder Schaden noch Verletzung. IW protestierte gegen OL wegen Verstoßes gegen Regel 18.2(b) und OL protestierte wegen Verstoß gegen Regel 11. Das Protestkomitee entschied, dass IW, da es nicht auf einen Amwind-Kurs luvte, mehr Platz in Anspruch genommen hat, als ihm nach Regel 18.2(b) zustand. IW bestritt dies nicht, führte dies aber auf seine Heckschotführung zurück, die nur ein langsameres Manöver als die Mittelschotführung von OL zuließ. Das Protestkomitee lehnte IW's Protest ab und gab OL's Protest Recht und disqualifizierte IW wegen Verstoßes gegen Regel 11. IW ging in die Berufung.

IW's proper course was to sail close to the mark, and the course change necessary to sail the course was to round up to a close-hauled course. Therefore, rule 18.2(b) required OL to give IW room to sail to the mark and room to round it onto a close-hauled course, leaving it on the required side. Clearly, between positions 1 and 2 OL gave IW room to sail to the mark and between positions 2 and 3 room to round the mark onto a close-hauled course. Therefore, OL did not break rule 18.2(b).

The contact, which was the incident that led to the protests, occurred at position 3 At that time IW had been given the space she needed to sail to and around the mark onto a close-hauled course, leaving it on the required side without touching it. For these reasons, rule 18 did not apply at the time of the contact (see rule 18.1).

Throughout the incident IW was required by rule 11 to keep clear of OL. IW sailed a hull length away from the mark on a course below close-hauled, and shortly before the contact at position 3, IW broke rule 11 by failing to keep clear. When OL luffed between positions 2 and 3, OL was required by rule 16.1 to give IW room to keep clear. OL luffed approximately 30 degrees while moving forward two hull lengths. Even with a boom-end mainsheet rig, a boat sailed in a seamanlike way can turn through 30 degrees and trim her mainsail appropriately while moving forward two hull lengths. Therefore, OL gave IW room to keep clear and OL did not break rule 16.1. IW is not exonerated under rule 43.1(b) for breaking rule 11 because, when she did so, she was sailing to leeward of, not within, the room to which she was entitled under rule 16.1. OL could easily have avoided contact with IW, and so OL broke rule 14. However, she is exonerated for doing so by rule 43.1(c) because neither boat was damaged, nor was there any injury. It was possible for IW to have avoided the contact, and therefore IW also broke rule 14. However, because IW was not sailing within the room to which she was entitled under rule 16.1, she was not exonerated by rule 43.1(c).

IW's appeal is dismissed. The protest committee's decision to disqualify IW under rule 11 und 14 is upheld.

CAN 1971/9

Entscheidung

Der IW´s richtiger Kurs war nahe der Bahnmarke zu segeln und die notwendige Kursänderung zum Absegeln der Bahn war zu einem Amwind-Kurs anzuluven. Deshalb verlangt Regel 18.2(b) von OL, dass es IW den Raum gibt um zur Bahnmarke zu segeln und Raum zum Anluven auf Amwind-Kurs und dabei die Bahnmarke an der vorgeschriebenen Seite zu lassen. OL gab zwischen den Positionen 1 und 2 offenkundig den Raum für IW um zur Bahnmarke zu segeln und zwischen Position 2 und 3 Raum um auf Amwind zu luven. Deshalb hat OL nicht gegen Regel 18.2(b) verstoßen.

Die Berührung, die der Vorfall war, der zum Protest führte geschah in Position 3. Zu diesem Zeitpunkt hat IW den Platzbedarf bekommen um die Bahnmarke auf der richtigen Seite zu lassen und die Bahnmarke zu runden ohne sie zu berühren und auf einen Amwind-Kurs zu luven. Deshalb gilt zum Zeitpunkt der Berührung Regel 18 nicht mehr (siehe Regel 18.1.

Während des ganzen Vorgangs musste sich IW auf Grund von Regel 11 von OL frei halten. IW segelte eine Rumpflänge nach der Bahnmarke auf einem Kurs tiefer als Amwind und kurz vor der Berührung in Position 3 verstieß IW gegen Regel 11, da es sich nicht freihielt. Als OL zwischen den Positionen 2 und 3 luvte, musste OL nach Regel 16.1 IW den Raum zum Freihalten geben. OL luvte etwa 30° an, während es zwei Bootslängen vorwärts fuhr. Auch ein Boot mit Schot am Baumende, das in guter Seemannschaft gesegelt wird, kann innerhalb zweier Bootslängen um 30° anluven und das Großsegel entsprechend trimmen. Deshalb gab OL an IW den Raum zum frei halten und verstieß nicht gegen Regel 16.1. IW wird nicht nach Regel 43.1(b) für den Verstoß gegen Regel 11 entlastet, da es Leewärts und nicht innerhalb des ihm zustehenden Raums nach Regel 16.1 segelte. OL hätte leicht die Berührung mit IW vermeiden können und verstieß deshalb gegen Regel 14. Es wird jedoch dafür nach Regel 43.1(c) entlastet, da es bei keinem Boot einen Schaden oder eine Verletzung gab.

Für IW war es möglich die Berührung zu vermeiden und es verstieß gegen Regel 14. Da es aber nicht innerhalb des ihm nach Regel 16.1 zustehenden Raums segelte ist es nicht nach Regel 43.1(c) entlastet. Die Berufung wird abgewiesen, die Entscheidung des Protestkomitees, IW wegen Regel 11 und 14 -Verstoß zu disqualifizieren bleibt bestehen. Can 1971/9

CASE 26

Rule 14, Avoiding Contact
Rule 16.1, Changing Course
Rule 18.1, Mark-Room: When Rule 18 Applies
Rule 43.1(c), Exoneration
Rule 64.1, Decision: Penalties and Exoneration

A right-of-way boat need not act to avoid a collision until it is clear that the other boat is not keeping clear. However, if the right-of-way boat could then have avoided the collision and the collision resulted in damage, she must be penalized for breaking rule 14.

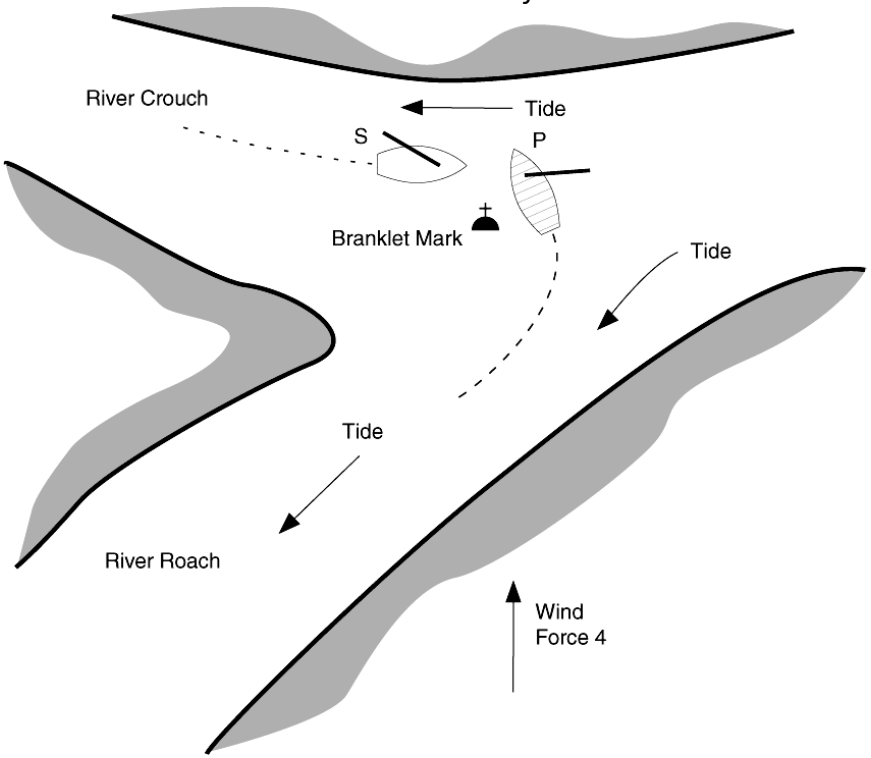
Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 16.1 Kurs ändern
Regel 18.1 Bahnmarken-Raum: Geltungsbereich der Regel 18
Regel 43.1(c) Entlastung
Regel 64.1 Entscheidung: Strafen und Entlastung

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.

Facts

A Soling, S, and a 505, P, in separate races, approached the same mark on opposite tacks. Unknown to P, which was lowering her spinnaker and hardening up to leave the mark to port, S was required to leave it to starboard and was preparing to do so. P heard no hail and was unaware of S's presence until the boats were in the positions shown in the diagram, at which time P's crew saw S. He shouted a warning and leaped out of the way just as S's bow struck P's hull behind the mast, causing damage.

P protested S under rule 14 on the grounds that S could have avoided the collision. S and two witnesses testified that S did not at any time change her course before the collision.



Sachverhalte

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.

S, protesting under rule 10, claimed that if she had changed course she would have broken rule 16.1.

The protest committee disqualified P under rules 10 and 14. P appealed.

Decision

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 Protestkomitee

P, as the keep-clear boat, failed to keep a lookout and to observe her primary duties to keep clear and avoid contact. She broke both rule 10 and rule 14. An important purpose of the rules of Part 2 is to avoid contact between boats. All boats, whether or not holding right of way, should keep a lookout, particularly when approaching a mark. If P had done so she would have become aware of S's presence sooner and been able to avoid the collision.

Rule 18 did not apply because S and P were not required to leave the mark on the same side (see rule 18.1). When it became clear that P was not keeping clear, S was required by rule 14 to act to avoid contact with P (see rule 14(a)). Before the positions shown in the diagram it became clear that the boats were on converging courses and that P was not keeping clear. At that time S could have luffed and avoided contact with P. Such a change of course by S would have given P more room to keep clear and would not have broken rule 16.1. The contact caused damage. Therefore, S broke rule 14 and, because the contact caused damage, she was not exonerated by rule 43.1(c) and must be penalized (see rule 64.2..

P was correctly disqualified under rules 10 and 14. S is also disqualified, for breaking rule 14.

GBR 1971/4

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, insbesondere bei Annäherung an eine Bahnmarke. Wenn P dies getan hätte, hätte es die Anwesenheit von S früher erkannt und wäre in der Lage gewesen, eine Kollision zu verhindern. 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 freihielt, 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 frei hielt. Zu diesem Zeitpunkt hätte S luven 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 ist dafür nicht nach Regel 43.1(c) entlastet undmuss dafür bestraft werden (Siehe Regel 64.2). P war zu Recht wegen Verstoßes gegen Regel 10 und 14 disqualifiziert worden und S ist ebenfalls wegen Verstoß gegen Regel 14 zu disqualifizieren.

GBR 1971/4

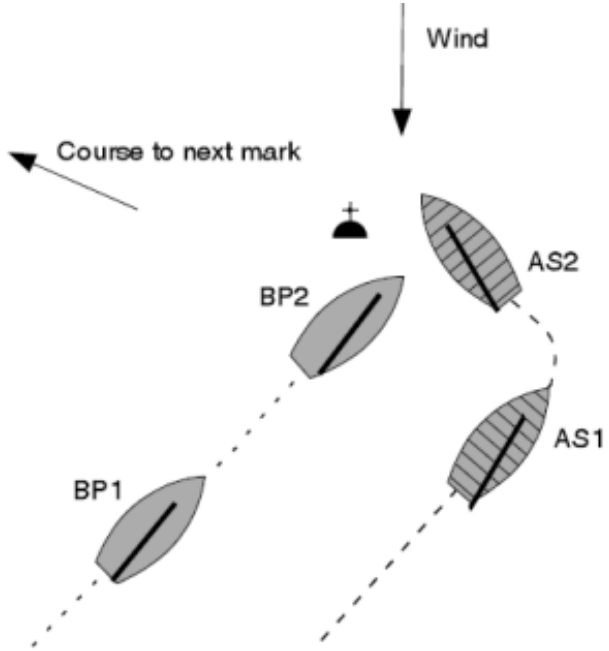
CASE 27

Rule 2, Fair Sailing
Rule 13, While Tacking
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 15, Acquiring Right of Way
Rule 43 Exoneration

A boat is not required to anticipate that another boat will break a rule. When a boat acquires right of way as a result of her own actions, the other boat is entitled to room to keep clear.

Facts

AS was clear ahead of BP when she reached the zone. Between position 1 and 2, AS, a hull length to leeward and a hull length ahead of BP, tacked as soon as she reached the starboard-tack lay line. Almost immediately she was hit and damaged by BP travelling at about ten knots. The protest committee disqualified AS for breaking rule 15. It also disqualified BP under rule 2, pointing out that she knew AS was going to tack but did nothing to avoid a collision. BP appealed, asserting that she was not obligated to anticipate an illegal tack.



Decision

After AS reached the zone, BP was required by rule 12 to keep clear of her and by rule 18.2(b) to give her mark-room. Both these obligations ended when AS passed head to wind because the boats were then on opposite tacks and on a beat to windward (see rules 18.1(a) and 18.2(c)). When AS passed head to wind, BP became the right-of-way boat under rule 13 and held right of way until AS assumed a close-hauled course on starboard tack. At that moment AS, having just acquired right of way under rule 10, was required by rule 15 to give BP room to keep clear. The collision occurred almost immediately after AS assumed a close-

Regel 2 Faires Segeln
Regel 13 Während des Wendens
Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 15 Wegerecht erlangen
Regel 43 Entlastung

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.

Sachverhalte

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, getroffen und beschädigt. Das Protestkomitee 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 vorauszusehen.

Entscheidung

Nachdem AS die Zone erreichte, war BP nach Regel 12 verpflichtet sich 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 auf entgegen gesetztem Schlag auf einem Kreuzkurs segelten (Siehe Regeln 18.1(a) und 18.2(c)). Als AS durch den Wind ging, wurde BP Wegerechtboot nach Regel 13 und blieb Wegerechtboot, bis AS einen Am-Wind-Kurs auf Steuerbordschlag erreichte. Zu diesem Zeitpunkt war AS, das gerade Wegerecht nach Regel 10 erhalten hat, durch Regel 15 verpflichtet, BP Raum zum Freihalten zu geben. Die

hauled course on starboard tack. Therefore, BP needed to take avoiding action before AS had borne away to a close-hauled course. At that time BP had right of way under rule 13, and so AS broke rule 13.
It is a principle of the right-of-way rules, as stated in rule 15, that a boat that becomes obligated to keep clear by an action of another boat is entitled to sufficient time and space to respond.
When AS acquired right of way under rule 10, she did not give BP room to keep clear and broke rule 15. Finally, AS broke rule 14 because she could have avoided the contact by turning back onto port tack after she passed head to wind.
BP took no action to avoid the collision, but what could she have done? Given her speed and the distance involved, she had perhaps one to two seconds to decide what to do and then do it. While it was obvious that AS would eventually tack to round the mark, no rule required BP to anticipate that AS would break a rule.
BP did break rule 10, but she is exonerated by either rule 43.1(a) or rule 43.1(b). BP did not break rule 14 because it was not reasonably possible for her to have avoided the collision after AS broke rule 13. BP did not violate any principle of sportsmanship or fair play and, therefore, did not break rule 2.
BP's appeal is upheld. She is to be reinstated. AS remains disqualified.
USA 1971/140

Kollision ereignete sich nahezu unmittelbar nachdem anzunehmen war, dass AS auf Amwindkurs auf Steuerbordschlag war. Deshalb hätte BP Ausweichmaßnahmen ergreifen müssen, bevor AS auf Amwindkurs war. Zu diesem Zeitpunkt hatte BP Wegerecht auf Grund von Regel 13 und deshalb verstieß AS gegen Regel 13.
Es ist ein Grundprinzip der Wegerechtregeln, wie in Regel 15 festgehalten, dass ein Boot, das durch die Aktion eines anderen Bootes die Verpflichtung erhält sich frei zu halten durch das andere Boot ausreichend Zeit und Raum erhält um entsprechend zu reagieren. Als AS nach Regel 10 Wegerecht erhalten hatte hat es BP keinen Raum zum Freihalten gegeben und verstieß gegen Regel 15. Schlussendlich verstieß AS gegen Regel 14, da es die Berührung hätte vermeiden können, indem es zurück auf Backbordschlag dreht nachdem es durch den Wind gegangen war. 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. Obwohl klar war, dass AS zum Runden der Bahnmarke wenden musste, bestand keinerlei Verpflichtung von BP, vorauszusehen, dass AS gegen eine Regel verstoßen würde. BP verstieß gegen Regel 10 ist aber entweder nach Regel 43.1(a) oder 43.1(b) dafür entlastet. BP verhielt sich nicht entgegen dem Prinzip des sportlichen Verhaltens und verletzte deshalb nicht Regel 2. Der Berufung von BP wird stattgegeben, BP wieder in die Wertung genommen, AS bleibt disqualifiziert.
USA 1971/140

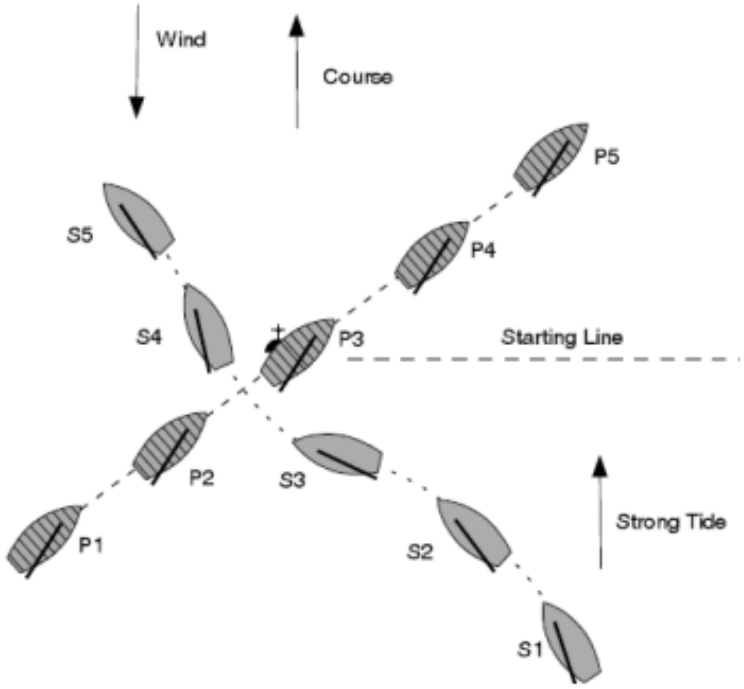
CASE 28

Rule 28.1, Sailing the Course
Rule 32.1, Shortening or Abandoning After the Start
Rule 43.1(a), Exoneration
Rule A5.1, Scores Determined by the Race Committee

When one boat breaks a rule and, as a result, causes another to touch a mark, the other boat is to be exonerated. The fact that a starting mark has moved, for whatever reason, does not relieve a boat of her obligation to start. A race committee may abandon under rule 32.1(d) only when the change in the mark's position has directly affected the safety or fairness of the competition.

Facts

As S and P, close-hauled, approached the port end of the starting line, a strong tide was setting them towards the line and the starting line mark. When S was two hull lengths from the mark, she hailed P to keep clear. There was no response, and S was forced to bear away to avoid a collision. Immediately after the starting signal, P sailed over the mark. As S luffed back to close-hauled, on a course to the wrong side of the mark, it jumped out from under P's hull and bounced against S. P did not take a penalty, and S did not return to start between the starting marks.



S protested P under rules 10 and 31, and also requested redress, asking that the race be abandoned, citing rule 32.1(c). The protest committee disqualified P for breaking rules 10 and 31, refused S's request for redress, and scored S DNS. The latter decision was referred to the national authority for confirmation or correction, along with a question: If S had returned to start as required by rule

Regel 28.1 Absegeln der Bahn
Regel 32.1 Abkürzung oder Abbruch nach dem Start
Regel 43.1(a Entlastung
Regel A5.1, Wertungen, die vom Wettfahrtkomitee 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. Das Wettfahrtkomitee darf nur dann gemäß Regel 32.1(d) abbrechen, wenn die Lageänderung der Bahnmarke direkt die Sicherheit oder Fairness der Wettfahrt beeinflusst.

Sachverhalte

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(c) abzubrechen. Das Protestkomitee disqualifizierte P wegen Verstoßes gegen Regel 10 und 31, lehnte den Antrag auf Wiedergutmachung von S ab und wertete S mit DNS. Die zweite Entscheidung wurde dem Berufungsausschuss zur Bestätigung oder

28.1, could the race have been abandoned under rule 32.1(c) because of the mark having moved?

Decision

Although S touched the mark, she could not be expected to anticipate how it would move when another boat touched it. Therefore, as provided in rule 43.1(a), S is exonerated for breaking rule 31 because it was P's two breaches that caused the mark to touch S. However, S could have returned and started as required by rule 28.1. The fact that the starting mark moved does not relieve her of her obligation to start.

Because S did not start, the race committee was correct in scoring her DNS (see rule A5.1).

Rule 32.1(c) makes it clear that the most important criterion for abandoning a race is that, for some reason, the safety or fairness of the competition has been adversely affected. Rules 32.1(a), (b) and (c) give examples of reasons that may justify abandoning a race; rule 32.1(d) implies that there may be other reasons. In this case, the unexpected movement of the starting mark as a result of P sailing over it did not justify abandoning the race. Indeed, the exact position of a mark frequently and routinely changes as a result of wind, current, waves or it having been touched by a boat, even though its anchor does not move. Such movement is a risk that competitors must accept and does not justify abandoning a race.

RUS 1971

Berichtigung vorgelegt und zusätzlich die folgende Frage gestellt: Hätte die Wettfahrt wegen der verzogenen Bahnmarke nach Regel 32.1(c) 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 43.1(a) nicht wegen der Bahnmarkenberührung 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 das Wettfahrtkomitee es zu Recht DNS gewertet (Siehe Regel A5.1).

Regel 32.1(d) verdeutlicht, dass das entscheidende Kriterium für den Abbruch einer Wettfahrt für einige Gründe ist, ob die Sicherheit oder Fairness des Wettbewerbs nachteilig beeinträchtigt wurde. Regeln 32.1(a), (b) und (c) geben Beispiele für Gründe, die den Abbruch einer Wettfahrt rechtfertigen, Regel 32.1(d) 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 abzubrechen.

RUS 1971

CASE 29

Definitions, Obstruction
Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction
Rule 19.2(c), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

A leeward boat is an obstruction to an overlapped windward boat and a third boat clear astern. The boat clear astern may sail between the two overlapped boats and be entitled to room from the windward boat to pass between her and the leeward boat, provided that the windward boat has been able to give that room from the time the overlap began.

Definition Hindernis
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

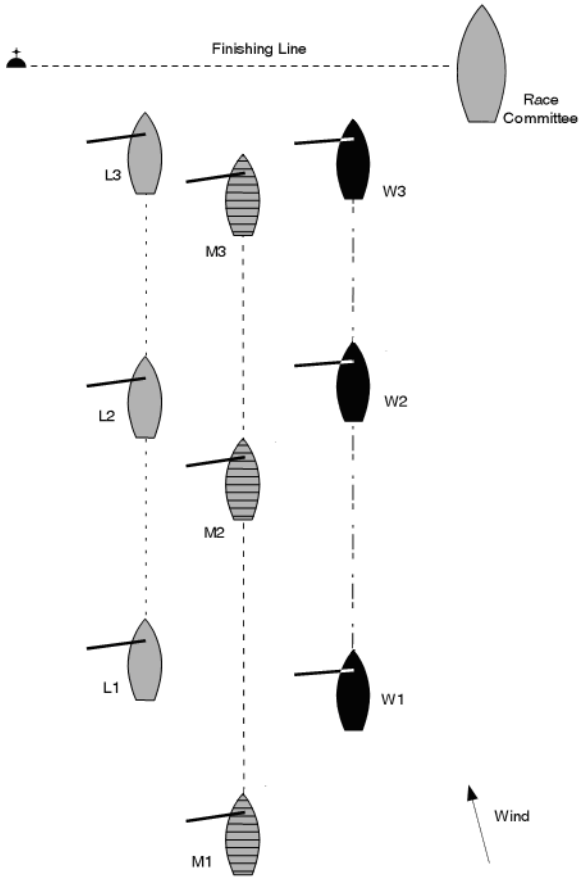
Ein Leeboot ist Hindernis für ein überlappendes Luvboot und ein drittes Boot klar achteraus. Das klar achteraus liegende Boot darf zwischen die zwei überlappenden Boote hineinfahren und hat Anspruch auf Raum vom Luvboot um zwischen ihm und dem Leeboot zu passieren, vorausgesetzt das Luvboot ist ab dem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

Facts

When running towards the finishing line, W became overlapped with L when almost two hull lengths to windward of her. Subsequently, M sailed into the space between L and W. All three boats finished with no narrowing of space between L and W and no contact. W protested M for taking room to which she was not entitled, citing rules 19.2(b) and 19.2(c). The protest was dismissed on the grounds that W had given room to M as required by rule 19.2(b). W appealed.

Decision

Rule 11 required W to keep clear of L throughout the incident. While M was clear astern of L, rule 12 required her to keep clear of L, and after she became overlapped with L rule 11 required her to keep clear of L. As the diagram shows, both M and W met these requirements.



Sachverhalte

Bei einem Vorwindgang Richtung Ziellinie erreichte W in einem Abstand von nicht ganz zwei Bootslängen eine Überlappung zu L. 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.

Because both W and M were required to keep clear of L throughout the incident, L was an obstruction to W and M during that time (see the penultimate sentence of the definition Obstruction). However, because L was a boat under way, L was not a continuing obstruction to them (see the last sentence of the definition Obstruction). When M became overlapped with W, rule 19.2(b) began to apply between them. It required W to give M room between her and the obstruction, unless she was unable to do so from the time the overlap began. As the facts clearly show, W was able to give M that room when the overlap began and continued to do so at all times until the boats finished. Therefore, W complied with rule 19.2(b). Rule 19.2(c) did not apply because the obstruction, L, was not a continuing obstruction. M broke no rule; therefore W's appeal is dismissed.
USA 1974/163

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.
USA 1974/163

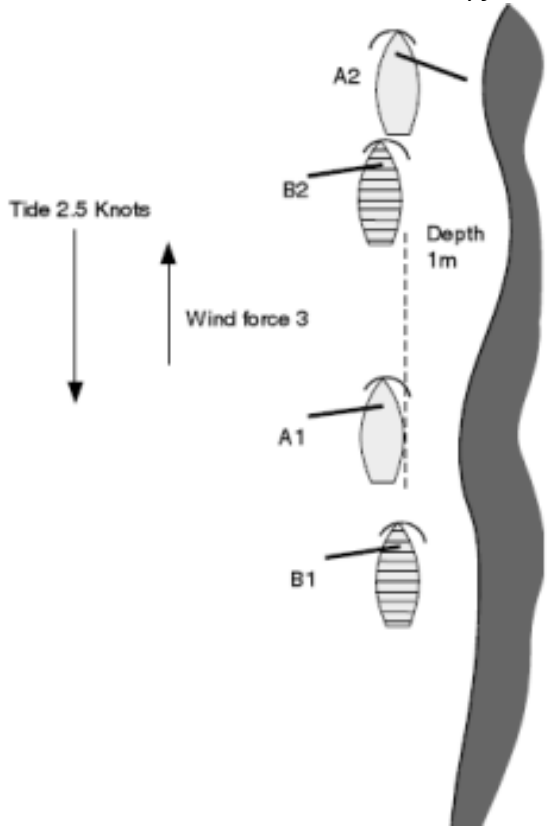
CASE 30

Definitions, Keep Clear
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 19, Room to Pass an Obstruction
Rule 43, Decisions: Penalties and Exoneration

A boat clear astern that is required to keep clear but collides with the boat clear ahead breaks the right-of-way rule that was applicable before the collision occurred. A boat that loses right of way by unintentionally changing tack is nevertheless required to keep clear.

Facts

Boats A and B were running on starboard tack close to the shore against a strong ebb tide in a Force 3 breeze. At position 1, A was not more than half a hull length clear ahead of B. B blanketed A, causing A to slow and, at position 2, to gybe unintentionally. This was immediately followed by a collision, although without damage or injury, and B protested A under rule 10. The facts were agreed, and both boats were disqualified: B under rule 12 because she was too close to A to be keeping clear, and A under rule 10 for failing to keep clear of a starboard-tack boat. A appealed on the grounds that she was compelled by B's action to break rule 10. The protest committee, commenting on the appeal, stated that B caused both A's gybe and the collision by not keeping clear when both boats were on the same tack.



Decision

The boats were passing close to the shoreline, which was an obstruction

Definition Freihalten
Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 19, Raum zum Passieren eines Hindernisses
Regel 43, Entscheidung: Strafen und Entlastung

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.

Sachverhalte

A und B segeln vor dem Wind mit auf Steuerbordschlag gegen einen starken Ebb-Strom bei etwa 3 Windstärken. In Position 1 war A nicht mehr als eine halbe Bootslänge klar voraus von B. B deckte A ab und verlangsamte A und bewirkte in Position 2 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 auf Backbordschlag 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 Protestkomitee 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 auf Steuerbordschlag waren.

Entscheidung

Die Boote passierten nahe der Uferlinie, die ein Hindernis und auch ein

and also a continuing obstruction. Therefore, the conditions for rule 19 to apply were met. However, because the boats were not overlapped, neither of the two parts of rule 19 that place an obligation on a boat (rules 19.2(b) and 19.2(c)) applied. When B was clear astern of A she was required by rule 12 to keep clear but failed to do so. Her breach occurred before the collision, at the moment when A first needed 'to take avoiding action' (see the definition Keep Clear).

When B collided with A she also broke rule 14. However, at that time she held right of way under rule 10, and, because there was no damage or injury, she is exonerated under rule 43.1(c).

After gybing, A became the keep-clear boat under rule 10, even though she had not intended to gybe. She broke that rule, but only because B's breach of rule 12 made it impossible for A to keep clear. A did not break rule 14 because it was not 'reasonably possible' for her to avoid contact. Accordingly, B was properly disqualified by the protest committee under rule 12. However, A is exonerated under rule 43.1(a) for breaking rule 10. A's appeal is upheld, and she is to be reinstated.

GBR 1974/3

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, ist es nach Regel 43.1(c) entlastet, 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 43.1(a) für den Verstoß gegen Regel 10 entlastet. Der Berufung von A wird stattgegeben und es wird wieder eingesetzt.

GBR 1974/3

CASE 31

Sportsmanship and the Rules
Rule 2, Fair Sailing
Rule 26, Starting Races
Rule 29.1, Recalls: Individual Recall
Rule 62.1, Redress
Rule 64.3, Decisions: Decisions on Redress
Race Signals, X

When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

Facts

At the start of a race the visual individual recall signal required by rule 29.1 was correctly made, but the required sound signal was not. One of the recalled boats, A, did not return, was scored OCS and later requested redress on the grounds that she started simultaneously with the starting signal and heard no recall sound signal.

The protest committee found that A was not entirely on the pre-start side of the starting line at the starting signal. It gave A a finishing position as redress because of the absence of the sound signal. Another boat, B, then asked for redress, claiming that her finishing position was affected by what she believed to have been an improper decision to give a finishing position to A. B was not given redress, and she appealed on the grounds that rule 26 states: 'the absence of a sound signal shall be disregarded'.

Decision

Rule 62.1(a) has three requirements for giving redress. The first is that 'an improper action or omission' has occurred. Here, the race committee did not make the sound signal required by rule 29.1, an omission that was clearly improper. The second requirement is that a boat's finishing place has been 'made significantly worse'. Here, this requirement is met since A was scored OCS. The third requirement is that a boat suffered the consequences of the improper action or omission 'through no fault of her own'. Here, A had no part in causing

Sportliches Verhalten und die Regeln
Regel 2 Faires Segeln
Regel 26 Starten von Wettfahrten
Regel 29.1 Starten Rückrufe, Einzelrückruf
Regel 62.1 Wiedergutmachung
Regel 64.3, 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.

Sachverhalte

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 Protestkomitee 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 dass seine Zieldurchgangsposition verschlechtert wurde durch die seiner Meinung nach unrichtige Entscheidung des Protestkomitees, A eine Zielplatzierung zu geben. B's Antrag wurde zurückgewiesen und B ging in die Berufung mit der Begründung, dass Regel 26 besagt, dass das Fehlen eines Schallsignals unbeachtet bleiben muss.

Entscheidung

Regel 62.1(a) hat drei Bedingungen um Wiedergutmachung geben zu können. Die erste ist, dass eine „unsachgemäße Handlung oder Unterlassung" geschehen ist. Hier ist das „Nicht geben" des durch Regel 29.1 geforderten akustischen Signals durch das Wettfahrtkomitee eindeutig unsachgemäß. Die zweite Bedingung ist, dass die „Wertung

the race committee to omit the sound signal and she thought she had started correctly.
The requirement in rule 29.1 and in Race Signals regarding the making of a sound signal when flag X is displayed is essential to call the attention of boats to the fact that one or more of them are being recalled. When the sound signal is omitted from an individual recall, and a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress.
However, a boat that realizes that she was on the course side of 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 those rules. In addition, she fails to comply with the Basic Principle, Sportsmanship and the Rules, and breaks rule 2.
When it is decided that a boat is entitled to redress, rule 64.3 requires the protest committee to 'make as fair an arrangement as possible for all boats affected'. When the situation involves a boat scored OCS, if the redress given is to adjust the boat's race score, it should reflect the fact that, generally, when a recalled boat returns to the pre-course side of the line after her starting signal, she usually starts some time after boats that were not recalled. An allowance for that time should be made.
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.
B's appeal is dismissed. The protest committee's decision to give redress to A is upheld.
GBR 1974/7

eines Bootes“ wesentlich verschlechtert wurde. Diese Bedingung ist hier erfüllt, da A mit OCS gewertet wurde. Die dritte Bedingung ist, dass die Folgen der unsachgemäßen Handlung oder Unterlassung „ohne eigenes Verschulden“ entstanden. Hier hatte A kein Verschulden daran, dass das Wettfahrtkomitee das akustische Signal nicht gab und es deshalb dachte, dass es korrekt gestartet sei.
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. 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 diese Regeln und zusätzlich gegen das Grundprinzip: Sportliches Verhalten und die Regeln und verletzt Regel 2.
Wenn entschieden ist, dass ein Boot Anspruch auf Wiedergutmachung hat, verlangt Regel 64.3, dass das Protestkomitee eine Regelung trifft, die für alle davon betroffenen Boote so fair wie möglich ist. 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. Eine Anrechnung dieser Zeit sollte mit berücksichtigt werden. 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.
Die Berufung von B wurde zurückgewiesen. Die Entscheidung des Protestkomitees, dem Antrag auf Wiedergutmachung von A stattzugeben, bleibt aufrechterhalten.
GBR 1974/7

CASE 32

Rule 86, Changes to the Racing Rules
Rule 90.2(c), Race Committee; Sailing Instructions; Scoring: Sailing Instructions

A competitor is entitled to look exclusively to written sailing instructions and to any written amendments for all details relating to sailing the course.

Facts

The sailing instructions included, among other things, the following:

1. All races will be sailed under *The Racing Rules of Sailing* except as modified below.
2. A briefing will be held in the clubroom 60 minutes before the start of the first race each day.
3. Shortened Course will be signalled by two guns and raising of flag S and the class flag. Boats in that class will round the mark about to be rounded by the leading boat and go straight to the finishing line. This changes the meaning of flag S in the Race Signals.

At one of the briefings, the race officer attempted to clarify the phrase 'go straight to the finishing line' in item 3 by stating that when the course was shortened, all boats should cross the finishing line in a windward direction. This would ensure that all classes, some of which might be finishing from different marks, would finish in the same direction even if that were not the direction of the course from the mark at which the course was shortened.

Subsequently, a race was shortened. Six boats, which had not attended the briefing, followed the written sailing instructions and crossed the finishing line from the course side of the line. To cross the line from its course side, it was necessary for those boats to cross while sailing downwind. The six boats were recorded as not finishing, and sought redress. The boats alleged that the race committee had improperly changed the definition Finish and had failed to follow the requirements of rule 90.2(c). The protest committee upheld their requests for redress on the grounds they had cited.

The race committee appealed to the national authority, asserting that the briefing sessions were a numbered part of the sailing instructions, all competitors should have attended, and the briefings constituted a

Regel 86 Regeländerungen
Regel 90.2 (c) Wettfahrtkomitee, Segelanweisungen, Wertung

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

Sachverhalte

Die Segelanweisungen enthielten neben anderem das folgende:

1. Alle Wettfahrten werden nach den Wettfahrtregeln von World Sailing 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, das Wettfahrtkomitee habe unzulässig die Definition "Zieldurchgang" abgeändert und habe nicht die Erfordernisse von Regel 90.2(c) eingehalten. Das Protestkomitee gab dem Antrag auf Wiedergutmachung auf Grund der vorgebrachten Argumente statt.

Das Wettfahrtkomitee 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,

procedure for giving oral instructions. Also, it argued that the sailing instructions were not changed but merely clarified by the race officer as to what the words ‘go straight to the finishing line’ meant.

Decision

Appeal dismissed. The remarks of the race officer amounted to more than mere clarification. This is borne out by the fact that the boats that did not attend the briefing acted as they did. Competitors are entitled to look exclusively to the sailing instructions and to any amendments for all particulars of the course, and rule 90.2(c) requires changes to the sailing instructions to be in writing. Moreover, rule 86.1 does not permit either the notice of race or the sailing instructions to change the definition Finish or the definition of any other term defined in Definitions. (Exceptions can occur when rule 86.2 or 86.3 applies.)

GBR 1975/3

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. Teilnehmer haben das Recht sich ausschließlich an die geschriebenen Segelanweisungen einschließlich eventueller Änderungen über alle Einzelheiten der Bahn zu halten und Regel 90.2(c) verlangt, dass Änderungen der Segelanweisungen schriftlich erfolgen müssen. Darüber hinaus erlaubt Regel 86.1 keinerlei Änderungen der Definition Zieldurchgang oder irgendeinen anderen durch die Definitionen definierten Begriff durch die Ausschreibung oder die Segelanweisungen (Ausnahmen gibt es nur, wenn Regel 86.2 oder 6.3 gelten).

GBR 1975/3

CASE 33

Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap
Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction
Rule 20.1, Room to Tack at an Obstruction: Hailing
Rule 20.2, Room to Tack at an Obstruction: Responding

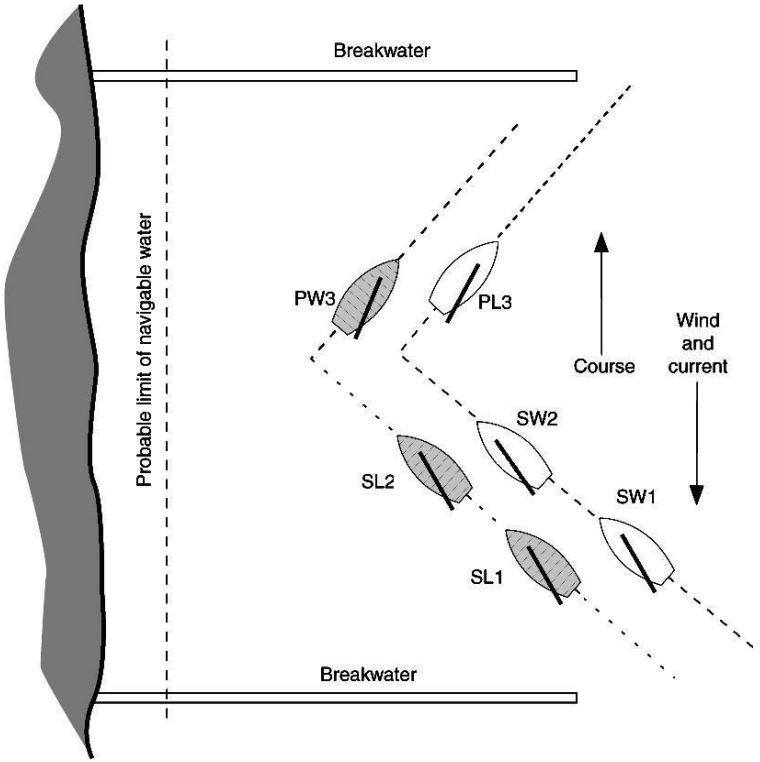
When a boat approaching an obstruction hails for room to tac, but does so before the time when she needs to begin the process described in rule 20 to avoid the obstruction safely, she breaks rule 20.1(a). However, even if the hail breaks rule 20.1(a), the hailed boat must respond. An inside overlapped boat is entitled to room between the outside boat and an obstruction under rule 19.2(b) even though she has tacked into the inside overlapping position.

Definition: Klar achteraus und klar voraus, Überlappen
Regel 19.2 (b) Raum zum Passieren eines Hindernisses: Raum geben an einem Hindernis
Regel 20.1Raum zum Wenden an einem Hindernis: Zuruf
Regel 20.2 Raum zum Wenden an einem Hindernis: Antwort

Ein Boot , das sich einem Hindernis nähert, einen Zuruf um Raum zum Wenden macht, dies tut bevor es notwendig ist den in Regel 20 beschriebenen Vorgang einzuleiten um dem Hindernis sicher auszuweichen, verstößt gegen Regel 20.1(a). Aber auch wenn der Zuruf gegen Regel 20.1(a) verstößt, muss das angerufene Boot reagieren. Ein innen überlappendes Boot hat Anspruch auf Raum nach Regel 19.2(b) um zwischen dem außen liegenden Boot und dem Hindernis zu passieren, auch dann wenn sie die Innenüberlappung durch eine Wende erreicht hat.

Facts for Question 1

There are breakwaters projecting from the shore at fairly regular intervals with a reasonable amount and depth of water between them. To be competitive when beating against a contrary current, it is advantageous to tack into and out of the area between adjacent breakwaters.
SL and SW, small keel boats, enter one such area overlapped, close-hauled on starboard tack. In the absence of SW, SL would tack at a point where, on port tack and close-hauled, she would just clear the end of the farther breakwater.



Sachverhalte zu Frage 1

In verhältnismäßig regelmäßigen Abständen sind vor der Küste Wellenbrecher angelegt, zwischen denen recht große und ausreichend tiefe Wasserflächen liegen. Beim Aufkreuzen gegen den Strom ist es vorteilhaft 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 auf Steuerbordschlag in den Bereich. Ohne die Anwesenheit von SW würde SL so wenden, dass es auf Backbordschlag knapp am Ende des nächsten Wellenbrechers vorbeifahren würde.

Question 1

If SL were to hail for room to tack at position 2, would SW be required to

Frage 1

Wenn SL in Position 2 durch Zuruf Raum zum Wenden verlangen würde,

respond as required by rule 20.2(c)?

Answer 1

Yes. SW is required to respond by rules 20.2(b) and 20.2(c), even if at position 2 SL was not yet in danger of running aground and her hail would therefore break rule 20.1(a). To avoid breaking rule 20.1(a), SL must not hail before the time when she needs to begin the process described in rule 20 to avoid the obstruction safely.

Additional Facts for Question 2

SL does not hail for room to tack. However, SW tacks between positions 2 and 3 at a point where, after she completes her tack, her close-hauled course passes just to leeward of the end of the farther breakwater. Seeing SW begin to tack, SL immediately begins to tack as well.

Question 2

After position 3, is PL (formerly SW), required to give PW (formerly SL) room between her and the breakwater?

Answer 2

Yes. When SW tacks, SL is able to tack without breaking a rule. When SW turns past head to wind, the overlap between her and SL ceases to exist, because they are then on opposite tacks and sailing at less than 90 degrees to the true wind (see the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap). A new overlap begins when SL passes head to wind, at which time the boats are once again on the same tack. After the new overlap begins PL, by bearing off, can easily give PW room between her and the breakwater. Therefore, rule 19.2(b) applies and, provided that PL and PW remain overlapped, requires PL to give PW that room.

GBR 1975/8

wäre dann SW verpflichtet gemäß Regel 20.2(c) zu antworten?

Antwort 1

Ja. SW ist durch Regeln 20.2(b) und 20.2(c) aufgefordert dem Ruf zu folgen auch wenn in Position 2 keine Gefahr für SL besteht, auf Grund zu laufen, und der Ruf deshalb gegen Regel 20.1(a) verstößt. Um einen Verstoß gegen Regel 20.1(a) zu vermeiden, darf SL nicht vor dem Zeitpunkt rufen ab dem es notwendig ist, den in Regel 20 beschriebenen Vorgang einzuleiten um dem Hindernis sicher auszuweichen.

Zusätzliche Sachverhalte zu Frage 2

SL ruft nicht für Raum zum Wenden. SW wendet zwischen Position 2 und 3 zu einem Zeitpunkt, dass es nach Beendigung der Wende gerade leewärts des nächsten Wellenbrecher-Endes am Wind passieren würde. Als SL sieht, dass SW wendet, wendet es ebenfalls sofort.

Frage 2

Ist nach Position 2 PL (das frühere SW) verpflichtet PW (dem früheren SL) Raum zwischen ihm und dem Wellenbrecher zu geben?

Antwort 2

Ja. Wenn SW wendet, kann SL ebenfalls ohne gegen eine Regel zu verstoßen wenden. Als SW durch den Wind geht endet die Überlappung zwischen ihm und SL, da sie nun auf entgegen gesetztem Bug sind und nicht tiefer als 90° zum wahren Wind segeln (Siehe Definition Klar achteraus und klar voraus; Überlappen). Eine neue Überlappung beginnt, wenn SL durch den Wind geht und die Boote wieder auf gleichem Schlag waren. Nach Herstellung der Überlappung ist es für PL leicht möglich durch Abfallen PW den Raum zu geben um zwischen ihm und dem Wellenbrecher zu passieren. Deshalb gilt Regel 19.2(b) und, vorausgesetzt die Überlappung bleibt bestehen, verlangt von PL, dass es PW diesen Raum gibt.

GBR 1975/8

CASE 34

Rule 2, Fair Sailing
Rule 62.1(d), Redress
Rule 69.2, Allegations of Gross Misconduct: Action by a Protest Committee

Hindering another boat may be a breach of rule 2 and the basis for granting redress and for action under rule 69.2.

Facts

As the sixth and final race of a championship series began, A's accumulated score was such that the only way she could lose the prize was for B to finish ahead of her and among the first three of the 48 competitors. A crossed the line early and was recalled by loud hailer. About 70 to 100 metres beyond the starting line, she turned back, but she had sailed only some 20 to 30 metres towards the line when she met B, which had started correctly. Instead of continuing towards the pre-start side of the line A turned and began to hinder B by covering her closely.

The race committee hailed A again that she was still above the line and received a wave of acknowledgement in return, but A continued to sail the course, hindering B throughout the windward leg. When A and B reached the windward mark, they were last but one and last respectively, whereupon A retired. B ultimately finished in 22nd place. Since it was obvious to the race committee that A continued to race solely for the purpose of hindering B, it protested A under rule 2. A, which had been scored OCS, was then disqualified for breaking rule 2. She appealed, asserting that she believed she had returned and started correctly.

Decision

A's appeal is dismissed. It is clear from the facts found that A knew she had not started as required by rule 28.1, and that she chose not to do so. Facts are not subject to appeal. The disqualification of A for breaking rule 2 was appropriate.

B could have requested redress and was entitled to receive it under rule 62.1(d). The facts show a gross breach of sportsmanship and, therefore, of rule 2. Such a clear breach of rule 2 should be dealt with severely. The protest committee could also have called a hearing under rule 69.2, as a

Regel 2 Faires Segeln
Regel 62.1(d) Wiedergutmachung
Regel 69.1 Maßnahmen durch ein Protestkomitee

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 69.2 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. Das Wettfahrtkomitee 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 das Wettfahrtkomitee 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. Es 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 Sachverhalte ist es klar, dass A nicht gestartet ist, wie dies durch Regel 28.1 verlangt wird und sich entschieden hat, es nicht zu tun. Sachverhalte sind nicht Inhalt der Berufung. Die Disqualifikation nach Regel 2 war angemessen. 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

result of which it could have disqualified A from the entire series or taken other action under rule 69.2(h).
A would not have broken rule 2 if she had returned to the pre-start side of the starting line and started and, after having done so and without intentionally breaking any rule, she had managed to overtake and pass B and then closely covered her.
NOR 1975/1

Grundsätze sportlichen Verhalten vorliegt und somit gegen Regel 2. Solchem klaren Verstoß gegen Regel 2 sollte mit Nachdruck entgegen getreten werden. Das Protestkomitee kann auch eine Anhörung nach Regel 69.2 einberufen und als Ergebnis dieser Anhörung A von der gesamten Serie ausschließen oder andere Handlungen gemäß Regel 69.2(h) vornehmen.
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.
NOR 1975/1

CASE 35

Rule 20.2(c), Room to Tack at an Obstruction: Hailing and Responding

When a boat is hailed for room to tack at an obstruction and replies 'You tack', and the hailing boat is then able to tack and avoid the hailed boat in a seamanlike way, the hailed boat has complied with rule 20.2(c).

Facts

As two close-hauled boats approached a shore, L hailed W for room to tack. W replied 'You tack' and L then tacked immediately. After tacking, L bore away in a seamanlike way and passed under W's stern, which she cleared by three feet (1 m) or more. L protested W under rule 20.2(c). The boats were 15 feet (4.5 m) in length and the wind was moderate. The protest committee decided that W failed to give room as required by rule 20.2(c) and disqualified her. W appealed.

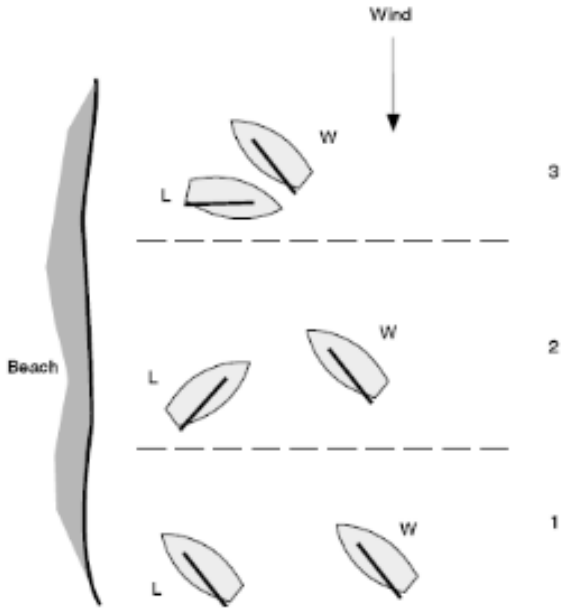
Decision

W's appeal is upheld, and she is to be reinstated. L's actions showed that she had room to tack and avoid W. W therefore met her obligation under rule 20.2(c).

USA 1976/189

Regel 20.2 (c) Raum zum Wenden an einem Hindernis: Zuruf und Reaktion

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 20.2(c) erfüllt.



Sachverhalte

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 20.2(c). Das Protestkomitee entschied, dass W nicht ausreichend Raum gegeben hat, wie es nach Regel 20.2(c) 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 20.2(c) erfüllt.

USA 1976/189

CASE 36

Rule 49.2, Crew Position; Lifelines

Positioning of crew members relative to lifelines.

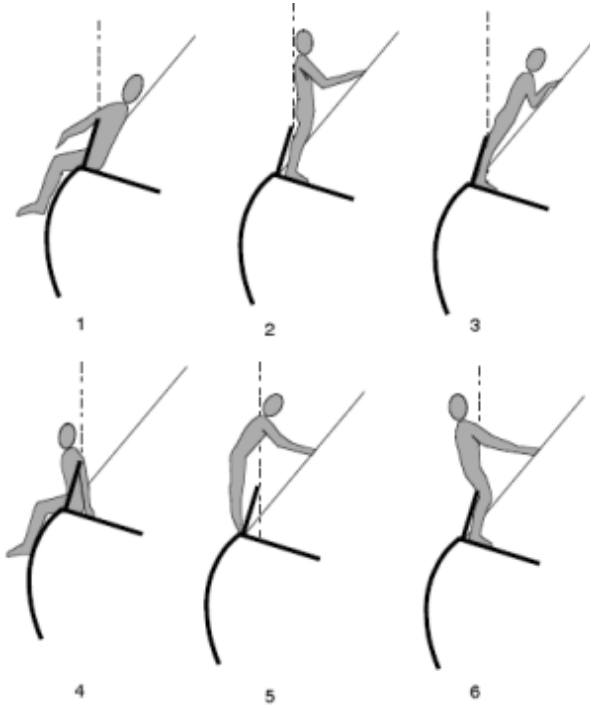
Facts

A boat in an offshore class, while close-hauled, had a crew member positioned, for several minutes on two occasions, next to the shrouds with his feet on the deck and his legs inside but touching the lifelines. While his torso was substantially upright, part of it was outboard of an imaginary line projected vertically from the top of the lifelines. The boat was disqualified under rule 49.2 and appealed.

Decision

The appeal is dismissed. To clarify the rule, the drawing shows possible crew positions. Position 6 is the position of the appellant's crew member. Positions 1, 2 and 3 do not break the rule; positions 5 and 6 break it. On boats equipped with one lifeline, position 4 breaks the rule. On boats equipped with two lifelines, a crew member sitting on deck facing outboard with his waist inside the lower lifeline and the upper part of his body outside the upper lifeline, as shown in position 4, does not break the rule.

USA 1976/194



Regel 49.2 Position der Besatzung

Position von Besatzungsmitgliedern in Bezug auf die Seereling

Sachverhalte

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 Relingsdraht 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.

USA 1976/194

CASE 37

Rule 32.1(c), Shortening or Abandoning After the Start
Rule 62.1(a), Redress

Each race of a regatta is a separate race; in a multi-class regatta, abandonment may be suitable for some classes, but not for all.

Facts

In the third race of a regatta involving about 120 boats and 15 offshore classes, all classes sailed the same course on which a reaching mark was found to have moved almost a mile out of position. Various boats in several classes sought redress because of it. The mark moved out of position over an hour before any of the boats in the last two classes reached it. None of the boats in those two classes requested redress. The protest committee, however, abandoned the races for all classes. The boats in the last two classes then asked for redress, claiming that the abandonment of their races was improper. Redress was denied. They appealed.

Decision

The protest committee failed to distinguish between different procedures under which a race may be abandoned. The race committee could have abandoned the race under rule 32.1(c) because the mark was out of position. It did not do so, however, and appeared to have been satisfied to let the races stand.

If the protest committee had taken up the question on a class-by-class, race-by-race basis, it would have found that there was no requirement or need to abandon the race for the last two classes. There may have been sufficient reason to abandon the races of some classes, but the protest committee erred when it abandoned the races for the classes in which no redress was requested. Its decision to do so was an 'improper action' within the meaning of rule 62.1(a). The appeals are upheld, and all of the boats in the races of the two classes in question are reinstated in their finishing places.

USA 1977/200

Regel 32.1(c) 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.

Sachverhalte

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 Antrag ein. Das Protestkomitee jedoch brach die Wettfahrten für alle Klassen ab. Die Boote dieser Klassen reichten einen Antrag auf Wiedergutmachung ein mit der Begründung dass der Abbruch unangemessen sei. Der Antrag wurde vom Protestkomitee abgelehnt, worauf sie in die Berufung gingen.

Entscheidung.

Das Protestkomitee hat es versäumt, zwischen den verschiedenen Verfahren zum Abbruch einer Wettfahrt zu unterscheiden. Das Wettfahrtkomitee hätte die Wettfahrt nach Regel 32.1(c) abbrechen können, da die Bahnmarke am falschen Platz war. Sie tat es jedoch nicht und war bereit, die Wettfahrt für gelten zu lassen.

Hätte das Protestkomitee Klasse für Klasse das Wettfahrtgeschehen untersucht, hätte es erkannt, dass es weder Grund noch Notwendigkeit gab, die Wettfahrt für die beiden letzten Klassen abzubrechen. Es kann ausreichende Gründe gegeben haben, um Wettfahrten in einigen Klassen abzubrechen aber das Protestkomitee 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.

USA 1977/200

CASE 38

International Regulations for Preventing Collisions at Sea

The International Regulations for Preventing Collisions at Sea (IRPCAS) *are intended to ensure the safety of vessels at sea by precluding situations that might lead to collisions. When the* IRPCAS *right-of-way rules replace the rules of Part 2, they effectively prohibit a right-of-way boat from changing course towards the boat obligated to keep clear when she is close to that boat.*

Facts

At about 0030, L and W were running on starboard tack on parallel courses about two hull lengths apart. W was to windward and clear astern of L and steadily closing up on her. The sailing instructions had, between sundown and sunrise, replaced the rules of Part 2 with the *IRPCAS* right-of-way rules. L changed course to starboard, forcing W to respond in order to avoid a collision. W protested L on the grounds that 'luffing was forbidden at night'. The protest committee upheld the protest under the *IRPCAS*, Part B, Section II, Rule 17. L appealed on the grounds that the protest committee had misapplied the relevant *IRPCAS* rules.

Decision

IRPCAS Rule 13(a) states that 'any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken', and Rule 13(b) states, 'A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the stern light of that vessel but neither of her sidelights.' In the above case W was the overtaking vessel. Rule 13(d) states, 'Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not . . . relieve [the overtaking vessel] of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.'

The overtaken vessel, in this case L, has obligations towards the overtaking vessel. These are in Rule 17, which states in part, 'Where one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.' It is this rule that prohibits the racing manoeuvre known as 'luffing' while the boats are so close that L's luff forces W to

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.

Sachverhalte

Um etwa 00.30 Uhr fuhren L und W Vorwind auf Steuerbordschlag 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) ersetzten 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 Protestkomitee gab dem Protest nach IRPCAS Teil II, Regel 17 statt. L ging mit der Begründung in die Berufung, dass das Protestkomitee 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

change course to avoid contact. Therefore, L's appeal is dismissed and the protest committee's decision to penalize her is upheld.
CAN 1976/32

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.
CAN 1976/32

CASE 39

Sportsmanship and the Rules

Rule 60.2(a), Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action

A race committee is not required to protest a boat. The primary responsibility for enforcing the rules lies with the competitors.

Facts

Throughout a five-race series, A competed with a crew of three. After the last race, B and others jointly protested A, alleging that she had broken a class rule that limited the crew to two. This was the first protest relating to the matter. It was refused because the hulls of the protesting boats were all over 6 m long, but none of the boats displayed a red flag. This decision was appealed on the grounds that the race committee ought, on its own initiative, to have protested A in all the races.

Decision

As provided in rule 63.5, the protest was invalid because no red flag was displayed as required by rule 61.1(a). To uphold this appeal would amount to a conclusion that a race committee ought to know the class rules of each class, and that it then has an obligation to enforce them when members of the class themselves fail to do so. No such obligation is placed on a race committee. Furthermore, rule 60.2(a) is clearly discretionary. As stated in Sportsmanship and the Rules, 'Competitors in the sport of sailing are governed by a body of rules that they are expected to follow and enforce.' The primary responsibility for enforcing the rules therefore rests with the competitors.

The appeal is dismissed, and the decision of the protest committee is upheld.

CAN 1977/35

Sportliches Verhalten und die Regeln

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

Das Wettfahrtkomitee ist nicht verpflichtet gegen ein Boot zu protestieren. Die Verpflichtung die Regeln durchzusetzen liegt in erster Linie bei den Teilnehmern.

Sachverhalte

Während einer aus 5 Wettfahrten bestehenden Serie segelte A mit dreiköpfiger Mannschaft. Nach der letzten Wettfahrt protestierten B und andere Booten gemeinsam mit der Begründung, dass A gegen die Klassenregeln 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, das Wettfahrtkomitee 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 das Wettfahrtkomitee die Klassenregeln 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 das Wettfahrtkomitee und außerdem ist Regel 60.2(a) eindeutig eine Kann-Bestimmung. 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 Protestkomitees aufrechterhalten. CAN 1977/35

CASE 40

Rule 46, Person in Charge
Rule 75.1, Entering a Race

Unless otherwise specifically stated in the class rules, notice of race or sailing instructions, the owner or other person in charge of a boat is free to decide who steers her in a race, provided that rule 46 is not broken.

Facts

In a series, A was entered by the owner, who steered her in race 1. In races 2 and 3 she was steered by another person from whom no entry had been received. The race committee protested her, alleging that she had broken class rule 11(e) in races 2 and 3. Class rule 11(e) read: 'Distribution of duties between helmsman and crew shall be entirely at the discretion of the helmsman, unless otherwise stipulated in the sailing instructions.'

The protest committee decided that A was a non-entrant and a non-starter in races 2 and 3 and scored her DNS in those races, stating that class rule 11(e) did not allow permanent substitution by the crew at the helm for an entire race or races, since the only purpose of that would be to improve a boat's chances of winning a series. A appealed.

Decision

A's appeal is upheld. The owner of a boat may appoint another person to steer her. It is the boat that is entered in a race (see rule 75.1) and, unless otherwise specifically provided in the class rules, notice of race or sailing instructions (which was not so in this case), it is a matter for the owner or other person in charge of her to decide who steers her at any time, provided that rule 46 is not broken. A was properly entered in the event, and her series score is to be based on her finishing places in all three races.

GBR 1977/2

Regel 46 Verantwortlicher Schiffsführer
Regel 75.1 Meldung zu einer Wettfahrt

Wenn nicht ausdrücklich anders in den Klassenregeln, 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.

Sachverhalte

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. Das Wettfahrtkomitee protestierte gegen das Boot mit der Begründung, dass es gegen die Klassenregel 11(e) in Wettfahrt 2 und 3 verstoßen hat. Diese lautet: " Die Aufteilung zwischen Steuermann und Vorschoter liegt ausschließlich im Ermessen des Steuermanns, sofern die Segelanweisungen nichts anderes vorsehen." Das Protestkomitee entschied, dass A in Wettfahrt 2 und 3 so nicht gemeldet war und A in Wettfahrt 2 und 3 nicht gestartet ist und wertete es DNS in diesen Wettfahrten. Es begründete es damit, dass die Klassenregel 11(e) einen ständigen Austausch durch die Mannschaft am Ruder während einer ganzen Wettfahrt oder mehreren Wettfahrten nicht erlaubt, 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 (siehe Regel 75.1) 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 hat zu der Veranstaltung ordnungsgemäß gemeldet und ihre Gesamtwertung ist auf Grundlage der Zielplatzierungen in allen drei Wettfahrten zu erstellen.

GBR 1977/2

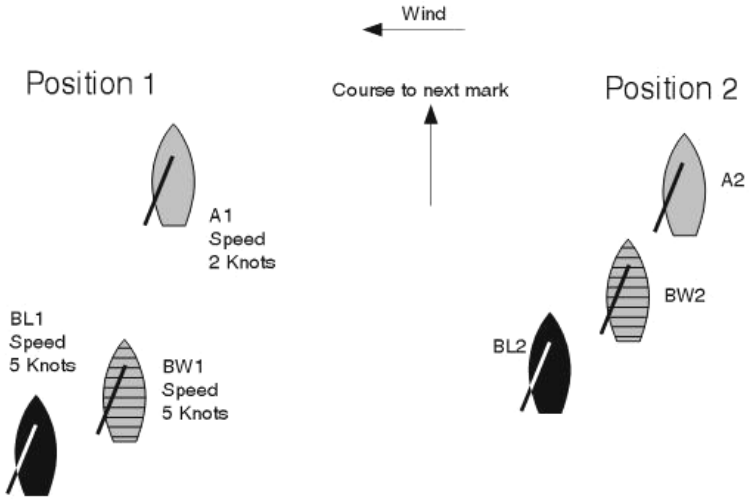
CASE 41

Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap
Definitions, Obstruction
Rule 11, On the Same Tack, Overlapped
Rule 12, On the Same Tack, Not Overlapped
Rule 19.2, Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

A discussion of how rule 19.2(b) and the definitions Clear Astern and Clear Ahead; Overlap and Obstruction apply when two overlapped boats on the same tack overtake and pass to leeward of a boat ahead on the same tack. There is no obligation to hail for room at an obstruction, but it is prudent to do so.

Facts

Boats BL and BW, overlapped on the starboard tack, are overtaking Boat A, also on the starboard tack but moving more slowly. Before the boats reached position 1, BW had overtaken BL from clear astern.



Question 1

What are the applicable rules

- while BW and BL are overtaking A?
- after BW becomes overlapped to leeward of A at position 2?

Answer 1

Because BW had overtaken BL from clear astern before the boats reached position 1, rule 17 does not apply between BW and BL at any time during the incident.

While BW and BL are overtaking A, rule 12 requires both BL and BW to keep clear of A. Therefore, A is an obstruction to both BL and BW. However, A is not a continuing obstruction, as the last sentence of the definition Obstruction makes clear. BL may choose to pass A on either side (see rule 19.2(a)). BL chooses to pass A to leeward. During the interval of time that BW is between BL and A and both BW and BL are still clear astern of A, rule 19.2(b) requires BL, the outside boat, to give

Definition: Klar achteraus und klar voraus, Überlappen
Definition Hindernis
Regel 11 Auf gleichem Schlag mit Überlappung
Regel 12 Auf gleichem Schlag ohne Überlappung
Regel 19.2 Raum zum Passieren eines Hindernisses: Raum geben am Hindernis

Eine Diskussion darüber, wie Regel 19.2(b) und die Definitionen Klar Achteraus, Klar Voraus; Überlappen und Hindernis gelten, wenn zwei überlappende Boote auf gleichem Schlag ein Boot auf dem selben Schlag in Leeüberholen. Es gibt keine Verpflichtung zum Zuruf um Raum an einem Hindernis, aber es ist klug einen solchen Zuruf zu machen.

Sachverhalte

Die Boote BL und BW überlappen auf Steuerbordschlag und überholen Boot A, das ebenso auf Steuerbordschlag aber langsamer fährt. Vor Erreichen der Position 1 hat BW BL von klar achteraus überholt

Frage 1

Welche Regeln sind anwendbar

- während BW und BL Boot A einholen?
- nachdem BW eine Überlappung in Lee von A in Position 2 erreicht?

Antwort 1

Da BW das Boot BL von klar achteraus überholt hat, bevor die Boote Position 1 erreichten gilt Regel 17 zu keiner Zeit zwischen BW und BL während des Vorfalls. Während BW und BL Boot A einholen verlangt Regel 12 von BW und BL sich von A frei zu halten. Deshalb ist A für beide, BW und BL, ein Hindernis, A ist jedoch kein ausgedehntes Hindernis, wie der letzte Satz der Definition Hindernis verdeutlicht. BL kann sich die Seite aussuchen, auf welcher Seite es A passieren will (Siehe Regel 19.2(a)). BL entscheidet sich A auf dessen Leeseite zu passieren. Während der Zeitspanne in der BW zwischen BL und A ist und beide, BW und BL, noch klar achteraus von A sind verlangt Regel 19.2(b) von BL,

BW, the inside boat, room to pass between herself and A, the obstruction.
When BW becomes overlapped with A, the applicable rules change: BL becomes overlapped with A because BW is between A and BL (see the fourth sentence of the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap); rule 12 ceases to apply; BL and BW obtain right of way under rule 11 over A, so A ceases to be an obstruction to BW and BL, and BL becomes an obstruction to BW and A; initially, rule 15 requires both BL and BW to give A room to keep clear; and, as soon as she is able to do so, A is required by rule 19.2(b) to give BW room to pass between A and BL.

Question 2

When a boat is entitled to room under rule 19.2(b), is she required to hail for room?

Answer 2

No. A boat entitled to room under rule 19.2(b) is not required to hail for room, although that is a prudent thing to do to avoid misunderstandings.
GBR 1977/6

dem außen liegenden Boot, dass es BW, dem innen liegenden Boot, den Raum gibt um zwischen ihm und dem Hindernis zu passieren.
Sowie BW mit A überlappt, ändern sich die anwendbaren Regeln: BL überlappt nun auch mit A, da BW zwischen A und BL ist (siehe vierter Satz der Definition Klar achteraus und klar voraus; Überlappen). Regel 12 hört auf zu gelten; BL und BW erhalten Wegerecht nach Regel 11 gegenüber A, so dass A aufhört Hindernis für BW und BL zu sein und BL wird Hindernis für BW und A. Anfangs verlangt Regel 15 von beiden, BW und BL, A Raum zum Freihalten zu geben und sobald dies für A möglich ist, verlangt Regel 19.2(b) von A, dass es BW Raum zum Passieren zwischen A und BL geben muss.

Frage 2

Muss ein Boot, wenn es Anspruch auf Raum nach Regel 19.2(b) hat, Raum rufen?

Antwort 2

Nein. Ein Boot das nach Regel 19.2(b) Anspruch auf Raum hat, muss nicht Raum rufen. Es ist jedoch klug, dies zu tun um Missverständnisse zu vermeiden.
GBR 1977/6

CASE 42

Deleted - Gelöscht

CASE 43

Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap
Rule 10, On Opposite Tacks
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

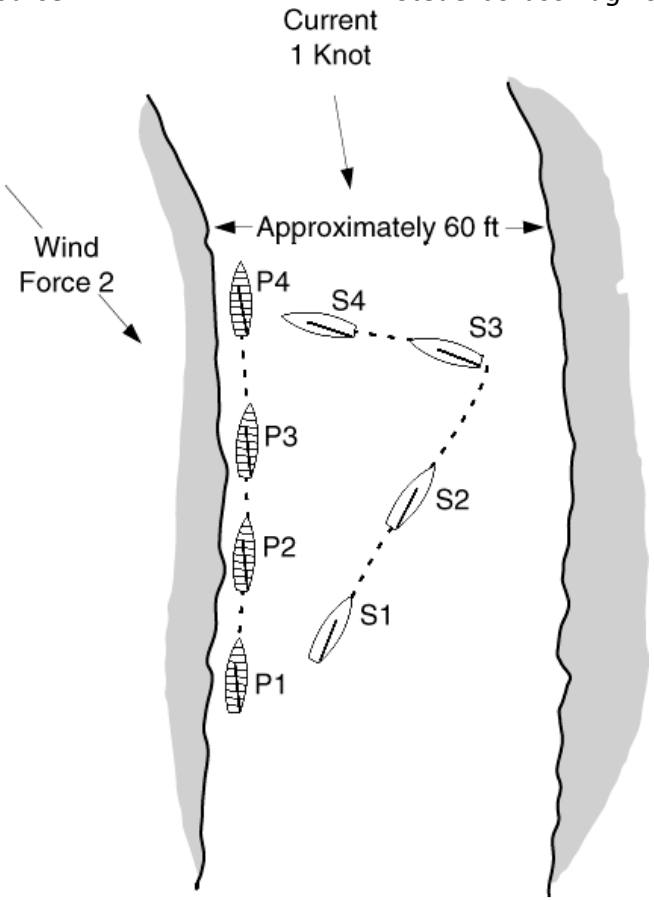
A close-hauled port-tack boat that is sailing parallel and close to an obstruction must keep clear of a boat that has completed her tack to starboard and is approaching on a collision course.

Facts

P is sailing up-river, close-hauled on port tack, very close to the bank. S, unable to point as high as P, is forced to sail away from the bank. She then tacks onto starboard and immediately hails 'Starboard' to P. P sails on and, when she reaches a position at which she cannot luff without hitting the bank or bear away without colliding with S, she hails S for room.

Question

Which rule or rules apply?



Answer

P is subject to rule 10 and must keep clear. P is also required by rule 14 to avoid contact if reasonably possible. S establishes right of way over P when she tacks onto starboard, but must observe rules 13 and 15. S

Definition: Klar achteraus und klar voraus, Überlappen
Regel 10 Auf entgegengesetztem Schlag
Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 19.2(b) Raum zum Passieren eines Hindernisses: Raum geben am Hindernis

Ein auf Backbordschlag dicht längs eines Hindernisses Am-Wind segelndes Boot muss sich von einem Boot freihalten, das eine Wende auf Steuerbordschlag vollendet hat und sich auf einem Kollisionskurs nähert.

Sachverhalte

P segelt am Wind auf Backbordschlag 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 Steuerbordschlag und ruft gleich danach dem Boot P "Steuerbordschlag" 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 auf Steuerbordschlag Wegerecht

meets rule 13's requirement by not tacking so close that P has to take avoiding action before S reaches her close-hauled course. After S acquires right of way over P under rule 10, S complies with rule 15 by initially giving P room to keep clear.
Rule 19.2(b) does not apply because S and P are on opposite tacks, are not both sailing more than 90 degrees from the true wind, and so are not overlapped at positions 3 and 4 (see the last sentence of the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap). Rule 20 does not apply because P and S are not on the same tack. Therefore, S is not required to give P room in response to P's hail for room. However, after it becomes clear that P is not keeping clear, rule 14 requires S, if it is reasonably possible, to avoid contact with P. S would risk disqualification if there were contact that caused damage or injury.
GBR 1978/5

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 ausweichen 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 auf verschiedenem Schlag 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 auf dem gleichen Schlag segeln. 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.
GBR 1978/5

CASE 44

Rule 5, Rules Governing Organizing Authorities and Officials
Rule 62, Redress
Rule 64.1(c), Decisions: Standard of Proof, Majority Decisions and Reclassifying Requests

A boat is not permitted to protest a race committee for breaking a rule. However, if she tries to do so, her 'protest' may meet the requirements of a request for redress, in which case the protest committee shall treat it accordingly.

Facts

In the sailing instructions for a multi-class event, instruction 18 provided for the starting line and first mark to be laid so that the first leg would be sailed to windward. After the race committee did so and had started one class, the wind backed some 55 degrees. The Finn class was next to start, but the first mark could not be moved, since the prior class was still sailing towards it and was well short of it. When the Finns started, none could fetch the first mark on a single tack, but subsequent further backing of the wind permitted some to do so. Boat A 'protested the race committee', asserting that, under rule 5 and the definition Rule, sailing instruction 18 was a rule and the race committee had broken it.

The protest committee was satisfied that the first leg of the course was not a 'windward' leg within the meaning of the sailing instructions. On the other hand, it found no evidence to suggest that, within the terms of rule 62.1(a), A's score in the race or series had, through no fault of her own, been made worse because the first leg was not a 'windward' leg. The protest committee ruled that the results of the race were to stand.

A appealed, asserting that her protest had not been based on a claim for redress under rule 62.1(a). It was based simply on the fact that the race committee had failed to comply with sailing instruction 18, a rule, and with rule 5, which bound race committees to be governed by the rules. The protest committee had based its decision on rule 62.1(a), which was, in her opinion, incorrect. To allow a race to stand when it had not been sailed as required by the rules contravened rule 84 and could not come within the scope of rule

Regel 5 Maßgebliche Regeln für Veranstalter und Wettfahrtoffizielle
Regel 62 Wiedergutmachung
Regel 64.1(c) Prüfstandard, Mehrheitsentscheidung und Umklassifizieren von Anträgen

Ein Boot darf nicht gegen das Wettfahrtkomitee wegen eines Regelverstoßes protestieren. Wenn es das aber versucht kann aber sein „Protest" die Anforderungen an einen Antrag auf Wiedergutmachung erfüllen und das Protestkomitee sollte ihne entsprechend behandeln.

Sachverhalte

Punkt 18 der Segelanweisungen einer Mehr-Klassen-Regatta legten für die Startlinie und die erste Bahnmarke fest, dass der erste Schenkel gegen den Wind zu segeln war. Nachdem das Wettfahrtkomitee den Kurs entsprechend ausgelegt hatte und die erste Klasse gestartet war, kippte der Wind um mehr als 55°. Die Finn-Klasse 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 5 und der Definition Regeln Punkt 18 der Segelanweisung als Regel gilt und das Wettfahrtkomitee dagegen verstoßen hat.

Das Protestkomitee stellte fest, dass der erste Schenkel nicht gegen den Wind ausgelegt war, wie dies durch die Segelanweisungen vorgeschrieben war. Andrerseits fanden sie keine Beweise im Sinne der Regel 62.1(a) dafür, dass die Wertung des Bootes A ohne eigenes Verschulden durch die Tatsache, dass der erste Schenkel kein Kreuzkurs war, verschlechtert wurde. 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 das Wettfahrtkomitee gegen Punkt 18 der Segelanweisungen, die eine gültige Regel ist, und gegen Regel 5 verstoßen hat, die dem Wettfahrtkomitee vorschreibt, sich an die Regeln zu halten. Das Protestkomitee 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 84

62.1(a).

Decision

The racing rules do not permit a race committee to be protested or penalized. However, the protest committee recognized A's invalid 'protest' as having met the requirements of a valid request for redress under rules 62.1(a) and 62.2, and correctly acted under rule 64.1(c) to treat it accordingly. It found that there was no evidence that A's score or place had been made worse by an improper action or omission of the race committee. Accordingly, A's appeal is dismissed.

GBR 1978/8

und kann nicht nur an den Anforderungen von Regel 62.1(a) gemessen werden.

Entscheidung

Die Regeln erlauben es nicht, gegen das Wettfahrtkomitee zu protestieren oder diese zu bestrafen. Das Protestkomitee erkannte jedoch, dass A's ungültiger Protest die Erfordernisse eines gültigen Antrags auf Wiedergutmachung nach den Regeln 62.1(a) und 62.2 und handelte gemäß Regel 64.1(c) wie bei einem Antrag auf Wiedergutmachung. Es fand zu Recht heraus, dass es keine Beweise gab, dass die Wertung von A durch eine unerlaubte Handlung oder Unterlassung des Wettfahrtkomitees verschlechtert wurde. Dementsprechend wird die Berufung zurückgewiesen.

GBR 1978/8

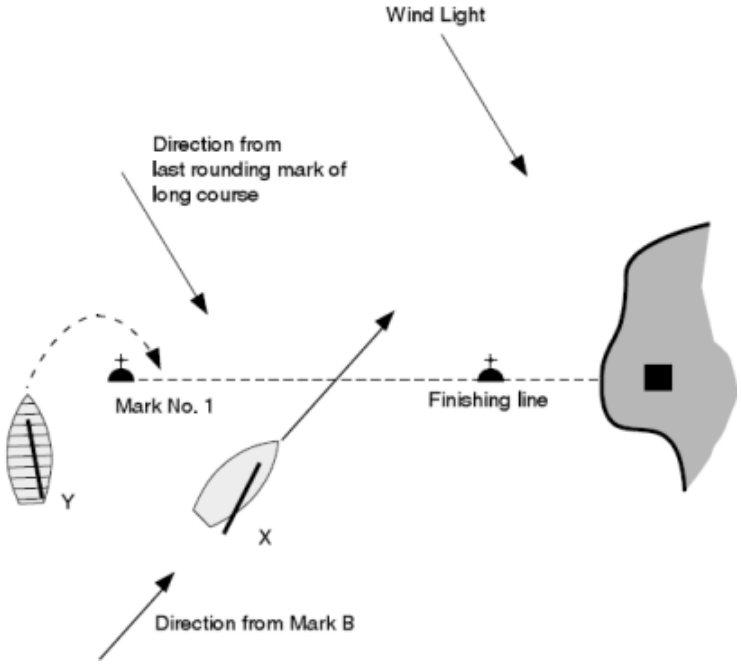
CASE 45

Definitions, Finish
Rule 62.1(a), Redress
Rule 64.3, Decisions: Decisions on Redress

When a boat fails to finish correctly because of a race committee error, but none of the boats racing gains or loses as a result, an appropriate and fair form of redress is to score all the boats in the order they crossed the finishing line.

Facts

During the day, the class sailed two races. After the first race, which the boats finished leaving Mark 1 to starboard, the wind became light. Accordingly, the race officer set a shorter second course and issued a change to the sailing instructions stating that, although Mark B was the last rounding mark, Mark 1 was to be left to starboard. The same mark was being used for the finishing line of another race, and the race officer had been advised not to set courses that might lead to different boats passing a finishing mark or crossing the finishing line in opposite directions.



X and two other boats finished leaving Mark 1 to port and were scored DNF. Y, followed by the rest of the fleet, sailed the course prescribed by the change to the sailing instructions, leaving Mark 1 to starboard. They thus sailed a 'hook round' finish as shown in the diagram.

X requested redress on the grounds that the race committee had not applied the definition Finish correctly when it awarded first place to Y, whereas X had been the first boat to finish as required by the definition. The protest committee gave redress, agreeing that X and the other two boats had finished correctly, and reinstated them in the race. For boats

Definition Zieldurchgang
Regel 62.1(a) Wiedergutmachung
Regel 64.3 Entscheidungen bei Wiedergutmachung

Versäumt es ein Boot auf Grund eines Fehlers des Wettfahrtkomitees 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.

Sachverhalte

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 das Wettfahrtkomitee 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 Protestkomitee gewährte Wiedergutmachung und

not so finishing, the committee exercised its discretion under rule 64.3 to ‘make as fair an arrangement as possible for all boats affected.’ It adjusted the race scores according to the order in which all the boats crossed the finishing line, without regard to the direction in which they crossed it.

X appealed against the new finishing order, claiming that the wording of the definition Finish was unequivocal and stating that such an arrangement would negate the definition and defeat its purpose, which, she believed, was to prevent ‘hook round’ finishes.

Decision

X’s appeal is dismissed. Because the sailing instruction that conflicted with the definition Finish was invalid, issuing it was an improper action of the race committee that qualified the three boats for consideration for redress under rule 62.1(a). None of the boats racing gained or lost as a result of the race committee error, so the redress awarded was appropriate. It was also as fair an arrangement as possible for all boats, as required by rule 64.3.

GBR 1979/1

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 64.3 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 Protestkomitee 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 um die Bahnmarke ins Ziel gehen soll.

Entscheidung

Die Berufung wird abgewiesen. Da die Segelanweisung zur Definition "Zieldurchgang" im Widerspruch stand, war deren Herausgabe eine fehlerhafte Handlung des Wettfahrtkomitees, 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 des Wettfahrtkomitees, so dass die gegebene Wiedergutmachung angemessen war. Es war ebenso eine für alle Boote so fair wie mögliche Entscheidung, wie sie durch Regel 64.3 gefordert wird.

GBR 1979/1

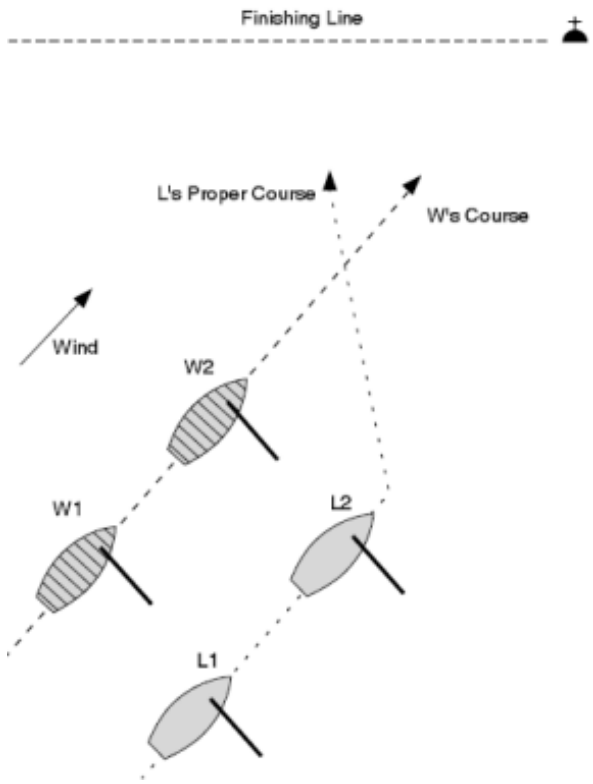
CASE 46

Definitions, Proper Course
Rule 11, On the Same Tack, Overlapped
Rule 16.1, Changing Course
Rule 17, On the Same Tack; Proper Course

A leeward boat is entitled to sail up to her proper course, even when she has established a leeward overlap from clear astern and within two of her hull lengths of the windward boat.

Facts

For some time, W had been sailing almost dead downwind on a straight course towards the starboard end of the finishing line when L, a boat that had been clear astern, became overlapped within two of her hull lengths to leeward of W. In the absence of W, L would have sailed a higher course directly towards the line. In order to do so, she hailed W to come up. There was no response. L hailed again and luffed to a position very close to W, but W still did not respond. L stopped luffing and bore away just before contact would have occurred. L protested under rule 11.



The protest committee held that there was insufficient evidence to show that W would have finished sooner by sailing a higher course. It said that even though there might be conflict between the courses of a windward and a leeward boat, a boat overtaking another from clear astern did not have the right to force a windward boat to sail above her proper course. The protest was dismissed and L appealed, claiming the right to luff up to her proper course under rule 17.

Decision

Definition Richtiger Kurs
Regel 11 Auf gleichem Schlag mit Überlappung
Regel 16.1 Kurs ändern
Regel 17 Auf gleichem Schlag, richtiger Kurs

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

Sachverhalte

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 herstellt. In Abwesenheit von W hätte L einen höheren Kurs direkt in Ziel gesegelt. Zu diesem Zweck forderte es W auf anzuluven. Es erfolgte keine Reaktion. L wiederholte die Aufforderung und begann sehr nahe zu W zu luven, aber W reagierte nicht. L brach das Luven ab und fiel ab kurz bevor es zu einer Berührung gekommen wäre. L protestierte nach Regel 11.

Das Protestkomitee 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.

Rule 11 says that when two boats on the same tack are overlapped the windward boat shall keep clear. A leeward boat's actions, however, are limited by rules 16.1 and 17. There was room for W to keep clear when L luffed, and so L did not break rule 16.1. The protest committee, although it did not say so explicitly, recognized that L's proper course was directly towards the finishing line. A direct course to the line was not only closer but would also have put both boats on a faster point of sailing. While L was not entitled to sail above her proper course, she was entitled to sail up to it, even though she had established the overlap from clear astern while within two of her hull lengths of W. Accordingly, L did not break rule 17.

W's proper course is not relevant to the application of the rules to this incident. She was required to keep clear of L. When L luffed, she gave W room to keep clear as required by rule 16.1. At the moment L needed to stop luffing and bear away to avoid contact, W broke rule 11. Therefore, L's appeal is upheld and W is disqualified for breaking rule 11.

USA 1979/224

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 Protestkomitee 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 luven, durfte aber bis zu diesem Kurs luven, 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.

Der richtige Kurs von W ist zur Anwendung der Regeln für diesen Vorfall nicht relevant. W war gezwungen, sich von L freizuhalten. Als L luvte gab es W den Raum zum Freihalten wie durch Regel 16.1 verlangt. In dem Moment als L das Luven beenden musste und abfallen, verstieß W gegen Regel 11. Deshalb wird L´s Berufung stattgegeben. W wird wegen Verstoßes gegen Regel 11 disqualifiziert.

USA 1979/224

CASE 47

Rule 2, Fair Sailing

A boat that deliberately hails 'Starboard' when she knows she is on port tack has not acted fairly, and has broken rule 2.

Facts

An experienced helmsman of a port-tack boat hails 'Starboard' to a beginner who, although on starboard tack, not being sure of himself and probably being scared of having his boat holed, tacks to port to avoid a collision. No protest is lodged.

One school of thought argues that it is fair game, because if a helmsman does not know the rules, that is his own hard luck. The other school rejects this argument, on the grounds that it is quite contrary to the spirit of the rules to deceive a competitor in that way.

It is known that such a trick is often played, particularly when novices are involved.

Question

In such a case, in addition to breaking rule 10, has the port-tack boat broken rule 2?

Answer

A boat that deliberately hails 'Starboard' when she knows she is on port tack has not acted fairly and has broken rule 2. The protest committee might also consider taking action under rule 69.

GBR 1980/1

Regel 2 Faires Segeln

Ein Boot das absichtlich durch Zuruf " Steuerbordschlag" Raum verlangt, obwohl es auf Backbordschlag segelt, handelt nicht fair und kann nach Regel 2 ausgeschlossen werden.

Sachverhalte

Ein erfahrener Steuermann auf einem Boot auf Backbordschlag rief "Raum wegen Steuerbordschlag" zu einem Anfänger, der daraufhin, obwohl er auf Steuerbordschlag segelte, 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 auf Backbordschlag zusätzlich zum Verstoß gegen Regel 10 auch gegen Regel 2?

Antwort

Ein Boot, das absichtlich durch Zuruf "Steuerbordschlag" Raum verlangt, obwohl es auf Backbordschlag segelt, handelt nicht fair und verstößt gegen Regel 2. Das Protestkomitee kann auch Maßnahmen nach Regel 69 erwägen.

GBR 1980/1

CASE 48

Rule 63.2, Hearings: Time and Place of the Hearing; Time for Parties to Prepare

Part 5 of the racing rules aims to protect a boat from a miscarriage of justice, not to provide loopholes for protestees. A protestee has a duty to protect herself by acting reasonably before a hearing.

Facts

Boat Y was protested by boat X over an incident between them. Boat Y was disqualified, and she appealed.

Her appeal alleged that, contrary to rule 63.2, Y's helmsman became aware that a hearing was being held only when he was told to attend it; he was refused permission to read the protest outside the hearing room but was required to read it while the hearing was in progress; and he was not given a reasonable time to prepare a defence.

The protest committee commented upon the appeal as follows: the time of the hearing was posted on the official notice board; X's protest was lodged with the race office and was available for reading for well over an hour prior to that time; her helmsman informed Y's helmsman that the protest had been lodged; he made no effort to prepare a defence; and he had to be summoned from the club's dining room when the protest committee, the other party, and the witnesses were assembled and ready to proceed.

Decision

Y's appeal is dismissed for the reasons given by the protest committee in its comments. Y's helmsman knew that his boat was being protested, and it was his duty to protect himself by acting reasonably, which included seeking out X's protest form, reading it, and using the ample time available to prepare his defence.

GBR 1980/5

Regel 63.2 Anhörungen: Zeit und Ort der Anhörung, Vorbereitungszeit für die Parteien

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

Sachverhalte

Boot X protestierte gegen Boot Y wegen eines Vorfalls zwischen ihnen. Boot Y wurde disqualifiziert und ging in die Berufung.

Die Berufung begründete er, dass entgegen Regel 63.2 Y´s Steuermann erst von der Anhörung erfuhr, als er dazu gerufen wurde. Es sei ihm die Bitte verwehrt worden, die Protestschrift außerhalb des Anhörungsraums zu lesen. Er habe sie lesen müssen, während die Anhörung lief. Er habe nicht ausreichend Zeit gehabt, seine Verteidigung entsprechend vorzubereiten. Das Protestkomitee gab zur Berufung die Stellungnahme, dass der Zeitpunkt der Anhörung am offiziellen Brett für Bekanntmachungen ausgehängt war, der Protest von X lag im Wettfahrtbüro über eine Stunde vor Beginn der Anhörung aus und hätte eingesehen werden können. Der Steuermann von X hat den Steuermann von Y 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 Anhörung anwesend waren.

Entscheidung

Die Berufung wird aus den in der Stellungnahme des Protestkomitees genannten Gründen zurückgewiesen. Der Steuermann von X wusste, dass gegen ihn ein Protest lief und es war seine Pflicht, sich vernünftig vorzubereiten. Dies schließt ein, dass er sich um Einsicht in die Protestschrift bemühen muss, diese lesen muss und die verbleibende Zeit zur Vorbereitung seiner Verteidigung nutzen muss.

GBR 1980/5

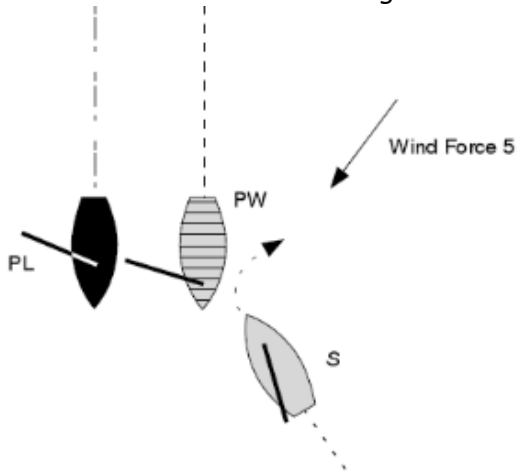
CASE 49

Rule 14 Avoiding Contact
Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction
Rule 23.2, Interfering with another Boat
Rule 43.1(b) Exoneration
Rule 63.3, Hearings: Right to be Present
Rule 64.1(a), Decisions: Penalties and Exoneration

When two protests arise from the same incident, or from very closely connected incidents, they should be heard together in the presence of representatives of all the boats involved.

Facts

In a moderate to rough sea and a fresh breeze, S, close-hauled on starboard tack on her proper course, converged with PW and PL, overlapped and broad reaching on port tack on a different leg of the course. The rigging of PW and S touched, in spite of S luffing sharply in an attempt to avoid a collision, but there was no damage or injury.



Two protests arose from this one incident and were heard separately. In the first protest, S v PW, the latter was disqualified under rule 10. The facts found in that hearing did not mention PL. During the hearing of the second protest, PW v PL, PL stated that she knew that S was converging with PW and PL, that PW would be likely to need room from PL to avoid a possibly serious collision, and that the situation was developing rapidly. PL was disqualified under rule 19.2(b) for not giving PW room between her and S, an obstruction. PW appealed the decision of the protest committee disqualifying her for breaking rule 10.

Decision

In cases of this kind, the two protests should, as permitted by rule 63.2, be heard together in the presence of representatives of all the boats

Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 19.2(b), Raum zum Passieren eines Hindernisses: Raum geben am Hindernis
Regel 23.2 Behinderung anderer Boote
Regel 43.1(b) Entlastung
Regel 63.3 Anhörung: Recht auf Anwesenheit
Regel 64.1(a) Entscheidung: Strafen und Entlastung

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

Sachverhalte

Bei mäßig bewegter bis grober See und kräftigem Wind segelte S auf seinem richtigen Kurs auf Steuerbordschlag Am-Wind auf PW und PL zu, die einander überlappend auf einem tiefen Raumkurs auf Backbordschlag einem anderen Bahnschenkel segelten. Die Riggs von PW und S berührten sich, obwohl S anluvte, 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 Protestkomitees, es nach Regel 10 zu disqualifizieren.

Entscheidung

involved. This ensures that all of them hear all of the testimony given to the protest committee about the incident, as required by rule 63.3. Had this procedure been followed, the protest committee would have learned that the collision between PW and S arose from the inability of PW to bear away because PL did not give her room to do so, as required by rule 19.2(b), and PW was therefore exonerated by rule 43.1(b) for breaking rule 10.
S interfered with PW, a boat on another leg, but S did not break rule 23.2 because she was sailing her proper course.
There was contact between S and PW, but neither broke rule 14 because (1) after it became clear that PW was not going to keep clear of S, it was not possible for S to have avoided the contact, and (2) after it became clear to PW that PL was not going to give her the room to which she was entitled, it was not possible for PW to have avoided the contact.
PW’s appeal is upheld. Because PW was exonerated by rule 43.1(b) for breaking rule 10, she is to be reinstated. The protest committee’s decision to disqualify PL for breaking rule 19.2(b) was correct.
GBR 1981/6

In solchen Fällen sollten beide Proteste, wie in Regel 63.2 erlaubt, in Anwesenheit der Vertreter aller beteiligten Boote gemeinsam behandelt werden. Dies stellt sicher, dass alle sämtliche dem Protestkomitee vorgelegten Zeugenaussagen zu dem Vorfall hören, wie dies durch Regel 63.3 verlangt wird. Wäre das Protestkomitee 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, wie durch Regel 19.2(b) verlangt. PW ist deshalb in Übereinstimmung mit Regel 43.1(b) von seiner Verletzung der Regel 10 entlastet.
S behinderte PW, ein Boot auf einem anderen Schenkel, aber es verstieß nicht gegen Regel 23, da es einen richtigen Kurs segelte.
Es gab eine Berührung zwischen S und PW, aber keines der Boote verletzte Regel 14, weil (1) es nachdem es klar wurde, dass sich PW nicht von S frei hielt, war es für S nicht mehr möglich die Berührung zu vermeiden, und (2) nachdem es klar wurde für PW, dass PL ihm nicht den Raum gab, der ihm zustand, war es für PW nicht mehr möglich die Berührung zu vermeiden
PW's Berufung wird stattgegeben. Da PW durch Regel 43.1(b) für seinen Verstoß gegen Regel 10 entlastet ist, ist es wieder in die Wertung zu nehmen. PL wurde zu Recht wegen Verstoß gegen Regel 19.2(b) disqualifiziert.
GBR 1981/6

CASE 50

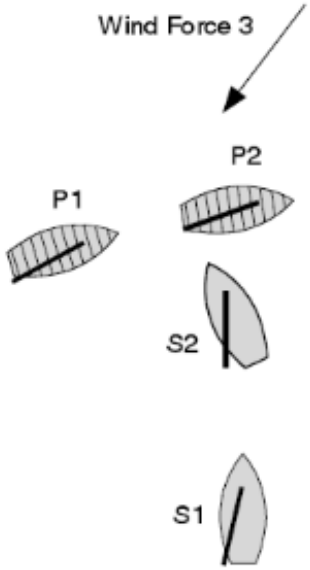
Definitions, Keep Clear
Rule 10, On Opposite Tacks
Rule 14, Avoiding Contact

When a protest committee finds that in a port-starboard incident S did not change course and that there was not a genuine and reasonable apprehension of collision on the part of S, it should dismiss her protest. When the committee finds that S did change course and that there was reasonable doubt that P could have crossed ahead of S if S had not changed course, then P should be disqualified.

Facts

On a windward leg, P met S and sailed a course to cross ahead of S. S bore away, displayed a protest flag, and hailed P her intent to protest. Both boats were identical 27-foot (8 m) keel boats, and the wind strength was Force 3.

S protested under rule 10, stating that she had to bear away to avoid colliding with P. The protest committee dismissed the protest by S, stating that: 'The need to change course could not be substantiated by the conflicting testimony of the two helmsmen.' S appealed.



Decision

Rule 10 protests involving no contact are very common, and protest committees tend to handle them in very different ways. Some place an onus on the port-tack boat to prove conclusively that she would have cleared the starboard-tack boat, even when the latter's evidence is barely worthy of credence. No such onus appears in rule 10. Other protest committees are reluctant to allow any rule 10 protest in the absence of contact, unless the starboard-tack boat proves conclusively that contact would have occurred had she not changed course. Both approaches are incorrect.

Definition Freihalten
Regel 10 Auf entgegengesetztem Schlag
Regel 14 Berührung vermeiden

Stellt das Protestkomitee 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 Protestkomitee *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.*

Sachverhalte

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(8m)-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 Protestkomitee 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 Protestkomitees behandeln sie sehr unterschiedlich. Einige verpflichten das Boot auf Backbordschlag, schlüssig nachzuweisen, dass es vor dem Boot auf Steuerbordschlag freigekommen wäre, selbst wenn dessen Aussage kaum glaubhaft ist. Eine solche Beweislast legt die Regel 10 aber nicht fest. Andere Protestkomitees geben einem Protest auf Grund von Regel 10 ohne Berührung nur statt, wenn das Boot auf Steuerbordschlag schlüssig nachweisen konnte, dass eine Berührung stattgefunden hätte, wenn es den Kurs nicht geändert hätte. Beide

S’s diagram, later endorsed by the protest committee, shows that S bore away to avoid contact. P’s diagram, which was not endorsed by the protest committee, showed a near miss if S did not bear away. P did not deny or confirm that S bore away but said that, if she did, it was unnecessary.
A starboard-tack boat in such circumstances need not hold her course so as to prove, by hitting the port-tack boat, that a collision was inevitable. Moreover, if she does so she will break rule 14. At a protest hearing, S must establish either that contact would have occurred if she had held her course, or that there was enough doubt that P could safely cross ahead to create a reasonable apprehension of contact on S’s part and that it was unlikely that S would have ‘no need to take avoiding action’ (see the definition Keep Clear).
In her own defence, P must present adequate evidence to establish either that S did not change course or that P would have safely crossed ahead of S and that S had no need to take avoiding action. When, after considering all the evidence, a protest committee finds that S did not change course or that there was not a genuine and reasonable apprehension of collision on her part, it should dismiss her protest. When, however, it is satisfied that S did change course, that there was reasonable doubt that P could have crossed ahead, and that S was justified in taking avoiding action by bearing away, then P should be disqualified.
On the facts, as shown in the diagram and the report of the protest committee, the ability of P to cross ahead of S was doubtful at best. S’s appeal is upheld, and P is disqualified.
CAN 1981/58

Auffassungen sind falsch.
Eine Skizze von S, die vom Protestkomitee bestätigt wurde, zeigt S, wie es abfällt, um eine Berührung zu vermeiden. Die Skizze von P, die nicht vom Protestkomitee bestätigt wurde, 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 auf Steuerbordschlag 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 Protestanhörung 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 Besorgnis 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" gemeint ist (Siehe Definition Freihalten).
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 Protestkomitee 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 Protestkomitee 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 Protestkomitee 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.
CAN 1981/85

CASE 51

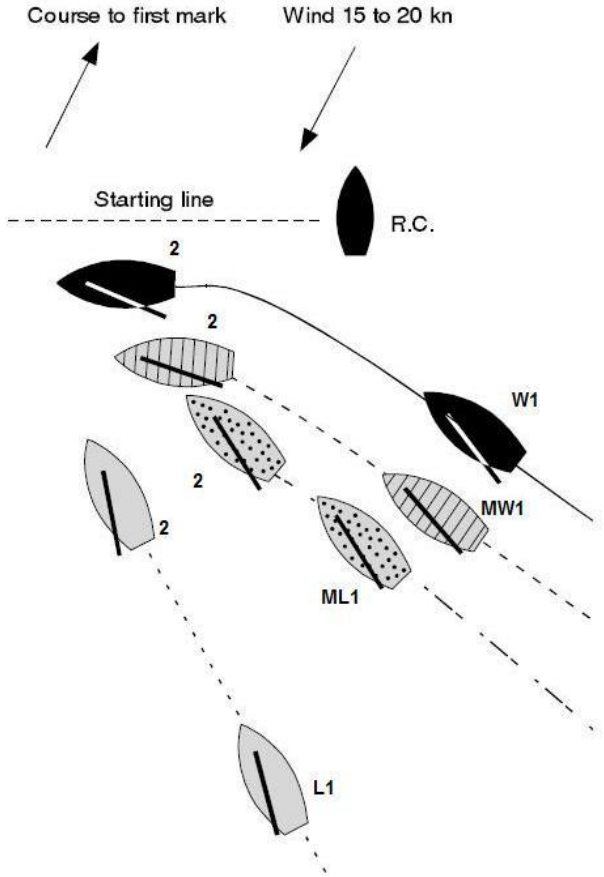
Rule 11, On the Same Tack, Overlapped
Rule 43.1(a), Exoneration

A protest committee must find that boats were exonerated at the time of the incident when, as a result of another boat's breach of a rule, they were compelled to break a rule.

Facts

The diagram shows the tracks of four large boats from approximately thirty seconds before their starting signal until fifteen seconds before. At position 2, MW was forced to bear away to avoid collision with W, and almost immediately afterwards ML and L were also forced to bear away to avoid the boat to windward. There was no contact between any of the boats. Had W steered a course to keep clear, she would have crossed the starting line before her starting signal. Each boat to leeward hailed the boat to windward, and each protested the boat or boats to windward of her.

The protest committee disqualified W, MW, and ML and justified its action with respect to the middle boats by stating that 'failure to do so would limit the effectiveness of rule 11 because all boats, except the most windward one, would be immune from disqualification.' MW and ML both appealed.



Regel 11 Auf gleichem Schlag mit Überlappung
Regel 43.1 (a) Entlastung

Das Protestkomitee muss feststellen, dass Boote zum Zeitpunkt des Vorfalls entlastet sind, wenn sie durch die Regelverletzung eines anderen Bootes gezwungen wurden, eine Regel zu verletzen.

Sachverhalte

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 Protestkomitee 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.

Decision

Both appeals are upheld. MW and ML are to be reinstated. Both of them, by their hails, attempted to avoid having to bear away, and neither bore away before becoming obligated to do so to avoid contact with the boat immediately to windward. Rule 14 required them to avoid contact if it was 'reasonably possible' to do so, and they complied with the rule. Each of them broke rule 11, but each was compelled to do so because W broke rule 11. Therefore, each of them was exonerated by

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

rule 43.1(a) at the time of the incident.
USA 1950/37

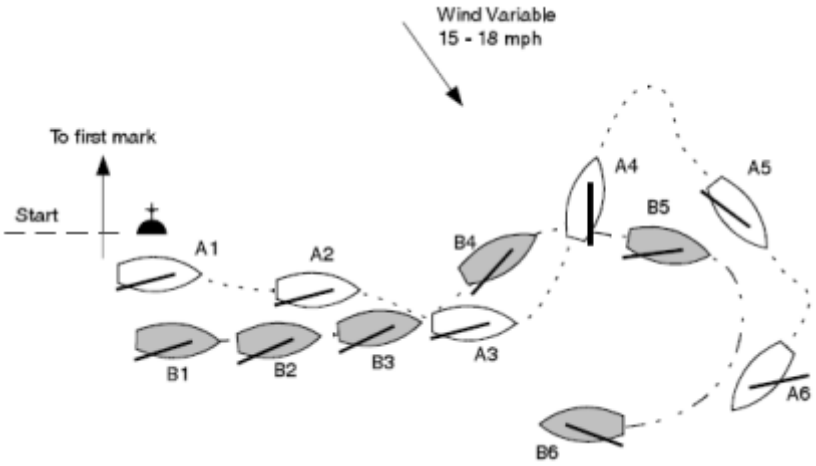
zu diesem Regelverstoß durch den Verstoß von W gegen Regel 11 gezwungen und ist deshalb durch Regel 43.1(a) zum Zeitpunkt des Vorfalls entlastet.
USA 1950/37

CASE 52

Rule 16.1, Changing Course

Rule 16.1 does not restrict the course of a keep-clear boat. Manoeuvring to drive another boat away from the starting line does not necessarily break this rule.

Facts



Before the starting signal, the two boats reached away from the starting line. A, moving faster, passed and was clear ahead of B at position 3. At position 4, A luffed up to close-hauled, intending to tack back to the line, but she found that B also had luffed and worked into position where, had A tacked, there would have been an immediate collision. A then bore away to gybe, only to discover that B had borne away into a position where a gybe would again cause collision. Finally, B gybed and headed for the starting line, leaving A well astern.

A protested B under rule 16.1, claiming that she had been interfered with while in the act of keeping clear. The protest committee disqualified B, who appealed, holding that her disputed manoeuvres were legitimate means of driving a competitor away from the starting line.

Decision

B's appeal is upheld. She is reinstated. B's actions describe a classic manoeuvre in match and team racing, used to gain a favourable starting position relative to another competitor. The essential point is that rule 16.1 applies only to a right-of-way boat, which B, at positions 3 and 4, was not.

At position 4, B, as windward boat, had to keep clear under rule 11, but A could not tack without breaking rule 13. At position 5, B became the leeward boat with right of way under rule 11. Had A gybed onto

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.

Sachverhalte

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 Amwindkurs an, um zur Startlinie zurück zu wenden. Es stellte jedoch fest, dass B mitgeluvt hat und es sich in 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 Protestkomitee 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

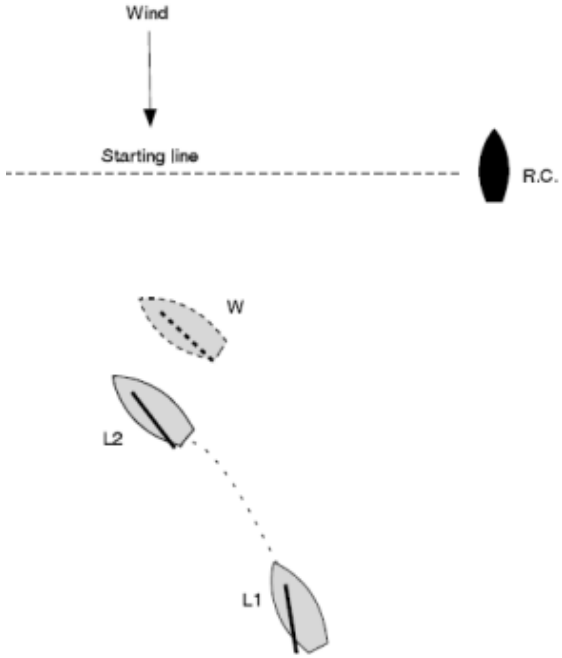
starboard tack, A would have been subject to rule 15 and, if she changed course after she was on starboard tack, to rule 16.1. The facts show that neither boat broke any rule.
USA 1955/63

nach Regel 11. Hätte A auf Steuerbordschlag. 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.
USA 1955/63

CASE 53

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped
Rule 15, Acquiring Right of Way
A boat clear ahead need not take any action to keep clear before being overlapped to leeward from clear astern.

Facts
Thirty seconds before the starting signal, W was nearly stationary, her sails flapping. At least three hull lengths prior to becoming overlapped to leeward of W, L hailed 'Leeward boat'. W took no evasive action. Immediately after she became overlapped, L had to bear away to avoid contact with W; meanwhile, W began to trim her sails and head up. L protested. The protest committee found that W, having been given adequate warning of the impending situation, failed to keep clear of a leeward boat, thereby breaking rule 11. W appealed asking: 'Does W, under rules 11 and 15, have an obligation to anticipate becoming overlapped to the extent of having to gather sufficient way to be able to respond immediately after the boats become overlapped?



Decision
Allowing adequate time for response, when rights and obligations change between two boats, is implied in rule 15 by its requirement to allow a newly obligated boat 'room to keep clear'. This rule does not require a boat clear ahead to take any action to keep clear as a windward boat before the boat clear astern becomes overlapped to leeward.
If L had not borne away immediately, she would have broken rule 15. After L became overlapped to leeward of W, W immediately trimmed her sails, headed up, and thereafter kept clear. By taking these actions,

Regel 11 Auf gleichem Schlag 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.

Sachverhalte
30 Sekunden vor dem Startsignal stand W nahezu, und seine Segel killten. 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 zunehmen und anzuluven. L protestierte. Das Protestkomitee 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 vorauszuplanen, 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,

W fulfilled her obligations under rule 11. W's appeal is upheld; neither boat broke any rule. W is to be reinstated.
USA 1969/126

anluvte und sich danach frei hielt, ist es seinen Ausweichverpflichtungen nach Regel 11 nachgekommen. Der Berufung wird stattgegeben, kein Boot hat eine Regel verletzt. W wird wieder eingesetzt.
USA 1969/12

Rule 20, Room to Tack at an Obstruction

Interpretation of rule 20's requirements for hails and signals and their timing.

Facts

Boat A is sailing close-hauled on port tack towards an obstruction that she must tack to avoid. Boat B is sailing close-hauled one boat length to windward and one boat length astern of A. A hails B for room to tack.

Question 1

As A is approaching the obstruction, how soon is she entitled to hail for room to tack?

Answer 1

A may hail for room to tack at the time that, to avoid the obstruction safely, she needs to begin the process described in rule 20. She may hail at the moment that allows her sufficient time in the prevailing conditions to

- hail B for room to tack and, if conditions are such that a hail may not be heard, make a signal that indicates her need for room to tack;
- repeat that process in the event B does not respond
- give B time to respond (see Answer 2 below);
- give time for any additional boat that must respond for A to have room to tack (see Case 113); and
- tack herself, in a seamanlike manner as soon as possible after the hailed boat(s) respond, and then avoid the obstruction.

Question 2

How quickly must B respond?

Answer 2

When the boats are clearly approaching an obstruction at which A will need room to tack, B must be alert to the situation and anticipate a hail from A. Anticipation is necessary because rule 20.2(c) requires B to respond either by immediately replying 'You tack' or by tacking as soon as possible. If B does not immediately hail 'You tack', A must give B the time required for a competent,

Regel 20 Raum zum Wenden an einem Hindernis

Interpretation der Erfordernisse durch Regel 20 für Zurufe und Signale sowie deren Zeitabfolge.

Sachverhalte

Boot A segelt Am-Wind auf Backbordschlag auf ein Hindernis zu, dem es durch eine Wende ausweichen muss. Boot B segelt Am-Wind eine Bootslänge in Luv und eine Bootslänge achteraus von A. A verlangt durch Zuruf Raum zum Wenden.

Frage 1

Wie bald darf A bei Annäherung an das Hindernis Raum zum Wenden durch Zuruf verlangen?

Antwort

A darf zu dem Zeitpunkt Raum zum Wenden verlangen, an dem es notwendig ist, den in Regel 20 beschriebenen Prozess einzuleiten um dem Hindernis sicher auszuweichen. Sie darf ab dem Zeitpunkt rufen, der ihr bei den vorherrschenden Bedingungen ausreichend Zeit gibt um

- B „Raum zum Wenden" zuzurufen und, falls die Bedingungen so sind, dass ein Zuruf womöglich nicht gehört werden kann, ein Signal zu geben, dass seine Notwendigkeit füt Raum zum Wenden anzeigt
- diesen Vorgang wiederholen, falls B nicht regiert
- B Zeit zum Reagieren geben (siehe Antwort 2 unten)
- Zeit zu geben für jegliches weitere Boot, das auf den Zuruf von A reagieren muss, damit es Raum zum Wenden hat (Siehe Case 113); und
- selbst danach in guter Seemannschaft sobald wie möglich nach der Antwort der(s) angerufenen Boote(s) zu wenden und dem Hindernis auszuweichen.

Frage 2

Wie schnell muss B reagieren?

Anwort 2

Wenn die Boote eindeutig sich einem Hindernis nähern, an dem A Raum zum Wenden benötigt, muss B sich der Situation bewusst sein und einen Zuruf von A erwarten. Das Erwarten des Zurufs ist notwendig, da Regel 20.2 (c) von B verlangt zu reagieren indem es entweder sofort ruft, „You tack" oder indem es sobald als möglich wendet. Wenn B nicht sofort ruft „You tack" muss A die Zeit für B geben, die es benötigt, damit eine kompetente aber nicht herausragende

but not expert, crew to prepare for and execute her tack in a seamanlike manner as soon as possible in the prevailing conditions.

Question 3

What should A do if B does not respond to her hail?

Answer 3

The rule only requires one hail and, if conditions make it appropriate, an additional signal. However, if time permits it is prudent for A to repeat that process. The lack of a response from B does not mean that A must hold her course. If needed, A should avoid the obstruction in the safest manner, which may include luffing up to head to wind or gybing. A can then protest if B has not responded as required by rule 20.2(c).

Question 4

What action by A constitutes a hail as required by rule 20?

Answer 4

Unlike rule 20.2(c), rule 20.1 does not require A to use specific words in her hail but, to meet the requirements of the rule, those words must clearly convey that A requires room to tack. The hail must be directed towards B and be as loud as is required in the prevailing conditions to be capable of being heard by B. A hail is primarily an oral signal, but, when the oral signal may not be heard, rule 20.4(a) requires an additional signal to draw attention to the hail. Examples are physical gestures, a whistle or horn signal, or, at night a light signal. If boats are required to monitor a particular radio channel while racing, the hail may also be made over that channel. However, if the notice of race specifies an alternative communication, the hailing boat shall use it (see rule 20.4(b)). These requirements for hailing apply equally to B if she responds 'You tack'.

GBR 2016/2

Mannschaft sich auf die Wende vorbereiten und sie bei den vorherrschenden Bedingungen so schnell als möglich durchführen kann.

Frage 3

Was soll A tun, falls B nicht auf den Zuruf reagiert?

Antwort 3

Die Regel verlangt nur einen Zuruf verlangt und, wenn die Bedingungen entsprechend sind ein zusätzliches Signal. Trotzdem ist es sinnvoll, den Vorgang zu wiederholen, wenn es die Zeit erlaubt. Das Ausbleiben einer Antwort von B bedeutet nicht, dass A seinen Kurs halten muss. A sollte dem Hindernis auf die sicherste Art ausweichen, was ein Luven bis in den Wind oder eine Halse einschließt. A kann dann protestieren, wenn B nicht wie durch Regel 20.2(c) gefordert, reagiert hat.

Frage 4

Welche Handlung von A gilt als Zuruf, wie durch Regel 20 verlangt?

Antwort 4

Anders als Regel 20.2(c), verlangt Regel 20.1 keine speziellen Worte in seinem Ruf um die Erfordernisse der Regel zu erfüllen, müssen diese Worte klar zum Ausdruck bringen, dass A Raum zum Wenden verlangt. Der Zuruf muss gegen B gerichtet sein und laut genug, dass B ihn unter den herrschenden Bedingungen deutlich hören kann. Ein Zuruf ist in erster Linie ein mündliches Signal, aber wenn der Zuruf möglicherweise nicht gehört werden kann, verlangt Regel 20.4(a) ein zusätzliches Signal um die Aufmerksamkeit auf den Ruf zu lenken. Beispiele durch Körper-Gestik, ein Pfiff- oder Horn-Signal oder bei Nacht ein Lichtsignal. Wenn Boote die Verpflichtung haben, einen speziellen Funkkanal während der Wettfahrt zu beobachten, kann der Zuruf auch über diesen Kanal gegeben werden. Wenn jedoch die Ausschreibung eine andere Form der Verständigung vorschreibt, müssen Boote diese benutzen (siehe Regel 20.4(b)). Diese Erfordernisse für den Zuruf gelten auch für B, wenn es antwortet „You tack".

GBR 2016/2

CASE 55

Withdrawn for Revision

Reasons for withdrawing Case 55: New rule 64.1(c), taken together with rule 63.1's last sentence, required the protest committee to open a hearing of boat A's protest. Also, the appeal by boat B should not have been heard by the national authority because it was not a valid appeal under rule 70.1(a). The case contains valuable material, but it needs to be extensively revised so that all of the interpretations of rules in the case are correct.

Zurückgezogen zur Revision

CASE 56

Deleted - Gelöscht

CASE 57

Rule 60.2, Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action

Rule 78.3, Compliance with Class Rules; Certificates

When a current, properly authenticated certificate has been presented in good faith by an owner who has complied with the requirements of rule 78.1, the final results of a race or series must stand, even though the certificate is later withdrawn.

Facts

A and B were among boats racing under a rating system in a summer-long series. After its completion, B requested redress on the grounds that the race committee had used an incorrect rating certificate for A throughout the series. After the request was lodged, the rating authority confirmed that there had been an unsuspected error made by the rating authority in A's certificate ever since her first hull measurement some years previously. B then stated that the race committee should have protested A.

The protest committee found that the owner of A was not responsible for the error in the rating, nor was there any evidence that he had broken rule 78.1. It decided that no action or omission of the race committee was responsible for the error or for its remaining undiscovered, and that therefore B was not entitled to redress. It requested confirmation or correction of its decision under rule 70.2.

Decision

The decision of the protest committee is confirmed. B claimed that the race committee's failure to protest A was prejudicial to herself and the other boats in the class. However, the race committee's right to protest a boat under rule 60.2(a) is clearly discretionary and not mandatory. Furthermore, In this case the report of the error in A´s certificate came after the completion of the series and it came from the national rating authority, over which neither the organizing authority nor the race committee had any authority. When a valid certificate is found to be defective, it may be withdrawn by the authority that issued it, but no retrospective action may be taken in regard to a completed series or any

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

Regel 78.3 Übereinstimmung mit den Klassenregeln, Bescheinigungen

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 für ungültig erklärt wird.

Sachverhalte

A und B gehörten zu einem nach einem Vermessungssystem vermessenen Booten, die an einer den ganzen Sommer über andauernden Wettfahrtserie teilnahmen. Nach Abschluss der Serie beantragte B Wiedergutmachung mit der Begründung, das Wettfahrtkomitee 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 das Wettfahrtkomitee gegen das Boot protestieren muss. Das Protestkomitee 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 des Wettfahrtkomitees 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 Entscheidung des Protestkomitees wird bestätigt. B behauptete, es sei ebenso wie die anderen Boote der Klasse benachteiligt worden, weil das Wettfahrtkomitee nicht gegen A protestiert hat. Jedoch ist das Recht des Wettfahrtkomitees gegen ein Boot zu protestieren eine eindeutige Kann-Bestimmung und keine Verpflichtung. Außerdem kam im vorliegenden Fall der Bericht über den Fehler in A´s Zertifikat erst nach Abschluss der Serie und stammte von der zuständigen nationalen Vermessungsstelle, die weder dem Veranstalter noch dem Wettfahrtkomitee unterstand.

Stellt sich ein gültiger Messbrief als fehlerhaft heraus, so kann er von der Ausgabestelle eingezogen werden. Auf eine bereits abgeschlossene Regatta

completed races in a series that is still in progress. Thus, when a current, properly authenticated certificate has been presented in good faith and a race or series has been completed, the results of that race or series must stand, even though at a later date the certificate is withdrawn.
GBR 1983/1

oder eine Regatta, die noch in der Zuständigkeit eines Wettfahrtkomtees 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 das Zertifikat später eingezogen wird.
GBR 1983/1

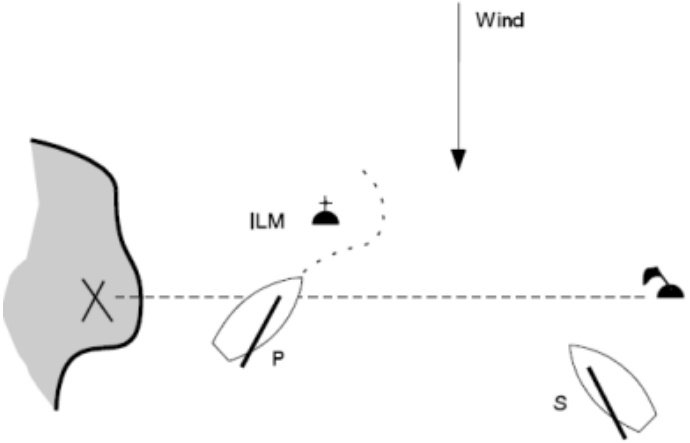
CASE 58

Definitions, Finish
Definitions, Mark
Rule 28.1, Sailing the Course

If a buoy or other object specified in the sailing instructions as a finishing-line limit mark is on the post-finish side of the finishing line, a boat may leave it on either side.

Facts

The sailing instructions stated that the finishing line was between a mast on shore and a mark, with an inner limit mark to be left to port. On the day in question, the inner limit mark lay on the post-finish side of the line. P crossed the line, and then rounded the inner limit mark as shown in the diagram. The race officer timed her as finishing when her bow crossed the line, before she had rounded the limit mark.



S requested redress on the grounds that the race officer acted incorrectly in recording P as having finished before she had completed the course. The protest committee did not give S redress and referred that decision, under rule 70.2, for confirmation or correction.

Decision

The protest committee's decision is confirmed. Rule 28.1 states that 'A boat may leave on either side a mark that does not begin, bound or end the leg she is sailing.' Since the inner limit mark was beyond the finishing line it did not 'bound' or 'end' the last leg of the course. Only when a limit mark is on, or on the course side of, the finishing line must a boat leave it on the specified side before, or when, finishing. The race officer was correct to take P's finishing time when she crossed the finishing line.

GBR 1983/5

Definition Zieldurchgang
Definition Bahnmarke
Regel 28.1 Absegeln der Bahn

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, darf ein Boot es auf beliebiger Seite lassen.

Sachverhalte

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 Protestkomitee wies den Antrag ab und legte den Fall dem Berufungsausschuss gemäß Regel 70.2 zur Bestätigung oder Berichtigung vor.

Entscheidung

Die Entscheidung des Protestkomitees wird bestätigt. Regel 28.1 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. Der Wettfahrtleiter hat zu Recht die Zeit für P als Zieldurchgangszeit verwendet als P die Ziellinie überquerte.

GBR 1983/5

CASE 59

Rule 18.2(a), Mark-Room: Giving Mark-Room
Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room

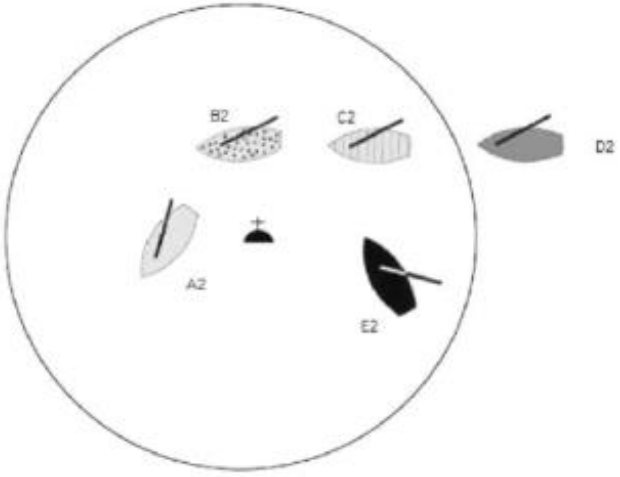
When a boat comes abreast of a mark but is outside the zone, and when her change of course towards the mark results in a boat that is in the zone and that was previously clear astern becoming overlapped inside her, rule 18.2(a) requires her to give mark-room to that boat, whether or not her distance from the mark was caused by giving mark-room to other boats overlapped inside her.

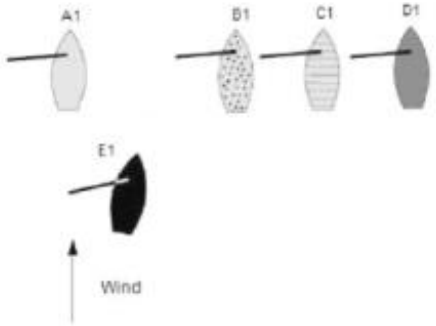
Facts

Five boats were approaching a leeward mark dead before the wind. Four of them were overlapped in line with A nearest the mark. The fifth boat, E, was clear astern of A, B and C when those three boats reached the zone. When D came abreast of the mark and turned to round it, E became overlapped inside D. This occurred after E had already reached the zone and before D reached it. E rounded the mark behind A, B and C but inside D, which was able to give mark-room to E.

Question

Was E entitled to mark-room under rule 18.2(a) from D?





Answer

Yes. Because E was clear astern of A, B and C when they reached the

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

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.

Sachverhalte

Fünf Boote nähern sich einer Lee-Bahnmarke vor dem Wind. Vier von ihnen liegen überlappt auf gleicher Höhe, wobei A Innenboot ist. Das fünfte Boot E ist klar achteraus von A, B und C als diese die Zone erreichen. Als D auf Höhe der Bahnmarke kommt und zu ihr dreht, wurde E innen überlappend zu D. Dies geschah nachdem E die Zone erreichte und bevor D dies tat. E rundet die Bahnmarke hinter A, B und C aber innerhalb von D, das die Möglichkeit hatte, E Raum zu geben.

Frage

Hat E Anspruch auf Bahnmarken-Raum nach Regel 18.2(a) von D?

Antwort

Ja. Da E klar achteraus von A, B und C ist, als diese die Zone erreichen,

zone, she was required by rule 18.2(b) to give each of them mark-room. Between E and D, however, a different relationship developed. In order to leave room for the three inside boats with their booms fully extended, D had to approach the mark on a course that brought her abreast of it outside the zone. When E reached the zone, she was clear astern of D and D was still outside the zone. Therefore, rule 18.2(b) did not apply between D and E. When D changed course towards the mark, E obtained an inside overlap and rule 18.2(a) began to apply between D and E. E was entitled to mark-room under that rule, which D was able to give.
USA 1982/250

muss es jedem dieser Boote nach Regel 18.2(b) Bahnmarken-Raum geben. Zwischen E und D jedoch entwickelte sich eine andere Beziehung. Um den drei innen liegenden Booten bei voll gefiertem Baum ausreichend Raum zu gewähren, hat sich D der Bahnmarke auf einem Kurs genähert, der es querab zur Bahnmarke aber außerhalb der Zone brachte. Als E die Zone erreichte, war es klar achteraus von D und D war noch außerhalb der Zone. Deshalb galt Regel 18.2(b) nicht zwischen 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.
USA 1982/250

CASE 60

Withdrawn for Revision

Zurückgezogen zur Überarbeitung

CASE 61

Rule 71.4, National Authority Decisions
Rule 90, Race Committee; Sailing Instructions; Scoring
When the decision of a protest committee is changed or reversed upon appeal, the final standings and the awards must be adjusted accordingly.

Question

May the notice of race or sailing instructions for an event state that, while the right of appeal is not denied, final regatta standings and awards will not be affected by any appeal decision?

Answer

No. Rule 86.1 prohibits changing any part of rule 70, 71or 90 in the notice of race orsailing instructions. An appeal involves not only the adjudication of a dispute on the meaning of a rule but also, in the event of a change or reversal of the decision of the protest committee, an adjustment of the results of the race and the final standings of the regatta on which the awards are based. Rule 71.4 states that the decision of the national authority is final, and Rule 90.3(d) requires the race committee to implement any scoring changes directed by the national authority. In addition, the distribution of awards must be adjusted appropriately.
Rule 90.3(e) permits the notice of race to limit scoring changes after the end of an event. However, the rule clearly states that, even when it applies, changes resulting from an appeal must be implemented.
USA 1983/252

Regel 71.4 Entscheidungen des nationalen Verbandes
Regel 90 Wettfahrtkomitee, Segelanweisungen, Wertung
Wird eine Protestentscheidung durch eine Berufung geändert oder aufgehoben, müssen die Endergebnisse geändert und ausgeteilte Preise oder Titel dementsprechend anders vergeben werden.

Frage

Darf die Ausschreibung oder den Segelanweisungen für eine Veranstaltung 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 Regeln 70, 71 und 90 durch die Ausschreibung oder Segelanweisungen zu ändern. Eine Berufung beinhaltet nicht nur eine Entscheidung über unterschiedliche Regelauslegung, sondern im Falle der Aufhebung einer Protestkomitee-Entscheidung 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 Regel 90.3(d) verlangt vom Wettfahrtkomitee dass es sämtliche Änderungen in der Wertung, die durch den Nationalen Verband angeordnet wurden, vornimmt. Zusätzlich müssen die Verteilung von Preisen entsprechend angepasst werden. Regel 90.3(e) erlaubt, dass die Ausschreibung eine Frist für Änderungen in der Wertung am Ende der Veranstaltung festlegt. Diese Regel legt jedoch klar fest, dass obwohl diese Frist gilt, Änderungen auf Grund einer Revision vorgenommen werden müssen.
USA 1983/252

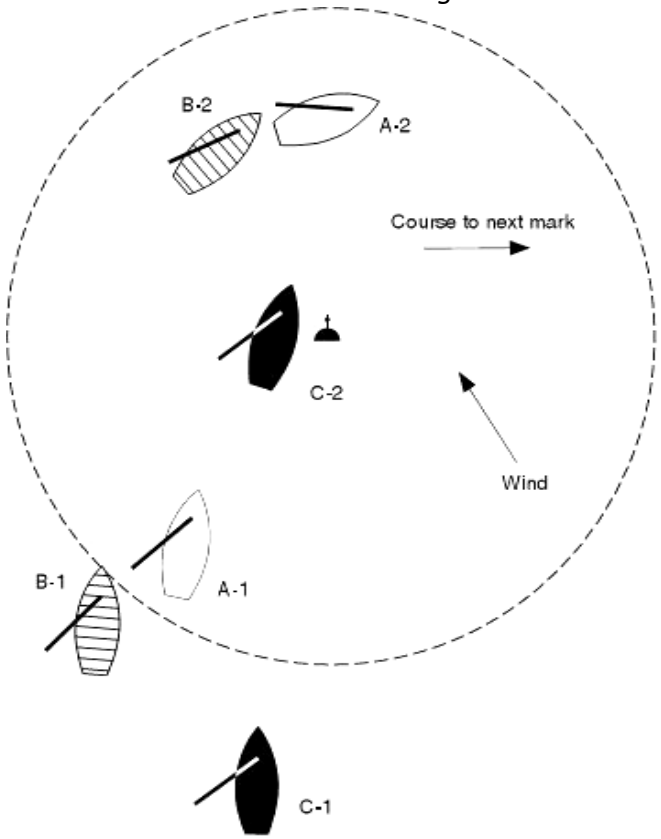
CASE 62

Deleted - Gelöscht

CASE 63

Definitions, Mark-Room
Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room
Rule 18.2(c)(2), Mark-Room: Giving Mark-Room
Rule 43.1(b), Exoneration
At a mark, when space is made available to a boat that is not entitled to it, she may, at her own risk, take advantage of the space.

Definitionen Bahnmarken-Raum
Regel 18.2(b) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben
Regel 18.2(c) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben
Regel 43.1(b) Entlastung
Wird an einer Bahnmarke 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.



Facts
Two boats, A and B, broad reaching and about to leave a mark to starboard, were overlapped with B outside. C was further astern. A passed the mark about one hull length to leeward, as did B, leaving ample space for C to round the mark inside them. B, because of her position outside A, was unable to deny C that space, and at no time during the incident sailed a course that would have resulted in a collision with C. No contact occurred. B protested C.
The next leg of the course was a close reach on starboard tack to the next mark (see direction to the next mark in the diagram). The protest committee dismissed B's protest stating that C did not break any rule when she sailed between B and the mark and C did not cause B to take avoiding action or prevent B from luffing.
B appealed on the grounds that C's action prevented her from executing her intended manoeuvre, which had been to slow down by bearing away and then to harden up across A's transom, thereby denying space to C to pass inside.

Sachverhalte
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 nächste Schenkel, war etwas höher als Halbwind auf Steuerbordschlag (Siehe Pfeil zur nächsten Bahnmarke in der Skizze). 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 anzuluven. Sie hätte dann von C Raum zum innen Passieren benötigt.

Decision
B's appeal is dismissed.

Entscheidung
Die Berufung wird zurückgewiesen. Regel 12 und später Regel 11 verlangten

Rule 12 (and later rule 11) required C to keep clear of B. When B reached the zone at position 1, she was clear ahead of C so rule 18.2(b) required C to give B mark-room. C complied with those rules.
After C became overlapped inside B, C was also required by rule 18.2(c)(2) to give B room to sail her proper course. However, because B was overlapped outside A, B was prevented by A from sailing any closer to the mark than she did. As a result, there was ample space for C to sail between B and the mark without preventing B from sailing her proper course. Therefore, C did not break rule 18.2(c)(2).
When a boat voluntarily or unintentionally makes space between herself and a mark available to another that has no right to such space, the other boat may take advantage, at her own risk, of the space. The risk the other boat takes is that the boat entitled to mark-room may be able to close the gap between herself and the mark while sailing her proper course. In that case, the boat entitled to mark-room will be exonerated under rule 43.1(b) if she breaks a rule of Section A or rule 15 or 16, and only rule 14 will limit her course if she makes a rapid and aggressive attempt to close the gap between herself and the mark.
GBR 1984/1

von C, sich von B frei zu halten. Als B die Zone in Position 1 erreichte, war es klar voraus von C, so dass Regel 18.2(b) verlangte, dass C für B Bahnmarken-Raum geben muss. C entsprach dieser Regel. Nachdem C eine innere Überlappung zu B erreichte, musste C wegen Regel 18.2(c)(2) außerdem B Raum zum Segeln seines richtigen Kurses geben. Da jedoch B außen zu A überlappte war es durch A daran gehindert näher zur Bahnmarke zu segeln als es tat. Als Ergebnis war ausreichend Platz für C um zwischen B und der Bahnmarke hindurch zu segeln ohne B daran zu hindern seinen richtigen Kurs zu segeln. Deshalb verstieß C nicht gegen Regel 18.2(c)(2).
Lässt ein Boot freiwillig oder unbeabsichtigt ausreichend Raum zwischen sich und der Bahnmarke 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 nach Regel 43.1(b) entlastet, wenn es eine Regel von Abschnitt A oder die Regeln 15 oder 16 verletzt. Lediglich Regel 14 schränkt es dabei ein, wenn es einen schnellen und aggressiven Versuch macht die Lücke zwischen sich und der Bahnmarke zu schließen.
GBR 1984/1

CASE 64
Deleted - Gelöscht

CASE 65

Sportsmanship and the Rules
Rule 2, Fair Sailing
Rule 30.4, Starting Penalties: Black Flag Rule
Rule 69.2, Misconduct: Action by a Protest Committee

When a boat knows that she has broken the Black Flag rule, she is obliged to retire promptly. When she does not do so and then deliberately hinders another boat in the race, she commits a gross breach of sportsmanship and of rule 2, and her helmsman commits an act of misconduct.

Facts

At the start of race 4, A was clearly about three to four hull lengths on the course side of the starting line. Rule 30.4 was in effect, so the race committee disqualified her without a hearing. A, although she knew she was over the line at her starting signal, continued to race and covered B for the first part of the first beat. B protested A for breaking rule 2.

The protest committee confirmed the disqualification of A under rule 30.4. It also decided that, by continuing to race and cover B when she knew that she had broken rule 30.4, A broke rule 2. As required by rule 2, it penalized her by making her disqualification not excludable. Later the same day, acting under rule 69.2, it called a hearing alleging that the behaviour of A's helmsman in hindering B constituted acts of misconduct. It decided that the helmsman's actions were indeed acts of misconduct and he had broken rule 69.1(a). It excluded him and disqualified A from all races of the series. A appealed the protest committee's decisions.

Decision

A's appeal is dismissed. A was correctly disqualified from race 4 for breaking rule 30.4. The protest committee found as fact that A's helmsman knew that he had been on the course side of the starting line at the starting signal; that he had broken rule 30.4; that he was, therefore, already disqualified; and that he had seriously hindered another boat in the race. A competitor who, while knowing that his boat has already been disqualified, intentionally hinders another boat clearly commits a breach of sportsmanship (see Sportsmanship and

Sportliches Verhalten und die Regeln
Regel 2 Faires Segeln
Regel 30.4 Startstrafen: Schwarze Flaggen Regel
Regel 69.2 Fehlverhalten: Maßnahmen durch ein Protestkomitee

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 eine Handlung von Fehlverhalten.

Sachverhalte

Beim Startsignal der 4. Wettfahrt befand sich A eindeutig etwa drei bis vier Bootslängen vor der Startlinie. Regel 30.4 galt, so dass das Wettfahrtkomitee 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 Protestkomitee den Ausschluss von A nach Regel 30.4. Es entschied weiterhin, dass A dadurch dass es weiter segelte und B abdeckte, obwohl es wusste dass es gegen Regel 30.4 verstoßen hat, gegen Regel 2 verstieß. Wie durch 2 verlangt, wurde dadurch die Disqualifikation zu einer nicht streichbaren Disqualifikation. Später am selben Tag berief es nach Regel 69.2 eine Verhandlung gegen den Steuermann von A ein unter dem Vorwurf, dass diese Form der Behinderung als Fehlverhalten einzustufen sei. Es entschied, dass das Verhalten des Steuermanns von A Fehlverhalten war und gegen die Regel 69.1(a) verstoßen hat und schloss das Boot von der ganzen Wettfahrtserie aus. A ging in die Berufung.

Entscheidung

A's Berufung wird abgewiesen.

Der Ausschluss von A aus der 4. Wettfahrt wegen Verletzung von Regel 30.4 war rechtens. Das Protestkomitee stellte als Sachverhalt fest, dass der Steuermann wusste, dass er beim Startsignal auf der Kursseite der Startlinie war, dass er Regel 30.4 verletzt hat und deshalb disqualifiziert ist und dass er ein anderes Boot in der Wettfahrt ernsthaft behinderte. Ein Teilnehmer, der weiß, das sein Boot bereits disqualifiziert ist, und der absichtlich ein anderes Boot behindert begeht einen Verstoß gegen sportliches Verhalten

the Rules) and rule 2. The protest committee was justified in calling a hearing under rule 69.2, and it acted properly under rule 69.2(h) in excluding A's helmsman and disqualifying A from all races of the series. The committee could also call a hearing under rule 60.3(b) to consider redress for B (see rule 62.1(d)).
GBR 1984/7

(siehe Sportliches Verhalten und die Regeln) und gegen Regel 2. Das Protestkomitee war legitimiert eine Verhandlung gemäß Regel 69.2einzuberufen und es handelte angemessen nach Regel 69.2(h) indem es den Steuermann von A ausschloss und das Boot A in allen Wettfahrten der ganzen Serie disqualifizierte. Das Komitee kann auch eine Anhörung nach Regel 60.3(b) anberaumen um Wiedergutmachung für B zu erwägen (Siehe Regel 62.1(d)).
GBR 1984/7

CASE 66

Deleted
Reason for deleting Case 66: New rule 90.3(d) makes this case unnecessary.

Gelöscht

CASE 67

Part 2 Preamble

Rule 69.2, Misconduct: Action by a Protest Committee

When a boat is racing and meets a vessel that is not, both are bound by the government right-of-way rules. When, under those rules, the boat racing is required to keep clear but intentionally hits the other boat, her helmsman commits an act of misconduct.

Facts

Under the government right-of-way rules applicable, W, a boat that was racing, was required to keep clear of a sailing vessel to leeward, L, that was not racing. W wished to sail a lower course to a mark and hailed L, which refused to respond. W then intentionally hit L by bumping her boom against L several times, thereby causing damage.

L informed the race committee of W's behaviour. The race committee protested W, and a hearing was called. W was disqualified for breaking rules 11 and 14. W appealed on the grounds that the racing rules did not apply, and consequently the protest committee was not entitled to disqualify her.

Decision

W's appeal is dismissed. The preamble to Part 2 of the racing rules makes it clear that, when W met L, W was required to comply with the government right-of-way rules. Moreover, W was also subject to the racing rules other than those of Part 2. W did not comply with the government rules and, by intentionally hitting and damaging L, committed an act of misconduct (see rules 69.1(b)(1) and 69.1(b)(2)). The decision of the protest committee is upheld, but W is disqualified under the government rule applicable and not under racing rule 11 or rule 14. Both those rules are rules of Part 2, which would have applied only if both boats had been intending to race, were racing, or had been racing. W also committed an act of misconduct, so it would have been appropriate for the protest committee to call a hearing under rule 69.2. NED 2/1982

Präambel zu Teil 2

Regel 69.2 Fehlverhalten; Maßnahmen durch das Protestkomitee

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 begeht der Steuermann Fehlverhalten.

Sachverhalte

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 seinem Baum mehrfach gegen L schlug und dabei L beschädigte. L informierte das Wettfahrtkomitee von W's Verhalten. Das Wettfahrtkomitee protestierte gegen W und eine Anhörung 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 Protestkomitee 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 beging durch das absichtliche Berühren und Beschädigen von L ein Handlung von Fehlverhalten(Siehe Regeln 69.1(b)(1) und 69.1(b)(2). Die Entscheidung des Protestkomitees 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 beging außerdem eine Handlung von Fehlverhalten und es wäre angemessen, wenn das Protestkomitee eine Anhörung unter Regel 69.2 anberaumt. NED 2/1982

CASE 68

Definitions, Racing
Part 2, Preamble
Rule 62.1(a), Redress

The failure of a race committee to discover that a rating certificate is invalid does not entitle a boat to redress. A boat that may have broken a rule and that continues to race retains her rights under the racing rules, including her rights under the rules of Part 2 and her rights to protest and appeal, even if she is later disqualified.

Facts

In a long distance race, boat A protested boat B under a rule of Part 2 and B was disqualified.

B requested redress. She stated that it had come to light in a protest hearing after an earlier race that A had failed to revalidate her rating certificate and therefore had been ineligible to enter the long distance race. B further claimed that since A was ineligible when she entered that race she was not racing in it; therefore B had no reason to take a penalty or retire, nor did A have the right to protest under rule 60.1.

The protest committee denied B's request for redress, stating that the invalidity of A's rating certificate did not change the fact that she was racing within the terms of the definition and so was entitled to her rights under the rules of Part 2 and her right to protest under rule 60.1. B appealed.

Decision

B's appeal is dismissed. The failure of the race committee to discover the invalidity of A's rating certificate and prevent her from racing was not an improper omission which worsened B's finishing place within the meaning of rule 62.1(a). Therefore, the protest committee properly denied B's request for redress.

A was a boat 'intending to race' prior to her preparatory signal and a boat racing thereafter. The rules of Part 2 applied to her and to all other boats that were racing (see the preamble of part 2). The principles of sportsmanship require a boat to take a penalty when she realizes that she has broken a rule, but if she

Definition In der Wettfahrt
Vorwort zu Teil 2
Regel 62.1 Wiedergutmachung

Versäumt es das Wettfahrtkomitee, 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.

Sachverhalte

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 Anhörung 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 Protestkomitee 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 Wettfahrtkomitees, 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 Wertung wesentlich verschlechtert wurde. Das Protestkomitee 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 Boote in der Wettfahrt (siehe Vorwort zu Teil 2). Die Grundsätze sportlichen Verhaltens verpflichten ein Boot aufzugeben oder eine Strafe anzunehmen, wenn es erkennt, dass es eine Regel verletzt hat. Wenn es aber

continues racing she retains her rights under the racing rules, including her rights under the rules of Part 2 and her rights to protest and appeal. The rules of Part 2 govern all boats that are racing, whether or not one of them is later disqualified for some reason.
CAN 1978/40

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 Regelverstoßes später aus irgendwelchen Gründen ausgeschlossen wird.
CAN 1978/40

CASE 69

Rule 42.1, Propulsion: Basic Rule

Momentum of a boat after her preparatory signal that is the result of being propelled by her engine before the signal does not break rule 42.1.

Facts

In a flat sea and 1-2 knots of wind a boat enters the starting area under power shortly before her preparatory signal at a speed of 5-6 knots. At the preparatory signal she is moving at the same speed but no longer motoring. At 2.5 minutes before her starting signal she hoists her sails and slows to 2 knots.

Question

Does she break rule 42.1?

Answer

No. A boat begins racing at her preparatory signal. During the period in which the boat was racing she was using wind as a source of power as required by rule 42.1. Her motion also resulted from momentum created by engine power that propelled her before she began racing. Nothing in the rule requires that a boat be in any particular state of motion or non-motion when she begins racing. Therefore rule 42.1 was not broken.

USA 1986/269

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.

Sachverhalte

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.

USA 1986/269

CASE 70

Withdrawn for Revision

Reasons for withdrawing Case 70: The written facts are not consistent with the diagram. The Decision should be redrafted to interpret what the ‘seamanlike’ course is for a boat in W’s position. That interpretation would be a new and important interpretation that would, under the World Sailing Regulations, require the approval of the World Sailing Racing Rules Committee.

Zurückgezogen zur Revision

CASE 71

Withdrawn for Revision

Reasons for withdrawing Case 71: The existing case makes a valuable interpretation of the requirement to make one sound when flag X is displayed. However, the case is ambiguous and far more complicated than it needs to be to state that one interpretation of the sound signal requirement.

Zurückgezogen zur Revision

CASE 72

Rule 61.1(a), Protest Requirements: Informing the Protestee

Discussion of the word 'flag'.

Question

What is the test of whether an object is a flag within the meaning of rule 61.1(a)?

Answer

In the context of rule 61.1(a), a flag is used as a signal to communicate the message 'I intend to protest.' Only if the object used as a flag communicates that message, with little or no possibility of causing confusion on the part of those on competing boats, will the object qualify as a flag. A flag must be seen primarily to be a flag.

USA 1988/277

Regel 61.1 (a) Protesterfordernisse: 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.

USA 1988/227

CASE 73

Rule 2, Fair Sailing

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

When, by deliberate action, L's crew reaches out and touches W, which action could have no other intention than to cause W to break rule 11, then L breaks rule 2.

Facts

W and L were overlapped on starboard tack beating towards the windward mark. The crew of L, who was on a trapeze, reached out and deliberately touched W's deck with a hand and intimated that W should retire. L protested W. The protest committee disqualified W under rule 11 and she appealed.

Decision

W's appeal is upheld; L is disqualified and W reinstated. Because L could sail her course with no need to take avoiding action and there was no risk of immediate contact had L changed course in either direction, W was keeping clear of L. Therefore, W did not break rule 11. The deliberate action of L's crew, which could have had no other intention than to disqualify W, broke rule 2.

GBR 1971/6

Regel 2 Faires Segeln

Regel 11 Auf gleichem Schlag mit Überlappung

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

Sachverhalte

W und L segelten auf Backbordschlag Am-Wind 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 Protestkomitee 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 einer 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.

GBR 1971/6

CASE 74

Rule 2, Fair Sailing

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

There is no rule that dictates how the helmsman or crew of a leeward boat must sit; contact with a windward boat does not break rule 2 unless the helmsman's or crew's position is deliberately misused.

Facts

W was overtaking L in sub-planing conditions on a close reach. L luffed slightly, the helmsman's back making contact with W just forward of the shroud. At this point the hulls were about an arm's length apart. Neither boat took a penalty. At the subsequent hearing, the protest committee disqualified L under rule 2, stating that W was correctly trimmed with full sails and her crew sitting by the leeward shroud. 'Contact', it continued, 'could only have been made if L's helmsman was sitting out flat.' In the prevailing conditions this was significantly beyond the normal sailing position required.' L appealed.

Decision

L's appeal is upheld; she is reinstated and W disqualified under rule 11. In Case 73 it is clear that L's crew deliberately touched W with the intention of protesting her out of the race. In this case there was no such deliberate action by L. There is no rule that dictates how a helmsman or crew must sit and, in the absence of deliberate misuse of his positioning, no breach of rule 2 took place.

GBR1993/2

Regel 2 Faires Segeln

Regel 11 Auf gleichem Schlag 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 Steuermannes oder Vorschoters absichtlich missbraucht wird.

Sachverhalte

W überholte L auf einem Halbwindkurs bei Bedingungen, bei denen man gerade noch nicht zum Gleiten kam. L luvte leicht und der Rücken des Steuermannes 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 Protestkomitee 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 aus der Wettfahrt zu protestieren. 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.

GBR 1993/2

CASE 75

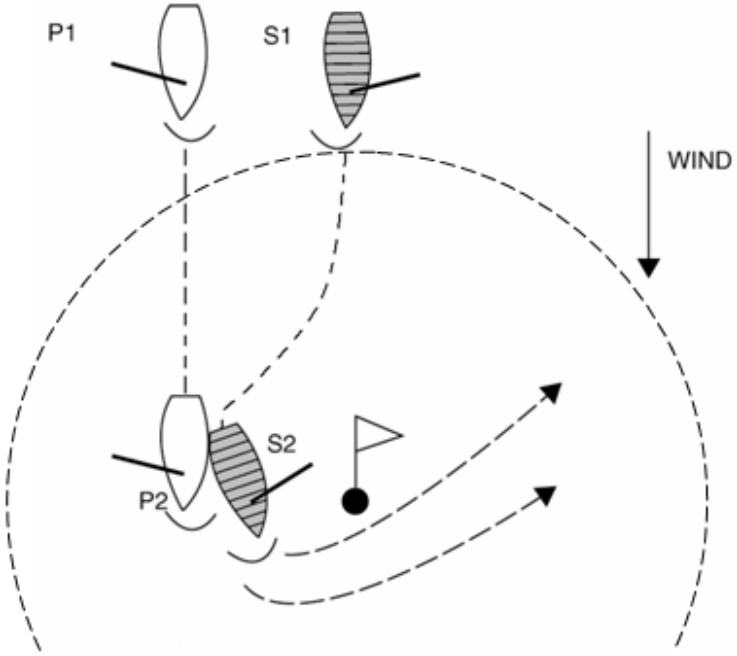
Definitions, Proper Course
Rule 10, On Opposite Tacks
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 16.1, Changing Course
Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room
Rule 18.4, Mark-Room: Gybing

When rule 18 applies, the rules of Sections A and B apply as well. When an inside overlapped right-of-way boat must gybe at a mark, she is entitled to sail her proper course until she gybes. A starboard-tack boat that changes course does not break rule 16.1 if she gives a port-tack boat adequate space to keep clear and the port-tack boat fails to take advantage of it promptly.

Facts

Two boats, S and P, were sailing directly downwind towards a leeward mark to be left to port. They had been overlapped for several lengths with S inside and slightly ahead. As S entered the zone, she luffed. As her bow came abreast of the mark she bore away to gybe, and there was contact, but no damage or injury. S protested P under rule 10 while P protested S under rule 18.

The protest committee disqualified P for breaking rule 10. P appealed, asserting that she had given S mark-room and that S had broken rule 18.4.



Decision

At position 1, S reached the zone and P was required by rule 18.2(b) to give S mark-room thereafter. In addition, until S gybed P was required by rule 10 to keep clear of S. As S luffed, she was required by rule 16.1 to give P room to keep clear, and until she gybed S was also required by rule 18.4 to sail no farther from the mark than needed to sail her

Definitionen; Richtiger Kurs Regel 10 Auf entgegengesetztem Schlag
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 auf Steuerborschlag, das seinen Kurs ändert, verstößt nicht gegen Regel 16.1, wenn es dem Boot auf Backbordschlag angemessenen Raum zum frei halten gibt und das Boot auf Backbordschlag diesen nicht sofort nutzt.

Sachverhaltet

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 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 Protestkomitee 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, 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

proper course. The mark-room that P was required to give S was the space S needed in the existing conditions to sail promptly to the mark in a seamanlike way.
That space was a direct corridor from S1 to a position close to and alongside the mark on the required side. P gave S that room. However, because S had right of way she was not required to remain within that corridor; she was permitted to sail any course provided that she complied with rules 16.1 and 18.4.
S luffed gradually through approximately 45 degrees while sailing about three lengths forward, and P made no effort to keep clear. Shortly before position 2, S needed to act to avoid P. At that moment P broke rule 10. When S luffed after position 1, if P had acted promptly there was space for her to have manoeuvred in a seamanlike way to keep clear of S. Therefore S did not break rule 16.1.
When S gybed just after position 2, she had not sailed farther from the mark than needed to sail her proper course. Indeed, in the absence of P (the boat 'referred to' in the definition Proper Course), S's proper course might well have been to sail even farther from the mark and higher than she did, so as to make a smoother, faster rounding and to avoid interference with her wind by being backwinded or blanketed by other boats ahead. Therefore S did not break rule 18.4.
Concerning rule 14, both boats broke the rule because there was contact and it was 'reasonably possible' for each of them to avoid it. P is therefore disqualified under rule 14 as well as rule 10. However, S is exonerated because she was the right-of-way boat when the contact occurred and there was no damage or injury (see rule 43.1(c)).
P's appeal is dismissed. She was properly disqualified, and S did nothing for which she could be penalized.
USA 1976/195

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 fuhren 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 ist jedoch für diesen Verstoß gegen Regel 14 entlastet, da es Wegerechtboot war, als die Berührung geschah und da es weder Schaden noch Verletzung gab (Siehe Regel 43.1(c)). Die Berufung von P wird zurückgewiesen. Es wurde zu Recht disqualifiziert und S tat nichts wofür es hätte bestraft werden können.
USA 1976/195

CASE 76

Withdrawn for Revision

Zurückgezogen zur Überarbeitung

CASE 77

Definitions, Keep Clear
Rule 12, On the Same Tack, Not Overlapped
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 31, Touching a Mark

Contact with a mark by a boat's equipment constitutes touching it. A boat obligated to keep clear does not break a rule when touched by a right-of-way boat's equipment that moves unexpectedly out of normal position.

Facts

Boats A and B approached the leeward mark with spinnakers set. A rounds the mark clear ahead of B. A has difficulty lowering her spinnaker and, as she assumes a close-hauled course, her spinnaker guy trails astern by some 30 feet (9 m) and drags across part of the mark above the water. Later, when the mark is about five lengths astern of B, the boats are sailing close-hauled on port tack and B is 20 feet (6 m) astern of A. A is still having difficulties handling her spinnaker and the head of her spinnaker unexpectedly streams astern and strikes B's headstay.

Question

What rules apply during these incidents and does any boat break a rule?

Answer

When A's spinnaker guy drags across the mark, she breaks rule 31. A boat touches a mark within the meaning of rule 31 when any part of her hull, crew or equipment comes in contact with the mark. The fact that her equipment touches the mark because she has manoeuvring or sail-handling difficulties does not excuse her breach of the rule.

When contact occurs later between the two boats, rule 18 no longer applies. Because A's spinnaker is not in its normal position, the boats are not overlapped and, therefore, rule 12 applies. That rule requires B to keep clear of A, which she is doing because nothing B did or failed to do required A 'to take avoiding action' (see the definition Keep Clear). This is shown by the fact that the contact between them results exclusively from A's equipment moving

Definition Freihalten
Regel 12 Auf gleichem Schlag ohne Überlappung
Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 31 Berühren einer Bahnmarke

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 nicht voraussehbar berührt, während es sich freihält, so verletzt es keine Regel.

Sachverhalte

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 Am-Wind-Kurs einnimmt weht der 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 auf Steuerbordschlag 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

unexpectedly out of normal position. Therefore, B did not break rule 12.
Rule 14 also applied. A broke rule 14 by causing contact that she could have avoided. However, because there was no damage or injury, A is exonerated (see rule 43.1(c)). It was not reasonably possible for B to avoid contact with A's spinnaker as it streamed astern, and so B did not break rule 14.
Note that Case 91 also addresses an incident involving equipment out of its normal position.
USA 1980/232

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 (siehe Regel 43.1(c). 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.
USA1980/232

CASE 78

Rule 2, Fair Sailing
Rule 41, Outside Help
Rule 69.1(a), Misconduct: Obligation not to Commit Misconduct; Resolution

In a fleet race either for one-design boats or for boats racing under a handicap or rating system, a boat may use tactics that clearly interfere with and hinder another boat's progress in the race, provided that, if she is protested under rule 2 for doing so, the protest committee finds that there was a reasonable chance of her tactics benefiting either her final ranking in the event. However, she breaks rule 2, and possibly rule 69.1(a), if while using those tactics she intentionally breaks a rule.

Facts for Question 1

In a fleet race for one-design boats, Boat A uses tactics that clearly interfere with and hinder Boat B's progress in the race. While using those tactics, A does not break any rule, except possibly rule 2 or rule 69.1(a). B protests A under rule 2.

Question 1

In which of the following circumstances would A's tactics be considered unsportsmanlike and a breach of rule 2 or of rule 69.1(a)?

(a) The protest committee finds that there was a reasonable chance that A's tactics would benefit her final ranking in the event.

(b) The protest committee finds that there was a reasonable chance that A's tactics would increase her chances of gaining selection for another event, but would not benefit her final ranking in the event.

(c) The protest committee finds that there was a reasonable chance that A's tactics would increase her chances of gaining selection to her national team, but wouldnot benefit her final ranking in the event..

(d) The protest committee finds that A and a third boat, Boat C, had agreed that they would both adopt tactics that benefited C and that there was a reasonable chance that A's tactics would

Regel 2 Faires Segeln
Regel 41 Hilfe von außen
Regel 69.1(a) Fehlverhalten: Verpflichtung kein Fehlverhalten zu begehen; Lösungsansätze

In einer Flotten-Wettfahrt für Einheitsklassen-Boote oder für Boote, die nach einer Handicap-Formel segeln darf ein Boot Taktiken verwenden, die eindeutig ein anderes Boot in der Wettfahrt stören und das Vorankommen des Bootes in der Wettfahrt behindern, vorausgesetzt dass das Protestkomitee bei einem aus diesem Grund eingereichten Protest nach Regel 2 feststellt, dass darin eine reelle Chance bestand durch diese Taktik ihr Ergebnis in der Gesamtwertung der Veranstaltung. Wenn es dabei aber absichtlich gegen eine andere Regel verstößt um die Wahrscheinlichkeit für den Erfolg dieser Taktik zu erhöhen, verstößt es gegen Regel 2 und möglicherweise gegen Regel 69.1(a).

Sachverhalte für Fragen 1

In einer Flotten-Wettfahrt einer Einheitsklasse benutzt Boot A eindeutig eine Taktik, die Boot B stört und deren Vorankommen in der Wettfahrt behindert. Während sie diese Taktik anwendet, verstößt A gegen keine Regel mit Ausnahme von möglicherweise Regel 2 oder 69.1(a). B protestiert gegen A wegen Verstoßes gegen Regel 2.

Frage 1

Unter welchen der folgenden Umstände würde man eine solche Taktik als unsportlich ansehen und als Verstoß gegen Regel 2 oder Regel 69.1(a)?

(a) Das Protestkomitee stellt fest, dass eine vernünftige Chance bestand, dass A´s Taktik deren Gesamtergebnis in der Veranstaltung verbessert.

(b) Das Protestkomitee stellt fest, dass eine vernünftige Chance bestand, dass A´s Taktik die Aussicht für die Qualifikation für ein andere Veranstaltung erhöht, aber nicht der Endplatzierung in der Veranstaltung verbessere.

(c) Das Protestkomitee stellt fest, dass eine vernünftige Chance bestand, dass A´s Taktik die Aussicht für die Qualifikation in ihr nationales Team erhöht, aber nicht die Endplatzierung in der Veranstaltung verbessere.

(d) Das Protestkomitee stellt fest, dass A und ein drittes Boot C eine Übereinkunft getroffen haben, dass beide eine Taktik anwenden, die C begünstigt und dass eine vernünftige Chance bestand, dass A´s Taktik

benefit C's final ranking in the event.

(e) The protest committee finds that A was attempting to worsen B's race or series score for reasons unconnected with sport.

Answer 1

In circumstances (a) A would be in compliance with recognized principles of sportsmanship and fair play.
In circumstances (b) and (c), A would break rule 2, and possibly rule 69.1(a).
In circumstance (d), both A and C would break rule 2, and possibly rule 69.1(a). In addition, by receiving help prohibited by rule 41 from A, C would also break rule 41.
In circumstance (e), A would break rule 2, and possibly rule 69.1(a) because, with no good sporting reason, her actions would clearly break recognized principles of sportsmanship and fair play.

Question 2

Would Answer 1 be different if the boats had been racing under a handicap or rating system and if A had been faster or more manoeuvrable than B?

Answer 2

No.

Question 3

Would Answer 1 be different if, while using tactics that clearly interfered with and hindered B's progress in the race, A had intentionally broken a rule?

Answer 3

Yes. Whenever a boat intentionally breaks a rule, she also breaks rule 2, and possibly rule 69.1(a).
USA 1991/282, revised by World Sailing 2009, 2013 and 2018

C´s Gesamtergebnis in der Veranstaltung verbessert.

(e) Das Protestkomitee stellt fest, dass A versucht die Wertung von B in der Wettfahrt oder Wettfahrtserie aus anderen Gründen verschlechtern will, die nicht mit dem Sport zu tun haben.

Antwort 1

Unter den Umständen (a) wäre A in Übereinstimmung mit den Prinzipien sportlichen und fairen Verhaltens.
Unter den Umständen (b) und (c) verstößt A gegen Regel 2 und möglicherweise gegen Regel 69.1(a).
Unter den Umständen (d) verstoßen beide, A und C, gegen Regel 2 und möglicherweise gegen Regel 69.1(a). Zusätzlich verstößt C gegen Regel 41, da es durch A unerlaubte Hilfe erhält.
Unter den Umständen (e) verstößt A gegen Regel 2 und möglicherweise Regel 69.1(a), da nicht mit dem Sport in Zusammenhang stehende Gründe eindeutig die Prinzipien von sportlichem und fairem Verhalten verletzen.

Frage 2

Wäre die Antwort auf Frage 1 anders, wenn die Boote unter einem Handicap-System segeln und A schneller oder besser manövrierfähig wie B ist?

Antwort 2

Nein.

Frage 3

Wäre Antwort 1 anders, wenn bei der Verwendung der Taktik, B zu stören und deren Vorankommen zu behindern, A absichtlich eine Regel verletzt hat?

Antwort 3

Ja. Immer wenn ein Boot absichtlich gegen eine Regel verstößt, verstößt es auch gegen Regel 2 und möglicherweise gegen Regel 69.1(a).
USA 1991/282 überarbeitet durch World Sailing 2009, 2013, und 2018

CASE 79

Rule 29.1, Recalls: Individual Recall

When a boat has no reason to know that she crossed the starting line early and the race committee fails to promptly signal 'Individual recall' and scores her OCS, this is an error that significantly worsens the boat's score through no fault of her own, and therefore entitles her to redress.

Facts

At the start of a race for one-design boats, ten boats near the middle of the starting line were slightly across the line at their starting signal. The race committee signalled 'Individual recall' by displaying flag X with one gun. However, these signals were made approximately 40 seconds after the starting signal. None of the boats returned to start, and several of them lodged requests for redress upon learning after the race that they had been scored OCS.

Question 1

In rule 29.1, what does 'promptly display' mean?

Answer 1

No specific amount of time will apply in all circumstances, but in this rule it means a very short time. A race committee should signal 'Individual recall' within a very few seconds of the starting signal. Forty seconds is well beyond the limits of acceptability.

Question 2

Is it reasonable for a boat to request redress because of a less-than-prompt individual recall signal, even when she did not return to start?

Answer 2

Yes.

Question 3

Why should a boat be given redress because of the committee's failure to signal promptly, when the rules say that failure to notify a boat that she is on the course side of the starting line at her starting signal does not relieve her of her obligation to start correctly?

Answer 3

The rules do not say this. Rule 29.1 requires the committee to signal all boats when part of the hull of one or more of them is on the

Regel 29.1 Einzelrückruf

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

Sachverhalte

Beim Start einer Einheitsklasse sind zehn Boote in der Mitte der Linie beim Startsignal knapp über der Linie. Das Wettfahrtkomitee 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. Das Wettfahrtkomitee 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 des Wettfahrtkomitees, unverzüglich das Rückrufsignal zu geben, Wiedergutmachung gewährt werden, obwohl 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 verlangt vom Wettfahrtkomitee unverzüglich für alle Boote das Signal zu geben, dass bei einem oder

course side of the starting line at the starting signal. Rule 28.1 and, if it applies, rule 30.1 obligate each boat to return to the pre-start side of the line and then start, but this assumes that the signals, both visual and sound, have been made. When a signal is not made or, as in this case, when the signal is much too late, it places a boat that does not realize that she was slightly over the line at the starting signal at a significant disadvantage because she can not use the information the signal provides, in combination with her observations of her position relative to other boats at the time the signal is made, to decide whether or not to return to the pre-start side of the line.

Question 4

How can a boat that fails to start properly be entitled to redress when rule 62.1 requires that her score be made significantly worse 'through no fault of her own'?

Answer 4

A boat that has no reason to believe that she was on the course side of the line at her starting signal has the right to assume that she started correctly unless properly signalled to the contrary. As Answer 3 indicates, a boat can be significantly disadvantaged by a delay by the race committee in making the recall signal. That error is entirely the race committee's fault, and not that of the disadvantaged boat. (See Case 31 for a discussion of appropriate redress in a similar situation.)

USA 1992/285

Deleted

Reason for deleting Case 80: Under new rule A5, if the race committee observes a boat make an error in sailing the course, it may now score her NSC without a hearing. That new rule makes the case unnecessary.

mehreren Booten beim Startsignal der Rumpf auf der Bahnseite der Linie war. 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 62.1 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 das Wettfahrtkomitee das Rückrufsignal zu spät gibt. Dieser Fehler ist ein eindeutiger Fehler des Wettfahrtkomitees und nicht der des benachteiligten Bootes. (Case 31 diskutiert in einem ähnlichen Fall, was als Wiedergutmachung angemessen ist.)

USSA 1992/285

CASE 80

Gelöscht

CASE 81

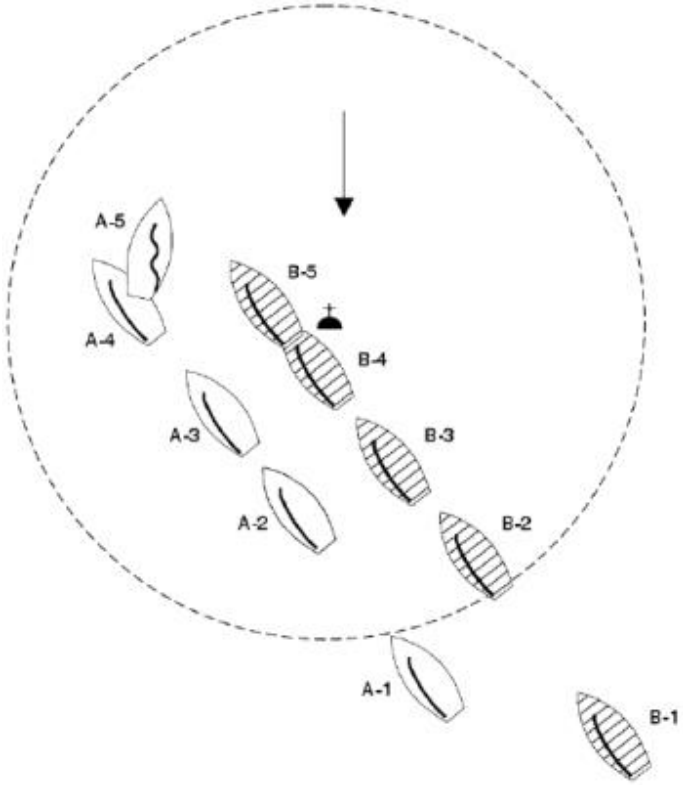
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 15, Acquiring Right of Way
Rule 18.1(b), Mark-Room: When Rule 18 applies
Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room
Rule 18.2(d), Mark-Room: Giving Mark-Room

When a boat entitled to mark-room under rule 18.2(b) passes head to wind, rule 18.2(b) ceases to apply and she must comply with the applicable rule of Section A.

Facts

Two boats, A and B, close-hauled on starboard tack, approached a mark to be left to starboard. A entered the zone clear ahead and on a track to leeward of B, and tacked onto a close-hauled port-tack course in order to round the mark. B, still on starboard tack, made contact with A, then on port tack, causing no damage or injury. Both boats protested.

Citing rule 18.1(b), the protest committee decided that rule 18 did not apply because just prior to the contact both boats were on opposite tacks and B had to tack to pass the mark on her proper course. Having decided that rule 18 did not apply, the protest committee disqualified A under rule 10. A appealed.



Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 15 Wegerecht erlangen
Regel 18.1(b) Bahnmarken-Raum; Geltungsbereich von Regel 18
Regel 18.2(b) Bahnmarken-Raum; Bahnmarken-Raum geben
Regel 18.2 (d) 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.

Sachverhalte

Zwei Boote A und B fuhren Am-Wind auf Steuerbordschlag auf eine steuerbord zu rundende Bahnmarke zu. A erreichte die Zone klar voraus und etwas in Lee von B und wendete auf Backbordschlaf auf einen Am-Wind-Kurs, um die Bahnmarke zu runden. B war immer noch auf Steuerbordschlag und berührte A, das bereits auf Backbordschlag war, ohne dass es Schaden gab. Beide Boote protestierten. Das Protestkomitee entschied, dass wegen 18.1(b) Regel 18 nicht gilt, da kurz vor der Kollision beide Booten auf entgegen gesetztem Schlag waren 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.

Decision

B was clear astern of A from position 1 to position 4. While B was clear astern, rule 12 required her to keep clear of A. Also, from the time A reached the zone until she passed head to wind, rule 18.2(b)'s second sentence applied, requiring B to give A mark-room. B fulfilled both these obligations. Shortly before position 5, when A passed head to wind, B's obligation to give A mark-room ended (see rule 18.2(d) or rule 18.1(b)).

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(d) oder Regel 18.1(b)). Zu

At that time B acquired right of way and A became obligated to keep clear of B, first by rule 13 and later, after A was on a close-hauled course, by rule 10. Rule 15 did not apply because B acquired right of way as a result of A's tack.
It is not clear from the facts whether B needed to act to avoid A before or after A assumed a close-hauled course on port tack. However, it is clear that B needed to act to avoid A while B held right of way. Therefore, A is disqualified, under either rule 13 or rule 10. Because it was possible for A to have avoided the contact, she also broke rule 14. Rule 14 applied to B, but the facts do not enable a determination of whether it was reasonably possible for B, acting after it became clear that A was not keeping clear, to have avoided the contact. However, it is not necessary to make that determination because B had right of way and the contact did not cause damage or injury. Therefore, if B had been found to have broken rule 14, she would have been exonerated under rule 43.1(c).
A's appeal is dismissed. She remains disqualified, and B is not to be penalized.
USA 1993/290

diesem Zeitpunkt wurde B Wegerechtboot und A musste sich nach Regel 13 und später, nachdem A auf einen Am-Wind-Kurs 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 Am-Wind-Kurs abgefallen war oder erst danach. Es ist aber klar, dass B ausweichen musste um nicht mit B zusammenzustoßen. 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 wäre B, falls es Regel 14 verletzt hätte nach Regel 43.1(c) entlastet. A´s Berufung wird abgewiesen, es bleibt disqualifiziert und B wird nicht bestraft.
USA 1993/290

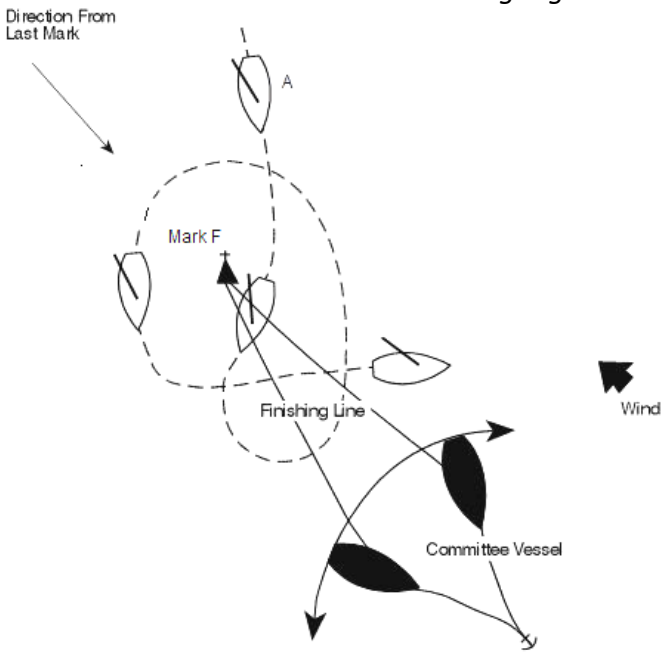
CASE 82

Definitions, Finish
Rule 62.1(a), Redress

When a finishing line is laid so nearly in line with the last leg that it cannot be determined which is the correct way to cross it in order to finish according to the definition, a boat may cross the line in either direction and her finish is to be recorded accordingly.

Facts

At the finish of a race boat A crossed the finishing line from the side of the line that she believed was the course side, leaving mark F to starboard. She recorded the time she crossed the line. The race officer did not record her as having finished and did not make a sound signal. Hearing no sound signal, A sailed the track shown in the diagram and finally crossed the line leaving mark F to port, at which time the race officer recorded her as having finished and made a sound signal. A requested redress, asking that the time she recorded at her first crossing be used as her finishing time.



The protest committee found as a fact that the committee boat was swinging back and forth across a line parallel to the last leg, but believed that the race officer was watching closely to determine the correct direction for each boat to cross the line. Redress under rule 62.1(a) was denied and A appealed.

Decision

A's appeal is upheld. Positioning the finishing line marks so that boats cannot easily determine in which direction they should cross the finishing line is an improper action on the part of the race committee. When a boat cannot reasonably ascertain in which direction she should

Definition Zieldurchgang
Regel 62.1(a) Wiedergutmachung

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.

Sachverhalte

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 Protestkomitee stellte fest, dass das Boot des Wettfahrtkomitees hin und her schwoite, 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 unsachgemäße Handlung von Seiten des

cross the finishing line so as to conform to the definition Finish, she is entitled to finish in either direction. A is therefore entitled to redress under rule 62.1(a). She is to be given her finishing place calculated from the time she herself recorded when she crossed the line for the first time.
(Note that no racing rule requires the race committee to make a sound signal when a boat finishes. Such a signal is a courtesy to reassure a boat that her finish has been recorded.)
GBR 1992/1

Wettfahrtkomitees. 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.
(Beachte, dass keine Regel vom Wettfahrtkomitee verlangt, ein Schallsignal bei dessen Zieldurchgang zu geben. Ein solches Signal ist eine Gefälligkeit um dem Boot zu versichern, dass sein Zieldurchgang aufgenommen wurde.
GBR 1992/1

CASE 83

Rule 49.2, Crew Position; Lifelines

Repeated sail trimming with a competitor's torso outside the lifelines is not permitted.

Facts

In a race for 24-foot sloops whose class rules require lifelines the wind is about 15 knots with gusts lasting about three seconds; a choppy sea is striking the boats on the beam. A's spinnaker trimmer is standing on the windward side of the deck holding the sheet, which he is barely able to pull in. His posture changes to compensate for changes in the boat's trim and the load on the sheet. During some of the gusts he is seen to be leaning back with part of his torso outboard of the lifelines.

Questions

1. Is it correct to equate the words 'position any part' in rule 49.2 with a stationary position?
2. Is leaning against the load on a sheet 'to perform a necessary task', for example trimming the sheet?
3. Is the duration of a gust 'brief' in these circumstances?

Answers

It is clear from diagram 6 of Case 36 that the position adopted by A's crew member is capable of breaking rule 49.2. To 'position the torso' does not mean that the torso is stationary; it implies a deliberate act with some duration.

The phrase 'to perform a necessary task' contained within rule 49.2 means that the torso may be positioned outside the lifelines only to perform a task that could not reasonably be carried out from within the lifelines. The use of 'briefly' in the rule makes it clear that the torso must be moved inboard as soon as the task is completed.

The rule is clearly aimed at permitting an otherwise illegal action. Permission does not extend to normal sail trimming even when this would be more effectively achieved by positioning the torso outside the lifelines. Rule 49.2 is for the safety of the crew, and it is unavoidable that it inhibits the gains that might be obtained from optimizing weight distribution of the crew. The actions of A's crew

Regel 49.2 Position der Besatzung

Wiederholtes Segeltrimmen, bei dem der Körper außerhalb der 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 Raumgang. 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,

member in leaning outboard of the lifelines break rule 49.2.
GBR 1992/10

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.
GBR 1992/10

CASE 84

Deleted - Gelöscht

CASE 85

Definitions, Rule
Rule 61.1, Protest Requirements: Informing the Protestee
Rule 86.1(c), Changes to the Racing Rules

If a racing rule is not one of the rules listed in rule 86.1(c), class rules are not permitted to change it. If a class rule attempts to change such a rule, that class rule is not valid and does not apply.

Facts

Boats in the XYZ Class have hulls 8 m long. Rule 5 in the XYZ Class Rules states:

The requirement in racing rule 61.1 to display a red flag shall not apply to the XYZ Class unless specifically required in writing in the sailing instructions of a race or series of races.

In a race for XYZ Class boats, boat A protested boats B and C and noted on her protest form that she did not display a red flag because it was not required by her class rules. The protest committee, relying on class rule 5, decided the protest was valid and B objected to that decision on the grounds that class rule 5 was not valid. Despite B's objection, the protest committee proceeded with the hearing and disqualified B and C. B appealed.

Decision

B's appeal is upheld. Paragraph (d) of the definition Rule makes it clear that class rules apply to a race. Class rules may change racing rules, but only the rules listed in rule 86.1(c) and, with the approval of the ISAF, a rule in Appendix G (see rule G5). Rule 61 is not one of those rules, and therefore class rule 5, which attempts to change rule 61.1, is not valid and cannot apply. The sailing instructions might have changed rule 61.1 as permitted in rule 86.1(b), but did not do so. Therefore, A's protest was invalid and should have been refused. Accordingly, the protest committee's decisions are reversed, and the two boats are reinstated in their finishing places.

USA 1994/299

Definition Regel
Regel 61.1 Protesterfordernisse; Benachrichtigung des Protestgegners
Regel 86.1(c) Regeländerungen

Klassenregeln 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.

Sachverhalte

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 Klassenregeln nicht erforderlich ist. Das Protestkomitee verließ sich auf Klassenregel 5, erklärte den Protest für gültig, B erwiderte darauf, dass Klassenregel 5 nicht zulässig ist. Entgegen der Erwiderung von B führte das Protestkomitee 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 Klassenregeln 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 Klassenregel 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 Protestkomitees rückgängig gemacht und beide Boote in ihre Zieldurchgangsplätze wieder eingesetzt.

USA 1994/299

CASE 86

Deleted - Gelöscht

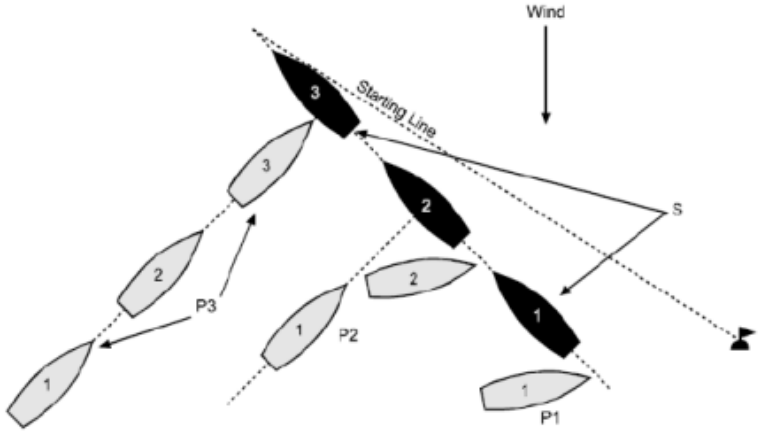
CASE 87

Definitions, Keep Clear
Rule 10, On Opposite Tacks
Rule 14(a), Avoiding Contact

A right-of-way boat need not act to avoid contact until it is clear that the other boat is not keeping clear.

Facts

The angle of the starting line made it only just possible for a close-hauled boat on starboard tack to cross the line, and most boats approached on port tack. However, S approached on starboard tack from the right-hand end, continually hailing 'Starboard' to port-tack boats as they approached.



P1 and P2 bore off below S. P3, however, made no attempt to avoid S and struck her amidships at right angles, causing considerable damage. The protest committee disqualified both boats, P3 under rule 10 and S under rule 14. S appealed.

Decision

Rule 10 required P3 to keep clear of S. Rule 14 required each boat to avoid contact with the other boat if reasonably possible. In P3's case, rule 14's requirement to avoid contact with S was consistent with the broader requirement of rule 10 that she allow S to 'sail her course with no need to take avoiding action' (see the definition Keep Clear). P3 broke both rule 10 and rule 14.

In S's case, while rule 10 required P3 to keep clear of her, at the same time S was required by rule 14 to avoid contact if it was 'reasonably possible' to do so. However, rule 14 allowed S to sail her course in the expectation that P3 would keep clear as required, until such time as it became clear that P3 would not do so. In this case, the diagram shows that P3 could readily have borne off and avoided S from a position very close to S. For that reason, the time between the moment it became clear that P3 would not keep clear and the time of the collision was a

Definition Freihalten
Regel 10 Auf entgegengesetztem Schlag
Regel 14(a) Berührung vermeiden

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

Sachverhalte:

Die Startlinie lag unter einem Winkel, dass sie auf Steuerbordschlag gerade noch Am-Wind überquert werden konnte. Die meisten Boote näherten sich der Linie auf Backbordschlag. Nur S näherte sich von der äußeren Begrenzungsmarke kommend der Linie auf Steuerbordschlag und rief ständig "Steuerbordschlag" zu den auf Kollisionskurs kommenden auf Backbordschlag segelnden Booten.

P1 und P2 fielen hinter S ab. P3 machte keinen Versuch, S auszuweichen, und traf S rechtwinklig mittschiffs, wobei erheblicher Schaden entstand. Das Protestkomitee disqualifizierte beide, P3 wegen Verstoßes gegen Regel 10 und S wegen Verstoßes gegen Regel 14. S ging in die Berufung.

Entscheidung

Regel 10 verpflichtet P3, sich von S freizuhalten. Regel 14 verpflichtet jedes Boot, eine Berührung mit dem anderen Boot zu vermeiden, wenn dies vernünftigerweise möglich ist. Im Falle von P3 war die Verpflichtung von Regel 14, Kontakt mit S zu vermeiden, in Einklang mit der weitergehenden Forderung von Regel 10, S seinen Kurs segeln zu lassen ohne 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 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

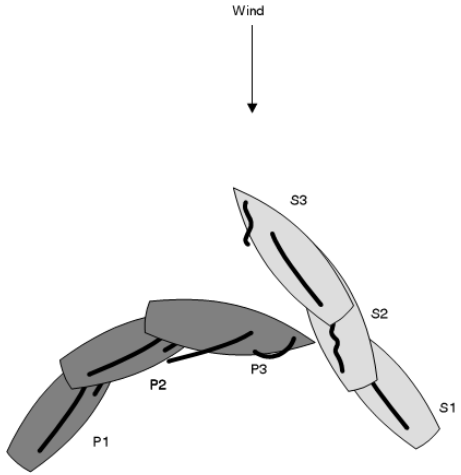
very brief interval, so brief that it was impossible for S to avoid contact. Therefore, S did not break rule 14. S's appeal is upheld, and she is to be reinstated.
CAN 1994/105

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.
CAN 1994/105

CASE 88

Definitions, Keep Clear
Rule 10, On Opposite Tacks
Rule 14, Avoiding Contact
A boat may avoid contact and yet fail to keep clear.

Facts
S and P, two keelboats about 24 feet (7 m) in length, approached each other on a windward leg, sailing at approximately the same speed in 12 to 15 knots of wind and 'minimal' sea conditions. S was slightly ahead. When approximately three hull lengths away, S hailed 'Starboard' and did so again at two hull lengths, but P did not respond or change course. At position 1 in the diagram both boats changed course at the same moment. S, fearing a collision, luffed sharply intending to tack and thereby minimize damage or injury, and P bore away sharply.



As soon as she saw P bear away, S immediately bore away also. P, with her tiller turned as far to port as it would go, passed astern of S within two feet (0.6 m) of her. There was no contact. S protested under rule 10.
The protest committee decided that P did not break rule 10. It then considered whether S had broken rule 16.1 or 16.2 by luffing and then immediately bearing away. It concluded that she had not, after finding that her course changes did not affect P, which was already making a severe course change that would have been necessary even in the absence of S's actions. S's protest was dismissed, and she appealed.

Decision
S's appeal is upheld. P is disqualified for breaking rule 10.
Rule 10 required P to 'keep clear' of S. 'Keep clear' means something more than 'avoid contact'; otherwise the rule would contain those or similar words. Therefore, the fact that the boats did not collide does not necessarily establish that P kept clear. The definition Keep Clear

Definition Freihalten
Regel 10 Auf entgegengesetztem Schlag
Regel 14 Berührung vermeiden
Ein Boot kann eine Berührung vermieden aber sich trotzdem nicht freigehalten haben.

Sachverhalte
Zwei 24-Fuß (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 "Steuerbordschlag" 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 Protestkomitee entschied, dass P nicht Regel 10 verletzt hat. Dann untersuchte es, ob S durch Luven 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

in combination with the facts determines whether or not P complied with the rule. In this case, the key question raised by the definition is whether S was able to sail her course ‘with no need to take avoiding action’.

The following considerations lead to the conclusions that P failed to keep clear of S and therefore broke rule 10:

(1) the courses of the boats when the incident began. They were on collision courses, which meant that at least one of them would have to change course.

(2) the distance between the boats at the moment both boats changed their courses. After position 1, if neither boat had changed course, P’s bow would have struck the leeward side of S after the boats had sailed approximately two-thirds of a hull length.

(3) the estimated time remaining before contact. When both boats changed course there was very little time remaining before a collision would have occurred. For example, at a speed of five knots one of these boats would travel two-thirds of her length in 1.9 seconds. At six knots it would be 1.5 seconds.

(4) the extent of the course change needed by each boat to avoid a collision. This increased as the boats came closer. At the time P changed course, the change required was such that ‘with her tiller turned as far to port as it would go’ she passed S’s stern ‘within two feet’ (0.6 m). At the same moment, the course change S would have needed to avoid P if P did not change course was approximately 90 degrees because S would have had to tack.

(5) the time required by either boat to make the necessary course change. This factor was itself determined by several others: the boat’s weight and speed, her underwater hull shape, the size of her rudder, the sail handling required, and wind and sea conditions.

When the boats reached position 1 in the diagram, P was not keeping clear. A collision was imminent, and almost unavoidable, as shown by the fact that with helm hard over P passed less than two feet (0.6 m)

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

from S's stern. At that diagram position, S had no assurance that P had heard her hails, or was preparing to change course, or even that P was aware of the presence of S. Also, P had sailed beyond the point at which she should have borne off, either to minimize the time and distance to reach the windward mark or to sail a course chosen for tactical reasons. For all these reasons, S was clearly unable to sail her course 'with no need to take avoiding action' and so P broke rule 10. S was fully justified in expecting a collision and in concluding that only her action would prevent it.

There is no need to address the question of whether or not S broke rule 16.1 or 16.2 because, by the time S changed course, P had already broken rule 10, and S, acting as required by rule 14, changed course to avoid a collision. Even if the facts had indicated that S had broken rule 16.1 or 16.2, she would have been exonerated by rule 43.1(a).

See also Case 50.

USA 1996/305

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 43.1(a) entlastet.

Siehe auch Case 50-

USA 1996/305

CASE 89

Rule 50.1(a), Competitor Clothing and Equipment

A competitor may not wear or otherwise attach to his person a beverage container.

Question

Does rule 50.1(a) permit a competitor to wear or otherwise attach to his person a beverage container while racing?

Answer

No. Except on a windsurfer or a kiteboard, there is no necessity for such a practice, and therefore its primary purpose must be considered to be to increase the competitor's weight. (Note that rules B4 and F4 modify rule 50.1(a) for windsurfing competition and kiteboard racing.)

World Sailing 1997

Regel 50.1 Kleidung und Ausrüstung der Teilnehmer

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

Frage

Erlaubt Regel 50.1(a) einem Teilnehmer in der Wettfahrt, einen Trinkbehälter zu tragen oder anderweitig an seiner Person zu befestigen?

Antwort

Nein. Außer auf einem Segelsurfbrett gibt es keine Notwendigkeit für eine solche Praxis, und deshalb wird angenommen, dass der primäre Zweck darin besteht, das Gewicht des Teilnehmers zu erhöhen. (Beachte, dass Regel B4 und F4 die Regel 50.1(a) für Segelsurf- und Kiteboard-Wettfahrten ändert).

World Sailing 1997/1

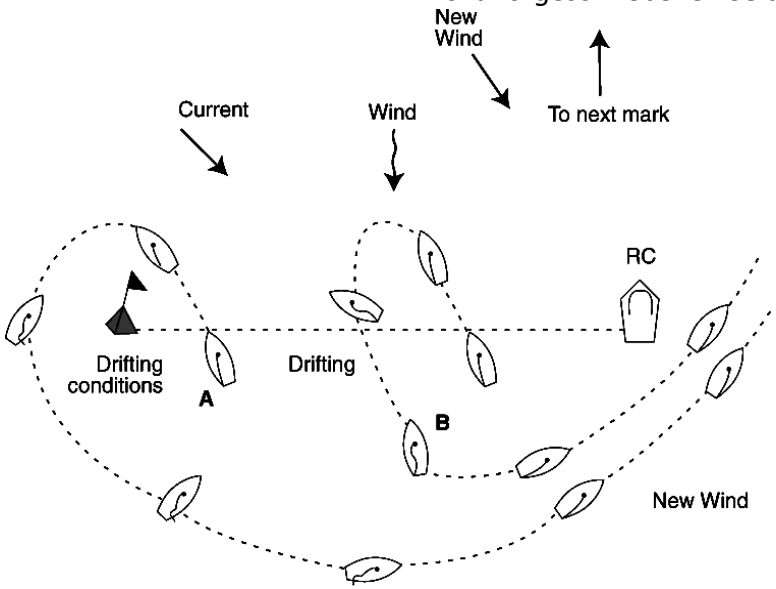
CASE 90

Definitions, Sail the Course
Rule 28.1, Sailing the Race

When a boat's string passes a mark on the required side, she does not break rule 28.1 if her string, when drawn taut, also passes that mark on the non-required side.

Facts

The first leg of a race on the Panama River was to windward, in a weak and fluky wind and against a strong current. Boats A and B started correctly, but the wind died and they drifted backwards. A passed outside the port end of the line, and B crossed back over the line. Later, the wind returned but from a new direction, and both boats passed to starboard of the race committee boat at the starboard end of the line and continued up the leg.



A protested B for breaking the 'string rule' (see definition sail the course and rule 28.1) but the protest committee decided that the protest was invalid. However, it sent a request for interpretation of the definition sail the course and rule 28.1 to the national authority under rule 70.4.

Question

Did boats A and B comply with rule 28.1?

Answer

Boat A complied with rule 28.1. After starting, she left each starting mark on its required side. Then she sailed around the entire starting line as shown. Even so, the string representing her track, when drawn taut, leaves each starting mark on the required side as it crosses the starting line. Rule 28.1 does not prohibit extra turns around a mark, provided that the string when drawn taut lies on the

Definition Absegeln der Bahn
Regel 28.1 Segeln der Wettfahrt

Wenn die Schnur, die die Spur eines Bootes markiert, 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.

Sachverhalte

Der erste Schenkel einer Wettfahrt auf dem Panama Fluss war eine Kreuzstrecke bei leichtem und ungleichmäßigem Wind und gegen einen kräftigen Strom. Die Boote A und B starteten korrekt auf Steuerbordschlag aber der Wind schlief ein und sie trieben zurück. A passierte außerhalb der Backbord-Begrenzung und B überquerte die Linie. Später kehrte der Wind aus einer anderen Richtung zurück und beide Boote passierten steuerbord das an der Steuerbordseite der Startlinie liegende Schiff des Wettfahrtkomitees und fuhren fort den Schenkel zu segeln.

A protestierte gegen B wegen Verletzung der Schnurprobe (Siehe Definition Absegeln der Bahn und Regel 28.1), aber das Protestkomitee wies den Protest zurück, machte aber einer Anfrage auf Regelinterpretation der Definition Absegeln der Bahn und Regel 28.1 nach Regel 70.4 an den nationalen Verband.

Frage

Haben die Boote A und B die Bedingungen von Regel 28.1 erfüllt?

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 die Spur des Bootes 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

required side of each mark. For example, if a boat touches a rounding mark while leaving it on her starboard side as required by the sailing instructions, and then makes a clockwise penalty turn around it, she complies with rule 28.1. Another example, as boat A illustrates in this case, is when a boat's string passes the two starting-line marks on the required side, she does not break rule 28.1 when her string also passes one of those marks (in this case the race committee boat) on the non-required side.
Boat B broke rule 28.1. After starting, she left the port-end mark to port and the starboard-end mark to starboard, as required. However, she later drifted back across the starting line and then left the starboard-end mark to port. When the string representing her track is drawn taught it will not pass through the starting line and therefore will not leave the starboard-end mark on the required side.
See Case 106 for a discussion of a similar incident at a finishing line.
ARG 1996/3

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 Boot des Wettfahrtkomitees) 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 seine Spur markiert, 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.
ARG 1196/3

CASE 91

Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap
Definitions, Keep Clear
Rule 12, On the Same Tack, Not Overlapped
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 43.1(c) Exoneration

A boat required to keep clear must keep clear of another boat's equipment out of its normal position when the equipment has been out of its normal position long enough for the equipment to have been seen and avoided.

Summary of the Facts

Boats A and B were reaching on port tack and approaching a leeward mark to be left to port. B was clear astern of A. A's spinnaker had been flying out of control from the top of her mast for the entire leg. Both boats tacked around the mark. After both had tacked, B sailed a short distance close-hauled. She then bore away, and her rigging made contact with A's spinnaker, which was still flying from the top of A's mast. The contact did not result in damage.

A protested. The protest committee disqualified B for breaking rule 12 when her rigging made contact with A's spinnaker. B appealed.

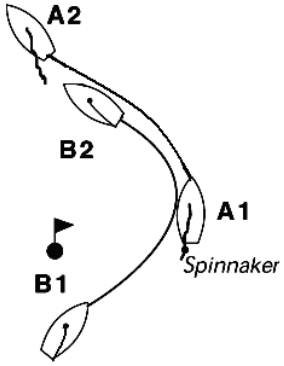
Decision

The contact was caused by B bearing away. At the time of contact, A's spinnaker was not in its normal position, and B's bow was astern of A's hull and all of her equipment that was in normal position. Therefore, there was no overlap (see the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap), and rule 12 applied. It required B to keep clear of A's hull, equipment and crew, including her spinnaker.

B broke rule 12 by failing to keep clear, because by sailing towards A's spinnaker she created a need for A to take avoiding action (see the definition Keep Clear). B's crew had been able to see A's spinnaker streaming from the top of her mast for quite some time before the contact, so B's failure to keep clear could not be blamed on the fact that A's spinnaker was not in its normal position.

Definition Klar achteraus, klar voraus, überlappen
Definition Freihalten
Regel 12 Auf gleichem Schlag ohne Überlappung
Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 43.1(c) Entlastung

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.



Sachverhalte

Die Boote A und B segelten Raum auf Backbordschlag 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 Protestkomitee 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. Zum 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 zu segelte, 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

Case 77 addresses an incident that appears to be similar but is significantly different. There, B passed the mark close astern of A with no knowledge that A would lose control of her spinnaker. B could not have been expected to foresee that A's spinnaker would suddenly trail astern by 20 feet (6 m).
In this case, B also broke rule 14 by causing contact she could have avoided. However, A did not break that rule because, after it became clear that B was not keeping clear, it was not reasonably possible for her to avoid the contact. Even if it had been possible, as a right-of-way boat she would have been exonerated under rule 43.1(c).
B was properly disqualified for breaking rule 12. She also broke rule 14. Her appeal is dismissed.
USA 1987/271

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, wäre es als Wegerechtboot nach Regel 43.1(c) entlastet. B wurde zu Recht wegen Verstoßes gegen 12 disqualifiziert. Es verletzte auch Regel 14. Seine Berufung wird abgewiesen.
USA 1987/271

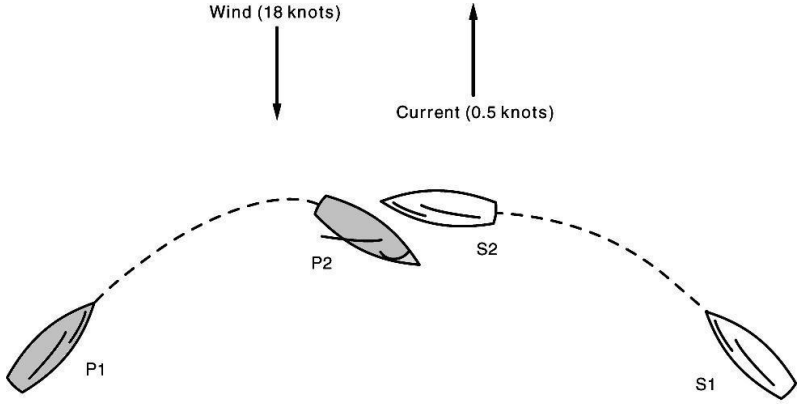
CASE 92

Rule 14, Avoiding Contact
Rule 16.1, Changing Course
Rule 16.2, Changing Course

When a right-of-way boat changes course, the keep-clear boat is required to act only in response to what the right-of-way boat is doing at the time, not what the right-of-way boat might do subsequently.

Facts

On a windward leg in winds of 18 knots, S and P approached each other on opposite tacks. P bore off to avoid S. S also bore off, and P continued bearing off in order to pass astern of S. S also continued to bear off, heeling further to leeward as a result. There was contact between the masts and rigging of the two boats and P's mast was broken.



The protest committee disqualified S for breaking rule 16 and she appealed.

Decision

S's appeal is dismissed. The protest committee's decision to disqualify her is upheld, under rules 14, 16.1 and 16.2.

Initially the boats were on collision courses. P bore away to keep clear of S as required by rule 10. The written facts and the diagram established that P would have kept clear of S by passing to leeward of her if S had not changed her course. However, S bore away, causing P to immediately bear away still further to be able to continue keeping clear. By changing course as she did, S broke rule 16.2.

S continued changing course, at an increasing rate of turn. At some time before the collision, nothing that P could have done in a seamanlike way would have made it possible for her to keep clear. Therefore, by continuing to change course S also broke rule 16.1.

In addition, S broke rule 14 and must be penalized under that rule because, as the right-of-way boat, she failed to avoid contact that caused damage when it was reasonably possible for her to have done so.

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.

Sachverhalte

Auf einem Kreuzschenkel näherten sich bei 18 Knoten Wind S und P einander auf entgegengesetztem Schlag. 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 Protestkomitee disqualifizierte S wegen Verstoßes gegen Regel 16, und S ging in die Berufung.

Entscheidung

Die Berufung wird abgewiesen. Die Entscheidung des Protestkomitees, 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 durch Regel 10 gefordert. Der Sachverhalt und das Diagramm weisen nach, dass sich P von S hätte freihalten können indem es in Lee von S passiert hätte, wenn S seinen Kurs nicht geändert hätte. S fiel jedoch 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 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 als es

S argued that P could have tacked or gybed, and claimed that this was P's obligation. This is a misunderstanding of the obligations of a keep-clear boat under rule 10 and other right-of-way rules. A keep-clear boat is required to act only in response to what a right-of-way boat is doing at the time, not what the right-of-way boat might do subsequently. Until she was unable to do so, P did as she was required, keeping clear by changing course in such a way that S, had she not continued to bear away towards P, would have had 'no need to take avoiding action' (see the definition Keep Clear).

In failing to keep clear, P broke rule 10, but that was a consequence of S's breaches of rules 16.1 and 16.2. Therefore P is exonerated by either rule 43.1(a) or rule 43.1(b). P was not able to avoid contact after it became clear that S was failing to give her room to keep clear; therefore P did not break rule 14.

USA 1997/75

vernünftigerweise möglich war, das zu tun. 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 Wegerechtregeln. Ein Boot, das sich freihalten muss, ist nur verpflichtet, auf das zu reagieren, was das Wegerechtboot im Moment tut, nicht darauf, was es anschließend tun könnte. Bis es nicht mehr dazu in der Lage war, hielt sich P, wie es verpflichtet war, durch Änderung seines Kurses frei, so dass S, wenn es nicht sein Abfallen hin zu P fortgesetzt hätte, 'keine Ausweichmaßnahmen hätte ergreifen müssen' (siehe die Definition von Freihalten).

Da es sich nicht freihielt, verstieß P gegen Regel 10, aber das war eine Folge des Verstoßes von S gegen Regel 16.1 und 16.2. Deshalb ist P nach entweder nach Regel 43.1(a) oder 43.1(b) entlastet. P war nicht in der Lage die Berührung ab dem Zeitpunkt zu vermeiden, als S versäumte ihm den Raum zum Freihalten zu geben. Deshalb verletzte P nicht Regel 14.

USA 1997/75

CASE 93

Definitions, Room
Rule 15, Acquiring Right of Way
Rule 16.1, Changing Course
Rule 18.3, Mark-Room: Tacking in the Zone
Rule 43.1(b), Exoneration

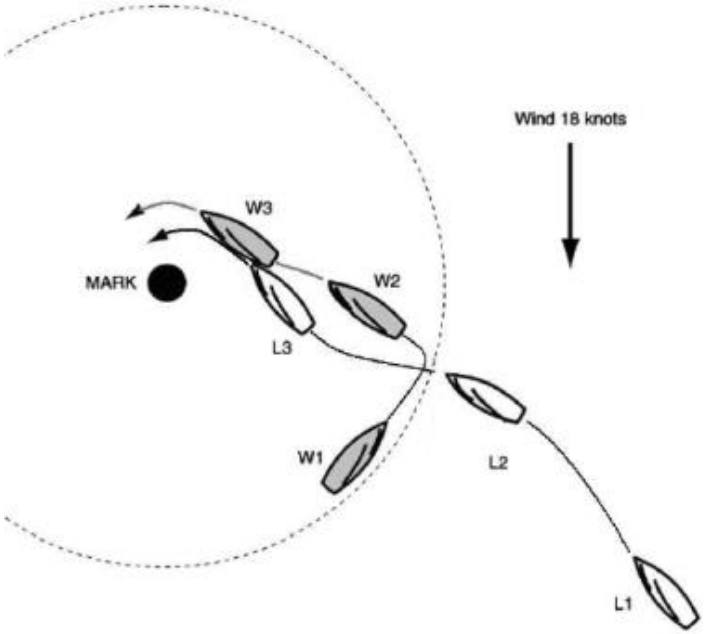
If a boat luffs immediately after she becomes overlapped to leeward of another boat and there is no seamanlike action that would enable the other boat to keep clear, the boat that luffed breaks rules 15 and 16.1. The other boat breaks rule 11, but is exonerated.

Definitionen Raum
Regel 15 Wegerecht erlangen
Regel 16.1 Kursänderung
Regel 18.3 Bahnmarken-Raum: Wenden in der Zone
Regel 43.1(b) Entlastung
Regel 64.1(a) Entscheidung: Strafen und Entlastung

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, ist aber dafür entlastet.

Facts

At position 1 W and L were on opposite tacks on a beat to windward to a windward mark that they were required to leave to port. After W passed head to wind within the zone and was on her new close-hauled course, L was directly astern of her. W's course was far enough above the layline to allow L to pass between W and the mark. In position 2, L had borne off from a point close astern of W and was about to overlap W to leeward. When the overlap began L immediately luffed and struck W's port side. The boats then continued around the mark without further incident. L protested W but L was disqualified for breaking rule 16.1. She appealed.



Sachverhalte

In Position 1 näherten sich L und W auf entgegengesetztem Schlag der backbord zu lassenden Luvbahnmarke. Nachdem W in der Zone durch den Wind ging und wieder auf seinem neuen Am-Wind-Kurs war, war L direkt hinter W. W´s Kurs war weit genug oberhalb der Anliegelinie 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, aber L wurde wegen Verstoßes gegen Regel 16.1 disqualifiziert und ging in die Revision.

Decision

Between positions 1 and 2, while in the zone, W passed head to wind. At that time, L was fetching the mark, so rule 18.3 began to apply. In her appeal L argued that W broke rule 18.3. That rule required W to give L mark-room. The facts indicate that W's course

Entscheidung

Zwischen Positionen 1 und 2 geht W innerhalb der Zone mit dem Bug durch den Wind. Zu diesem Zeitpunkt konnte L die Bahnmarke anliegen, so dass Regel 18.3 begann zu gelten. In ihrer Berufung argumentierte L, dass W gegen Regel 18.3 verstoßen hat. Diese Regel verlangt von L, dass es

was far enough above the layline to allow L room to sail to the mark and round it. Therefore, W did not break rule 18.3.
At position 2 W had right of way over L under rule 12. A short time later, between positions 2 and 3, the boats became overlapped at which time L acquired right of way under rule 11, and initially rule 15 required L to give W room to keep clear. At all times after the boats became overlapped, rule 16.1 applied. L's luff, which was made immediately after the overlap began, deprived W of room to keep clear. No seamanlike action was available to her to do so. L thus broke rules 15 and 16.1. L was not exonerated under rule 43.1(b) because, at the time she broke rules 15 and 16.1, she was not sailing within the mark-room to which she was entitled and which W gave her. That fact made rule 43.1(b) inapplicable.
When L luffed, W unavoidably broke rule 11, but she was exonerated under rule 43.1(b) because she was sailing within the room to which she was entitled under rules 15 and 16.1. L became overlapped from clear astern within two of her hull lengths of W, and so rule 17 prohibited L from sailing above her proper course. The protest committee did not find facts as to whether or not L sailed above her proper course after the overlap began. If she did, she broke rule 17. However, nothing is to be gained by seeking the facts needed to resolve this question because L would remain disqualified under rules 15 and 16.1. The protest committee did not discuss rule 14. W did not break rule 14, as it was not reasonably possible for her to avoid contact. L, however, did break rule 14; the fact that she caused the contact showed that it was possible for her to avoid it. She would have been subject to penalty for this breach if there had been damage or injury to either boat. No facts were found about damage or injury, but this issue need not be addressed since L would remain disqualified under rules 15 and 16.1.
For the above reasons L's appeal is denied.
USA 1998/76

Bahnmarken-Raum gibt. Die festgestellten Tatsachen zeigen, dass W´s Kurs weit genug oberhalb der Anliegelinie war, um es L zu ermöglichen zur Bahnmarke zu fahren und diese zu runden. Deshalb verstieß W nicht gegen Regel 18.3. 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 Freihalten 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 Freihalten. Sie konnte nichts in guter Seemannschaft tun um sich Freizuhalten. Deshalb verstieß L gegen die Regeln 15 und 16.1. L wird nicht nach Regel 43.1(b) entlastet, da es zu dem Zeitpunkt als es gegen die Regel 15 und 16.1 verstieß, nicht im Bereich des im zustehenden Bahnmarken-Raum segelte, der ihm von W gegeben wurde. Auf Grund dieser Tatsache ist Regel 43.1(b) nicht anwendbar. Als L luvte verstieß W unvermeidbar gegen Regel 11, ist aber dafür nach Regel 43.1(b) entlastet, da es innerhalb des Raums segelt, der ihm nach Regeln 15 und 16.1 zusteht. L wurde überlappendes Leeboot von klar achteraus innerhalb eines Abstands von 2 seiner Rumpflängen zu W. Deshalb verbot Regel 17 L über seinen richtigen Kurs zu luven. Das Protestkomitee stellte keine Tatsachen fest ob L höher als 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 Protestkomitee 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.
USA 1998/76

CASE 94
Deleted - Gelöscht

CASE 95

Definitions, Mark-Room
Definitions, Room
Rule 18.1(a), Mark-Room: When Rule 18 Applies
Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room
Rule 18.3, Mark-Room: Tacking in the Zone
Rule 43.1 (b), Exoneration

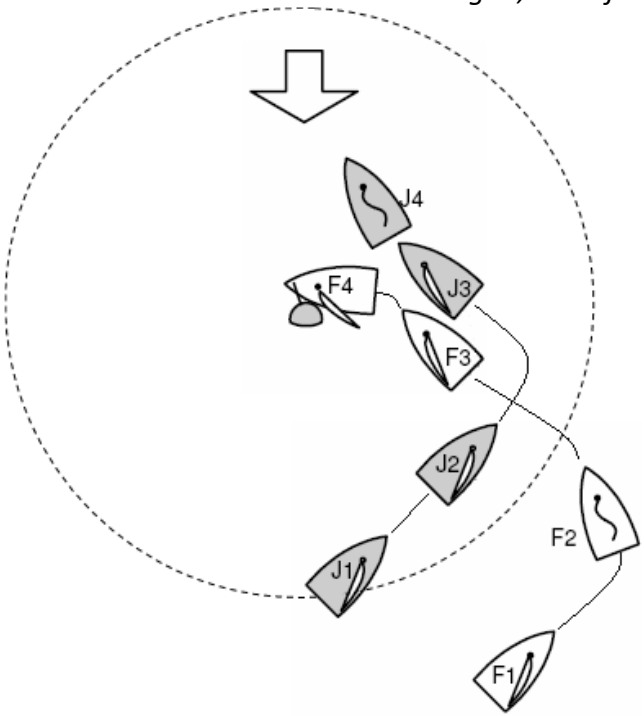
If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.

Definition Bahnmarken-Raum
Definition Raum
Regel 18.1(a) Bahnmarken-Raum: Gültigkeit der Regel
Regel 18.2(b) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben
Regel 18.3 Bahnmarken-Raum: Wenden in der Zone
Regel 43.1(b) Entlastung

Überlappen zwei Boote auf gleichem Schlag auf einem Kreuzkurs und Regel 18.2(b) gilt, so hört Regel 18 auf zu gelten, wenn eines der beiden Boote mit dem Bug durch den Wind geht. Wenn ein Boot einem anderen Boot Bahnmarken-Raum geben muss, schließt der zu gebende Raum auch den Raum ein, dass das andere Boot Regel 31 genügen kann. Wenn das Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum genötigt wird, die Bahnmarke zu berühren, während es innerhalb des ihm zustehenden Bahnmarken-Raums segelt, ist es für seinen Verstoß gegen 31 zu entlasten.

Facts

Approaching the windward mark, *Jagga* and *Freebird* were overlapped on port tack, *Freebird* being between one and two boat-lengths to leeward. *Freebird* tacked. *Jagga* then tacked into a position to windward of *Freebird*. *Jagga* luffed so that her swinging stern required *Freebird* to change course to avoid contact, which she did, touching the mark as a result. *Freebird* protested.
The protest committee disqualified *Jagga* under rule 18.3. *Jagga* appealed on the grounds that, as an inside overlapped boat, she was entitled to room to pass the mark.



Sachverhalte

Als sie sich der Luvbahnmarke näherten, überlappten Jagga und Freebird auf Backbordschlag. Freebird ist zwischen einer und zwei Bootslängen leewärts. Freebird wendet, dann wendet auch Jagga in eine Position in Luv von Freebird. Jagga luvt, so dass Freebird dem ausdrehenden Heck ausweichen und den Kurs ändern muss um eine Berührung zu vermeiden, was sie auch tut. Aus diesem Grund berührt sie die Bahnmarke. Freebird protestiert. Das Protestkomitee disqualifiziert Jagga wegen Verstoß gegen Regel 18.3. Jagga geht in die Berufung mit der Begründung, dass sie als innen liegendes Boot Anspruch auf Raum zum Passieren der Bahnmarke hatte.

Decision

When *Jagga* reached the zone she was overlapped inside *Freebird*. From that time until *Freebird* turned past head to wind, rule 18.2(b)

Entscheidung

Als Jagga die Zone erreichte, überlappte es innen von Freebird. Ab diesem Zeitpunkt bis Freebird durch den Wind ging, verlangte Regel 18.2(b) von

required *Freebird* to give *Jagga* mark-room. When *Freebird* turned past head to wind, the boats were on opposite tacks on a beat to windward, and so rule 18 ceased to apply (see rule 18.1(a)). After *Freebird* completed her tack had she had right of way under rule 10, but initially she was subject to rule 15. She complied with that rule because *Jagga* had room to keep clear by crossing ahead of her. Between positions 2 and 3 *Jagga* passed head to wind and was then on the same tack as *Freebird.* At that time *Freebird* was fetching the mark, so rule 18.3 began to apply. While rule 18.3 applied, rule 18.2 did not. However, a short time later when *Jagga* completed her tack, *Freebird* was overlapped inside her, and *Jagga* was required by rule 18.3 to give *Freebird* mark-room.

After *Jagga* crossed ahead of *Freebird*, *Freebird* had right of way, first under rule 10, then under rule 13 and finally under rule 11. Therefore, *Jagga* had no protection from rule 15 during that time.

After position 3, Rule 11 and the definition Keep Clear required *Jagga* to sail so that *Freebird* could 'sail her course with no need to take avoiding action'. The fact that, when *Jagga* luffed, *Freebird* had to change course to avoid contact was evidence that *Jagga* broke rule 11 by not keeping clear. Also, when *Jagga* luffed she did not give *Freebird* space to sail to the mark and comply with her obligation under rule 31. Therefore, *Jagga* broke rule 18.3 (see also the definitions Mark-Room and Room).

The protest committee correctly disqualified *Jagga* under rule 18.3, but she also broke rule 11. *Freebird* broke rule 31 when she touched the mark, but she is exonerated under rule 43.1(b). *Jagga*'s appeal is dismissed.

GBR 2000/4

Freebird, dass es Jagga Bahnmarken-Raum gibt. Nachdem jedoch Freebird durch den Wind ging hörte Regel 18 auf zu gelten (Siehe Regel 18.1(a)). Nachdem Freebird die Wende beendet hatte, hatte es Wegerecht nach Regel 10 und musste nach Beendigung der Wende Regel 15 beachten. Es entsprach dieser Regel, da Jagga Raum hatte um sich frei zu halten, indem es vor Freebird passierte. Zwischen Position 2 und 3 ging Jagga durch den Wind und war dann auf dem gleichen Schlag wie Freebird. Zu dieser Zeit konnte Freebird die Bahnmarke anliegen so dass Regel 18.3 begann zu gelten. Da Regel 18.3 galt, galt Regel 18.2 nicht. Kurz nach Beendigung der Wende von Jagga, erreichte Freebird eine innere Überlappung zu Jagga und Jagga musste wegen Regel 18.3(b) Bahnmarken-Raum für Freebird 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 "Freihalten" 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 Regel 11 verletzt hat, weil es sich nicht freigehalten hat. Als Jagga luvte, gab sie Freebird nicht den Platz um zur Bahnmarke zu segeln und ihren Verpflichtungen nach Regel 31 nachzukommen. Deshalb verletzte sie Regel 18.3(b) (siehe auch Definitionen Bahnmarken-Raum und Raum). Das Protestkomitee 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, ist aber davon nach den Regel 43.1(b) entlastet. Jaggas Berufung wird zurückgewiesen.

GBR 2000/4

CASE 96

Rule 30.4, Starting Penalties: Black Flag Rule

When after a general recall a boat learns from seeing her sail number displayed that she has been disqualified by the race committee under the second sentence of rule 30.4 and believes the race committee has made a mistake, her only option is not to start, and then to seek redress. However, if the race committee does not display her sail number and she sails in the restarted race, she should be scored BFD, and not DNE.

Facts for Question 1

The race committee displayed the black flag as the preparatory signal for the start of a class. Boat A was identified in the triangle formed by the ends of the starting line and the first mark during the last minute before her starting signal. After the starting signal, the race committee signalled a general recall. The race committee disqualified A without a hearing for breaking rule 30.4, and displayed her sail number before the next warning signal for the race.

Question 1

If A believes that the race committee made a mistake when it identified her in the triangle during the last minute, do the rules permit her to sail in the race when it is restarted and then request redress?

Answer 1

Rule 30.4 clearly requires A not to sail in the restarted race and states that her disqualification will become non-excludable if she does. Her only remedy is to request redress, which, if given in a series, would normally be based on her results in other races.

Facts for Question 2

The assumed facts are the same as for Question 1 except that the race committee failed to display A's sail number before the next warning signal for the race, and A sailed in the race when it was restarted.

Question 2

Is A entitled to a finishing place?

Answer 2

Regel 30.4 Start Strafen: Schwarze Flaggen Regel

Wenn ein Boot nach einem allgemeinen Rückruf sieht, dass seine Segelnummer ausgehängt wurde und es gemäß dem zweiten Satz von Regel 30.4 durch das Wettfahrtkomitee disqualifiziert wurde und es der Meinung ist, dass das Wettfahrtkomitee einen Fehler gemacht hat, besteht ihre einzige Möglichkeit darin, nicht zu starten und anschließend Antrag auf Wiedergutmachung einzureichen. Wenn das Wettfahrtkomitee jedoch seine Nummer nicht anzeigt und es beim Wiederholungsstart mitsegelt, sollte es BFD gewertet werden aber nicht DNE.

Sachverhalte zu Frage 1

Das Wettfahrkomitee 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 das Wettfahrtkomitee einen allgemeinen Rückruf. Das Wettfahrkomitee disqualifizierte Boot A ohne eine Verhandlung wegen Verstoßes gegen Regel 30.4 und zeigte seine Segelnummer vor dem nächsten Ankündigungssignal der Wettfahrt an.

Frage 1

Wenn ein Boot der Meinung ist dass es bei einem allgemeinen Rückruf nicht Regel 30.4 verletzt hat, aber angezeigt wird, kann es dann beim Wiederholungsstart teilnehmen und Wiedergutmachung verlangen.

Antwort 1

Regel 30.4 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.

Sachverhalte zu Frage 2

Das Wettfahrtkomitee 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

No. A should be disqualified as required by the second sentence of rule 30.4. However, because the race committee erred by not displaying her sail number between the general recall and the next warning signal for the race, she should be scored BFD (Disqualification under rule 30.4), and not DNE (Disqualification not excludable). If she requests redress claiming that she is entitled to a finishing place because the race committee erred by not displaying her sail number, her request should be denied. While not displaying her sail number is an improper omission by the race committee, it is not the omission that deprived her of her finishing place, but the fact that she had been on the course side of the starting line in the minute before her starting signal. However, if she was scored DNE, redress should be granted to the extent of changing her score to BFD.
GBR 2000/1

Nein. Das Boot sollte disqualifiziert werden, wie es durch den zweiten Satz der Regel 30.4 verlangt wird. Wenn jedoch das Wettfahrtkomitee den Fehler machte und seine Segelnummer nicht zwischen dem Allgemeinen Rückruf und dem nächsten Ankündigungssignal angezeigt hat, sollte es BFD(Nach Regel 30.4 disqualifiziert) und nicht DNE (Nicht streichbare Disqualifikation) gewertet werden. Verlangt sie Wiedergutmachung mit der Forderung in ihrer Zielplatzierung gewertet zu werden, weil das Wettfahrtkomitee ihre Segelnummer irrtümlicherweise nicht gezeigt hat, sollte dieser Antrag abgewiesen werden. Das nicht anzeigen der Segelnummer ist zwar ein Fehler des Wettfahrtkomitees, aber diese Unterlassung hat nicht seine 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 BFD geändert wird.
GBR 2000/1

CASE 97

Rule 55.3, Setting and Sheeting Sails: Use of Outriggers

The use of a jockey pole attached to a spinnaker guy is permitted.

Question

Is the use of a jockey pole (a pole that exerts outward pressure on the line that controls the fore and aft position of a spinnaker pole) permitted under rule 55.3?

Answer

No. When a spinnaker pole is set, the line that controls the fore and aft position of that pole is a guy, not a sheet. A jockey pole putting outward pressure on a guy is therefore not a 'device that exerts outward pressure on a sheet or clew of a sail'.

GBR 2000/2

Regel 55.3 Verwendung von Auslegern

Der Gebrauch einer Spreizstange am Spinnakerachterholer ist erlaubt.

Frage

Ist der Gebrauch einer Spreizstange (eine Stange, welche die Leine nach außen drückt, die die vor- und achterliche Position des Spinnakerbaums kontrolliert) erlaubt?

Antwort

Ja, 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 deshalb keine Vorrichtung die Druck nach außen auf eine Schot oder eine Segelecke ausübt.

GBR 2000/2

CASE 98

Definitions, Rule
Rule 4, Acceptance of the Rules
Rule 5, Rule Governing Organizing Authorities anf Officials
Rule 63.7, Conflict between Rules
Rule 87, Changes to Class Rules
Rule 88.2, National Prescriptions
Rule J1.1(2), J.1.1(3)an J1.2(3) Notice of Race Contents

The rules listed in the definition Rule apply to races governed by The Racing Rules of Sailing whether or not the notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A rule in the notice of race or the sailing instructions, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally the notice of race may not change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

Facts

The notice of race for the Spring Tune-Up Race stated that *The Racing Rules of Sailing* would apply, but made no reference to the prescriptions of the national authority, the sailing instructions, the class rules, the notice of race or any other document or rule. Starts were given for a class of boats racing under a handicap system and for two one-design classes. *Buttercup,* a J/24, raced in the handicap class and was protested for breaking a J/24 class rule.

Question 1

Did any of the following apply?

(1) the prescriptions of the national authority
(2) the class rules
(3) rules in the notice of race
(4) rules in the sailing instructions
(5) other documents governing the event

Answer 1

Rules J1.1(2) require that the notice of race inform competitors 'that the race will be governed by the rules as defined in *The Racing Rules*

Definitionen Regel
Rule 4, Anerkennung der Regeln
Regel 5 Maßgebliche Regeln für Veranstalter und Wettfahrtoffizielle
Rule 63.7, Widerspruch zwischen Regeln
Rule 87, Änderungen der Klassenregeln
Rule 88.2, Vorschriften des Nationalen Verbandes
Regel J1.1(2), J.1.1(3) und J1.2(3) Ausschreibung Inhalt

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 Regel der Ausschreibung oder der Segelanweisungen kann jedoch, sofern sie die Vorgaben von Regel 88.2 einhält einige oder alle Vorschriften des Nationalen Verbandes ändern oder für ungültig erklären. Generell kann die Ausschreibung Klassenregeln nicht 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 von beiden 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-Klassen-Regel.

Frage 1

Gilt eines der Folgenden?

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

Antwort 1

of Sailing.' If the notice of race includes such a statement, then the the following apply: the prescriptions of the national authority, the class rules, rules in the notice of race and the sailing instructions, as well as the World Sailing Regulations that have been designated by World Sailing as having the status of a rule and are published on the World Sailing website. These apply because they are all defined to be rules (see the definition Rule).
In this case the notice of race and the sailing instructions for the Spring Tune-Up did not comply with rules J1.1(2) and J2.1(1). They stated only that '*The Racing Rules of Sailing* would apply.' Nevertheless, documents 1, 2, 3 and 4 all applied. The reasoning that leads to this conclusion is presented in the next paragraph.
If a term appears in italics in a racing rule, that term is used in the sense stated in the Definitions (see Terminology in the Introduction). Rule 4.1(a) and 4.3(a), in which 'rules' is in italics, makes it clear that, by participating in the race, each competitor and boat owner agrees to be governed by the racing rules and by the rules in the documents listed in the definition Rule. That list includes documents 1, 2, 3 and 4 in question 1.
Other documents governing the event (item 5 in Question 1) apply only if they are listed in the notice of race (see rule J1.1(3)).

Question 2
May a national authority prescription or a rule in the notice of race or the sailing instructions be changed?
Answer 2
Yes, provided that the procedures stated in the racing rules for making such a change are followed. (Note that an addition to a rule, or deletion of all or part of it, is a 'change' to the rule. See rule 85.1.) The notice of race or sailing instruction may change a prescription or state that some or all of the prescriptions will not apply, provided that the national authority has not restricted changes to those prescriptions in a prescription to rule 88.2. In the absence of such a change in the notice of race or sailing instructions, all the prescriptions apply. Rule 89.2 states that a rule in the notice of race may be changed provided adequate notice is given, and rule 90.2(c)

Regel J1.1(2) verlangt, dass die Ausschreibung die Teilnehmer informieren, dass die Wettfahrten den Regeln unterliegen wie sie in der Definition Regeln der Wettfahrtregeln Segeln definiert sind. Wenn die Ausschreibung dieses Statement enthalten, dann gilt folgendes: Die Vorschriften des nationalen Verbandes, die Klassenvorschriften, die Regeln der Ausschreibung und der Segelanweisungen, sowie die World Sailing Regulation, die definiert sind, den Status von Regeln zu haben und auf der World Sailing Webseite veröffentlicht sind. Dies gilt , weil sie alle als geltende Regeln definiert sind (Siehe Definition Regeln).
Im vorliegenden Fall entsprachen die Ausschreibung und die Segelanweisung der Frühjahrs-Auftakt-Regatta nicht den Regeln J1.1(2) und J2.1(1). 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 Dokumente 1, 2, 3 und 4 in Frage 1.
Andere Dokumente, die für die Veranstaltung von Bedeutung sind (Punkt 5 in Frage 1) gelten nur, wenn sie in der Ausschreibung aufgelistet sind (Siehe Regel J1.1(3).
Frage 2
Kann eine Vorschrift des nationalen Verbandes oder eine Regel der Ausschreibung oder der Segelanweisungen geändert werden?
Antwort 2
Ja, vorausgesetzt es wird das in den Wettfahrtregeln für solche Änderungen festgelegte Vorgehen beachtet. (Es ist zu beachten, dass ein Zusatz, eine Löschung von Teilen oder von einer ganzen Regel eine "Änderung" der Regel ist, siehe Regel 85.1.) Die Ausschreibung oder die 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. Fehlt eine solche Einschränkung in der Ausschreibung oder den Segelanweisungen, gelten alle

covers the procedures for changing a rule in the sailing instructions.

Question 3

May a class rule be changed?

Answer 3

Generally, no. However, the notice of race may change a class rule if the class rules themselves permit the change, or if written permission of the class association for the change has been obtained and is posted on the official notice board (see rules 87 and J1.2(3)).

Question 4

Buttercup, a J/24, raced in the handicap class. Did the J/24 Class Rules or the handicap system rules apply to her?

Answer 4

The rules of the handicap system applied to *Buttercup* (see paragraph (d) in the definition Rule). If her handicap was explicitly based on the assumption that she race in compliance with some, or all, of the J/24 class rules, then those J/24 class rules, or all the J/24 class rules, applied to her. However, if *Buttercup*'s handicap was not based on such an assumption, then none of the J/24 class rules applied to her.

Question 5

If a rule in the notice of race conflicts with a rule in the sailing instructions, which takes precedence? Can the conflict be resolved?

Answer 5

Neither takes precedence. Rule 63.7 governs a protest or request for redress arising from such a conflict. It requires the protest committee to apply the rule that it believes will provide the fairest result for all boats affected. If such a conflict arises outside of a hearing of a protest or request for redress, the conflict can be removed by changing either the notice of race (as permitted by rule 89.2(b)) or the sailing instructions (as permitted by rule 90.2(c)).

USA 2000/80

diese Vorschriften. Regel 89.2legt fest, dass eine Regel der Ausschreibung geändert werden kann, wenn entsprechende Mitteilung gegeben wurde und Regel 90.2(c) legt die Vorgehensweisen für Änderungen bezüglich Segelanweisungen fest.

Frage 3

Kann eine Klassenregel geändert werden?

Antwort 3

Generell nicht. Wenn jedoch die Klassenregeln selbst eine solche Änderung erlauben oder eine schriftliche Erlaubnis der Klassenvereinigung für diese Änderung vor liegt und an der offiziellen Tafel ausgehängt (Siehe Regel 87 und J1.2(3)).

Frage 4

Buttercup eine J/24 nimmt an der Regatta nach Handicap-System statt. Gelten für es die J/24 Klassenregeln 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 5

Keins von beiden. Regel 63.7 regelt einen solchen Protest oder Antrag auf Wiedergutmachung der sich aus einem solchen Konflikt ergibt. Sie verlangt vom Protestkomitee, 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(b) erlaubt) oder die Segelanweisungen (wie in Regel 90.2(c) erlaubt) ändert.

USA 2000/80

CASE 99

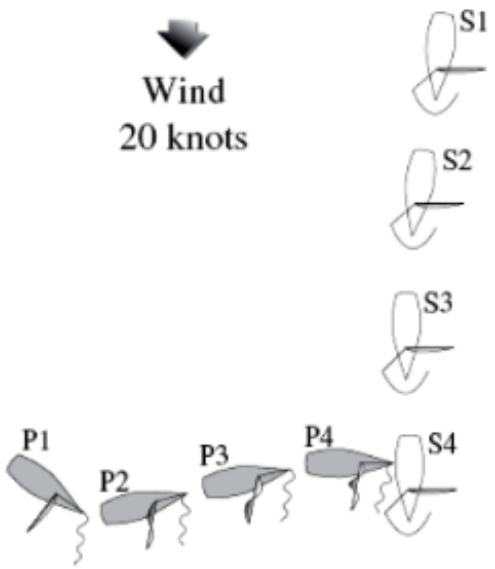
Rule 10, On Opposite Tacks
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 44.1, Penalties at the Time of an Incident: Taking a Penalty
Rule 64.2(a), Decisions: Penalties and Exoneration

The fact that a boat required to keep clear is out of control does not entitle her to exoneration for breaking a rule of Part 2. When a right-of-way boat becomes obliged by rule 14 to 'avoid contact . . . if reasonably possible' and the only way to do so is to crash-gybe, she does not break the rule if she does not crash-gybe. When a boat's penalty under rule 44.1(b) is to retire, and she does so (whether because of choice or necessity), she cannot then be disqualified.

Facts

Farr 30s were racing in difficult conditions. Boat S was running at 10-14 knots. Before Boat P reached position 1 she had broached and was out of control. P struck S amidships resulting in serious damage. Both boats retired. S protested P.

The protest committee found that S had made minor changes of course when the boats were well apart; that these were thwarted by the erratic motion of P, still out of control; and that when it became apparent that P was not going to keep clear the only action available to S was to crash-gybe, which risked considerable damage to S.



The protest committee disqualified both boats, P for breaking rule 10 and S for breaking rule 14, stating that S should have been aware of the difficulties experienced by P and should have taken more significant action earlier. It referred its decision to the national authority for confirmation or correction.

Decision

The decisions of the protest committee are reversed. Both boats are

Regel 10 Auf entgegengesetztem Schlag
Regel 14 Berührung vermeiden
Regel 44.1 Strafen zum Zeitpunkt eines Vorfalls: Annahme einer Strafe
Regel 64.2(a) 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.

Sachverhalte

Farr 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 Protestkomitee stellt fest, dass S nur geringfügige Kursänderungen vornahm, als die Boote sich nahe kamen. Doch dies wurde durch die unberechenbare Bewegung von P vereitelt, 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 Protestkomitee 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

to be scored RET.
Clearly, P broke rules 10 and 14. No rule justifies exonerating her, even though she was out of control. In breaking rules 10 and 14, P caused serious damage. Rules 10 and 14 are rules of Part 2, and rule 44.1 permits a boat that breaks one or more rules of Part 2 to take a penalty. Because P caused serious damage, the applicable penalty for her was to retire (see rule 44.1(b)). P did retire (whether because of choice or necessity does not matter) and was, therefore, exempt from disqualification (see rule 64.2(a)). Her disqualification is reversed, and she is to be scored RET.
Turning to S, rule 14 makes special provisions in the case of a right-of-way boat. First, for her to be penalized, there must be contact that caused damage or injury. This is not in doubt. Second, she was not required to act to avoid contact until it was clear that P was not keeping clear. It was only at that time that rule 14 required her to avoid contact if reasonably possible. The protest committee found that, when it became clear to S that P was not going to keep clear, the only action available to S was to crash-gybe, which risked considerable damage to S. That finding was equivalent to a finding that it was not reasonably possible for S to avoid contact. Therefore, S did not break rule 14. Her disqualification is reversed, and she too is to be scored RET.
Finally, the protest committee should note that, in light of the changed decision, rule 60.3(b) entitles it to call a hearing to consider giving S redress under rule 62.1(b).
GBR 2001/7

Die Entscheidungen des Protestkomitees werden aufgehoben. Beide Boote werden als RET gewertet. Natürlich hat P gegen die Regeln 10 und 14 verstoßen. Keine Regel entlastet es auch wenn es außer Kontrolle war. Durch den Verstoß gegen die Regel 10 und 14 hat P ernsthaften Schaden verursacht. Regeln 10 und 14 sind Regeln von Teil 2 und Regel 44.1 erlauben einem Boot, 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 64.2(a)). Ihre Disqualifikation ist zurückzunehmen und es ist als RET 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 Protestkomitee 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 RET zu werten.
Abschließend sollte das Protestkomitee 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.
GBR 2001/7

CASE 100

Rule 41, Outside Help

When a boat asks for and receives tactical racing advice she receives outside help, even if she asks for and receives it on a public radio channel.

Facts

Three large boats were to round a mark near coastal rocks and then sail into a 6-knot current. The wind was light. Boat A radioed to boat B, whose skipper was more familiar with the area, asking whether it was safe to anchor in the vicinity of the mark. B replied that it was not safe to anchor. Boat C protested both boats under rule 41, for discussing what tactics were to be used for rounding the mark and sailing the next leg.

The protest committee dismissed the protest against B and disqualified A for receiving outside help. It noted that she could have sailed or motored away from the mark in perfect safety at any time, and that the only reasons for anchoring at the mark were to overcome the adverse current and to win the race.

A appealed, on the grounds that she did not believe she had received help, that she believed that advice given on a public radio channel was not outside help, and that a national authority should not condone disqualification for receiving safety information.

Decision

A's appeal is dismissed. A asked for help for tactical racing reasons and received it. It is irrelevant that A's question and the information she received in response were broadcast on a public radio channel. The help A received did not come within the scope of the exceptions to rule 41, especially not rule 41(d) since she solicited the information. Therefore A broke rule 41.

GBR 2001/4

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.

Sachverhalte

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 Protestkomitee wies den Protest geben 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 erbat. 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.

GBR 2001/4

CASE 101

Rule 20.2(c), Room to Tack at an Obstruction: Responding

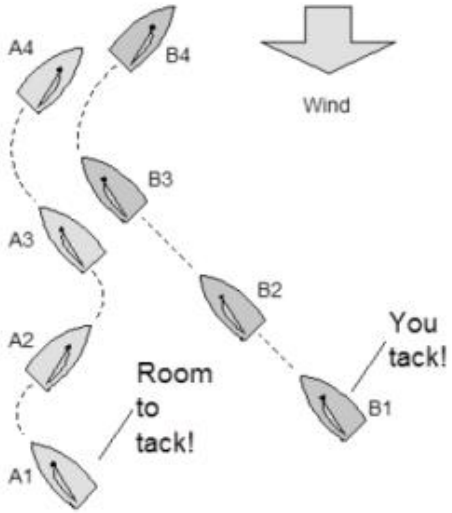
When a boat with right of way is required to give another boat room for a manoeuvre, right of way does not transfer to the boat entitled to room. When, in reply to her call for room to tack when approaching an obstruction, a boat is hailed 'You tack', and when she does so and is then able to tack again to keep clear in a seamanlike way, the other boat has given the room required.

Regel 20.2(c) Raum zum Wenden an einem Hindernis: Reaktion

Wenn ein Wegerechtboot einem anderen Boot Raum für ein Manöver geben muss, wechselt das Wegerecht nicht zu dem Boot mit Anspruch auf Raum. Wenn in Erwiderung eines Rufes "Raum zum Wenden" bei Annäherung an ein Hindernis das angerufene Boot antwortet "Wenden Sie" und wenn dann das rufende Boot wendet und danach in der Lage ist, erneut zu wenden und sich in guter Seemannschaft freizuhalten, dann hat das angerufene Boot den erforderlichen Raum gegeben.

Facts

A and B were International Dragons. A was approaching the shore close-hauled on starboard tack, clear ahead and on a track to leeward of B. A hailed for room to tack, and B replied 'You tack.' A tacked and B held her course. A was then on a collision course with B and tacked again. Both of A's tacks were made in a normal, seamanlike way. After A's second tack she was overlapped to leeward of B. Shortly afterwards B tacked and A did likewise. A protested B for not giving room as required by rule 20.2(c).



Sachverhalte

A und B waren Internationale Drachen. A näherte sich Am-Wind der Küste auf Steuerbordschlag klar voraus in Lee von B. A verlangte durch Zuruf "Raum zum Wenden" und B antwortete: "You tack". 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 20.2(c) gegeben hat.

The protest committee concluded that B failed to give A 'room to tack and avoid her', and disqualified B, stating that she had 'failed to keep clear of A after her tack.' B appealed.

Das Protestkomitee 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.

Decision

B's appeal is upheld, and she is to be reinstated. A's actions show that she had room to tack and avoid B. B therefore met her obligation under rule 20.2(c).

It is important to distinguish a requirement to keep clear from a requirement to give room. When a boat with right of way is required to give another boat room for a manoeuvre, right of way does not transfer to the boat entitled to room. After A tacked onto port tack, B was not required to keep clear of A; instead, it was A that was required by rule 10 to

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 20.2(c) erfüllt. Es ist wichtig zwischen der Erfordernis "sich frei zu halten" und der Erfordernis "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 Backbordschlag gewendet hat, war B nicht verpflichtet sich frei zu halten, wie das Protestkomitee offenbar angenommen hat, sondern A war nach Regel 10

keep clear of B. B was only required by rule 20.2(c) to give A room to tack and avoid B, and B did so.
GBR 2001/11

verpflichtet sich von B frei zu halten. B war nur nach Regel 20.2(c) verpflichtet A den Raum für eine Wende und zum Ausweichen zu geben und dies tat B.
GBR 2001/11

CASE 102

Rule 62.2, Redress

When a boat requests redress because of an incident she claims affected her score in a race, and thus in a series, the time limit for making the request is the time limit for the race, rather than a time limit based on the posting of the series results.

Facts

Scruples requested redress at the end of an eight-race series because of an incident that occurred in Race 5 of the series, which was sailed three weeks earlier. The protest committee found her request to be invalid because it was made after the time limit. She appealed, stating that it was not until the end of the series and the posting of the results that she knew that her score in Race 5 had affected her series score and that the time for her to make her request did not begin until after the series was completed and the results posted.

Decision

Scruples's appeal is dismissed. Her request for redress was not valid because it was not delivered to the race office within the protest time limit that applied to Race 5 (see rule 62.2). The incident affected her score in the series only through its effect on her score in Race 5 and, therefore, the relevant time limit for requesting redress was the time limit that applied to that race.

GBR 2001/9

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.

Sachverhalte

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 Protestkomitee 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 Wettfahrt 5 (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.

GBR 2001/9

CASE 103

Definitions, Room

The phrase 'seamanlike way' in the definition Room refers to boat-handling that can reasonably be expected from a competent, but not expert, crew of the appropriate number for the boat.

Facts

Two 30-foot boats on port tack, OL and IW, are at an obstruction, an anchored boat. OL has chosen to pass to leeward of the obstruction. The boats are overlapped with IW on the inside. Although boats of this class are normally sailed by a crew of six, IW is sailing with a crew of three, and they are relatively inexperienced.

Question 1

Should the experience and number of crew members sailing IW be considered in determining how much 'room' she is entitled to under rule 19.2(b) between OL and the obstruction?

Answer 1

Neither the experience of IW's crew nor their number is relevant in determining 'room'. In rule 19.2(b), which requires OL to give IW 'room' between her and the obstruction, 'room' is a defined term. The definition Room is 'the space a boat needs in the existing conditions . . . while manoeuvring promptly in a seamanlike way'. In determining whether or not OL has given the required space, the interpretation of 'seamanlike way' must be based on the boat-handling that can reasonably be expected from a competent, but not expert, crew of the appropriate number for the boat. (Case 21 discusses other aspects of the definition Room.)

Question 2

Is the answer the same with respect to 'room' as used in the definition Mark-Room and in other rules in part 2?

Answer 2

Yes.

USA 1999/77

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.

Sachverhalte

Zwei 30-Fuß-Boote auf Backbordschlag, 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. (Case 21 erörtert einen anderen Aspekt der Definition Raum.)

Frage 2

Ist die Antwort bezüglich des Begriffs Raum dieselbe, wenn er in der Definition Bahnmarken-Raum oder in anderen Regeln des Teils 2 verwendet wird?

Antwort 2

Ja.

USA 1999/77

CASE 104

Rule 63.6, Hearings: Taking Evidence and Finding Facts
Rule 70.1, Appeals and Requests to a National Authority
Rule R5, Inadequate Facts; Reopening

Attempting to distinguish between facts and conclusions in a protest committee's findings is sometimes unsatisfactory because findings may be based partially on fact and partially on a conclusion. A national authority can change a protest committee's decision and any other findings that involve reasoning or judgment, but not its findings of fact. A national authority may derive additional facts by logical deduction. Neither written facts nor diagrammed facts take precedence over the other. Protest committees must resolve conflicts between facts when so required by a national authority.

Question 1

What criteria determine whether a finding in a protest committee's decision is subject to change on appeal? Are the criteria based on whether the finding is a 'fact' or a 'conclusion', whether it incorporates an interpretation of a rule, or something else?

Answer 1

The distinction between 'fact' and 'conclusion' does not provide a satisfactory criterion because the two concepts can overlap. In the context of rule 63.6 and other rules using the term, a 'fact' is an action or condition that a protest committee 'finds' occurred or existed. A 'conclusion' is derived by reasoning from something else, and can be purely factual. For example, if the facts are that there were three classes in a race and five boats in each class, it is both a conclusion and a fact that there were 15 boats in the race. A conclusion can also be partially non-factual, as when a judgment is made that includes non-factual elements. An example is the statement 'Boat A displayed her flag at the first reasonable opportunity after the incident', which is based on a combination of the facts about an incident and an interpretation of the phrase 'first reasonable opportunity' in rule 61.1(a).

Regel 63.6, Verhandlungen; Beweisaufnahme und Feststellung des Sachverhalts
Regel 70.1, Revisionen und Anträge an den nationalen Verband
Regel R5, Revisionsverfahren

Der Versuch zwischen Tatsachen und Folgerungen in der Sachverhaltsfeststellung eines Protestkomitees zu unterscheiden ist manchmal unbefriedigend, da die festgestellten Sachverhalte teils auf Fakten und teils auf Schlussfolgerungen beruhen. Ein nationaler Verband kann die Entscheidung eines Protestkomitees 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 Sachverhalte oder ein Diagramm hat Vorrang vor einem anderen. Protestkomitees müssen Widersprüche im Sachverhalt lösen, wenn dies durch den nationalen Verband gefordert wird.

Frage 1

Welche Kriterien sind Ausschlag gebend ob eine Feststellung in einer Protestkomitees-Entscheidung in einer Revision 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 Sachverhalt 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 Protestkomitee 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 Sachverhalt 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.

A finding that is an interpretation of a rule is clearly subject to change by a national authority, but other findings that involve reasoning or judgment are equally subject to change. For example, a protest committee might state that ‘The wind velocity of 15 knots was too high for the boats to be able to race in safety.’ This statement is an opinion or judgment but not an interpretation of the rules.

The criterion for determining whether a protest committee's finding is subject to change on appeal is therefore only that the finding is not exclusively factual in nature. Rule 70.1 permits the appeal of a protest committee's ‘decision or its procedures, but not the facts found.’ However, it does not prohibit the appeal of other findings or judgments made by the protest committee. Similarly, rule R5 requires a national authority to accept a protest committee's findings of fact, but does not require the acceptance of other findings. The effect of both rules is that a national authority can change any finding by a protest committee except a finding of fact.

Question 2

May a national authority derive additional facts by drawing conclusions from the protest committee's written facts or its diagram?

Answer 2

Yes. The national authority may apply logic to derive additional facts from either source.

Question 3

What is the status of a diagram prepared or endorsed by a protest committee as required by rule R2.2(b)?

Answer 3

Both the diagram and the written facts are facts found by the protest committee. Neither takes precedence over the other.

Question 4

When facts conflict with each other, such as a conflict between the diagram and the written facts, is a national authority required to accept all of them? How are conflicts to be resolved?

Eine "Feststellung", die eine Regelinterpretation ist, kann eindeutig vom nationalen Verband geändert werden. Aber auch andere "Feststellungen", die Schlussfolgerungen oder Beurteilungen enthalten, können ebenfalls geändert werden. Zum Beispiel kann ein Protestkomitee 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 Protestkomitees in der Revision geändert werden kann, hängt also davon ab, ob dieser Sachverhalt ausschließlich auf Tatsachen beruht. Regel 70.1 erlaubt die Berufung der vom Protestkomitee festgestellten Entscheidung und seiner Verfahrensweise, aber nicht die festgestellten Sachverhalte. Es verbietet jedoch nicht der Revision andere Ergebnisse oder Beurteilungen als das Protestkomitee. In ähnlicher Weise fordert Regel R5 vom nationalen Verband, die festgestellten Sachverhalte eines Protestkomitees zu akzeptieren aber fordert nicht andere Ergebnisse zu akzeptieren. Das Ergebnis von beiden ist, dass ein nationaler Verband alle Feststellungen eines Protestkomitees ändern kann mit Ausnahme der Feststellung von Sachverhalten.

Frage 2

Darf ein nationaler Verband zusätzliche Sachverhalte 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

Wie ist die Stellung eines Diagramms, das vom Protestkomitee erstellt oder bestätigt wurde, wie von Regel R2.2(b) gefordert?

Antwort 3

Beides, das Diagramm und die niedergeschriebenen Tatsachen sind der festgestellte Sachverhalt des Protestkomitees. 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

Answer 4
The national authority cannot logically accept conflicting facts. Rule R5 gives a national authority the authority to require the protest committee to provide revised or additional facts that resolve the conflict.
USA 2003/85

akzeptieren. Regel F5 gibt dem nationalen Verband das Recht, vom Protestkomitee berichtigte oder ergänzte Tatsachen zu fordern, die den Widerspruch lösen.
USA 2003/85

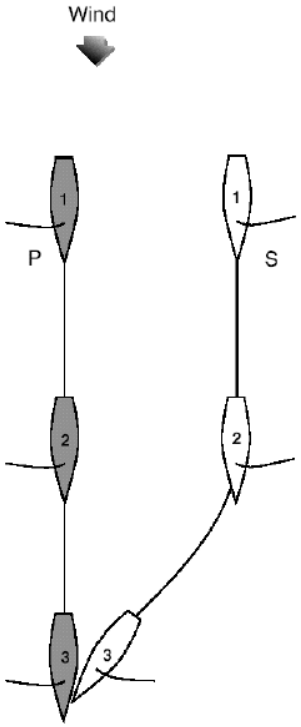
CASE 105

Rule 10, On Opposite Tacks
Rule 14, Avoiding Contact
Rule 15, Acquiring Right of Way
Rule 16.1, Changing Course

When two boats are running on opposite tacks, the starboard-tack boat may change course provided she gives the port-tack boat room to keep clear.

Facts

After sailing alongside P for some time on port tack, S gybes to starboard tack without breaking rule 15. Both boats continue to sail parallel courses. About two minutes after her gybe S begins to luff. P does not respond to the luff and the boats touch at position 3. There is no damage or injury.



Questions

At the time of the contact, does rule 15 still apply? Does S break rule 16?

Answers

S as the starboard-tack boat has right of way under rule 10, and P as the port-tack boat must keep clear. Rule 15 applies only briefly after S becomes the right-of-way boat, but rule 16.1 continues to limit how S may change course. S may luff provided that she does so in a way that gives P room to keep clear, and P must be prepared to react promptly, if necessary by gybing, to continue to keep clear.

Since P has room to keep clear of S by responding promptly when S luffs, S does not break rule 16.1. P does not keep clear and does not avoid contact with S. P therefore is to be penalized for breaking rules 10 and 14. S also breaks rule 14 because, after it became clear that P was not keeping clear, S could have avoided the contact. However, because there was no damage or injury she was exonerated by rule 43.1(c)). DEN 2005

Regel 10, Auf entgegengesetztem Schlag
Regel 14, Berührung vermeiden
Regel 15, Wegerecht erlangen
Regel 16.1, Kurs ändern

Wenn zwei Boote auf entgegengesetztem Schlag vor dem Wind fahren, darf das Boot auf Steuerbordschlag den Kurs ändern, wenn es dem Boot auf Backbordschlag Raum zum Freihalten gibt.

Sachverhalte

Nachdem es einige Zeit auf Backbordschlag neben P her segelte, halste S auf Steuerbordschlag ohne Regel 15 zu verletzen. Beide Boote segelten weiterhin parallele Kurse. Etwa 2 Minuten nach der Halse begann S zu luven. P reagierte nicht auf das Luven 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

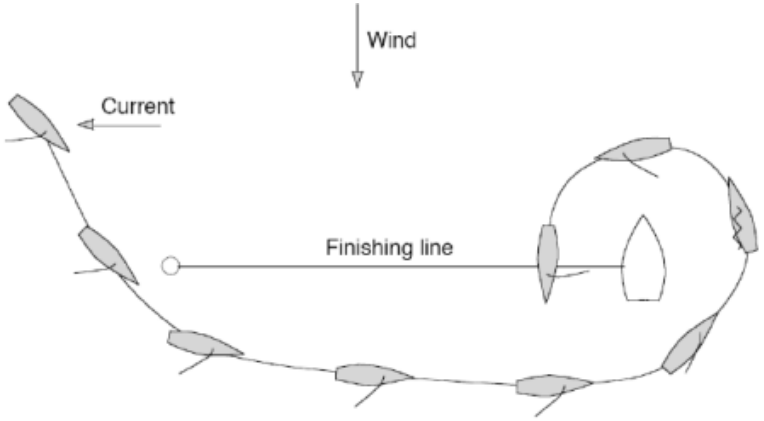
S hat auf Steuerbordschlag Wegerecht nach Regel 10 und P auf Backbordschlag muss sich frei halten. Regel 15 galt nur kurz nachdem S Wegerechtboot wurde, aber Regel 16.1 schränkte weiterhin die Form der Kursänderung von S ein. S darf luven, vorausgesetzt es tut dies in einer Art, die es P ermöglicht sich frei zu halten und P muss darauf gefasst sein, unverzüglich zu reagieren und notfalls zu halsen um sich frei zu halten.

Da P Raum zum freihalten von S hatte, wenn es sofort auf das Luven von S regiert 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 durch Regel 43.1(c) entlastet. DEN 2005

CASE 106

Definitions, Sail the course
Rule 28.1, Sailing the Racee
When the string representing a boat's track lies on the required sides of finishing marks or gate marks, it is not relevant that, when drawn taut, it also passes one of those marks on the non-required side.

Facts
As boats approach a downwind finishing line, a tidal current takes one of them outside one of the finishing marks. She sails beyond the entire finishing line, rounds the other finishing mark, and then crosses the finishing line from its course side.



Question
Has the boat complied with rule 28.1?

Answer
Yes. When the course requires boats to pass between two marks at a finishing line or at a gate, a boat complies with rule 28. 1 if the string representing her track when drawn taut passes between the marks from the direction of the previous mark. She complies with rule 28. 1 even if the string also passes one mark of the finishing line or gate on the non-required side. In this case the boat passed the buoy serving as a mark of the finishing line on the non-required side before passing it on the required side.
See Case 90 for a discussion of a similar incident at a starting line.
GBR 2004/4

Definition, Absegeln der Bahn
Regel 28.1, Segeln der Wettfahrt
Wenn die Schnur die die Spur des Bootes repräsentiert eines Boote auf den vorgeschriebenen Seiten der Zielbahnmarken oder Torbahnmarken liegt, ist es ohne Belang, wenn sie straff gezogen ebenso eine dieser Bahnmarken auf der nicht vorgeschriebenen Seite passiert.

Sachverhalte
Als sich die Boote einer Vorwind-Ziellinie näherten nahm die Strömung eines von ihnen außen an einer Zielbahnmarke vorbei. Es segelte hinter der Ziellinie durch, rundete die andere Zielbahnmarke und überquerte dann die Ziellinie aus der Richtung der letzten Bahnmarke.

Frage
Hat das Boot die Bedingungen von Regel 28.1 erfüllt?

Antwort
Ja. Wenn es der Kurs verlangt, zwischen zwei Bahnmarken der Ziellinie oder einem Tor zu passieren, erfüllt ein Boot die Bedingungen der Regel 28.1, wenn die stramm gezogene Schnur, die seine Spur markiert zwischen den Bahnmarken in der vorgeschriebenen Richtung von der letzten Bahnmarke her verläuft. Es ist auch in Einklang mit Regel 28.1 wenn die Schnur außerdem eine Bahnmarke der Ziellinie oder des Tors auf der nicht vorgeschriebenen Seite passiert. Im vorliegenden Fall hat das Boot eine der Bahnmarken die als Zielbahnmarken dienen auf der nicht vorgeschriebenen Seite passiert bevor es diese auf der vorgeschriebenen Seite passiert hat. Siehe hierzu auch Case 90 über eine ähnliche Situation an der Startlinie.
GBR 2004/4

Rule 14, Avoiding Contact
Rule 44.1, Penalties at the Time of an Incident: Taking a Penalty
Rule 64.2(a), Decisions: Penalties and Exoneration

During the starting sequence, a boat that is not keeping a lookout may thereby fail to do everything reasonably possible to avoid contact. Hailing is one way that a boat may 'act to avoid contact'. When a boat's breach of a rule of Part 2 causes serious damage and she then retires, she has taken the applicable penalty and is not to be disqualified for that breach.

Facts

Between the preparatory and starting signals, *Ephesian* on starboard tack and *Jupa* on port tack approached each other head-to-head. Both boats were heavy keelboats, 33 feet (10 m) long. Neither boat was aware of the other. The bowmen on both boats, who normally would have been stationed by the forestay, were handling their genoas, and no other crew members were keeping a lookout. *Ephesian* was moving slowly with limited manoeuvrability. They collided, causing serious damage to *Jupa*, who therefore retired. In the resulting protest, *Jupa* was disqualified under rule 10, and *Ephesian* was disqualified under rule 14. *Ephesian* appealed, claiming that she could not have avoided *Jupa* by changing course or speed.

Decision

Rule 14 begins 'A boat shall avoid contact with another boat if reasonably possible.' This requirement means a boat must do everything that can reasonably be expected of her in the prevailing conditions to avoid contact. This includes keeping a good lookout while sailing in the starting area during the starting sequence, a time when boats are often close to one another and frequently change course.

The protest committee concluded that if either boat had seen the other a collision could have been avoided, even at the last minute, particularly if *Ephesian* had hailed *Jupa* when it was clear that *Jupa* was not changing course to keep clear. Until that moment, rule 14 allows a right-of-way boat to delay acting to

Regel 14, Berührung vermeiden
Regel 44.1, Strafen zum Zeitpunkt des Vorfalls: Annahme einer Strafe
Regel 64.2(a), Entscheidungen: Strafen und Entlastung

Ein Boot, das während der Startphase 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.

Sachverhalte

Zwischen Vorbereitungs- und Startsignal segelten Ephesian auf Steuerbordschlag und Jupa auf Backbordschlag auf entgegen gesetzten 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, die 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 im Startbereich während der Startphase gut Ausschau hält. Das Protestkomitee 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 dem Wegerechtboot Ausweichmaßnahmen zu verschieben. Daraus folgt, dass es danach alle

avoid contact. It follows that at that moment she must begin to act in an effort to avoid contact. The word ‘act’ is not restricted to changing course or speed. Hailing was an action that *Ephesian* could and should have taken. *Ephesian* broke rule 14. Because the collision resulted in damage, *Ephesian* was not exonerated by rules 43.1(c). Her appeal is therefore dismissed.

Clearly, *Jupa* broke rule 10. As a result of the serious damage she suffered in the collision, she retired from the race and thus took the applicable penalty (see rule 44.1(b)). Rule 64.2(a) prohibits penalizing her further. The disqualification of *Jupa* is reversed and she is to be scored RET.

GBR 2004/6

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, ist Ephesian nicht durch Regel 43.1(c) entlastet. 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 64.2(a) verbietet es, sie weiter zu bestrafen. Die Disqualifikation von Jupa wird aufgehoben und es ist als RET zu werten.

GBR 2004/6

CASE 108

Definitions, Sail the Course
Rule 28., Sailing the Race
Regel 31 Touching a mark
Rule 44.1(b), Penalties at the Time of an Incident: Taking a Penalty
Rule 44.2, Penalties at the Time of an Incident: One-Turn and Two-Turns Penalties

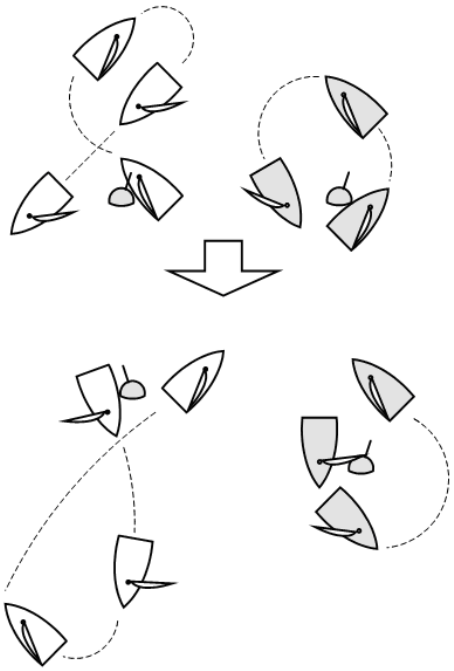
When taking a penalty after touching a mark, a boat need not complete a full 360° turn, and she may take her penalty while simultaneously rounding the mark. Her turn to round the mark will serve as her penalty if it includes a tack and a gybe, if it is carried out promptly after she is no longer touching the mark and is well clear of other boats, and when no question of advantage arises.

Facts

In each of the four illustrated situations, a boat touches a rounding mark that she is required to leave to port and then makes a turn that includes one tack and one gybe.

Question

In each situation, does the boat take a One-Turn Penalty that complies with rule 44 and with rule 28.1?



Answer

When a boat breaks rule 31, her penalty is usually a One-Turn Penalty. However, if, by touching the mark, she causes injury or serious damage or gains a significant advantage in the race or series, her penalty is to retire (see rule 44.1(b)).

Definition, Absegeln der Bahn
Regel 28.1, Segeln der Wettfahrt
Regel 31 Berühren einer Bahnmarke
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.

Sachverhalte

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

In each illustrated situation she takes a One-Turn Penalty that complies with rule 44.2, provided that

(1) as soon as possible, and before beginning her penalty turn, she sails well clear of any other boats;
(2) when she begins her penalty turn she is no longer touching the mark; and
(3) she makes her penalty turn promptly after she is clear of other boats.

Rule 44.2 does not require a boat that takes a One-Turn Penalty to complete a full 360° turn, or a turn of any particular number of degrees, and it does not prohibit taking the penalty while making another manoeuvre, such as rounding the mark.

All four illustrated turns comply with rule 28.1. Provided that the string representing the boat's track when drawn taut lies on the mark's required side, the boat would comply with rule 28.1 even if (as not illustrated) a penalty turn resulted in the boat making an extra 360° turn around the mark.

GBR 2005/4

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

(1) 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;
(2) es berührt bei Beginn der Strafdrehung nicht mehr die Bahnmarke;
(3) es macht die Strafdrehung unmittelbar nachdem es von anderen Booten frei ist;

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 die Spur des Bootes markiert, liegt nach dem stramm ziehen auf der geforderten Seite der Bahnmarke. Das Boot würde 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.

GBR 2005/4

Part 2 Preamble
Rule 56, Fog Signals and Lights; Traffic Separation Schemes
International Regulations for Preventing Collisions at Sea

The IRPCAS *or government right-of-way rules apply between boats that are racing only if the sailing instructions say so, and in that case all of the Part 2 rules are replaced. An* IRPCAS *or government rule may be made to apply by including it in the sailing instructions or in another document governing the event.*

Question 1

What are the 'government rules' to which the preamble to Part 2 and rule 56.1 refer? How do those rules differ from the *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* (*IRPCAS*)?

Answer 1

The *IRPCAS* apply only 'upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels' (*IRPCAS* Rule 1(a)). On a country's harbours, rivers, lakes and other inland waters, governments and other government authorities may establish other rules. Those other rules are the 'government rules' to which the Part 2 preamble and rule 56.1 refer. Such rules, which may apply nationally on all inland waters or only on specific inland waters, may restate, replace, change or add to the *IRPCAS* (*IRPCAS* Rules 1(b) and 1(c)).

Question 2

When the notice of race, sailing instructions and other documents that govern an event do not mention the *IRPCAS* or government rules, do any rules of the *IRPCAS* or government rules apply to a boat racing under *The Racing Rules of Sailing*?

Answer 2

Yes. When a boat sailing under the Part 2 rules meets a vessel that is not, the *IRPCAS* or government right-of-way rules apply between them (Part 2 preamble). In addition, a boat racing shall comply with rule 10, Traffic Separation Schemes, of the *IRPCAS* (rule 56.2). Finally, when safety requires, a boat racing shall sound fog signals and show lights as required by the *IRPCAS* or

Vorwort zu Teil 2
Rege 56, 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 IRPCAS (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 56.1 beziehen?
Wie unterscheiden sich diese Regeln von den Internationalen Vorschriften für die Verhütung von Zusammenstößen auf See (IRPCAS bzw. KVR) ?

Antwort 1

Die IRPCAS (bzw.KVR) gelten nur "auf hoher See und allen für seegehende Schiffe damit verbundenen Gewässern" (IRPCAS - 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 56.18 beziehen. Diese Regeln, die für alle nationalen Inlandgewässer oder nur für genauer spezifizierte Inlandgewässer gelten können, können die IRPCAS (bzw. KVR) ersetzen, wiedereinsetzen, ändern oder ergänzen (IRPCAS-Regel 1(b) und 1(c)).

Frage 2

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

Antwort 2

Ja, wenn ein Boot, das nach den Teil 2 -Regeln segelt ein Boot trifft, das dies nicht tut gelten die IRPCAS (KVR) - oder behördlichen Wegerechtsregeln zwischen ihnen(Siehe Vorwort zu Teil 2). Zusätzlich muss ein Boot, das sich in der Wettfahrt befindet Regel 10 der IRPCAS, Verkehrstrennungsgebiete, entsprechen (Regel 56.2). Ferner muss ein Boot Nebelsignale geben oder Lichter

applicable government rules (rule 56.1).

Question 3

May the notice of race, sailing instructions or another document that governs the event make the *IRPCAS* or government right-of-way rules or other rules of the *IRPCAS* or government rules applicable?

Answer 3

Yes, in three ways:

(1) The sailing instructions may state that the right-of-way rules of the *IRPCAS* or government rules replace all of the rules of Part 2 (Part 2 preamble and rule J1.2(12)). This is often done for oceanic races and also for racing at night.

(2) The sailing instructions may state that a particular rule from the *IRPCAS* or government rules (other than a right-of-way rule) will apply to the event and include the text of that rule (rule J2.2(29)).

(3) The definition Rule includes '(g) any other documents that govern the event.' Such a document may include the text of a particular rule or rules from the *IRPCAS* or government rules (other than a right-of-way rule) that will apply to the event. To govern an event, a document must be listed in the notice of race (rule J1.1(3)), stating where or how it may be obtained.

A boat that breaks a rule of the *IRPCAS* or a government rule can always be prosecuted by an authority responsible for its enforcement, but a protest may be made under such a rule only when the rule concerned 'governs the event'.

Question 4

If the sailing instructions state that the right-of-way rules of the *IRPCAS* replace the rules of Part 2, which rules of Part 2 are replaced by which rules of the *IRPCAS*?

Answer 4

All the rules of Part 2 are replaced. Part B of the *IRPCAS* contains the *IRPCAS* 'Steering and Sailing Rules', which are, in effect, 'right-of-way rules'. However, Part B of the *IRPCAS* must be read in conjunction with the whole of the *IRPCAS*, particularly Part A.

führen, wie es die IRPCAS oder die behördlichen Vorschriften verlangen (Siehe Regel 56.1).

Frage 3

Können die Ausschreibung, die Segelanweisung oder irgendein anderes für die Veranstaltung geltendes Dokument die IRPCAS (KVR) oder die behördlichen Wegerechtsregeln oder bestimmte IRPCAS (KVR) - oder behördliche Wegerechtsregeln für anwendbar erklären?

Antwort 3

Ja auf drei Arten

(1) Die Segelanweisungen können festlegen, dass die Wegerechtsregeln der IRPCAS (KVR) oder der behördlichen Vorschriften alle Regeln des Teils 2 ersetzen (Vorwort zu Teil 2 und J1.2(12)). Dies wird häufig bei Ozean-Regatten und ebenso Wettfahrten während der Nacht gemacht.

(2) Die Segelanweisungen können festlegen, dass eine spezielle Regel der IRPCAS (KVR) oder der behördlichen Vorschriften für die Veranstaltung gilt und den Text dieser Regel beifügen (Regel J 2.2(29)).

(3) 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 IRPCAS (KVR) oder behördlicher Vorschriften enthalten(außer Wegerechts-Regeln), die für die Veranstaltung gelten. 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 erhalten werden kann.

Ein Boot, das gegen eine Regel der IRPCAS (KVR) oder eine behördliche Vorschrift verstößt, kann immer durch die für 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

For example, many terms used in Part B are defined in Part A.

Question 5

Is it possible to provide for a wider or narrower range of replacements of right-of-way rules that apply between competing boats?

Answer 5

The notice of race may only replace all the rules of Part 2 with all the right-of-way rules of the *IRPCAS* or government rules. A wider or narrower range of replacements of right-of-way rules that apply between competing boats is not permitted (see rule 86.1(b)).

GBR 2005/1

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. Eine weitere oder engere Auswahl beim Ersatz der Wegerechtsregeln zwischen teilnehmenden Booten nicht erlaubt (siehe Regel 86.1(b)).

GBR 2005/1

CASE 110

Rule 62.1(b), Redress

A boat physically damaged from contact with a boat that was breaking a rule of Part 2 is eligible for redress only if the damage itself significantly worsened her score. Contact is not necessary for one boat to cause injury or physical damage to another. A worsening of a boat's score caused by an avoiding manoeuvre is not, by itself, grounds for redress. 'Injury' refers to bodily injury to a person and, in rule 62.1(b), 'damage' is limited to physical damage to a boat or her equipment.

Facts

Boat B is required to keep clear of Boat A. However, B collides with A, turning A 180 degrees before she is able to continue sailing to the next mark. A loses five finishing places because of the incident. She protests B and requests redress under rule 62.1(b). During the hearing, it is established that there was physical damage to A but that the damage itself did not affect her ability to proceed in the race at normal speed. A's protest is upheld and B is disqualified.

Question 1

Is A entitled to redress?

Answer 1

No. Under rule 62.1(b), the damage itself must be the reason a boat's score is made significantly worse. In this case the damage had no effect on A's score.

Question 2

Must contact between the boats occur in order for redress to be granted under rule 62.1(b)?

Answer 2

No. A boat that suffers injury to a member of her crew or physical damage while acting to avoid contact with a boat that has broken a rule of Part 2 may be entitled to redress if the injury or damage is found to have made her score significantly worse and was not her fault. See also Case 135.

Question 3

If there had been no collision because A had been able to

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 in Regel 62.1(b) ist 'Schaden' beschränkt auf physischen Schaden am Boot oder seiner Ausrüstung.

Sachverhalte

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 physisch 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 physischen 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. Siehe auch Case 135.

Frage 3

avoid B by changing course 180 degrees, but A lost five places as a result, would she have suffered ‘injury’ or ‘damage’ as those terms are used in rule 62.1(b)?

Answer 3

No. ‘Injury’ in the racing rules refers only to bodily injury to a person, and ‘damage’ is limited to physical damage to a boat or her equipment.

USA 1996/73 and 2007/98

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 physischen Schaden am Boot oder seiner Ausrüstung.

USA 1996/73 and 2007/98

CASE 111

Rule 30.2, Starting Penalties: Z Flag Rule
Rule 30.4, Starting Penalties: Black Flag Rule

If a boat breaks rule 30.2 or rule 30.4 during a starting sequence that results in a general recall, the race committee is required to penalize her even if the race had been postponed before that starting sequence or if, during a later starting sequence, a postponement was signalled before the starting signal.

Facts for Question 1

The fourth race of a series was scheduled to start at 10:00 a.m., but it was postponed for thirty minutes while the race committee waited for the wind to fill in. At the preparatory signal, the race committee displayed flag Z. Boat A was identified in the triangle formed by the ends of the starting line and the first mark during the last minute before her starting signal. After the starting signal the race committee signalled a general recall. The race committee then began a second starting sequence for that race and again displayed flag Z as the preparatory flag. After removing the preparatory flag, but before the starting signal, the race committee signalled a postponement. Later, the race committee began a third sequence of signals and was successful in starting the fourth race, and the race was completed. A was given a 20% Scoring Penalty, and she requested redress on the grounds that the race had been postponed – indeed, postponed twice – before its starting signal and, therefore, under rule 30.2's third sentence, she should not have received the penalty.

Question 1

When the race committee imposed a 20% Scoring Penalty on boat A, did it act properly under rule 30.2?

Answer 1

Yes. The first three sentences of rule 30.2 refer to a single starting sequence. The starting sequence in which A was identified in the triangle formed by the ends of the starting line and the first mark during the last minute before her starting signal was not postponed or abandoned before its starting signal. Therefore, the race committee acted appropriately under rule 30.2 when it imposed a 20% Scoring Penalty on A. That action was not an improper action, and A was not

Regel 30.2, Startstrafen: Z-Flaggen-Regel
Regel 30.4, Startstrafen: Schwarze-Flaggen-Regel

Wenn ein Boot gegen Regel 30.2 oder 30.4 während einer Startsequenz, die zu einem allgemeinen Rückruf führte, verstößt, ist das Wettfahrtkomitee gehalten es zu bestrafen, auch wenn die Wettfahrt vor dieser Startsequenz verschoben war oder wenn während einer späteren Startsequenz eine Verschiebung vor dem Startsignal erfolgte.

Sachverhalte für Frage 1

Die vierte Wettfahrt einer Serie war für 10.00 Uhr angesetzt, wurde aber für 30 Minuten verschoben, da das Wettfahrtkomitee wartete, dass sich der Wind einstellte. Beim Vorbereitungssignal setzte das Wettfahrtkomitee Flagge Z. Boot A wurde im Dreieck aus Startlinie und erster Bahnmarke während der letzten Minute vor seinem Startsignal erkannt. Nach dem Startsignal zeigte das Wettfahrtkomitee einen allgemeinen Rückruf an. Das Wettfahrtkomitee begann dann eine zweite Startsequenz und setzte wieder die Flagge Z als Vorbereitungssignal. Nach Niederholen der Vorbereitungs-Flagge aber vor dem Startsignal, signalisierte das Wettfahrtkomitee eine Startverschiebung. Später begann das Wettfahrtkomitee 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 zweimal - vor ihrem Startsignal und deshalb wegen dem dritten Satz von Regel 30.2, es keine Bestrafung hätte erhalten dürfen.

Frage 1

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

Antwort 1

Ja. 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 das Wettfahrtkomitee korrekt nach Regel 30.2, indem es A eine 20%-Strafe auferlegte. Dies war keine unangemessene Handlung und A hatte keinen Anspruch auf

entitled to redress.
During the second starting sequence, if a boat had been identified in the triangle between the time that the preparatory flag was removed and the time that the postponement signal was made, then it would have been an improper action under rule 30.2 to give that boat a 20% Scoring Penalty.

Facts for Question 2

The assumed facts are the same as those in Question 1 except that the black flag was used as the preparatory flag for the first and second attempted starts. Before the warning signal for the second attempted start the race committee displayed A's sail number. A sailed in the starting area during the second starting sequence and sailed in the race after the third starting sequence. A was scored DNE for that race without a hearing.

Question 2

When the race committee scored A DNE without a hearing, did it act properly under rule 30.4?

Answer 2

Yes. The reasoning in Answer 1 also applies here. The race committee acted properly when it scored A DNE without a hearing, and A was not entitled to redress.
During the second starting sequence, if a boat had been identified in the triangle between the time that the preparatory flag was removed and the time that the postponement signal was made, then it would have been an improper action under rule 30.4 to disqualify that boat without a hearing.
World Sailing 2009

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 unangemessene Handlung des Wettfahrtkomitees, wenn sie diesem Boot eine 20%-Strafe auferlegt hätte.

Sachverhalte 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. Vor dem Ankündigungssignal des zweiten Startversuchs zeigte das Wettfahrtkomitee A´s Segelnummer. A segelte im Startgebiet während der zweiten Startsequenz und segelte in der Wettfahrt nach der dritten Startsequenz. A wurde ohne Verhandlung DNE gewertet.

Frage 2

Hat das Wettfahrtkomitee als es A ohne Verhandlung DNE wertete angemessen gemäß Regel 30.4 gehandelt?

Antwort 2

Ja. Die Begründung von Antwort 1 gilt auch hier. Das Wettfahrtkomitee 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 des Wettfahrtkomitees nach Regel 30.4, wenn sie dieses Boot ohne Verhandlung disqualifiziert hätte.
World Sailing 2009

CASE 112

Definitions, Finish
Definitions, , Sail the Course
Rule 28, Sailing the Race
Rule 61.1(a)(3), Protest Requirements: Informing the Protestee

A boat that makes, and does not correct, an error in sailing the course does not break rule 28.1 until she finishes. If a boat makes such an error, a second boat may notify the first that she intends to protest before the first boat finishes, or at the first reasonable opportunity after the first boat finishes.

Facts

Boat A leaves the first mark of the course on the wrong side. Then, without correcting her error, she sails the remainder of the course correctly and crosses the finishing line from the course side and then returns to the harbour. Another boat, B, sees A leave the first mark on the wrong side and decides to protest her.

Question 1

Does A finish when she crosses the finishing line?

Answer 1

A finishes provided that she crosses the finishing line in accordance with the definition Finish, whether or not she sailed the course in accordance with the definition sail the course. Because A did not continue to sail the course after crossing the finishing line, she finished in accordance with the definition at the time she crossed the line (see definition Finish (c)).

Question 2

When does A break rule 28.1?

Answer 2

A makes an error when she leaves the first mark on the wrong side. However, rule 28.2 allows her to correct her error at any time before she finishes, but not thereafter. Therefore, A does not break rule 28.1 until she finishes.

Question 3

When must B inform A of her intention to protest?

Answer 3

Rule 61.1(a)(3) states that B need not hail 'Protest' or display a red

Definitionen Zieldurchgang
Definition Absegeln der Bahn
Regel 28, Segeln der Wettfahrt
Regel 61.1(a)(3), Protesterfordernisse: Informieren des Protestgegners

Ein Boot, das beim Absegeln der Bahn einen Fehler macht und ihn nicht korrigiert verstößt nicht gegen Regel 28.1 solange es nicht durchs Ziel gegangen ist. Wenn ein Boot solch einen Fehler macht, kann ein zweites Boot das erste Boot von der Protestabsicht informieren, bevor das Boot durchs Ziel gegangen ist oder nach der ersten zumutbaren Gelegenheit nach Zieldurchgang des ersten Bootes.

Sachverhalte

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 von der Bahnseite. 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

Ging A durchs Ziel als es die Ziellinie querte?

Antwort 1

A ging durchs Ziel, vorausgesetzt es überquerte die Ziellinie in Übereinstimmung mit der Definition Zieldurchgang, egal ob es dabei die Bahn entsprechend der Definition Absegeln der Bahn abgesegelt hat. Da A nicht fortfuhr die Bahn abzusegeln, nachdem es die Ziellinie gequert hatte, ist es durchs Ziel gegangen entsprechend der Definition zum Zeitpunkt, als es die Linie querte (Siehe Definition Zieldurchgang (c))

Frage 2

Wann verletzte A Regel 28.1?

Antwort 2

A machte den Fehler, als es die Bahnmarke auf der falschen Seite ließ. Regel 28.2 erlaubt ihm aber, diesen Fehler jederzeit zu korrigieren, bevor es durchs Ziel geht, aber nicht danach. Deshalb verletzt A Regel 28.1 nicht vor dem Zieldurchgang.

Frage 3

Wann muss B A über die Absicht zu protestieren informieren?

Antwort 3

flag, but she must inform A of her intention to protest before A finishes or at the first reasonable opportunity after A finishes.
GBR 2003/4

Regel 61.1(a)(3) legt fest, dass B nicht "Protest" rufen muss oder eine rote Flagge setzen muss, aber es muss A seine Absicht zu protestieren vor dessen Zieldurchgang oder bei der ersten vernünftigen Gelegenheit nach A´s Zieldurchgang mitteilen.
GBR 2003/4

CASE 113

Rule 20, Room to Tack at an Obstruction

An explanation of the application of rule 20 when three boats sailing close-hauled on the same tack are approaching an obstruction and the leeward-most boat hails for room to tack, but cannot tack unless both boats to windward of her tack.

Facts

L, M and W are sailing close-hauled on starboard tack. They are approaching an obstruction they cannot safely avoid without making a substantial course change. The obstruction is not a mark. When the boats are in the positions shown in the diagram, L hails 'Room to tack' loudly enough to be heard by both M and W. When L hails, it is clear that M and W must both tack in order to give room to L, and M does not have room to tack and avoid W.

Question 1

Does rule 20.2(c) require W to respond to L's hail?

Answer 1

Yes. When a boat that is not adjacent to the hailing boat has heard the hail, and will have to respond before the hailing boat is able to tack, she is a 'hailed boat' in the context of rule 20.2 and she shall respond accordingly.

Question 2

Is M required to hail W for room to tack immediately after L's hail?

Answer 2

Yes, if W is not already responding to L's hail. Because replying 'You tack' is not an option for M in this case, M is required by rule 20.2(c) to respond to L's hail by tacking as soon as possible. Therefore, if M cannot tack because of the presence of W, she must immediately hail W for room to tack, and rule 20.3 permits her to do so even if, in the absence of L, M would not yet need to hail for room to tack. If

Regel 20, Raum zum Wenden an einem Hindernis

Eine Erläuterung der Anwendung von Regel 20, wenn drei Boote Am-Wind sich auf Steuerbordschlag einem Hindernis nähern und das am weitesten in Lee befindliche Boot ruft um Raum zum Wenden, kann aber wegen der beiden Boote in Luv nicht wenden.

Sachverhalte

L, M und W segeln Am-Wind auf Steuerbordschlag. Sie nähern sich einem Hindernis und müssen aus Sicherheitsgründen eine wesentliche Kursänderung machen um es zu vermeiden. Das Hindernis ist keine Bahnmarke. Als die Boote in der im Diagramm skizzierten Position sind ruft L laut genug "Raum zum Wenden", so dass M und W es hören können. Als L ruft, ist klar, dass sowohl M als auch W wenden müssen um L Raum zu geben und M hat keinen Raum um zu Wenden und sich von W frei zu halten.

Frage 1

Verlangt Regel 20.2(c) von W auf den Zuruf von L zu reagieren?

Antwort 1

Ja. Wenn ein Boot, das nicht neben dem rufenden Boot liegt, den Ruf hört und eine Antwortreaktion zeigen muss bevor das rufende Boot wenden kann, so gilt es als angerufenes Boot im Sinne der Regel 20.2 und muss entsprechend reagieren.

Frage 2

Muss M direkt nachdem es W´s Ruf gehört hat, W anrufen um Raum zum Wenden zu verlangen?

Antwort 2

Ja, Wenn W nicht schon eine Antwortreaktion gezeigt hat. Da die Antwort "Wenden Sie" in diesem Fall keine Möglichkeit für M ist, muss M auf Grund von Regel 20.2(c) sobald als möglich wenden. Deshalb muss M, wenn es auf Grund der Anwesenheit von W nicht wenden kann, sofort von W durch Zuruf Raum zum Wenden verlangen. Wenn es das versäumt und es deshalb nicht

she fails to hail for room, and as a result is unable to tack as soon as possible, she breaks rule 20.2(c).
World Sailing 2009

so bald als möglich wenden kann, verletzt es Regel 20.2(c).
World Sailing 2009

Definitions, Mark-Room
Definitions, Room
Rule 16.1, Changing Course
Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room
Rule 31, Touching a mark

When a boat is entitled to room, the space she is entitled to includes space for her to comply with her obligations under the rules of Part 2 and rule 31.

Facts for Question 1

A, B and C are overlapped and on the same tack when the first of them reaches the zone of a mark. A is on the outside, C is on the inside and B is between them.

Question 1

Does rule 18.2(b) require A to give enough space to B to enable B to give mark-room to C?

Answer 1

Yes. The definition Mark-Room uses the defined term ‘room’, and room includes the space a boat needs to comply with her obligations under the rules of Part 2 and rule 31. The space that A is required to give to B includes the space B needs to comply with her obligations under the rules of Part 2. Therefore, rule 18.2 requires A to give B sufficient space for B to give C mark-room.

Facts for Question 2

L, M and W are overlapped and on the same tack with L to leeward, W to windward and M between them. L has no proper course restriction and she luffs. Both M and W luff in response to L’s luff.

Question 2

Does rule 16.1 require L to give enough space to M to enable M to give room to W to keep clear?

Answer 2

Yes. When M changes course to keep clear of L, rule 16.1 requires M to give W room to keep clear. The space that L is required to give to M includes the space M needs to comply with her obligations under the rules of Part 2. Therefore, rule 16.1

Definition Bahnmarken-Raum
Definition Raum
Regel 16.1, Kurs ändern
Regel 18.2(b), Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben
Regel 31, Berühren einer Bahnmarke

Wenn ein Boot Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat, schließt dies den Platzbedarf ein, den es benötigt um seinen Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 oder Regel 31 nachzukommen.

Sachverhalte zu Frage 1

A, B und C überlappen auf gleichem Schlag, als das erste von ihnen die Zone einer Bahnmarke erreicht. A ist außen, C ist innen und B ist zwischen ihnen.

Frage 1

Verlangt Regel 18.2(b) von A, dass es B genug Raum gibt, damit dieses Bahnmarken-Raum für C geben kann?

Antwort 1

Ja. Die Definition Bahnmarken-Raum benutzt den definierten Begriff "Raum" und Raum schließt den Platzbedarf für ein Boot ein, den es benötigt um seinen Verpflichtungen nach den Regeln von Teil 2 und Regel 31 nachzukommen. Der Platzbedarf, den A für B geben muss von B schließt den Platzbedarf ein, den B benötigt um seinen Verpflichtungen nach den Regeln von Teil 2 und Regel 31 nachzukommen. Deshalb verlangt Regel 18.2 von A, dass es B ausreichend Raum gibt, damit dieses C Bahnmarken-Raum geben kann.

Sachverhalte zu Frage 2

L, M und W überlappen auf gleichem Schlag mit L in Lee, W in Luv und M dazwischen. L hat keine Einschränkung bezüglich des richtigen Kurses und luvt. Beide, M und W, luven als Reaktion zu L´s Luven.

Frage 2

Verlangt Regel 16.1 von L, dass es M genügend Raum gibt, damit M dem Boot W Raum zum frei halten gibt?

Antwort 2

Ja. Wenn M seinen Kurs ändert um sich von L *freizuhalten*, verlangt Regel 16.1 von M, dass es W *Raum* zum *freihalten* gibt. Der Platzbedarf von M für ein Manöver in guter Seemannschaft schließt den Platzbedarf ein, den es benötigt um ihren Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 nachzukommen. Deshalb verlangt Regel 16.1 von L, dass es M ausreichend Raum gibt, damit M dem Boot

requires L to give M sufficient space for M to give W room to keep clear.

Facts for Question 3

The mark at the starboard end of the starting line is surrounded by navigable water. When approaching the starting line to start, L and W are overlapped on starboard tack. L is sailing a course that will pass sufficiently far from the mark that there is space for W to sail between L and the mark. W sails into the space that L freely gives. After W is alongside the mark L luffs, and by luffing promptly in response W keeps clear of L. However, in order to keep clear of L, W is compelled to touch the mark.

Question 3

Does L comply with rule 16.1?

Answer 3

No. W is required to keep clear under rule 11 and, as stated in the preamble to Section C, she is not entitled to room under rule 19 or mark-room under rule 18. However, when L changes course W is entitled to room to keep clear of L under rule 16.1, including the space W needs to comply with rule 31. L's change of course compels W to touch the mark. L breaks rule 16.1. W is exonerated by rule 43.1(b) for her breach of rule 31. See also Case 146

Facts for Question 4

The same as the facts for Question 3 except that rule 31 has been deleted by the notice of race or the sailing instructions, and the mark is a committee boat or other substantial object.

Question 4

Does L comply with rule 16.1?

Answer 4

No. A boat entitled to room under rule 16.1 is entitled to the space she needs to manoeuvre in a seamanlike way to keep clear. Touching such a mark risks damaging either the boat racing or the committee boat, and taking such a risk is not seamanlike.

World Sailing 2010/revised by World Sailing 2013

W *Raum* zum *freihalten* geben kann.

Sachverhalte zu Frage 3

Die Bahnmarke, die die Startlinie an der Steuerbordseite begrenzt, ist von schiffbarem Wasser umgeben. Als sich L und W der Startlinie nähern überlappen beide au Steuerbordschlag. L segelt einen Kurs, der weit genug an der Bahnmarke vorbeiführt, so dass Platz für W vorhanden ist, dass W zwischen L und der Bahnmarke durchsegeln kann. W segelt in die Lücke, die L freiwillig gibt. Nachdem W neben der Bahnmarke ist, luvt L. W reagiert sofort indem es luvt und hält sich von L frei. Dadurch dass es seiner Verpflichtung, sich von L frei zu halten, nachkommt, wird es jedoch dazu gezwungen die Bahnmarke zu berühren.

Frage 3

Hält L Regel 16.1 ein?

Antwort 3

Nein. W ist verpflichtet sich nach Regel 11 frei zu halten und hat, wie im Vorwort von Abschnitt C steht keinen Anspruch auf Raum nach Regel 19 oder Bahnmarken-Raum nach Regel 18. Wenn jedoch L seinen Kurs ändert, hat W Anspruch auf Raum zum frei halten auf Grund von Regel 16.1 einschließlich des Raumes den es braucht um Regel 31 zu genügen. Die Kursänderung von L zwingt W die Bahnmarke zu berühren. L verstößt gegen Regel 16.1. W ist nach Regel 43.1(b) für ihren Verstoß gegen Regel 31 entlastet. Siehe auch Case 146

Sachverhalte zu Frage 4

Die gleichen Tatsachen wie in Frage 3 außer dass Regel 31 durch die Ausschreibung oder durch die Segelanweisung außer Kraft gesetzt wurde und dass die Bahnmarke ein Boot des Wettfahrtkomitees oder ein anderer solider Gegenstand ist.

Frage 4

Hält L Regel 16.1 ein?

Antwort 4

Nein. Ein Boot mit Anspruch auf Raum nach 16.1 hat, hat Anspruch auf den Platz um sich in guter Seemannschaft frei zu halten. Eine solche Bahnmarke zu berühren birgt das Risiko entweder das Boot oder das Boot des Wettfahrtkomitees zu beschädigen und ein solches Risiko einzugehen ist keine gute Seemannschaft.

World Sailing 2010 revidiert durch World Sailing 2013

CASE 115

Rule 66, Reopening a Hearing

Interpretation of the word 'new' as used in rule 66.

Question

What criteria should the protest committee use to decide whether or not evidence is 'new'?

Answer

Evidence is 'new'

- if it was not reasonably possible for the party asking for the reopening to have discovered the evidence before the original hearing,
- if the protest committee is satisfied that before the original hearing the evidence was diligently but unsuccessfully sought by the party asking for the reopening, or
- if the protest committee learns from any source that the evidence was not available to the parties at the time of the original hearing.

World Sailing 2011

Regel 66, Wiederaufnahme einer Verhandlung

Interpretation des Wortes „Neu", wie es Regel 66 verwendet wird.

Frage

Welche Kriterien sollte ein Protestkomitee anwenden um zu entscheiden, ob ein Beweismittel „neu" ist oder nicht?

Antwort

Ein Beweismittel ist „neu"

- wenn es für die Partei, die Wiederaufnahme verlangt, nicht vernünftigerweise möglich war, dieses Beweismittel vor der ursprünglichen Verhandlung herauszufinden.
- wenn das Protestkomitee davon überzeugt ist, dass das Beweismittel durch die Partei, die Wiederaufnahme verlangt, vor der ursprünglichen Verhandlung gewissenhaft gesucht, aber nicht gefunden wurde.
- wenn das Protestkomitee aus beliebiger Quelle erfährt, dass das Beweismittel für die Parteien zum Zeitpunkt der ursprünglichen Verhandlung nicht zur Verfügung stand.

World Sailing 2011

CASE 116

Rule 62.1(b), Redress
Rule 64.3, Decisions: Decisions on Redress
Rule A9, Guidance on Redress

A discussion of redress in a situation in which a boat is damaged early in a series, is entitled to redress under rule 62.1(b), and is prevented by the damage from sailing the remaining races. In such a situation, to be fair to the other boats in the series, the protest committee should ensure that fewer than half of the race scores included in her series score, after any exclusion(s), are based on average points.

Facts

A event is held over two days, with five races scheduled. Under the scoring system if five races are completed, each boat's series score is the total of her race scores excluding her worst score. On the first day, only Race 1 is completed and Boat A finishes in second place. On the second day, A finishes fifth in Race 2. Before the start of Race 3, A collides with Boat B and the damage is so extensive that A is unable to compete in the remaining races of the series. She protests B and requests redress under rule 62.1(b). The protest committee finds that A is entitled to redress, and acting under rule A9(b) it awards her for Races 3 and 4 the average of her points in Races 1 and 2. A is scored DNC in Race 5, but discards that score. A's series score is the lowest and so she wins the regatta, despite having competed in only two of the five races.

Question 1

Was the redress granted to A appropriate?

Answer 1

No. Although the protest committee did not break any rule, its decision in awarding the redress was not the fairest arrangement for all boats affected (see rule 64.3). In this case, awarding a boat her average scores for half of the races that counted towards her series score is not fair to the other boats.

Question 2

What would have been a fair award of redress to A?

Regel 62.1, Wiedergutmachung
Regel 64.3 Entscheidungen: Entscheidungen über Wiedergutmachung
Regel A9 Leitfaden für Wiedergutmachung

Erörterung der Wiedergutmachung für ein Boot, das früh in einer Serie beschädigt wurde und Anspruch auf Wiedergutmachung nach Regel 62.1(b) hat und auf Grund des Schadens verhindert ist, weitere Wettfahrten zu segeln. In dieser Situation um für alle Boote so fair wie möglich zu sein, sollte sich das Protestkomitee vergewissern, dass weniger als die Hälfte der für die der für die Serie einzubringenden Wertungen nach irgendwelchen Streichern durch Durchschnittspunkte gegeben werden.

Angenommene Tatsachen

Eine Veranstaltung ist über zwei Tage mit insgesamt fünf Wettfahrten angesetzt. Das Wertungssystem ist, dass bei fünf vollendeten Wettfahrten, die Wertung jedes Bootes, die Summe seiner Wettfahrtwertungen mit Ausnahme der schlechtesten ist. Am ersten Tag wurde nur eine Wettfahrt vollendet und Boot A erreichte den 2.Platz. Am zweiten Tag erreichte A in Wettfahrt 2 den 5. Platz. Vor dem Start zur 3.Wettfahrt kollidierte A mit B und der Schaden ist so groß, dass A an den restlichen Wettfahrten der Serie nicht teilnehmen kann. Es protestiert gegen B und Stellt Antrag auf Wiedergutmachung gemäß Regel 62.1(b). Das Protestkomitee entschied, dass A Anspruch auf Wiedergutmachung hat und handelte nach Regel A10(b) und gibt für die Wettfahrten 3 und 4 die Durchschnittspunkte aus Wettfahrt 1 und 2. In Wettfahrt 5 wird es DNC gewertet, streicht aber diese schlechteste Wertung. Die Gesamtwertung von A ist die niedrigste und es gewinnt die Regatta, obwohl es nur 2 von 5 Wettfahrten gesegelt ist.

Frage 1

War die Wiedergutmachung, die A gegeben wurde, angemessen?

Antwort 1

Nein. Obwohl das Protestkomitee gegen keine Regel verstoßen hat, war seine Entscheidung über die Zuordnung der Wiedergutmachung nicht die Regelung, die für alle davon betroffenen Boote die fairste ist (Siehe Regel 64.3). In diesem Fall für die Hälfte der für die Gesamtwertung zählenden Wettfahrten Durchschnittspunkte zu geben ist nicht fair gegenüber den anderen Booten.

Frage 2

Was wäre eine faire Zuordnung als Wiedergutmachung für A gewesen?

Answer 2

The protest committee should ensure that, after excluding her worst score, more than half of a boat's race scores are based on her finishing positions in races that she starts. Different situations may require different redress arrangements. One possibility in this particular case is that the protest committee could have awarded A redress only for the race in which the collision took place.

World Sailing 2011

Antwort 2

Das Protestkomitee sollte sicherstellen, dass nach Streichung der schlechtesten Wertung mehr als die Hälfte der Wettfahrtwertungen eines Bootes auf Ziel-Platzierungen von Wettfahrten beruhen, in denen das Boot gestartet ist. Andere Umstände können andere Zuteilungen von Wiedergutmachung erfordern. Eine Möglichkeit im vorliegenden Fall hätte sein können, dass das Protestkomitee nur für die Wettfahrt, an der die Kollision von A geschah, Wiedergutmachung gibt.

World Sailing 2011

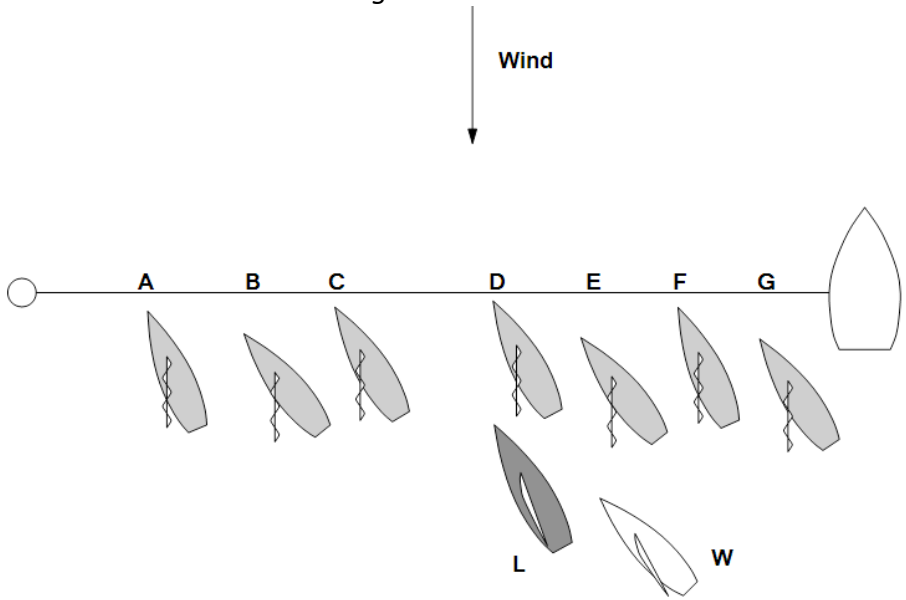
CASE 117

Definitions, Obstruction
Rule 15, Acquiring Right of Way
Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

When three boats are on the same tack and two of them are overlapped and overtaking the third from clear astern, if the leeward boat astern becomes overlapped with the boat ahead, the boat ahead is no longer an obstruction, and rule 19.2(b) does not apply. There are no situations in which a row of boats sailing close to one another is a continuing obstruction.

Facts

Approximately 15 seconds before the starting signal. Boats A, B, C, D, E, F and G are holding their positions on starboard tack a short distance below the starting line. Boats L and W are approaching the line of boats from astern. There is insufficient space for both L and W to pass through any of the gaps between adjacent boats ahead of them.



Question 1

If L becomes overlapped to leeward of D while W is clear astern of D, is L required to give W room to pass to leeward of D?

Answer 1

No. When L becomes overlapped to leeward of D, she obtains right of way over D, and therefore D is no longer an obstruction to L and W. For that reason, rule 19.2(b) does not apply between L and W. Instead, rule 11 begins to apply between L and D, but L is initially required by rule 15 to give D room to keep clear. W

Definition Hindernis
Regel 15 Wegerecht erlangen
Regel 19.2(b) Raum zum Passieren eines Hindernisses: Raum geben an einem Hindernis

Wenn drei Boote mit auf gleichem Schlag segeln und zwei davon überlappen und holen das dritte Boot von klar achteraus ein und das leeseitige der beiden Boote stellt zuerst eine Überlappung in Lee des Bootes voraus her, ist das Boot voraus nicht länger Hindernis und Regel 19.2(b) gilt nicht. Es gibt keine Situation, in der eine Reihe von dicht zusammen segelnden Booten als ausgedehntes Hindernis gilt.

Sachverhalte

Etwa 15 Sekunden vor dem Startsignal halten die Boote A, B, C, D, E, F und G ihre Position kurz unterhalb der Startlinie auf Steuerbordschlag. Die Boote L und W nähern sich dieser Kette von Booten von klar achteraus. Es ist nirgends genügend Platz für beide Boote um in der Lücke zwischen zwei benachbarte Boote klar voraus zu passieren.

Frage 1

Wenn L eine Überlappung in L von D erreicht, während W noch klar achteraus von D ist, muss dann L für W den Raum geben um auch in Lee von D zu passieren?

Antwort 1

Nein. Als L in Lee zu D die Überlappung herstellte, erhielt L Wegerecht gegenüber D und deshalb war D nicht länger Hindernis für L und W. Aus diesem Grund gilt Regel 19.2(b) nicht mehr zwischen L und W. Dafür beginnt Regel 11 zwischen L und D zu gelten, aber L ist anfangs nach Regel 15 verpflichtet, D

continues to be required by rule 12 to keep clear of D and by rule 11 to keep clear of L.
After L becomes overlapped to leeward of D, L has right of way over both D and W. Therefore, at that time L becomes an obstruction to D and W and, if W becomes overlapped with D, rule 19.2(b) begins to apply between D and W. Rule 19.2(b) requires D to give W room to pass between herself and L unless D has been unable to so from the time that W's overlap with D began.

Question 2

If there is not space for both L and W to pass through the gap between C and D, does that mean that L has to allow W into the gap and not pass through the gap herself?

Answer 2

No.

Question 3

According to the definition Obstruction, a boat racing is never a continuing obstruction. Nevertheless, are there any situations, such as the one in the diagram, where a row of racing boats sailing close to one another becomes a continuing obstruction?

Answer 3

No.

World Sailing 2011

Raum zum frei-halten zu geben. W ist weiterhin durch Regel 12 verpflichtet sich von D und nach Regel 11 verpflichtet sich von L frei zu halten. Nachdem L in Lee von D überlappte, hatte L Wegerecht gegenüber D und W und wird ab diesem Zeitpunkt Hindernis für D und W und falls W zu D eine Überlappung in Lee erreicht, beginnt Regel 19.2(b) zwischen D und W zu gelten. Regel 19.2(b) verlangt von D, dass es W Raum zum Passieren zwischen D und L gibt, sofern nicht D nicht in der Lage ist, diesen Raum zu geben, nachdem die Überlappung begann.

Frage 2

Wenn nicht genug Platz für beide, L und W, ist um durch die Lücke zwischen C und D zu passieren, bedeutet dies, dass L W erlauben muss in die Lücke zu segeln und nicht selbst durch die Lücke zu passieren?

Antwort 2

Nein.

Frage 3

Entsprechend der Definition Hindernis ist ein in der Wettfahrt befindliches Boot niemals ein ausgedehntes Hindernis. Gibt es trotzdem Situationen wie die im Diagramm gezeichnete, bei denen eine Reihe von dicht nebeneinander segelnden Booten in der Wettfahrt ein ausgedehntes Hindernis ist?

Antwort 3

Nein.

World Sailing 2011

CASE 118

Definitions, Mark-Room
Definitions, Room
Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room
In the definition Mark-Room, the phrase 'room to sail to the mark' means space to sail promptly in a seamanlike way to a position close to, and on the required side of, the mark.

Facts

UM8 and *UM10*, overlapped on port tack with *UM8* inside, approached a leeward mark to be left to port and subsequently rounded it as shown in the diagram. The next leg was a beat to windward. The wind was moderate and the seas negligible. *UM8* protested *UM10* under rule 18.2(b) for not giving her room to sail to the mark and round it. The protest committee decided that *UM10* did give *UM8* the room she was entitled to and denied the protest. *UM8* appealed

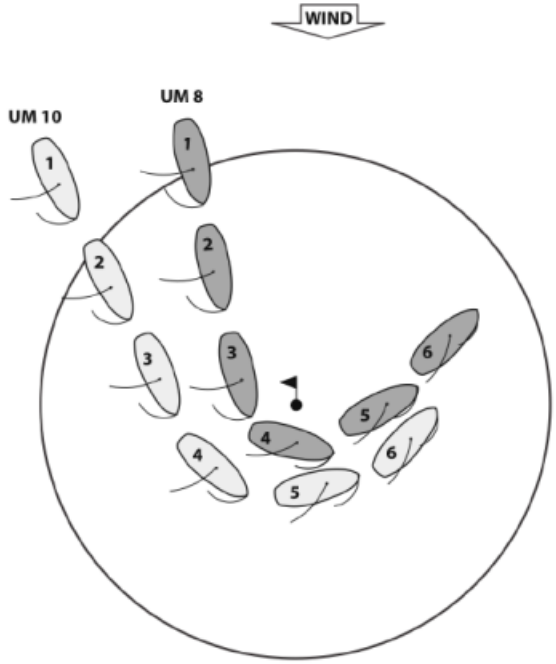
Decision

In order to sail the course, it was necessary for *UM8* to change course from a broad reach to a close-hauled course as she rounded the mark. Therefore, her proper course was to sail close to the mark at some point in her turn. Because *UM8* was entitled to mark-room, she was entitled to room, as defined by the definition Room,

- to leave the mark to port,
- to sail to the mark, and
- to round the mark onto a close-hauled course.

The phrase '*room* to sail to the *mark*' means space to sail promptly in a seamanlike way to a position close to, and on the

Definition Bahnmarken-Raum
Definition Raum
Regel 18.2(b) Bahnmarken-Raum: Bahnmarken-Raum geben
In der Definition Bahnmarken-Raum bedeutet der Ausdruck „Raum um zur Bahnmarke zu segeln" den Platz um unverzüglich in guter Seemannschaft zu einer Position in der Nähe und auf der vorgeschriebenen Seite zu segeln.



Sachverhalte

UM8 und UM10 auf Backbordschlag nähern sich in Überlappung einer Lee-Bahnmarke, die Backbord zu lassen ist und runden diese in der Folge wie im Diagramm gezeigt. Der folgende Bahnschenkel war gegen den Wind. Der Wind war moderat und die See vernachlässigbar. UM8 protestierte gegen UM10 wegen Verstoß gegen Regel 18.2(b), da es ihr nicht den Raum gegeben hat um zur Bahnmarke zu segeln und diese zu runden. Das Protestkomitee entschied, dass UM10 den UM 8 zustehenden Raum gegeben hat und wies den Protest ab. UM8 ging in die Berufung.

Entscheidung

Um die Bahn abzusegeln war es für UM8 notwendig den Kurs von einem tiefen Raumwindkurs auf einen Am-Wind-Kurs beim Runden der Bahnmarke zu ändern. Deshalb bestand ihr richtiger Kurs darin, an einer Stelle ihrer Rundung nahe zur Bahnmarke zu segeln. Da UM8 Anspruch auf Bahnmarken-Raum hatte, hatte es Anspruch auf Raum, entsprechend der Definition Raum,

- um die Bahnmarke an Backbord zu lassen
- um zur Bahnmarke zu segeln, und
- um die Bahnmarke auf einen Am-Wind-Kurs zu runden.

Der Ausdruck „Raum um zur Bahnmarke zu segeln" meint den Platz um unverzüglich in guter Seemannschaft zu einer Position in der Nähe und auf der vorgeschriebenen Seite zu segeln. Im vorliegenden Fall ist UM8 zur Bahnmarke

required side of, the mark. In this case, *UM8* had sailed to the mark at position 3 in the diagram because the mark was abeam of her bow and she was close to the mark. Between positions 3 and 5 she was rounding the mark and, therefore, entitled to room to turn promptly in a seamanlike way from a broad reach to a close-hauled course.
The diagram indicates the *UM10* gave *UM8* room to sail to the required side of the mark and to round it as necessary to sail the course. Therefore, the protest committee's application of rule 18.2(b) and the three components of the definition Mark-Room were correct. *UM8*'s appeal is denied and the decision of the protest committee is upheld.
USA 2011/105

in Position 3 des Diagramms gesegelt, als die Bahnmarke querab seines Buges war und es nahe an der Bahnmarke war. Zwischen Position 3 und 5 rundete es die Bahnmarke und hatte den Anspruch unverzüglich von einem tiefen Raumwindkurs auf einen Am-Wind-Kurs in guter Seemannschaft zu drehen.
Das Diagramm zeigt an, dass UM10 den Raum für UM8 gab um zur vorgeschriebenen Seite der Bahnmarke zu segeln und diese zu runden, wie zum Absegeln der Bahn notwendig. Deshalb war die Auslegung der Regel 18.2(b) und der drei Komponenten der Definition Bahnmarken-Raum durch das Protestkomitee richtig. UM8´s Berufung wird zurückgewiesen und die Entscheidung des Protestkomitees bestätigt.
USA 2011/105

CASE 119

Rule 62.1(a), Redress
Rule A3, Starting Times and Finishing Places

When a race is conducted for boats racing under a rating system, the rating that should be used to calculate a boat's corrected time is her rating at the time the race is sailed. Her score should not be changed if later the rating authority, acting on its own volition, changes her rating.

Facts

Boat A entered and participated in a race for a perpetual trophy and was scored by the race committee using the rating on her performance-handicap rating certificate that was in effect at the time of the race. No protest against her was made, and no boat requested redress claiming that A had been improperly scored. Several weeks after the race, the rating authority, acting on its own volition, changed A's rating. No changes had been made in A's hull or equipment between the end of the race and the time that her rating was changed. When the race committee learned of the change in A's rating, it re-scored the race using the new rating, which made A's score significantly worse.

A requested redress, claiming that it was improper for the race committee to re-score the race. The protest committee agreed and, under rule 62.1(a), granted A redress by reinstating her original score.

Questions

Was it an improper action of the race committee to re-score the race based on the change in A's rating? Was the redress given to A appropriate?

Answers

Re-scoring the race was an improper action of the race committee. A boat's rating under a rating system may, from time to time, be changed by the rating authority even though no changes have been made in the boat's hull or equipment. This is particularly common for ratings given under a performance-handicap rating system. These systems base a boat's rating, in part, on her performance in past races, which may change over

Regel 62.1(a) Wiedergutmachung
Regel A3 Startzeiten und Zieldurchgangsplätze

Wenn eine Wettfahrt für Boote mit einer Ausgleichsformel durchgeführt wird, sollte der Rennwert zur Berechnung der korrigierten Zeit eines Bootes verwendet werden, der zum Zeitpunkt, als die Wettfahrt gesegelt wurde, galt. Seine Wertung sollte nicht geändert werden, wenn später die für die Rennwerte zuständige Stelle von sich aus den Rennwert ändert.

Sachverhalte

Boot A meldete zu einer Wettfahrt für einen Wanderpreis und nahm an ihr teil und wurde vom Wettfahrtkomitee entsprechend dem Rennwert seines Rennwert-Dokuments gewertet, das zum Zeitpunkt der Wettfahrt galt. Es lag kein Protest vor und kein Boot reichte einen Antrag auf Wiedergutmachung mit der Begründung ein, dass A unsachgemäß gewertet wurde. Einige Wochen nach der Wettfahrt änderte die für die Rennwerte zuständige Stelle von sich aus den Rennwert von A. Es waren keine Änderungen am Rumpf oder der Ausrüstung von A in der Zeit zwischen dem Ende der Wettfahrt und der Änderung des Rennwerts. Als das Wettfahrtkomitee erfuhr, dass der Rennwert von A geändert wurde, änderte es die Wertung unter Benutzung des neuen Rennwerts, wodurch A´s Wertung wesentlich verschlechtert wurde. A beantragte Wiedergutmachung mit der Begründung, dass es eine unsachgemäße Handlung des Wettfahrtkomitees sei, die Wertung zu ändern. Das Protestkomitee stimmte dem Antrag auf Wiedergutmachung gemäß Regel 62.1(a) zu und setzte A gemäß der ursprünglichen Wertung wieder ein.

Fragen

War es eine unsachgemäße Handlung des Wettfahrtkomitees, die Wertung von A unter zu Grunde legen des geänderten Rennwerts neu zu berechnen? War die Wiedergutmachung, die A gegeben wurde, angemessen?

Antworten

Die Änderung der Wertung durch das Wettfahrtkomitee war eine unsachgemäße Handlung. Der Rennwert von A innerhalb eines Rennwert-Systems kann von Zeit zu Zeit durch die dafür zuständige Stelle geändert werden, ohne dass Änderungen am Rumpf oder der Ausrüstung des Bootes vorgenommen wurden. Dies ist teilweise übliche Praxis für Rennwert-Systeme die auf einem Leistungsfähigkeits-Ausgleichs-System beruhen. Diese Systeme verwenden als Grundlage für den Rennwert zum Teil die Ergebnisse in

time.
The rating for a boat at the time a race is sailed is the rating that should be used by the race committee to calculate her corrected time under rule A3. The original score given by the race committee to A was calculated based on A's rating at the time of the race. Therefore, the redress given to A by the protest committee was appropriate.
USA 2011/104

vergangenen Wettfahrten, wodurch sich die Rennwerte mit der Zeit ändern. Der Rennwert eines Bootes zum Zeitpunkt der gesegelten Wettfahrt ist der Rennwert, der vom Wettfahrtkomitee verwendet werden sollte um die korrigierte Zeit gemäß Regel A 3 zu berechnen. Die ursprüngliche vom Wettfahrtkomitee für A gegebene Wertung war auf Grundlage des zum Zeitpunkt der Wettfahrt geltenden Rennwerts von A berechnet. Deshalb ist die für A gegebene Wiedergutmachung durch das Protestkomitee angemessen.
USA 2011/104

CASE 120

Rule 41(c), Outside Help

'Information freely available' in rule 41(c) is information that is available without monetary cost and that may be easily obtained by all boats in a race. Rule 41(c) is a rule that may be changed for an event provided that the procedure established in the rules is followed.

Question 1

What is the meaning of the term 'information freely available' as used in rule 41(c)?

Answer 1

'Information freely available' means information that is available without monetary cost and that may be easily obtained by all boats in a race. 'Easily obtained' means the information is available from a public source that competitors can reasonably be expected to be aware of and can locate with little effort. An example of information found by little effort is information that can be found near the top of the list of internet addresses identified by conducting a search for the information using a widely-used internet search program. Information for which a fee has been paid (even if that fee is very small) or that is not easily obtained by all boats in a race is not 'freely available'. Examples are information supplied only to those boats that have paid a subscription fee or other fee for the information, and information whose location on the internet is hidden or obscure.

The costs of equipment or software and fees for communication services are not costs for the information that can be obtained with that equipment, software or communications service. For example, a cost to a competitor for a computer or cell phone and for internet access is not considered a cost for the information that the competitor can obtain with that equipment. If there is no charge for access to that information, the information is 'freely available'. However, information is not 'freely available' if access to it is limited to persons who have purchased special-purpose equipment or software from the person or organization that provides the information. Such information is not 'freely available' even if there is

Regel 41(c) Hilfe von außen

Als „Information, die allen frei verfügbar sind" in Regel 41(c) gilt Information, die ohne Kosten und einfach durch alle Boote in der Wettfahrt erhalten werden kann. Regel 41(c) ist eine Regel, die für eine Veranstaltung geändert werden kann, vorausgesetzt die in den Regeln vorgeschriebenen Verfahren wurde eingehalten.

Frage 1.

Was ist die Bedeutung des Begriffs „Information, die allen frei verfügbar sind", wie er in Regel 41(c) verwendet wird

Antwort 1

„Information, die allen frei verfügbar sind" bedeutet Information, die ohne Kosten und einfach durch alle Boote in der Wettfahrt erhalten werden kann. „einfach zu erhalten" bedeutet, dass die Information aus einer öffentlichen Quelle kommt, von der man vernünftigerweise erwarten kann, dass Teilnehmer von ihr wissen und sie mit geringem Aufwand finden können. Ein Beispiel für Informationen, die „einfach zu erhalten" sind sind Informationen aus einer Internetadresse, die bei der Suche mit einem üblichen Suchprogramm in der Liste weit am Anfang stehen. Information für die eine Gebühr entrichtet wurde (auch wenn diese sehr gering ist) oder die nicht für alle Boote in der Wettfahrt „einfach zu erhalten ist", ist nicht „frei verfügbar". Beispiele solcher Information sind Informationen, die nur den Booten zur Verfügung gestellt werden, die ein Abonnement-Gebühr bezahlt haben oder Informationen aus einer Internetquelle, deren Ort im Internet entweder verborgen oder verschleiert ist. Die Kosten für Ausrüstung oder Software und Gebühren für Kommunikations-Service sind nicht Kosten für die Information, die mittel der Ausrüstung, der Software oder dem Kommunikationsservice erhalten werden. Beispielsweise gelten die Kosten eines Teilnehmers für einen Computer oder ein Smartphone und für den Internetzugang nicht als Kosten für die Information, die man mit dieser Ausrüstung erhalten kann. Wenn es keine Gebühr für den Erhalt der Information gibt, ist die Inforation „frei verfügbar". Jedoch ist Information nicht „frei verfügbar", wenn der Zugang zu ihr auf Personen beschränkt ist, die ein spezielles Gerät oder eine spezielle Software von der Person oder Organisation gekauft haben, die diese Information zur Verfügung stellt, auch wenn die Information selbst keine zusätzliche Gebühr kostet, die mittels dieses Spezial-Geräts oder dieser

no additional charge made for receiving the information using the special-purpose equipment or software.
For example, any data or information that can be retrieved at no cost using an existing internet access account is 'freely available.' However, data or information is not 'freely available' if it is only accessible if one pays the person or organization that provides the information for special-purpose hardware or application software.
In addition to the above considerations, information is not 'freely available' if it becomes available so close to the start of a race that competitors do not have a reasonable period of time to find it and familiarize themselves with it. This prevents one competitor from arranging for data to be posted just before a race, with other competitors not having the time to find it and familiarize themselves with it.
Note that, in addition to the provisions in rule 41, a class rule may prohibit certain equipment from being on board a boat, and such a class rule may, therefore, limit information that a boat may use.

Facts for Question 2

Boat A is a large boat with plenty of space for equipment and a large crew with a dedicated navigator/weather router on board. She has an Inmarsat or VSAT system and pays a monthly communications fee of $5000, enabling large amounts of downloads and browsing of the internet. The boat's objective in having very good access to the internet is to have access to digital weather information for use in routing. All the data used by the boat are available throughout the year at no charge, to anyone with internet access. None of the data that is downloaded comes from the Inmarsat or VSAT communications provider themselves.
Boat B is a 40-foot boat with a crew of eight. She uses a tablet computer with a mobile data card for which she pays a small monthly communications fee similar to a phone communications fee. The crew purchased a routing and weather analysis application for use during the race. The application costs $2000 and is available on the open market for purchase by anyone. The application includes a paid-in-advance subscription to weather data that can be downloaded during the race. The weather data is the same for all

Spezial Software erhalten werden kann. Zum Beispiel sind alle Daten und Informationen, die ohne Kosten von einem normalen Internetzugang abgerufen werden können, „frei verfügbar". Jedoch sind Daten oder Informationen nicht „frei verfügbar", wenn sie nur abgerufen werden können, wenn zuvor für eine spezielle Hardware oder ein spezielles Programm bei der Person oder Organisation, die die Information bereitstellt, bezahlen muss. Zusätzlich zu den obigen Betrachtungen ist eine Information nicht „frei verfügbar", wenn diese so kurz vor dem Start einer Wettfahrt verfügbar ist, dass Teilnehmer keine ausreichende Zeit haben sie zu finden und sich mit ihr vertraut zu machen. Dadurch verhindert ein Teilnehmer durch das Bereitstellen der Daten, dass ein anderer Teilnehmer nicht die Zeit hat sie zu finden und sich mit ihr vertraut zu machen.
Beachte, dass zusätzlich zu den Vorgaben in Regel 41 eine Klassenregel eine bestimmte Ausrüstung an Bord eines Bootes verbieten kann und dass eine solche Klassenregel deshalb die Information, die ein Boot benutzen kann, weiter einschränkt.

Sachverhalte zu Frage 2

Boot A ist ein großes Boot mit viel Platz für Ausrüstung und einer großen Mannschaft mit einem fest zugeordneten Navigator/Wetter-Taktiker an Bord. Es hat ein Inmarsat oder VSAT-System und zahlt eine monatliche Gebühr für Kommunikation von $5000, die ein große Menge Download und Brausen im Internet erlaubt. Die Zielsetzung des Bootes durch den sehr guten Internetzugang ist es, Zugang zu digitalen Wetterinformationen zu haben um diese für die Routenplanung zu nutzen. All diese vom Boot genutzten Daten sind das ganze Jahr über ohne eine Gebühr von jedem über einen Internetzugang zu erhalten. Keine der Daten kommt vom Inmarsat oder VSAT Kommunikationssystem selbst.
Boot B ist ein 40 Fuß-Boot mit einer 8 köpfigen Mannschaft. Es verwendet einen Tablet-Computer mit einer mobilen Daten-Karte, für die es einen kleinen monatlichen Betrag zahlt, der in der Größe von Telefongebühren liegt. Die Mannschaft kaufte ein Wetter- und Routenplanungsprogramm für den Gebrauch während der Wettfahrt. Das Programm kostete $ 2000 und ist für jedermann am Markt käuflich. Das Programm enthält vorausbezahltes Abonnement für Wetterdaten, die während der Wettfahrt heruntergeladen werden können. Die Wetterdaten sind dieselben für alle Boote, die dieses Programm gekauft haben. Die Wetter-Daten sind Wettfahrtspezifisch. Die

boats that have purchased the application. The weather data is race-specific. The weather data cannot be used with other weather or routing applications and is not usable without purchasing the routing and weather analysis application.
Boat C is a 40-foot boat with a crew of eight. She uses a tablet computer with a mobile data card for which she pays a small monthly communications fee similar to a phone communications fee. The crew is downloading hi-resolution weather files for a small monthly subscription fee. The files are not tailored to the boat; all boats subscribing to the files receive the same data. Nobody, even ashore with internet access, could access this data without subscribing and paying for it.
Boat D is a 40-foot boat with a crew of eight. She uses a tablet computer with a mobile data card for which she pays a small monthly communications fee similar to a phone communications fee. She additionally contracts for a subscription for private weather data for $15,000 for the race. That private weather data includes extremely high resolution satellite imagery on which every squall can be seen and tracked. This imagery is not customized for the particular boat and is available to any boat that pays for it and has the ability to download it.

Question 2

Do any of these boats break rule 41(c) if they receive information using the services described?

Answer 2

Boat A does not break rule 41(c). She does not pay a fee for the information she receives. Paying a fee for a communications system, such as an Inmarsat or VSAT system, and a monthly communication fee that enables her to communicate and access information on the internet does not break rule 41(c).
Boat B breaks rule 41(c). The routing and weather information that Boat B downloads cannot be accessed without the special-purpose software that Boat B purchased. Therefore she is receiving information that is not freely available to boats that have not made that purchase.
Boats C and D break rule 41(c). The fees that they pay enable them

Wetterdaten können nicht mit einem anderen Wetter- und Routenplanungsprogramm verwendet werden und sind nicht verwendbar ohne das Wetter- und Routenplanungsprogramm zu kaufen.
Boot C ist ein 40 Fuß-Boot mit einer 8 köpfigen Mannschaft. Es verwendet einen Tablet-Computer mit einer mobilen Daten-Karte, für die es einen kleinen monatlichen Betrag zahlt, der in der Größe von Telefongebühren liegt. Die Mannschaft lädt hoch auflösende Wetter-Dateien für eine geringe monatliche Abonnement-Gebühr herunter. Die Daten sind nicht auf das Boot zugeschnitten; alle Boote, die diese Dateien abonniert haben, erhalten dieselben Daten. Niemand, auch nicht an Land mit Internetzugang, ohne diese zu abonnieren und dafür zu zahlen.
Boot D ist ein 40 Fuß-Boot mit einer 8 köpfigen Mannschaft. Es verwendet einen Tablet-Computer mit einer mobilen Daten-Karte, für die es einen kleinen monatlichen Betrag zahlt, der in der Größe von Telefongebühren liegt. Es hat außerdem einen Vertrag zur Vorbestellung für private Wetterdaten für 15000 für die Wettfahrt. Diese privaten Wetter-Daten enthalten extrem hoch aufgelöste Satellitenbilder auf denen jede Bö gesehen und verfolgt werden kann. Diese Bilder sind nicht auf das spezielle Boot maßgeschneidert und für jedes Boot erhältlich, das dafür zahlt und das die Möglichkeit des Herunterladens hat.

Frage 2

Verstößt irgendeines dieser Boote gegen Regel 41(c), wenn es Informationen unter Verwendung der beschriebenen Services erhält?

Antwort 2

Boot A verstößt nicht gegen Regel 41(c). Es zahlt keine Gebühr für die Information, die es erhält. Das Zahlen der Gebühr für ein Kommunikations-System wie Inmarsat oder VSAT und eine monatliche Kommunikationsgebühr, die es in die Lage versetzt zu kommunizieren und Internet-Informationen zu erhalten ist kein Verstoß gegen Regel 41(c).
Boot B verstößt gegen Regel 41(c). Die Wetter- und Routen-Information, die B herunterlädt, kann nicht ohne Spezial-Software verwendet werden, die B gekauft hat. Deshalb erhält es Informationen, die nicht frei verfügbar für alle Boote sind, die diesen Kauf nicht gemacht haben.
Die Boote C und D verstoßen gegen Regel 41(c). Die Gebühr die sie bezahlen ermöglich es ihnen Wetterinformationen zu erhalten, die sie nicht erhalten könnten, wenn sie die Gebühr nicht bezahlt hätten. Die Erfordernis eine

to receive weather information that they would not be able to receive if they had not paid the fees. The requirement to pay a fee for information, whether it is large or small, means that that information is not available at no monetary cost, and therefore the information is not ‘freely available’.

Question 3

Can rule 41(c) be changed for a particular event?

Answer 3

Yes. See rule 86.1. Rule 41(c) is a rule that may be changed for an event provided that the procedure established in the rules for such changes is followed. Case 121 discusses that procedure.

Question 4

Can the restriction stated in rule 41(c) be changed for an event without changing the rule?

Answer 4

No.

World Sailing 2012

Gebühr, egal ob groß oder gering, zum Erhalt von Information zu bezahlen bedeutet, dass die Information nicht ohne Kosten zu erhalten ist und deshalb ist die Information nicht frei zugänglich.

Frage 3

Kann Regel 41(c) für eine bestimmte Veranstaltung geändert werden?

Antwort 3

Ja. Siehe Regel 86.1. Regel 41(c) ist eine Regel, die für eine Veranstaltung geändert werden kann, vorausgesetzt, dass die in den Regeln für eine solche Änderung vorgesehenen Verfahren eingehalten werden. Case 121 erörtert die Verfahren.

Frage 4

Können die Einschränkungen von Regel 41(c) für eine Veranstaltung geändert werden, ohne die Regel zu ändern?

Antwort 4

Nein

World Sailing 2012

CASE 121

Rule 85 Changes to Rules
Rule 86, Changes to the Racing Rules
Rule J1.2, Notice of Race Contents
Rule J1.3(1), Notice of Race Contents
Rule J2.1(1), Sailing Instructions Contents

The procedure that must be followed in order to change a racing rule for an event is described in detail.

Question 1

What is the procedure that must be followed in the notice of race and the sailing instructions to change a racing rule for a particular event?

Answer 1

The following procedure must be followed:

(1) Determine whether or not the rule you wish to change may be changed. Rule 86.1(b) states that certain racing rules may not be changed unless the change is permitted in the rule itself. Rules 86.2 and 86.3 permit exceptions to rule 86.1(b) in certain circumstances. If the rule may not be changed, any attempt to change it will be invalid.

(2) Rule 85.1 requires that the specification of a change to any rule, including a racing rule, must identify the rule being changed and include a statement of the change in full. After reading that statement, it should be possible for a reader to know precisely how the changed rule would read. Also note that, under rule 85.1, an addition to a rule or deletion of all or part of it is a 'change' to the rule.

(3) The organizing authority is required by rule 89.2(a) to publish a notice of race that conforms to rule J1. Under rule J1.3(1), the organizing authority must decide whether knowledge of a change in a racing rule would help competitors decide whether to attend the event or would provide them with information they will need before the sailing instructions become available. If so, the change in the racing rule must be stated in the notice of.

(4) The race committee is required by rule 90.2(a) to publish

Regel 85 Regeländerungen
Regel 86 Änderungen der Wettfahrtregeln Segeln
Regel J1.2, Inhalt der Ausschreibung
Regel J1.3(1), Inhalt der Ausschreibung
Regel J2.1(1), Inhalt der Segelanweisungen

Beschreibung der Verfahren zur Änderung einer Wettfahrtregel, denen man folgen muss .

Frage 1.

Wie ist das Verfahren, dem man in der Ausschreibung folgen muss, wenn man eine Regel für eine bestimmte Veranstaltung ändert?

Antwort 1

Man muss das folgende Verfahren beachten:

(1) Entscheide, ob die Regel, die man ändern will, geändert werden darf. Regel 86.1(b) legt fest, dass einige Regel nicht geändert werden dürfen, sofern die Regel da nicht selbst erlaubt. Regel 86.2 und 86.3 erlauben unter gewissen Umständen Ausnahmen zu Regel 86.1(b). Wenn die Regel nicht geändert werden darf, dann ist jeglicher Versuch sie zu ändern ungültig.

(2) Regel 85.1 verlangt, dass die Angabe der Änderung irgend einer Regel, einschließlich einer Wettfahrtregel, auf die zu ändernde Regel Bezug nehmen muss und eine vollständige Festlegung der Änderung enthalten muss. Nach Lesen dieser Festlegung muss es dem Leser völlig klar sein, wie diese Änderung zu verstehen ist. Zu beachten ist, dass wie in Regel 85.1 festgehalten, eine Ergänzung oder Streichung von Teilen oder der ganzen Regel auch eine „Änderung" der Regel ist.

(3) Der Veranstalter ist durch Regel 89.2(a) verpflichtet, eine Ausschreibung zu veröffentlichen die Regel J1 entspricht. Gemäß Regel J1.2(1) muss der Veranstalter entscheiden, ob die Kenntnis der Änderung einer Wettfahrtregel für den Teilnehmer eine Entscheidungshilfe bietet, ob sie an der Veranstaltung teilnehmen oder ihnen andere Informationen vermittelt, die sie benötigen bevor die Segelanweisungen erhältlich sind. Wenn dem so ist, muss die Änderung der Wettfahrtregel in der Ausschreibung festgehalten werden.

(4) Das Wettfahrtkomitee ist durch Regel 90.2(a) verpflichtet schriftliche

written sailing instructions that conform to rule J2. Rule J2.1(1) requires that any change in a racing rule for an event that was not stated in the notice of race must be stated in the sailing instructions.

(5) In exception to (3) and (4), a change in a rule made under rule 86.2 must always be stated in the notice of race (see rule J1.2(2)). In addition, the statement from World Sailing authorizing the change must be included in the notice of race or the sailing instructions and posted on the official notice board.

When a rule change is made under rule 86.3, the approval of the national authority may be required.

Question 2

Can a racing rule be changed for an event without following the procedure described in Answer 1?

Answer 2

No.

World Sailing 2012, revised 2021

Segelanweisungen zu veröffentlichen, die Regel J2 entspricht. Regel J2.2(3) verlangt, dass jegliche Änderung in einer Wettfahrtregel für eine Veranstaltung in den Segelanweisungen für diese Veranstaltung festgelegt sein muss.

(5) Als Ausnahme von (3) und (4) gilt, wenn eine Regeländerung nach Regel 86.2 gemacht wurde, muss dies immer in der Ausschreibung stehen (siehe Regel J1.2(2)). Zusätzlich das Genehmigungsschreiben von World Sailing in der Ausschreibung oder den Segelanweisungen festgehalten werden und das Genehmigungsschreiben muss an der offiziellen Tafel für Bekanntmachungen aushängen.

Wenn eine Regeländerung nach Regel 86.3 gemacht wurde, kann es sein, dass die Genehmigung durch den nationalen Verband vorliegen muss.

Frage 2

Kann eine Wettfahrregel ohne Einhaltung dieses in Antwort 1 beschriebenen Verfahrens geändert werden?

Antwort 2

Nein

World Sailing 2012, revidiert 2021

CASE 122

Rule 69.2(g), Misconduct: Action by a Protest Committee

An interpretation of the term 'comfortable satisfaction' and an example of its use.

Facts for Question 1

Based on a report that the protest committee received, it believes that a person (competitor, boat owner or support person) may have broken rule 69.1(a). It has called a hearing and taken the evidence of the party and witnesses.

Question 1

Rule 69.2(g) requires that, before the committee warns or penalizes the competitor, it shall be 'established to the comfortable satisfaction of the protest committee, bearing in mind the seriousness of the alleged misconduct, that the competitor has broken rule 69.1(a)'. What is the meaning of 'comfortable satisfaction' as used in rule 69.2(g)?

Answer 1

'Comfortable satisfaction' is one of three standards of proof commonly used in courts of law or arbitration hearings. The other two standards are 'proof beyond a reasonable doubt' and 'balance of probabilities'. The 'proof beyond a reasonable doubt' standard is the strictest of the three standards. It is usually reserved for serious criminal cases. The 'balance of probabilities' standard (also sometimes referred to as the 'preponderance of the evidence' standard) is the least strict of the three, and it is widely used in civil legal proceedings.

Both the World Anti-Doping Agency and the Court of Arbitration for Sport use the 'comfortable satisfaction' standard. The World Anti-Doping Agency uses that standard in hearings to determine whether or not an athlete has violated the World Anti-Doping Code. Article 3.1 of the code states that, bearing in mind the seriousness of the allegation, it shall be established to the 'comfortable satisfaction' of the hearing panel that a violation occurred. Article 3.1 goes on to state, 'This standard of proof in all cases is greater than a mere balance of probabilities but less than proof beyond a reasonable doubt.'

Regel 69.2(g) Fehlverhaltens: Maßnahmen durch ein Protestkomitee

Interpretation des Ausdrucks „sichere Überzeugung" und ein Beispiel seiner Verwendung.

Angenommene Tatsachen zu Frage 1.

Aufgrund eines Berichts, den das Protestkomitee erhielt, ist es der Auffassung, dass eine Person (Teilnehmer, Bootseigner oder Unterstützende Person) eventuell gegen Regel 69.1(a) verstoßen hat. Es hat eine Verhandlung anberaumt und die Beweismittel der Partei und der Zeugen aufgenommen.

Frage 1.

Regel 69.2(g) fordert, dass bevor es einen Teilnehmer verwarnt oder bestraft „das Protestkomitee in Anbetracht der Ernsthaftigkeit des behaupteten Fehlverhaltens zu der sicheren Überzeugung, gekommen ist, dass der Teilnehmer gegen Regel 69.1(a) verstoßen hat"
Was ist die Bedeutung von „Sicherer Überzeugung" in Regel 69.2(g)?

Antwort 1

„Sichere Überzeugung" ist eines von drei Prüf-Standards die man üblicherweise vor Gericht oder bei Schlichtungen verwendet. Die beiden anderen Prüfstandards sind „ohne jeden Zweifels" und „mit größerer Wahrscheinlichkeit". „Ohne jeden Zweifel" ist der härteste der drei Prüfkriterien und wird im Regelfall für schwere kriminelle Fälle angewandt. „Mit größerer Wahrscheinlichkeit" (manchmal auch mit vorherrschender Wahrscheinlichkeit) ist das am wenigsten harte Prüfkriterium der drei und wird weitgehend bei zivilrechtlichem Vorgehen angewandt. Beide, die World-Anti-Doping-Agentur und das CAS (Court of Arbitration for Sport) verwenden das „Sichere Überzeugung" Prüfkriterium. Die World Anti-Doping Agentur verwendet den Standard ob Athleten gegen den World-Anti-Doping-Code verstoßen haben oder nicht. Artikel 3.1 des Codes legt fest dass, unter Berücksichtigung der Bedeutung der Beschuldigung, soll das Anhörungs-Gremium zu der sicheren Überzeugung gekommen sein, dass, ein Verstoß vorgekommen ist. Dieser Prüfstandard ist strenger als „mit großer Wahrscheinlichkeit" und weniger streng als „ohne jeden Zweifel". Regel 64.1(a) legen fest, dass ein Protestkomitee seine Entscheidung auf der Basis von „mit größerer Wahrscheinlichkeit" treffen muss, sofern eine Regel nichts anderes vorsieht. Der Prüfstandard „mit größerer

Rule 64.1(a) states that a protest committee shall make its decisions based on the 'balance of probabilities' standard, unless provided for otherwise in the rule alleged to have been broken. The 'balance of probabilities' standard is whether it is more likely than not that the rule was broken.
Rule 69.2(g) specifically requires that in a rule 69 hearing the protest committee use the more strict 'comfortable satisfaction' standard. The rule further requires the seriousness of the alleged conduct to be considered as an important factor when the committee is addressing whether or not it is 'comfortably satisfied' that the alleged offence was committed. The 'comfortable satisfaction' standard is always more strict than the 'balance of probabilities' standard but is less strict than the standard of 'beyond a reasonable doubt'. In between these two limits, the standard of proof is a sliding scale, based on the seriousness of the allegations before the committee.
It is also a fundamental principle in disciplinary proceedings that competitors must be regarded as innocent until any allegation is proven against them. Therefore part of the 'comfortable satisfaction' test is whether or not the evidence presented to the committee is sufficient to mean the competitor is no longer presumed to be innocent.
The last sentence of the Terminology section of the Introduction implies that the words 'comfortable' and 'satisfaction' are used in rule 69.2(g) in 'the sense ordinarily understood in . . . general use.' Both 'comfortable' and 'satisfaction' are frequently used in everyday speech, and so most judges will be familiar with how they are generally used. Judges could also consider whether they feel 'uncomfortable' with any conclusion reached. If they are uncomfortable, then they are not 'comfortably satisfied'.
Note that in a rule 69 hearing, the protest committee must answer 'Yes' to both of the following questions before it warns or penalizes a competitor or boat under rule 69.2(h) or 69.2(i):

- Is the committee comfortably satisfied that the facts found establish that the alleged conduct occurred?
- Is the committee comfortably satisfied that the conduct that occurred was gross misconduct?

Wahrscheinlichkeit" besagt ob es wahrscheinlicher ist, dass gegen eine Regel verstoßen wurde oder nicht.
Regel 69.2(g) verlangt namentlich, dass ein Protestkomitee in einer Regel 69-Verhandlung den strengeren Prüfstandard „Sichere Überzeugung" verwendet. Die Regel verlangt außerdem, die Ernsthaftigkeit des vorgeworfenen Verhaltens muss als wesentlicher Faktor berücksichtigt werden, wenn das Protestkomitee sich damit befasst ob der angebliche Verstoß „mit sicherer Überzeugung" verübt wurde oder ob nicht. Der Prüfstandard „mit sicherer Überzeugung" ist immer strenger als der Standard „mit größerer Wahrscheinlichkeit" aber weniger streng als der Standard „ohne jeden Zweifel". Zwischen diesen beiden Grenzen ist der Prüfstandard eine gleitende Skala basierend auf der Ernsthaftigkeit der Beschuldigung vor dem Protestkomitee. Es ist ein fundamentales Prinzip bei Disziplinar-Vorfällen, dass Teilnehmer solange als unschuldig gelten müssen, bis irgendeine der Beschuldigungen gegen sie geprüft ist. Deshalb ist ein Teil des Prüftestes von „mit sicherer Überzeugung", ob irgendein dem Protestkomitee vorgelegtes Beweismittel ausreichend belegt, dass der Teilnehmer nicht länger als unschuldig betrachtet werden kann. Der letzte Satz der Terminologie in der Einleitung legt fest, dass die Worte „sicher" und „Überzeugung" wie sie in Regel 69.2(g) benutzt werden, in dem Sinne verwendet werden, den sie gewöhnlich im allgemeinen Gebrauch haben. Beides „sicher" und „Überzeugung" sind im allgemeinen Sprachgebrauch häufig genutzt und deshalb sind die meisten Schiedsrichter vertraut, wie sie allgemein genutzt werden. Schiedsrichter können auch erwägen ob sie sich „unsicher" fühlen, wenn sie zu einem Entschluss gelangen. Wenn sie unsicher sind, dann haben sie keine sichere Überzeugung. Beachte, dass bei einer Regel 69 Verhandlung die beiden folgenden Fragen beide mit Ja beantworten muss, bevor es einen Teilnehmer oder ein Boot nach Regel 69.2(h) oder 69.2(i) verwarnt oder bestraft:

- Ist das Protestkomitee der sicheren Überzeugung, dass die festgestellten Tatsachen belegen, dass das angebliche Verhalten stattgefunden hat?
- Ist das Protestkomitee der sicheren Überzeugung, dass das Verhalten, das stattgefunden hat ein grobes Fehlverhalten war?

Wie Regel 69.1(b) festlegt, kann Fehlverhalten ein Verstoß gegen die guten Sitten oder das sportliche Verhalten, unethisches Benehmen sowie das in

As rule 69.1(b) states, an act of misconduct may be a breach of good manners or sportsmanship, unethical behaviour or conduct that brings the sport into disrepute.

Question 2

Please provide a plausible example of a report of an incident alleging a gross breach of a rule and a report of a hearing under rule 69.2 in which the 'comfortable satisfaction' standard is used.

Answer 2

Boat A had been presented for pre-event measurement and a required corrector weight was properly attached under a floorboard that was held in place by several screws. During the event, A was spot checked by a member of the technical committee, and the corrector weight was missing. The technical committee protested the boat for breaking rule 78.1 and rule 2, and at the conclusion of a hearing of that protest, the protest committee disqualified A for breaking those rules.

Acting under rule 69.2(b) and (e), the protest committee then decided to call a hearing and, in its notice to A's crew, it alleged that the crew had removed the corrector weight, and that that action was an act of misconduct and, therefore, a breach of rule 69.1(a). Boat A was represented at the hearing by P, who was the helmsman of A and the person in charge of A. P denied having any knowledge of the missing corrector weight. He explained that the boat was left unlocked and unattended every night. He alleged that somebody else had removed the corrector weight during the night. Boat A's crew were called as witnesses. They also testified that they had no knowledge of the missing weight and that they had seen no evidence that the floorboard had been removed and replaced.

Nearly all the evidence supported the allegation that a member of A's crew had removed the corrector weight. Because tools were needed to remove the weight, the committee concluded that the weight had been removed deliberately (not accidentally). Boat A gained an advantage by the weight's removal, and its removal was not likely to be discovered because the floorboard was screwed into place. The only contradictory evidence was that each member of the crew denied having removed the weight. The protest committee concluded

Verruf bringen des Sports sein.

Frage 2

Bitte stellen sie ein plausibles Beispiel eines Berichts über einen Vorfall bereit, der einen Vorwurf eines groben Regelverstoßes enthält und den Bericht über eine Anhörung nach Regel 69.2, in der der Prüfstandard „mit sicherer Überzeugung" verwendet wurde?

Antwort 2

Boot A wurde bei der Vermessung vor der Veranstaltung überprüft und das vorgeschriebene Ausgleichsgewicht war ordentlich unter einem Bodenbrett befestigt, das durch mehrere Schrauben an seinem Platz befestigt war. Während der Veranstaltung wurde A stichprobenweise von einem Mitglied des technischen Komitees untersucht und das Ausgleichsgeweicht fehlte. Das Technische Komitee protestierte gegen das Boot wegen Verstoßes gegen die Regeln 78.1 und 2. Als Ergebnis der Anhörung dieses Protestes disqualifizierte das Protestkomitee das Boot wegen Verstoßes gegen diese Regeln.

Das Protestkomitee handelte nach Regel 69.2(b) und (e) und entschloss sich eine Anhörung anzuberaumen und in der Benachrichtigung der Mannschaft von A war der Vorwurf, dass die Mannschaft von Boot A das Ausgleichsgewicht entfernt hat und dass diese Handlung Fehlverhalten und deshalb auch ein Verstoß gegen Regel 69.1 ist. Das Protestkomitee rief eine Verhandlung nach Regel 69.2 ein. Boot A wurde vertreten durch P, dem Steuermann und verantwortlichen Schiffsführer von A. P leugnete, dass er irgendeine Kenntnis des fehlenden Ausgleichsgewichts hatte. Er erklärte, dass das Boot jede Nacht unversperrt und unbeaufsichtigt gelassen war. Er behauptete irgendjemand hat die Ausgleichsgewichte während der Nacht entfernt. Die Mannschaft von A wurde als Zeugen gehört. Sie alle bezeugten, dass sie keine Kenntnis von den fehlenden Gewichten haben und dass ihnen nichts aufgefallen ist, dass die Bodenbretter entfernt und wieder zurückgesetzt wurden. Nahezu alle Indizien unterstützten die Behauptung, dass ein Mannschaftsmitglied von A die Gewichte entfernt hat. Da Werkzeug notwendig war, die Gewichte zu entfernen, kam das Protestkomitee zu dem Beschluss, dass diese absichtlich (und nicht durch Zufall) entfernt wurden. Boot A hatte durch die Entfernung der Gewichte einen Vorteil und es war wenig wahrscheinlich, dass deren Entfernung erkannt wird, weil die Bodenbretter an ihrem Platz verschraubt waren. Das

that it was comfortably satisfied that a member of A's crew had removed the weight and that that action constituted an act of misconduct and, therefore, a breach of rule 69.1(a). Boat A was penalized under rule 69.2(h) by being scored DNE for all races in the event.

Because nearly all the evidence supported the allegation, the committee would have reached the same conclusion had it used the 'balance of probabilities' standard of proof. However, if the committee had used the 'beyond a reasonable doubt' standard, it might well have reached a different conclusion. No member of A's crew ever admitted removing the weight, and it was, in principle, possible that someone else could have removed it because the boat was often left unattended and unlocked. Therefore, there was a possibility that the weight could have been removed without the knowledge of A's crew. Consequently, if the standard of proof had been 'beyond a reasonable doubt', the committee probably would not have concluded that a member of A's crew removed the weight.

World Sailing 2012

einzige dagegen stehende Argument war, dass die Mannschaft leugnete die Gewichte entfernt zu haben. Das Protestkomitee beschloss, dass es der sicheren Überzeugung ist, dass ein Mannschaftsmitglied von A die Gewichte entfernt hat und dass diese Handlung ein Fehlverhalten und deshalb ein Verstoß gegen Regel 69.1(a) ist. Boot A wurde nach Regel 69.2(h) bestraft indem es für alle Wettfahrten der Serie DNE gewertet wurde.

Da nahezu alle beigebrachten Beweismittel die Behauptung stützten würde das Protestkomitee bei Verwendung des Prüfkriteriums „mit größerer Wahrscheinlichkeit" den gleichen Beschluss gefasst. Wenn jedoch das Protestkomitee das Prüfkriterium „ohne jeden Zweifel" verwendet hätte, hätte es vermutlich einen anderen Beschluss gefasst. Kein Mannschaftsmitglied von A hat die Entfernung der Gewichte eingestanden und es war im Prinzip möglich, dass jemand anderes es entfernt haben könnte, da das Boot oft unbeaufsichtigt und unversperrt war. Deshalb bestand die Möglichkeit, dass die Gewichte ohne Kenntnisse von A´s Mannschaft entfernt wurden. Konsequenterweise hätte das Protestkomitee unter dem Prüfstandard „ohne jeden Zweifel" nicht festgelegt, dass ein Mannschaftsmitglied von A die Gewichte entfernt hat.

World Sailing 2012

CASE 123

Rule 10, On Opposite Tacks
Rule 14, Avoiding Contact

When it would be clear to a competent, but not necessarily expert, sailor at the helm of a starboard-tack boat that there is substantial risk of contact with a port-tack boat, the starboard-tack boat breaks rule 14 if contact occurs and there was still time for her to change course sufficiently to avoid the contact.

Facts for Question 1

In a fleet race with 10 knots wind, two one-design dinghies, each 5 metres in length, are approaching each other on close-hauled courses. S is on starboard tack and P is on port tack. Both boats hold their course and speed. There is contact between S's bow and P's starboard quarter, about 20 centimetres from P's stern, causing damage. Neither boat takes a penalty. S protests P.

Question 1

How do the rules apply to this incident? In particular, did S break rule 14?

Answer 1

In this situation P judged incorrectly that she would cross ahead of S without breaking rule 10. P could have tacked to leeward of S and thereby kept clear of S and avoided the contact. Because P failed to do so, she broke both rule 10 and rule 14 and is disqualified.

Rule 14 requires a boat, including a right-of-way boat, to avoid contact if reasonably possible. However, rule 14also states that a right-of-way boat need not act to avoid contact until it is 'clear' that the other boat is not keeping clear. In the conditions described, when P's bow crossed in front of S's bow it would be clear to a competent, but not necessarily expert, sailor at the helm of S that there was substantial risk of contact and therefore that P was not keeping clear. At that moment there was still time for S to bear away sufficiently to avoid the contact, and therefore S broke rule 14. Because the contact caused damage, S is not exonerated by rule 43.1(c), she is disqualified.

Facts for Question 2

Regel 10 Auf entgegengesetztem Schlag
Regel 14 Berührung vermeiden

Wenn es für einen kompetenten, nicht notwendigerweise als Experte ausgewiesenen Segler am Ruder eines Bootes auf Steuerbordschlag klar wird, dass ein erhebliches Risiko für eine Berührung mit einem Boot auf Backbordschlag besteht, verstößt das Boot auf Steuerbordschlag gegen Regel 14, wenn es zur Berührung kommt und Zeit für es gewesen ist den Kurs genügend zu ändern um die Berührung zu vermeiden.

Sachverhalte zu Frage 1

In einer Flotten-Wettfahrt bei 10 Knoten Wind nähern sich zwei 5 m lange Einheitsjollen auf Am-Wind-Kursen. S auf Steuerbordschlag und P auf Backbordschlag. Beide Boote halten ihren Kurs und ihre Geschwindigkeit. Es gibt eine Berührung mit Schaden zwischen dem Bug von S und der Steuerbordseite von P etwa 20 cm von P´s Heck. Kein Boot nimmt eine Strafe an. S protestiert gegen P.

Frage 1.

Welche Regeln gelten für diesen Vorfall und hat insbesondere S gegen Regel 14 verstoßen?

Antwort 1.

In dieser Situation hat P die Situation falsch eingeschätzt als es sich entschied vor S durchzufahren ohne gegen Regel 10 zu verstoßen. P hätte ins Lee von S wenden können um sich so von S freizuhalten und eine Berührung zu vermeiden. Da P dies versäumt hat, hat es gegen die beiden Regeln 10 und 14 verstoßen und ist zu disqualifizieren. Regel 14 verlangt von einem Boot einschließlich eines Bootes mit Wegerecht, dass es eine Berührung vermeidet, wenn dies vernünftigerweise möglich ist. Jedoch legt Regel 14 auch fest, dass das Wegerechtboot keine Ausweichmaßnahmen ergreifen muss um eine Berührung zu vermeiden, solange nicht klar ist, dass das andere Boot sich nicht frei hält. In der beschriebenen Situation wird es einem kompetenten, nicht notwendigerweise als Experte ausgewiesenen Segler am Ruder von S klar, sowie der Bug von P vor dem Bug von S auftaucht, dass ein erhebliches Risiko einer Berührung besteht und dass sich P nicht frei hält. In diesem Moment war noch Zeit für S, um soweit abzufallen, dass eine Berührung vermieden wird und deshalb verstieß S gegen Regel 14. Da die Berührung Schaden verursachte ist S nicht durch Regel 43.1(c) entlastet und ist zu disqualifizieren.

The assumed facts are the same as those for Question 1, except that just before the contact occurs S bears away slightly in an attempt to avoid P. However S misjudges the manoeuvre and there is contact that causes damage.

Question 2

Did S break rule 14?

Answer 2

As noted in Answer 1, at the time it became clear that P was not keeping clear, there was still time for S to bear away sufficiently to avoid the contact. Therefore, it was reasonably possible for S to have done so. She failed either to bear away sufficiently or to begin to bear away early enough, but that does not mean that it was not reasonably possible for her to have avoided the contact. Therefore, S broke rule 14 despite having borne away slightly before the contact occurred. Because the contact caused damage, S is not exonerated by rule 43.1(c); she is disqualified.

World Sailing 2013

Sachverhalte zu Frage 2

Die angenommenen Tatsachen sind die gleichen wie zu Frage 1 außer dass S kurz vor der Berührung bei einem Versuch die Berührung zu vermeiden leicht abgefallen ist. Jedoch hat sich S bei diesem Manöver verschätzt und es gab Berührung mit Schaden.

Frage 2.

Hat S gegen Regel 14 verstoßen?

Antwort 1.

Wie in Antwort 1 ausgeführt war ab dem Zeitpunkt als es klar wurde, dass P sich nicht freihält noch Zeit für S, um soweit abzufallen, dass eine Berührung vermieden wird. Deshalb war es vernünftigerweise für S möglich, dies zu tun. Es versäumte entweder weit genug abzufallen oder mit dem Abfallen nicht rechtzeitig genug zu beginnen, aber das bedeutet nicht, dass es nicht vernünftigerweise möglich war die Berührung zu vermeiden. Deshalb verstieß S gegen Regel 14 obwohl es, bevor die Berührung geschah, leicht abgefallen ist. Da die Berührung Schaden verursachte, ist S nicht durch Regel 43.1(c) entalstet und wird disqualifiziert.

World Sailing 2013

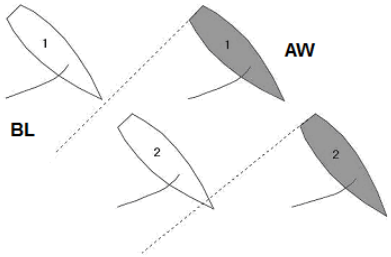
CASE 124

Rule 19.2(a), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction
Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction
Rule 43.1(b), Exoneration

At any point in time while two boats are approaching an obstruction, the right-of-way boat at that moment may choose to pass the obstruction on either side provided that she can then comply with the applicable rules.

Facts

While racing, boats AW and BL are approaching an obstruction that can be passed on either side. Both boats are heading towards the middle of the obstruction. At position 1, AW is clear ahead by a very narrow margin and on a track to windward of BL. At position 2, they have become overlapped with AW to windward of BL.



Question

At position 1, AW is clear ahead and thus has right-of-way under rule 12. When the overlap between them begins, BL becomes the right-of-way boat under rule 11.

Rule 19.2(a) states that the right-of-way boat may choose to pass the obstruction on either side. How can we determine which boat has the right to choose in this situation?

Answer

At any point in time, the right-of-way boat at that moment is entitled by rule 19.2(a) to choose on which side she will pass the obstruction. Therefore, while AW is clear ahead of BL, she has the right to choose to pass the obstruction on either side. When the boats become overlapped, AW loses that right, and at that time BL has the right to choose.

When a right-of-way boat acts to implement a choice she has made under rule 19.2(a), she must comply with any applicable rules of Sections A and B. Rule 19.2(b) applies if the boats are overlapped. In that case, the outside boat must give the inside boat room between her and the

Regel 19.2(a) Raum zum Passieren eines Hindernis: Raum geben am Hindernis
Regel 19.2(b) Raum zum Passieren eines Hindernis: Raum geben am Hindernis
Regel 43.1(b) Entlastung

Zu jedem Zeitpunkt hat das Wegerechtboot von zwei Booten, die sich einem Hindernis nähern die Wahl, an welcher Seite es das Hindernis passieren will, vorausgesetzt es kann den geltenden Regeln genügen.

Sachverhalte

Während einer Wettfahrt nähern sich die Boote AW und BL einem Hindernis, das auf beiden Seiten passiert werden kann. Beide Boote fahren auf die Mitte des Hindernisses zu. In Position 1 ist A mit geringem Abstand klar voraus von BL und auf einem Kurs, der luvwärts des Hindernisses zielt. In Position 2 wurde es luvseitig überlappendes Boot zu BL.

Frage

In Position 1 war AW klar voraus und deshalb Wegerechtboot wegen Regel 12, als die Überlappung begann, erhielt B das Wegerecht der beiden Boote.

Regel 19.2(a) legt fest, dass das Wegerechtboot wählen kann auf welcher Seite es das Hindernis passieren will. Wie kann man entscheiden, welches Boot dieses Recht in dieser Situation hat.

Antwort

Zu jedem Zeitpunkt hat das Boot, das zu diesem Zeitpunkt Wegerecht hat, das Recht nach Regel 19.2(a)an welcher Seite es das Hindernis passieren will. Deshalb hat AW solange es klar voraus von BL ist das Recht zu wählen, an welcher Seite es das Hindernis passieren will. Sowie die Boote überlappen verliert AW dieses Recht und zu diesem Zeitpunkt hat BL das Recht zu wählen. Sowie ein Wegerechtboot handelt um seine nach 19.2(a) getroffene Wahl durchzuführen, muss sie allen geltenden Regeln von Teil A und B genügen. Regel 19.2(b) gilt, wenn die Boote überlappen. In diesem Fall muss das außenliegende Boot dem

obstruction, unless she has been unable to do so from the time the overlap began. Rule 43.1(b) applies while the inside boat is taking the room to which she is entitled under rule 19.2(b).
World Sailing 2013

innenliegenden Boot Raum zum Passieren zwischen ihm und dem Hindernis geben, sofern es nicht seit dem Zeitpunkt der Herstellung der Überlappung dazu nicht in der Lage war. Regel 43.1(b) gilt, wenn das innen liegende Boot den Raum in Anspruch nimmt, der ihm nach Regel 19.2(b) zusteht.
World Sailing 2013

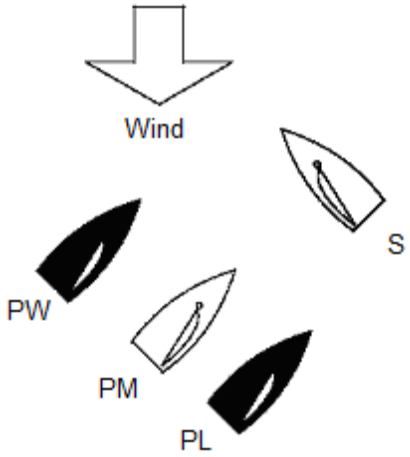
CASE 125

Definition, Obstruction
Definition, Room
Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction
Rule 43.1(b), Exoneration
Rule 43.1(c), Exoneration

When an outside overlapped boat is required to give room to one or more inside boats to pass an obstruction, the space she gives must be sufficient to permit all the inside boats to comply with their obligations under the rules of Part 2.

Facts

Boats PW, PM and PL are close-hauled and overlapped on port tack. Boat S is close-hauled on starboard tack. PW is on a collision course with S. PM and PL do not need to change course to pass safely astern of S. PW bears away to pass astern of S without making contact, and PM bears away to give her just enough space to do so. PL holds her course and there is contact between PM and PL, without damage or injury. No boat took a penalty. PM protests PL.



Question

How do the rules apply to this incident and which boat or boats should be disqualified?

Answer

S was an obstruction to PW, PM and PL because each of them would need to change course substantially if she were sailing directly towards S and were one hull length from S, and because they all were required by rule 10 to keep clear of S (see definition Obstruction). PL had the right under rule 19.2(a) to choose to pass S on either side because she had right of way over both PM and PW. However, PL was not entitled to hail for room to tack under rule 20 because she did not need to change course to avoid S (see rule 20.1(a)). As PL passed astern of S, rule 19.2(b)

Definition Hindernis
Definition Raum
Regel 19.2(b) Raum zum Passieren eines Hindernis: Raum geben am Hindernis
Regel 43.1(b) Entlastung
Regel 43.1(c) Entlastung

Wenn ein außen überlappendes Boot verpflichtet ist Raum für ein oder mehr innen liegende Boote zu geben um ein Hindernis zu passieren, muss der gegebene Raum ausreichend sein um allen innen liegenden Booten zu erlauben, ihren Verpflichtungen nach Regeln des Teils 2 nachzukommen.

Sachverhalte

Die Boote PW, PM und PL segeln Am-Wind und in Überlappung auf Backbordschlag. S segelt Am-Wind auf Steuerbordschlag. PW ist auf Kollisionskurs zu S. PM und PL müssen keine Kursänderung machen um sicher am Heck von S zu passieren. PW fällt ab um am Heck von S zu passieren ohne dass es eine Berührung gibt und PM fällt ab um ihr gerade so viel Platz zu geben wie es dazu benötigt. PL hält seinen Kurs und es kommt zur Berührung zwischen PM und PL ohne Schaden oder Verletzung. Kein Boot führte eine Strafe aus. PM protestierte gegen PL

Frage

Wie sind die Regeln auf diesen Fall anzuwenden und welches Boot oder welche Boote sollten disqualifiziert werden?

Antwort

S war ein Hindernis für PW, PM und PL, da jedes von Ihnen eine wesentliche Kursänderung hätte machen müssen, wenn sie eine Bootslänge von S entfernt gewesen wären und direkt auf S zufahren würden und da alle verpflichtet waren sich nach Regel 10 von S frei zu halten. PL hatte das Recht nach Regel 19.2(a), zu wählen auf welcher Seite es S passieren will, da es Wegerecht gegenüber PM und PW hatte. Jedoch hatte PL nicht das Recht Raum zum Wenden nach Regel 20 zu verlangen, da es keine Kursänderung machen musste um S auszuweichen

required PL to give room to both PM and PW to pass between her and S. Rule 19.2(b) also required PM to give PW room.
The space that PL was required to give to PM and PW included enough space for PM to give PW room and for PM to keep clear of PL, as well as space for PW to keep clear of both S and PM (see the definition Room). PL did not give that space. Therefore, she broke rule 19.2(b), and should be disqualified. PL also broke rule 14 because the contact could have been avoided if PL given PM and PW enough space. However, because PL had right of way over PM and there was no damage or injury, PL is exonerated under rule 43.1(c) for her breach of rule 14.
PM broke rule 11, but she is exonerated under rule 43.1(b) because she was sailing within the room to which she was entitled under rule 19.2(b). PM did not break rule 14 because it was not possible for her to have avoided making contact either with PL or with PW. (See Case 11 for discussion of a similar situation)
World Sailing 2013

(siehe Regel 20.1(a)). Als PL S achtern passierte, verlangte Regel 19.2(b), dass PL sowohl PM als auch PW den Raum zu geben um ebenfalls S achtern zu passieren. Den Platz den PL geben musste, beinhaltet den Platz für PM um PW Raum zu geben und den Raum für PM um sich von PL frei zu halten und den Platz für PW um sich von beiden, S und PM, freizuhalten (siehe Definition Raum). PL gab diesen Platz nicht. Deshalb verletzte es Regel 19.2(b) und sollte disqualifiziert werden. PL verstieß außerdem gegen Regel 14, da die Berührung hätte vermieden werden können, wenn PL genügend Platz für PM und PW gegeben hätte. Da jedoch PL Wegerecht gegenüber PM hatte und es weder Schaden noch Verletzung gab ist PL für den Verstoß gegen Regel 14 durch Regel 43.1(c) entlastet. PM verstieß gegen Regel 11, wird aber nach Regel 43.1(b) dafür entlastet, da es innerhalb des ihm nach Regel 19.2(b) zustehenden Raums segelte. PM verstieß nicht gegen Regel 14, da es für es nicht möglich war, eine Berührung entweder mit PL oder mit PW zu vermeiden. (siehe auch Case 11 für eine ähnliche Situation)
World Sailing 2013

CASE 126

Rule 23.2, Interfering with another Boat

For the purpose of determining whether rule 24.2 applies to an incident, a boat is sailing on the leg which is consistent with her course immediately before the incident and her reasons for sailing that course.

Facts for Question 1

The course for a race begins with a windward leg to the windward mark, followed by a short reach to an offset mark and then a run to the leeward mark. Boats L and W sail the windward leg and round the windward mark and the offset mark. On the run, while L and W are on the same tack sailing towards the leeward mark, L luffs W, and W responds and keeps clear. After the race, W learns that L had failed to start and has been scored OCS. W protests L alleging that L broke rule 23.2.

Question 1

For the purposes of rule 23.2, were L and W sailing on the same leg of the course or different legs when L luffed W?

Answer 1

For the purpose of determining whether rule 23.2 applies to an incident, a boat is sailing on the leg which is consistent with the course she is sailing before the incident and with her reasons for sailing that course. L had not started, but she was unaware that she had made that error. Therefore, L was sailing on the leg of the course to the leeward mark. Clearly W was on the same leg. Therefore, when L luffed W, rule 23.2 did not apply between them.

Facts for Question 2

The facts are the same as for Question 1, but with these differences: L started correctly, but she was unaware of the requirement to round the offset mark and she failed to round it on the required side. After rounding the windward mark she sailed towards the leeward mark until she luffed W.

Question 2

For the purposes of rule 23.2, were L and W sailing on the same leg of the course or different legs when L luffed W?

Answer 2

Regel 23.2 Behinderung anderer Boote

Um zu entscheiden, ob Regel 24.2 für einen Vorfall gilt, segelt ein Boot auf dem Bahnschenkel, der in Übereinstimmung mit seinem Kurs direkt vor dem Vorfall ist und den Gründen, warum es diesen Kurs segelt.

Sachverhalte für Frage 1

Die Bahn einer Wettfahrt begann mit einer Kreuzstrecke zu einer Bahnmarke in Luv, gefolgt von einem kurzen Halbwind-Kurs zur Ablauf-Bahnmarke und dann einer Vorwindstrecke zur Bahnmarke in Lee. Die Boote L und W segelten die Kreuzstrecke, rundeten die Luvbahnmarke und die Ablauf Bahnmarke. Auf der Vorwindstrecke als L und W auf gleichem Schlag Richtung Lee-Bahnmarke segelten, luvte L das Boot W und W reagierte und hielt sich frei. Nach der Wettfahrt erfuhr W, dass L nicht gestartet ist und OCS gewertet wurde. W protestierte gegen L mit der Behauptung, dass L gegen Regel 23.2 verstoßen habe.

Frage 1

Waren im Sinne von Regel 23.2 L und W auf demselben oder auf verschiedenen Bahnschenkeln, als L W luvte?

Antwort 1

Um zu entscheiden ob Regel 23.2 für einen Vorfall gilt, segelt ein Boot auf dem Bahnschenkel der in Übereinstimmung mit dem Kurs direkt vor dem Vorfall und den Gründen, warum es diesen Kurs segelt. L ist nicht gestartet, war sich aber dieses Fehlers nicht bewusst. Deshalb segelte L auf dem Schenkel mit dem Kurs zur Leebahnmarke. W war eindeutig auf demselben Schenkel. Deshalb galt Regel 23.2 zwischen ihnen nicht als L luvte.

Sachverhalte zu Frage 2

Die Tatsachen sind dieselben wie in Frage 1 mit folgenden Unterschieden: L ist zwar korrekt gestartet ist, war sich aber der Erfordernis, die Ablauf - Bahnmarke zu runden, nicht bewusst war und versäumte es die Ablauf-Bahnmarke auf der vorgeschriebenen Seite zu runden. Nach Runden der Luv-Bahnmarke segelte L Richtung Leebahnmarke bis zu dem Zeitpunkt als es W luvte.

Frage 2

Waren im Sinne von Regel 23.2 L und W auf demselben oder auf verschiedenen Bahnschenkeln, als L W luvte?

Antwort 2

Clearly W was sailing on the leg to the leeward mark. Because L was unaware of the requirement to round the offset mark and had been sailing towards the leeward mark from the time she rounded the windward mark until she luffed W, L was also sailing on the leg to the leeward mark. Therefore, when L luffed W, rule 23.2 did not apply between them.

Facts for Question 3

The facts are the same as for Question 2, but with these differences: After L had sailed part of the way to the leeward mark, she realized that she had failed to round the offset mark and she turned back to correct her error. While L was beating to windward to the offset mark she encountered boat X. X had rounded the windward mark and the offset mark and was running towards the leeward mark on the same tack as L. L deviated from her proper course to the offset mark in order to luff X. X protested L alleging that L broke rule 23.2.

Question 3

For the purposes of rule 23.2, were L and X sailing on the same leg of the course or different legs when L luffed X?

Answer 3

Clearly X was sailing on the leg to the leeward mark. When L realized that she failed to round the offset mark and turned to sail towards the offset mark, she was no longer sailing on the leg to the leeward mark and had begun to sail on the leg from the windward mark to the offset mark. She was sailing on that leg when she encountered X. Therefore, the boats were sailing on different legs when L luffed X. Rule 23.2 did apply between L and X, and L broke it.

World Sailing 2013

L segelte klar auf dem Schenkel zur Leebahnmarke. L war sich der Erfordernis, die Ablauf -Bahnmarke zu runden, nicht bewusst und segelte Richtung Leebahnmarke ab dem Zeitpunkt als es die Luv-Bahnmarke rundet bis es W luvte. W segelte auch auf dem Kurs zur Leebahnmarke. Deshalb galt Regel 23.2 zwischen ihnen nicht als L luvte.

Sachverhalte zu Frage 3

Die Tatsachen sind dieselben wie in Frage 2 mit folgenden Unterschieden: Nachdem L einen Teil des Weges zur Lee-Bahnmarke gesegelt war, erkannte es, dass es versäumt hatte, die Ablauf -Bahnmarke zu runden und drehte um, damit es den Fehler korrigiert. Während L zur Ablauf -Bahnmarke kreuzte, begegnete es auf Boot X. X hatte die Luv-Bahnmarke und die Ablauf -Bahnmarke gerundet und segelte Vorwind Richtung Lee-Bahnmarke auf demselben Schlag wie L. L kam von seinem richtigen Kurs zur Ablauf -Bahnmarke ab um X zu luven. X protestierte gegen L mit der Behauptung, dass L gegen Regel 23.2 verstoßen hat.

Frage 3

Waren im Sinne von Regel 23.2 L und X auf demselben oder auf verschiedenen Bahnschenkeln, als L X luvte?

Antwort 3

X segelte klar auf dem Schenkel zur Leebahnmarke. Als L bemerkte, dass es versäumt hatte die Ablauf -Bahnmarke zu runden und umdrehte Richtung Ablauf -Bahnmarke, war es nicht mehr länger auf dem Schenkel zur Leebahnmarke sondern begann auf dem Schenkel von der Luv-Bahnmarke zur Ablauf -Bahnmarke zu segeln. Es segelte auf diesem Schenkel als es X begegnete. Deshalb segelten die Boote auf verschiedenen Schenkeln als L das Boot W luvte. Regel 23.2 galt zwischen L und X und L hat dagegen verstoßen.

World Sailing 2013

CASE 127

Definition, Racing

A boat clears the finishing line and marks when no part of her hull, crew or equipment is on the line, and no mark is influencing her choice of course.

Question

The definition Racing states that a boat that '*finishes* and clears the finishing line and *marks*' is no longer racing. When does a boat 'clear' the finishing line and marks?

Answer

A boat clears the finishing line and marks when the following two conditions are met: no part of her hull, crew or equipment is on the line, and no finishing mark is influencing her choice of course.

For example, a boat that clears the finishing line and then continues to sail toward a finishing mark, where current sets her into the mark, is still racing and has broken rule 31. However, a boat that crosses the finishing line, and sails to a position at which no finishing mark is influencing her choice of course, is no longer racing. If, later, she hits a finishing mark, she does not break rule 31.

World Sailing 2013

Definition In der Wettfahrt

Ein Boot ist klar von der Ziellinie und den Zielbahnmarken, wenn kein Teil seines Rumpfes, seiner Mannschaft und Ausrüstung auf der Linie ist und keine Bahnmarke seinen Kurs beeinflusst.

Frage

Die Definition „In der Wettfahrt" besagt, dass ein Boot, das „durchs Ziel gegangen und klar von der Ziellinie und den Zielbahnmarken", ist,sich nicht länger in der Wettfahrt befindet. Wann ist ein Boot klar von der Ziellinie und den Zielbahnmarken?

Antwort

Ein Boot wird klar von der Ziellinie und den Zielbahnmarken, wenn die folgenden zwei Bedingungen erfüllt sind: Kein Teil seines Rumpfes, seiner Mannschaft und Ausrüstung ist auf der Linie und keine Ziel-Bahnmarke beeinflusst seinen Kurs. Zum Beispiel hat ein Boot, dass klar von der Ziellinie ist und fortfährt Richtung Ziel-Bahnmarke zu segeln, an der der Strom es auf die Bahnmarke versetzt, sit noch in der Wettfahrt und verletzt Regel 31. Jedoch ein Boot, das die Ziellinie gequert hat und zu einer Position segelt, an der keine der Ziel-Bahnmarken die Wahl ihres Kurses beeinflusst, ist nicht länger in der Wettfahrt. Wenn es dann später eine Ziel-Bahnmarke berührt, verstößt es nicht gegen Regel 31.

World Sailing 2013

CASE 128

Definition, Finish
Definition, Sail the course
Rule 28.1, Sailing the Race
Rule 31, Touching a Mark
Rule A4 Scoring System
Rule A5, Scores Determined by the Race Committee

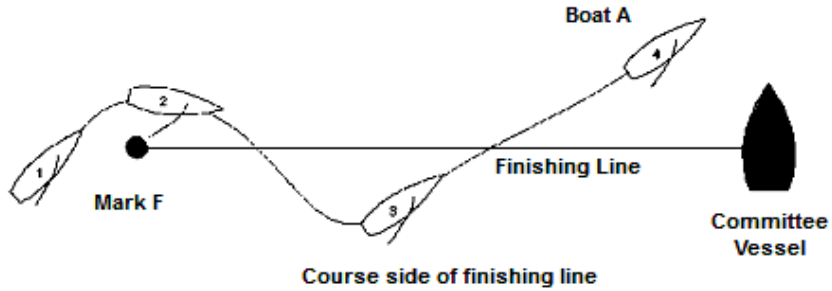
If the race committee observes a boat make an error under rule 28.1 in sailing the course and fail to correct that error, it is required to score her NSC. If it observes a boat touch a mark as she finishes, it must score in her finishing position and it may protest her for breaking rule 31.

Definition Zieldurchgang
Definition Absegeln der Bahn
Regel 28.1 Segeln der Wettfahrt
Regel 31 Berührung einer Bahnmarke
Regel A4 Wertungssystem
Regel A5 Wertungen, die vom Wettfahrtkomitee festgelegt werden

Wenn das Wettfahrtkomitee beobachtet, dass ein Boot einen Fehler nach Regel 28.1 macht und nicht korrigiert, ist es verpflichtet das Boot NSC zu werten. Wenn es beobachtet, dass ein Boot eine Bahnmarke berührt als es durchs Ziel geht muss es mit den Punkten gewertet werden, die seiner Zielplatzierung entsprechen und kann gegen das Boot wegen Verstoß gegen Regel 31 protestieren.

Facts for Question 1

All the boats in a race, with the exception of boat A, sailed to the finishing line from the last mark and then finished by crossing the line from its course side leaving the committee vessel to starboard and mark F to port.



Sachverhalte zu Frage 1

Alle Boote in der Wettfahrt mit Ausnahme von Boot A segelten zur Ziellinie von der letzten Bahnmarke her kommend und überquerten die Ziellinie von der Bahnseite und ließen das Boot des Wettfahrtkomitees an Steuerbord und die Bahnmarke F an Backbord.

As shown in the diagram, A left mark F to starboard, bore away, sailed completely to the course side of the finishing line, and, shortly after position 3, finished. A then sailed into the harbour. Members of the race committee observed A sail the course shown in the diagram. The rules of Appendix A applied.

Question 1

What should the race committee do in this situation?

Answer 1

To comply with rule 28.1 a boat must '*sail the course*' and therefore a string representing her track must, when drawn taut, pass mark F on the required side. A made an error under rule 28.1 at the line because the string representing her track, when drawn taut, passes mark F on the wrong side. A did not correct that error as permitted by rule 28.2, and therefore she broke rule 28.1. Because A did not 'sail the course', rules A5.1 and A5.2

Wie in der Skizze gezeigt, ließ Boot A die Bahnmarke F an Steuerbord, fiel ab, segelte komplett über die Ziellinie auf die Bahnseite der Linie und ging kurz nach Position 3 durchs Ziel. Danach segelte A in den Hafen. Mitglieder des Wettfahrtkomitees beobachteten, wie A den in der Skizze gezeigten Kurs segelte. Die Regeln des Anhangs A galten.

Frage 1

Was sollte das Wettfahrtkomitee in dieser Situation tun?

Antwort 1

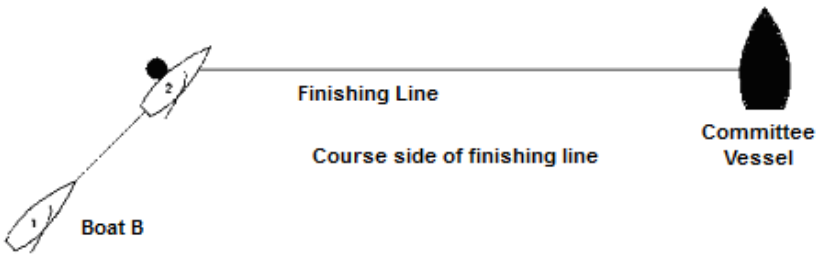
Um Regel 28.1 zu genügen muss ein Boot die *Bahn absegeln*, was bedeutet, dass die Schnur, die die Spur eines Bootes darstellt, wenn man sie straff zieht, die Bahnmarke F an der vorgeschriebenen Seite lassen. A machte einen Fehler bezüglich Regel 28.1, da die Schnur, die seine Spur darstellt, wenn straff gezogen, die Bahnmarke F an der falschen Seite lässt. A hat seinen Fehler nicht korrigiert, wie in Regel 28.2 erlaubt und verstößt deshalb gegen Regel 28.1. Da A nicht die Bahn abgesegelt hat, verlangt Regel A 5.1 und A 5.2 vom

require the race committee to score A for the finishing place one more than the number of boats entered in the series. The abbreviation for her score is 'NSC' (see rule A9).

Wettfahrtkomitee es mit einem Punkt mehr als die Zahl der gemeldeten Boote zu werten. Die Abkürzung für diese Wertung ist NSC (siehe Regel A9)

Facts for Question 2

The race committee observes boat B touch the finishing mark as she crosses the finishing line. B does not take a penalty and sails into the harbour.



Sachverhalte zu Frage 2

Das Wettfahrtkomitee beobachtete Boot B, wie es die Ziel-Bahnmarke berührte, als es die Ziellinie überquerte. B führte keine Strafe aus und segelte in den Hafen.

Question 2

What should the race committee do?

Answer 2

B finished when she crossed the finishing line just before position 2. The race committee is required by rule A4 to score B points for the place in which she finished.

As rule 60.2(a) states, the race committee may protest B. If it decides to do so, it must inform her that it intends to protest and deliver its written protest within the time limit of rule 61.3 (see rule 61.1(b)). In addition, the protest committee or a boat, if the boat saw B touch the mark, may protest B. (see rules 60.1(a), 60.3(a) and 60.4(a))

World Sailing 2013 revidiert 2021

Frage 2

Was sollte das Wettfahrtkomitee tun?

Antwort

B ging durchs Ziel als es kurz vor Position 2 die Ziellinie überquerte. Das Wettfahrtkomitee ist durch Regel A4 gehalten, B mit den Punkten zu werten, die seinem Zieldurchgangs-Platz entsprechen. Wie Regel 60.2(a) festlegt, kann das Protestkomitee gegen B protestieren. Wenn es sich entscheidet, dies zu tun, muss es B über die Protestabsicht informieren und einen schriftlichen Protest innerhalb der Protestfrist gemäß Regel 61.3 einreichen (Siehe Regel 61.1(b)). Außerdem kann auch das Protestkomitee oder ein Boot, wenn sie gesehen haben, dass B die Bahnmarke berührte gegen B protestieren. (siehe Regeln 60.1(a), 60.3(a) und 60.4(a))

World Sailing 2013, revidiert 2021

CASE 129

Definition, Finish
Rule 28, Sailing the Racee
Rule 32, Shortening or Abandoning after the Start
Rule 62.1(a), Redress

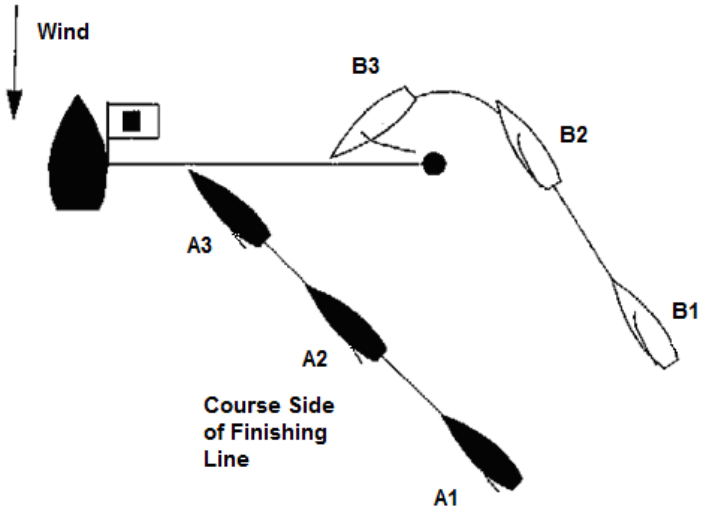
When the course is shortened at a rounding mark, the mark becomes a finishing mark. Rule 32.2(a) permits the race committee to position the vessel displaying flag S at either end of the finishing line. A boat must cross the line in accordance with the definition Finish, even if in so doing she leaves that mark on the side opposite the side on which she would have been required to leave it if the course had not been shortened.

Definition Zieldurchgang
Regel 28 Segeln der Wettfahrt
Regel 32 Abkürzung oder Abbruch nach dem Start
Regel 62.1 Wiedergutmachung

Wenn die Bahn an einer zu rundenden Bahnmarke abgekürzt wird, wird diese Bahnmarke eine Ziel-Bahnmarke. Regel 32.2(a) erlaubt dem Wettfahrtkomitee das Fahrzeug, das Flagge S zeigt an beliebiger Seite der Ziellinie zu positionieren. Ein Boot muss die Ziellinie entsprechend der Definition Zieldurchgang überqueren, auch dann, wenn es dabei die Bahnmarke an der entgegengesetzten Seite lässt, wie sie es getan hätte, wenn die Bahn nicht abgekürzt worden wäre.

Facts for Question 1

The sailing instructions state that all rounding marks, including the windward mark, are to be left to port. Due to insufficient wind the race committee shortens the course by displaying flag S (with two sounds) from a staff on a committee boat anchored near the windward mark. The committee sets the finishing line as shown in the diagram. At the time that flag S is displayed, the boats are between the last rounding mark and the finishing line. Boats A and B approach the finishing line, see flag S and sail the courses shown in the diagram.



Sachverhalte zu Frage 1

Die Segelanweisungen legen fest, dass alle zu rundenden Bahnmarken, einschließlich der Luv-Bahnmarke backbord zu lassen sind. Auf Grund ungenügenden Windes kürzt das Wettfahrtkomitee die Bahn ab, indem sie Flagge S (mit zwei Schall-Signalen) an einer Stange auf einem verankerten Boot des Wettfahrtkomitees in der Nähe der Luvbahnmarke setzt. Das Wettfahrtkomitee legt die Ziellinie wie in der Skizze gezeigt. Zum Zeitpunkt als die Flagge gesetzt wird befinden sich die Boote zwischen der zuletzt gerundeten Bahnmarke und dem Ziel. Die Boote A und B nähern sich der Ziellinie, sehen Flagge S und segeln Kurse wie in der Skizze gezeigt.

Question 1

After the race committee shortens the course, are boats still required to leave the windward mark to port and to 'hook round' it (as B does), or are they required to cross the finishing line from the course side (as A does)?

Answer 1

After the race committee shortens the course, the windward

Frage 1

Sind die Boote nach einer Bahnabkürzung durch das Wettfahrtkomitee weiterhin verpflichtet die Luvbahnmarke auf der Backbordseite zu lassen und sie mit einem Haken zu runden (wie das B tut) oder sind sie verpflichtet die Ziellinie von der Bahnseite zu überqueren (wie das A tut)?

Antwort 1

Nachdem das Wettfahrtkomitee die Bahn abgekürzt hat ist die Luv-Bahnmarke

mark is no longer a rounding mark. It becomes a finishing mark (see rule 32.2(a)). To comply with rule 28.1, boats must finish in accordance with the definition Finish. Therefore, they must cross the finishing line from its course side. A finishes in accordance with the definition; B does not finish.

Additional Facts for Question 2

Boat B requests redress claiming that positioning the committee boat as shown in the diagram was an improper action of the race committee because it was not clear from reading the racing rules and the sailing instructions in which direction boats were required to cross the finishing line.

Question 2

Was it an improper action of the race committee to anchor the committee boat displaying flag S where it did?

Answer 2

No (even though this action was not good race management practice). When the course is shortened at a rounding mark, rule 32.2(a) permits the race committee to position the vessel displaying flag S at either end of the finishing line. Rule 28 clearly requires boats to cross the finishing line in accordance with the definition Finish. The definition Finish cannot be changed by a sailing instruction (see rule 86.1(b)).

World Sailing 2013

nicht länger eine zu rundende Bahnmarke. Sie wird eine Zielbahnmarke (Siehe Regel 32.2(a)). Um der Regel 28.1 gerecht zu werden müssen Boote in Übereinstimmung mit der Definition Zieldurchgang durchs Ziel gehen. Deshalb müssen sie die Ziellinie von der Bahnseite her überqueren. A geht in Übereinstimmung mit der Definition durchs Ziel, B tut das nicht.

Zusätzliche Sachverhalte zu Frage 2

Boot B beantragt Wiedergutmachung mit der Begründung, dass die Positionierung des Schiffs des Wettfahrtkomitees wie im Diagramm gezeigt eine unsachgemäße Handlung des Wettfahrtkomitees sei, da nach Studium der Wettfahrt-Regeln und der Segelanweisungen nicht klar ist, in welcher Richtung die Boote die Ziellinie überqueren müssen.

Frage 2

War es eine unsachgemäße Handlung des Wettfahrtkomitees das Boot, das Flagge S gesetzt hat so zu verankern, wie sie es tat?

Antwort 2

Nein (Obwohl diese Handlung keine gute Praxis für Wettfahrtkomitees ist). Wenn die Bahn an einer zu rundenden Bahnmarke abgekürzt wird, erlaubt Regel 32.2(a) dem Wettfahrtkomitee das Fahrzeug, das Flagge S zeigt an beliebiger Seite der Ziellinie zu positionieren. Regel 28 fordert eindeutig, dass Boote die Ziellinie in Übereinstimmung mit der Definition Zieldurchgang zu überqueren. Die Definition Zieldurchgang kann nicht durch Segelanweisungen geändert werden (Siehe Regel 86.1(b)).

World Sailing 2013

CASE 130

deleted - gelöscht

CASE 131

Rule 78.2, Compliance with Class Rules; Certificates
Rule A5.1, Scores Determined by the Race Committee

At the end of an event, if a boat has broken rule 78.2 by not producing a required certificate or arranging for its existence to be verified, the race committee is required, without a hearing, to score her 'DSQ' for all races of the event.

Facts

A rule in the sailing instructions for an event requires that a certificate be produced or its existence verified before a boat races. One boat does not comply with this requirement, but before the first race she provides the race committee with a statement signed by the person in charge that the boat has a valid certificate. At the end of the event, the certificate has neither been produced nor verified.

Question

Is the race committee permitted to score the boat 'DSQ' for all races without a hearing?

Answer

Yes. In fact, it is required to do so (see rules 78.2 and A5.1)

World Sailing 2013, revised 2017

Regel 78.2 Übereinstimmung mit den Klassenregeln; Bescheinigungen
Regel A5.1 Wertungen, die vom Wettfahrtkomitee festgelegt werden

Wenn am Ende einer Veranstaltung ein Boot gegen Regel 78.2 verstoßen hat, indem es keine erforderliches Bescheinigung vorgelegt hat oder dafür gesorgt hat, dass seine Existenz überprüft werden kann, ist das Wettfahrtkomitee verpflichte, es ohne Anhörung für alle Wettfahrten der Veranstaltung DSQ zu werten.

Tatsachen

Eine Regel in den Segelanweisung einer Veranstaltung fordert, dass eine Bescheinigung vor den Wettfahrten beigebracht oder ihr Vorhandensein nachgewiesen wird, bevor ein Boot an Wettfahrten teilnimmt. Ein Boot erfüllt diese Bedingung nicht, legt aber vor der ersten Wettfahrt dem Wettfahrtkomitee eine vom verantwortlichen Schiffsführer unterschriebene Erklärung vor, dass das Boot eine gültige Bescheinigung hat. Am Ende der Veranstaltung wurde diese Bescheinigung weder vorgelegt noch deren Vorhandensein nachgewiesen.

Frage

Darf das Wettfahrtkomitee das Boot ohne eine Anhörung DSQ werten?

Antwort

Ja. Es ist sogar verpflichtet, dies zu tun (siehe Regeln 78.2 und A5.1).

World Sailing 2013, revidiert 2017

CASE 132

Rule 16.2 Changing Course
Rule 18.1(a), Mark-Room: When Rule 18 Applies
Interpretation of the phrase 'on a beat to windward'.

Question

Rule 16.2 states that it applies between boats on opposite tacks on a beat to windward. Rule 18.1(a) states that rule 18 does not apply between boats on opposite tacks on a beat to windward. For the purpose of these rules, when are boats on opposite tacks on a beat to windward?

Answer

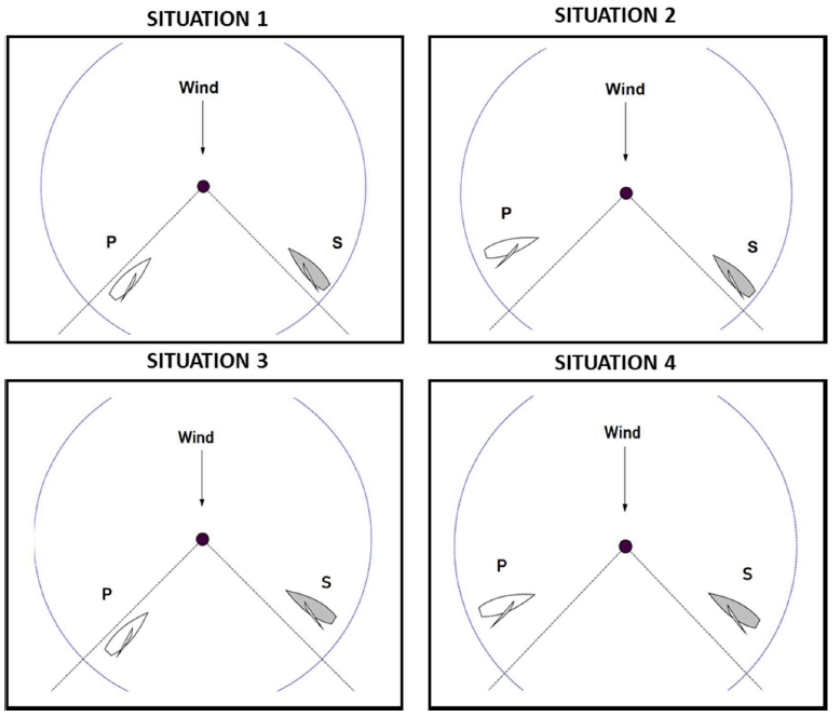
Two boats on opposite tacks are on a beat to windward when, after their starting signal,

(1) the course each of them would choose in order to sail the course and finish as soon as possible, in the absence of all other boats, is close-hauled or above, or

(2) one or both of them are overstanding a close-hauled layline to their next mark. A boat on the windward side of a close-hauled layline to a leeward mark is not 'overstanding' that layline, she is 'above' that layline.

Examples

In each of the situations 1 to 6 that follow, the boats shown are on opposite tacks on a beat to windward and are either below, on or overstanding a closehauled layline to the next mark of their course. This mark may be a rounding mark, a passing or limit mark, a gate mark or a finishing mark.



Rule 16.2 Kurs ändern
Regel 18.1(a) Bahnmarken-Raum: Geltungsbereich der Regel 18
Interpretation des Begriffs „auf einer Kreuz nach Luv".

Frage

Regel 16.2 legt fest, dass sie gilt wenn Boote auf entgegengesetztem Schlag auf einer Kreuz nach Luv sind. Regel 18.1(a) legt fest, dass Regel 18 nicht gilt wenn Boote auf entgegengesetztem Schlag auf einer Kreuz nach Luv sind Wann sind für diesen Zweck Boote auf entgegengesetztem Schlag auf einer Kreuz nach Luv?

Antwort

Zwei Boote auf entgegengesetztem Schlag sind auf einer Kreuz nach Luv, wenn nach dem Startsignal

(1) Der Kurs , den jedes der Boote wählen würde um die Bahn abzusegeln und so schnell wie möglich in s Ziel zu kommen in Abwesenheit anderer Boote ein Amwindkurs oder höher wäre oder

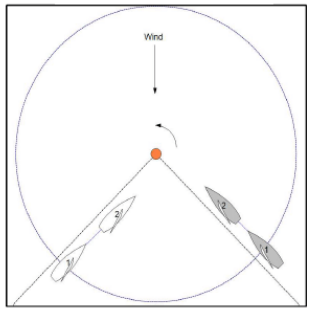
(2) eines oder beide Boote haben die Amwind - Anliegelinie zur nächsten Bahnmarke überstanden. Ein Boot auf der Luvseite einer Amwind - Anliegelinie einer Lee-Bahnmarke hat nicht die Anliegelinie überstanden, sie ist oberhalb dieser Anliegelinie

Beispiel

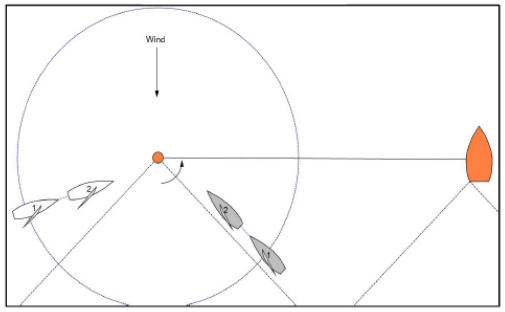
In jeder der Situationen 1 bis 6 sind die Boote auf entgegengesetztem Schlag auf einer Kreuz nach Luv und sind entweder auf oder überstehend eine Amwind-Anliegelinie zur nächsten Bahnmarke ihrer Bahn. Diese Bahnmarke kann eine zu rundende, zu passierende, eine begrenzende oder eine Tor oder Zielbahnmarke sein. .

Situations 5 and 6 illustrate two boats on a beat to windward in the zone of a mark to be left to port. In situation 5 condition (1) applies and in situation 6 condition (2) applies.

SITUATION 5



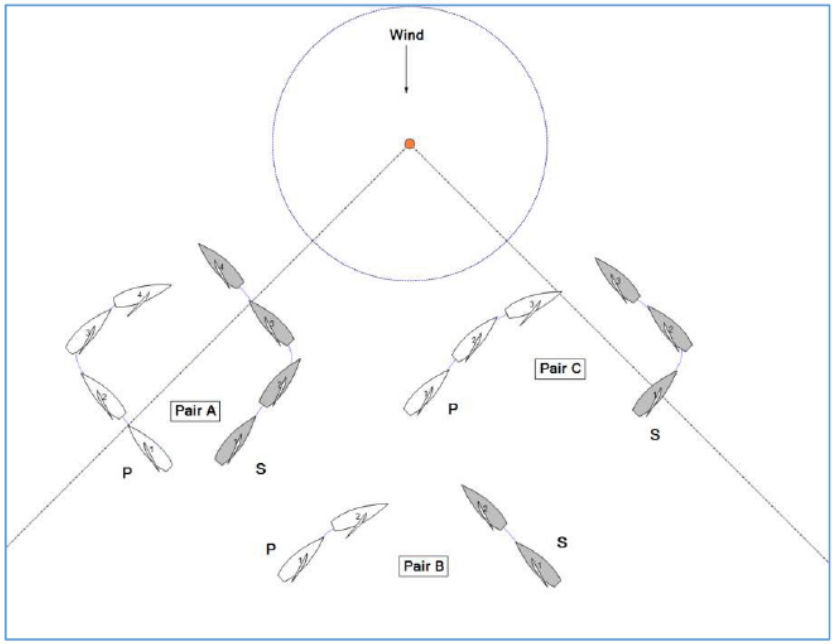
SITUATION 6



Situationen 5 und 6 zeigt zwei Boote auf einer Kreuz nach Luv in der Zone einer Bahnmarke, die an Backbord zu lassen ist.
In Situation 5 gilt Bedingung (1)
In Situation 6 gilt Bedingung (2)

In situation 7 each pair of boats below is on a beat to windward and the starboard-tack boats are each subject to rule 16.2.

SITUATION 7



in Situation 7 ist jedes Paar von Booten auf einer Kreuz nach Luv und das Boot auf Steuerbordschlag unterliegt Regel 16.2

CASE 133

Withdrawn for Revision

Zurückgezogen zur Überarbeitung

CASE 134

Definitions, Proper Course

Rule 17, On the Same Tack; Proper Course

A boat's proper course at any moment depends on the existing conditions. Some of those conditions are the wind strength and direction, the pattern of gusts and lulls in the wind, the waves, the current, and the physical characteristics of the boat's hull and equipment, including the sails she is using.

Facts

Two boats, W and L, are sailing downwind on the same tack in conditions where they would normally use spinnakers in place of headsails to finish as soon as possible. The next mark is directly downwind from their current positions.

W has a problem hoisting her spinnaker and L, sailing faster, establishes a leeward overlap from clear astern and is subject to rule 17. In order to gain a tactical advantage over W, L decides to continue sailing with her headsail and to delay hoisting her spinnaker.

L then sails the course that results in the best VMG ('velocity made good', velocity towards the next mark) for a boat sailing downwind with a headsail. That course is above the course that would result in her best VMG if she were using her spinnaker.

W protests L alleging that, by not hoisting her spinnaker and sailing a lower, faster course in order to finish as soon as possible, L breaks rule 17. In the hearing L's representative stated that, to finish as soon as possible in the absence of W, L would have hoisted her spinnaker and sailed a faster and lower course.

Question

When L delayed hoisting her spinnaker and instead sailed the course that resulted in the best VMG for a boat sailing downwind with a headsail, did she break rule 17 by sailing above her proper course?

Answer

No. A boat's proper course at any moment depends on the existing conditions. Some of those conditions are the wind strength and direction, the pattern of gusts and lulls in the wind, the waves, the current, and the physical characteristics of her hull and equipment.

Definition Richtiger Kurs

Regel 17 Auf gleichem Schlag; Richtiger Kurs

Der richtige Kurs eines Bootes hängt zu jedem Zeitpunkt von den herrschenden Bedingungen ab. Einige dieser Bedingungen sind die Windstärke und Windrichtung, das Muster von Böen und flauen Stellen, die Wellen, der Strom und die physikalischen Charakteristika des Bootsrumpfes und der Ausrüstung, einschließlich der verwendeten Segel.

Angenommene Tatsachen

Zwei Boote, W und L, segeln Vorwind mit auf gleichem Schlag bei Bedingungen, bei denen normalerweise ein Spinnaker anstelle des Vorsegels gesetzt wird um so schnell wie möglich ins Ziel zu gelangen. Die nächste Bahnmarke ist von ihrer Position aus direkt Vorwind. W hat ein Problem mit dem Setzen des Spinnakers und L, das schneller segelt, stellt von klar achteraus eine Überlappung her und unterliegt Regel 17. Um gegenüber W einen taktischen Vorteil zu haben, entscheid sich L mit dem Vorsegel weiter zu segeln und das Setzen des Spinnakers aufzuschieben. L segelte dann den Kurs, der seiner besten VMG (velocity made good, Geschwindigkeitskomponente Richtung Bahnmarke) für ein Boot nur mit Vorsegel entsprach. Dieser Kurs ist höher als der Kurs seiner besten VMG, falls es mit Spinnaker segeln würde. W protestiert gegen L mit dem Vorwurf, dass L durch nicht Setzen des Spinnakers, mit dem es einen tieferen und schnelleren Kurs hätte segeln können, gegen Regel 17 verstoßen hat. In der Verhandlung bestätigte L, dass er, wenn W nicht da gewesen wäre den Spinnaker gesetzt hätte und einen tieferen und schnelleren Kurs gesegelt hätte.

Frage

Verletzte L Regel 17 durch höher segeln als ihren richtigen Kurs, als es das Setzen des Spinnakers hinausschob und stattdessen mit dem Vorsegel weiter segelte, was zu einem Kurs führte der dem besten VMG für ein Boot entsprach, das mit Vorsegel fuhr?

Antwort

Nein. Der richtige Kurs eines Bootes hängt zu jedem Zeitpunkt von den herrschenden Bedingungen ab. Einige dieser Bedingungen sind die Windstärke und Windrichtung, das Muster von Böen und flauen Stellen, die Wellen, der Strom und die physikalischen Charakteristika des Bootsrumpfes

The sails that she has set are part of her equipment and, therefore, one of the conditions on which her proper course depends. While L was sailing with her headsail, her proper course was the course that gave her the best VMG with her headsail, and not her spinnaker, set. L did not sail above that course so she did not break rule 17. There is no requirement in the racing rules for a boat to hoist her spinnaker at any particular time or for her to finish as soon as possible. There could be a variety of reasons, including tactical considerations, why a boat would not use a spinnaker. Therefore, even though L stated that in the absence of W she would have hoisted her spinnaker and sailed a lower course, L broke no rule by continuing to sail with her headsail instead of her spinnaker. (See Case 78 for a discussion of tactics that interfere with or hinder another boat's progress.)
World Sailing 2014

und der Ausrüstung. Die von ihm gesetzten Segel sind Teil seiner Ausrüstung und deshalb eine der Bedingungen von der sein richtiger Kurs abhängt. Solange L mit dem Vorsegel segelt ist sein richtiger Kurs, der Kurs, der ihr bestes VMG mit Vorsegel ergibt und nicht der mit Spinnaker. L segelte nicht höher als seinen richtigen Kurs und verstieß deshalb nicht gegen Regel 17. Es gibt keine Auflage durch die Wettfahrtregeln für ein Boot, seinen Spinnaker zu irgendeinem Zeitpunkt zu setzen oder damit es so schnell wie möglich ins Ziel geht. Es kann eine Menge von Gründen, einschließlich taktischer Überlegungen geben, warum ein Boot den Spinnaker nicht benutzt. Deshalb hat L, obwohl es bestätigte, dass es, wenn W nicht da gewesen wäre den Spinnaker gesetzt hätte und einen tieferen und schnelleren Kurs gesegelt wäre, gegen keine Regel verstoßen als es weiterhin mit Vorsegel statt mit Spinnaker segelte. (Siehe auch Case 78 für eine Taktik die darin besteht ein anderes Boot zu stören oder an schnellerem Vorankommen zu hindern)
World Sailing 2014

CASE 135

Definitions, Keep Clear
Rule 44.1(b), Penalties at the Time of an Incident: Taking a Penalty
Rule 62.1(b), Redress
Discussion of the decisions that a protest committee must make if a boat breaks a rule of Part 2 by failing to keep clear, and the right-of way boat, or a third boat, requests redress under rule 62.1(b).

Facts for Question 1
Two dinghies, P on port tack and S on starboard tack, are on a collision course on a beat to windward in strong wind (more than 20 knots). P holds her course and, when it becomes clear to S that P is not keeping clear, S immediately and rapidly tacks onto port tack to avoid P. Despite S's attempt to avoid P, there is contact between the boats, but it does not cause damage. However, while tacking to avoid P, S capsizes and in capsizing, the helmsman falls and damages the tiller. After righting the boat, the tiller cannot be repaired and S retires from the race. S requests redress under rule 62.1(b).
Question 1
Is S entitled to redress if her request is valid?
Answer 1
Rule 62.1(b) does not require physical damage (or injury) to have been caused directly by the boat that was breaking a rule of Part 2. It is sufficient that any physical damage (or injury) was the probable consequence of the action of the boat breaking a rule. In this incident, the physical damage to S was 'serious' because it could not be repaired on the water and, as a result, S retired from the race. Therefore, the 'appropriate' penalty for P was to retire (see rule 44.1(b)). S may be entitled to redress, but only if the protest committee follows this two-step procedure.
First, the committee must determine that either P retired from the race after the incident, or P was protested and penalized for breaking the rule of Part 2 in the incident with S. If so, S is entitled to redress provided that the protest committee concludes that

Definition Freihalten
Regel 44.1(b) Strafen zum Zeitpunkt des Vorfalls
Regel 62.1(b) Wiedergutmachung
Diskussion über die Entscheidung, die ein Protestkomitee fällen muss, wenn ein Boot gegen eine Regel von Teil 2 verstößt, weil es sich nicht freihält, und das Wegerechtboot oder auch ein drittes Boot Antrag auf Wiedergutmachung nach Regel 62.1(b) stellt.
Sachverhalte zu Frage 1
Zwei Jollen, P auf Backbordschlag und S auf Steuerbordschlag segeln auf Kollisionskurs auf einem Schlag nach Luv bei kräftigem Wind (mehr als 20 kn). P hielt seinen Kurs und als es für S klar wurde, dass P sich nicht frei hielt, wendete sofort und sehr schnell Backbordschlag um P auszuweichen. Trotz des Ausweichversuchs kenterte S und beim Kentern fiel der Steuermann und beschädigte die Pinne. Nach Aufrichten des Bootes konnte die Pinne nicht repariert werden und S gab die Wettfahrt auf. S beantragte Wiedergutmachung nach Regel 62.1(b).
Frage 1
Hat S Anspruch auf Wiedergutmachung, wenn sein Antrag gültig ist?
Antwort 1
Regel 62.1(b)verlangt nicht, dass die materielle Beschädigung (oder die Verletzung) direkt durch das Boot, das gegen eine Regel von Teil 2 verstoßen hat, entstanden ist. Es ist ausreichend, wenn die materielle Beschädigung (oder die Verletzung) die glaubhafte Konsequenz der Aktion des regelverletzenden Bootes ist. In diesem Fall war der physische Schaden an S auch ernsthafter Schaden, da er nicht auf dem Wasser repariert werden konnte und S deshalb aufgeben musste. Deshalb ist die angemessene Strafe für P die Aufgabe von der Wettfahrt (siehe Regel 44.1(b)). S kann Wiedergutmachung erhalten, aber nur, wenn das Protestkomitee diese zwei Schritte einhält.
Zuerst muss das Protestkomitee feststellen, dass P entweder die Wettfahrt nach dem Vorfall aufgegeben hat oder dass gegen P für den Verstoß gegen eine Regel des Teils 2 in diesem Vorfall mit S protestiert wurde und P disqualifiziert wurde. Falls das zutrifft, kann S Wiedergutmachung erhalten, vorausgesetzt das Protestkomitee kommt zu dem Schluss, dass

- eine Kollision wahrscheinlich und S Ausweichmaßnahmen ergriff sowie

- a collision was probable, and S took avoiding action as soon as it was clear that P was not keeping clear;
- the capsize and the helmsman's fall were the result of P not keeping clear and not the result of poor seamanship by S; and
- the damage was not due to the tiller previously having been in poor condition.

Facts for Question 2

Two boats, A and B, are on a collision course in strong winds. A is required to keep clear of B. A holds her course and, when it becomes clear to B that A is not keeping clear, B immediately and rapidly makes a large change in course to avoid A. There is no contact between A and B. However, while manoeuvring to avoid potentially damaging contact with A, B collides with C, a third boat nearby. C is damaged and retires from the race. C requests redress under rule 62.1(b).

Question 2

Is C entitled to redress if her request is valid?

Answer 2

C may be entitled to redress, but only if the protest committee follows this two-step procedure.

First, the committee must determine that either A retired from the race after the incident, or A was protested and penalized for breaking a rule of Part 2 in the incident with B. If so, C is entitled to redress provided that the protest committee concludes that

- a collision was probable, and B took avoiding action as soon as it was clear that A was not keeping clear;
- the damage to C was the result of A not keeping clear and not the result of poor seamanship by B; and
- after B began to change course, it was not reasonably possible for C to have avoided the collision and resulting damage.

See also Case 110

World Sailing 2014

es für S klar wurde, dass P sich nicht frei hielt.

- die Kenterung und der Fall des Steuermannes Ergebnis des Nichtfreihaltens von P waren und nicht das Ergebnis schlechter Seemannschaft von S
- der Schaden an der Pinne nicht auf einen schlechten Vorzustand zurückzuführen ist

Sachverhalte zu Frage 2

Zwei Boote, A und B segeln auf Kollisionskurs bei kräftigem Wind. A ist durch eine Regel von Teil 2 verpflichtet sich von B frei zu halten. A hält seinen Kurs und als es für B klar wird, dass A sich nicht frei hält, änderte B sofort und sehr schnell den Kurs um A auszuweichen. Es gibt keine Berührung zwischen A und B. Jedoch kollidierte B als es manövrierte um eine mögliche Berührung mit Schaden mit A zu vermeiden, mit C, einem dritten Boot in der Nähe. C wurde beschädigt und gibt die Wettfahrt auf. C beantragte Wiedergutmachung nach Regel 62.1(b).

Frage 2

Hat C Anspruch auf Wiedergutmachung, wenn sein Antrag gültig ist?

Antwort 2

C kann Wiedergutmachung erhalten, wenn das Protestkomitee diese zwei Schritte einhält

Zuerst muss das Protestkomitee feststellen, dass A entweder die Wettfahrt nach dem Vorfall aufgegeben hat oder A für den Verstoß gegen eine Regel des Teils 2 in diesem Vorfall mit B disqualifiziert wurde. Falls das zutrifft, kann C Wiedergutmachung erhalten, vorausgesetzt das Protestkomitee kommt zu dem Schluss, dass

- eine Kollision wahrscheinlich und B Ausweichmaßnahmen ergriff sowie es klar wurde, dass A sich nicht frei hielt.
- die Beschädigung von C Ergebnis des Nichtfreihaltens von A waren und nicht das Ergebnis schlechter Seemannschaft von B; und
- nachdem B begann den Kurs zu ändern, es für C nicht vernünftigerweise möglich war, die Kollision und den daraus resultierenden Schaden zu vermeiden

Siehe auch Case 110

World Sailing 2014

CASE 136

Rule 29.1, Recalls: Individual Recall
Rule 63.6, Hearings: Taking Evidence and Finding Facts

In finding facts, a protest committee will be governed by the weight of evidence. In general, a race committee member sighting the starting line is better placed than any competing boat to decide whether a boat was over the line at the starting signal and, if so, whether she returned and started correctly.

Facts

At the starting signal, the race committee member sighting the line judged three boats to be over the line. Flag X was promptly displayed with a sound signal, and it remained displayed for the required amount of time (see rule 29.1). Another race committee member, at the other end of the line, confirmed the identity of the three boats and that they had not returned and restarted correctly. All three boats were scored OCS. One of these three boats completed the course and finished first. On learning that she had been scored OCS**,** she requested redress, maintaining that she had returned and started correctly. She called as witnesses two other competitors who had been close by and who believed that she had returned and started correctly.

Question 1

May the decision of the race committee that a boat has not started or restarted correctly be overruled on the basis of other evidence? If so, in what circumstances?

Answer 1

Yes, if the protest committee is satisfied on the weight of the evidence that the race committee members sighting the line and observing the boats after the starting signal were not watching while the boat was crossing the starting line or carrying out the returning manoeuvre, or were mistaken as to the identity of the boat.

Question 2

In assessing the weight of evidence in such a case, should the protest committee attach more weight to that of race committee members?

Regel 29.1 Rückrufe, Einzelrückruf
Regel 63.6 Anhörungen, Beweisaufnahme und Feststellung des Sachverhalts

Bei der Feststellung der Sachverhalte wird ein Protestkomitee sich durch die Aussagekraft der Beweise lenken. Allgemein gilt, dass ein Mitglied des Wettfahrtkomitees, das die Startlinie beobachtet, besser positioniert ist als ein teilnehmendes Boot um zu entscheiden, ob ein Boot beim Startsignal über der Linie war und ob es zurückgekehrt ist und korrekt gestartet ist.

Sachverhalte

Beim Startsignal urteilte der Startlinienbebachter des Wettfahrtkomitees, dass drei Boote über der Linie sind. Flagge X wurde sofort mit einem Schallsignal gezeigt und blieb für die vorgeschriebene Zeit gezeigt (siehe Regel 29.1). Ein anderes Mitglied des Wettfahrtkomitees am anderen Ende der Startlinie bestätigte die Identität der drei Boote und dass diese nicht umgekehrt und korrekt neu gestartet sind. Alle drei Boote wurden OCS gewertet. Eines der drei Boote segelte den Kurs ab und ging als erstes durchs Ziel. Als es erfuhr, dass es OCS gewertet wurde, beantragte es Wiedergutmachung und führte aus, dass es umgedreht und korrekt gestartet ist. Es nannte zwei andere Teilnehmer als Zeugen, die in der Nähe waren und die glaubten, dass es umgedreht und korrekt gestartet ist.

Frage 1

Kann die Entscheidung des Wettfahrtkomitees, dass ein Boot nicht gestartet oder korrekt neugestartet ist auf der Grundlage anderer Beweismittel überstimmt werden? Wenn ja unter welchen Umständen?

Antwort 1

Ja, wenn das Protestkomitee von der Aussagekraft der Beweismittel überzeugt ist, dass das Mitglied des Wettfahrtkomitees, das die Linie beobachtete und die Boote nach dem Startsignal beobachtete nicht zuschaute, als die Boote die Startlinie überquerten oder das Umkehrmanöver durchführten, oder bei der Identität der Boote einen Fehler gemacht haben.

Frage 2

Sollte das Protestkomitee bei der Bewertung der Aussagekraft von Beweismitteln in einem solchen Fall den Aussagen des Wettfahrtkomitees mehr Gewicht zubilligen.

Antwort 2

Die Aussage von Mitgliedern des Wettfahrtkomitees, die in der besten Position

Answer 2
The evidence of race committee members, who are in the best position to judge, is usually more reliable.
Question 3
If the issue is simply whether a boat was ‘over’ the starting line, or whether it had ‘wholly’ returned, is a person who was not in a position to sight along the line a competent witness?
Answer 3
See Answer 2. A race committee member sighting directly along the line at all relevant times is in the best position to make such a judgment.
GBR 1984/8

zur Beurteilung sind üblicherweise verlässlicher.
Frage 3
Wenn die Aufgabe einfach darin besteht ob ein Boot über der Startlinie war oder ob es vollständig umgekehrt ist, ist dann eine Person, die nicht genau längs der Linie sieht ein kompetenter Zeuge?
Antwort 3
Siehe Antwort 2. Ein Mitglied des Wettfahrtkomitees, das die ganze Zeit genau entlang der Linie sieht ist in der besten Position, dies zu beurteilen.
GBR 1984/8

CASE 137

Rule 63.4(b), Hearings: Conflict of Interest

When deciding if a conflict of interest is significant, the protest committee should take into account the degree of conflict, the level of the event and the overall perception of fairness.

Facts

After a declaration of a conflict of interest by a protest committee member, one of the parties does not consent to the person remaining as a member of the protest committee.

Question

How should the protest committee decide if the conflict is significant or not, as required by rule 63.4?

Answer

The member concerned should not be present during this decision process. Rule 63.4(c) requires the other members of the protest committee to consider the degree of conflict. For example, a parent/child relationship will almost certainly create a high degree of conflict, while more distant relationships will generally create diminishing degrees of conflict as the distance increases. Similarly, an employer/employee relationship could create a high degree of conflict.

Rule 63.4(c) also requires the level of the event to be considered. At some levels of event it is not practical to find suitable protest committee members who have no conflict of interest, yet the event still needs the service of a protest committee. It may be possible to balance the conflict between two or more protest committee members.

The protest committee should also consider if the perception of fairness is best served by having more members on the protest committee or by not including a person with a conflict. The protest committee may also take into account the strength of feeling of the parties and if their concerns are shared or confined to one party.

World Sailing 2016

Regel 63.4(b) Anhörungen, Interessenkonflikt

Das Protestkomitee sollte bei der Entscheidung, ob ein Interessenkonflikt maßgeblich ist, den Grad des Konfliktes, das Niveau der Veranstaltung und allgemeine Vorstellung von Fairness in Betracht ziehen.

Sachverhalte

Nach der Erklärung eines Interessenkonfliktes durch in Mitglied des Protestkomitees ist eine der Parteien nicht damit einverstanden, dass diese Person Mitglied des Protestkomitees bleibt.

Frage

Wie sollte das Protestkomitee entscheiden, ob der Interessenkonflikt maßgeblich ist oder nicht, wie in Regel 63.4 gefordert?

Antwort

Das betroffene Mitglied sollte während des Entscheidungsprozesses nicht anwesend sein. Regel 63.4(c) verlangt von den anderen Mitgliedern des Protestkomitees den Grad des Konfliktes zu bedenken. Zum Beispiel erzeugt eine Eltern-Kind-Verwandtschaft ziemlich sicher einen hohen Grad von Interessenkonflikt. Ähnlich erzeugt eine Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Beziehung einen hohen Grad an Konflikt

Regel 63.4(c) verlangt außerdem das Niveau der Veranstaltung zu berücksichtigen. Auf manchen Veranstaltungsniveaus ist es praktisch kaum möglich brauchbare Schiedsrichter zu finden, die keinerlei Interessenkonflikt haben, obwohl die Veranstaltung die Dienstleistung eines Protestkomitees benötigt. Es ist aber möglich die Konflikte durch zwei oder drei Protestkomitee-Mitglieder auszugleichen.

Das Protestkomitee sollte auch bedenken, ob die Vorstellung von Fairness besser erfüllt ist, wenn mehr Mitglieder im Protestkomitee sind oder indem sie eines mit einem Interessenkonflikt ausschließen. Das Protestkomitee kann auch die Stärke des Gefühls der Parteien und ob deren Bedenken geteilt oder auf eine Partei beschränkt sind.

World Sailing 2016

CASE 138

Rule 2, Fair Sailing
Rule 69, Misconduct
Generally, an action by a competitor that directly affects the fairness of the competition or failing to take an appropriate penalty when the competitor is aware of breaking a rule, should be considered under rule 2. Any action, including a serious breach of rule 2 or any other rule, that the committee considers may be an act of misconduct should be considered under rule 69.

Question 1
When there has been an action by a person that might be considered to be bad sportsmanship or misconduct, what actions might constitute misconduct?

Answer 1
Rule 69 covers all acts of misconduct, and may range from a very minor misdemeanour to a very significant act of bad sportsmanship or bringing the sport into disrepute. The following actions should be considered as examples of acts of misconduct, but they are not exclusive examples and this is not a definitive list:

1. Engaging in any unlawful activity (for example, theft, assault, criminal damage)
2. Engaging in any activity which may bring the sport into disrepute
3. Bullying, discriminatory behaviour and intimidation
4. Physical or threatened violence
5. Acting recklessly or in manner that does, or is likely to, cause damage or injury
6. Disobeying the reasonable instructions of event officials
7. Intentionally breaking a rule or inciting others to break a rule
8. Interference with another competitor's equipment
9. Repeated breaches of a rule
10. Failing to act to prevent your boat or team breaking a rule when you are aware of that breach
11. Not telling the truth or the whole truth in a hearing
12. Other forms of cheating such as falsifying personal, class or

Regel 2 Faires Segeln
Regel 69 Fehlverhalten
Generell sollte eine Handlung durch einen Teilnehmer, die direkt die Fairness des Wettbewerbs beeinflusst oder wenn die angemessene Strafe nicht angenommen wird, obwohl sich der Teilnehmer des Regelverstoßes bewußt ist, als Verstoß gegen Regel 2 betrachtet werden. Jede Handlung, einschließlich eines ernsthaften Verstoßes gegen Regel 2 oder irgend eine andere Regel, bei der das Komitee der Meinung ist, dass es Fehlverhalten ist, sollte nach Regel 69 behandelt werden.

Frage 1
Wenn eine Person eine Handlung begangen hat, die als Unsportlichkeit oder Fehlverhalten angesehen werden kann, welche Handlungen sollten als Fehlverhalten gelten?

Antwort 1
Regel 69 deckt alle Handlungen von Fehlverhalten ab und reicht von einer sehr kleinen Übertretung bis zu einer schwerwiegenden Handlung von Unsportlichkeit oder einer Handlung, die den Sport in Verruf bringt. Die folgenden Handlungen sind als Beispiele von Fehlverhalten zu betrachten. Diese Liste schließt aber nicht andere Beispiele aus und ist nicht endgültig:

1. Teilnahme an ungesetzlichen Handlungen (z.B. Diebstahl, Tätlichkeit, kriminelle Zerstörung)
2. Teilnahme an Handlungen, die den Sport in Verruf bringen
3. Mobbing, diskriminierendes Verhalten, Einschüchterung
4. Direkte Gewalt oder deren Androhung
5. Rücksichtsloses Verhalten oder Verhalten, das voraussichtlich oder real zu Schaden oder Verletzung führt
6. Missachtung vernünftiger Anweisungen von Veranstaltungsoffiziellen
7. Absichtlicher Regelverstoß oder Anstiften anderer zu einem Regelverstoß
8. Eingriff in die Ausrüstung eines anderen Teilnehmers
9. Wiederholter Regelverstoß
10. Nicht Verhindern, dass das eigene Boot oder Team einen Regelverstoß begeht obwohl man dies erkennt
11. Nicht die Wahrheit oder die ganze Wahrheit in einer Anhörung sagen
12. Andere Formen von Betrug, wie fälschen von persönlichen, Klassen-

measurement documents, entering a boat known not to measure, missing out a mark to gain places, etc.

13. Foul or abusive language that causes or may cause offence
14. Making abusive or disrespectful comments concerning race officials or their decisions (including via electronic means such as social media)

Question 2

When should a protest committee proceed under rule 2 and when should it proceed under rule 69?

Answer 2

A boat may be protested for a breach of rule 2 and the protest committee is required to hear and decide the protest. To uphold a protest for an alleged breach of rule 2, the protest committee is required to clearly establish that a boat has not competed in compliance with recognized principles of sportsmanship and fair play. It follows that the action must directly involve the competition for a breach of rule 2 to be established. A protest committee may protest a boat for a breach of rule 2, but it may decide that action under rule 69 is more appropriate, or in some circumstances action under both. Generally, an allegation of an action that directly affects the competition should be subject to protest under rule 2.

An action that is considered to be an act of misconduct and that does not directly affect the competition should be subject to action under rule 69.

A protest and the subsequent hearing under any rule, including rule 2, may reveal conduct that the protest committee considers to be an act of misconduct. In that case it may be appropriate for the protest committee to take separate action under rule 69.

Facts for Question 3

A boat is sailing upwind on port tack and attempts to cross ahead of a boat on starboard tack. The port-tack boat misjudges the cross and fails to keep clear.

Question 3

Has the port-tack boat intentionally broken a rule?

Answer 3

oder Vermessungsdokumenten, Melden eines Boots, das nicht vermessen ist, Auslassen einer Bahnmarke um Plätze zu gewinnen

13. Unflätige oder beleidigende Worte, die kränken oder eventuell kränken
14. Beleidigende oder geringschätzige Kommentare gegenüber Wettfahrtoffiziellen und deren Entscheidungen (einschließlich über digitale Medien und social media)

Frage 2

Wann sollte ein Protestkomitee nach Regel 2 verfahren und wann nach Regel 69?

Antwort 2

Gegen ein Boot kann wegen Verstoßes gegen Regel 2 protestiert werden und das Protestkomitee muss diesen Protest anhören und entscheiden. Um einem Protest wegen eines angeblichen Verstoßes gegen Regel 2 stattzugeben, muss das Protestkomitee klar festlegen, dass ein Boot nicht in Übereinstimmung mit den anerkannten Prinzipien von Sportlichkeit und Fairness gehandelt hat. Daraus ergibt sich, dass die Handlung direkt den Wettbewerb beeinflusst haben muss, damit es als Verstoß gegen Regel 2 gilt. Ein Protestkomitee kann gegen ein Boot wegen eines Verstoßes gegen Regel 2 protestieren, aber es kann entscheiden, dass eine Handlung nach Regel 69 mehr angemessen erscheint oder aber auch beides. Im Allgemeinen sollte eine Handlung, die direkt den Wettbewerb beeinflusst als Protest gegen Regel 2 behandelt werden. Eine Handlung, die als Fehlverhalten anzusehen ist und die nicht direkt den Wettbewerb beeinflusst, sollte als Regel 69 Verstoß behandelt werden.

Ein Protest und die darauf folgende Anhörung unter einer Regel, einschließlich Regel 2 kann dazu führen, dass das Protestkomitee in Erwägung zieht nach Regel 69 zu handeln

Sachverhalte zu Frage 3

Ein Boot segelt auf einer Kreuzstrecke mit Backbordschlag und versucht vor dem Bug eines Bootes auf Steuerbordschlag zu queren. Das Boot auf Backbordschlag verschätzt sich und hält sich nicht frei.

Frage 3

Hat das Boot auf Backbordschlag mit Absicht gegen eine Regel verstoßen?

Antwort 3

Nein. Eine solche falsche Einschätzung, die in einer Wettfahrt öfters vorkommt, ist nicht unfaires Segeln oder Fehlverhalten. Um dies als unfaires

No. A misjudgment such as this is common during a race and is not unfair sailing or an act of misconduct. In order for it to be unfair sailing or an act of misconduct, there must be evidence that the boat knew or should have known that she would not make the cross and attempted to do so anyway.
However, when the port-tack boat realizes that she has failed to keep clear, she has knowingly broken a rule and must take the appropriate penalty. Otherwise she has broken a recognized principle of sportsmanship (see Basic Principles, Sportsmanship and the Rules).
World Sailing 2016

Segeln oder Fehlverhalten zu bezeichnen, muss es Anhaltspunkte dafür geben, dass es gewusst hat oder gewusst haben müsste, dass das Queren nicht möglich ist es dies aber trotzdem gemacht hat. Wenn jedoch das Boot auf Backbordschlag erkannt hat, dass es sich nicht freigehalten hat, ist ihm bewusst, dass es gegen eine Regel verstoßen hat und es muss die angemessene Strafe annehmen. Tut es das nicht, verstößt es gegen die anerkannten Prinzipien von sportlichem Verhalten (Siehe Grundprinzip, Sportliches Verhalten und die Regeln)
World Sailing 2016

CASE 139

Rule 69.2(j), Misconduct: Action by a Protest Committee

Examples illustrating when it would be 'appropriate' under rule 69.2(j)(3) to report a rule 69 incident to a national authority or World Sailing.

Facts

The protest committee has found that a competitor or support person has committed an act of misconduct and imposed a penalty under rule 69.

Question 1

When should the protest committee report the breach to the national authority of the person or to World Sailing?

Answer 1

Rule 69.2(j) requires a report to the national authority or to World Sailing when the penalty applied is greater than DNE for one race, if the person has been excluded from the venue or in other cases when the protest committee considers it 'appropriate'. It would be 'appropriate' to report in the following circumstances, as examples:

(1) In a single race event the protest committee believes that the penalty for the breach would have been more than DNE for one race if it were in a multiple race event. This might be because of the seriousness of a single breach or a number of lesser breaches.

(2) A support person is found in breach of rule 69 and would have been excluded from the venue, but the event is now into its last day and exclusion from the venue would be ineffective.

(3) The protest committee has good reason to believe that the person who has breached rule 69 has previously been penalized for a breach of rule 69.1(a) and especially if the breach is similar.

(4) The breach has an impact on events beyond the jurisdiction of the protest committee. For example, selection or qualification for another event and the breach has adversely affected the selection or qualification of another competitor.

Question 2

Should the report be sent to the national authority or World Sailing?

Regel 69.2(j) Fehlverhalten, Maßnahmen durch ein Protestkomitee

Beispiele, die verdeutlichen, wann es angebracht ist nach Regel 69.2(j)(3) einen Bericht eines Regel 69 Vorfalls an den nationalen Verband oder World Sailing zu erstellen.

Sachverhalte

Das Protestkomitee hat herausgefunden, dass ein Teilnehmer oder eine unterstützende Person eine Handlung von Fehlverhalten begangen hat und hat eine Strafe nach Regel 69 auferlegt.

Frage

Wann sollte das Protestkomitee einen Bericht über diesen Verstoß an den nationalen Verband der Person oder an World Sailing erstellen?

Antwort

Regel 69.2(j) verlangt einen Bericht an den nationalen Verband oder World Siling, wenn die verhängte Strafe größer ist als ein DNE für eine Wettfahrt, wenn die Person von der Veranstaltung ausgeschlossen wurde oder in anderen Fällen, wenn das Protestkomitee es für angemessen hält. Es wäre in folgenden Fällen angemessen einen Bericht zu erstellen:

(1) In einer Regatta mit nur einer Wettfahrt, wenn das Protestkomitee der Auffassung ist, dass es für einen solchen Verstoß bei einer Regatta mit mehr als einer Wettfahrt die Strafe größer als ein einziger DNE gewesen wäre. Dies kann begründet sein auf Grund der Schwere eines einzigen Verstoßes oder auf Grund mehrerer geringer Verstöße.

(2) Eine unterstützende Person hat einen Verstoß gegen Regel 69 begangen und wird von der Veranstaltung ausgeschlossen. Da es aber der letzte Tag der Veranstaltung ist, ist dieser Ausschluss von der Veranstaltung unwirksam.

(3) Das Protestkomitee hat gute Gründe dafür, anzunehmen, dass die nach Regel 69 bestrafte Person bereits früher für einen Verstoß gegen Regel 69.1(a) bestraft wurde, insbesondere dann, wenn dieser Verstoß ähnlich war.

(4) Der Verstoß hat Folgen für Veranstaltungen außerhalb der Zuständigkeit des Protestkomitees. Zum Beispiel weil es eine Ausscheidung oder Qualifikation für eine andere Veranstaltung ist und der Verstoß hat die Ausscheidung oder Qualifikation eines anderen Teilnehmers negativ beeinflusst.

Answer 2

The report is only sent to World Sailing when the breach occurs at specific international events as listed in World Sailing Regulation 35, Disciplinary Code. Otherwise the report is to be sent to the national authority of the person(s) found to have breached rule 69 (not necessarily to the national authority of the boat owner or venue).

World Sailing 2016

Frage 2

Sollte der Bericht an den nationalen Verband oder an World Sailing gesandt werden.

Antwort 2

Der Bericht soll nur dann an World Sailing gesandt werden, wenn der Verstoß in einer speziellen internationalen Veranstaltung geschieht, wie sie in der World Sailing Verordnung 35, Disziplinar-Kodex aufgeführt sind. Ansonsten ist der Bericht an den nationalen Verband der Person zu senden, gegen die ein Regel 69 Verstoß festgestellt wurde (Nicht notwendigerweise der nationale Verband des Bootseigners oder des Veranstalters).

World Sailing 2016

CASE 140

Definitions, Start
Rule 30.3, Starting Penalties: U Flag Rule
Rule 30.4, Starting Penalties: Black Flag Rule
Rule 43.1(a), Exoneration
Rule 62.1, Redress

How the rules apply when a boat is compelled to cross the starting line by another boat that was breaking a rule of Part 2.

Facts for Question 1

A race is started under rule 30.3, U Flag Rule, or 30.4, Black Flag Rule. Twenty seconds before the starting signal there is an incident between boats A and B. The race committee identifies part of A on the course side. A does not return to the pre-start side of the starting line, but continues sailing the course and finishes. The race committee scores her UFD or BFD, as appropriate.

A lodges a valid protest against B. The protest committee disqualifies B for breaking a rule of Part 2. The committee finds that B, as a consequence of breaking a rule, has compelled A to break rule 30.3 or 30.4. It also finds that there was no injury or physical damage, and that B did not break rule 2, Fair Sailing.

Question 1

Was A exonerated by rule 43.1(a) for breaking rule 30.3 or 30.4 and, if so, may the protest committee score her in her finishing place, even though A never started in accordance with the definition Start?

Answer 1

A has broken rule 30.3 or 30.4, but she has also broken rule 28.1 by failingto start (see the definition Start). B's breach compelled A to break rule 30.3 or 30.4. However, it did not prevent A from sailing back to the pre-start sideof the starting line and starting in accordance with the definition Start. A
was exonerated by rule 43.1(a) for breaking rule 30.3 or 30.4, and, therefore, the race committee was required to score her OCS under rule A5.1.

Had A returned to the pre-start side of the starting line, started, sailed the course and finished, A would have been exonerated by

Definition Starten
Regel 30.3 Startstrafen, U-Flaggen-Regel
Regel 30.4 Startstrafen, Schwarze-Flaggen-Regel
Regel 43.1(a) Entlastung
Regel 62.1 Wiedergutmachung

Wie sind die Regeln, wenn ein Bootdurch ein anderes Boot gezwungen wurde die Startlinie zur überqueren, das gegen eine Regel des Teils 2 verstoßen hat.

Sachverhalte zu Frage 1

Eine Wettfahrt wird unter Regel 30.3, U-Flaggen-Regel oder 30.4 Schwarze-Flaggen-Regel gestartet. Zwanzig Sekunden vor dem Startsignal gibt es einen Vorfall zwischen den Booten A und B. Das Wettfahrtkomitee identifiziert einen Teil von A über der Startlinie. A kehrt nicht zur Vor-Startseite der Linie zurück und segelt die Bahn ab und geht durchs Ziel. Das Wettfahrtkomitee wertet es UFD bzw. BFD, je nachdem was angemessen. A reicht einen gültigen Protest gegen B ein. Das Protestkomitee disqualifiziert B wegen Verstoßes gegen eine Regel des Teils 2. Das Komitee fand heraus, dass B als Folgerung des Regelverstoßes A gezwungen hat, gegen die Regel 30.3 bzw. 30.4 zu verstoßen. Es fand außerdem heraus, dass weder Verletzung oder materieller Schaden war und dass B nicht gegen Regel 2, Faires Segeln, verstoßen hat.

Frage 1

Ist A nach Regel 43.1(a) für den Verstoß gegen Regel 30.3 oder 30.4 entlastet und darf das Wettfahrtkomitee es mit seinem Zielplatz werten, obwohl es nie gemäß Definition Starten gestartet ist?

Antwort 1

Nein. A hat gegen Regel 30.3 oder 30.4 verstoßen, aber es hat auch gegen Regel 28.1 verstoßen, da es nicht gestartet ist (siehe Definition Starten). B´s Verstoß zwang A gegen die Regeln 30.3 oder 30.4 zu verstoßen. Er verhinderte jedoch A nicht daran, auf die Vorstartseite der Linie umzukehren und in Übereinstimmung mit der Definition Starten zu starten. A ist durch Regel 43.1(a) für seinen Verstoß gegen Regel 30.3 oder 30.4 entlastet und wenn es dies tut, muss das Wettfahrtkomitee es als OCS nach Regel A5.1 werten. Wäre A auf die Vorstartseite der Linie umgekehrt, korrekt gestartet, die Bahn abgesegelt und durchs Ziel gegangen, wäre A nach Regel 43.1(a) für den Verstoß gegen die Regeln 30.3 oder 30.4 entlastet und das Wettfahrtkomitee müsste es, wenn es das getan hat , es entsprechend dem Zielplatz werten und die Wettfahrt entsprechen neu werten und alle Boote die nach A durchs Ziel

rule 43.1(a) for breaking rule 30.3 or 30.4; and, had she done so, the race committee would have been required to score her in her finishing place, and rescore the race accordingly. Each boat that finished behind A would be moved down one place.

Facts for Question 2

The race is started under rule 30.4, Black Flag Rule. The facts are the same as for Question 1, but this time there is a general recall. A's sail number is properly displayed as required by rule 30.4. Before the restart, A informs the race committee that she intends to protest B for breaking a rule of Part 2 in the recalled start. A starts, sails the course and finishes the restarted race. The race committee scores her DNE. A lodges a protest against B for the breach in the initial start and requests redress. In her request she claims that the race committee acted improperly when it scored her DNE.

Question 2

If the protest committee decides that B broke a Part 2 rule and, when she did so, compelled A to break rule 30.4, may the committee give A redress by scoring her in her finishing position in the restarted race?

Answer 2

No. A initially broke the first sentence of rule 30.4 and was identified on the course side of the starting line. Then her sail number was properly displayed according to rule 30.4. Because the race committee displayed A's sail number after a general recall, the penultimate sentence of rule 30.4 prohibited A from sailing in the restarted race. By starting in the restarted race, she breaks the penultimate sentence of rule 30.4. The race committee does not make a mistake when it scores her DNE. A is not entitled to redress because the race committee does not act improperly.

Facts for Question 3

The facts are the same as for Question 2 but this time A does not sail in the restarted race. When she comes ashore, she protests B for the incident in the initial start. The protest committee decides B broke a rule of Part 2 for which she cannot be penalized (see rule 36).

würden einen Platz nach hinten rutschen

Sachverhalte zu Frage 2

Die Wettfahrt wurde unter Regel 30.4, Schwarze-Flaggen-Regel gestartet. Die Sachverhalte sind dieselben wie in Frage 1, aber es gab einen allgemeinen Rückruf. A´s Segelnummer wurde korrekt angezeigt, wie in Regel 30.4 gefordert. Vor dem Start informiert A das Wettfahrtkomitee, dass es gegen B wegen Verstoßes einer Regel des Teils 2 in dem zurückgerufenen Start protestieren will. A startet bei der Wiederholung der Wettfahrt, segelt die Bahn ab und geht ins Ziel. Das Wettfahrtkomitee wertet es DNE. A reicht einen Protest gegen B ein und verlangt Wiedergutmachung. Im Antrag auf Wiedergutmachung gibt es an, dass das Wettfahrtkomitee unsachgemäß gehandelt hat, als es A DNE gewertet hat.

Frage 2

Kann das Protestkomitee, wenn es entschieden hat, dass B gegen eine Regel des Teils A verstoßen hat und B gezwungen hat gegen Regel 30.4 zu verstoßen A Wiedergutmachung geben und es mit seiner Zieldurchgangsposition der Wiederholungswettfahrt werten?

Antwort 2

Nein. A hat zunächst gegen den ersten Satz der Regel 30.4 verstoßen und wurde auf der Bahnseite der Startlinie erkannt. Dann wurde ihre Segelnummer korrekt gemäß Regel 30.4 angezeigt. Da das Wettfahrtkomitee A´s Segelnummer nach einem allgemeinen Frühstart angezeigt hat, war es für A auf Grund des vorletzten Satzes von Regel 30.4 verboten, in der Wiederholungswettfahrt mit zu segeln. Da es in der Wiederholungswettfahrt gestartet ist, hat es gegen den vorletzten Satz von Regel 30.4 verstoßen. Das Wettfahrtkomitee machte keinen Fehler, als es das Boot DNE wertete. A hat keinen Anspruch auf Wiedergutmachung, da das Wettfahrtkomitee nicht unsachgemäß handelte.

Sachverhalte zu Frage 3

Die Sachverhalte sind dieselben wie in Frage 2, aber A startete in der Wiederholungswettfahrt nicht. Als es an Land kam, reichte es einen Protest gegen B für den ersten Start ein. Das Protestkomitee entschied, dass B gegen eine Regel des Teils 2 verstoßen hat, wofür es nicht bestraft werden kann (siehe Regel 36).

Frage 3

Question 3

If the protest committee decides that B broke a Part 2 rule and, when she did so, compelled A to break rule 30.4, may the protest committee change A's BFD score?

Answer 3

Yes, A was exonerated by rule 43.1(a) for breaking rule 30.4, and therefore the race committee is required to change her score from BFD to DNS in the restarted race. However, she is not entitled to redress because the race committee did not act improperly.

World Sailing 2016

Wenn das Protestkomitee entscheidet, dass B gegen eine Regel des Teils 2 verstoßen hat und dabei A gezwungen hat gegen Regel 30.4 zu verstoßen, kann das Protestkomitee dann A´s BFD-Wertung ändern?

Antwort 3

Ja, A ist nach Regel 43.1(a) vom Verstoß gegen Regel 30.4 entlasten und dass Wettfahrtkomitee ist verpflichtet die Wertung von BFD auf DNS in der Wiederholungswettfahrt zu ändern. Es hat jedoch keinen Anspruch auf Wiedergutmachung, da das Wettfahrtkomitee nicht unsachgemäß gehandelt hat.

World Sailing 2016

CASE 141

Preamble to Part 2
Rule 36, Races Restarted or Resailed
Rule 44.1(b) , Taking a Penalty
Rule 60.3(a)(1), Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action
Rule 61.1(a)(4), Protest Requirements: Informing the Protestee
Rule 63.5, Validity of the Protest or Request for Redress

Interpretation of the term "serious" in the phrase "serious damage."

Question

Is there a special meaning in the racing rules of the term "serious" when it is used in the phrase "serious damage"?

Answer

No. The term "serious" is not defined in The Racing Rules of Sailing (RRS). The Terminology section of the Introduction to the RRS states that "other words and terms are used in the sense ordinarily understood in nautical or general use." As understood in general use when "serious" is used in the phrase "serious damage," the term means: important because of possible danger or risk; having potentially undesired consequences; giving cause for concern; of significant degree or amount.

This suggests that when a protest committee has concluded from the facts found that damage occurred in an incident, it must then consider whether any of the four criteria implied by the definition above apply, and if so it should conclude that the damage is "serious."

Questions to consider may include:

(1) Did the damage reduce the safety of the crew?

(2) Did the damage adversely impact the boat's sailing performance in a significant way?

(3) Will the cost of repairing the damage be a significant amount relative to the market value of the boat?

(4) Will the value of the boat after repairing the damage be significantly diminished?

Vorwort zu Teil 2
Regel 36 Wieder gestartete oder wieder gesegelte Wettfahrten
Regel 44.1(b) Annahme einer Strafe
Regel 60.3(a)(1) Recht zu protestieren; das Recht Wiedergutmachung zu beantragen, Maßnahmen nach Regel 69
Regel 61.1(a)(4) Protesterfordernisse, Informieren des Protestgegners
Regel 63.5 Gültigkeit eines Protestes oder Antrag auf Wiedergutmachung

Interpretation des Begriffs „erheblich" im Ausdruck „erheblicher Schaden"

Frage

Gibt es eine genaue Bedeutung des Wortes „erheblich" in der in dem Wettfahrtregeln genutzten Ausdruck „Erheblicher Schaden"?

Antwort

Nein. Der Begriff "erheblich" ist nicht in den Wettfahrtregeln Segeln definiert. In den Begriffsbestimmungen der Einleitung der Wettfahrtregeln steht, dass andere Wörter und Begriffe in dem Sinne zu verwenden sind, den sie gewöhnlich im seemännischen und allgemeinen Gebrauch haben. Wie im allgemeinen Gebrauch üblicherweise verstanden, bedeutet „erheblich" im Zusammenhang mit „erheblicher Schaden": wichtig auf Grund möglicher Gefahr oder Risiko; hat es ungewünschte Konsequenzen; gibt es Grund zur Sorge; ist es ein wesentliches Ausmaß oder Betrag.

Daraus ergibt sich der Vorschlag, dass ein Protestkomitee, nachdem es auf Grund der Tatsachen festgestellt hat, dass es bei einem Vorfall Schaden gegeben hat, muss es dann bedenken, ob eines der obigen Kriterien gilt und falls es gilt, sollte es beschließen, dass der Schaden „erheblich" ist.

Fragen die bei diesem Bedenken helfen sind

(1) Vermindert der Schaden die Sicherheit der Mannschaft?

(2) Reduziert der Schaden die Leistungsfähigkeit des Bootes beim Segeln wesentlich?

(3) Sind die Reparaturkosten für den Schaden ein erheblicher Betrag im Verhältnis zum Marktwert des Bootes?

(4) Wird der Marktwert des Bootes nach der Reparatur erheblich gemindert?

CASE 142

Deleted

Gestrichen

CASE 143

Rule 6.1, World Sailing Regulations
Rule 70, Appeals and Requests to a National Authority
Rule 75, Entering a Race
Rule 89.1, Organizing Authority; Notice of Race; Appointment of Race Officials: Organizing Authority

When the organizing authority for an event is not an organization specified in rule 89.1, a party to a hearing does not have access to the appeal process

Facts

The organizing authority for an event was a club that was not a member of, and had no connection or association with, the national authority of the venue. The event was conducted on waters within the jurisdiction of the national authority. The notice of race stated that the race would be governed by the rules as defined in The Racing Rules of Sailing. Boat A protested boat B under a rule of Part 2. Later, under rule 70.1(a), A sent an appeal of the protest committee's decision to the national authority.

Decision

Rule 89.1 specifies the types of organizations that are authorized to be the organizing authority for an event governed by The Racing Rules of Sailing. The organizing authority for the event was a club, but that club was not affiliated to the national authority of the venue. Therefore, the club was not a valid organizing authority under rule 89.1(c), nor was it a valid organizing authority under any other part of rule 89. Rule 70.3 required that A's appeal be sent to 'the national authority with which the organizing authority is associated under rule 89.1.' No national authority existed that complied with this requirement of rule 70.3, and therefore decisions made by the protest committee for the event were not eligible under rule 70 to be appealed to the national authority of the venue, or, indeed, to any national authority. For these reasons,

Regel 6.1 World Sailing Regulations
Regel 70 Revisionen und Anträge an einen Nationalen Verband
Regel 75 Meldung für eine Wettfahrt
Regel 89.1 Veranstalter, Ausschreibung, Ernennung von Wettfahrtofiziellen

Wenn der Veranstalter einer Veranstaltung nicht eine Organisation wie in Regel 89.1 festgelegt ist, hat eine Partei einer Anhörung keine Möglichkeit der Revision.

Tatsachen

Der Veranstalter einer Veranstaltung war ein Club, der nicht Mitglied von und nicht angeschlossen oder in Beziehung zum Nationalen Verband des Veranstaltungsorts war. Die Veranstaltung fand auf den Gewässern innerhalb des Zuständigkeitsbereichs des nationalen Verbandes statt. Die Ausschreibung legte fest, dass die Wettfahrtregeln Segeln für die Wettfahrten gelten. Boot A protestierte gegen Boot B nach einer Wettfahrtregel des Teils 2. Später sandte Boot A einen Antrag auf Revision der Entscheidung des Protestkomitees gemäß Regel 70.1(a) an den Nationalen Verband.

Entscheidung

Regel 89.1 legt fest, welche Typen von Organisationen nach den Wettfahrtregeln Segeln eine Regatta veranstalten dürfen. Da der Club, der die Wettfahrt veranstaltete nicht Mitglied des nationalen Verbandes war, war er nicht World Sailing angeschlossen. Er war deshalb kein nach Regel 89.1(c) zulässiger Veranstalter, noch war er eine andere Organisation unter einem anderen Teil von Regel 89. Regel 70.3 verlangt, dass die Revision aon den nationalen Verband zu senden ist, dem der Veranstalter angeschlossen ist. Als Konsequenz gibt es keinen Nationalen Verband, der nach Regel 70.3 zuständig ist und deshalb sind Entscheidungen durch das Protestkomitee der Veranstaltung nicht durch den Nationalen Verband des Veranstaltungsortes oder irgend einen anderen Nationalen Verband für eine Revision unter Regel 70 annehmbar. Aus diesen Gründen ist eine Revision abzulehnen.

Zusätzliche Kommentare

consideration of the appeal is denied.

Additional Comments

The following comments discuss issues that, while not directly related to the Decision in this case, are related to the issues raised in the case. Rule 75 requires a person who enters a boat in a race an event to be either a member of a World Sailing member national authority or of a club or other organization affiliated to such a national authority. Also, if a boat is entered by a club or organization, that club or organization is required to be affiliated to such a national authority. Rule 6.1 requires competitors to comply with the World Sailing Eligibility Code. When competitors compete in an event organized by an unaffiliated club, they, perhaps unwittingly, may be competing in an event designated by World Sailing as a 'Prohibited Event'. Competing in such an event could have serious consequences for a competitor's eligibility to compete in other events (see World Sailing Regulations 19.19(a)(ii), 19.20(d) and 19.20(f)). If sailors planning to compete in an event run by a club or organization discover that the club or organization is not affiliated with the national authority of the country in which it is located, they should urge the club or organization to join or otherwise affiliate itself with the national authority before the event, or at least to seek out an affiliated organization to serve as the organizing authority for the event.

CAN 2018

Die folgenden Kommentare erläutern Fälle, obwohl nicht direkt mit der Entscheidung in diesem Fall zu tun, die trotzdem dem Fall ähnlich sind. Regel 75 verlangt von einer Person, die ein Boot meldet, dass sie Mitglied eines Vereins oder einer anderen Organisation ist, die einem World Sailing angehörenden Nationalen Verband angeschlossen sind. Ebenso, wenn ein Boot durch einen Club oder eine Organisation angemeldet wird, wird verlangt, dass dieser Club oder diese Organisation einem World Sailing angehörenden Nationalen Verband angeschlossen sein. Regel 6.1 verlangt, dass Teilnehmer dem World Sailing Eligibilty Code (Zulassungs –Codex) entsprechen müssen. Wenn Teilnehmer an einer Veranstaltung eines nicht angeschlossenen Club teilnehmen, kann es sein, dass sie an einer Veranstaltung teilnehmen, die von World Sailing als „verbotene Veranstaltung" festgelegt ist. Die Teilnahme an einer solchen Veranstaltung hat ernsthafte Konsequenzen für die Teilnahme an anderen Veranstaltungen (siehe World Sailing Regulations 19.19(a)(ii), 19.20(d) und 19.20(f)). Wenn Segler planen an einer Veranstaltung eines Clubs oder Organisation teilzunehmen und bemerken, dass er nicht dem Nationalen Verbandes des Landes angeschlossen ist, in dem die Veranstaltung stattfindet, sollten sie den Club oder die Organisation anmahnen, dass diese sich dem Nationalen Verband vor Beginn der Veranstaltung beitreten oder anderweitig anschließen oder eine andere angeschlossene Organisation suchen, die als Veranstalter der Veranstaltung auftritt.

CASE 144

Withdrawn for Revision

Reasons for withdrawing Case 144: The Case Book Working Party found it difficult to interpret how the new last sentence of rule 18.1 applies to the incident described in this case. Whatever interpretation the working party makes of this new sentence should be discussed and approved by the World Sailing Racing Rules Committee.

Zurückgezogen zur Überarbeitung

CASE 145

Zurückgezogen zur Überarbeitung

Withdrawn for Revision

Reasons for withdrawing Case 145: The World Sailing Racing Rules Committee plans to make submissions proposing changes to the definitions Start and Finish, as well as a possible addition to the definition Sail the Course (or, alternatively, a new case) that describes what objects constrain the string after it has been drawn taut. Case 145 should then be rewritten to be consistent with those additions.

CASE 146

Definitions, Room
Rule 11, On the Same Tack, Overlapped
Rule 16.1, Changing Course
Part 2, Section C Preamble
Rule 43.1(a), Exoneration
Rule 43.1(b), Exoneration

When boats are approaching a starting mark to start and a leeward boat luffs, the windward boat is exonerated under rule 43.1(b) if she breaks rule 11 while sailing within the room to which she is entitled under rule 16.1.

Definitionen Raum,
Regel 11 Auf gleichem Schlag mit Überlappung
Regel 16.1 Kurs ändern
Teil 2 Vorwort zu Abschnitt C
Regel 43.1(a) Entlastung
Regel 43.1(b) Entlastung

Wenn Boote sich einer Startbahnmarke nähern um zu starten und ein Leeboot luvt, so ist das Luvboot nach Regel 43.1(b) für den Verstoß gegen Regel 11 zu entlasten, wenn es innerhalb des Raums segelt, der ihm nach Regel 16.1 zusteht.

Facts

Two boats, L and W, were approaching the race committee signal boat, overlapped on starboard tack, ten seconds before the starting signal. As W was passing astern of the committee boat, L luffed. W luffed slightly but was unable to respond further to L's luff without hitting the committee boat. L bore away to avoid contact. L protested.

Sachverhalte

Zwei Boote L und W nähern sich dem Startschiff in Überlappung mit Wind von Steuerbord zehn Sekunden vor dem Startsignal. Als dabei war am Heck des Startschiffs zu passieren, luvte L. W luvte leicht, konnte aber nicht weiter auf L's reagieren ohne das Startschiff zu berühren. L fiel ab um eine Berührung zu vermeiden. L protestierte.

The protest committee disqualified W under rule 11, claiming that she should not have sailed between L and the committee boat and that she was 'barging.' W appealed.

Das Protestkomitee disqualifizierte W nach Regel 11 mit der Begründung, dass L nicht hätte zwischen W und das Startschiff hineinsegeln sollen und sie hat sich hineingedrängelt. W ging in die Berufung.

Decision

The race committee signal boat was both a mark and an obstruction for L and W (see the definitions Mark and

Entscheidung

Das Startschiff war beides, eine Bahnmarke und ein Hindernis für L und W (siehe Definitionen Bahnmarke und Hindernis). Da das Startschiff aber von schiffbarem

Obstruction). However, because the committee boat was surrounded by navigable water and L and W were approaching it to start, the rules in Section C of Part 2 (specifically rules 18 and 19) did not apply. Accordingly, L was under no obligation to give W room to pass the committee boat.
At positions 1 and 2, L was able to sail her course with no need to take avoiding action and could change course in both directions without immediate contact. Therefore, W was keeping clear as required by rule 11 (see the definition Keep Clear).
When L luffed at position 3, she was required by rule 16.1 to give W room to keep clear. This obligation applies even when boats are passing the committee boat and are about to start. 'Room' is the space W needed to keep clear of L while also complying with her obligations under the rules of Part 2, which includes rule 14, and rule 31. See Case 114.
When L luffed, W luffed as far as she could without risk of touching the committee boat which would have broken rule 31. By bearing away, L gave W room to keep clear in compliance with rule 16.1. At position 3, L was unable to 'sail her course with no need to take avoiding action;' therefore, W broke rule 11. However, as W was sailing within the room to which she was entitled under rule 16.1, she is exonerated under rule 43.1(b).
W's appeal is upheld, the decision of the protest committee is reversed, and W is reinstated in her finishing place.
Note: The term 'barging' is not used in The Racing Rules of Sailing. The term is commonly used to refer to the situation where a leeward boat is holding her course and a windward boat sails between the committee boat and the leeward boat and either hits the leeward boat or forces her to bear off to avoid contact. In such a case the windward boat breaks rule 11 and is not exonerated because she was not compelled to sail between the committee vessel and the leeward boat and she was not sailing within room to which she was entitled (see rules 43.1(a) and 43.1(b)).
USA 2018/117

Wasser umgeben war und sich L und W sich ihm näherten um zu starten galten die Regeln des Abschnitts C von Teile 2, speziell die Regel 18 und 19, nicht. Deshalb hatte L keine Verpflichtung W Raum zu geben um am Startschiff passieren zu können.
In Position 1 und 2 konnte L seinen Kurs segeln ohne Ausweichmaßnahmen ergreifen zu müssen und konnte seinen Kurs in beide Richtungen ändern ohne, dass es sofort zur Berührung kam. Deshalb hielt sich W W frei, wie von Regel 11 verlangt (siehe Definition Freihalten).
Als L in Position 3 luvt, muss es W wegen Regel 16.1 Raum zum Freihalten geben. Diese Verpflichtung gilt auch, wenn Boote das Startschiff passieren und dabei sind zu starten. Raum ist der Platz, den W benötigt um sich von L frei zu halten, während es seinen Verpflichtungen nach den Regeln des Teils 2, die die Regeln 14 einschließt, und Regel 31 nachkommt. Siehe Case 114.
Als W luvt, luvt W soweit es konnte ohne das Risiko einer Berührung mit dem Startboot, was ein Verstoß gegen Regel 31 gewesen wäre. Durch sein Abfallen gab L für W den Raum zum Freihalten und befolgte Regel 16.1. In Position 3 war L nicht in der Lage seinen Kurs zu segeln ohne Ausweichmaßnahmen vorzunehmen, deshalb verstieß W gegen Regel 11. Da jedoch W innerhalb des Raums segelte, der ihm nach Regel 16.1 zustand, war es nach Regel 21(a) zu entlasten. W's Berufung wird stattgegeben, die Entscheidung des Protestkomitees wird aufgehoben und W wird in seine Zielposition wieder eingesetzt.
Anmerkung: Der Begriff „Reindrängeln" wird in den Wettfahrtregeln nicht verwendet. Der Begriff wird im üblichen Sprachgebrauch für Situationen verwendet, wo ein Leeboot seinen Kurs hält und ein Luvboot segelt zwischen das Startschiff und das Leeboot und berührt entweder das Leeboot oder zwingt es zum Abfallen um eine Berührung zu vermeiden. In einem solchen Fall verletzt das Luvboot Regel 11 und wird nicht entlastet, da es nicht gezwungen wurde zwischen dem Boot des Wettfahrtkomitees und dem Leeboot zu segeln und es segelte nicht innerhalb des ihm zustehenden Raums (siehe Regel 43.1(a) und 43.1(b)).

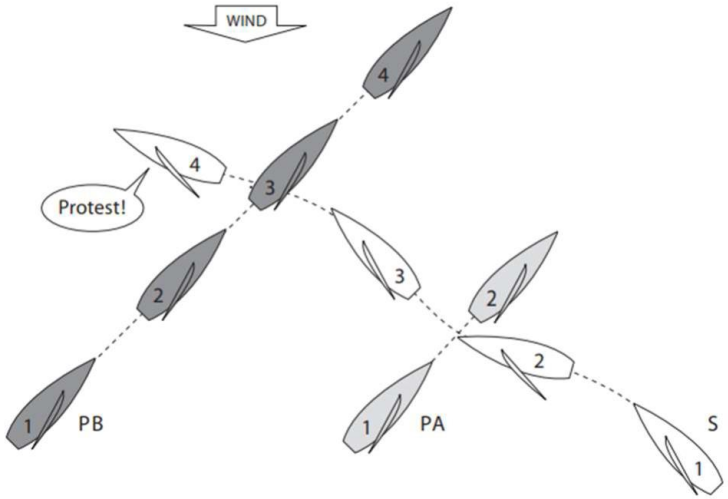
CASE 147

Rule 10, On Opposite Tacks
Rule 16, Changing Course
Rule 43.1(b), Exoneration

When a right-of-way boat changes course, her obligation to give a keep-clear boat room to keep clear under rule 16.1 begins. The right-of-way boat may give that room by making an additional change of course. If, while the rightof-way boat is making that additional change of course, the keep-clear boat unavoidably breaks a rule of Part 2 Section A, the keep-clear boat is exonerated by rule 43.1(b).

Facts and Protest Committee Decision

At position 1, three J/105s, S, PA and PB, were racing upwind, with S on starboard tack and PA and PB on port tack. At position 2, S bore away to avoid contact with PA. PA took a penalty.



When S luffed after avoiding PA, she was on a collision course with PB (position 3). Due to the proximity of the boats, PB was unable to keep clear of S either by tacking or by maintaining her course. S promptly bore away to avoid contact and hailed "Protest!"

The protest committee disqualified PB for breaking rule 10. PB appealed.

Decision

At position 2, S could continue to sail the course she was sailing with no need to take action to avoid PB; therefore PB was

Regel 11 Auf entgegengesetztem Schlag
Regel 16 Kurs ändern
Regel 43.1(b) Entlastung

Wenn ein Wegerechtboot seinen Kurs ändert beginnt seine Verpflichtung einem Boot, das sich freihalten muss, den Raum zum Freihalten gemäß Regel 16.1 zu geben. Das Wegerechtboot kann diesen Raum zum Freihalten auch dadurch geben, indem es eine zusätzliche Kursänderung macht. Wenn das Wegerechtboot diese zusätzliche Kursänderung macht, verletzt das Boot, das sich freihalten muss unvermeidbar eine Regel des Teils 2, ist aber durch Regel 43.1(b) dafür entlastet.

Sachverhalte und Entscheidung des Protest Komitees

In Position 1 segeln 3 J105. S, PA und PB auf einem Kreuzkurs, Smit Wind von Stb, PA und PB mit Wind von Bb. In Position 2 fiel D ab, um eine Berührung mit PA zu vermeiden. PA nahm eine Strafe an.

Als S luvte nachdem es PA ausgewichen war, segelte sie auf Kollisionskurs zu PB (Position 3). Wegen der Nähe der Boote war PB nicht in der Lage sich von S freizuhalten, weder durch eine Wende noch durch Fortsetzen des Kurses. S fiel sofort ab, um eine Berührung zu vermeiden und rief „Protests". Das Protestkomitee disqualifizierte PB wegen Verstoßes gegen Regel 10. PB legte Berufung ein.

Entscheidung

In Position 2 konnte S seinen Kurs fortsetzen ohne Ausweichmaßnahmen bezüglich PB ergreifen zu müssen. Deshalb hielt sich PB frei (siehe Definition Freihalten). In Position 3, nachdem S geluvt hat, waren die Boote auf

keeping clear (see the definition Keep Clear). At position 3, after S luffed, the boats were on collision courses, and PB was unable to keep clear of S either by tacking or maintaining her course. S needed to change course to avoid contact with PB.
When S, the right-of-way boat, changed course between positions 2 and 3, rule 16.1 required her to give PB room to keep clear. By promptly bearing away and avoiding PB, S complied with her obligation to give PB room.
Because S needed to change course to avoid PB, PB broke rule 10. However, she is exonerated for that breach by rule 43.1(b) because she was sailing within the room to which she was entitled under rule 16.1. PB's appeal is upheld and she is to be reinstated.
See also Case 146.
USA 2019/120

Kollisionskurs und PB war nicht in der Lage durch Beibehalten des Kurses oder durch eine Wende sich freizuhalten. S musste den Kurs ändern, um eine Berührung mit PB zu vermeiden. Als S, das Wegerechtboot, zwischen Position 2 und 3 den Kurs änderte, musste nach Regel 16.1 PB Raum zum Freihalten geben. Durch sofortiges Abfallen und Ausweichen von PB erfüllte S die Bedingung, PB Raum zu geben. Da S seinen Kurs ändern musste um PB auszuweichen, verletzte PB Regel 10. PB ist jedoch für diesen Verstoß nach Regel 43.1(b) entlastet, da es innerhalb des Raums segelte, der ihm gemäß Regel 16.1 zustand. PBs Berufung wird stattgegeben und es ist wieder entsprechend seinem Zielplatz einzusetzen.
Siehe auch Case 146.

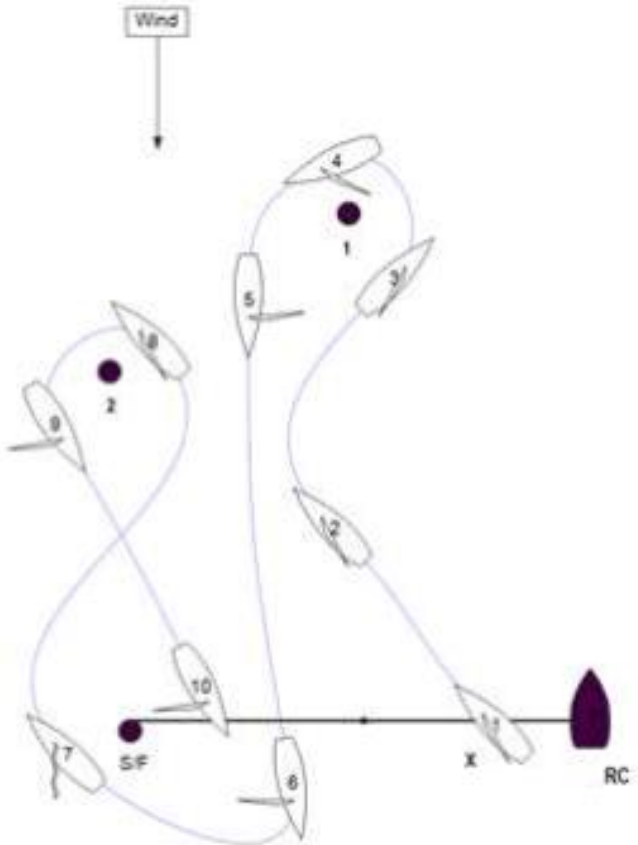
CASE 148

Definitions, Finish
Definitions, Sail the Course
Rule 28, Sailing the Race
Rule 61.1(a)(3), Informing the Protestee

When a boat crosses the finishing line from the course side twice, her second crossing constitutes her finish if, at all times between her first and second crossing, her actions are consistent with continuing to sail the course.

Assumed Facts

The course required boats to start, leave mark 1 to port, leave mark 2 to port, and finish. Boat X started, left mark 1 to port, and then sailed to the finishing line and crossed it from the course side. As X sailed from mark 1 to the finishing line she passed mark 2 to starboard. After crossing the finishing line, at position 7, X eased her main sheet, luffed her sail and stopped for 30 seconds. Then she sailed to mark 2, left it to port and crossed the finishing line from the course side a second time. Boat Y saw X pass mark 2 to starboard and protested her alleging that she had not sailed the course as required by rule 28.1. Y's first opportunity to inform X that she was protesting her was after both boats had returned to shore, and Y informed X of her protest at that time. The protest committee decided that Y's protest met the requirements of rule 61.1(a)(3).



Question 1

CASE 148

Definitionen Zieldurchgang
Definitionen Absegeln der Bahn
Regel 28 Segeln der Wettfahrt
Regel 61.1(a)(3) Informieren des Protestgegners

Wenn ein Boot die Ziellinie von der Bahnseite her zweimal durchsegelt, gilt sein zweiter Zieldurchgang wenn in der gesamten Zeit zwischen dem ersten und zweiten Zieldurchgang seine Handlungen dabei ist, die Bahn abzusegeln.

Angenommene Sachverhalte

Die abzusegelnde Bahn bestand darin, zu starten, Bahnmarke 1 an Bb zu lassen, Bahnmarke 2 an Bb zu lassen und dann ins Ziel zu fahren. Boot X startete, ließ Bahnmarke 1 an Backbord und segelte dann zur Ziellinie und durchsegelte diese von der Bahnseite her. Da X von der Bahnmarke 1 direkt zum Ziel segelte, ließ es Bahnmarke 2 an Steuerbord. Nach Durchsegeln der Ziellinie in Position 7 öffnete X seine Großschot, luvte und stoppte für 30 Sekunden. Dann segelte es zu Bahnmarke 2, passierte diese An Backbord und segelt von der Bahnseite durch die Ziellinie zum zweiten Mal. Boot Y sah, dass X die Bahnmarke 2 an Steuerbord gelassen hatte und protestierte mit der Begründung, dass X nicht die Bahn abgesegelt hat, wie von Regel 28.1 verlangt. Y´s erste Möglichkeit X von der Protestabsicht zu informieren, war als beide an Land zurückkamen und Y informiert X zu diesem Zeitpunkt. Das Protestkomitee entschied, dass der Protest die Erfordernisse von Regel 61.1(a)(3) erfüllt.

Frage 1

When did X finish?

Answer 1

Boat X satisfied the first sentence of the definition Finish when her bow crossed the finishing line for the first time, shortly before position 6. The second sentence of the definition contains three conditions, (a), (b) and (c).

If one of those three conditions applies, X's first crossing of the finish line does not qualify as her finish.

X did not take a penalty at or near the finishing line and, therefore, she did not satisfy condition (a).

Boat X had made an error in sailing the course when she failed to leave mark 2 to port, which she corrected by sailing to mark 2 and rounding it to port. The error in sailing the course that X made was made at mark 2, not at the finishing line. Therefore, X did not satisfy condition (b).

Condition (c) is satisfied if, at all times after a boat's first crossing of the line, her actions are consistent with continuing 'to sail the course'.

There are situations in which a boat can be stopped and still be taking actions consistent with continuing 'to sail the course' while she is stopped.

Here are examples of such situations: a boat stops because she capsizes and remains stopped until her crew rights the boat; a member of a boat's crew falls overboard and the boat stops to recover the person; a boat stops while repairing a piece of equipment.

The assumed facts in this case state that X stopped at position 7 for 30 seconds. The protest committee must find the relevant facts and then reach a conclusion as to whether or not X continued to sail the course. This will mean deciding why X stopped at position 7. If X stopped because her crew thought they had finished when they first crossed the line and then, 30 seconds later, she resumed sailing the course when the crew realized that they had failed to leave mark 2 to port, then X was not continuing 'to sail the course' during those 30 seconds. However, if at all times between her first and second crossing of the line, her actions were consistent with

Wann war der Zieldurchgang von X?

Antwort 1

Boot X genügte dem ersten Satz der Definition Zieldurchgang, als sein Bug die Ziellinie das erste Mal kurz vor Position 6 durchquerte. Der zweite Satz der Definition Zieldurchgang enthält drei Bedingungen (a), (b) und (c).

Wenn eine der drei Bedingungen gilt, erfüllt das erste Durchfahren der Ziellinie durch X nicht die Bedingung Zieldurchgang.

X nahm keine Strafdrehung an oder in der Nähe der Ziellinie an und erfüllt deshalb nicht die Bedingungen von (a).

X machte einen Fehler beim Absegeln der Bahn als es die Bahnmarke 2 an Steuerbord ließ, was es korrigierte, indem zur Bahnmarke 2 segelte und sie an Backbord rundete. Der Fehler im Absegeln der Bahn ist an Bahnmarke 2 gemacht worden und nicht an der Ziellinie. Deshalb ist die Bedingung (b) nicht erfüllt.

Bedingung (c) ist erfüllt, wenn die Handlungen des Bootes ganze Zeit nach dem ersten Durchsegeln der Ziellinie in Einklang mit Weiterhin absegeln der Bahn sind.

Es gibt Situationen, in denen ein Boot anhält und noch in Einklang mit „Weiterhin Absegeln der Bahn" ist, während es anhält.

Beispiele dafür sind:

Ein Boot stoppt, weil es gekentert ist und es stoppt so lange, bis die Mannschaft das Boot aufgerichtet hat; oder ein Mannschaftsmitglied fällt über Bord und das Boot hält an, bis es dieses wieder an Bord ist; oder ein Boot stoppt um ein Ausrüstungsteil zu reparieren.

Im hier angenommenen Fall stoppt das Boot in Position 7 30 Sekunden lang. Das Protestkomitee muss die relevanten Fakten herausfinden und dann beschließen, ob es weiterhin die bahn abgesegelt hat oder nicht. Dies bedeutet, dass es herausfinden muss, warum es in Position 7 gestoppt hat. Wenn X angehalten hat, da die Mannschaft der Meinung war, dass sie beim ersten Durchqueren der Ziellinie durchs Ziel gegangen sind und 30 Sekunden später bemerkten, dass sie die Bahn noch nicht abgesegelt haben, da sie Bahnmarke 2 nicht an Backbord gelassen haben, dann hat X während dieser 30 Sekunden nicht weiterhin die Bahn abgesegelt.

Wenn jedoch die ganze Zeit zwischen erstem und zweiten Durchsegeln der Ziellinie die Handlungen des Boote in Einklang mit weiterhin die Bahn absegeln war, sind die Bedingungen von (c) erfüllt du Zieldurchgang ist, wenn der Bug

sailing the course, then she meets exception (c) and she finished when she crossed the line for the second time.

Question 2

What race score should X receive?

Answer 2

If X finished the first time she crossed the finishing line, then she broke rule 28.1 by failing to leave mark 2 to port before she finished. In that case the protest against her by Y should be upheld, and X should be scored DSQ.

If X finished the second time she crossed the line, then she corrected her error in sailing the course (as permitted by rule 28.2) by sailing to mark 2 and rounding it, and she should be scored points based on her finishing place when she crossed the line the second time (see the table in rule A4).

beim zweiten Mal die Ziellinie quert.

Frage 2

Welche Wertung sollte X erhalten?

Antwort 2

Wenn X beim ersten Durchqueren der Ziellinie durchs Ziel ging, dann verletzte es Regel 28.1, da es Bahnmarke 2 nicht an Backbord gelassen hat, bevor es durchs Ziel geht. In diesem Fall sollte dem Protest von Y stattgegeben werden und es mit DSQ gewertet werden.

Wenn X beim zweiten Durchqueren der Ziellinie durchs Ziel ging, dann hat es seinen Fehler beim Absegeln der Bahn (wie in Regel 28.2 erlaubt) durch Segeln zu Bahnmarke 2 und runden dieser Bahnmarke berichtigt und sollte entsprechend dem Zieldurchgang beim zweiten Überqueren der Ziellinie gewertet werden (Siehe Tabelle in Regel A4).

World Sailing, 2022

CASE 149

Rule 21.2, Starting Errors; Taking Penalties; Backing a Sail
Rule 23.2, Interfering with Another Boat
Rule 44.2, Penalties at the Time of an Incident: One-Turn and Two-Turns Penalties

After getting well clear, a boat making penalty turns that interrupts her turns for just the time she needs to comply with rule 21.2 has made her penalty turns 'promptly'. When a boat interferes with a boat taking a penalty, she breaks rule 23.2 if she was not sailing her proper course at that time.

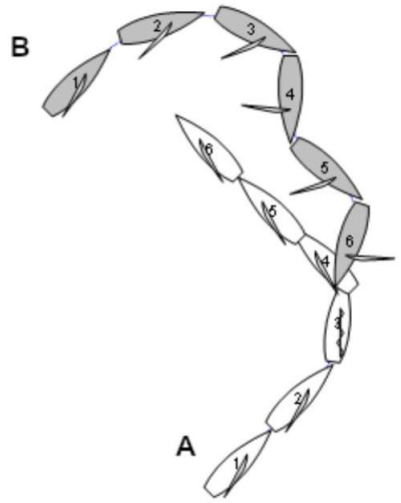
Regel 21.2 Startfehler, Strafen ausführen
Regel 23.2 Behinderung anderer Boote
Regel 44.2 Strafen zum Zeitpunkt des Vorfalls

Ein Boot, das sich nachdem es klar frei gesegelt hat seine Strafdrehungen nur für die Zeit unterbricht, die es braucht um seinen Verpflichtungen nach Regel 21.1 nachzukommen, macht seine Strafdrehungen unverzüglich. Wenn ein Boot ein anderes Boot, das Strafdrehungen durchführt, behindert verstößt gegen Regel 23.2, wenn sie dabei nicht seinen richtigen Kurs segelt.

Facts

Boats A and B were on a beat to windward and well outside the zones of the marks that began, bounded or ended the leg of the course on which they were sailing. Boat B was involved in an incident with boat C, a third boat not shown in the diagram. Immediately after the incident with C, when B was at position 1, all boats, other than A, that were racing were either further up the windward leg than B or were far enough away from B that they could not have interfered with B if she took a Two-Turns Penalty.

At position 1, B bore off to begin to make the turns required for a Two-Turns Penalty. Between positions 2 and 3, A tacked onto a close-hauled starboard-tack course. At position 4, when A completed her tack, B was on a collision course with A. Between positions 4 and 5, as shown in the diagram, B luffed and then resumed bearing off. After position 5, B turned clockwise until she had completed a gybe, and (not shown in the diagram) she continued her clockwise turn until she had made a tack, a second gybe and a second tack.



Sachverhalte

Boote A und B segelten auf einer Kreuzstrecke gutentfernt von Bahnmarken, die den Schenkel, auf dem sie segeln beginnen, begrenzen oder beenden. Boot B war in einen Vorfall mit einem dritten Boot C, das nicht in der Skizze gezeigt ist, verwickelt. Unmittelbar nach dem Vorfall mit C, als B in Position 1 war, befanden sich alle anderen Boote bis auf A voraus oder weit entfernt von B, so dass sie nicht gestört wurden, wenn B seine Zwei-Drehungen-Strafe ausführt. In Position 1 fiel B und begann die Drehungen, wie für eine Zwei-Drehungen-Strafe verlangt. Zwischen Position 2 und 3 wendete A auf einen Amwind-Kurs mit Wind von Steuerbord. In Position 4, hatte A die Wende beendet und war auf Kollisionskurs zu B. Zwischen Position 4 und 5 luvte B und fiel dann wieder ab, wie im Diagramm gezeigt. Nach Position 5 drehte B weiter im Uhrzeigersinn (nicht mehr im Diagramm gezeigt) und fuhr mit der Halse fort und weiter im Uhrzeiger bis eine Wende, eine zweite Halse und eine zweite Wende beendet waren.

Question 1

Did B break any rule?

Answer 1

No.

From position 1, when B began to bear way, through position 6, rule 21.2 required B to keep clear of A. Between positions 1 and 4 and after position 5, B kept clear of A while bearing away. Between positions 4 and 5, while the boats were on collision courses, B kept clear of A by luffing. Therefore, B complied with rule 21.2.

Question 2

Frage 1

Verletzte B eine Regel?

Antwort 1

Nein

Von Position 1, als B begann abzufallen, bis Position 6 verlangte Regel 21.2 von B, sich von A freizuhalten. Zwischen Position 1 und 4 und nach Position 5 hielt sich B während es Abfallens fr. Zwischen Position 4 und 5, als die Boote auf Kollisionskurs waren, hielt sich B durch Luven frei. Deshalb erfüllte B die Erfordernisse von Regel 21.2.

Frage 2

Did B satisfy the conditions stated in rule 44.2 for a Two-Turns Penalty?

Answer 2

Yes.

Rule 44.2 requires a boat that takes a Two-Turns Penalty to satisfy two conditions.

First she must get 'well clear of other boats as soon after the incident as possible'. B satisfied that requirement at position 1 because

- B had no basis for expecting that A would tack at position 2, and, if A had not tacked, she would not have sailed into the space in which B was making her turns; and
- no other boat racing was in a position to interfere with B while she was making her penalty turns.

The second condition was that she 'promptly' make two turns in the same direction, each turn including one tack and one gybe. Between positions 4 and 5, while B was making her turns, she interrupted her turns for just long enough to enable her to keep clear of A as she was required to do by rule 21.2. Immediately after she kept clear of A, B resumed her penalty turns.

Therefore, B made her penalty turns 'promptly' and, by doing so, she satisfied rule 44.2's second condition.

Question 3

Did A break any rule?

Answer 3

The answer depends on whether or not A was sailing her proper course when B needed to luff to avoid colliding with A.

From positions 1 through 6, B was taking a penalty and, therefore, A was the right-of-way boat under rule 21.2. No rule in Section A applied between them (see the preamble to Section D).

While B was taking her penalty, A 'interfered' with B as evidenced by B's need to luff to avoid colliding with A after position 4.

If A was sailing her proper course, then rule 23.2 did not apply between A and B. B was required by rule 21.2 to keep clear of A, and B did so by luffing. When A changed course from close-hauled on port tack to close-hauled on starboard tack, she was a right-of-way boat changing course and, therefore, required by rule 16.1 to give B room

Erfüllte B die Bedingungen für eine Zwei-Drehungen Strafe gemäß Regel 44.2

Antwort 2

Ja

Regel 44.2 verlangt von einem Boot, das eine Zwei-Drehungen-Strafe ausführt, zwei Bedingungen.

Zuerst muss es sich so bald wie möglich nach dem Vorfall von allen Booten frei segeln. B hat diese Bedingung in Position 1 erfüllt, da

- B keinen Grund hatte zu erwarten, dass A in Position 2 wendet und wenn A nicht gewendet hätte, wäre es nicht in den Bereich gesegelt, in dem B seine Drehungen machen wollte.
- kein anderes Boot in der Wettfahrt in einer Position war, um B während seiner Drehungen zu stören.

Die zweite Bedingung lautet, dass es unverzüglich zwei Drehungen in der gleichen Richtung durchführt, die je eine Wende und eine Halse beinhalten. Während B seine Drehungen machte, unterbrach es wischen Position 4 und 5 ihre Drehungen nur genau so lang wie es notwendig war, um seinen Verpflichtungen nach Regle 21.2 sich von A freizuhalten, zu erfüllen. Direkt nachdem es sich von A freigehalten hat fuhr B fort die Drehungen fortzusetzen. Deshalb hat B seine Drehungen unverzüglich gemacht und damit Regel 44.2 genügt.

Frage 3

Hat A eine Regel verletzt?

Antwort 3

Die Antwort hängt davon ab, ob A seinen richtigen Kurs segelte als B luven musste, um eine Kollision mit A zu vermeiden.

Von Position 1 bis 6 war B dabei eine Strafdrehung auszuführen und deshalb hatte A Wegerecht nach Regel 21.2. Keine Regel des Teils A galt zwischen Ihnen (siehe Vorwort zu Abschnitt D). Während B seine Strafdrehung durchführte, behinderte A B, was dadurch erwiesen ist, dass B luven musste um nach Position 4 eine Kollision mit A zu vermeiden. Wenn A seinen richtigen Kurs segelte, dann galt Regel 23.2 nicht zwischen A und B. B musste sich nach Regel 21.2 frei halten und tat es durch Luven. Als A seinen Kurs von Wind von Backbord Amwind auf Wind von Steuerbord Amwind änderte musste es als Wegerechtboot, dass den Kurs ändert, B den Raum zum freihalten geben. A gab B diesen Raum und verletzte keine Regel.

to keep clear. A gave B that room, so A broke no rule.
If A was not sailing her proper course, then rule 23.2 applied between A and B, and, because A interfered with B, A broke rule 23.2.

World Sailing, 2023

Wenn A nicht seinen richtigen Kurs segelte dann galt Regel 23.2 zwischen A und B und A verletzte diese Regel, da es B behinderte.

CASE 150

Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap
Rule 19.1, Room to Pass an Obstruction: When Rule 19 Applies
Rule 19.2, Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

An interpretation of the terms 'at', 'inside/outside' and 'overlap' as used in rule 19.

Question 1

Rule 19.1 applies between two boats 'at' an obstruction. When are boats 'at' an obstruction?

Answer 1

Boats are 'at' an obstruction when they are near it and the obstruction is influencing the course of one or both of them.

Facts for Questions 2, 3 and 4

Boat W is running on starboard tack parallel to a breakwater which is about one length away on her starboard side. Boat L is on starboard tack, to leeward and overlapped with W, and approaching the breakwater. Boats W and L are on a collision course.

Definitionen, Klar achteraus und klar voraus, Überlappen
Regel 19.1, Raum zum Passieren eines Hindernisses, Geltungsbereich
Regel 19.2 Raum zum Passieren eines Hindernisses, Raum geben

Eine Interpretation der Begriffe „an", „innen liegend/außen liegend" und „überlappt" bei der Anwendung von Regel 19.

Frage 1

Regel 19.1 gilt, wenn zwei Boote an einem Hindernis sind. Wann sind zwei Boote an einem Hindernis?

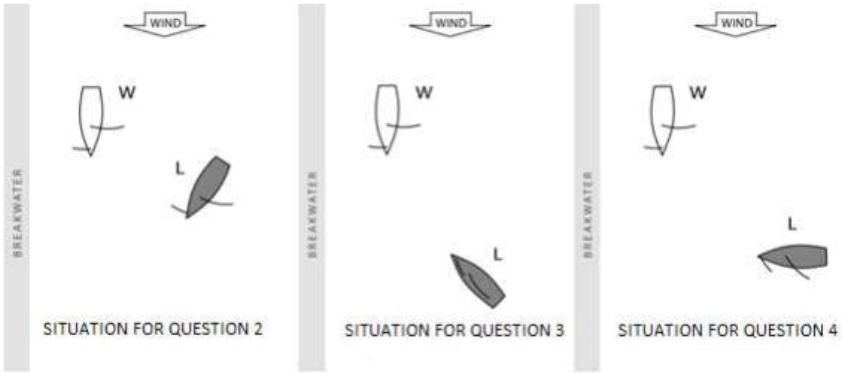
Antwort 1

Boote sind an einem Hindernis, wenn sie nahe bei dem Hindernis sind und das Hindernis den Kurs von einem oder beiden Boote beeinflusst.

Fakten für die Fragen 2, 3 und 4

Boot W segelt mit Wind von Steuerbord Vorwind parallel zu einer Mole, die etwa eine Bootslänge auf seiner Steuerbordseite ist. Boot L segelt mit Wind von Steuerbord in Lee und überlappt mit W auf die Mole zu. Boot W und L sind auf Kollisionskurs.

Question 2
If L is broad reaching and approaching the obstruction as shown in the diagram for Question 2, does rule 19 apply; and if so, which boat is the 'outside boat'?



Frage2
Gilt Regel 19, wenn L einen tiefen Raumkurs, wie im Diagramm zu Frage 2 segelt und welches Boot ist das außen liegende Boot?

Answer 2
Because the wall is influencing W's course and, therefore, her ability to keep clear of L, the boats are 'at' the obstruction as that term is used in rule 19.1. Therefore, rule 19 applies.
Because L, the right-of-way boat under rule 11, is choosing to pass the obstruction on her starboard side, a boat overlapped with her on her starboard side is an 'inside boat'. Therefore, W is the 'inside boat' and L is the 'outside boat' and, under rule 19.2(b), W is entitled to room from L to pass between L and the breakwater.

Question 3
Does the answer to Question 2 change if L is close-hauled approaching the breakwater as shown in the diagram for Question 3?

Answer 3
Yes. W and L are overlapped because they are on the same tack and neither of them is clear astern of the other (see the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap). Because L, the right-of-way boat, is choosing to pass the obstruction on her port side (see rule 19.2(a)), a boat on her port side is an 'inside boat' and a boat on her starboard side is an 'outside boat'.
Therefore, W is the outside boat and must give L room between her and the obstruction under rule 19.2(b) as well as keep clear of her under rule 11.

Question 4
Does the answer to Question 2 change if L is approaching the

Antwort 2
Da die Mole den Kurs von W beeinflusst und dabei ihre Möglichkeiten sich von L freizuhalten, sind die Boote „an" einem Hindernis, so wie dieser Begriff in Regel 19.1 verwendet wird. Deshalb gilt hier Regel 19.
Da L, das Wegerechtboot nach Regel 11, wählt, das Hindernis auf seiner Steuerbordseite zu passieren (siehe Regel 19.2(a)) ist ein Boot auf seiner Steuerbordseite ein innen liegendes Boot. Deshalb ist W innen liegendes Boot und L außen liegendes Boot und W hat nach Regel 19.2(b) Anrecht auf Raum, um zwischen L und der Mole zu passieren.

Frage 3
Ändert sich die Antwort von Frage 2, wenn L sich der Mole Amwind nähert wie in Skizze zu Frage 3?

Antwort 3
Ja
W und L sind überlappt, da sie Wind von der gleichen Seite haben und keiner klar achteraus des anderen ist (Siehe Definition Klar Achteraus, Klar Vorau, Überlappen).
Da L, das Wegerechtboot gewählt hat, das Hindernis auf seiner Backbordseite zu lassen, ist ein Boot auf seiner Backbordseite ein innen liegendes Boot und ein Boot auf seiner Steuerbordseite ein außen liegendes Boot. Deshalb ist W außen liegendes Boot und muss L nach Regel 19.2(b) Raum geben, um zwischen sich und der Mole zu passieren. Und es muss sich nach Regel 11 freihalten.

Frage 4
Ändert sich die Antwort von Frage 2, wenn L sich der Mole in einem 90°-Winkel nähert wie in Skizze zu Frage 4?

Antwort 4

breakwater at a ninety-degree angle to it as shown in the diagram for Question 4?

Answer 4

Yes. Rule 19.2(a) gives L the right to choose to pass the breakwater on her port side or on her starboard side. No rule requires L to inform W of her choice. At the moment shown in the diagram, L's course is directly at the obstruction (ninety degrees to it), and it is not possible to determine whether she is an 'inside' or an 'outside boat'. Rule 19 applies, but while L continues on that course no part of rule 19 creates any obligations on either boat. Rule 11 still applies and requires W to keep clear of L.

At some time after the moment shown in the diagram it will be necessary for L to either luff or bear away to avoid colliding with the breakwater. If L bears away, then the answer to this question is the same as Answer 2. If L luffs, then the answer to this question is the same as Answer 3.

Facts for Question 5

In all three diagrams, reposition W's sails so that she is shown sailing downwind on port tack instead of starboard tack. Change W's label to 'P', and L's label to 'S'.

Question 5

Do the answers to Questions 2, 3 and 4 change?

Answer 5

Answer 2 does not change, except that the relevant right-of-way rule is rule 10 instead of rule 11.

Answers 3 and 4 change. In each of these two situations, S and P are on opposite tacks and, because S is not sailing more than ninety degrees from the true wind, they are not 'overlapped' (see the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap). Therefore, rule 19.2(b) does not apply between them. Rule 10 applies and requires P to keep clear of S.

USA, 2023/123

Ja

Regel 19.2(a) gibt L das Recht zu wählen, ob es das Hindernis auf seine Backbordseite oder seiner Steuerbordseite passieren will. Keine Regel verlangt von L W zu informieren, welche Wahl es trifft. Im Moment, der im Diagramm gezeigt ist, führt L´s Kurs direkt auf das Hindernis zu (90° zur Mole) und es ist nicht zu entscheiden, ob L innen oder außen liegend Boot ist. Regel 19 gilt, aber solange L diesen Kurs segelt, erzeugt kein Teil der Regel 19 irgendwelche Verpflichtungen für eines der Boote. Regel 11 gilt und verlangt von W sich freizuhalten.

Kurze Zeit nach der im Diagramm gezeigten Situation muss L entweder luven oder abfallen, um eine Kollision mit der Mole zu verhindern. Wenn L abfällt, ist die Antwort dieselbe wie Antwort 2. Wenn A luvt, ist die Antwort dieselbe wie Antwort 3.

Fakten für Frage 5

Ändere in allen drei Diagrammen die Segelstellung von W so, dass es mit Wind von Backbord, anstatt mit Wind von Steuerbord segelt. Ändere die Bezeichnungen von ‚W' zu ‚P# und von ‚L' zu ‚S'.

Frage 5

Ändern sich die Antworten 2, 3 und 4?

Antwort 5

Antwort 2 ändert sich nicht, außer dass die relevante Wegerechtregel 10 statt 11 ist.

Antworten 3 und 4 ändern sich. In beiden Situationen sind S und P auf entgegengesetztem Schlag und da S nicht tiefer als 90° zum Wind segelt, sind sie nicht überlappt (Siehe Definition Klar Achteraus, Klar Vorau, Überlappen). Deshalb gilt Regel 19.2(b) nicht zwischen Ihnen. Regel 10 gilt und P muss sich von S freihalten.