

Schiedsrichterunterlagen des Bayerischen Seglerverbandes



Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Quellenverzeichnis weiterer Unterlagen	Seite 2
Ausrüstung des Schiedsrichters	Seite 3
Zusammensetzung des Protestkomitees	Seite 4
Verhandlungskheckliste für den Obmann	Seite 5
Checkliste für Hearing	Seite 6-7
Fragetechnik und Auftreten	Seite 8-9
Aussage gegen Aussage	Seite 10
Entscheidungsfindung und Verkündung	Seite 11
Protokoll der Anhörung	Seite 12
Wiedergutmachung	Seite 13
Liste der eingegangenen Proteste	Seite 14
Protestinformation-Deckblatt	Seite 15
Protestformular Vorderseite	Seite 16
Protestformular Rückseite	Seite 17
Protestankündigung eines Komitees	Seite 18
Beobachten und Dokumentieren	Seite 19
Regel 42 Interpretationen	Seite 20-24
Zeitplan der Anhörungen	Seite 25
Entscheidungsanghang der Anhörungen	Seite 26
Mitteilung an Auswertung	Seite 27
Regel 42 Aushang -Einzelfälle	Seite 28
Regel 42 Aushang - Zusammenfassung	Seite 29
Vermessungsprotest	Seite 30-21
Berufung	Seite 32
Grobes Fehlverhalten	Seite 33

Vorwort und Quellen



Vorwort

In diesem Dokument befinden Hilfen für Schiedsrichter und Vorlagen zum Ausdruck.

World Sailing

Alle Regatten folgen dem Regelwerk von World Sailing.

World Sailing bietet auf seiner Seite auch viele sinnvolle Unterlagen für Wettfahrtkomitees und Veranstalter von Wettfahrten an, die man allerdings finden muss.

- Die **Wettfahrtregeln Segeln** (in Englisch) findet man als download auf:
<http://www.sailing.org/documents/racingrules/index.php>
- Die **Equipment Rules** findet man als download auf:
<http://www.sailing.org/documents/equipmentrules/index.php>
- Das **Case-book** und die **Call-books** findet man als download auf
<http://www.sailing.org/documents/caseandcall/index.php>
- Die **World Sailing Regulations** findet man als download auf
<http://www.sailing.org/documents/regulations/regulations.php>
 - Reg. 19 – Eligibility Code
 - Reg. 20 – Advertising Code
 - Reg. 21 – Anti Doping Code
 - Reg. 22 – Sailor Classification Code
 - Reg. 35 – Disciplinary, Appeals and Review Code
 - Reg. 37 – Betting and Anti-Corruption Code
- **Regel 42 Unterlagen** findet man unter
<http://www.sailing.org/raceofficials/rule42/index.php>
- Weiter Dokumente für Internationale Schiedsrichter erhält man unter
http://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/document_library.php
Dort findet man unter anderem:
 - World Sailing International Judges Manual
 - Leitlinien für Ausschreibungen und Segelanweisungen
 - Race management policies
 - Checklisten für Obmann und Checkliste Anhörung
 - Protestformulare und Anhörung
 - Formulare für Aushang Zeitplan der Anhörungen und deren Entscheidung
 - Formulare für Protestregister und für Meldung an den Auswerter
 - Addendum Q

Deutscher Segler Verband

Beim Deutschen Segler Verbandes findet man unter

(<http://www.dsv.org/segeln/regattasegeln/regeln/>)

- Ordnungsvorschriften Regattasegeln
- Anhang K und L der Wettfahrtregeln in Deutsch
- Musterausschreibung und Mustersegelanweisung

und unter <http://www.dsv.org/segeln/regattasegeln/wettfahrtleiter-und-schiedsrichter/> eine Liste der

- lizenzierten Wettfahrtleiter
- lizenzierten Schiedsrichter

und unter <http://www.dsv.org/dsv/termine/> eine Liste aller

- Schulungstermine

Bayerischer Seglerverband

Beim Bayerischen Seglerverband findet man unter

<http://www.bayernsail.de/index.php/bsv-lehrgaenge> alle Informationen zu Lehrgängen im Bereich des Bayerischen Seglerverbandes

Ausrüstung des Schiedsrichters



Jeder Schiedsrichter sollte seine eigene Ausrüstung dabei haben und deutlich mit dem Namen versehen haben. Insbesondere WR und Kommentierungen werden häufig ausgeliehen und nicht zurückgegeben.

Schriftliche Unterlagen:

Wettfahrtregeln (aktuell)	
Segelanweisungen, Programm, Ausschreibung	
Ordnungsvorschriften Regattasegeln des DSV	
Klassenvorschriften, sofern diese speziell (download WS oder Klassenvereinigung)	
Protestformular (als Kopiervorlage)	
Grundsatzentscheidungen World-Sailing (Cases und Q&A)	
Eigene Notizen oder Kommentare (Ins WR-Format verkleinert dort eingeklebt)	
Literatur (z.B. CD-Regelspiel unter www.finckh.org ,)	

Auf dem Wasser zusätzlich:

Gutes Fernglas	
Diktiergerät	
Notizblock(Wasserfestes Papier) und Bleistift	
Uhr	
Geeignete Kleidung und Proviant	
Trillerpfeife	
Eventuell Tafeln oder Flaggen	
Möglichst Handfunkgerät, Handy	
GPS	

Für die Verhandlung zusätzlich:

Satz Modellboote mit Zubehör	
Kleine Aufkleber zur Beschriftung der Boote	
Papier DIN A 4, Bleistift, Radiergummi	
Protestformular(Schiedsrichterteil)	
Checklisten und Arbeitsformulare	

Was jeder Verein haben sollte:

Einen Ordner für jede Wettfahrtserie, in den man Segelanweisungen, Programm, Ausschreibung, Protestunterlagen, Ergebnisse und Teilnehmeradressen abheftet.	
Protestformulare	
Vereinsstempel, Büromaterial	
Neueste Ausgabe WR	
Internetanschluss, Computer und Drucker	
Ordnungsvorschriften	
Klassenvorschriften	
Kopierer	
Adressen und Telefonnummern geeigneter Schiedsrichter	
Telefon, Fax	
Möglichkeiten zum Ausrufen	
Arbeitsformulare	

Zusammensetzung des Protestkomitees



Die offiziellen Gremien für das Wettfahrtgeschehen sind:

- a) Organisationskomitee (Veranstalter)
- b) Wettfahrtkomitee (WO 7)
- c) Protestkomitee (WO 8)
- d) Technisches Komitee

Das normale Protestkomitee

Im Regelfall besteht das Protestkomitee aus 3 Personen (WO 8). Sie dürfen alle demselben Verein angehören. Entscheidungen eines solchen Schiedsgerichts sind im Regelfall berufungsfähig.

Die Internationale Jury

Für alle international bedeutenden Regatten, die nicht berufungsfähig sind (Welt- und Europameisterschaften, internationale Pokalregatten und ähnliches) ist eine Internationale Jury einzusetzen (WR 70.5, WR 91 und WR Anh. N). Diese besteht aus:

- Mindestens 5 Mitgliedern (WR N1.2).
- Mehrheitlich Internationale Schiedsrichter (WR N1.2).
- Höchstens 2 haben gleiche Nationalität. (WR N1.2).

Protestkomitee für Deutsche Meisterschaften (MO 14):

- Das Protestkomitee besteht aus mindestens 5 Personen.
- Zwei Schiedsrichter, darunter der Obmanns müssen eine gültige SR-Lizenz haben.
- Höchstens 2 dürfen dem durchführenden Verein angehören.
- Sie dürfen nicht alle demselben Landesverband angehören

Interessenkonflikt (WR Definitionen).

Personen mit Interessenkonflikt sind unter anderem:

- Mitsegler der gleichen Regatta
- Eltern und Betreuer von Mitseglern (Unterstützende Personen)
- Segler der gleichen Klasse, wenn es eine Ranglistenregatta ist
- Mitglieder des Wettfahrt- oder auch des Protestkomitees bei Anträgen auf Wiedergutmachung durch Teilnehmer (WR 60.1(b) und 62.1(a)) oder durch das Protestkomitee (WR 60.3(b)), wenn das Mitglied (kann auch ein offiziell vorgesehener Schiedsrichter sein) davon betroffen ist.

Befragung vor Protestbeginn:

Den Protestparteien sind die Schiedsrichter vorzustellen (WR M.2.3-2.Absatz) und eventuelle Interessenkonflikte zu erklären. Eine Partei muss sich mit dem Schiedsgericht einverstanden erklären. Nachträgliche Einwände haben wenig Aussicht auf Erfolg (WR 63.4). Über die Ablehnung entscheidet das Schiedsgericht. Verringert sich das Schiedsgericht auf diese Weise, kann ein Ersatzmann berufen werden. Scheidet der Schiedsrichter während der fortgeschrittenen Verhandlung aus, verhandelt das Schiedsgericht in reduzierter Stärke zu Ende.

Wettfahrtkomitee:

Der Wettfahrtleiter und möglichst die Mitglieder der Wettfahrtleitung sollten nicht Mitglied des Schiedsgerichts sein. Grund ist die Trennung von Wettfahrtleitung und Schiedsgericht (WO 7 und 8). Schiedsrichter können aber dem Wettkomitee Hilfsdienste ohne Entscheidungsbefugnis leisten, sollten aber nicht laufend Wettfahrtkomitee-Aufgaben übernehmen.

Schiedsrichter ist selbst Zeuge:

Hat ein Mitglied des Protestkomitees den zu verhandelnden Vorfall gesehen, so muss es dies den Protestparteien mitteilen und darf Aussagen zu den von ihm gesehenen nur als Zeuge in Anwesenheit der Parteien machen und darf von den Parteien gefragt werden (WR 63.6 und 63.3(a)). Es bleibt aber Mitglied des Protestkomitees, entscheidet also mit. Dies gilt auch, wenn er die Verhandlung aufgrund der Beobachtung nach WR 60.3(a) angeregt hat.

Verhandlungsscheckliste für den Obmann



Veranstaltung: _____ **Protest Nr:** _____ **Datum:** _____

Verwende 'V' oder 'J' für 'ja' oder 'erledigt'. 'O' oder 'N' meint 'nicht erledigt' und 'Nein' oder „—“ meint 'nicht anwendbar'

<p>(1) Vor der Verhandlung (ohne Protestparteien)</p> <p>Zeit und Ort ausgehängt (63.2) <input type="checkbox"/></p> <p>Kopie des Protests an Parteien (63.2) <input type="checkbox"/></p> <p>Keine interessierte Partei in Jury (63.4) <input type="checkbox"/></p> <p>Regelkonforme Internationale Jury (App.N) <input type="checkbox"/></p> <p>Inhalte (61.2) <input type="checkbox"/></p> <p>Protestführer u. Gegner identifiziert <input type="checkbox"/></p> <p>Zwischenfall identifiziert <input type="checkbox"/></p> <p>Parteien vorhanden <input type="checkbox"/></p> <p>Jury oder WFL als Zeuge <input type="checkbox"/></p> <p>Gibt es TV oder Video des Vorfalls <input type="checkbox"/></p>	<p>(2) Verhandlungsvoraussetzungen (Protestparteien anwesend)</p> <p>Beobachter und Beobachterregeln <input type="checkbox"/></p> <p>Verstehen Deutsch / English / Hilfe nötig <input type="checkbox"/></p> <p>Hörschwierigkeiten <input type="checkbox"/></p> <p>Verbot von Aufnahmen <input type="checkbox"/></p> <p>Feststellung der Namen von PF, PG <input type="checkbox"/></p> <p>Verhandlung unter 63.3 <input type="checkbox"/></p> <p>Bootsvertreter für Teil 2, 3 oder 4 (63.3) <input type="checkbox"/></p> <p>Vorstellung der Jury <input type="checkbox"/></p> <p>Einwände (63.4) <input type="checkbox"/></p> <p>Kopie des Protests - Vorbereitungszeit (63.2) <input type="checkbox"/></p> <p>Versteht Ablauf? Probleme damit <input type="checkbox"/></p> <p>Protest zurückgezogen – erlaubt(63.1) <input type="checkbox"/></p> <p>Strafen angenommen? <input type="checkbox"/></p> <p>Werden Parteien Zeugen aufrufen? <input type="checkbox"/></p>
<p>(3) Gültigkeit</p> <p>Inhalt (61.2) <input type="checkbox"/></p> <p>Protestfrist ok / ausgedehnt? (62.2) <input type="checkbox"/></p> <p>Protest-Ruf (61.1) <input type="checkbox"/></p> <p>Flagge, falls notwendig (61.1) <input type="checkbox"/></p> <p>PG informiert (61.1) <input type="checkbox"/></p> <p>Für Teil 2, PF sah Vorfall / war involviert(60.1) <input type="checkbox"/></p> <p>Zielschiff informiert, falls notwendig <input type="checkbox"/></p>	<p>(4) Befragung</p> <p>Jede Partei gibt Aussage (M3.2) <input type="checkbox"/></p> <p>Parteien stellen Fragen (M3.2) <input type="checkbox"/></p> <p>Jury stellt Fragen (M3.2) <input type="checkbox"/></p> <p>Jury gibt Aussage (63.6) <input type="checkbox"/></p> <p>Zeugen der Parteien (63.6 & M3.2) <input type="checkbox"/></p> <p>Zeugen befragt (M3.2) <input type="checkbox"/></p> <p>Zusammenfassung (M3.2) <input type="checkbox"/></p>
<p>(5) Entscheidung</p> <p>Parteien anwesend (65.1) <input type="checkbox"/></p> <p>Datum und Zeit auf Formular <input type="checkbox"/></p> <p>Betone Zeitraum für Re-opening, falls kurz <input type="checkbox"/></p> <p>Wunsch auf schriftl. Ausfertigung <input type="checkbox"/></p>	<p>(6) Bemerkungen über jegliche, unübliche Vorkommnisse oder sonstige relevante Vorfälle</p>

Aufzeichnung gemacht von: _____ Unterschrift: _____

Datum: _____ Zeit: _____

Anhörungscheckliste

Fall Nr. _____



Anmerkung: 'N/A' bedeutet **Nicht Anwendbar**; 'N/B' bedeutet **Nicht Beachtet** vom Protestkomitee.
See instructions for completing the checklist on page 2

(1) Vor der Anhörung (Parteien nicht anwesend)

- 1.1 Anhörungszeitplan erstellt und ausgehängt (63.2)?
 Ja Nein N/B
- 1.2 Anhörung nach Anh. A oder Add Q?
 Anh B Add Q N/A
- 1.3 Jury Mitglied mit Interessenkonflikt (63.4)?
 Keines Folgende abgelehnt _____
- 1.4 Jury (PK) richtig zusammengesetzt (App N)?
 Ja Nein N/B
- 1.5 Inhalt (61.2)
 (a) Protestierender und Protestgegner genannt?
 Ja Nein N/A N/B
 (b) Situation ersichtlich
 Ja Nein N/A N/B
 (c) Grund für Wiedergutmachung ersichtlich
 Ja Nein N/A N/B
- 1.6 Parteien verfügbar
 Ja Nein Verschoben: _____
- 1.7 Jury als Zeugen? Schiedsrichter sah Vorfall?
 Ja bekannt gegeben Nein N/B
- 1.8 Ist ein Video Dokument vorhanden?
 Ja Erhalten Unbekannt Nein N/B

(2) Anhörung Einleitung (Parteien anwesend)

- 2.1 Beobachter und Einweisung
 Mündlich Handzettel N/A
- 2.2 Sprachverständnis / Übersetzer notwendig?
 Erfolgt N/A N/B
- 2.3 Ist die Anhörung und die Teilnehmer zutreffend?
 Erfolgt N/A N/B
- 2.4 Grundsätze bezüglich Aufzeichnungsgeräten
 Erfolgt N/A N/B
- 2.5 Namen der Aufzeichner (von Zulassung)
 Erfolgt N/A N/B
- 2.6 Parteien anwesend?
 Ja Nein Fortfahren nach WR 63.3(b)
- 2.7 Vertreter an Bord für WR Teilt 2, 3 oder 4 (63.3)
 Ja Nein N/A N/B
- 2.8 Vorstellen Protestkomitee?
 Erfolgt N/B
- 2.9 Einsprüche wegen Interessenkonflikt (63.4)?
 Keine Ja berechtigt unberechtigt N/B
- 2.10 Protest-Kopie - Vorbereitungszeit (63.2)?
 Erfolgt Ausgedehnt: _____ N/B
- 2.11 Parteien kennen Verfahren?
 Ja Nein Erklärt N/B

- 2.12 Strafen ausgeführt/angenommen?
 Ja Nein N/B
- 2.13 Antrag auf Zurückziehen (63.1)?
 Nein Ja genehmigt verweigert
- 2.14 Werden Parteien Zeugen rufen?
 Ja Nein N/B

(3) Gültigkeit

- 3.1 Inhalt – Parteien, Situation (61.2, 62.2)
 OK Corrected N/C
- 3.2 Protest innerhalb Zeitlimit (61.3, 62.2)?
 Ja Nein verlängert: _____
- 3.3 Zuruf (61.1)?
 Ja Nein N/A _____
- 3.4 Flagg gezeigt (61.1)?
 Ja Nein N/A _____
- 3.5 Falls kein Ruf, Gegner korrekt informiert (61.1)?
 Ja Nein N/A _____
- 3.6 Für Teil 2, Protestierender betroffen oder Vorfall gesehen (60.1(a))?
 Ja Nein N/A N/B
- 3.7 Wettfahrtskomitee informiert (B5/Segelanw)
 Ja Nein N/A N/B

(4) Faktenfindung

- 4.1 Jede Partei gibt Darstellung (M3.2)
- 4.2 Parteien befragen sich (M3.2) N/A
- 4.3 Zeugen der Parteien (63.6 & M3.2) N/A
- 4.4 Zeugen befragt (M3.2) N/A
- 4.5 Schiedsrichter-Darstellung (63.6) N/A
- 4.6 Schiedsrichter befragt (M3.2)
- 4.7 Abschließende Darstellung (M3.2) N/B

(5) Entscheidung

- 5.1 Parteien anwesend (65.1)
 Ja Nein Teilweise _____
- 5.2 Datum und Zeit auf Formblatt und Umschlag
 Ja Nein
- 5.3 Anfrage über Kopie der Entscheidung?
 Mdl. Schr. Nein gewährt verweigert

(6) Zusammenfassung

- 6.1 Bedenken oder unübliches Vorgehen?
 Nein Ja Erläuterung (Forts. Rückseite): _____

Protokolliert von:

Unterschrift Protokollführer:

Obmann Komitee:

Datum:

Zeit:

Anmerkungen zur Anhörungs-checkliste

1 Vor der Anhörung (Parteien nicht anwesend)

- 1.1 Vergewissern Sie sich, dass der Zeitplan zeitig genug vor der Anhörung ausgehängt war. Siehe WR 63.2
- 1.2 Anhörung nach WR Anh B oder Add Q durchgeführt. Sonst N/A.
- 1.3 Normal: 'Keines'. Wenn notwendig, ersetze das Komiteemitglied mit Interessenkonflikt.
- 1.4 Obmann checkt die Zusammensetzung des Komitees nach WR Anh N1 und Ordnungsvorschr..
- 1.5 Inhalt
 - (a) Protestführer und –Protestgegner sind klar benannt. Sie können nach 3.1 berichtigt werden.
 - (b) Die Beschreibung des Vorfalls ist ausreichend. Sie kann nicht später berichtigt werden.
 - (c) Gründe für die Wiedergutmachung sind ausreichend. WR 62.2. Sie können nach 3.1 berichtigt werden.
- 1.6 Stehen die Teilnehmer zur Verfügung? Entscheide ob fortzufahren oder die Anhörung zu verschieben ist.
- 1.7 Ist eines der Komiteemitglieder auch Zeuge? Obmann fragt die Mitglieder ab. WR 63.3(a) gilt.
- 1.8 Könnten Videobeweise (TV, tracking) zur Verfügung stehen und nützlich sein? Kann man sie erhalten?

2 Anhörung Einleitung (Parteien anwesend)

- 2.1 Beobachter anwesend? Wenn ja, stellen Sie die Regeln und Instruktionen für Observer bereit.
- 2.2 Verstehen die Parteien die Sprache (Englisch). Übersetzer notwendig? Stelle Instruktion für Übersetzer bereit.
- 2.3 Dies ist ein Vorfall zwischen [Boote] an [Ort].um [Zeit]. Ist dies richtig?
- 2.4 Erkläre die Bedingungen für Aufzeichnungen. Üblich keine Video und Tonaufzeichnung. Handys aus.
- 2.5 Aufnahmen der vollständigen Namen der Partei-Vertreter. und Zeugen, sobald sie erscheinen.
- 2.6 Alle Parteien anwesend? Wenn nein, erfolgte Information korrekt? Verschieben oder fortfahren WR 63.3(b)?
- 2.7 Für Vorfälle nach WR Teil 2, 3 oder 4, überprüfe ob die Vertreter an Bord waren. WR 63.3
- 2.8 Vorstellen der Schiedsrichter.
- 2.9 Gibt es Einwände gegen einzelne Schiedsrichter auf Grund von Interessenkonflikt?
- 2.10 Hat der Protestierende Kopie des Protestes? Vorbereitungszeit nötig? Bereit zum Weitermachen WR 63.2
- 2.11 Parteien kennen das Vorgehen in der Anhörung. Wenn nicht erklärt dies der Obmann.
- 2.12 Wurden irgendwelche Strafen angenommen? Wenn ja gehe zu 2.13.
- 2.13 Ja, wenn der Protestierende den Protest zurückziehen will und das Komitee stimmt zu. Kann jederzeit erfolgen.
- 2.14 Fragen Sie, ob eine der Parteien einen Zeugen hören will.

3 Gültigkeit

- 3.1 Überprüfe Inhalte und Angelegenheiten von 1.5 mit den Parteien.
- 3.2 Ja, falls innerhalb der Protestfrist. Falls verlängert, Grund angeben. Verwende nötigenfalls 6.1.
- 3.3 Falls N/A, Grund oder Regel angeben. z.B. "RC Protest", 61.1(a)(1), 61.1(a)(4), etc.
- 3.4 Falls N/A, Grund oder Regel angeben. z.B. "< 6m", 61.1(a)(2), 61.1(a)(4), etc.
- 3.5 Gilt meist für Proteste durch Wettfahrt- oder Protestkomitee.
- 3.6 Vertreter des Protestierenden war beteiligt oder sah den Vorfall. RRS 60.1(a).
- 3.7 Für Surfer oder falls in den Segelanweisungen gefordert. WR B5 oder Segelanw..

4 Eigentliche Anhörung

Folgen Sie WR Anh M und ISAF Judges Manual.

5 Entscheidung

- 5.1 Ja, Alle anwesend. Nein, keiner Anwesend. Teilweise, mindestens einer anwesend. Falls N/A, erläutern.
- 5.2 Formblatt hat Datum, Zeit und Unterschrift.
- 5.3 Nein, wenn keine mündliche oder schriftliche Anfrage vom Komitee vor Abschluss des Falls erhalten wurde. Lassen sie alle Anfragen zu mit der möglichen Ausnahme von Anhörungsentscheidungen über Fehlverhalten.

6 Zusammenfassung

- 6.1 Vorgesehen für Bemerkungen über ungewöhnliches Vorgehen oder irgendwelche Besonderheiten. _____
-
-
-

Fragetechnik und Auftreten



Was heißt für den Schiedsrichter "Erfolg"?

Der Erfolg eines Schiedsrichters hängt im Wesentlichen davon ab, dass er sachgerechte Entscheidungen trifft und diese aus einer für die Parteien überzeugenden Führung der Anhörung heraus schlüssig ableitet. Dies bedarf neben großen persönlichen Engagements einerseits Sicherheit in der Gesprächsführung und andererseits solides fachliches Wissen. Vieles davon kann man erlernen, wenn man sich ernsthaft darum bemüht. Immer wird aber die eigentliche Persönlichkeit die wesentliche Basis bleiben. Im Folgenden ist zusammengestellt, wie der Schiedsrichter sein Auftreten und seine Fragetechnik verbessern kann.

Sicheres Auftreten

Dies kann man folgendermaßen verbessern:

- Gute Vorbereitung (Checklisten!)
- Klare Aufgabenteilung (Wortführer, Protokoll, Beisitzer)
- Ordentlicher Raum und Sitzgelegenheiten
- Keine Alkoholischen Getränke oder Rauchen
- Ruhige Verhandlungsführung (Reden sollte stets nur einer gleichzeitig)
- Bestimmt, aber freundlich sein und Schärfe herausnehmen. (Keine Zwischenrufe dulden!)
- Weniger selber reden, lieber die anderen reden lassen.
(si tacuisses, philosophus mansisses)

Zu den Seglern passen, dazu gehört:

- Selbst Segler sein
- Keine zu hohe Warte einnehmen, Sprache der Segler verwenden.

Freundlich sein und zuhören können

- Keine persönlichen Äußerungen
- Stuhl anbieten, Getränke (nichtalkoholische) zulassen
- Ausreden lassen, nicht ins Wort fallen
- Keine Beleidigungen zulassen

Überzeugende Verhandlungsführung

- Indem es nur um das Herausfinden des Sachverhalts geht.
- Indem man die eindeutigen Fakten fixiert.
- Indem man nur bei unklaren und wichtigen Fakten durch gezielte Fragen weiter zu klären sucht (Unterbindung von Wiederholungen).
- Indem man Suggestivfragen von Protestparteien an Zeugen zu unterbinden sucht und falls sie weiterhin gestellt werden, klarstellt, dass entsprechende Antworten wenig Gewicht haben.
- Indem man bei der Darstellung des Sachverhalts die Wertung und Gewichtung der Argumente mit einbezieht.
- Wenig selbst reden, Protestparteien und Zeugen reden lassen.
- Nicht belehren, nur fragen!

Gute Regelkenntnis und sichere Auslegung

- Nicht Jurist sein, aber WR und Regeln kennen
- Nur wer die Regeln kennt, kann gezielt fragen
- Die Eigenschaften der Bootsklasse (Geschwindigkeit, Wendigkeit etc) kennen. Dies ist zur Regelanwendung entscheidend. Deshalb muss der Schiedsrichter auch auf dem Wasser sein.

Klare Fragetechnik anlernen

- Nur Fragen nach der Sachlage, nie nach Regelauslegung
- Direkte Fragen, keine Suggestivfragen
- Ist der Vorfall durch die Protestparteien beschrieben, fasst der Obmann zuerst die wesentlichen (und vor allem die bereits geklärten) Fakten zusammen. Bei der anschließenden Zeugenanhörung gezielt nach Fakten fragen. Dabei durchaus erzählen lassen, jedoch Ausschweifungen verhindern.
- Fragen stellen, die einfache Antworten ermöglichen, keine komplexen Fragen.
- Unsichere Redner ausreden lassen und Hilfestellung geben
- Sichere Redner gezielt fragen und sich nicht auf falsche Fährte bringen lassen.

Beispiele für zielführende Fragen:

- Geben Sie ihre Lage und Segelstellung hier mit Modellbooten und die Windrichtung an!
- Wo lagen die Bojen? Zeigen Sie dies am Modell!
- Geben Sie die Lage der Boote eine Minute vor dem Vorfall an!
- Wie weit (in Bootslängen/Metern) waren sie entfernt (Vom Boot xy, von der Boje etc.)?
- Wie viel Zeit verstrich zwischen den beiden Beobachtungen?
- Wie schnell wurde gesegelt? Bedenke:
 - m/s mal 2 ist Knoten;
 - Knoten mal 2 ist km/h
 - Weg ist gleich Geschwindigkeit mal Zeit
- Haben Sie einen Zuruf gehört? Welchen?
- An welcher Stelle berührten sich die Boote?
- Welche Platzierung hatten die beteiligten Boote zum Zeitpunkt des Vorfalls etwa?
- Wer außer den genannten Zeugen befand sich in der Nähe? Wo?
- Hatten Sie das Manöver (z.B. Spisetzen, Spibergen etc.) zum Zeitpunkt des Vorfalls begonnen (oder beendet) bzw. in welcher Phase des Manövers waren sie?
- Gab es auf Boot xy technische Probleme?

Was Schiedsrichter am häufigsten falsch machen!

- Nicht Einhalten des formalen Weges
- Blättern in den WR
- Zeugen oder Parteien nicht erzählen lassen, sondern laufend unterbrechen.
(Merke: Fast jede Frage gibt dem Gefragten Hinweise über die Zielrichtung des Fragenden. Dadurch wird seine folgende Erzählung einen anderen Verlauf nehmen)
- Während der Sachverhaltsaufnahme den Parteien gegenüber Regelauslegungen geben, z.B. "Wenn die Situation so gewesen wäre, hätte sich A freihalten müssen"
- Während der Sachverhaltsaufnahme eigene Folgerungen zur Diskussion stellen
- Fragen erneut stellen, obwohl bereits eine (eventuell unbefriedigende) Antwort gegeben wurde.
- Während der Sachverhaltsaufnahme Fehler in der Kausalität einer Aussage diskutieren,
- Selbst reden, statt reden lassen

Das Problem der wirklich wahren Aussage

- Es ist nicht richtig, dass in Protestverhandlungen nur gelogen wird. Ganz im Gegenteil hat mir meine bisherige Praxis eigentlich gezeigt, dass durchaus wahrheitsgerecht dargestellt und geantwortet wird. Es liegt allerdings in der Natur der Sache, dass zwei Parteien eine Situation auf Grund unterschiedlicher Perspektive, unterschiedlicher Erwartung und meist auch unterschiedlicher Regelauslegung verschieden sehen und auch darstellen. Dazu kommt, dass keine Partei die ganze Wahrheit in voller Offenheit frei heraus erzählt, sondern jede Partei bringt die ihrer Meinung nach günstigen Argumente vor (und verschweigt die ungünstigen).
- Für den Schiedsrichter muss die Wahrheitsfindung im Vordergrund stehen. Er muss deshalb bei jeder Aussage darüber nachdenken, ob und wie geschönt wurde (z.B. durch geringfügige Veränderung der Zeit- und Längenangaben). Er kann dann Fragen stellen, die sich an anderen Anhaltspunkten orientieren. Dadurch kann er sich über das Ausmaß der Färbung einer Aussage ein Bild machen. Andere Anhaltspunkte sind z.B. Positionen zu einem etwas früheren oder etwas späteren Zeitpunkt und der Zusammenhang zwischen Zeit-, Meterangaben und Bootsgeschwindigkeiten.
- Der Schiedsrichter muss sich darüber im Klaren sein, dass der erfahrene sprachgewandte Segler seine Argumente wesentlich glaubwürdiger vorbringen kann als der sprachgehemmte Anfänger, der sich beim "Schönen" leicht in Widersprüche verwickelt.
- Das Schiedsgericht muss den Parteien klarmachen, dass es zwar aufgrund unterschiedlicher Blickwinkel unterschiedliche Darstellungen geben kann, dass es aber Aufgabe aller Beteiligten ist: Den Sachverhalt wahrheitsgemäß aus ihrer Sicht darzustellen, nichts hinzuzufügen, nichts wegzulassen und nichts abzuändern.
- Außerdem muss den Beteiligten klargemacht werden, dass die Behauptung einer Unwahrheit (Lüge) als grober Verstoß gegen die guten Sitten im Sinne von WR 69 geahndet werden kann. Das Schiedsgericht sollte dies auch tun, wenn es klar nachweisbar ist.



Aussage gegen Aussage

Das Grundproblem

Es kommt in Protesten häufig vor, dass die Darstellungen des Protestierenden und des Protestgegners zwei weit stark differierende Situationen beschreiben. Zeugenaussagen führen manchmal dazu, dass die Wahrscheinlichkeit einer der beiden Darstellungen größer ist als die andere. Oft sind aber gar keine Zeugen da oder nur Zeugen, die eigentlich die Entwicklung nicht gesehen haben oder gar noch eine dritte völlig anders geartete Situation schildern.

Stellen Sie sich folgende Schiedsgerichtsentscheidung vor:

Es gab eine Kollision zwischen A und B. Die Schäden an beiden Booten lassen nur geringe Schlüsse über das Zustandekommen der Situation zu.

Nach der Schilderung von A ergeben sich Fakten, nach denen B zu disqualifizieren wäre.

Nach der Schilderung von B ergeben sich Fakten, nach denen A zu disqualifizieren wäre.

Wenn dann das Protestkomitee den Fall in der Form löst, dass es wegen der Widersprüchlichkeit keine Fakten feststellt und den Protest zurückweist, dann grinsen die Löcher in den Booten schadenfroh und die Segler sagen: "Da kann man den anderen zusammenfahren ohne dass etwas passiert!"

Damit dieser blamierende Fall nicht eintritt, steht in WR 63.6: "The committee **shall** than find the facts and base the decision on it". Das Protestkomitee muss also den Sachverhalt herausfinden, zumindest soweit, wie er zu einer Entscheidung notwendig ist.

Eine Beweislast gibt es in den Wettfahrtregeln nicht

In der gängigen Rechtsprechung gibt es Entscheidungshilfen in Form von Beweislasten. Das bedeutet, dass derjenige, dem die Beweislast auferlegt ist, glaubwürdig darlegen und durch sachlich fundierte Argumente oder Zeugenaussagen soweit untermauern muss, dass das Schiedsgericht von seiner Richtigkeit überzeugt ist. In der WR sind Beweislasten nicht niedergeschrieben. Doch für einige Fälle gibt es Entscheidungshilfen für das Schiedsgericht.

Es sind 3 Fälle zu unterscheiden

1) In den WR sind für den Zweifelsfall Hilfen niedergeschrieben.

Dies trifft für WR 18.2 (d) zu. Dort steht: „Gibt es berechtigten Zweifel, ob ein Boot eine Überlappung rechtzeitig hergestellt oder gelöst hat, ist anzunehmen, dass es das nicht tat.“ In diesem Fall muss derjenige, der durch die Herstellung oder das Lösen der Überlappung kurz vor der Zone ein Recht erwirkt hat, das Protestkomitee überzeugen. Kann er das nicht, wird der Zustand angenommen, der einige Bootslängen vorher war. Der Sachverhalt liest sich dann so: „Es gab Zweifel, dass es die Überlappung rechtzeitig...“.

Dieses Prinzip, dass ein alter Zustand solange gültig bleibt, bis man Gewissheit hat, dass der neue Zustand eingetreten ist, wird auch im direct judging unter dem englischen Begriff „last point of certainty“ verwendet.

2) A behauptet Behinderung - B (ausweichpflichtig) bestreitet jegliche Behinderung.

A, das bei diesem Protest ja keinerlei Risiko trägt, muss in diesem Fall glaubhaft machen, dass eine Behinderung vorlag, die eine Kursänderung zur Vermeidung eines Zusammenstoßes notwendig machte. Absichtliches Berühren als Beweismittel ist ein Verstoß gegen WR 14 und führt im Fall eines Schadens zur Disqualifikation die, wenn Absicht war, wegen Verstoßes gegen WR 2 auch nicht streichbar ist.

3) Eine Behinderung oder gar Berührung wird von beiden Parteien mit gegenteiliger Schuldzuweisung behauptet oder es wird von beiden Parteien zugegeben, dass es knapp war.

Bleiben dem Protestkomitee trotz sorgfältiger Analyse aller Beweismittel Zweifel welche Aussage den Sachverhalt richtiger trifft, sollte es diesen folgendermaßen festlegen:

a) Weniger glaubwürdig ist, wer in der unstrittigen Phase vor dem Auseinanderlaufen der Aussagen ausweichpflichtig war.

b) Weniger glaubwürdig ist, wer als Ausweichpflichtiger etwas riskiert oder das Wegerecht zu seinen Gunsten ändert.

Beide Formulierungen decken sich mit den Kernaussagen von WR 15 und 16 und zeigen, wie wichtig die gegenseitige Lage vor der eigentlichen Behinderung ist.

Trost: Da es bei Entscheidungen ja "nur" um die Zuteilung von Platzierungen in der Wettfahrt geht, sind Fehlentscheidungen so einzustufen wie Fehlentscheidungen eines Fußballschiedsrichters und nicht wie Fehlentscheidungen eines Scharfrichters.

Interpretationshilfe: WS-Case 50

Entscheidungsfindung und Verkündung



Sind alle Zeugen gehört und haben die Parteien ihr letztes Wort gehabt und sind sie entlassen, so müssen die Schiedsrichter die Sachverhalte und Schlussfolgerungen formulieren.

Die Tatsachenfixierung

- Es macht Sinn wenn ein Schiedsrichter sich schon während der Anhörung einzelne Sachverhalte in kurzen Sätzen niederschreibt, die er dann vorliest und Satz für Satz zur Diskussion stellt.
- Der Obmann wird die Schiedsrichter der Reihe nach bitten, in Kürze darzulegen, welche Sachverhalte sich aus dessen Sicht anders darstellen und welche zu ergänzen sind.
- Übereinstimmende Teilfakten werden in durchnummerierten Sätzen festgehalten.
- Sind sich die Schiedsrichter über Details bei Fakten nicht einig, wird zunächst geprüft ob diese für die Anwendung der Regeln relevant sind oder nicht.
- Die regelrelevanten Sachverhalte werden unter Ausklammerung der nicht regelrelevanten Teile mit kurzen Sätzen formuliert und auf dem Protestformular Seite 2 niedergeschrieben.
- Sehen die Schiedsrichter den Sachverhalt in regelrelevanten Teilen nicht gleich, so lässt man die Argumente für die eine bzw. andere Sachverhaltsalternative noch mal Revue passieren und kurz diskutieren, insbesondere sollte derjenige, der eine andere Meinung als die Majorität der Schiedsrichter hat, Gelegenheit bekommen, seine Darstellung zu begründen.
- Anschließend wird in der Runde eruiert, ob eine erneute Befragung von Zeugen oder Parteien zu bestimmten Details Erhellung des wirklichen Sachverhalts bringen kann. Wenn ja, sollte man die Parteien und den eventuell zu befragenden Zeugen hereinbitten um die fehlenden Fakten durch Fragen zu klären. Wenn nicht, so wird mehrheitlich zwischen den Alternativen abgestimmt.
- Die Alternative, für die sich die Mehrheit der Schiedsrichter entschieden hat, wird formuliert. Bei Stimmengleichheit hat der Obmann eine Zusatzstimme.
- Erst wenn die Fakten formuliert sind werden die Folgerungen und anzuwendenden Regeln und die für die Regatta entscheidenden Folgen (Ausschluss/ Nichtausschluss etc.) auf dem Protestformular festgehalten.
- Das Schiedsgericht muss einen Sachverhalt nach WR 63.6 feststellen und darauf seine Entscheidung gründen.

Formulierungseinzelheiten

- Man sollte nur den für die Entscheidungsfindung notwendigen Sachverhalt in prägnanter Kürze darstellen. Alle für die Entscheidungsfindung notwendigen Details sollte man erwähnen.
- Sind in der Verhandlung die Aussagen der Parteien weit auseinander gelegen, so ist es sinnvoll, mit einem Satz zu erwähnen, welche Gründe zum festgestellten Sachverhalt entscheidend waren.

Bekannt geben der Entscheidung

- Der festgestellte Sachverhalt, die anzuwendenden Regeln sowie die für die Regatta relevante Entscheidung ist unter Beisein aller Parteien zu verlesen.
- Man sollte zu dem auf dem Protestformular befindlichen und damit im Konsens (oder zumindest im mehrheitlichen Konsens) mit allen Schiedsrichtern erstellten Sachverhalt keine mündlichen Zusätze machen. Solche Zusätze sind in den meisten Fällen der Anlass zu erneuten, unnötigen und zu nichts führenden Diskussionen. Stellt eine Partei Fragen zu der Entscheidung so sind diese sofort zu geben ohne eine erneute Diskussion zu erlauben. Eine Verlesung der angewandten Regeln einschließlich der dort vorkommenden Definitionen kann jedoch hilfreich sein.
- Auch wenn einzelne Sachverhalte nur durch Mehrheitsbeschluss gefunden wurden, sollte sie trotzdem nach außen von allen Schiedsrichtern vertreten werden und nicht zum Anlass für öffentliche Diskussion gegeben werden.
- Eine Kopie dieser Entscheidung (Sachverhalt, Regeln, regattarelevante Entscheidung) kann jede Protestpartei anfordern und hat nach WR 65.2 das Recht, diese in schriftlicher Form zu erhalten.
- Die regattarelevante Entscheidung nicht die Begründung ist auszuhängen (oft genügt auch ein Vermerk in der Ergebnisliste.)

Protokoll der Anhörung



Laut WR ist eine ausführliche Protokollierung nicht erforderlich.
Die Seite 2 des Protestformulars ist jedoch sauber auszufüllen.

Dazu gehört die Niederschrift von:

1 Festgestellter Sachverhalt:

Kurz, klar und unmissverständlich zusammenfassen. Hier sind nur Fakten, nicht Schlussfolgerungen niederzuschreiben.

Sehr gut ist, wenn man die einzelnen Sachverhalte durchnummeriert in kurzen Sätzen aufschreibt. Sahen die Protestparteien den Sachverhalt sehr unterschiedlich, so kann man kurz den Grund angeben, warum das Schiedsgericht den niedergeschriebenen Sachverhalt für richtig hält. Verwende die Formulierungen der Regeln. Füge eine Skizze bei oder verweise auf eine Skizze.

2 Beschlüsse (Folgerungen) und anzuwendende Regeln:

Verwende auch hier die Formulierungen der Regeln.

3 Entscheidung mit Begründung:

Hier sind die auf Grund des Sachverhalts durch das Schiedsgericht festgelegten Konsequenzen für die beteiligten Boote bezüglich der Wettfahrt(en) kurz niederzuschreiben.

Weitere Empfehlungen:

- Die Darstellung (Skizze) des Protestgegners oder eines wichtigen Zeugen kann man am besten festhalten, indem man sie fotografiert.
- Die wichtigsten Aussagen von Zeugen sollte man fixieren (Stichpunkte durch einen vorher bestimmten Schriftführer).
- Übereinstimmungen festhalten - Gegensätze festhalten.
- Die oben angegebenen Aufzeichnungen sind nur für die Entscheidungsfindung gedacht, sie sind interne Papiere und nicht durch eine Vorschrift verlangt.
- Die Protestparteien bekommen auf Antrag lediglich eine Kopie des ausgefüllten Protestformulars (Seite 4), aber keine schiedsgerichtsinterne Aufzeichnung. Es kann eine Skizze zur Verdeutlichung des festgestellten Sachverhalts mitgegeben werden.
- Zum Aushang (gem. WO 8.4) kommt nur die Entscheidung, d.h. die Konsequenzen für das Ergebnis. (Ohne Begründung)

Kleine Hilfestellung zur Gedächtnisstütze

Schreiben Sie sich zu den einzelnen wichtigen Fragen oder Fakten die Aussagen der Protestparteien und Zeugen zusammen. Es genügt dazu ein Blatt Papier in der folgenden Form in einzelne Spalten zu teilen und während der Verhandlung auszufüllen.

Frage	Antworten			
	Protestierender	Protestgegner	Zeuge 1	Zeuge 2
	Anton	Bob	Charly	Dieter
Protestflagge	Nur A	Nur B	Beide	Am Ziel gesehen
Zuruf	Beide	Beide	Geschrei	Diskussion
Überlappung vorher	A vor B	A vor B		
Wann hergestellt	1 Bootslänge	3 Bootslängen	nicht gesehen	etwa 2 Bootslängen
Behinderung	Berührung	Behinderung	Voll geknallt	Nach der Boje

Wiedergutmachung



Wann kann Wiedergutmachung gewährt werden? (WR 62)

Wiedergutmachung kann man nach WR 62 einem Boot gewähren, wenn seine Wertung oder Platz in der Wettfahrt oder Wettfahrtserie **ohne eigenes Verschulden wesentlich verschlechtert** wurde durch:

- a) unzulässige Handlung oder Unterlassung eines Komitees der Veranstaltung.
- b) materiellen Schaden auf Grund des Fehlverhaltens eines ausweichpflichtigen Bootes.
- c) Hilfeleistung nach WR 1.1 (auch WS-case 20)
- d) unsportliches oder grobes Fehlverhalten eines Konkurrenten, der dafür nach WR 2 oder WR 69.2(h) bestraft wurde

Den Fehler beim Wettfahrtkomitee suchen (WR 62.1(a))

Es eine verbreitete, da risikolose Methode geworden, bei geringsten Formfehlern Wiedergutmachung zu beantragen. Ziel ist stets eine Verbesserung der eigenen Platzierung oder eine Annullierung der gesamten (schlecht gesegelten) Wettfahrt. Manche Segler sind gar der Meinung, die Wettfahrtleitung sei auch für ideale Windbedingungen (ein sehr subjektiver Begriff) zuständig und muss abbrechen, wenn diese nicht mehr vorliegen.

Erläuterungen:

1. Wind und Wetter liegen nicht in der Verantwortung des Wettfahrtkomitees und können nicht als Handlung oder Unterlassung gedeutet werden. Das Wettfahrtkomitee braucht bei Windänderungen nicht abbrechen, es sei denn, die Segelanweisungen fordern dies.
2. Damit ein Antrag nach WR 62.1(a) Erfolg hat, müssen folgende 3 Punkte erfüllt sein:
 - a) Das Wettfahrtkomitee (oder ein anderes Komitee) muss eine unzulässige Handlung begangen haben oder etwas Vorgeschriebenes unterlassen haben. Unzulässige Handlung bedeutet: Handeln entgegen den WR, den Segelanweisungen oder anderen geltenden Vorschriften.
 - b) Der Antragsteller muss nachweisen, dass die Handlung oder Nicht-Handlung des Komitees ihn selbst wesentlich benachteiligt hat. Der direkte Zusammenhang zwischen der Handlung des Komitees und schlechter Platzierung muss deutlich erkennbar sein.
 - c) Die wesentliche Verschlechterung darf nicht teilweise auf eigenem Verschulden beruhen.

Was ist als Wiedergutmachung geeignet? (WR 64.2 und A10)

Grundsätze:

- Jede Entscheidung über die Gewährung einer Wiedergutmachung muss neben den Rechten der Betroffenen auch die Rechte der unbeeinträchtigt und fair segelnden Konkurrenten berücksichtigen, unabhängig davon ob sie Wiedergutmachung beantragt haben oder nicht. (Zitat WR 64.2)
- Eine Wiedergutmachung darf nicht ein Ergebnis zuteilen, dass bei regulärem Segeln nicht erreicht worden wäre
- Die Entscheidung muss für alle davon betroffenen Boote möglichst gerecht bezüglich der Einzelwettfahrt und bezüglich der Gesamtwettfahrtserie sein! (WR64.2)

Möglichkeiten sind:

1. Beibehaltung des Wettfahrtergebnisses (z.B. bei unberechtigter Frühstartentscheidung oder unrechtmäßiger Disqualifikation).
2. Anpassung der Punktzahl (Vergl. WR A10)
 - Günstiger: Feste Punktzahl, z.B. Platzierung an der letzten Bahnmarke vor dem Vorfall (WR A10 (c)) oder Mittel der bisherigen Plätze (WR A10 (b)).
 - Ungünstiger: Punktzahl, die sich erst am Ende der Serie ergibt, z.B. Mittel der zukünftigen Plätze oder Mittel aller Plätze (WR A10(a)), da dies in keinem Zwischenergebnis reell erfasst werden kann.
3. Abbruch der Wettfahrt. Hierbei sind erst alle anderen Möglichkeiten zu durchdenken! (Siehe auch letzter Satz von WR 64.2)
4. Anderweitige Regelung (z.B. Entscheidungswettfahrt).

Interpretationshilfen sind: WS-cases 31, 45, 71, 116 und mehrere Q&A

Protest Information

Protest Nummer

Protest Number

Tag der Anhörung

Day of Hearing

Beginn Verhandlung

Hearing Start Time

Ende Anhörung

Hearing Finish Time

Klasse

Class

Wettfahrt #

Race #

Protestierender

Protestor

Protestgegner

Protestee

Entscheidung

Decision

Ergebnis bereinigt

Results corrected

Ende der Protestfrist

PROTESTFORMULAR - auch für Anträge auf Wiedergutmachung und Wiederaufnahme

Ausfüllen und das Passende ankreuzen

1. **Regatta**VeranstalterDatumWettfahrt Nr:.....

2. **Art der Verhandlung** (Passendes ankreuzen)

- Protest Boot gegen Boot Antrag auf Wiedergutmachung durch Boot oder WL
- Protest WL gegen Boot Erwägen von Wiedergutmachung durch Protestkomitee
- Protestkomitee gegen Boot Antrag auf Wiederaufnahme durch Boot oder WL
- Erwägen von Wiederaufnahme durch Protestkomitee

3. **Boot, das protestiert oder Wiedergutmachung bzw. Wiederaufnahme beantragt**

Klasse:.....Gruppe:.....SegelNr:..... Name des Bootes:.....

Vertreten durch:..... Tel....., e-mail:.....

4. **Boot(e), gegen das(die) protestiert oder für das Wiedergutmachung erwogen wird**

Klasse:.....Gruppe:.....SegelNr:..... Name des Bootes:.....

5. **Vorfall** Zeit und Ort des Vorfalls:.....

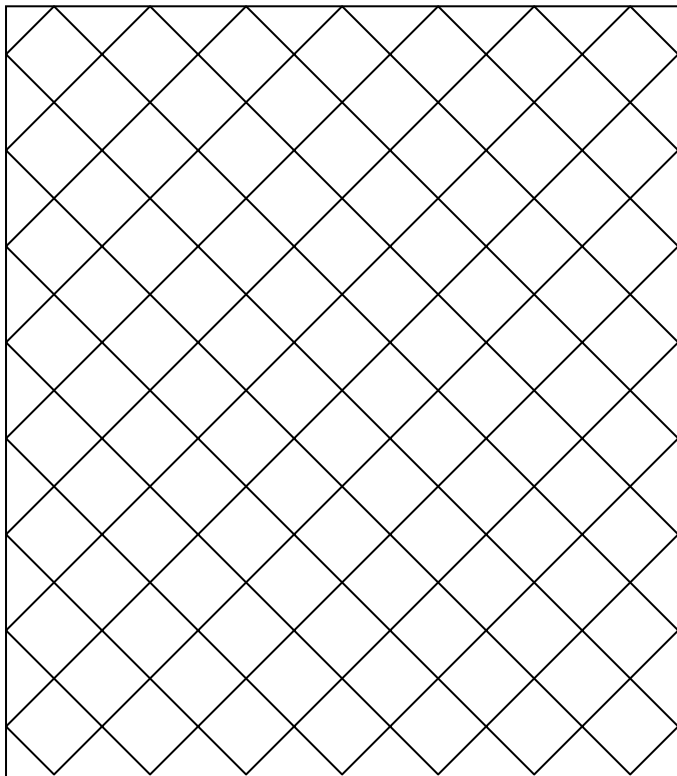
Regeln, gegen die möglicherweise verstoßen wurde:.... Zeugen:.....

6. **Benachrichtigung des Protestgegners** Wie Informierten Sie den Protestgegner von Ihrer Absicht zu protestieren?

- Durch Zuruf Wann? mit welchen Worten
- Durch Setzen einer roten Flagge Wann?
- Durch Informieren in anderer Weise Einzelheiten angeben

7. **Beschreibung des Vorfalls** (falls notwendig ist ein weiteres Blatt zu verwenden)

Schaubild: 1 Quadrat = 1 Rumpflänge; Positionen der Boote, Wind und Stromrichtungen, Bahnmarken angeben



.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Diese Seite wird vom Schiedsgericht ausgefüllt Fall Nr ... Verhandelt mit Fall (Fällen) Nr.....

Ausfüllen und Passendes ankreuzen

Zurückziehen beantragt ; Unterschrift Zurückziehen gestattet

Klasse:..... Gruppe:.....Wettfahrt:.....

Protest oder Antrag auf Wiedergutmachung bzw. Wiederaufnahme rechtzeitig erhalten: Frist verlängert

Protestierender oder Partei die Antrag stellt vertreten durch:

Andere Partei oder Boot für das Wiedergutmachung erwogen wird vertreten durch:

Namen der Zeugen:

Übersetzer:

Anmerkungen

Es besteht kein Einwand hinsichtlich interessierter Parteien

Der schriftliche Protest oder Antrag lässt den Vorfall erkennen

'Protest' bei der ersten zumutbaren Gelegenheit gerufen

Kein Zuruf erforderlich, Protestgegner so bald wie möglich informiert

Rote Flagge bei der ersten zumutbaren Gelegenheit gesetzt

Protest/Antrag gültig, Verhandlung wird fortgesetzt Protest bzw. Antrag ungültig, Verhandlung beendet

Ermittelter Sachverhalt:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Schaubild des Bootes vom Protestkomitee bestätigt Schaubild des Protestkomitees beigelegt

Schlussfolgerungen und angewandte Regeln:

.....

.....

.....

.....

Entscheidung:
Protest ist abgewiesen Boot(e)wird (werden) disqualifiziert ;

wird (werden) wie folgt bestraft ;.....

Wiedergutmachung wird nicht gewährt ; wird wie folgt gewährt:

Antrag auf Wiederaufnahme einer Verhandlung abgewiesen ; gewährt

Obmann des Schiedsgerichts und Mitglieder

.....

Unterschrift des Obmanns:.....:..... Datum und Zeit:

Information to competitors in accordance with RRS 61.1 (b)
Information an die Teilnehmer in Übereinstimmung mit WR 61.1 (b)

Protests from
 Proteste des

- Race Committee
Wettfahrtkomitee
- Protest Committee
Protestkomitee
- Technical Committee
Technisches Komitee

The above named committee intends to protest the following boats in the mentioned race (s).
 Das oben genannte Komitee beabsichtigt gegen folgende Boote in folgenden Wettfahrten zu protestieren.

Race No (s): Wettfahrt Nr.:	Class: Klasse:	Sail No. Segelnummer:	Rule: Regel:
Date(Datum):		Posted(Ausgehängt):	

Beobachten und Dokumentieren



Wenn faire Bedingungen sein sollen, bedarf es eine ausreichende Zahl von Beobachtern, meist Schiedsrichter, welche die Klasse kennen, regelfest sind, zuverlässig beobachten können und ihre Beobachtung so dokumentieren, dass sie einer Befragung in der Anhörung standhält.

Worauf ist das Augenmerk zu richten?

Am Start:

- Wriggen und Pumpen (bei leichten Booten) (WR 42).
- Reindrängen am Startschiff (WR 11),
- Linienrasieren (WR 11)
- Lückensucher (WR 15, 16, 19).
Aufgabe Schiedsrichter: Hinter den Pulks
- Frühstarts
Aufgabe des Wettfahrtkomitees vom Startschiff und Pinend

An Bojen:

- Wenden (WR 13; 18.3), Bb-Stb (WR 10),
- Runden (WR 18.2), Berührung (WR 14 und 31).
Aufgabe des Schiedsrichters: Situation bei Eintritt in die Zone
- Absegeln der Bahn
Aufgabe des Wettfahrtkomitees mit Bojenliste

An Raum- und Vorwindkursen:

- Pumpen mit den Segeln (WR 42),
- Schaukeln, Übertriebenes Halsen (WR 42)
Aufgabe Schiedsrichter: Fährt mit dem Feld mit,

Auf Kreuzkursen:

- Wriggen (Opti), Schaukeln (leichte Boote),
- Übertriebenes Wenden (WR 42)
Beobachter: Fernglas und Diktiergerät - mitzählen

Ausrüstung:

- Beachtung der Messmarken, Schwimmwesten, Leine, Anker,
- Ausgleichsgewichte, Vermessungsstempel, Nummern
Aufgabe des technischen Komitees mit Liste

Beweiswert einer Aussage

Der Beweiswert einer Aussage hängt ab von:

- Der Objektivität und Unabhängigkeit des Zeugen. Dabei kann man unterscheiden zwischen
 - Neutralen Zeugen,
 - Zeugen mit persönlichem Interesse, wie Crewmitgliedern, und
 - speziell abgestellten Zeugen, wie Beobachter des Wettfahrtkomitees oder Schiedsrichter.
- Dem Beobachtungsstandpunkt
Vor allem die Beobachtungsrichtung, weniger der Beobachtungsabstand ist zur Bewertung der Aussage entscheidend.

Hinweise zum Beobachtungsstandort

- Eine Überlappung zwischen Booten kann man nur von der Seite und nicht von hinten oder vorne richtig einschätzen, am besten genau senkrecht zum Heckspiegel des vorderen Bootes.
- Berührungen sind schwer nachweisbar zu beobachten, es sei denn, es gibt eine Beschädigung!
Wenn man immer freien Blick zwischen Boot und Bahnmarke oder zwischen zwei Booten hat ist es keine Berührung! Der Umkehrschluss ist aber nicht richtig. Berührung mit dem Segel erkennt man, wenn es sich eindrückt. Eine Berührung mit der Boje nur aus deren plötzlichen Drehbewegung zu schließen, ist nicht ausreichend.
- Auch um den Abstand von Booten zur Bahnmarke in Bootslängen richtig abzuschätzen sollte man quer zur Bewegungsrichtung der Boote liegen und nicht in deren Fahrtrichtung.

Dokumentation

- Diktiergerät
- Video
- Papier und Bleistift

Regel 42 – Interpretationen

Deutsche Übersetzung der World-Sailing Version



INTERPRETATIONS OF TERMS USED

A term used as stated below is shown in *italic type*. Other terms that are specific to rule 42 are defined in the rule.

Background rolling is the minimum degree of rolling caused by the waves.

Body pumping is the movement of a sail caused by in and out or up and down body movement.

A **flick** is the effect caused by body movement or pulling in or releasing a sail that is so abrupt that the normal shape of the sail is changed and almost immediately returned to the original shape.

A **pump** is a single pull on a sail that is unrelated to wind or waves.

Repeated means more than once in the same area on a leg.

A **roll** is a single-cycle athwartship movement of the boat during which the mast goes to leeward and back to windward, or vice versa.

Torquing is *repeated* fore and aft or rotating movement of the body.

Yellow light area is a phrase used when it is not clear that an action is prohibited. It is unlikely that a boat in the *yellow light area* would be penalized, but it is possible. If the action is *repeated*, the likelihood of a penalty will rapidly increase.

AUSLEGUNGEN DER VERWENDETEN FACHBEGRIFFE

Wird ein Fachwort wie unten definiert verwendet, so ist es kursiv gedruckt. Andere Fachbegriffe, die für die Regel 42 spezifisch sind, werden in der Regel definiert.

Hintergrund - Schaukeln ist das durch die Wellen bedingte kleinstmögliche Schaukeln.

Pumpen mit dem Körper ist die Bewegung des Segels, die durch eine rein - raus oder auf - nieder Bewegung des Körpers verursacht wird.

Ein **Flappen** ist das Ergebnis, wenn durch Körperbewegung, Dichtholen oder Fieren ein Segels, das so abrupt ist, dass die Wölbung des Segels umschlägt und kurz darauf wieder in ursprüngliche Wölbung zurückkehrt.

Ein **Pumpen** ist das einmalige Dichtholen des Segels ohne Bezug auf Wind oder Wellen.

Wiederholt ist mehr als einmal im gleichen Gebiet auf einem Bahnschenkel.

Eine **Rollbewegung** ist das einmalige Schaukelbewegung des Mastes leewärts und wieder zurück luvwärts oder umgekehrt

Abkippen ist die nach Bewegung nach vorn und hinten oder Drehbewegung des Körpers.

Gelbe-Ampel-Bereich ist eine Phrase wenn nicht klar ist, ob eine Handlung verboten ist. Liegt die Handlung eines Bootes im "*Gelbe-Ampel- Bereich*" ist ein Bestrafung wenig wahrscheinlich aber möglich. Ist Handlung *wiederholt* steigt die Wahrscheinlichkeit einer Strafe für das Boot rapide.

Die Regel der WR ist in Schwarz, die Interpretationen sind in Blau.

42.1 Basic Rule

Except when permitted in rule 42.3 or 45, a boat shall compete by using only the wind and water to increase, maintain or decrease her speed. Her crew may adjust the trim of sails and hull, and perform other acts of seamanship, but shall not otherwise move their bodies to propel the boat.

INTERPRETATIONS (Basic)

BASIC 1 An action that is not listed in rule 42.2 may be prohibited under rule

42.1 Grundregel

Außer wenn es nach Regel 42.3 oder 45 erlaubt ist, darf ein Boot in einer Wettfahrt nur Wind und Wasser nutzen, um seine Geschwindigkeit zu erhöhen, beizubehalten oder zu verringern. Seine Besatzung darf den Trimm von Segeln und Bootskörper anpassen und andere seemännische Handlungen ausführen, aber ansonsten den Körper nicht auf eine Weise bewegen, die das Boot vorantreibt.

Interpretationen zur Grundregel

BASIC 1: Eine in WR 42.2 nicht aufgeführte Handlungsweise kann wegen WR 42.1

42.1.

BASIC 2 A kinetic technique not listed in rule 42.2 that propels the boat, and is not one of the permitted actions covered in rule 42.1, is prohibited.

BASIC 3 An action prohibited in rule 42.2 cannot be considered as permitted under rule 42.1.

BASIC 4 Except when permitted under rule 42.3, any single action of the body that clearly propels the boat (in any direction) is prohibited.

42.2 Prohibited Actions

Without limiting the application of rule 42.1, these actions are prohibited:

INTERPRETATION

BASIC 5 An action listed in rule 42.2 is always prohibited, even if it fails to propel the boat.

(a) **pumping**: repeated fanning of any sail either by pulling in and releasing the sail or by vertical or athwartships body movement;

INTERPRETATIONS (Pumping)

PUMP 1 Fanning is moving a sail in and out not in response to wind shifts, gusts or waves.

PUMP 2 Pulling in and releasing a sail in response to wind shifts, gusts or waves is permitted, even if **repeated** (see rule 42.1).

PUMP 3 Except when permitted under rule 42.3(c), one **pump** may be prohibited under rule 42.1.

PUMP 4 A **flick** of a sail resulting from the sudden stopping of an eased sheet is permitted.

PUMP 5 One **flick** of a sail due to **body pumping**, or a **pump** not permitted by rule 42.3(c), is in the **yellow light area**. Body movement that does not result in a **flick** of a sail does not break rule 42.2(a), but may break other parts of rule 42.

PUMP 6 Repeated **flicks** of a sail due to **body pumping** are prohibited.

(b) **rocking**: repeated rolling of the boat, induced by

(1) body movement,

(2) repeated adjustment of the sails or centreboard, or

verboten sein.

BASIC 2: Eine nicht in WR 42.2 aufgeführte Bewegungstechnik zur Erzeugung von Vortrieb die nicht zu den erlaubten Handlungen nach WR 42.1 zählt, ist verboten.

BASIC 3: Eine Handlung die nach WR 42.2 verboten ist, kann nicht als erlaubt nach WR 42.1 interpretiert werden.

BASIC 4: Jede einzelne Körperaktion, die das Boot in ähnlicher Weise wie ein Paddelschlag in irgendeine Richtung antreibt, ist verboten.

42.2 Verbotene Handlungen

Ohne die Gültigkeit der Regel 42.1 einzuschränken sind die nachstehenden Handlungen verboten:

Interpretation

BASIC 5: Eine in WR 42.2 aufgeführte Handlung ist immer verboten, auch dann wenn sie das Boot nicht vorantreibt.

(a) **Pumpen**: Wiederholtes Bewegen eines Segels entweder durch Dichtholen und Fieren des Segels oder durch vertikale oder quer zum Schiff gerichtete Körperbewegungen;

Interpretation (Pumpen)

PUMP 1: Fächern (Fanning) ist das rein- und raus-bewegen eines Segeln, das nicht in Bezug zu Winddrehungen, Böen oder Wellen erfolgt.

PUMP 2: Dichtnehmen und fieren eines Segel auf Grund von Winddrehungen, Böen oder Wellen ist erlaubt, auch wenn es **wiederholt** erfolgt (siehe WR 42.1).

PUMP 3: Außer wenn dies durch Regel 42.3(c) erlaubt ist, ist einmaliges **Pumpen** durch WR 42.1 verboten.

PUMP 4: Ein **Flappen** des Segels, das durch ein abruptes Stoppen des Auffierens eines Segels verursacht wird, ist erlaubt.

PUMP 5: Ein einmaliges **Flappen** des Segels, das durch ein **Pumpen mit dem Körper** oder ein nicht durch Regel 42.3(c) erlaubtes Pumpen verursacht wird fällt in den **Gelbe-Ampel-Bereich**. **Pumpen mit dem Körper** das kein **Flappen** des Segels zur Folge hat, verstößt nicht gegen WR 42.2(a) kann aber gegen andere Teile von WR 42 verstoßen.

PUMP 6: **Wiederholtes Flappen** eines Segels, das durch **Pumpen mit dem Körper** verursacht wird ist verboten.

(b) **Schaukeln**: Wiederholte Rollbewegungen des Bootes, die herbeigeführt werden durch

(3) steering;

INTERPRETATIONS (Rocking)

ROCK 1 A *roll* of the boat caused by a gust or a lull followed by a corrective body movement to restore proper trim is permitted by rule 42.1.

ROCK 2 One *roll* that does not clearly propel the boat is permitted.

ROCK 3 *Background rolling* is permitted. Boat's crew is not required to stop this type of rolling.

ROCK 4 Adopting any static crew position or any static setting of the sails or centreboard, even when stability is reduced, is permitted by rule 42.1 and is not prohibited by rule 42.2(b).

ROCK 5 A single body movement that is immediately followed by *repeated* rolling of the boat is prohibited.

(c) ooching: sudden forward body movement, stopped abruptly;

INTERPRETATIONS (Ooching)

OOCH 1 *Torquing* to change the fore and aft trim of the boat in phase with the waves is permitted, provided it does not result in pumping the sails.

OOCH 2 *Torquing* on flat water is prohibited.

(d) sculling: repeated movement of the helm that is either forceful or that propels the boat forward or prevents her from moving astern;

INTERPRETATIONS (Sculling)

See interpretations of rule 42.3(d).

(e) repeated tacks or gybes unrelated to changes in the wind or to tactical considerations.

42.3 Exceptions

(a) A boat may be rolled to facilitate steering.

INTERPRETATIONS (Rolling to Facilitate Steering)

ROCK 6 Heeling to windward to facilitate bearing away and heeling to leeward to facilitate heading up are permitted. The heeling of the boat has to be consistent with the boat's turn.

ROCK 7 *Repeated* rolling not linked to wave patterns is rocking prohibited by rule 42.2(b), even if the boat changes course with each *roll*.

(1) Körperbewegung,

(2) wiederholtes Verstellen der Segel oder des Schwertes, oder

(3) Steuern;

Interpretation (Pocking)

ROCK 1: Das Rollen des Bootes das durch eine Bö oder ein Windloch verursacht wurde und dem die Ausgleichsbewegung des Körpers zur Wiederherstellung des Trimmings folgt, ist durch WR 42.1 erlaubt.

ROCK 2: Ein einziges Rollen, das keinen einem Paddelschlag ähnlichen Vortrieb erzeugt, ist erlaubt.

ROCK 3: Hintergrundrollen des Bootes. Die Mannschaft des Bootes muss diese Form des Hintergrundrollens nicht stoppen.

ROCK 4: Das Einnehmen einer statischen Position der Crew oder einer statischen Stellung des Segels oder des Schwertes ist durch WR 42.1 erlaubt und nicht durch 42.2(b) verboten, selbst wenn es die Stabilität verringert.

ROCK 5: Eine einzige Körperbewegung auf die unmittelbar ein wiederholtes Rollen des Bootes folgt, ist verboten.

(c) Treiben: Schnelle Körperbewegung nach vorn, die abrupt abgestoppt wird;

Interpretation (Pocking)

OOCH 1: **Abkippen** um den Längstrimm des Bootes den Wellen anzupassen ist erlaubt, vorausgesetzt, dass es kein Pumpen des Segels erzeugt.

OOCH 2: **Abkippen** im flachen Wasser ist verboten.

(d) Wriggen: Wiederholte Bewegungen des Ruders, die entweder kraftvoll sind oder das Boot vorantreiben oder eine Rückwärtsbewegung verhindern;

Interpretation (Wriggen)

Siehe Interpretation von WR 42.3(d).

(e) wiederholtes Wenden oder Halsen, das nicht mit Windänderungen oder taktischen Überlegungen in Zusammenhang steht.

42.3 Ausnahmen

(a) Zur Erleichterung des Steuerns darf ein Boot Rollbewegungen ausführen.

Interpretation (Rollen zur Erleichterung des Steuerns)

ROCK 6: Krängen nach Luv um das Abfallen zu erleichtern und Krängen nach Lee um das Anluven zu erleichtern ist erlaubt. Das Krängen des Bootes muss mit der Drehbewegung des Bootes im Einklang sein.

ROCK 7: **Wiederholtes** Rollen, das nicht mit dem Wellenmuster verknüpft ist, ist durch WR 42.2(b) verboten, auch dann, wenn das Boot bei jeder Rollbewe-

(b) A boat's crew may move their bodies to exaggerate the rolling that facilitates steering the boat through a tack or a gybe, provided that, just after the tack or gybe is completed, the boat's speed is not greater than it would have been in the absence of the tack or gybe.

INTERPRETATIONS (Rolling while Tacking or Gybing)

ROCK 8 Body movements that exaggerate rolling and cause a boat to sail out of a tack or a gybe at the same speed as she had just before the manoeuvre are permitted.

ROCK 9 It is permitted to move the mast to windward of vertical at the completion of a tack or a gybe.

BASIC 6 After a tack when a boat is on her new close-hauled course, body movement clearly propelling the boat is prohibited under rule 42.1.

BASIC 7 When the speed of a boat clearly drops after she accelerates out of a tack or a gybe, and there is no obvious change of wind speed or direction, the exception in rule 42.3(b) does not apply and the boat breaks rule 42.1

(c) Except on a beat to windward, when surfing (rapidly accelerating down the front of a wave) or planing is possible, the boat's crew may pull in any sail in order to initiate surfing or planing, but each sail may be pulled in only once for each wave or gust of wind.

INTERPRETATIONS (Surfing and Planing)

PUMP 7 A pull of any sail made to attempt to surf or plane when surfing or planing conditions are marginal is permitted even if the attempt is not successful.

PUMP 8 If a boat *repeats* an unsuccessful attempt to plane or surf, she is in the *yellow light area*. A third consecutive unsuccessful attempt is prohibited.

PUMP 9 Each sail may be pulled at a different time, but only as permitted by rule 42.3(c).

PUMP 10 It is only necessary for surfing or planing conditions to exist at the position of a boat for her to be permitted to pull in the sail.

PUMP 11 Surfing or planing may be possible for some boats but not for others.

gung den Kurs ändert.

(b) Die Besatzung eines Bootes darf Körperbewegungen ausführen, um Rollbewegungen zu verstärken, die das Steuern des Bootes im Verlauf einer Wende oder Halse erleichtern, sofern die Geschwindigkeit des Bootes direkt nach Beendigung der Wende oder Halse nicht größer ist, als dies ohne die Wende oder Halse der Fall gewesen wäre.

Interpretation (Rollen während der Wende oder Halse)

ROCK 8: Körperbewegungen, die das Rollen erhöhen und die bewirken, dass das Boot nach einer Wende oder Halse mit der gleichen Geschwindigkeit wie vor dem Manöver segelt, sind erlaubt.

ROCK 9: Es ist erlaubt, den Mast bei der Beendigung einer Wende / Halse über die Senkrechte nach Luv zu bewegen.

BASIC 6: Nach einer Wende, wenn das Boot auf seinem neuen Amwindkurs ist, sind Körperbewegungen, die das Boot klar vorantreiben nach WR 42.1 verboten.

BASIC 7: Sinkt die Geschwindigkeit eines Bootes nach der Beschleunigung in der Wende oder Halse deutlich, und eine Änderung der Windstärke oder – richtung wird nicht beobachtet gilt die Ausnahme von WR 42.3(b) nicht und das Boot verstößt gegen WR 42.1.

(c) Außer auf einer Kreuz nach Luv, wenn Wellenreiten (schnelles Beschleunigen abwärts auf der Vorderseite einer Welle) oder Gleiten möglich ist, darf die Besatzung eines Bootes zur Einleitung des Wellenreitens und Gleitens jedes Segel nur einmal bei jeder Welle oder Bö dichtholen.

Interpretation (Surfen und Gleiten)

PUMP 7: Ein Ziehen an einem Segel um das Surfen oder Gleiten zu versuchen wenn nur geringfügige Surf- oder Gleitbedingungen vorliegen ist erlaubt, auch wenn es nicht erfolgreich ist..

PUMP 8: Wenn ein Boot einen nicht erfolgreichen Versuch zu gleiten oder zu surfen wiederholt, befindet es sich im **Gelbe-Ampel-Bereich**. Ein dritter erfolgloser Versuch ist verboten.

PUMP 9: Jedes Segel darf zu unterschiedlichen Zeiten gezogen werden, aber nur wie durch WR 42.3(c) erlaubt.

PUMP 10: Surf- oder Gleitbedingungen müssen nur am Ort des Bootes existieren um ihm das Dichtholen des Segels zu erlauben.

PUMP 11: Surfen oder Gleiten kann für einige Boote möglich sein, aber nicht für an-

This can be caused, for example, by local gusts or by waves from a motorboat. Also, lighter crews may be able surf or plane when heavier crews cannot.

PUMP 12 The exception in rule 42.3(c) does not apply to a boat that is already surfing or planing.

(d) When a boat is above a close-hauled course and either stationary or moving slowly, she may scull to turn to a close-hauled course.

INTERPRETATIONS (Sculling to Turn the Boat)

SCULL 1 Provided the boat's course is above close-hauled and she clearly changes direction towards a close-hauled course, **repeated** forceful movements of the helm are permitted until the boat is on a close-hauled course. This action is permitted even if the boat gains speed. She may scull to turn to a close-hauled course on either tack.

SCULL 2 After a boat has sculled in one direction, further connected sculling to offset the first sculling action is prohibited.

SCULL 3 Sculling to offset steering of the boat caused by backing a sail is prohibited.

(e) If a batten is inverted, the boat's crew may pump the sail until the batten is no longer inverted. This action is not permitted if it clearly propels the boat.

(f) A boat may reduce speed by repeatedly moving her helm.

(g) Any means of propulsion may be used to help a person or another vessel in danger.

(h) To get clear after grounding or colliding with a vessel or object, a boat may use force applied by her crew or the crew of the other vessel and any equipment other than a propulsion engine. However the use of an engine may be permitted by rule 42.3(i).

(i) Sailing instructions may, in stated circumstances, permit propulsion using an engine or any other method, provided the boat does not gain a significant advantage in the race.

dere. Dies kann z.B. durch lokale Windböen oder Wellen eines Motorbootes bedingt sein. Auch können leichtere Mannschaften surfen oder gleiten wenn dies schwerere nicht können.

PUMP 12: Die Ausnahmen von WR 42.3(c) gelten nicht für ein Boot, das bereits surft oder gleited.

(d) Ist ein Boot höher als auf einem Am-Wind-Kurs und hat keine oder nur langsame Fahrt, darf es wriggen, um auf einen Am-Wind-Kurs zu drehen.

Interpretation (Wriggen um das Boot zu drehen)

SCULL 1: Vorausgesetzt der Kurs des Bootes ist höher als Amwind und es ändert den Kurs eindeutig in Richtung Amwind, sind **wiederholte** kräftige Ruderbewegungen erlaubt bis das Boot auf Amwind ist. Diese Handlung ist auch erlaubt, wenn das Boot dadurch Fahrt aufnimmt. Es darf zu einem Amwindkurs auf irgend einen Schlag drehen.

SCULL 2: Nachdem ein Boot in eine Richtung gewriggt hat, ist weiteres Wriggen um die Aktion des ersten Wriggens auszugleichen verboten.

SCULL 3: Wriggen um die Steuerbewegung, die durch ein Backhalten des Segels geschieht aszugleichen, ist verboten.

(e) Wenn eine Segellatte verkehrt gewölbt ist, darf die Mannschaft das Segel pumpen, bis die Segellatte nicht länger verkehrt gewölbt ist. Diese Handlung ist nicht erlaubt, wenn sie das Boot klar vorantreibt.

(f) Durch wiederholtes Bewegen seines Ruders darf ein Boot seine Geschwindigkeit verringern.

(g) Jedes Mittel zum Vortrieb darf benutzt werden, um einer Person oder einem anderen Boot in Gefahr zu helfen..

(h) Um nach dem Auflaufen oder dem Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug oder Gegenstand wieder freizukommen, darf ein Boot die Kräfte seiner Mannschaft und der Mannschaft des anderen Fahrzeugs und jegliche Ausrüstung außer eines Antriebsmotors benutzen. Jedoch kann die Nutzung eines Motors nach Regel 42.3(i) erlaubt sein.

(i) Segelanweisungen können, für festgelegte Umstände, Vortrieb durch einen Motor oder auf andere Weise erlauben, sofern das Boot dadurch keinen deutlichen Vorteil in einer Wettfahrt erhält.

Vermessungsprotest



Boote müssen stimmen!

Es ist für die Fairness des Regattasegelns wesentlich, dass die Bau- und Vermessungsbestimmungen korrekt bis ins kleinste Detail eingehalten werden. Jede Nichtbeachtung ist Betrug, wobei die Unterscheidung zwischen fahrlässigem und vorsätzlichem Betrug nur sehr schwer zu treffen ist und deshalb in einer Urteilsfindung auch nicht lange diskutiert werden sollte. Es ist in WR 78 nämlich klar festgelegt, dass jedes Boot gültige Vermessungspapiere besitzen muss (WR 78.1) und vorlegen kann (WR 78.2). Außerdem ist der Eigner für den ordnungsgemäßen, den Klassenregeln entsprechenden Zustand seines Bootes verantwortlich (WR 78.1). Stimmt das Boot nicht, darf es solange nicht starten, bis die Mängel behoben sind oder das Protestkomitee trifft bei einem für die Leistungsmerkmale unerheblichen Mangel die Entscheidung, dass der Mangel erst später behoben werden darf.

Verletzungen von Vermessungsbestimmungen und deren Feststellung

- Einfachste Verletzungen, wie fehlende Ausrüstung, Ziehen der Segel über die Messmarken kann das Wettfahrtkomitee durch einen Ausrüstungskontrolleur selbst feststellen, sofern nicht Auslegungsunterschiede durch dürftig formulierte Klassenregeln möglich sind.
- Verletzungen an messtechnisch schwierigeren Details sollten von einem amtlichen Vermesser festgestellt werden.
- Bei Entwicklungen in der Klasse, die eventuell die Grenzen der Klassenregeln überschreiten, die aber nicht durch klare schriftliche Formulierungen der Klassenregeln zu widerlegen sind, ist eine Klärung durch den technischen Ausschuss des DSV herbeizuführen.

Vorgehen bei Verletzung der Klassenvorschriften

- Wie ein Vermesser vorzugehen hat, ist in WR 60.4 festgelegt:
Stellt ein für eine Veranstaltung eingesetzter Vermesser oder Ausrüstungskontrolleur fest, dass ein Boot seinen Klassenregeln nicht entspricht, muss er protestieren.
- Stellt ein Mitglied des Wettfahrtkomitees oder ein Teilnehmer einen Verstoß gegen die Klassenregeln fest, so reicht die Wettfahrtleitung oder der Teilnehmer einen Protest nach WR 60.2(a) bzw. 60.1(a) wegen Verstoßes gegen die Klassenregeln ein. In der Protestschrift muss klar festgelegt sein, wodurch das Boot gegen eine Klassenregeln verstößt. Bloß zu sagen, der Rumpf stimmt nicht, oder das Boot hat falsches "Rating", genügt nicht den Erfordernissen von WR 61.2(b) und (c).

Vorgehen des Schiedsgerichts

- Liegt ein Vermessungsprotest durch einen Teilnehmer, durch das Wettfahrtkomitee oder technische Komitee vor, so wird das Protestkomitee aktiv und klärt in einer Anhörung, ob ein offensichtlicher Verstoß gegen die Klassenregeln vorliegt.
- Eine Anhörung aufgrund eines Vermessungsprotestes ist an die gleichen Formalien gebunden, wie jeder andere Protest auch. Bei Vermessungsprotesten auf Grund von Vorfällen auf der Bahn, wie z.B. "Nicht erlaubtes Segel wurde gefahren!" oder "Der Mast wurde über das erlaubte Maß verstellt!" ist das Zeigen der Protestflagge Bedingung.
- Besteht zur Klärung des angeblichen Verstoßes die Notwendigkeit der Hinzuziehung eines Sachverständigen, also im Regelfall eines amtlichen Vermessers, so sollten die Parteien darauf hingewiesen werden, dass nach WR 64.3(e) die entstehenden Kosten für die Vermessung von der unterliegenden Partei zu tragen sind. Dem Protestierenden sollte dabei die Möglichkeit gegeben werden, seinen Protest zurückzuziehen, dem Protestgegner die Möglichkeit den Verstoß zuzugeben und die Konsequenzen zu tragen
- Ermittelt das Protestkomitee, dass Abweichungen über die in den Klassenregeln festgelegten Toleranzen hinaus durch Beschädigung oder normale Abnutzung verursacht wurden und die Leistungsmerkmale des Bootes nicht verbessern, dann darf es das Boot nicht bestrafen. Jedoch darf das Boot nicht wieder an Wettfahrten teilnehmen, bis die Abweichungen korrigiert wurden, wenn nicht das Schiedsgericht feststellt, dass es keine zumutbare Gelegenheit gibt oder gegeben hat, das zu tun. (WR 64.3(a)) Über einen Protest aufgrund von Klassenregeln, dass eine Vermessungs-, Bau-, oder Schwimmmarkenvorschrift während einer Wettfahrt verletzt wurde oder ein Messbrief oder Vermessungsnachweis ungültig ist, kann das Protestkomitee unmittelbar nach der Verhandlung entscheiden, sofern es sich davon überzeugt hat, dass hinsichtlich der Auslegung bzw. der Anwendung der Regeln keinerlei gerechtfertigte Zweifel bestehen.

- Hat das Protestkomitee Zweifel an der Bedeutung einer Vermessungsregel, muss es seine Fragen zusammen mit den entsprechenden Fakten einer für die Interpretation der Regel zuständigen Stelle, also im Regelfall dem Technischen Ausschuss des DSV, unterbreiten. Das Protestkomitee ist bei seiner Entscheidung an die Antwort der zuständigen Stelle gebunden (WR 64.3(b)).
 - Wenn ein Boot, das nach einer Klassenregel disqualifiziert wurde, schriftlich versichert, dass es in die Berufung gehen will, darf es ohne Veränderungen am Boot an den folgenden Wettfahrten teilnehmen, wird aber ohne weitere Anhörung ausgeschlossen, wenn es nicht in die Berufung geht oder der Berufung nicht stattgegeben wird (WR 64.3(d)).
 - Die durch einen Vermessungsprotest entstandenen Kosten trägt die unterlegene Partei, wenn nicht das Protestkomitee anders entscheidet (WR 64.3(e)).
 - Bestraft das Protestkomitee ein Boot nach einer Klassenregel, muss es sämtliche Protestunterlagen den entsprechenden für Vermessung zuständigen Stellen zusenden (WR 65.3).

Entscheidungen

Bei allen Fragen von Verstößen gegen die Klassenregeln ist zu prüfen, inwiefern dieser Verstoß sich nur auf die eine Wettfahrt, sich eventuell auf die ganze Wettfahrtserie oder gar, weil eine eklatante Änderung am Schiff, bei früheren Regatten aufgetreten ist. Dementsprechend kann die Entscheidung ein Ausschluss aus der Wettfahrt, der Wettfahrtserie oder gar ein Ausschluss aus der Wettfahrtserie mit zusätzlichem Verfahren nach WR 69 und einer Meldung an den Nationalen Verband ergeben. Bei Ausschluss aus einer oder mehreren Wettfahrten sollte geprüft werden, ob das Nachrücken nicht ungerechtfertigte Verschiebungen in den Ergebnissen der anderen Boote bringt. Falls dies der Fall ist, muss das Protestkomitee eine dazu passende Aussage machen, die der Auswerter auch verarbeiten kann. Die für die Ergebnislisten zuständige Stelle des Wettfahrtkomitees sollte entsprechend informiert werden.

Zusammenfassung

Das Protestkomitee ist das einzige Entscheidungsgremium. Es hat aber die Aufgabe, durch Befragung von sachverständigen Zeugen, Vermessern, nicht interessierten Bootsbauern, technischen Obleuten der Klassenvereinigung und bei letzten Zweifeln, der Technischen Abteilung des DSV sich Klarheit darüber zu verschaffen ob ein Verstoß gegen die Klassenregeln vorliegt und welche Auswirkungen dieser Verstoß auf die Leistungsfähigkeit des Bootes haben könnte.

Berufung



Berufungsinstanz

- Berufungsinstanz ist der Berufungsausschuss des DSV
- Berufungen sind zu richten an die DSV-Geschäftsstelle
- Zu beachten sind WR 70 und 71 sowie Anhang R und WO 7
- Berufungsinstanz beim Entzug der Zulassung zu Regatten nach WR 76 und ISAF-Regulation 19 ist das Review-Board der ISAF.

Berufungsfähig sind nicht: (WR 70.5)

- Entscheidungen einer Internationalen Jury
- Entscheidungen eines Protestkomitees, bei dem die Berufung gemäß WR70.5(a),(b) oder (c) durch die Ausschreibung und Segelanweisungen ausgeschlossen ist

Recht auf Berufung hat:

- Jede Protestpartei(WR 70.1(a))
- Das Wettfahrtkomitee, wenn sie bei einer Verhandlung als Partei auftritt (WR 70.1(b))
- Das Protestkomitee selbst kann eine Bestätigung oder Berichtigung seiner Entscheidung beantragen (WR 70.2).

Sachverhalt ist nicht berufungsfähig.

Gemäß WR 70.1 werden nur die richtige Anwendung der Regeln auf den Sachverhalt und die Verfahrensweise des Protestkomitees überprüft. Der Sachverhalt selbst wird als einmal festgestellter Sachverhalt stets belassen. Ist das Vorgehen des Schiedsgerichts nicht richtig, kann höchstens der Fall zur erneuten Anhörung zurückgewiesen werden, wobei eventuell ein neuer Sachverhalt festgestellt wird.

Vorzulegende Berufungsunterlagen:

Anhang R der WR und WO 9 regeln die Berufung.

Die vorzulegenden Berufungsunterlagen sind in WR R2 zusammengefasst.

Es ist eine Berufungsgebühr zu entrichten. (Zusatz des DSV zur WR Punkt 6.)

Abgrenzung der Aufgaben des Schiedsgerichts

Die von einem Protestkomitee zu verhandelnden Tatsachen betreffen nur Fakten, die sich während einer Wettfahrt ereignen oder für das Ergebnis und die fairen Bedingungen in einer Regatta von Bedeutung sind. Das Protestkomitee ist nur zuständig für die Gewährleistung eines Wettfahrtablaufs, der eine gerechte Zuteilung der Preise und Platzierungen gewährleistet. Das Protestkomitee muss jeden eingegangenen Protest anhören (WR 63.1), es kann aber erlauben, dass ein Protest zurückgezogen wird, wenn beispielsweise der Protestgegner wegen des Vorfalls aufgegeben hat.

Versicherungsfragen

Das Protestkomitee hat keine Schadensersatzforderungen und ähnliches zu prüfen. Zusatz 4 des DSV, ÖSV, SSV/USY sagt unter anderem: „Das Wettfahrt- oder Protestkomitee sind für Regelungen von Schadensersatzforderungen nicht zuständig.“ Eine Versicherung oder ein ordentliches Gericht kann die in einer Anhörung festgestellten Sachverhalte wie die Aussage eines Sachverständigen werten (muss es aber nicht!). Nicht nur aus diesem Grund ist es angebracht, bei Zusammenstößen mit Schaden bei der Sachverhaltsfeststellung einen Satz über die Beachtung oder Missachtung von WR 14 anzugeben.

Anrufung eines ordentlichen Gerichts

Bei der Frage, inwiefern Platzierungen oder Startberechtigungen durch ein ordentliches Gericht einklagbar sind, gilt folgende Entscheidung: Erst nach Ausschöpfung der verbandsinternen Rechtswege oder wenn diese unzumutbar verzögert werden, steht der Weg zu staatlichen Gerichten offen.

WR-Regel 3 möchte dies allerdings außer Kraft setzen, was aber nach Deutschem Recht fragwürdig ist.

Grobes Fehlverhalten



Nach einem groben Verstoß gegen die WR oder einer groben Verletzung der guten Sitten oder bei grob unsportlichem Verhalten muss das aus mindestens 3 Personen bestehende Komitee in einer gesonderten Anhörung folgende weiterreichende Maßnahmen treffen (WR 69.1):

- Den Teilnehmer verwarnen
- Ausschluss des Teilnehmers oder des Bootes für eine beliebige Wettfahrt.
- Ausschluss für die weitere Teilnahme an der Wettfahrtserie
- Ausschluss des Teilnehmers oder des Bootes von der gesamten Wettfahrtserie
- Andere Disziplinarmaßnahmen (z.B. Clubverbot, Bericht an den Verein des Teilnehmers und an die Klassenvereinigung)

Eine Strafe nach WR 69.2(h), die größer ist als ein einziger DNE, muss dem Deutschen Segler Verband und bei mitgeteilt werden (WR 69.2(j)). Eine Kopie der Anhörungsunterlagen und eine Stellungnahme, in der auch auf die Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen eingegangen wird, sollte mit versandt werden.

Der DSV darf zusätzliche Maßnahmen gemäß World-Sailing Regulation 35 eventuell nach weiteren Untersuchungen oder Verhandlungen treffen (WR 69.3):

- Entzug der Teilnahmeberechtigung an (bestimmten) Wettfahrten des nationalen Verbandes für einen festgelegten Zeitraum.
- Entzug der WS-Teilnahmeberechtigung WS Regulation 19
- Andere Disziplinarmaßnahmen (z.B. Verlust der Kaderzugehörigkeit oder anderer Arten der Förderung).

Beispiele, die ein Vorgehen nach WR 69 verlangen:

- Bei wissentlichem Verstoß gegen Vermessungs- und Ausrüstungsbestimmungen (Manipulation am Material).
- Bei vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Regelverstößen.
- Bei nachweislichem Belügen des Schiedsgerichts.
- Bei schweren Beleidigungen oder völlig ungebührlichem Benehmen (Bei falschem Benehmen im aufgeregten Gemütszustand sollte man zunächst aber beruhigen, dann ermahnen, dann androhen, dann Verhandlung einberufen).
- Bei Regelverstößen, deren Tragweite nicht für die einzelne Wettfahrt, sondern für die Wettfahrtserie von Bedeutung sind.
- Bei Tötlichkeiten

Beachte die in WR 69.2 verlangten formalen Voraussetzungen und die in WR M5 gemachten Vorschläge.

Interpretationshilfen: WS-case 34, 65, 67, 78 und 112