

Case 94

Regel 18.1 Passieren von Bahnmarken und Hindernissen: Geltungsbereich der Regel
Regel 18.2(a) Passieren von Bahnmarken und Hindernissen: Raum geben; Freihalten, Überlappungs-Grundregel

Regel 18.2(c) Passieren von Bahnmarken und Hindernissen: Raum geben; Freihalten, keine Überlappung im Zweilängenbereich

Regel 18 beginnt zu gelten, wenn Boote dabei sind, eine Bahnmarke oder ein Hindernis zu passieren; der Abstand von der Bahnmarke oder dem Hindernis kann dabei in Abhängigkeit von den See- und Windbedingungen unterschiedlich sein. Jedoch können sich die Verpflichtungen zwischen Booten noch ändern, bevor eines von ihnen den Zweilängen-Bereich erreicht. Am Zweilängen-Bereich entscheidet sich nur, ob die Rundung nach Regel 18.2(a) oder Regel 18.2(c) erfolgen muss.

Zusammenfassung des Falles

Das Diagramm zeigt die Positionen von drei Dinghis, die einen Spinnaker fahren können, zu vier Zeitpunkten, als sie sich einer Leebahnmarke nähern.

In Position 1 ist B ungefähr vier Bootslängen von der Bahnmarke entfernt, C überlappt mit B und ist klar voraus von A. C ruft, dass es dabei ist, die Bahnmarke zu runden und dass mit A keine Überlappung besteht. Die Überlappung mit B erkennt es an. Danach fährt C fort, seinen Spinnaker zu bergen.

In Position 2 erreicht B den Zweilängen-Bereich klar voraus von C und A. A hat jetzt eine Überlappung mit C.

In Position 3 erreicht C den Zweilängen-Bereich in Überlappung mit A und klar achteraus von B. C birgt noch immer seinen Spinnaker und vermindert die Geschwindigkeit, damit B voraus runden kann. In Position 4 gibt C dem Boot A keinen Raum zum Passieren der Bahnmarke.

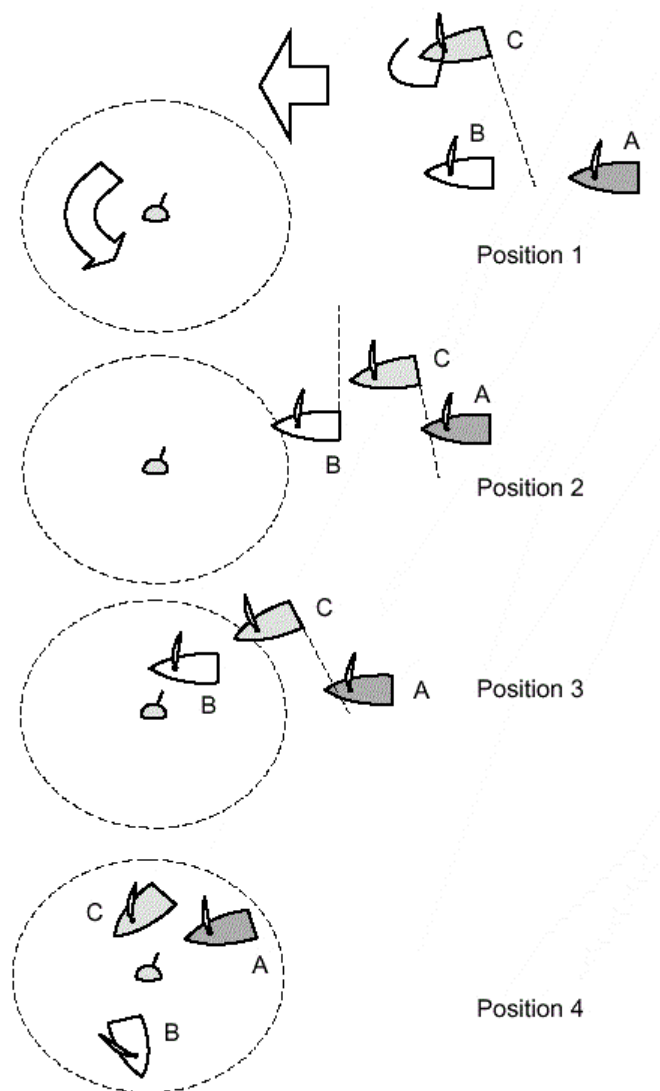
Fragen

Wann beginnt Regel 18 zu gelten? Für jede der vier Positionen im Diagramm: Welche Rechte haben die Boote und welche Teile der Regel 18 sind anwendbar?

Antworten

Regel 18 beginnt zu gelten, wenn die Boote anfangen, 'dabei zu sein, eine Bahnmarke oder ein Hindernis zu passieren'. Die Bedeutung dieses Ausdrucks wird im Case 84 besprochen. In Position 1 hängt es von den Umständen ab, ob die Boote 'dabei sind, die Bahnmarke zu passieren' oder nicht. Wenn die Boote sich wegen starken Windes oder günstiger Strömung schnell bewegen oder wenn die Boote zur Vorbereitung des Passierens der Bahnmarke mit der Bergung ihrer Spinnaker beschäftigt sind, dann sind sie an diesem Punkt dabei, die Bahnmarke zu passieren'.

Unter solchen Umständen verlangt Regel 18.2(a) von C, dem Boot B Raum zum Passieren der



Bahnmarke zu geben, und Regel 18.2(b) verpflichtet A, sich von B und von C freizuhalten. Außerdem gilt Regel 11 zwischen C und B, und Regel 12 ist zwischen C und A sowie zwischen B und A anwendbar. Ist jedoch der Wind mäßig und kein Strom oder Gegenstrom vorhanden und ist es nicht notwendig, zu diesem Zeitpunkt mit der Bergung der Spinnaker zu beginnen, um das Passieren der Bahnmarke vorzubereiten, dann sind die Boote in der Position 1 nicht 'dabei, die Bahnmarke zu passieren'. Unter solchen Bedingungen ist Regel 18 nicht anwendbar. C hat Wegerecht gegenüber B nach Regel 11 und beide, B und C, haben Wegerecht gegenüber A nach Regel 12.

Wenn die Boote in der Position 1 'dabei sind, die Bahnmarke zu passieren', dann kann der anwendbare Teil der Regel 18 sich ändern, bevor eines der Boote den Zweilängen-Bereich erreicht. Ein Beispiel einer solchen Änderung ist in Position 2 des Diagramms gezeigt. In diesem Moment erreicht der Bug von B den Zweilängen-Bereich, wobei es klar voraus vor den anderen beiden Booten ist. Als B zwischen den Positionen 1 und 2 klar voraus von C kam, hörten die Regeln 18.2(a) und 11 auf, zwischen B und C zu gelten, und die Regeln 18.2(b) und 12 begannen zwischen ihnen zu gelten. Die Regeln 18.2(b) und 12 gelten außerdem zwischen B und A. Da B den Zweilängen-Bereich erreicht hat, bleiben C und A verpflichtet, sich von B freizuhalten, auch wenn eines von ihnen oder beide später eine Überlappung mit B bekommen. Und schließlich, da A in der Position 2 mit C überlappt, hat C Wegerecht nach Regel 11 und wird durch Regel 18.2(a) verpflichtet, A Raum zum Passieren der Bahnmarke zu geben.

Wenn die Boote in der Position 1 nicht dabei sind, die Bahnmarke zu passieren, dann beginnt Regel 18 zwischen B und C sowie zwischen B und A in Position 2 zu gelten, weil B den Zweilängen-Bereich erreicht hat. Beide, C und A, sind durch Regel 18.2(b) verpflichtet, sich von B freizuhalten, auch wenn eines von ihnen oder beide später eine Überlappung mit B bekommen. Da jedoch weder C noch A den Bereich erreicht haben, gilt Regel 18 noch nicht zwischen ihnen. Sie unterliegen nur der Regel 11, die A verpflichtet, sich von C freizuhalten.

In den Positionen 3 und 4 unterliegen alle Boote der Regel 18. C und A sind weiterhin durch Regel 18.2(b) ebenso wie durch Regel 12 verpflichtet, sich von B freizuhalten. In der Position 3 ist C, das weiterhin Wegerecht gegenüber A nach Regel 11 hat, durch Regel 18.2(a) verpflichtet, A den Raum zum Passieren der Bahnmarke zu geben. In der Position 4 zeigt das Diagramm, dass C dieser Verpflichtung nicht nachkommt, und so verstößt C an dieser Stelle gegen Regel 18.2(a), weil es A nicht genügend Raum zum Passieren der Bahnmarke gibt.

RYA 1998/4

CASE 95

Regel 18.1 Passieren von Bahnmarken und Hindernissen: Geltungsbereich der Regel

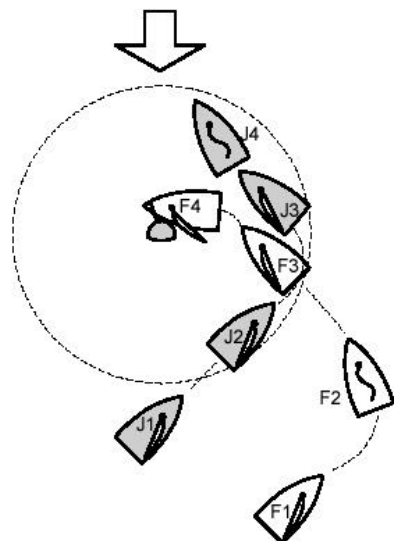
Regel 18.3 Passieren von Bahnmarken und Hindernissen:

Wenden an der Bahnmarke

Regel 18 gilt, wenn beide Boote dabei sind die Bahnmarke oder das Hindernis zu passieren. Nähern sich beide Boote der Luvbahnmarke mit Wind von der gleichen Seite und das außenliegende Boot wendet, gilt Regel 18 nicht mehr, obwohl beide noch dabei sind die Bahnmarke zu passieren, da jetzt beide Boote den Wind von entgegengesetzter Seite bekommen. Wenn dann das andere Boot wendet unterliegt es Regel 18.3.

Zusammenfassung des Falls

Als sie sich der Luvbahnmarke näherten, überlappten Jagga und Freebird mit Wind von Backbord. Freebird ist zwischen einer und zwei Bootslängen leewärts. Freebird wendet, dann wendet auch Jagga. Freebird wird lee überlappendes Boot. 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 Schiedsgericht disqualifiziert Jagga wegen Verstoß gegen Regel 18.3(b). Jagga geht in die Berufung mit der Begründung, dass sie als innenliegendes Boot Anspruch auf Raum zum passieren der Bahnmarke hatte.

Entscheidung

Die Berufung wird zurückgewiesen. In Position 1 gilt Regel 18 nicht, da Freebird noch nicht dabei war die Bahnmarke zu runden. Nach ihrer Wende galt Regel 18 auch nicht, da beide den Wind von entgegengesetzter Seite hatten (siehe Regel 18.1(b)). Jagga's Ruf nach Raum zum Passieren der Bahnmarke war deshalb unbegründet, da zu dem Zeitpunkt, als sie innen überlappendes Boot war, Regel 18 noch nicht galt. Nachdem Jagga bei der Wende durch den Wind ging hatten beide Boote Wind von Steuerbord und deshalb begann die Regel 18 ab diesem Zeitpunkt zu gelten. Da Jagga seine Wende innerhalb des Zweilängenbereichs beendete und Freebird zu diesem Zeitpunkt die Bahnmarke anliegen konnte, galt Regel 18.3 und setzte Regel 18.2 außer Kraft. Als Freebird innen überlappte, war Jagga sofort verpflichtet sich nach Regel 11 freizuhalten. Sie wurde auch nicht durch Regel 15 geschützt, da Regel 18.3(b) sie außer Kraft setzt. Regel 11 und die Definition "Freihalten" verlangen von Jagga so zu segeln dass Freebird seinen Kurs fortsetzen kann ohne Ausweichmaßnahmen ergreifen zu müssen. Die Tatsache, dass Freebird den Kurs ändern musste um eine Berührung zu vermeiden, zeigt, dass sich Jagga nicht freihält und nicht den nach Regel 18.3(b) geforderten Raum gab. Das Schiedsgericht hat Jagga zu Recht nach Regel 18.3(b) disqualifiziert, aber Jagga wird auch nach Regel 11 disqualifiziert. Obwohl Freebird Regel 31.1 verletzte als es die Bahnmarke berührte, wird sie davon nach Regel 64.1(b) entlastet.

RYA 2000/4

CASE 96

Regel 30.3 Start Strafen: Schwarze Flaggen Regel

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

Frage 1

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

Antwort 1

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

Frage 2

Wenn die Wettfahrtleitung ein Boot erkennt, das Regel 30.3 bei einem Start mit allgemeinem Rückruf verletzt hat, aber versäumt, seine Nummer anzuzeigen, so dass das Boot beim Wiederholungsstart teilnimmt, hat das Boot dann Anrecht auf seine Zieldurchgangsposition?

Antwort 2

Nein. Die Wettfahrtleitung soll das Boot disqualifizieren und das Schiedsgericht sollte normalerweise seinen Antrag auf Wiedergutmachung ablehnen. Das Nichtanzeigen seiner Segelnummer ist zwar eine fehlerhafte Unterlassung der Wettfahrtleitung. Diese Unterlassung hat aber seine Zieldurchgangsposition nicht beeinträchtigt sondern die Tatsache, dass es in der letzten Minute vor seinem Startsignal auf der Bahnseite der Linie war.

Frage 3

Wenn die Wettfahrtleitung ein Boot erkennt, das Regel 30.3 bei einem Start mit allgemeinem Rückruf verletzt hat und teilt ihm mündlich mit, dass es disqualifiziert ist anstatt seine Nummer anzuzeigen, darf dann das Boot beim Wiederholungsstart teilnehmen und erhält es Punkte entsprechend der Zieldurchgangsposition?

Antwort 3

Es sollte nicht am Wiederholungsstart teilnehmen. Es bleibt disqualifiziert und hat keinen Anspruch auf Wiedergutmachung auf Grund eines Fehlers durch die Wettfahrtleitung. Es ist nicht der Fehler der Wettfahrtleitung, der seine Zielposition beeinflusst hat, sondern die Tatsache, dass es in der letzten Minute vor seinem Startsignal auf der Bahnseite der Linie war. Die Aufforderung in der Regel: "Wenn die Wettfahrt neu gestartet oder neu angesetzt wird, darf es nicht daran teilnehmen" ist etwas anderes und völlig unabhängig von der Forderung an die Wettfahrtleitung, seine Segelnummer anzuzeigen.

RYA 2000/1

CASE 97

Regel 50.3 Verwendung von Auslegern

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

Frage

Ist eine Spreizstange (Ein Stab, der an der Leine, die die vor- und achterliche Position eines Spinnakerbaums kontrolliert nach außen drückt) ein Ausleger?

Antwort

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

RYA 2000/2

CASE 98

Regel J1.2(8) Ausschreibung Inhalt

Regel J2.2(7) Segelanweisungen Inhalt

Definitionen Regel

Die Regeln die unter Punkt (a) bis (f) in der Definition Regel aufgelistet sind, gelten für alle Wettfahrten, die unter den Wettfahrtregeln Segeln abgehalten werden, egal ob die Ausschreibung oder die Segelanweisungen es ausdrücklich ihre Gültigkeit festlegen oder nicht. Die Segelanweisungen können jedoch festlegen, dass die Vorschriften des Nationalen Verbandes nicht gelten. Wenn ein Boot nach einem Handicap- oder Ausgleichsystem segelt, gelten die Regeln dieses Systems und die Klassenregeln der Klasse im allgemeinen nicht. Die Regeln J1.2(8) und J2.2(7) erlauben einem Veranstalter oder einer Wettfahrtleitung nicht, Änderungen der Klassenregeln vorzunehmen. Wenn sich Ausschreibung und Segelanweisungen widersprechen, hat keines Vorrang.

Frage 1

Gilt eines der Folgenden?

1. Die Vorschriften des US-Segelverbandes
2. Die Segelanweisungen
3. Die Ausschreibung
4. Andere Dokumente, die für die Veranstaltung von Bedeutung sind.

Antwort 1

Wann immer die Ausschreibung und die Segelanweisungen festlegen, dass eine Wettfahrt nach den Regeln der Wettfahrtregeln Segeln durchgeführt wird, legt Regel 3(a) und 85 und die

Definition Regeln fest, dass die Vorschriften des nationalen Verbandes, die Ausschreibung und die Segelanweisungen gelten. Alle anderen Vorschriften, die für die Veranstaltung gelten müssen in der Ausschreibung und den Segelanweisungen aufgeführt sein. Die Segelanweisungen können festlegen, dass die Vorschriften des nationalen Verbandes nicht gelten. Ist in den Segelanweisungen kein solcher Passus, gelten die Vorschriften immer.

Frage 2

Buttercup, eine J/24, segelte in einer PHRF-Klasse. Galten die J/24-Regeln oder die PHRF-Regeln?

Antwort 2

Die PHRF-Regeln gelten (siehe Punkt (c) in der Definition Regeln). Die J/24-Klassen-Regeln gelten nur für ein Boot, das als J/24 in der Wettfahrt ist, was normalerweise dann der Fall ist, wenn es in einer J/24-Flotte segelt.

Frage 3

Hat ein Veranstalter oder die Wettfahrtleitung das Recht, Klassenregeln zu ändern oder zu löschen?

Antwort 3

Nein, es sei denn die Klassenregeln erlauben eine solche Änderung. Die einzige Aufgabe der Regeln J1.2(8) und J2.2(7) ist es, zu verlangen, dass die Teilnehmer über erlaubte Änderungen der Klassen-Regeln informiert werden. Die Wettfahrtregeln erlauben es einem Veranstalter oder der Wettfahrtleitung nicht, die Klassenbestimmungen zu ändern.

Frage 4

Was hat Vorrang, wenn sich Ausschreibung und Segelanweisungen widersprechen?

Antwort 4

Keins von beiden. Da es keine Festlegung in irgendeinem Dokument über den Vorrang gibt, gelten beide und ein Boot, dessen Zielplatzierung sich auf Grund eines Konflikts wesentlich verschlechtert hat, hat Anspruch auf Wiedergutmachung.

USSA 2000/80

CASE 99

Regel 10 Mit Wind von entgegengesetzter Seite

Regel 14 Berührung vermeiden

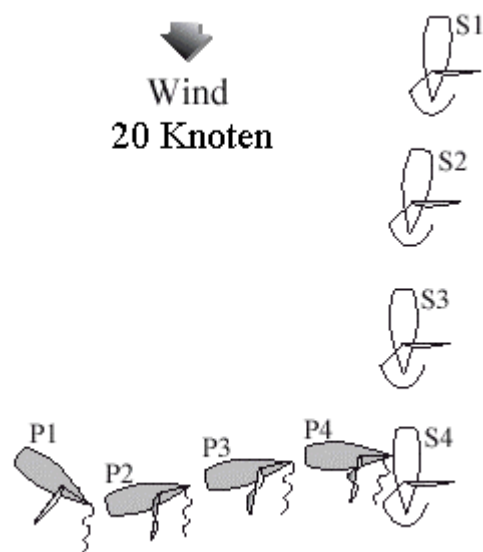
Regel 44.1 Strafen für einen Verstoß gegen Regeln von Teil 2: Annahme einer Strafe

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, "Einen Berührung zu vermeiden ..wenn dies vernünftigerweise möglich ist" und seine einzige Möglichkeit, dies zu tun besteht in einer Chaos-Halse(engl. crash-gybe) bestand, 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 gefordert ist, egal ob dies freiwillig oder notwendigerweise geschah, kann es nicht darüber hinaus bestraft werden.

Zusammenfassung des Falles

Mumm 30s segelten bei schweren Bedingungen in der Wettfahrt. Boot S segelt vor Wind mit 10- 14 Knoten.

Bevor Boot P Position 1 erreichte, war es aus dem Ruder gelaufen und außer Kontrolle. P traf S mittschiffs und es gab erheblichen Schaden. Beide Boote gaben auf. S protestierte gegen P. Das



Schiedsgericht stellt fest, dass S nur geringfügige Kursänderungen vornahm, als die Boote sich nahe kamen. Doch dies wurde durchkreuzt durch die ungleichmäßige Bewegung von P, das immer noch außer Kontrolle war. Als klar war, dass P sich nicht frei hielt, hätte S sich nur durch eine Chaoshalse von P freihalten können, was mit dem Risiko von erheblichem Schaden bei S verbunden war. Das Schiedsgericht disqualifizierte beide Boote – P wegen Verstoßes gegen Regel 10 und S wegen Verstoßes gegen Regel 14, mit der Begründung, dass S die Probleme, die P hatte hätte erkennen müssen und deshalb wesentlich früher entscheidende Ausweichmanöver hätte machen müssen. Es legte seine Entscheidung dem nationalen Berufungsgericht zur Bestätigung oder Korrektur vor.

Entscheidung

Die Entscheidungen des Schiedsgerichts werden aufgehoben. Beide Boote werden als DNF gewertet. Natürlich hat P gegen Regel 10 verstoßen. Die Tatsache, dass sie außer Kontrolle war, entlastet sie nicht von diesem Verstoß. Da P gegen Regel 10 verstoßen und dabei ernsthaften Schaden verursacht hat, musste es nach Regel 44.1 mit dem Vorfall aufgeben. Es tat dies und führte damit die Strafe aus, die nach Regel 44.1 vorgesehen ist. Es war deshalb durch die Regeln 44.4(b) und 64.1(a) vor weiterer Bestrafung befreit und ist als DNF zu werten.

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

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

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

RYA 2001/7

CASE 100

Regel 1.1 Hilfeleistung bei Gefahr

Regel 41 Hilfe von außen

Wenn ein Boot nicht in Gefahr ist, ist ein Rat, den es sucht und erhält und der ihm hilft, das Rennen fortzusetzen, Hilfe von außen auch dann wenn er auf einem öffentlichen Funkkanal erhalten wurde.

Zusammenfassung des Falles

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

Scruples verlangte Wiedergutmachung am Ende einer aus acht Wettfahrten bestehenden Serie für einen Vorfall in der 5. Wettfahrt, die drei Wochen vorher ausgesegelt wurde. Das Schiedsgericht erklärte den Antrag als ungültig, da er erst nach Ablauf der Protestzeit eingegangen sei. Scruples ging mit der Begründung in die Berufung, dass es noch nicht das Ende

der Wettfahrtserie gewesen ist und der Aushang der Ergebnisse der Grund dafür war, dass sie bemerkte, dass ihr Zielplatz in der fünften Wettfahrt ihre Endplatzierung 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

Der Berufung wird nicht stattgegeben. Der Antrag von Scruples auf Wiedergutmachung war nicht gültig. Der Vorfall, der ihren Zielplatz beeinflusst hat, war in der 5. Wettfahrt und deshalb ist die Frist für die Einreichung des Antrags auf Wiedergutmachung die Protestfrist für diese Wettfahrt.

RYA 2001/9

CASE 103

Definition Raum

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

Zusammenfassung des Falles

Zwei 30-Fuß-Boote mit Wind von Backbord, OL und IW, nähern sich der Lee-Bahnmarke, die Backbord zu runden ist. Sie überlappen beim Erreichen des Zwei-Längen-Bereichs, wobei IW Innenboot ist. 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 18.2(a) zusteht, berücksichtigt werden?

Antwort 1

Weder die Erfahrung noch die Anzahl der Mannschaftsmitglieder spielt für die Entscheidung, wie viel Raum notwendig ist von Bedeutung. In Regel 18.2(a), 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 die Interpretation des Begriffs "in guter Seemannschaft" auf eine Bootsbedienung beziehen, wie sie vernünftigerweise von einer kompetenten aber nicht spitzenmäßigen Mannschaft mit der für das Boot vorgesehenen Anzahl an Mannschaftsmitgliedern zu erwarten ist.

Frage 2 Ist die Antwort bezüglich der Regeln 15, 16.1 und 19.1 die gleiche?

Antwort 2 Ja.

USSA 1999/77