

ZYC

Herzlich Willkommen  
zum  
Regelabend mit Sam und Anderl 2021

Montag 7.06.2021  
19.30 – 20.30 Uhr

# Agenda

- Regeländerungen  
WR 2021-2024
- Teil 1 - Fokus Regeln und WFL
  - Teil 2 - Fokus Jury

# Online - Regeln

- Bitte euren Namen in den Chat eintragen..
- Bitte Fragen direkt stellen
- Bitte intervenieren im Chat wenn wir zu zügig durchgehen

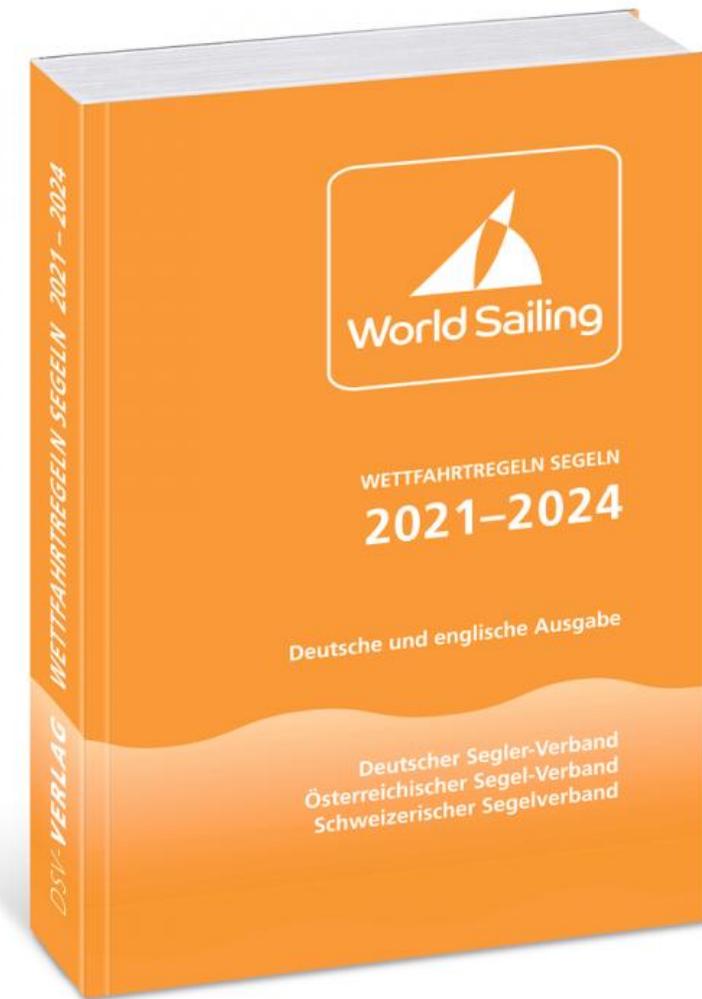
# Änderungen der WR 2021-2024

---

In der **WR 2021-2024** hat es eine Anzahl von Änderungen oder Anpassungen gegeben. Oft betreffen diese Änderungen oder Anpassungen jedoch die Arbeit des Protestkomitees, sind redaktioneller Art. Durch entsprechende Änderungen oder Anpassungen kann es sein, dass Regeln neu nummeriert worden sind.

***Zu beachten ist, dass es in der deutschen Version der WR 2021-2024 eine Vielzahl an Änderungen in der eigentlichen Übersetzung geben wird. So werden Begriffe teilweise anders ins Deutsche übersetzt als bisher.***

- ***jedoch auch Begriffe konsistent gemacht.***
- ***Oder wurden nicht mehr übersetzt, und bleiben im englisch***
  - ***wie "Umpire" oder "skulling" viele Begriffe der RRS42***



# Übersicht: Wo gab es Änderungen?

---

## **In den folgenden Bereichen gab es für das Wettfahrtkomitee relevante Änderungen:**

Sofern es sich lediglich um Anpassungen auf eine geänderte Definition o.ä. handelt, ist dies hier nicht als Änderung der Regel aufgeführt. Gleiches gilt, wenn die Regeln lediglich neu nummeriert, verschoben oder umformuliert wurde.

### **Wettfahrtsignale:**

- Vorwort
- Signal „V“
- „Orangene Flagge“, jetzt Teil der Regeln
- Bedeutung der „blauen Flagge“

### **Definitionen:**

- Definition „Ziel“
- Definition „Bahnmarke“
- Definition „Absegeln der Bahn“
- Definition „Starten“

### **Regeln:**

- WR 1.1
- WR 20.4
- WR 25.1
- WR 28
- WR 37
- WR 40
- WR 41
- WR 44
- WR 48.2
- WR 70.3
- WR 87
- WR 90.3
- Anhang A5
- Anhang A10

# Änderungen in den Wettfahrtsignalen

# Änderungen in den Wettfahrtsignalen

---

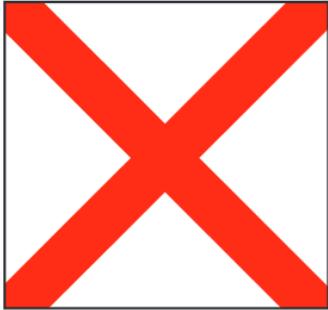
## Wettfahrtsignale – Vorwort

Nachfolgend ist die Bedeutung der optischen und akustischen Signale beschrieben. Ein nach oben oder unten zeigender Pfeil bedeutet, dass sein optisches Signal gezeigt oder entfernt wird. Ein Punkt ( • ) bedeutet ein Schallsignal; fünf kurze Striche ( — — — — — ) wiederholte Schallsignale; ein langer Strich ( — ) ein langes Schallsignal. Wird ein optisches Signal über einer Klassenflagge, **Gruppen-, Veranstaltungs- oder Wettfahrtgebietsflagge** gezeigt, gilt dieses Signal nur für diese Klasse, **Gruppe, Veranstaltung oder dieses Wettfahrtgebiet**.

In dem Vorwort wird nun beschrieben, dass optische Signale auch nur für bestimmte Gruppen, Veranstaltungen oder Wettfahrtgebiete gelten können. Bisher war dies nur für Klassen der Fall.  
Demnach sind entsprechende Änderungen in Segelanweisungen nicht mehr notwendig.

# Änderungen in den Wettfahrtsignalen

---



Signal "V":  
Hören Sie den Kommunikationskanal für Sicherheitsanweisungen ab.

Gezeigt mit einem langen Schallsignal.  
Siehe WR 37



Orangene Flagge:  
Der Stab, an dem diese Flagge gezeigt wird, ist ein Ende der Startlinie.

Gezeigt ohne Schallsignal  
(die Segelanweisungen definieren die Zeit des Zeigens - mit Schallsignal - vor dem Ankündigungssignal)



Blaue Flagge:  
Der Stab, an dem diese Flagge gezeigt wird, ist ein Ende der Ziellinie.

Gezeigt ohne Schallsignal.

➔ Generelle Änderung der Bedeutung der Flagge! Bisher „Zielschiff liegt auf Position“.

# Änderungen in den Definitionen

# Änderungen in den Definitionen

---

## Zieldurchgang

Ein Boot geht durchs Ziel, sobald, **nachdem es gestartet ist**, irgendein Teil **seines Rumpfes** die Ziellinie von der Bahnseite her überquert. Jedoch ist es noch nicht *durchs Ziel gegangen*, wenn es nach Überquerung der Ziellinie

(a) eine Strafe nach Regel 44.2 annimmt,

(b) einen an der Ziellinie begangenen Fehler beim **Absegeln der Bahn** berichtigt, oder

(c) weiter die Bahn absegelt.

Mit der WR 2021-2024 kommt in der Definition der Zusatz „**nachdem es gestartet ist**“, hinzu.

Damit wird ausgeschlossen, dass ein Boot, das die Definition starten nicht erfüllt hat (z.B. OCS/UFD/BFD), durchs Ziel gehen kann und somit das Zielzeitfenster für die anderen Boote in Kraft setzt.

Auch ist für die Definition nur noch der Rumpf („**seines Rumpfes**“) maßgeblich, nicht mehr die Besatzung oder die Ausrüstung – auch die „normale Lage“ der Besatzung oder Ausrüstung ist nicht mehr Teil der Definition.

Dies erleichtert dem Wettfahrtkomitee die Identifikation von Booten, die durchs Ziel gehen.

Weiter ist in Absatz (b) der Definition die neue Definition „**Absegeln der Bahn**“ enthalten – bisher war hier WR 28.2 erwähnt. Dies ist eine Anpassung an die neue Definition „**Absegeln der Bahn**“ und im Grundsatz kein Unterschied zur vorhergehenden Fassung.

# Wie ist der Rumpf definiert?

Die “**Equipment Rules of Sailing**” definieren den Rumpf in Absatz D.3:

Ohne Genakerbaum, Bugsprit o.ä.

## **JEDOCH:**

Die Wings, z.B. beim 49er, sind Teil des Rumpfes.  
Siehe [WS Q&A2021.002](#)

## **D.3 HULL DIMENSIONS**

### **D.3.1 Hull Length**

The longitudinal distance between the aftermost point and the foremost point on the **hull(s)**, excluding **fittings**.

See H.3.4.

### **D.3.2 Hull Beam**

The maximum transverse distance between the outermost points of the **hull(s)** excluding **fittings**.

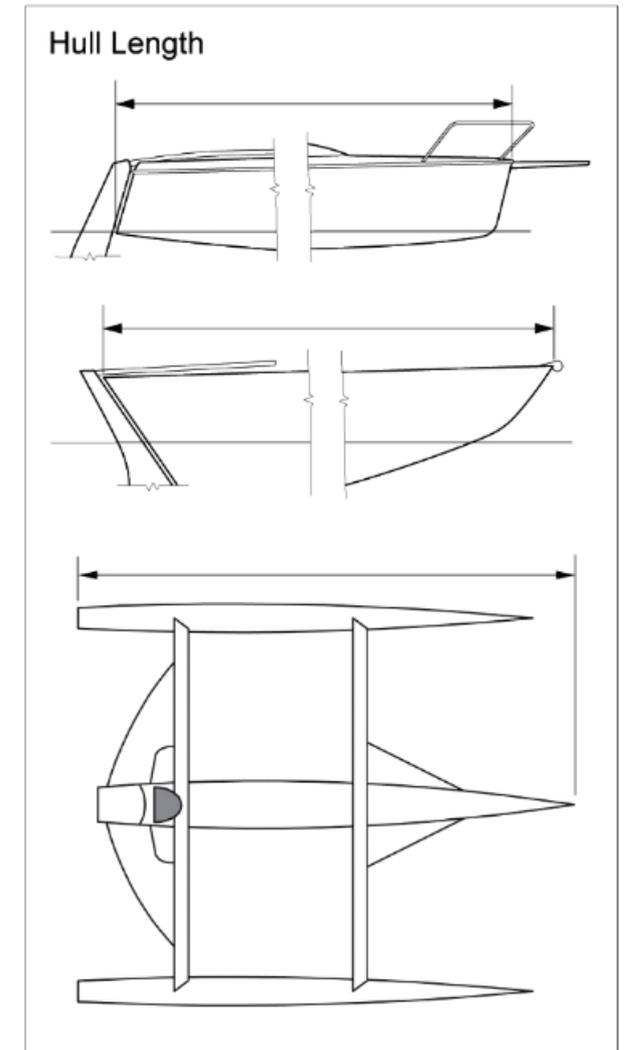
### **D.3.3 Hull Depth**

The vertical distance between the **waterplane** and the lowest point of the **hull**.

## **D.4 WEIGHT**

### **D.4.1 Hull Weight**

The weight of the **hull**.



## Wie ist der Rumpf definiert?

Im Beispiel des 14footer im rechten Bild befindet sich der Rumpf zwischen den beiden roten Markierungen.



# Änderungen in den Definitionen

---

## Bahnmarke

Ein Gegenstand, bei dem die Segelanweisungen verlangen, dass ein Boot ihn auf einer festgelegten Seite lassen muss, ein Fahrzeug des Wettfahrtkomitees, das von schiffbarem Wasser umgeben und Start- oder Ziellinienbegrenzung ist, und ein **absichtlich am Gegenstand oder Fahrzeug befestigter Gegenstand**. Eine Ankerleine jedoch ist kein Teil der Bahnmarke.

In der geänderten Definition wird die Formulierung im letzten Satzteil umgedreht:

War bisher „ein unbeabsichtigt an der Bahnmarke hängender Gegenstand“ nicht Teil der Bahnmarke, ist nun ein **absichtlich am Gegenstand oder Fahrzeug befestigter Gegenstand** Teil der Bahnmarke. Auch ist der Begriff **Fahrzeug** hinzugekommen.

Damit wird nochmals deutlicher, dass etwas nur dann Teil der Bahnmarke ist, wenn es absichtlich dort befestigt wurde.

# Änderungen in den Definitionen

---

## **Absegeln der Bahn**

Ein Boot segelt die Bahn ab, vorausgesetzt, dass wenn eine Schnur, die die Spur eines Bootes von dem Zeitpunkt an darstellt, an dem es beginnt sich der Startlinie von seiner Vorstartseite zu nähern um zu starten, bis es durchs Ziel geht, straffgezogen wird,

- (a) jede Bahnmarke der Bahn in der Wettfahrt auf der richtigen Seite und in der richtigen Reihenfolge passiert,
- (b) jede in den Segelanweisungen als zu rundend festgelegte Bahnmarke berührt, und
- (c ) zwischen den Bahnmarken eines Tores, aus der Richtung der Bahn von der vorherigen Bahnmarke kommend, hindurchführt.

Komplett neue Definition. Vom Wortlaut entsprechend der bisherigen WR 28.2.

Aus der neuen Definition „Absegeln der Bahn“ ergeben sich entsprechende Konsequenzen in der neuen WR 28 sowie in Anhang A.

# Änderungen in den Definitionen

---

## Starten

Ein Boot startet, wenn sein **Rumpf** bei oder nach seinem Startsignal vollständig auf der Vorstartseite der Startlinie war und anschließend **irgendein Teil seines Rumpfes** die Startlinie von Vorstartseite auf die Bahnseite überquert und Regel 30.1 befolgt hat, wenn diese gilt.

Vgl. Definition „Zieldurchgang“.

Für die Definition ist nur noch der Rumpf („seines Rumpfes“) maßgeblich, nicht mehr die Besatzung oder die Ausrüstung.

Dies erleichtert dem Wettfahrtkomitee die Identifikation von Booten an der Startlinie.

# Änderungen in den Regeln

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 1.1 – Hilfeleistung bei Gefahr

Ein Boot, ein Teilnehmer oder eine **unterstützende Person** müssen allen in Gefahr befindlichen Personen oder Fahrzeugen jede mögliche Hilfe leisten.

Die „**unterstützende Person**“ ist in der Regel neu hinzugekommen.

D.h. Begleitboote von Trainern, Betreuern usw. sind ab jetzt gemäß WR 1.1 verpflichtet, jede mögliche Hilfe zu leisten.

Entsprechende oftmals genutzt Formulierungen in Segelanweisungen oder Verpflichtungserklärungen sind daher nicht mehr notwendig.

## Änderungen in Teil 2

---

- Änderungen in WR 14
  - Entlastung jetzt in WR 43 geregelt
  - Einschränkung der Entlastung dahingehend, dass ein Boot innerhalb des *Raums* oder *Bahnmarken-Raums* gesegelt sein muss, auf den es Anspruch hatte
- umfassende Änderung von WR 16.2
  - gilt nur, wenn sich die Boote auf einem Schlag **nach Luv** befinden (also nicht auf einem Vorwindkurs und nicht vor dem Startsignal)
  - gilt nur, wenn das Wegerechtsboot abfällt
  - gilt nur, wenn das Boot, das sich freihalten muss, auf der Leeseite des anderen Bootes passieren will

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 20.4 - Zusätzliche Anforderungen für Zurufe

(a) Wenn die Bedingungen so sind, dass ein Zuruf möglicherweise nicht zu hören ist, muss das Boot zudem ein Signal geben, das sein Verlangen nach Raum zum Wenden oder seine Reaktion deutlich erkennen lässt.

(b) **Die Ausschreibung** kann eine alternative Art der Kommunikation festlegen, mit der ein Boot sein Verlangen nach Raum zum Wenden oder seine Reaktion anzeigt, sowie die Boote dazu verpflichten, diese zu verwenden.

### Neue Regel...

Für das Wettfahrtkomitee ist insbesondere Abschnitt b) relevant, da in der **Ausschreibung** ggf. eine alternative Art der Kommunikation festgelegt werden muss mit der ein Boot sein Verlangen nach Raum zum Wenden oder seine Reaktion anzeigt.

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 25.1 – Ausschreibung, Segelanweisungen und Signale

Die Ausschreibung muss jedem Boot, **das für eine Veranstaltung meldet, vor seiner Meldung zur Verfügung stehen**. Die Segelanweisungen müssen jedem Boot vor dem Beginn einer Wettfahrt zur Verfügung stehen.

Bisher musste die **Ausschreibung** lediglich allen Booten vor Wettfahrtbeginn zur Verfügung stehen.

Mit der WR 2021-2024 wird WR 25.1 dahingehend geändert, dass die **Ausschreibung vor der Meldung** zur Verfügung stehen muss.

→ Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass eine Meldung erst erfolgen kann, wenn eine **Ausschreibung** verfügbar ist.

# Änderungen in den Regeln

---

## **WR 28 – Segeln der Wettfahrt**

28.1 Ein Boot muss starten, die Bahn absegeln und dann durchs Ziel gehen. Während es das tut, darf es eine Bahnmarke, die den Schenkel auf dem es segelt weder beginnt, begrenzt noch beendet, an beliebiger Seite lassen. Nach dem Zieldurchgang muss es die Ziellinie nicht vollständig durchsegeln.

28.2 Ein Boot kann jeden Fehler korrigieren, den es beim Absegeln der Bahn gemacht hat, solange es die Ziellinie noch nicht überquert hat, um durchs Ziel zu gehen.

Die WR 28 wurde von „Absegeln der Bahn“ in „Segeln der Wettfahrt“ umbenannt.

Die neue WR 28.1 entspricht grundsätzlich der bisherigen WR 28.1, mit den entsprechenden Anpassungen an die neue Definition „Absegeln der Bahn“.

Ein Großteil der bisherigen WR 28.2 wurde in die neue Definition „Absegeln der Bahn“ ausgelagert. In der Regel geblieben ist lediglich der letzte Satz

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 37 – Such- und Rettungsanweisungen

Wenn das Wettfahrtkomitee **Flagge V mit einem Schallsignal** zeigt, müssen alle Boote sowie offizielle und Begleitfahrzeuge wenn möglich den Kommunikationskanal des Wettfahrtkomitees für Such- und Rettungsanweisungen abhören.

Neue Regel.

Siehe auch „Wettfahrtsignale“ – Flagge V.

Je nach Revier kann der „**Kommunikationskanal**“ entweder UKW-Seefunk, andere Funknetzwerke oder auch ein digitaler Kommunikationskanal sein, dieser muss jedoch in der Ausschreibung oder in den Segelanweisungen definiert sein.

Gibt es keinen offiziellen Kommunikationskanal (z.B. kein UKW-Funk auf Binnenrevieren) ist die Regel ggf. zu ändern oder nicht anzuwenden.

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 40 – Persönliche Auftriebsmittel

### 40.1 Grundregel

**Wird Regel 40.1 gemäß Regel 40.2 für anwendbar erklärt**, muss jeder Teilnehmer persönliche Auftriebsmittel tragen, außer kurzfristig zum Wechseln oder Anpassen der Kleidung oder persönlichen Ausrüstung. Nass- und Trockenanzüge gelten nicht als persönliche Auftriebsmittel.

### 40.2 Geltungsbereich der Regel 40.1

Regel 40.1 gilt,

- (a) wenn Flagge Y auf dem Wasser mit einem Schallsignal vor oder mit dem Ankündigungssignal gezeigt wurde, während der Wettfahrt in dieser Wettfahrt;
- oder
- (b) wenn Flagge Y an Land mit einem Schallsignal gezeigt wurde, jederzeit an diesem Tag auf dem Wasser.

**Außerdem gilt Regel 40.1, wenn dies in der Ausschreibung oder den Segelanweisungen so festgelegt ist.**

Neue Aufteilung der alten WR 40 in eine „**Grundregel**“ – WR 40.1 und in den „**Geltungsbereich**“ – WR 40.2. Inhaltlich hat sich die Regeln, im Gegensatz zur bisherigen WR, nicht geändert.

Für das Wettfahrtkomitee entscheidend ist jedoch der letzte Satz, was die Handhabung der Regel für das Wettfahrtkomitee deutlich vereinfacht, sofern man das Tragen von persönlichen Auftriebsmitteln auf dem Wasser vorschreiben möchte.

Ausschreibung/Segelanweisungen: „WR 40.1 gilt zu jedem Zeitpunkt auf dem Wasser.“

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 41 – Hilfe von außen

Ein Boot darf keinerlei Hilfe von außen erhalten, ausgenommen

- (a) Hilfe für ein Besatzungsmitglied, das krank, verletzt oder in Gefahr ist;
- (b) nach einer Kollision Hilfe von der Besatzung des anderen Fahrzeuges, um frei zu kommen;
- (c) Hilfe in Form von Informationen, die allen Booten frei zur Verfügung stehen;
- (d) unverlangte Informationen aus einer nicht interessierten Quelle, die ein anderes Boot in derselben Wettfahrt sein kann.

Entfernt wurde der bisherige Nachsatz:

„Jedoch kann gegen ein Boot, das durch die Hilfe gemäß Regel 41(a) einen erheblichen Vorteil in einer Wettfahrt erhält, protestiert werden und es kann bestraft werden. Eine solche Strafe kann geringer sein als eine Disqualifikation.“

Dies beendet die oftmals geführte Diskussion, ob ein Boot in einer **Notsituation** durch die Hilfe von außen einen „erheblichen Vorteil“ erlangt hat, indem z.B. ein Funktionsboot die Besatzung zu ihrem vertriebenen Boot gebracht hat. Der entfernte Nachsatz diente oftmals als Argument, keine Hilfe anzunehmen. Darüber hinaus widersprach der Nachsatz dem grundsätzlichen Sinn der Regel.

Das beschriebene Beispiel fällt definitiv unter Absatz a) der Regel.

- ➔ Besatzung, die den Kontakt zum Boot verloren hat, befindet sich grundsätzlich in **Gefahr**.
- ➔ Nimmt die Besatzung dabei Hilfe von außen an, kann sie die Wettfahrt fortsetzen.

# Änderungen in den Regeln

---

## **WR 44.1 – Annahme einer Strafe**

Ein Boot kann eine Zwei-Drehungen-Strafe annehmen, wenn es in einer Wettfahrt befindlich gegen eine oder mehrere Regeln von Teil 2 verstoßen haben könnte. Es kann eine Eine-Drehung-Strafe annehmen, wenn es gegen Regel 31 verstoßen haben könnte. Die **Ausschreibung** oder die Segelanweisungen können den Gebrauch der Wertungsstrafe oder andere Formen der Strafe festlegen, wobei dann die festgelegte Strafe die Eine-Drehung-Strafe und die Zwei-Drehungen-Strafe ersetzt.

Auch die Ausschreibung – und nicht mehr nur die Segelanweisungen - kann nun den Gebrauch der Wertungsstrafe (WR 44.3) festlegen.

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 48.2 – Einschränkungen bezüglich Ausrüstung und Besatzung

Keine Person darf absichtlich das Boot verlassen, außer wenn sie krank oder verletzt ist oder um einer Person oder einem Fahrzeug in Gefahr zu helfen oder zum Schwimmen. Eine Person, die das Boot versehentlich oder zum Schwimmen verlässt, muss wieder **Kontakt mit dem Boot haben, bevor die Besatzung damit fortfährt, das Boot in Richtung der nächsten Bahnmarke zu segeln.**

Bisheriger Text in WR 47.2:

„[...] Eine Person, die das Boot versehentlich oder zum Schwimmen verlässt, muss wieder an Bord sein, bevor das Boot die Wettfahrt fortsetzt.“

→ Eine Person ist auch dann in „**Kontakt mit dem Boot**“ wenn sie sich an einem am Boot befestigten Ausrüstungsgegenstand festhält.  
z.B. der Steuermann eines 49er hält sich nach der Kenterung am Pinnenausleger fest oder der Vorschoter eines Kielbootes kann sich nach dem über Bord gehen an an einer Leine festhalten, die vom Boot nachgeschleppt wird.

→ **Die Person muss also nicht mehr „an Bord“ sein**, wie noch in der bisherigen WR 47.2 beschrieben.

Auch ist „das Boot die Wettfahrt fortsetzt“ nun auch verständlicher definiert:

„die Besatzung damit fortfährt, das Boot in Richtung der nächsten Bahnmarke zu segeln“

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 70.3 – Berufungen und Anträge an einen nationalen Verband

Eine Revision nach Regel 70.1 oder ein Antrag durch das Protestkomitee nach Regel 70.2 muss an den nationalen Verband gesendet werden, dem der Veranstalter gemäß Regel 89.1 angegliedert ist. Wenn jedoch die Boote in einer Wettfahrt die Gewässer von mehr als einem nationalen Verband passieren, **muss eine Revision oder ein Antrag an den nationalen Verband gesendet werden, bei dem sich die Ziellinie befindet, außer die Segelanweisungen bestimmen einen anderen nationalen Verband.**

WR 70.3 beschreibt jetzt einen Automatismus bei der **Zuständigkeit** für eine Revision von Regatten, bei denen Boote die Gewässer von mehreren nationalen Verbänden passieren:  
Verantwortlich für die Revision/Berufung ist jetzt der Verband, bei dem sich die **Ziellinie** befindet. Soll dies geändert werden, muss dies in den **Segelanweisungen** beschrieben sein.

Bisher musste die Zuständigkeit in diesen Fällen immer in den Segelanweisungen definiert werden.

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 87 – Änderungen von Klassenregeln

Die **Ausschreibung** kann eine Klassenregel nur ändern, wenn die Klassenregeln diese Änderung zulassen oder wenn eine schriftliche Erlaubnis für diese Änderung durch die Klassenvereinigung an der Tafel für Bekanntmachungen veröffentlicht wird.

Nur noch die Ausschreibung – und nicht mehr auch die Segelanweisungen – können die Klassenregeln ändern.  
... sofern die Klassenregeln oder die Klasse diese Änderungen zulassen.

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 90.3 (d) und (e) – Wertung

(d) **Das Wettfahrtkomitee muss Änderungen der Wertungen ausführen**, die das Protestkomitee oder ein nationaler Verband aufgrund einer Entscheidung in Übereinstimmung mit den Regeln angeordnet haben.

(e) Wenn die **Ausschreibung dies festlegt**, dürfen ungeachtet der Bestimmungen in den Regeln 90.3(a), (b), (c) und (d) keine Änderungen an den Wertungen der Wettfahrten oder der Serie vorgenommen werden, die sich aus Maßnahmen – einschließlich der Korrektur von Fehlern – ergeben, die später als 24 Stunden

- (1) nach der Protestfrist für die letzte Wettfahrt der Serie (einschließlich einer Serie, die aus einer einzigen Wettfahrt besteht) eingeleitet wurden;
- (2) nach der Mitteilung einer Entscheidung des Protestkomitees nach der letzten Wettfahrt der Serie (einschließlich einer Serie, die aus einer einzigen Wettfahrt besteht) eingeleitet wurden; oder
- (3) nachdem die Ergebnisse veröffentlicht wurden, eingeleitet wurden.

In Ausnahmefällen müssen jedoch Änderungen der Wertungen aufgrund von Entscheidungen nach den Regeln 6, 69 oder 70 vorgenommen werden. Die Ausschreibung kann „24 Stunden“ zu einer anderen Zeitspanne ändern.

Neue Absätze (d) und (e):

(d): Fixierung der bisherigen Praxis, dass das Wettfahrtkomitee auch für die Änderungen der Wertungen zuständig ist, die das Protestkomitee oder der nationale Verband anordnet.

(e): Möglichkeit, Ergebnisse, mit Ausnahmen, „endgültig“ zu machen.

→ Sollte nicht der Standard sein.

# Änderungen in Anhang A

# Änderungen in den Regeln

---

## Anhang A5.2 - Wertungen, die durch das Wettfahrtkomitee festgelegt werden

Ein Boot, das nicht *gestartet* ist, nicht **die Bahn abgesegelt** hat, nicht *durchs Ziel gegangen* ist, aufgegeben hat oder disqualifiziert wurde, muss Punkte für den Zielplatz erhalten, die um eins größer sind als die Anzahl der für die Serie gemeldeten Boote. Ein Boot, das nach Regel 30.2 bestraft wird oder eine Strafe nach Regel 44.3(a) annimmt, muss mit Punkten wie in Regel 44.3(c) vorgesehen gewertet werden.

Durch die neue Definition „**Absegeln der Bahn**“ ergibt sich in A5.2 eine neue Wertung.

Boote, die die Definition „Absegeln der Bahn“ nicht erfüllen, erhalten für den Zielplatz Punkte, die um eins größer sind als die Anzahl der für die Serie gemeldeten Boote.

→ A10 „NSC“

# Änderungen in den Regeln

---

## Anhang A5.3 - Wertungen, die durch das Wettfahrtskomitee festgelegt werden

Wenn die **Ausschreibung oder die Segelanweisungen** festlegen, dass Regel A5.3 gilt, wird Regel A5.2 so geändert, dass ein Boot, das ins Startgebiet gekommen ist, aber nicht gestartet ist, nicht die Bahn abgesegelt hat oder nicht durchs Ziel gegangen ist, aufgegeben hat oder disqualifiziert wurde, Punkte für den Zielplatz erhalten muss, die um eins größer sind als die Anzahl der Boote, die ins Startgebiet gekommen sind, und ein Boot, das nicht ins Startgebiet gekommen ist, Punkte für den Zielplatz erhalten muss, die um eins größer sind als die Anzahl der für die Serie gemeldeten Boote.

Anhang A9 - Wertung einer Wettfahrtserie, die länger als eine Regatta ist - wurde zu A5.3

Mit der Umnummerierung von A9 zu A5.3 wurde geändert, dass A5.3 zukünftig durch die Ausschreibung oder Segelanweisungen „eingeschaltet“ werden muss. Dies war bisher bei der Wertung einer Wettfahrtserie, die länger als eine Regatta ist, in A9 automatisch der Fall.

Soll also eine Wettfahrtserie, die länger als eine Regatta ist, gewertet werden, muss Anhang A9 in der Ausschreibung oder den Segelanweisungen genannt werden: „Es gilt WR A5.3“.

→ z.B. für „Mittwochsregatten“ oder ähnliche Formate.

# Änderungen in den Regeln

---

## Anhang A10 - Abkürzungen für Wertungen

Neu hinzugekommene Abkürzung „**NSC**“ – „Nicht die Bahn abgesegelt“

### → Definition „Absegeln der Bahn“

Boote, welche die Definition „Absegeln der Bahn“ nicht erfüllen, können ohne Anhörung als „**NSC**“ gewertet werden. Ein Protest des WK gegen das Boot (bisher wegen WR 28.2), ist also nicht mehr notwendig.

# Regeländerungen für Schiedsrichter

# wichtige Änderungen

---

- Begriff „Rumpf“ (hull)
- Definition „Absegeln der Bahn“ (sail the course)
- Aufnahme der „unterstützenden Personen“ (support persons) in mehreren Regeln
- Wegfall der „Strafverringerung“ in WR 2
- umfassende Änderung in WR 16
- neue Regel 20.4
- Neufassung von WR 40
- neue Regel 43 „Entlastung“ (exoneration)

## Online-Regel-Dokumente

---

World Sailing hat eine Vielzahl an Dokumenten (in englischer Sprache), die in den Wettfahrtregeln Segeln (WR) genannt werden, einheitlich zusammengefasst.

Es lohnt sich daher mal auf der Seite [www.sailing.org/racingrules/documents](http://www.sailing.org/racingrules/documents) vorbeizuschauen.

Hier ist auch eine Vielzahl weiterer Dokumente hinterlegt, die über die WR hinaus gehen.

# Einleitung

---

Die Einleitung wird oft überblättert, was insbesondere bei den WR ein Fehler ist, da hier viele Informationen enthalten sind, wie z.B. Begriffsbestimmungen oder anderweitige Hinweise.

- Einführung von „Zuruf“ (hail)
  - Verwendung der englischen Begriffe ist immer zulässig
  - **andere Sprache kann verwendet werden, wenn alle betroffenen Boote die Sprache verstehen**

# Definitionen

---

- geändert wurden folgende Definitionen:
  - Zieldurchgang (finish)
  - Bahnmarke (mark)
  - Bahnmarken-Raum (mark-room) **nur Klarstellung**
  - Hindernis (obstruction) **nur Klarstellung**
  - Partei (party) **nur Klarstellung**
  - Richtiger Kurs (proper course) **Klarstellung und Anpassung an neue Definition „Absegeln der Bahn“**
  - Regel (rule) **Folgeänderung aufgrund neuer Bezeichnung in der Einleitung**
  - Start (start)
- neu hinzugekommen ist die Definition „Absegeln der Bahn“ (sail the course) **vgl. alte WR 28**

# Änderung bei den Definitionen Zieldurchgang und Start

---

- „in normaler Lage befindliche Besatzung oder Ausrüstung“ wurde gestrichen
- maßgeblich ist nur noch der Rumpf
  - Begriff ist in den WR nicht definiert, daher zu verwenden, wie der Begriff „üblicherweise im seemännischen und allgemeinen Gebrauch verstanden“ wird (*siehe Einleitung - Begriffsbestimmungen*)  
siehe auch Q&A 2021.02
  - ein Bugsprit, unabhängig ob fest eingebaut oder beweglich, ist grundsätzlich nicht Teil des Rumpfes, es sei denn die Klassenregeln oder ein Ausgleichs- oder Rennwertsystem (ORC, Yardstick etc.) treffen eine andere Regelung
  - die „Wings“ eines Skiffs (z.B. 49er) sind grundsätzlich Teil des Rumpfes, sei denn die Klassenregeln oder ein Ausgleichs- oder Rennwertsystem (ORC, Yardstick etc.) treffen eine andere Regelung

# Änderung bei der Definition Bahnmarke

---

- Klarstellung, dass alles, was beabsichtigter Weise an einer Bahnmarke befestigt ist, auch dazu zählt und nur die Ankerleine nicht Teil der Bahnmarke ist
- alter Text:  
*„Eine Ankerleine oder ein unbeabsichtigt an der Bahnmarke hängender Gegenstand gehören nicht dazu.“*
- neuer Text:  
„... und ein absichtlich am Gegenstand oder Fahrzeug befestigter Gegenstand. Eine Ankerleine jedoch ist kein Teil der *Bahnmarke*.“

für Protestkomitees relevante Änderungen in  
den Grundprinzipien, Teil 1 bis 7 und Anhang A

# Änderungen in den Grundprinzipien und in Teil 1

---

- Klarstellung in den Grundprinzipien, **dass von einem Boot erwartet wird, dass es eine Strafe annimmt, wenn es gegen eine Regel verstoßen hat** und nicht entlastet wird
- Aufnahme der „**unterstützenden Personen**“ in WR 1.1 (Hilfeleistung bei Gefahr)
- Wegfall der Möglichkeit der „normalen“ Disqualifikation in WR 2 **nur noch DNE möglich**
- neue WR 5 ist alte WR 84 – **Fairness von allem Beteiligten**
- neue WR 6 ist eine Kombinationen der bisherigen Regeln 5, 6 und 7 (Regulationen zusammengefasst)



WR 2:

„Ein Boot und sein Eigner müssen die anerkannten Grundsätze für sportliches Verhalten und Fair Play einhalten. Ein Boot kann nach dieser Regel nur bestraft werden, wenn eindeutig festgestellt wird, dass diese Grundsätze verletzt wurden. **Die Strafe muss eine Disqualifikation sein, die nicht ausgenommen werden darf.**“ (Herv. He.H.)

-> Verstoß gegen WR 2 **nur noch DNE!**

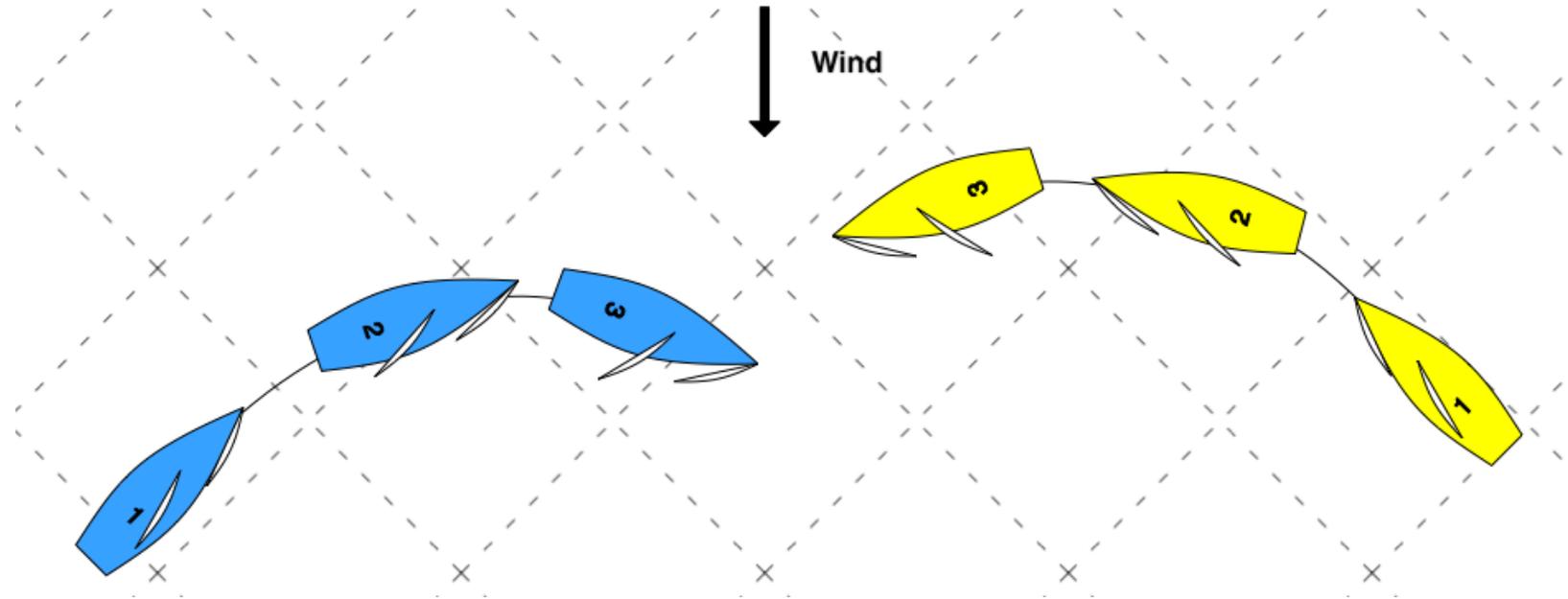
## Änderungen in Teil 2

---

- Änderungen in WR 14
  - Entlastung jetzt in WR 43 geregelt
  - Einschränkung der Entlastung dahingehend, dass ein Boot innerhalb des *Raums* oder *Bahnmarken-Raums* gesegelt sein muss, auf den es Anspruch hatte
- umfassende Änderung von WR 16.2
  - gilt nur, wenn sich die Boote auf einem Schlag **nach Luv** befinden (also nicht auf einem Vorwindkurs und nicht vor dem Startsignal)
  - gilt nur, wenn das Wegerechtsboot abfällt
  - gilt nur, wenn das Boot, das sich freihalten muss, auf der Leeseite des anderen Bootes passieren will

## Änderung WR 16

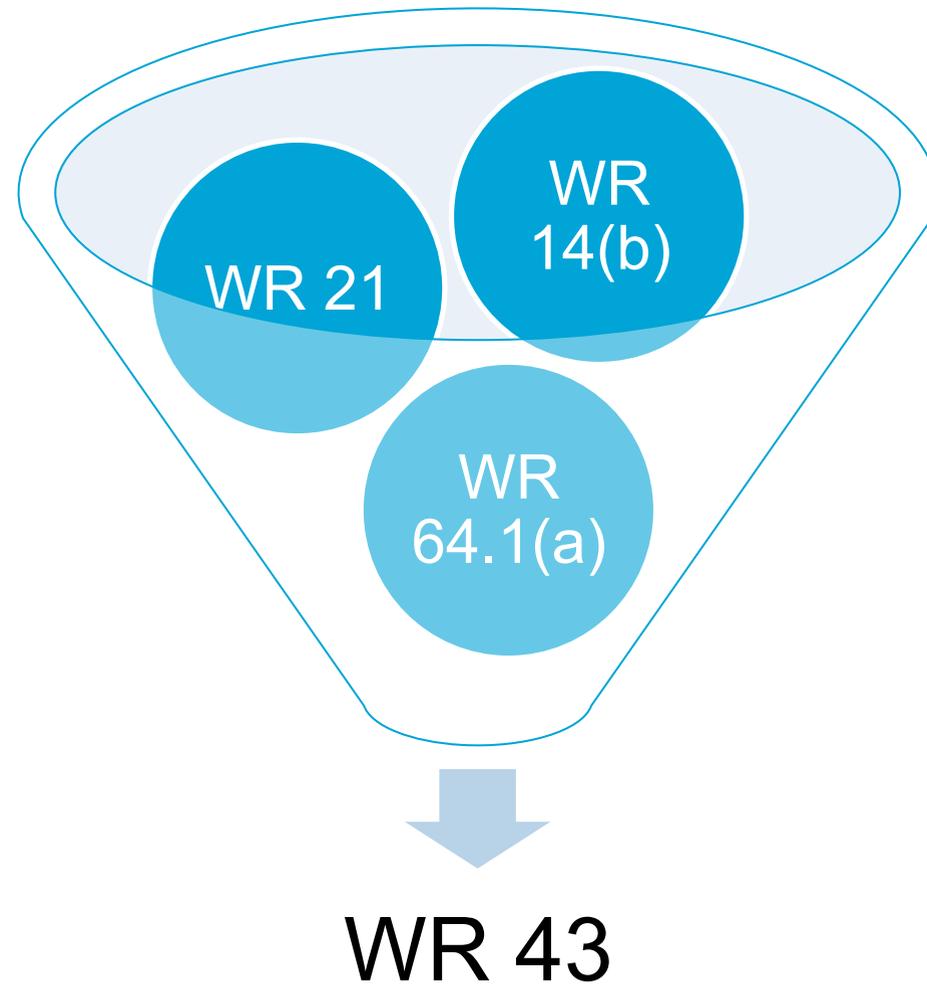
---

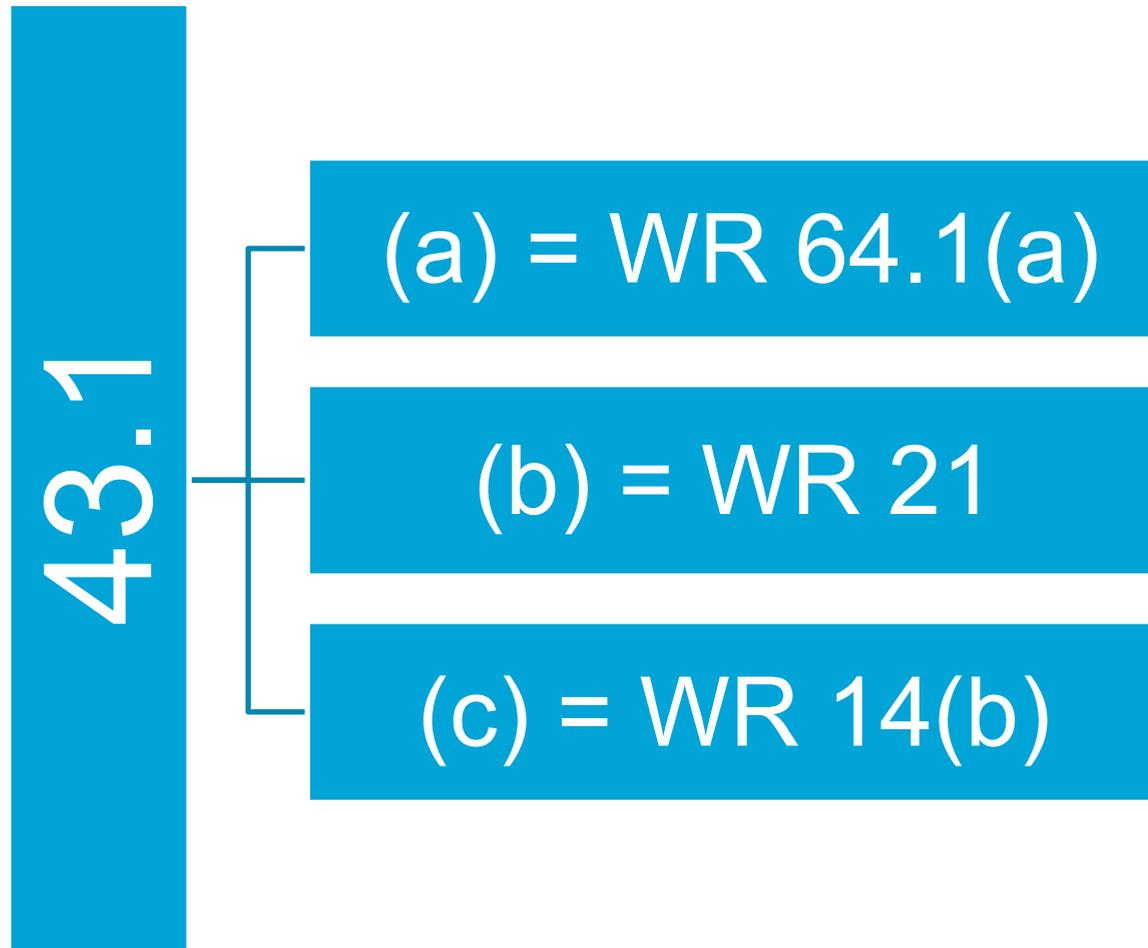


In Position 2 ändert das blaue Boot seinen Kurs, um sich vom gelben Boot dadurch freizuhalten, dass es in Lee von ihm passiert.

In Position 2 verstößt Gelb nicht gegen Regel 16.1 oder Regel 16.2.

Ändert Gelb zwischen Position 2 und 3 seinen Kurs in der Form, dass Blau in der Lage ist sich freizuhalten, liegt kein Regelverstoß vor. Muss das blaue Boot allerdings *sofort seinen Kurs ändern, um sich weiterhin freizuhalten*, verstößt Gelb gegen Regel 16.2







WR 43.1 (a):

„Wenn ein Boot als Folge eines Verstoßes gegen eine *Regel* ein anderes Boot gezwungen hat, gegen eine *Regel* zu verstoßen, **ist** das andere Boot für seinen Verstoß entlastet.“ (fette Herv. He.H.)

↑  
Automatisch durch die Regel entlastet, d.h. Boot benötigt keine Anhörung mehr (auch bei (b) und (c))

↓  
WR 43.2: Boot muss keine Strafe mehr annehmen und wird für Regelverstoß nicht bestraft.

# Änderungen in Teil 2 und Teil 3

---

- neue WR 20.4
  - *“Sicherheitsregel“* - wenn es nur schwer möglich ist einen Ruf zu hören, z.B. bei Starkwind oder wenn die Boote zu weit voneinander entfernt sind, **muss ein Boot ein klares Zeichen geben**
  - wenn man sich unsicher ist, ob der Ruf gehört werden konnte, sollte rein vorsorglich ein Signal gegeben werden, da sonst die Gefahr einer Disqualifikation besteht, wenn das Protestkomitee zum Ergebnis kommt, dass die Bedingungen ein Signal erfordert hätten - das andere Boot wird dann ggf. entlastet
  - gemäß WR 20.4(b) kann die Ausschreibung eine **„alternative Art der Kommunikation“** festlegen und die Boote dazu verpflichten diese zu verwenden
- alte WR 21 gestrichen, da Entlastung in WR 43 zusammengefasst
- Änderung in WR 36

durch die Aufnahme von WR 2 kann ein Boot bei einem Verstoß gegen Grundsätze des sportlichen Verhaltens und Fair Play bestraft werden, wenn die Wettfahrt, in der dieser Verstoß stattgefunden hat, erneut gestartet bzw. gesegelt wird

# Änderungen in Teil 4, Teil 7 und Anhang A

---

- Neufassung von WR 40
  - Regel 40.1 gilt, wenn in Ausschreibung oder Segelanweisungen festgelegt
  - Regel 40.1 gilt, wenn Flagge „Y“ gezeigt wird
    - bei Zeigen auf dem Wasser vor oder mit dem Ankündigungssignal - WR 40.1 gilt für diese Wettfahrt
    - bei Zeigen an Land - WR 40.1 **gilt jederzeit an diesem Tag auf dem Wasser**
    - Zeigen der Flagge „Y“ immer mit Schallsignal
- WR 87: Änderungen von Klassenregeln müssen bereits in der Ausschreibung bekannt gegeben werden
- Änderung in Anhang A 10
  - neue Abkürzung „NSC“ - Nicht die Bahn *abgesegelt*
  - Wertung kann gemäß WR A 5.1 vom Wettfahrtkomitee vergeben werden - *Protesterfordernis entfällt*

# Proteste

---

- Ergänzung neue WR 60.1(c):

„Ein Boot kann: [...] (c ) dem Protestkomitee berichten, um Maßnahmen gemäß Regel 60.3(d) oder 69.2(b) zu beantragen.“

-> Recht eines Bootes dem PK einen Bericht vorzulegen. Aber: PK entscheidet!

- Ergänzung WR 60.2(c) und WR 60.4(c):

WK/TK darf beantragen, eine Anhörung gegen unterstützende Person gem. WR 60.3(d) oder WR 69.2(b) durchzuführen.



Kein Protest gegen unterstützende Person oder wegen WR 69 möglich (WR 60.5)

Protest durch ein Boot: WR 61.1(a)(4):

„Wenn jedoch [...] (4) es **zum Zeitpunkt des Vorfalls** für das protestierende Boot offensichtlich ist, dass ein Mitglied einer der beteiligten Besatzungen in Gefahr ist oder eine Verletzung oder ein ernsthafter Schaden entstanden sind, gelten für dieses die Erfordernisse dieser Regel nicht. Allerdings muss es versuchen, das andere Boot innerhalb der Protestfrist nach Regel 61.3 zu informieren.“ (Hervorhebung (Herv.) He.H.)

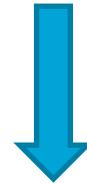
Hier ist nun relevant, dass es **zum Zeitpunkt des Vorfalls** offenkundig sein muss, dass ein Crewmitglied in Gefahr ist oder Verletzung oder ernsthafter Schaden verursacht wurde.

WR 2017–2020: als Ergebnis des Vorfalls entstanden ist



Protest durch ein Komitee: WR 61.1(b) ergänzt:

„Beabsichtigt das Wettfahrtskomitee, technische Komitee oder Protestkomitee gegen ein Boot wegen eines durch das Komitee beobachteten Vorfalls im Wettfahrtgebiet zu protestieren, muss es das Boot nach der Wettfahrt innerhalb der Protestfrist nach Regel 61.3 informieren. In anderen Fällen muss das Komitee das Boot sobald wie vernünftigerweise möglich über seine Protestabsicht informieren. **Eine innerhalb der entsprechenden Protestfrist an der Tafel für Bekanntmachungen veröffentlichte Bekanntmachung genügt diesen Erfordernissen.**“ (Herv. He.H.)



**-> Mitteilung am Mitteilungsbrett innerhalb der Protestfrist genügt  
Bisher schon Praxis durch die allermeisten Segelanweisungen.**

- Änderung in WR 61.3: 2h-Frist anderer Proteste (d.h. nicht im Wettfahrtgebiet) ist nicht mehr eingeschränkt auf Komitee:

„Andere *Proteste* sind spätestens zwei Stunden nachdem der Protestführer die entsprechende Information erhalten hat, im Wettfahrtbüro einzureichen.“



Ergänzung WR 62.1(b):

„(b) eine Verletzung oder physischen Schaden durch die Handlung eines Bootes, das gegen eine Regel von Teil 2 verstoßen und eine entsprechende Strafe angenommen hat oder bestraft wurde, oder eines nicht *in einer Wettfahrt befindlichen* Fahrzeugs, das verpflichtet war, sich freizuhalten oder von dem festgestellt worden ist, dass es gegen die KVR oder amtlichen Wegerechtsvorschriften verstoßen hat“

-> Regelverstoßendes Boot hat angemessene Strafe genommen oder bekommen oder KVR-/behördl. Wegerechtsverstoß



Zusätzliches Kriterium!



Protest oder Strafannahme notwendig!

# Wiedergutmachung

---

Ergänzung WR 62.1(d):

„(d) die Handlung eines anderen Bootes oder eines seiner Besatzungsmitglieder **oder einer unterstützenden Person** dieses Bootes, die zu einer Strafe nach Regel 2 oder einer Strafe oder Verwarnung nach Regel 69 geführt hat.“ (fette Herv. He.H.)

-> Ergänzung unterstützende Person

- Formen der Wiedergutmachung: A10 wird A9

## Anhörung mehrerer Fälle

---

WR 63.2 ergänzt:

„Alle *Parteien* einer Anhörung müssen über Zeit und Ort der Anhörung informiert werden, es müssen Informationen über den *Protest*, die Wiedergutmachung oder die Vorwürfe für sie verfügbar sein und es muss ihnen ausreichend Zeit zur Vorbereitung auf die Anhörung gewährt werden. Wenn sich zwei oder mehr Anhörungen aus dem gleichen Vorfall oder sehr eng miteinander verbundenen Vorfällen ergeben, können diese in einer Anhörung zusammen gehört werden. Jedoch darf eine Anhörung nach Regel 69 nicht mit einer anderen Art von Anhörung verbunden werden.“

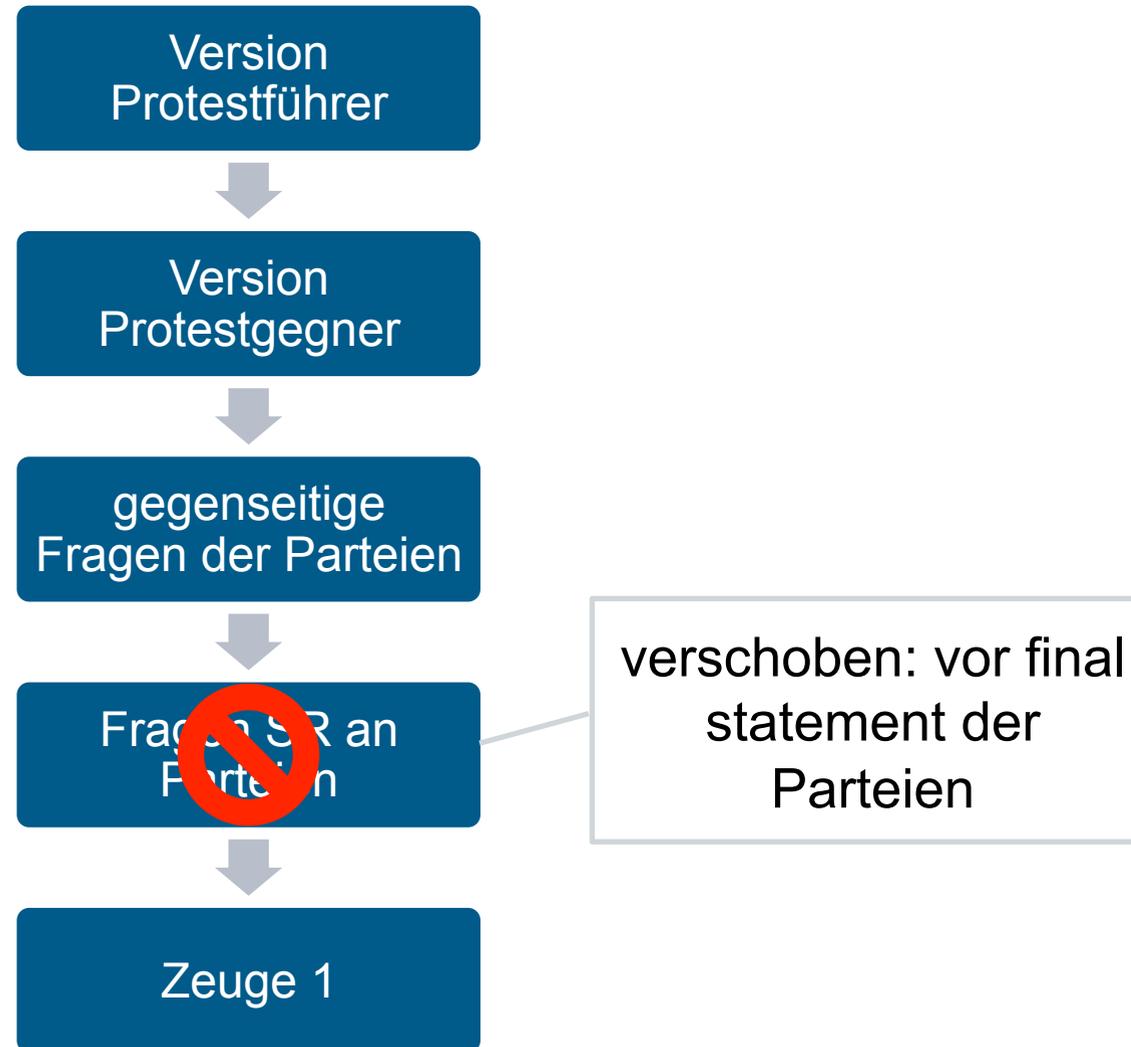
- Vorwürfe (-> unterstützende Person (WR 63.9/69))
- Zwei oder mehr Anhörungen des gleichen oder von eng verbundenen Vorfällen dürfen zusammengehört werden. -> Bisher schon gängige Praxis

Aber:

Protest/Antrag W  Anhörung WR 69

# Durchführung einer Anhörung

Ablauf  
Protestanhörung  
gem. M3.2:



# Anhörung gegen eine unterstützende Person

---

WR 63.9:

„Wenn das Protestkomitee entscheidet, eine Anhörung nach Regel 60.3(d) anzuberaumen, muss es unverzüglich das Verfahren nach den Regeln 63.2, 63.3, 63.4 und 63.6 durchführen, mit den Ausnahmen, dass die den *Parteien* übermittelten Informationen Einzelheiten des vorgeworfenen Verstoßes enthalten müssen sowie vom Protestkomitee eine Person benannt werden kann, die den Vorwurf präsentiert.“

-> Anhörung gegen unterstützende Person gemäß WR 63.2, 63.3, 63.4, 63.6

Zeit u. Ort  
Anhörung,  
Vorbereitung

Anwesen-  
heit

Interessens-  
konflikt

Beweis-  
aufnahme,  
Fakten finden



## WR 63.6: Beweisaufnahme, Fakten finden:

„(a) Das Protestkomitee erhebt die Beweise der anwesenden *Parteien* und ihrer Zeugen, **einschließlich Beweise vom Hörensagen**, sowie andere Beweise, die es für notwendig erachtet. [...]“

-> Fakten dürfen auf Hörensagen (hearsay evidence) beruhen

= Beweise, die von einer Person präsentiert werden, die kein direktes Wissen hat, d.h. aus zweiter Hand / Person, die nicht befragt werden kann.

## Beispiele:

- John Smith sagte mir, es habe eine Berührung gegeben.
- Geschriebener Bericht oder Audioaufnahme, der/das nicht vom Autor/der Autorin selbst präsentiert wird, z.B. Rundungsprotokoll
- Video- oder Tracking-Aufnahme ohne anwesende/n UrheberIn
- Person, die nicht kommen kann, z.B. med. Personal



## WR 63.6: Beweisaufnahme, Fakten finden

„(a) [...] Jedoch darf es Beweise ausschließen, die es für irrelevant oder übermäßig wiederholend erachtet.“

-> Beweise dürfen ausgeschlossen werden, sofern PK für irrelevant oder unnötig wiederholend erachtet.



Sehr vorsichtig handhaben!



Denn:

- Gefahr, dass später als wichtiger Beweis herausstellt
- Gefahr, Rechte der Partei zu beschneiden



## WR 63.6: Beweisaufnahme, Fakten finden

„(d) Sodann muss das Protestkomitee die vorgelegten Beweise in einer Weise gewichten, die es für angemessen erachtet, den Sachverhalt feststellen und seine Entscheidung darauf gründen.“

**-> Beweise dürfen gewichtet werden.**

### Kriterien:

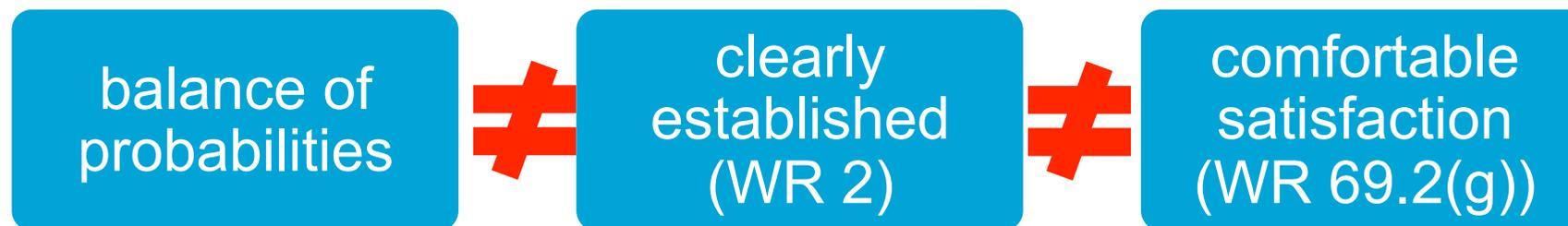
- Mündliche Beweise (auf der Kenntnis des Zeugen basierend) -> kann während Anhörung getestet werden = bedeutendes Gewicht
- Dokumente (meist belastbarer als Erinnerung) = bedeutendes Gewicht
- Anderes Hörensagen (nicht aus erster Hand und kann während Anhörung nicht getestet werden) = weniger oder kleines Gewicht
- Anonymes Hörensagen = sehr geringes Gewicht



Neue WR 64.1:

„(a) Ein Protestkomitee muss seine Entscheidungen auf Grundlage **überwiegender Wahrscheinlichkeiten** treffen, sofern in der Regel, deren Verletzung vorgeworfen wird, nichts anderes bestimmt ist.“ (Herv. He.H.)

-> Grundlage ist balance of probabilities, d.h. was ist wahrscheinlicher passiert (51:49)?





Neue WR 64.1:

„(a) Ein Protestkomitee muss seine Entscheidungen auf Grundlage **überwiegender Wahrscheinlichkeiten** treffen, sofern in der Regel, deren Verletzung vorgeworfen wird, nichts anderes bestimmt ist.“ (Herv. He.H.)

-> Grundlage ist balance of probabilities, d.h. was ist wahrscheinlicher passiert (51:49)?

„(b) Entscheidungen des Protestkomitees müssen mit einfacher Mehrheit aller Mitglieder getroffen werden. Bei gleicher Stimmverteilung kann der Vorsitzende eine zusätzliche Stimme abgeben.“

-> Einfache Mehrheit der SR; bei gleicher Stimmenverteilung entscheidet Obmann  
Bei Mehrheitsentscheidung: Dokumentieren, dass Mehrheitsentscheidung



## Neue WR 65.3:

„Sofern es keinen guten Grund gibt, dies nicht zu tun, darf das Protestkomitee nach jeder Anhörung, einschließlich einer Anhörung nach Regel 69, die in Regel 65.1 dargelegten Informationen veröffentlichen. Das Protestkomitee kann anordnen, dass diese Informationen gegenüber den *Parteien* vertraulich sind.“

-> Ergänzend zu 65.1 und 65.2 darf PK die in WR 65.1 genannten Infos veröffentlichen

↓  
gilt auch für Anhörung nach WR 69

↑  
Außer gute Gründe sprechen dagegen

D.h. Facts found,  
angewandte Regeln,  
Gründe,  
Entscheidung,  
Strafe/WG

# Wiederaufnahme

---

- WR 66 neu strukturiert: WR 66.1 u. 66.2
- WR 66.2 Antrag muss schriftlich sein
- Neue WR 66.3:
  - PK muss alle Anträge prüfen
  - Bei neuen Beweisen: Mehrheit des PK aus gleichen Mitgliedern
  - Bei entscheidendem Fehler: Mindestens ein neues Mitglied (wenn praktikabel)

# Gegenüberstellung

---

Eine Gegenüberstellung der WR 2017-2021 und WR 2021-2024 – in englischer Sprache:

<https://draftable.com/compare/tQhQNABroSOi>

Änderungen sind entsprechend rot/grün markiert.

---

# Fragen ??

---

# Danke!