

**Regelausschuss**

Berufungsinstanz gemäß Regel 71 und  
Anhang R der Wettfahrtregeln Segeln  
2021-2024

**Berufungssache 2023-003,**

**Berufungswerber Jörg Tittes, AUT 14 vs AUT 325, Attersee Eisbär  
Trophy 2023, Segelclub Attersee**

**Entscheidung**

Der Regelausschuss des Österreichischen Segelverbandes (OeSV) hat als Berufungsinstanz gemäß Wettfahrtregeln Segeln 2021-2024 (WRS) 71 in Verbindung mit WRS Anhang R unter dem Vorsitz von Mag. Helmut Bonomo und den Mitgliedern Ing. Günter Fossler, Mag. Axel Seebacher, Mag. Christoph Marsano und Mag. Laurent Kolly über die Berufung vom 16.06.2023, eingebracht durch den Berufungswerber Jörg Tittes (UYCAS), AUT 14, gegen die Entscheidung des Protestkomitees vom 03.06.2023 unter dem Vorsitz von Christian Eitzinger (SCAtt), Beisitzer Manfred Haberl und Christina Stigler, betreffend die Proteste Nr. 1 und 2, Protestparteien Jörg Tittes, AUT 14, und Klaus Rebhan, AUT 325, wie folgt entschieden:

**Der Berufung wird stattgegeben.**

**I. Die Schlussfolgerungen sind zu ergänzen mit:**

**„Zu dem Zeitpunkt, als klar wurde, dass AUT 325 AUT 14 keinen Bahnmarkenraum sowie diesem keinen Raum gibt, um dessen richtigen Kurs zu segeln, war es für AUT 14 vernünftigerweise nicht mehr möglich, die Berührung zu vermeiden und hat AUT 14 WRS 14 nicht verletzt.“**

**II. Die Entscheidung ist abzuändern auf:**

**AUT 325 ist disqualifiziert wegen Verstoßes gegen WRS 18.2 (b), 18.2 (c)(1) und 14.**

**AUT 14 ist in seiner Zieldurchgangsposition zu werten und das Gesamtergebnis der Regatta gegebenenfalls neu zu berechnen und zu veröffentlichen.**

**III. Für einen von AUT 14 binnen 15 Tagen nach Erhalt dieser Entscheidung eingebrachten Antrag auf Wiedergutmachung ist die Protestfrist gem WRS 61.3 iVm WRS 62.2 zu verlängern.**

## Begründung

### Die Berufung ist zulässig:

Der Berufungsführer war Teilnehmer der Regatta, Partei der Proteste Nr. 1 und 2 und erhob die Berufung binnen der in WRS R 2.1(a) festgelegten Frist beim zuständigen nationalen Verband.

### Die Berufung ist berechtigt:

Vorweg ist zu bemerken:

Die Aufgabe eines Protestkomitees im Rahmen einer Anhörung ist es, die vorgelegten Beweise in einer Weise gewichten, die es für angemessen erachtet, den Sachverhalt feststellen und seine Entscheidung darauf gründen, WRS 63.6(d). Damit geben die WRS einen dreistufigen Ablauf der Entscheidungsfindung vor: die Beweiswürdigung, die Feststellung des Sachverhaltes und die Entscheidung, welche sich ausschließlich auf den Sachverhalt gründen muss.

In der Beweiswürdigung obliegt es dem Protestkomitee, die von den Parteien und Zeugen vorgebrachten Beweise zu prüfen und zu gewichten. Diese Tätigkeit führt zu dem Sachverhalt, der vom Protestkomitee festgestellt wird. World Sailing International Judges Manual F.11 bemerkt dazu: *„Unterschiedliche Aussagen sind häufig und beruhen auf unterschiedlicher Erinnerung an den Vorfall. Sagt eine Partei, die Boote waren einen Meter auseinander, die andere, drei Meter auseinander, so muss das Protestkomitee entscheiden, welche Darstellung glaubhafter ist. Nach Würdigung sämtlicher Beweise und Aussagen wird der Abstand vom Protestkomitee bestimmt, welcher nun ein „Fakt“ wird, auf dem sich die Entscheidung gründet, auch wenn dieser Abstand weder ein Meter noch drei Meter ist.“* Somit ist ausschließlich die Sichtweise des Protestkomitees als Sachverhalt festzustellen, Aussagen wie „A sagte X, B sagte Y“ oder *„Hinsichtlich der Abstände gab es unterschiedliche Stellungnahmen“* sind als Sachverhalt unzulässig. World Sailing CASE 136 spricht davon, dass sich das Protestkomitee bei der Feststellung des Sachverhaltes von der Schwere der Beweise zu lenken habe.

Im zweiten Schritt hat das Protestkomitee zu prüfen, ob in dem von ihm festgestellten Sachverhalt welche Regeln zwischen den einzelnen Booten gelten, ob ein oder mehrere Schiffe in einer oder mehreren Situationen eine oder mehrere Regeln – gleichzeitig oder nacheinander – verletzt haben und ob ein oder mehrere Boote nach Regel 43.1 zu entlasten sind. Daraus ergibt sich, dass nur ein Sachverhalt, der unzweideutig die vorgefallene Situation darstellt, als Grundlage einer Protestentscheidung dienen kann. Diese Schlussfolgerungen haben sich als logische Konsequenz aus dem Sachverhalt zu ergeben. Lautet etwa der Sachverhalt: *„A auf Steuerbordschlag, B auf Backbordschlag, beide auf Am-Wind-Kurs. In einem Abstand von einer Bootslänge fällt A etwa 15 Grad ab und passiert das Heck von B in einem Abstand von einem Meter.“*, so ist die logische Schlussfolgerung: *„Als A seinen Kurs ändern musste, um B auszuweichen, hat sich B nicht freigehalten und somit WRS 10 verletzt.“*

Der dritte und letzte Schritt ist die sich aus den Schlussfolgerungen ergebende Entscheidung. Wurde geschlussfolgert, dass ein Boot eine Regel verletzt hat und keine Entlastung nach WRS 43.1 anwendbar ist, so ist dieses Boot zu disqualifizieren oder die in den Segelanweisungen oder den sonstigen Regeln vorgesehene Strafe auszusprechen.

Kommt es zu einer Berührung zwischen den Booten, so muss der Sachverhalt darauf in zweifacher Hinsicht eingehen, um dem Protestkomitee die Möglichkeit zu schaffen, seine Schlussfolgerungen unter Bezugnahme auf WRS 14 iVm WRS 43.1(c) sowie wegen WRS

44.1(b) und WRS 62.1(b) ziehen zu können: einerseits, ob die Berührung zu Schaden geführt hat und welcher Art – also ob generell Schaden (WRS 43.1(c)) oder ob physischer (WRS 44.1(b)) oder ob erheblicher (WRS 62.1(b)) Schaden entstanden ist – dieser ist; und andererseits, wann der Moment eingetreten ist, dass klar war, dass sich das Boot, das sich freihalten musste bzw Bahnmarkenraum geben musste, dies nicht tat.

Die Frage, ob es für die involvierten Boote vernünftigerweise möglich war, die den Schaden verursachende Berührung zu vermeiden (oder es zumindest zu versuchen), ist jedoch in den Schlussfolgerungen zu klären, da diese subjektive Wertung durch das Protestkomitee aufgrund der Fakten (z.B. Abstände, Geschwindigkeit etc) vorzunehmen ist.

Vom Protestkomitee des SCAtt wurde folgender Sachverhalt festgestellt:

*„AUT14 und AUT325 nähern sich bei 14-18kn Wind der Leetonne, die an Backbord zu runden ist. AUT14 ist voraus auf sehr tiefem Steuerbordschlag („Schmetterling“), AUT 325 auf tiefem Raumschotskurs auf Backbordschlag. Während der Annäherung stellt AUT325 von hinten kommend eine Überlappung innen her, es gibt wechselseitige Zurufe, betreffend die Überlappung. AUT 14 setzt zu einer „taktischen“ Rundung der Leetonne inkl. Halse an und lässt damit innen Platz für AUT325, den dieser in Anspruch nimmt. In weiterer Folge halst AUT14 und luvt an; AUT 325 luvt ebenfalls an. Es kommt zur Berührung zwischen den Booten, zuerst im Bugbereich von AUT 325 und mittschiffs von AUT14 und in weiterer Folge mit dem Heck von AUT325 und dem hinteren Bereich von AUT14. Es entstand Schaden an beiden Booten.“*

*Zur Frage, ob die Überlappung innerhalb oder außerhalb der Zone erfolgte, gab es widersprüchliche Angaben. Beidseitig bestätigt wurde aber ein zeitlicher Abstand von 3-5 Sekunden zwischen Herstellung der Überlappung und Bojenrundung. Die Bootsgeschwindigkeit betrug bei beiden Booten ca. 7kn. AUT 14 gab weiter an, dass die Halse an der Leetonne kontrolliert erfolgte (kein „Sonnenschuss“). Kein Boot berührte die Tonne. Keines der Boote entlastete sich, beide setzen den Weg nach Luv auf Backbordschlag fort.“*

Das Protestkomitee des SCAtt zog folgende Schlussfolgerungen:

*„Aufgrund der Zeitschätzungen und den Angaben zur Bootsgeschwindigkeit wurde die Überlappung in einem Abstand von 10-17m von der Boje hergestellt. Selbst unter Berücksichtigung der Unsicherheiten, ist das deutlich kürzer als 3 Bootslängen der voraus segelnden Brenta 30 AUT14 (28.5m). Es ist daher wahrscheinlicher, dass die Überlappung erst in der Zone hergestellt wurde. AUT14 gab an, dass die Halse kontrolliert erfolgte. Ab dem Zeitpunkt, zu dem AUT325 begonnen hat, den Raum zwischen Tonne und AUT14 zu nutzen (also ca. bei Beginn der „taktischen“ Rundung durch AUT14) war erkennbar, dass eine Kollision möglich ist. Es ist daher davon auszugehen, dass AUT14 die Möglichkeit hatte, die Kollision z.B. durch eine weiträumigere Rundung der Tonne oder späteres Anluven zu vermeiden.“*

Das Protestkomitee des SCAtt traf nachstehende Entscheidung:

*„AUT 325 ist zu disqualifizieren wegen Verstoß gegen Regel 18.2 b,c,e und Regel 14. AUT14 ist zu disqualifizieren wegen Verstoß gegen Regel 14.“*

Dazu ist auszuführen:

Aus dem festgestellten Sachverhalt lässt sich herauslesen, dass AUT 14 auf Steuerbordschlag zur Tonne segelte und AUT 325 auf Backbordschlag erst 5 Sekunden vor

der Rundung der Bahnmarke eine innere Überlappung herstellte. Im Hinblick darauf, dass ein 9-Meter-Schiff (LOA Brenta 30: 8,92m) bei 7 Knoten Fahrt 2,5 Sekunden benötigt, um eine seiner Bootslängen zu segeln, kann die Überlappung nur innerhalb der Zone hergestellt worden sein. Bestünden Zweifel, wäre WRS 18.2(e) anzuwenden, was zum selben Ergebnis führt: AUT 14 erreichte als erstes Schiff die Zone klar voraus und hatte somit Anspruch auf Bahnmarkenraum gemäß WRS 18.2(b). In weiterer Folge stellte AUT 325 eine innere Überlappung her, wodurch AUT 325 weiterhin verpflichtet war, AUT 14 Bahnmarkenraum zu geben (WRS 18.2(c)(1)) und Raum zum Segeln von dessen richtigen Kurs zu geben (WRS 18.2(c)(2), was in gegenständlicher Situation von AUT 14 – in den Fakten als „taktische Rundung“ bezeichnet – auch gemacht wurde. AUT 325 verletzte sohin WRS 18.2 (b) und WRS 18.2(c)(1).

AUT 14 hatte als Schiff klar voraus Anspruch auf Bahnmarkenraum, als es in die Zone einfuhr. Als AUT 325 eine innere Überlappung mit AUT 14 herstellte, war AUT 325 nunmehr verpflichtet, AUT 14 zusätzlich zu Bahnmarkenraum auch den Raum zu geben, um seinen richtigen Kurs um die Bahnmarke zu segeln, was AUT 14 auch tat. Als AUT 14 anlufte und somit seinen Kurs änderte, war AUT 14 verpflichtet, AUT 325 Raum zum Freihalten zu geben (WRS 16.1), was es nicht tat und somit WRS 16.1 verletzte. Im Hinblick darauf, dass AUT 14 innerhalb des ihm zustehenden Raumes bzw. Bahnmarkenraumes segelte, ist AUT 14 nach WRS 43.1(b) zu entlasten.

Da es eine Berührung gab, ist nun zu prüfen, ob eines oder mehrere Boote WRS 14 verletzt haben. WRS 14 nimmt in der Systematik des Teils 2 der WRS eine Sonderstellung ein, da sich diese Regel an alle Teilnehmer richtet, ein Boot jedoch, das Wegerecht oder Anspruch auf Raum bzw. Bahnmarkenraum hat, privilegiert. Generell gilt, dass ein Boot eine Berührung mit einem anderen Boot vermeiden muss, sofern dies vernünftigerweise möglich ist. Ein Boot, das nichts unternimmt, um eine Berührung zu vermeiden oder das diese Berührung verursacht, verletzt WRS 14. Die Privilegierung für das Wegerechtsboot oder Boot mit Anspruch auf Bahnmarkenraum besteht darin, dass ein solches erst dann beginnen muss, die Berührung zu vermeiden, wenn klar ist, dass sich das andere Boot nicht freihält oder entsprechend Raum gibt. Da die WRS nicht davon sprechen, dass „dem Wegerechtsboot klar wird“ oder „den Beteiligten klar wird“, sondern von einem Zeitpunkt, da objektiv klar ist, dass sich das (andere) Boot nicht freihalten wird, stellen die WRS darauf ab, dass es aus der Sicht eines unbeteiligten objektiven Beobachters klar sein muss, dass das andere Boot die Berührung nicht verhindern wird.

Es verlangen die WRS keinesfalls, dass ein Wegerechtsboot die mögliche Regelverletzung antizipieren muss, siehe auch World Sailing CASE 27. Es ist eines der Grundprinzipien der WRS, dass sich Boote nur den jeweils geltenden Regeln entsprechend verhalten müssen – also ein Boot auf Steuerbordschlag, das von einem anderen Boot, das auf Backbordschlag kommend dieses unterwendet, muss erst seinen Verpflichtungen nach WRS 11 nachkommen, wenn das andere Boot, nun auf Steuerbordschlag, tatsächlich auf einen Am-Wind-Kurs abgefallen ist und Wegerecht erlangt hat; es obliegt ja ausschließlich dem anderen Boot, seine Wende iSd WRS 13 zu beenden.

Eine Disqualifikation eines Wegerechtsbootes nach WRS 14 ist sohin nur möglich, wenn es ab dem Zeitpunkt, da klar ist, dass das andere Boot sich nicht freihält, nichts unternimmt, um die Berührung zu vermeiden oder zumindest versucht, den möglicherweise entstehenden Schaden zu mindern.

Das Protestkomitee irrt, wenn es verlangt, dass ein Boot mit Anspruch auf Bahnmarkenraum und Raum zum Segeln des richtigen Kurses die Möglichkeit in Betracht ziehen muss, dass ein anderes Boot möglicherweise seinen Verpflichtungen – insb nach WRS 14 – nicht nachkommen könnte und deshalb mehr Platz zwischen sich und einer Bahnmarke zu lassen habe. Es liegt in der Natur einer Wettfahrt, in deren Rahmen die Teilnehmer nahezu gleichzeitig starten und die selbe Bahn abzusegeln haben, dass sich Boote auf

Kollisionskursen zueinander befinden oder dass nicht genügend Platz vorhanden ist, damit sämtliche Teilnehmer zur selben Zeit eine Bahnmarke runden können. Aus genau diesem Grund wurden die WRS geschaffen, um Konfliktsituationen, die sich aus dem sportlichen Wettbewerb ergeben, zu lösen und insb die gefahrfreie Wettkampfsportausübung zu ermöglichen.

Abschließend sei in diesem Zusammenhang auf das Grundprinzip (Basic Principle) „Sportliches Verhalten und die Regeln“, welches dem eigentlichen Regeltext vorangestellt ist, hingewiesen. Danach verpflichtet sich jeder Teilnehmer zur Einhaltung der WRS. Dieses Grundprinzip ermöglicht es jedem Teilnehmer an einer Wettfahrt darauf zu vertrauen, dass sich die anderen Teilnehmer an die Regeln der WRS halten werden. Dies ist von besonderer Bedeutung, wenn sich Boote auf Kollisionskurs zueinander befinden oder sich aufgrund der Abstände Berührungen ergeben können. Hier kann – ähnlich dem Vertrauensgrundsatz im Straßenverkehr – jedes Boot darauf vertrauen, dass das andere Boot sich regelkonform verhält: ein Wegerechtsboot kann darauf vertrauen, dass sich das andere Boot freihalten wird, ein Boot, das sich freizuhalten hat, kann darauf vertrauen, dass das Wegerechtsboot im Falle einer Kursänderung ihm Raum zum Freihalten gibt und ein Boot mit Anspruch auf Bahnmarkenraum bzw Raum zum Segeln des richtigen Kurses kann darauf vertrauen, dass das andere Boot ihm diesen Raum geben wird. Im gegenständlichen Fall durfte AUT 14 also darauf vertrauen, dass ihm AUT 325 Bahnmarkenraum und Raum zum Segeln des richtigen Kurses geben wird. Erst als klar ist, dass AUT 325 dies nicht tut, ist AUT 14 zu einer Handlung gezwungen. Aus dem vom Schiedsgericht festgestellten Sachverhalt ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass AUT 14 es unterlassen hätte, die Berührung zu verhindern, nachdem klar wurde, dass AUT 325 keinen Raum geben wird. Dieser Moment trat laut Sachverhalt ja erst ein, als AUT 14 bereits seine Bahnmarkenrundung eingeleitet hatte und bei 14-18 Knoten Wind von einem Vorwindkurs auf einen Am-Wind-Kurs anlufte. Dass ein 2,3t-Schiff dieses bereits eingeleitete Manöver abstoppen und eine Berührung verhindern könnte, erscheint selbst bei Zugrundelegung von guter Seemannschaft als nicht möglich. Da die im Sachverhalt erwähnte zweite Berührung der Boote zwischen den Heckbereichen stattfand, ist hingegen davon auszugehen, dass AUT 14 jedenfalls ab dem Moment der ersten Berührung sein Anluven stoppte und möglicherweise sogar abgefallen ist. Der Sachverhalt jedenfalls lässt keine Schlussfolgerung zu, dass AUT 14 WRS 14 verletzt hat.

Für eine Beurteilung, ob AUT 14 Anspruch auf Wiedergutmachung nach WRS 62.1(b) hat, reicht der vom Protestkomitee erhobene Sachverhalt nicht aus. Dies wäre im Rahmen einer neuerlichen Anhörung zu klären, für welche jedenfalls die Frist, in der diese zu beantragen ist, vom Protestkomitee zu verlängern ist, so dass eine Rechtzeitigkeit in Ansehung dieser Entscheidung gegeben ist.

Es war sohin spruchgemäß zu entscheiden.

Gemäß WRS 71.4 ist diese Entscheidung endgültig und ist dagegen kein weiteres Rechtsmittel möglich.

Neusiedl am See, am 04.06.2024