

abzuwenden, und/oder die Manövrierfähigkeit (wieder) herzustellen sowie wenn AP mit „A“ oder „H“ gesetzt ist, ist das Setzen der Fock erlaubt. Dies ergänzt Wettfahrtsignal AP.

4.2.2 **Klassenflagge**

Die Klassenflagge für das Ankündigungssignal ist die Abbildung der Fahne des Bundeslandes Steiermark.

4.2.3 **Flagge „T“**

Wird die Flagge „T“ mit einem Schallsignal gesetzt, beginnt die Trainingszeit am Wasser. Wird die Flagge „T“ mit einem Schallsignal gestrichen, endet die Trainingszeit.

4.2.4 **Flagge „D“**

Wird die Flagge „D“ beim Zieleinlauf gesetzt, so erfolgt der Crewwechsel an Land.

4.2.5 **Flagge „E“**

Wird die Flagge „E“ vor dem Ankündigungssignal angezeigt, ist das Großsegel zu reffen.

4.2.6 **Flagge „W“**

4.2.6.1 Wird die Flagge „W“ vor oder mit dem Ankündigungssignal angezeigt, ist die Verwendung des Gennakers untersagt.

4.2.6.2 Nach dem Startsignal kann das Wettfahrtkomitee an einer Bahnmarke durch zeigen der Flagge „W“ mit wiederholten Schallsignalen die Verwendung des Gennakers untersagen.

4.2.6.3 Wenn die Flagge „W“ gezeigt wurde, kann das Wettfahrtkomitee an einer Bahnmarke durch zeigen der Flagge „R“ mit wiederholten Schallsignalen anzeigen, dass der Gennaker wieder verwendet werden darf.

4.2.7 **Flagge „Y“**

Wird die Flagge „Y“ am Startschiff gesetzt, so müssen alle Steuerleute und Besatzungsmitglieder Schwimmwesten tragen; wird spätestens mit dem Ankündigungssignal gesetzt. Die Nichtbeachtung kann mit Disqualifikation geahndet werden. Das ergänzt WRS 1.2.

4.2.8 **Flagge „X“**

Wird die Flagge „X“ (Einzelrückruf) wird spätestens 3 Minuten nach dem Start gestrichen. Dies ändert Regel 29.1.

5 Zeitplan

5.1 Trainingsmöglichkeiten: Alle Teilnehmer haben ab Freitag die Möglichkeit auf den Regattabooten zu trainieren. In Anlehnung an die Segelbundesliga wird die Trainingszeit auf 15 min vor jeder ersten Wettfahrt des ersten Flights reduziert. Eine Ausnahme wird für Teams gemacht, die bisher maximal zweimal an einer Regatta der Segellandesliga teilgenommen haben. Diese Teams haben am Freitag ab 12:00 Uhr die Möglichkeit, auf den Booten zu trainieren. Der Start zur ersten Wettfahrt des ersten Flight wird am Freitag um 14:00 Uhr sein.

5.2 Pairing-Listen

Die Pairing-Liste enthält die Zuteilung von anonymisierten Teamplatzhaltern zu Wettfahrten und Flights. Die Pairing-Liste wird vor der Auslosung veröffentlicht. Zu Beginn des ersten Briefings erfolgt die Zulosung der gemeldeten Teams zu den anonymisierten Teamplatzhaltern der Pairing-Liste.

Sie kann bei einem Nichtantreten von Mannschaften oder Ausfall von Booten von der Wettfahrtleitung geändert werden.

5.3 Ausfall von Booten

Wenn die Wettfahrtleitung ein Boot nicht innerhalb einer angemessenen Zeit freigeben kann, kann die Wettfahrtleitung die Wettfahrt auch ohne dieses Boot starten. Die Wettfahrtleitung entscheidet über das weitere Vorgehen.

5.4 Briefing

Das erste Briefing findet am Freitag 24.05.2019 um 13:00 Uhr im Clubhaus des WRC statt. Es gibt täglich ein Briefing. Das Ankündigungssignal für die erste Wettfahrt ist Freitag um ca. 14:00 Uhr. Die weiteren Wettfahrten werden direkt im Anschluss mit Bootswechsel und Crewwechsel gemäß der Pairing-Liste auf dem Wasser oder am Clubboot durchgeführt.

Das Briefing am Samstag findet um 09:00 Uhr statt, der erste Start am Samstag kann ab 10:00 Uhr erfolgen.

5.5 Taktikcomputer

Auf den Booten darf nichts montiert werden, was nicht zur Ausstattung des Veranstalters gehört. GPS-Signal empfangende Uhren und derlei sind nicht verboten. Dem Grunde nach sollen alle Teams dieselben Möglichkeiten haben; da manche Teams aufgrund des Bootswechsels weniger Vorbereitungszeit haben als Andere soll möglichst kein Unterschied zufolge technischer Hilfsmittel gegeben sein. Wir wünschen uns einen fairen Umgang im Sinne der Regel 2 der Wettfahrtregeln.

6 Bahn

6.1 Anhang A zeigt die Bahn einschließlich der Reihenfolge, in der die Bahnmarken abzusegeln sind, und die Seite, auf der sie zu passieren sind.

6.2 Regel 32 ist ersetzt durch: „Nach dem Startsignal kann die Wettfahrtleitung eine Wettfahrt abkürzen oder abbrechen wegen jeglichen Grundes, nachdem der Chief Umpire die Entscheidung bestätigt hat“.

7 Bahnmarken

7.1 Die Bahnmarken 1, 2a und 2b sind gelb, zylinderförmige Bojen, sie können aus technischen Gründen kurzfristig geändert werden.

7.2 Die Start- und Zielbahnmarken sind ein Boot der Wettfahrtleitung und eine orange, zylinderförmige Boje (Änderungen aus technischen Gründen ebenfalls kurzfristig möglich).

8 Start

8.1 Die Startlinie wird gebildet durch einen Mast mit oranger Flagge auf dem Startboot und eine orange Boje.

8.2 Regel 26 ist wie folgt geändert:

Zeitablauf des Startvorganges:

- 3 Minuten vor dem Startsignal: *Ankündigungssignal* durch Setzen der Klassenflagge mit einem Schallsignal
- 2 Minuten vor dem Startsignal: *Vorbereitungssignal* durch Setzen der Flagge „P“ mit einem Schallsignal
- 1 Minute vor dem Startsignal: *Minutensignal* Streichen der Flagge „P“ mit einem Schallsignal
- *Startsignal*: Streichen der Klassenflagge mit einem Schallsignal

8.3 Boote, die später als 3 Minuten nach ihrem Startsignal starten, werden ohne Verhandlung als DNS gewertet. (Änderung WR A4 und A5)

9 Sicherheit

9.1 Bei Sturmwarnung (oder Vorwarnstufe) ist den gesetzlichen Bestimmungen Folge zu leisten.

9.2 Alle Teilnehmer müssen während der Wettfahrt ein nach ISO-Norm 12402-5 (oder gleichwertig) zertifiziertes Auftriebsmittel mitführen. Dies ändert WRS 40.

10 Aufgabe

Boote die eine Wettfahrt aufgeben, müssen dies unverzüglich dem Wettfahrtkomitee oder dem Umpire bekannt geben. Ein Verstoß kann in einer Protestanhörung bestraft werden.

11 Ziel

Die Ziellinie entspricht der Startlinie und wird gebildet durch einen Mast mit oranger Flagge und einer Bahnmarke.

12 Sollzeit und Zeitlimits

12.1 Die Sollzeit (Target-Time) für das erste Schiff beträgt 15 Minuten. Das Nichteinhalten der Sollzeit ist kein Grund für einen Antrag auf Wiedergutmachung. Das ändert WRS 62.1(a).

12.2 Das Zeitlimit für das erste Boot beträgt 25 Minuten.

12.3 Boote, die nicht innerhalb von Siegerzeit plus 50 % durchs Ziel gehen, werden ohne Verhandlung als 'nicht durchs Ziel gegangen (DNF)' gewertet. Das ändert WRS 35, A4 und A5.

13 Strafsystem, Proteste und Anträge auf Wiedergutmachung

13.1 Es wird ein Direct Judging System gemäß Addendum Q, wie in Anhang Q dargestellt, angewendet.

13.2 Die Entscheidungen des Schiedsgerichts sind gemäß WRS 70.5(b) endgültig. Eine Berufung gegen eine solche Entscheidung ist nicht zulässig.

13.3 Ungeachtet der Vorschriften in Anhang Q (Addendum Q) behält das Schiedsgericht sich die Möglichkeit vor, Anträge auf Wiedergutmachung im Sinne der Regel 62.1(a), (b) und (d) stellen zu können, wenn es für die Fairness des Wettbewerbs von unabdingbarer Notwendigkeit ist.

14 Wertungen

14.1 Zur Gültigkeit einer Regatta müssen mindestens 3 gültige Wettfahrten pro Team in der Wertung sein.

14.2 Das Low-Point-System gem. WRS Anhang A kommt zur Anwendung.

14.3 Die Möglichkeit eines Streichresultats entfällt.

14.4 Bei Punktgleichheit gilt zunächst WR A8.1. Bleibt auch dann noch Gleichstand, wird dieser durch den direkten Vergleich zwischen den betreffenden Teilnehmern gelöst. Bleibt auch dann noch Gleichstand wird dieser durch den letzten direkten Vergleich zwischen den betreffenden Teilnehmern gelöst. Dies ändert WR A 8.

14.5 Verstößt ein Team während einer Wettfahrt gegen die Crewanzahl gem. Punkt 6.5 der Ausschreibung oder erscheint ein Team nicht rechtzeitig am Wechselsteg gem. Segelanweisung Punkt 17, so wird es in dieser Wettfahrt ohne Verhandlung DNC gewertet. Dies ändert Regel 60, 61, 62, 63, 64, 90.3, sowie Anhang A.

14.6 Im Fall, dass ein Team aufgrund der Nichtfreigabe seines ihm zugedachten Bootes durch das Bootsmanagement an einer Wettfahrt nicht teilnehmen kann, erhält es für diese Wettfahrt die Durchschnittspunkte, gerundet auf die erste Nachkommastelle, von seinen Ergebnissen bei dem jeweiligen Event.

15 Code of Conduct

15.1 Die Anwesenheit des Schiffsführers ist bei folgenden Gelegenheiten verpflichtend:

- Registrierung
- Jedes Briefing
- Siegerehrung
- Allfällige Medientermine die mindestens 2 Stunden vorher bekannt gegeben werden.

15.2 Die Teilnehmer haben allen sinnvollen Anweisungen von Offiziellen Folge zu leisten, die zur Verfügung gestellten Materialien mit Sorgfalt zu benutzen und vor unnötigem Schaden zu bewahren.

16 Technischer Defekt, Schaden und Ersetzen der Ausrüstung

- 16.1 Das Ersetzen von beschädigter oder verlorener Ausrüstung darf ausschließlich durch das Bootsmanagement vorgenommen werden.
- 16.2 Vor dem Ankündigungssignal, innerhalb von zwei Minuten nach dem Zieldurchgang oder sofort nach der Übernahme eines Bootes – was auch immer später ist - kann eine Mannschaft um Startverschiebung ansuchen, um einen Schaden oder ein Gebrechen an ihrem Boot, ihren Segeln oder eine Verletzung eines Mannschaftsmitglieds zu melden. Sie hat so bald wie möglich ins Lee des Startschiffes zu kommen und dort zu bleiben, außer das Bootsmanagement entscheidet anderweitig.
- 16.3 Die Regattaleitung entscheidet über zugestandene Reparaturzeiten, Änderungen des Programms oder lässt Flights ohne das betreffende Boot starten.
- 16.4 Jedes Team, das einen Schaden am Boot oder an den Segeln hatte, muss ein Schadensprotokoll ausfüllen, sobald es an Land zurückgekehrt ist.

17 Crewwechsel

- 17.1 Jedes Team muss sich rechtzeitig am Wechselort/Shuttlesteg bereithalten. Letzter Zeitpunkt ist der vorhergegangene Start.
- 17.2 Nach Zieldurchgang erfolgt der Wechsel mit eingeholter Fock und stehendem Großsegel.
- 17.3 Die Bootsübergabe hat mit geborgener Fock zu erfolgen.
- 17.4 Den Anweisungen des Fahrers des Shuttlebootes ist Folge zu leisten.

18 Offizielle Boote

Offizielle Boote können wie folgt gekennzeichnet sein:

Schiedsrichterboote: „JURY“ oder „UMPIRE“, Wettfahrtkomitee: „RC“, Presseboote: „PRESS“
Repairservice: „REPAIR“

19 Team-Boote und Coach-Boote

Team-Boote und Coach-Boote sind nicht zugelassen.

20 Beweiserhebung

- 20.1 Weder Bildbeweise in jeglicher Form, noch Trackingbeweise sind für eine Protestanhörung zugelassen.
- 20.2 Die Entscheidungen des Wettfahrtkomitees sowie der Umpire sind reine Tatsachenentscheidungen und auch als solche anzuerkennen.

21 Werbung

- 21.1 Auf den Booten darf nichts montiert werden; daher ist ein Anbringen von Werbung während den Wettfahrten nicht gestattet. Werbung an festgemachten Booten in Form von Flaggen darf in Rücksprache mit dem Veranstalter erfolgen.
- 21.2 Werbung auf der Kleidung der Teilnehmer und auf ihrer persönlichen Ausrüstung steht den Teilnehmern offen.

Anhang A Bahn und Kurs

Es sind entsprechend Abbildung 1 zwei Varianten der Bahn vorgesehen. In beiden Fällen gilt:

- 1 ist backbord liegen zu lassen
- Das Gate wird durch 2a und 2b gebildet, wobei 2a steuerbord, 2b backbord liegen zu lassen ist

Der Kurs ist in beiden Fällen wie folgt abzufahren:

Start => 1 => 2a oder 2b => 1 => Ziel

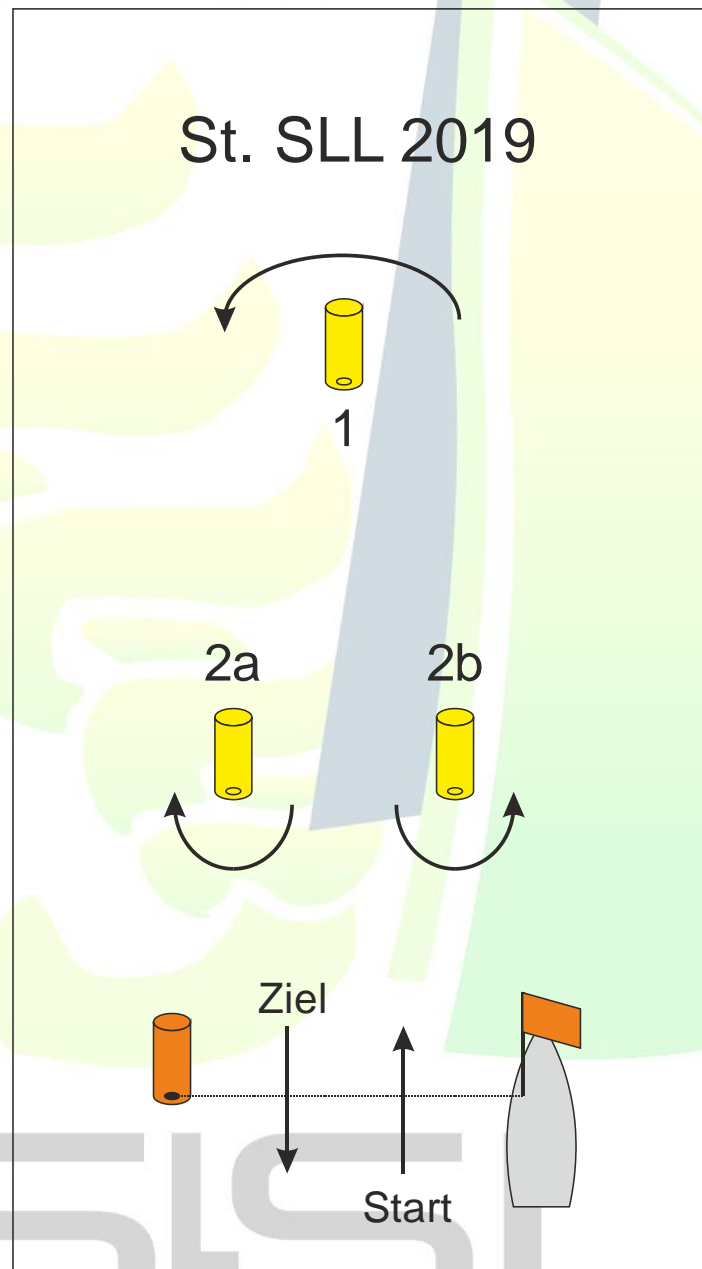


Abbildung 1 Variante der Bahn für die StSLL 2019

Anhang B Regeln zur Handhabung der Boote

- B.1 Allgemeine Unterschiede in den Booten trotz aller Maßnahmen zur Angleichung sind kein Grund für eine Wiedergutmachung, dies ändert WR62.
- B.2 Verbotene Maßnahmen (Ausnahmen nur im Notfall oder auf Anweisung durch Wettfahrtleitung bzw. Bahnschiedsrichter)
 - B.2.1 Das Segeln in einer Weise, die einen ernsthaften Schaden oder Verletzung verursachen könnte. (Siehe auch WR 14)
 - B.2.2 Das Einbinden oder Zusammenhalten der gesetzten Fock
 - B.2.3 Jegliche Veränderungen und Anbringung von Zusatzteilen, soweit diese nicht übergeben wurden.
 - B.2.4 Der Gebrauch der Ausrüstung anders als für den eigentlichen Bestimmungszweck.
 - B.2.5 Der Austausch von Ausrüstungsgegenständen. Ausnahme: Schäden. Hier darf der Austausch ausschließlich durch das Bootsmanagement vorgenommen werden.
 - B.2.6 Verlagerung der Ausrüstung vom normalen Stauplatz, außer wenn sie wie vorgesehen verwendet wird.
 - B.2.7 Beschriften von Segeln, Perforieren von Segeln oder das Anbringen von zusätzlichen Windfäden in den Segeln.
 - B.2.8 Beschriftung des Bootsrumpfes einschließlich Cockpit.
- B.3 Übergabe der Boote
 - B.3.1 Die Übergabe eines Bootes an das nächste Team darf nur in Anwesenheit eines Bootsmanagers oder auf dem Wasser oder am Wechselsteg wie vorher vereinbart erfolgen.
 - B.3.2 Vor Übergabe eines Bootes an das nächste Team, muss durch die Crew der Originalzustand des Bootes wieder hergestellt werden.
 - B.3.3 Von den Teams erkannte Mängel oder Schäden sind einem Bootsmanager sofort anzuzeigen.
- B.4 Weitere Regeln
 - B.4.1 Mannschaftsposition
 - a. Ausreitgurte: Die Crew darf den Oberkörper incl. Gesäß unter Zuhilfenahme der Ausreitgurte nach Aussenbord verlagern.
 - b. Relingsleine: Die Crew darf mit einem oder beiden Beinen unterhalb der Relingsleine, diese zum Hängen nutzen, aber nicht auf den Relingsleinen oder dem Heckkorb stehen, sitzen oder liegen oder von außen hängen
 - c. Beim Wenden oder Halsen darf die Crew sich nicht am stehenden Gut oberhalb der Spanschlösser festhalten, um das Manöver zu unterstützen .
 - B.4.2 Der Bugspriet muss gänzlich eingezogen sein, außer wenn der Gennaker gesetzt wird, gesetzt ist oder geborgen wird und muss bei der ersten vernünftigerweise möglichen Gelegenheit nach dem Bergen des Gennakers eingeholt werden. Auf keinen Fall darf der Bugspriet gesetzt werden, bevor Bahnmarke 1 mit dem Bug passiert wurde.
 - B.4.3 Wanten und Vorstag dürfen während der ganzen Zeit auf dem Wasser nicht verstellt werden.
 - B.4.4 Die Position des Schwertes darf verändert werden.

SLSLL

Anhang Q – ADDENDUM Q

Diese Segelanweisungen ändern die Definition Richtiger Kurs und die Regeln 20, 28.2, 44, 60, 61, 62, 63, 64.1, 65, 66 und 70.

Q.1 ÄNDERUNGEN DER WETTFAHRTREGELN SEGELN.

Weitere Änderungen sind in Q2, Q3, Q4 und Q5.

Q.1.1 Änderungen der Definitionen und der Regeln von Teil 2 und Teil 4

- a. Ergänzung zur Definition ‚Richtiger Kurs‘: Ein Boot, das eine Strafdrehung ausführt oder manövriert, um eine Strafdrehung auszuführen, segelt nicht einen Richtigen Kurs.
- b. Wenn Regel 20 gilt, sind die folgenden Armzeichen zusätzlich zu den Zurufen notwendig:
 - i. Für „Raum zum Wenden“: wiederholtes und deutliches Zeigen nach Luv; und
 - ii. Für „Wenden Sie“: wiederholtes und deutliches Zeigen auf das andere Boot und nach Luv.

Q.1.2 Änderungen zu den Regeln bezüglich Proteste, Anträge auf Wiedergutmachung, Strafen und Entlastung

- a. Der erste Satz von Regel 44.1 wird ersetzt durch: „Ein Boot kann eine Ein-Drehung-Strafe annehmen, wenn es während einer Wettfahrt möglicherweise eine Regel von Teil 2 (ausgenommen Regel 14, wenn es Schaden oder eine Verletzung verursacht hat) oder Regel 31 oder Regel 42 verletzt hat.“
- b. Regel 60.1 wird ersetzt durch „Ein Boot kann gegen ein anderes Boot protestieren oder Wiedergutmachung beantragen, wenn es sich gemäß Q2.1 und Q2.4 verhält.“
- c. Der dritte Satz der Regel 61.1(a) und die gesamte Regel 61.1(a)(2) sind gestrichen.
- d. Regeln 62.1(a), (b) und (d) sind gestrichen.
- e. Regel 64.1(a) ist geändert so, dass die Bahnschiedsrichter ein Schiff ohne Verhandlung entlasten können und diese Regel hat Vorrang gegenüber jeder anderen Regel in diesem Addendum, die ihr entgegensteht.
- f. Regeln P1 bis P4 gelten nicht.

Q.2 PROTESTE UND ANTRÄGE AUF WIEDERGUTMACHUNG VON BOOTEN

Q.2.1 Ein Boot kann während einer Wettfahrt gegen ein anderes Boot protestieren wegen eines Verstoßes gegen eine Regel aus Teil 2 (ausgenommen Regel 14) oder gegen Regel 31 oder 42; allerdings kann ein Boot nur wegen eines Verstoßes gegen eine Regel aus Teil 2 protestieren, wenn sie in den Vorfall verwickelt war. Um zu protestieren, muss es „Protest“ rufen und deutlich sichtbar eine rote Flagge zeigen. Beides muss bei der ersten zumutbaren Gelegenheit geschehen. Es muss die Flagge herunternehmen bevor oder bei der ersten zumutbaren Gelegenheit, nachdem das in dem Vorfall betroffene Boot eine freiwillige Strafe angenommen hat oder nach der Entscheidung durch einen der Bahnschiedsrichter.

Q.2.2 Ein Boot, das wie in Q2.1 vorgesehen protestiert, hat kein Recht auf eine Protestverhandlung. Ein Boot, das in den Vorfall verwickelt war, kann einen Regelverstoß durch Annahme einer Ein-Drehung- Strafe gemäß Regel 44.2 anerkennen. Wenn ein Boot, gegen das protestiert wurde, keine Strafe freiwillig annimmt, wird der Bahnschiedsrichter entscheiden, ob ein Boot zu bestrafen ist oder nicht und diese Entscheidung gemäß Q3.1 anzeigen.

Q.2.3 Ein Boot, das beabsichtigt

- (a) gegen ein anderes Boot nach einer anderen Regel als der Anweisung Q3.2 oder Q4.2(a) oder den in Q2.1 genannten Regeln zu protestieren, oder,
- (b) gegen ein Boot nach Regel 14 zu protestieren, wenn die Berührung Schaden oder Verletzung verursacht hat, oder
- (c) Wiedergutmachung zu beantragen muss dies der Wettfahrtleitung, vor oder während Flagge B gesetzt ist, mitteilen. Dasselbe Zeitlimit gilt für Proteste nach Q5.4. Das Schiedsgericht kann diese Frist verlängern, wenn dafür gute Gründe vorliegen.

Q.2.4 Die Wettfahrtleitung informiert unverzüglich das Schiedsgericht über jeden Protest oder jeden Antrag auf Wiedergutmachung, der nach Q2.3 einging.

Q.3 SIGNALE DER SCHIEDSRICHTER UND STRAFEN DURCH DIE SCHIEDSRICHTER

Q.3.1 Ein Schiedsrichter signalisiert eine Entscheidung wie folgt:

- a. Eine grüne Flagge zusammen mit einem langen Schallsignal bedeutet „keine Strafe“.
- b. Eine rote Flagge zusammen mit einem langen Schallsignal bedeutet: „Eine Strafe wird gegeben oder bleibt bestehen“. Der Bahnschiedsrichter wird durch Zuruf oder deutliches Zeigen jedes von der Strafe betroffene Boot identifizieren.
- c. Eine schwarze Flagge zusammen mit einem langen Schallsignal bedeutet: „Ein Boot ist disqualifiziert“. Der Bahnschiedsrichter wird durch Zuruf oder deutliches Zeigen das betroffene Boot identifizieren.

Q.3.2

- a. Ein Boot, das nach Q3.1(b) bestraft wurde, muss eine Ein-Drehung-Strafe gemäß Regel 44.2 annehmen.
- b. Ein Boot, das nach Q3.1(c) disqualifiziert wurde, muss sofort die Regattabahn verlassen.

Q.4 STRAFEN UND PROTESTE, DIE VON SCHIEDSRICHTERN INITIIERT WURDEN; RUNDEN UND PASSIEREN VON BAHNMARKEN

Q.4.1 Wenn ein Boot

- a. Regel 31 verletzt und keine Strafe annimmt,
- b. Regel 42 verletzt,
- c. Einen Vorteil erlangt trotz Annahme einer Strafe,
- d. Willentlich eine Regel verletzt,
- e. Einen Verstoß gegen das sportlich faire Verhalten begeht,
- f. Nicht Q3.2 entspricht oder keine Strafe annimmt, wenn dies von einem Schiedsrichter gefordert wurde, kann ein Schiedsrichter es bestrafen ohne einen Protest von einem anderen Boot. Der Schiedsrichter kann eine oder mehrere Ein-Drehung-Strafen gemäß Regel 44.2 verhängen, jede signalisiert gemäß Q3.1(b) oder es disqualifizieren gemäß Q3.1(c) oder über den Vorfall einen Bericht an das Schiedsgericht weitergeben, das diesen Vorfall weiter behandeln kann. Wenn ein Boot dafür bestraft wird, dass es nach Q4.1(f) keine Strafe angenommen hat oder sie korrekt ausgeführt hat, so ist die ursprüngliche Strafe aufgehoben.

Q.4.2

- a. Ein Boot, das eine Bahnmarke auf der falschen Seite liegen lässt, muss seinen Fehler wie in Regel 28.2 gefordert korrigieren, bevor es die nächste Bahnmarke passiert oder rundet oder durchs Ziel geht.
- b. Wenn ein Boot Q4.2(a) verletzt und seinen Fehler nicht korrigiert, bevor sie die nächste Bahnmarke passiert oder rundet oder durchs Ziel geht, kann es ein Schiedsrichter nach Q3.1(c) bestrafen.

Q.4.3 Ein Schiedsrichter, der entscheidet, dass auf Grund eigener Beobachtung oder auf Grund eines Berichts aus beliebiger Quelle, ein Boot gegen eine andere Regel, als Q3.2 oder Q4.2(a) oder die in Q2.1 genannten Regeln verstoßen hat, kann das Schiedsgericht informieren, um gemäß Regel 60.3 zu handeln. Wenn kein Schaden oder keine Verletzung vorliegen, wird er jedoch das Schiedsgericht nicht wegen eines Verstoßes gegen Regel 14 informieren.

Q.5 PROTESTE; WIEDERGUTMACHUNG UND WIEDERAUFNAHME; BERUFUNGEN; WEITERE SCHRITTE

- Q.5.1 Keinerlei Schritte gegen die Handlungen und Unterlassungen von Schiedsrichtern sind zulässig.
- Q.5.2 Ein Boot kann keine Berufung wegen einer behaupteten fehlerhaften Handlung, Unterlassung oder Entscheidung der Schiedsrichter oder des Schiedsgerichts stellen. In Regel 66 ist der dritte Satz geändert in „Eine Partei einer Verhandlung kann nicht eine Wiederaufnahme beantragen“.
- Q.5.3
- a. Proteste und Anträge auf Wiedergutmachung bedürfen nicht der Schriftform.
 - b. Das Schiedsgericht kann den Sachverhalt aufnehmen und die Verhandlung in jeder Art führen, die es als angebracht findet und kann die Entscheidung mündlich bekannt geben.
 - c. Wenn das Schiedsgericht entscheidet, dass ein Regelverstoß keine Auswirkungen auf das Ergebnis einer Wettfahrt hat, kann es eine Strafe zuerkennen durch die Vergabe von Strafpunkten, von halben Strafpunkten oder durch jegliche andere Entscheidung, die es als am fairsten erachtet – was auch sein kann, keine Strafe zuzuweisen.
- Q.5.4 Das Schiedsgericht kann gegen ein Boot nach Regel 60.3 protestieren. Es wird aber nicht wegen eines Verstoßes gegen die Segelanweisungen Q3.2 und Q4.2(a), oder eine der in Q2.1 aufgeführte Regeln oder Regel 14, außer im Falle eines Schadens oder einer Verletzung, protestieren.

SISLL