

IV. Umwelt und Recht
BERUFUNGSAUSSCHUSS – Berufungen 2010

Berufung 1/2010

In der Berufungssache des H-Bootes GER 1417 gegen das H-Boot GER 1654 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts der Internationalen Deutschen Meisterschaft der H-Boot-Klasse 2010 des Augsburger Segel-Club e.V. vom 02.06.2010 hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird bestätigt.

Die Berufungsgebühr ist verfallen.

Begründung:

Der Berufungsführer ist vom Schiedsgericht wegen Verletzung von Regel 11 WR von der 6. Wettfahrt disqualifiziert worden. Der Berufungsführer und der Berufungsgegner segelten mit Wind von Steuerbord nebeneinander zur Bahnmarke 2. Es bestand eine Überlappung, der Berufungsführer war Luvboot. An der Bahnmarke 2 fiel der Berufungsführer ab, wodurch der Berufungsgegner gezwungen wurde, ebenfalls abzufallen und zu halsen.

Im Protestverfahren war streitig, ob der Berufungsgegner, wie er behauptete, sofort Protest gerufen und die Protestflagge gesetzt habe. Der Berufungsführer behauptete, er habe keinen Zuruf gehört und auch kein Setzen der Protestflagge gesehen. Das Schiedsgericht hat nach Anhörung seines Obmanns, der an der Leebahnmarke bei dem Berufungsgegner die Flagge gesehen und dies in seinen Notizen vermerkt hatte, den Vortrag des Berufungsgegners als glaubwürdig und den Protest damit als gültig erachtet.

Die Berufung wendet sich gegen die Entscheidung über die Zulassung des Protestes nach Regel 63.5 WR. Die Würdigung des Sachvortrages der Parteien durch das Schiedsgericht und dessen Erwägungen sind nicht zu beanstanden.

Das Schiedsgericht konnte, nachdem der Berufungsführer vorgetragen hatte, er habe keinen Zuruf gehört und auch das Setzen der Flagge nicht gesehen, den Vortrag des Berufungsgegners dazu als glaubwürdig erachten, weil feststand, dass die Protestflagge gesetzt war, als der Berufungsgegner die Leemarke passierte.

Im Übrigen wendet sich die Berufung gegen den vom Schiedsgericht festgestellten Sachverhalt. An diesen ist der Berufungsausschuss gebunden, Regel 70.1 WR. Der festgestellte Sachverhalt trägt die Entscheidung.

Berufung 2/2010

In der Berufungssache des Bootes X99 GER 276 gegen das Boot Bavaria 38 GER 5322 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts der Baltic Förde Wettfahrt 2009 des Schilkseer Yacht-Club e.V. und des Segel-Club Baltic e.V. vom 15.06.2010 hat der Berufungsausschuss

des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird bestätigt.

Die Berufungsgebühr ist verfallen.

Begründung:

Der Berufungsführer ist vom Schiedsgericht nach der Neuverhandlung des Protestes wegen Verletzung der Regel 19.2 WR von der ersten Wettfahrt disqualifiziert worden. Nach dem vom Schiedsgericht in der Neuverhandlung festgestellten Sachverhalt segelten 3 Boote mit Überlappung nebeneinander auf die Kitzeberger Hulk zu. Der Berufungsführer war außenliegendes Leeboot, der Berufungsgegner innenliegendes Boot. Zwischen ihnen fuhr das Boot Dehler 39 GER 4999. Bei 5m und weiter abnehmender Wassertiefe verlangte der Berufungsgegner „Raum Hindernis“. Der Berufungsführer kam dieser Aufforderung nicht nach, wodurch auch das in der Mitte liegende Boot GER 4999 dem Berufungsgegner keinen Raum geben konnte. Um nicht auf Grund zu laufen, wendete der Berufungsgegner unter Spinnaker nach Steuerbord. Im Zeitpunkt dieses Manövers betrug die Wassertiefe zwischen 3 und 4 m. Das Schiedsgericht hat den Berufungsführer wegen Verletzung der Regel 19.2 von der Wettfahrt ausgeschlossen.

Der Berufungsführer rügt die Verfahrensweise des Schiedsgerichts. Es habe keine eigene Skizze vom Vorfall gefertigt, obwohl es die Skizze des Berufungsgegners nicht anerkannt habe. Es habe auch nicht darauf bestanden, dass der Berufungsgegner alle Fragen des Berufungsführers beantwortete. Das Schiedsgericht habe die vom Berufungsgegner erstellte CD und Fotos vom Gang der ersten Protestverhandlung nicht in Augenschein genommen. Schließlich habe das Schiedsgericht es abgelehnt, Kopien der Plotteraufzeichnungen zu erstellen. Außerdem wendet sich die Berufung gegen die Regelanwendung durch das Schiedsgericht. Nach Regel 19.2 WR könne nur Raum zum Passieren, nicht aber zum Wenden verlangt werden.

Die mit der Berufung geltend gemachten Verfahrensrügen greifen nicht durch.

Der vom Schiedsgericht festgestellte Sachverhalt gibt den Geschehensablauf eindeutig wieder. Der festgestellte Sachverhalt entspricht der Skizze des Berufungsgegners. Dass das Schiedsgericht diesen nicht ausdrücklich bestätigt hat, ist danach nicht erheblich. Zu Unrecht meint der Berufungsführer, das Schiedsgericht müsse den Berufungsgegner veranlassen, alle seine Fragen zu beantworten. Aus dem Protokoll der Neuverhandlung ergibt sich, dass der Berufungsgegner sich weigerte, Fragen des Berufungsführers, die mit dem eigentlichen Sachverhalt des Protestes nichts zu tun hatten, zu beantworten. Dass das Schiedsgericht es abgelehnt hat, die CDs mit den Fotos der ersten Protestverhandlung in Augenschein zu nehmen, kann angesichts der Neuverhandlung des Protestes, einen Verfahrensfehler nicht begründen. Dass das Schiedsgericht schließlich die Herstellung von Kopien der Plotterbilder ablehnte, war bereits deshalb unbedenklich, weil solche Kopien in der Verhandlung vorlagen.

Im Übrigen wendet sich die Berufung gegen den vom Schiedsgericht festgestellten Sachverhalt. An diesen ist der Berufungsausschuss gebunden, Regel 70.1 WR. Der festgestellte Sachverhalt trägt die Entscheidung.

Auch die Anwendung der Regel 19.2 WR durch das Schiedsgericht ist nicht zu beanstanden. Der Berufungsgegner war gezwungen, durch ein Manöver zu vermeiden, dass er auf Grund lief, weil der Berufungsführer ihm nicht den verlangten Raum zum Passieren des Hindernisses gewährte.

Berufung 3/2010

In der Berufungssache des Bootes Optimist B GER 11560 gegen die Wettfahrtleitung und die Entscheidung des Schiedsgerichts des 3. Pokal Magdeburger Halbkugeln des 1. Segelverein Barleber See e.V. vom 19.06.2010 hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird bestätigt.

Die Berufungsgebühr ist verfallen.

Begründung:

Das Schiedsgericht hat den Antrag des Berufungsführers auf Wiedergutmachung für die 3. Wettfahrt zurückgewiesen. Der Antrag war darauf gestützt, dass die Zieldurchgangsposition des Berufungsführers durch das Abtreiben der Bahnmarke 3 und deren Rückholung auf die richtige Position verschlechtert wurde. Die Wettfahrtleitung hatte nach der Wettfahrt entschieden, diese abzubrechen und dies durch Aushang bekannt gemacht, den Aushang dann aber wieder entfernt und die Wettfahrt gewertet. Alle Teilnehmer der Wettfahrt waren durch das Ziel gegangen.

Nach den Feststellungen des Schiedsgerichts ist die abgetriebene Bahnmarke 3 durch die Wettfahrtleitung unverzüglich auf ihre Ursprungsposition zurückverlegt worden. Die Boote befanden sich zu diesem Zeitpunkt auf dem Raumkurs von der Bahnmarke 2 zur Bahnmarke 3. Eine erhebliche Verschlechterung der Zieldurchgangsposition des Berufungsführers konnte nicht festgestellt werden.

Die Berufung rügt, dass das Schiedsgericht die ausführliche schriftliche Entscheidung, die maschinenschriftlich abgefasst ist, erst nachträglich gefertigt habe. Das Schiedsgericht habe auch nicht den richtigen Sachverhalt festgestellt. Der Vorfall habe sich auf einem anderen Bahnschenkel ereignet. Ferner habe das Schiedsgericht den Abbruch der Wettfahrt durch die Wettfahrtleitung nicht berücksichtigt. In seiner Stellungnahme zur Berufung hat das Schiedsgericht seine Sachverhaltsfeststellung bestätigt, der Berufungsführer habe in der Verhandlung vorgetragen, dass er bei der Verlegung der Bahnmarke auf dem Weg von der Bahnmarke 2 zur Bahnmarke 3 war.

Die mit der Berufung erhobenen Verfahrensrügen greifen nicht durch.

Dass das Schiedsgericht seine am Ende der Protestverhandlung mündlich verkündete Entscheidung später schriftlich in einer Anlage zum Protestprotokoll niederlegte, ist ordnungsgemäße Ausfüllung seiner Verpflichtung aus Regel 65.2 WR, eine schriftliche Entscheidung zu erstellen.

Im Übrigen wendet sich die Berufung gegen den vom Schiedsgericht festgestellten Sachverhalt. An diesen ist der Berufungsausschuss gebunden, Regel 70.1 WR. Der festgestellte Sachverhalt trägt die Entscheidung.

Nach der Stellungnahme des Schiedsgerichts hat es bei seiner Entscheidung den Vorfall auf dem Bahnschenkel zu Grunde gelegt, den der Berufungsführer zuletzt in der Verhandlung seinem Wiedergutmachungsantrag zu Grunde gelegt hat. Das Schiedsgericht konnte eine erhebliche verschlechterte Zieldurchgangsposition des Berufungsführers nicht feststellen. Dass die Wettfahrtleitung zunächst den Abbruch der Wettfahrt bekannt gegeben hatte, diese Entscheidung aber danach offensichtlich aus Erwägungen, wie sie in Regel 32.1 (e) WR niedergelegt sind, revidierte, kann den Wiedergutmachungsantrag des Berufungsführers nicht zum Erfolg führen.

Berufung 4/2010

In der Berufungssache des Bootes Europe GER 1426 gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts der Internationalen Deutschen Jugendmeisterschaft in der Europe-Klasse 2010 der Seglervereinigung Flensburg e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird bestätigt.

Die Berufungsgebühr ist verfallen.

Begründung:

Das Schiedsgericht hatte gegen den Berufungsführer (Boot Europe GER 1426) ein Protestverfahren nach Regel 60.3 (a) WR eingeleitet, nachdem zwei Mitglieder des Schiedsgerichts sahen, dass der Berufungsführer die Bahnmarke 2 beim Runden mit der Baumnock seines Großsegels berührte. Nach Anhörung der beiden Schiedsgerichtsmitglieder als Zeugen hat es den Berufungsführer von der Wettfahrt wegen Verletzung der Regel 31 WR disqualifiziert.

Mit der Berufung wird die Einleitung des Protestverfahrens durch das Schiedsgericht gerügt, weil eine Verletzung der Regel 31 WR nicht diese Verfahrenseröffnung nach Regel 60.3 (a) WR zulasse.

Das Schiedsgericht konnte nach Regel 60.3 (a) WR gegen den Berufungsführer ein Protestverfahren wegen Verletzung der Regel 31 WR einleiten. Die Wahrnehmungen von zwei Schiedsgerichtsmitgliedern zur Tonnenberührung sind zulässige Informationen für die Einleitung des Protestverfahrens nach Regel 60.3 (a) WR.

Die Berufung wendet sich im Übrigen gegen den vom Schiedsgericht festgestellten Sachverhalt. An diesen ist der Berufungsausschuss gebunden, Regel 70.1 WR. Der festgestellte Sachverhalt trägt die Entscheidung.

Berufung 5/2010

In der Berufungssache des Bootes Pirat GER 4332 gegen das Boot Pirat GER 4202 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts der EUROSAF Pirat European Junior Championship 2010 des Segel-Club Nordstern Spandau e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird bestätigt.

Die Berufungsgebühr ist verfallen.

Begründung:

Das Schiedsgericht hat den Berufungsführer nach Regel 14 WR von der 6. Wettfahrt disqualifiziert. Nach dem vom Schiedsgericht festgestellten Sachverhalt näherten sich der Berufungsführer und der Berufungsgegner mit Wind von Backbord und Überlappung der Bahnmarke 3. Der Berufungsführer war innenliegendes Luv-Boot. Beim Runden der Bahnmarke beanspruchte der Berufungsführer mehr Raum, als er zum Runden brauchte und fuhr querkant in die Backbordseite des Berufungsgegners hinein. Bei dem Zusammenstoß wurde das Boot des Berufungsgegners beschädigt. Der Berufungsführer berührte bei dem Vorfall die Bahnmarke nicht.

Die Berufung rügt, dass entgegen der Ausschreibung kein Internationales Schiedsgericht gebildet worden sei, da nur ein Internationaler Schiedsrichter Mitglied des Schiedsgerichts war. Das Schiedsgericht habe ihn zu Unrecht nach Regel 14 bestraft.

Die Zusammensetzung des Schiedsgerichts ist nicht zu beanstanden. Seine Zusammensetzung und die wegen der Teilnahme lediglich eines Internationalen Schiedsrichters fehlende Qualität als Internationale Jury ist durch das Schiedsgericht den Protestbeteiligten offengelegt und von diesen nicht beanstandet worden und führt im Übrigen lediglich dazu, dass die Entscheidung des Schiedsgerichts nicht endgültig, sondern durch Berufung angreifbar ist, Regel 70.5 WR.

Die Erwägungen des Schiedsgerichts zur Anwendung der Regel 14 WR sind nicht zu beanstanden. Schon der Umstand, dass der Berufungsführer die Bahnmarke nicht berührte, stützt die Annahme des Schiedsgerichts, dass der Berufungsführer seiner Verpflichtung aus Regel 14 WR, eine Berührung mit dem Berufungsgegner zu vermeiden, nicht nachgekommen ist, indem er mehr Raum beanspruchte als er zum Runden der Bahnmarke benötigte. Nach der vom Schiedsgericht als maßgeblich anerkannten Skizze war für den Berufungsführer ausreichend Raum zwischen der Bahnmarke und dem Berufungsgegner, um anzuluvten und die Bahnmarke zu runden.

Berufung 6/2010

In der Berufungssache des Bootes 420er GER 52631 gegen das Boot 420er GER 50257 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts der Internationalen Deutschen Jugendmeisterschaft 420er 2010 des 1. Wassersportverein Lausitzer Seenland e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Der Berufung wird stattgegeben.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird aufgehoben. Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung binnen einer am 31. Mai 2011 ablaufenden Frist an das Schiedsgericht zurückverwiesen.

Die Berufungsgebühr wird erstattet.

Begründung:

Der Berufungsführer protestierte gegen den Berufungsgegner, weil dieser nach Berührung der Bahnmarke 1 bei Ausführung seiner Strafdrehungen sich nicht freigehalten habe und es so zu einem Zusammenstoß beider Boote mit erheblichem Schaden kam.

Das Schiedsgericht hat den Protest abgewiesen, weil der Berufungsführer nicht, wie in den Segelanweisungen gefordert, die Protestflagge gezeigt habe. Die Segelanweisungen sahen in Nr. 3 (k) vor, dass in Abänderung der Regel 61.1 (a) (2) WR protestierende Boote eine Protestflagge zeigen müssen.

Zu Unrecht hat das Schiedsgericht den Protest nicht verhandelt. Nach Regel 61.1 (a) (3) WR war das Setzen der Protestflagge wegen des erkennbar eingetretenen Schadens nicht erforderlich.

Die Segelanweisungen hoben die Befreiung vom Setzen der Protestflagge für den hier vorliegenden Fall nicht auf.

Berufung 7/2010

In der Berufungssache des Bootes Teeny GER 718 gegen die Wettfahrtleitung und die Entscheidung des Schiedsgerichts der Internationalen Deutschen Jüngstenmeisterschaft der Teeny-Klasse 2010 der Segler Vereinigung Malente-Gremsmühlen e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Die Berufung wird als unzulässig verworfen.

Die Berufungsgebühr ist verfallen.

Begründung:

Das Schiedsgericht hatte einen Wiedergutmachungsantrag der Berufungsführerin gegen ihren Ausschluss als Frühstarter in der 8. Wettfahrt am 29.07.2010 abgewiesen. Am 31.07.2010 wies das Schiedsgericht den Antrag der Berufungsführerin auf Wiederaufnahme der Verhandlung wegen Überschreitung der 24-Stunden-Frist nach Regel 66 WR ab.

Die Berufung ist am 27.08.2010 eingelegt worden. Sie richtet sich gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts vom 31.07.2010. Die schriftliche Entscheidung hatte die Berufungsführerin noch am Tag der Entscheidung erhalten. Die für die Einlegung einer Berufung maßgebliche Frist nach Regel F 2.1 WR war danach am 15.08.2010 abgelaufen.

Berufung 8/2010

In der Berufungssache des Bootes Lacustre 232 gegen das Boot Lacustre 110 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts der Regatta Deutsche Bank Europacup und Lacustre Bodensee-Meisterschaft 2010 des Bodensee-Yachtclub Überlingen e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird bestätigt.

Die Berufungsgebühr ist verfallen.

Begründung:

Der Berufungsführer hatte in einer Serie von Vermessungsprotesten mit seinem Protest Nr. 3 gegen den Berufungsgegner mit der Behauptung protestiert, der Mast des Bootes des Berufungsgegners sei an der oberen Messmarke in der x- und y-Achse unterdimensioniert und im gesamten Verlauf bis zum Lümmelbeschlag zu schlank und damit auch die Wandstärke unterdimensioniert.

Der Mast entspreche deshalb nicht den Anforderungen von Nr. 4.1.4 der Technischen Klassenvorschriften der Lacustre-Klasse.

Im Protestverfahren erklärte der Berufungsgegner, dass er bei einer Selbstvermessung des 42 Jahre alten Mastes festgestellt habe, dass dieser im fraglichen Bereich um ca. 3 mm unterdimensioniert sei. Der Berufungsgegner versicherte dabei, dass er keine Veränderungen an der Maststärke vorgenommen habe, und führte die Abweichung auf den natürlichen Alterungsprozess/Schwund des Holzes zurück.

Das Schiedsgericht hat den Leiter der Technischen Kommission der Lacustre-Klasse als sachverständigen Zeugen (Zeuge A) zu dem Vorbringen des Berufungsgegners gehört. Nach der Stellungnahme des Schiedsgerichts im Berufungsverfahren hat der Zeuge (A) den Vortrag des Berufungsgegners für plausibel erachtet.

Das Schiedsgericht hat den Vortrag des Berufungsgegners im Protestverfahren seiner Entscheidung zu Grunde gelegt und unter Abweisung des Protestes des Berufungsführers den Berufungsgegner nach Regel 64.3 (a) WR an den weiteren Wettfahrten teilnehmen lassen, weil die Abweichung von den Technischen Klassenvorschriften durch den natürlichen Alterungsprozess, d. h. Abnutzung, hervorgerufen sei, der Berufungsgegner, der in der Wettfahrtserie zu diesem Zeitpunkt den letzten Platz belegte, daraus auch keinen Wettbewerbsvorteil habe, und keine zumutbare Gelegenheit bestand, die Abweichung zeitnah zu beheben.

Am Tag nach der Entscheidung hat der Vorsitzende des Schiedsgerichts die schriftliche Entscheidung um den Satz ergänzt: „Es gibt keine zumutbare Gelegenheit, die Abweichung zeitnah zu korrigieren – 110 darf an der Bodensee-Meisterschaft der Lacustre 2010 weiter teilnehmen.“

Die Berufung wendet sich dagegen, dass das Schiedsgericht den Vortrag des Berufungsgegners, die Abweichung beruhe auf dem Alterungsprozess, als Tatsache zugrunde gelegt habe. Die nachträgliche Ergänzung der Entscheidung sei unzulässig. In seiner

Stellungnahme im Berufungsverfahren vom 03.12.2010 präzisiert der Berufungsführer seinen Vortrag dahin, dass er der Anwendung der Regel 64.3 (a) WR und der weiteren Zulassung des Berufungsgegners zur Teilnahme an den Wettfahrten nicht widerspreche.

Nach seinem letzten Vortrag im Berufungsverfahren wendet sich der Berufungsführer nicht gegen den Inhalt der Entscheidung des Schiedsgerichts, den Berufungsgegner an den weiteren Wettfahrten teilnehmen zu lassen. Er wendet sich nur noch gegen die Verfahrensweise des Schiedsgerichts. Seine Rügen dazu sind unbegründet.

Die Abweichung des Mastes des Bootes des Berufungsgegners von den Technischen Klassenvorschriften war unstrittig. Das Schiedsgericht konnte nach Anhörung des sachverständigen Zeugen (A) den Vortrag des Berufungsgegners zum Zustand des Mastes seines Bootes und zur Ursache der Abweichung von den Technischen Klassenvorschriften seiner Tatsachenfeststellung zu Grunde legen.

Dass das Schiedsgericht seine schriftliche Entscheidung am Tag nach ihrer mündlichen Verkündung um den Satz ergänzte, der die von ihm ausgesprochene und mündlich begründete Anwendung der Regel 64.3 (a) WR erläuterte, ist unbedenkliche Maßnahme bei der Abfassung der schriftlichen Entscheidung nach Regel 65.2 WR.

Berufung 9/2010

In der Berufungssache des Bootes Lacustre 232 gegen das Boot Lacustre 110 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts des Deutsche Bank Europacup 2010 und Lacustre Bodensee-Meisterschaft 2010 des Bodensee-Yacht-Club Überlingen e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird bestätigt.

Die Berufungsgebühr ist verfallen.

Begründung:

Der Berufungsführer hatte in einer Serie von Vermessungsprotesten mit seinem Protest Nr. 4 gegen den Berufungsgegner protestiert und behauptet, der Mast des Bootes des Berufungsgegners sei an der oberen Messmarke in der x- und y-Achse unterdimensioniert und im gesamten Verlauf der Oberfläche bis zum Lümmelbeschlag zu schlank, die Wandstärke sei damit unterdimensioniert. Das Boot entspreche deshalb nicht den Anforderungen von Nr. 8.1.1 (Plan Nr. 6) der Technischen Klassenvorschriften der Lacustre-Klasse.

Das Schiedsgericht hat den Protest mit der Begründung abgewiesen, die in Protest genannte Regel der Technischen Klassenvorschriften entspreche nicht deren aktueller Version. Am Folgetag hat es die Entscheidung ergänzt um die Worte: „Keine Übereinstimmung Regel mit Vorfall.“

Die Berufung wendet sich gegen die Abweisung des Protestes mit der Begründung des fehlerhaften Bezuges auf die Technischen Klassenvorschriften. Es sei klar erkennbar gewesen, dass es sich um einen Schreibfehler gehandelt habe und der richtige Bezug die Nr. 8.2.1

gewesen sei. Schließlich habe das Schiedsgericht in unzulässiger Weise seine schriftliche Entscheidung am Folgetag ergänzt.

Die Berufung kann deshalb keinen Erfolg haben, weil die mit dem Protest geltend gemachte Abweichung des Mastes von den Anforderungen der Technischen Klassenvorschriften bereits Gegenstand des vorherigen Protestes Nr. 3 des Berufungsführers war. Die dort ergangene Entscheidung des Schiedsgerichts mit der der Protest zurückgewiesen wurde, war nicht zu beanstanden. Sie ist durch die Berufungsentscheidung 08/2010 bestätigt worden.

Dass das Schiedsgericht seine schriftliche Entscheidung am Tag nach ihrer mündlichen Verkündung um den Satz ergänzte, der die ausgesprochene und mündlich begründete Anwendung der Regel 64.3 (a) WR erläuterte, ist unbedenkliche Maßnahme bei der Abfassung der schriftlichen Entscheidung nach Regel 65.2 WR.

Berufung 10/2010

In der Berufungssache des Bootes Lacustre 232 gegen das Boot Lacustre 200 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts des Deutsche Bank Europacup 2010 des Bodensee-Yacht-Club Überlingen e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Der Berufung wird stattgegeben.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird aufgehoben. Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung binnen einer am 31.05.2011 ablaufenden Frist an das Schiedsgericht zurückverwiesen.

Die Berufungsgebühr wird erstattet.

Begründung:

Der Berufungsführer hatte in einer Reihe von Vermessungsprotesten mit seinem Protest Nr. 5 gegen den Berufungsgegner protestiert und behauptet, das Ruderblatt des Bootes des Berufungsgegners entspreche nicht den Anforderungen von Nr. 3.11.1 (Plan Nr. 8) der Technischen Klassenvorschriften der Lacustre-Klasse, die Ruderschablone gemäß 7.1.7 der Technischen Klassenvorschriften passe nicht, da die mittleren und achterlichen Dicken nicht erfüllt seien.

Das Schiedsgericht hat nach Anhörung des Leiters der Technischen Kommission der Lacustre-Klasse (Zeuge A) den Protest mit der Begründung zurückgewiesen, das Ruderblatt entspreche den technischen Vorschriften der Klasse. Am Folgetag hat das Schiedsgericht die schriftliche Entscheidung um den Satz ergänzt, dass diese Aussage sich auf die Ausführungen des Zeugen (A) stütze.

Die Berufung rügt, dass das Schiedsgericht keine Tatsachen festgestellt habe und seine Entscheidung nur aus einer Schlussfolgerung bestehe. Zwar möge das Ruderblatt den früheren Technischen Klassenvorschriften entsprechen, die Neufassung verlange aber eine um 2 mm geringere Dicke. Der Zeuge (A) sei kein anerkannter Vermesser und damit nicht zuständige Stelle nach Regel 63.3 WR Zusatz DSV. Das Schiedsgericht habe keine Maße der Ruderblätter geprüft. Seine Entscheidung sei auch nachträglich in unzulässiger Weise geändert worden.

Dem Schiedsgericht lag ein gültiger Messbrief des Bootes des Berufungsgegners und seine schriftliche Erklärung dahin vor, dass sein Boot sich in Beziehung auf die Nummern 3.11.1 (Plan Nr. 8) und 7.1.7 der Technischen Klassenvorschriften in dem Urzustand der Vermessung befindet.

Das Schiedsgericht hat zum Sachverhalt den Zeugen (A) gehört, der nach der Stellungnahme des Schiedsgerichts zur Berufung bekundete, dass das Dickenmaß für die Achterkante des Ruderblatts ein Mindestmaß sei. Das habe auch für die Vorversion der technischen Vorschriften gegolten. Die Neuversion sehe daher ein Maß auf 5 mm für die Achterkante vor, weil die Ruderblätter älterer Boote schon durch das Schleifen der Blätter über Jahre dünner geworden seien. Mit der Neufassung habe in diesen Punkten Klarheit geschaffen werden sollen, indem das Mindestmaß von 5mm stets einzuhalten sei.

Die Nr. 3.11.1 der Technischen Klassenvorschriften der Lacustre-Klasse, Ausgabe 2010, schreiben für das Ruderblatt vor, dass es sich vom Ruderschaft bis zur Achterkante linear auf 5 mm verjüngt. Ergänzend wird dort bestimmt, dass die Sollmaße genau einzuhalten sind. In der bis 2009 gültigen Version der Klassenvorschriften betrug das Maß noch 7 mm vor dem Schleifen.

Das Schiedsgericht hat keine Feststellungen über die Maße des Ruderblattes getroffen. Dies wird bei der Neuverhandlung nachzuholen sein. Die vom Schiedsgericht nach Anhörung des Zeugen (A) getroffene Interpretation der Technischen Klassenvorschriften dahin, dass es sich bei der Achterkantendicke von 5 mm um ein Mindestmaß handele, widerspricht deren eindeutigem Wortlaut, der verlangt, dass die Sollmaße genau einzuhalten sind.

Wird die Abweichung festgestellt, ist der Berufungsgegner zu disqualifizieren. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach Regel 64.3 (a) WR liegen nicht vor, weil die Abweichung in diesem Falle nicht durch Beschädigung oder normale Abnutzung verursacht ist.

Berufung 11/2010

In der Berufungssache des Bootes Lacustre 232 gegen das Boot Lacustre GER 250 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts des Deutsche Bank Europacup 2010 des Bodensee-Yacht-Club Überlingen e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Der Berufung wird stattgegeben.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird aufgehoben. Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung binnen einer am 31.05.2011 ablaufenden Frist an das Schiedsgericht zurückverwiesen.

Die Berufungsgebühr wird erstattet.

Begründung:

Der Berufungsführer hatte in einer Reihe von Vermessungsprotesten mit seinem Protest Nr. 7 gegen den Berufungsgegner protestiert und behauptet, das Ruderblatt des Bootes des Berufungsgegners entspreche nicht den Anforderungen von Nr. 3.11.1 (Plan Nr. 8) der Technischen Klassenvorschriften der Lacustre-Klasse, die Ruderschablone gemäß 7.1.7 der

Technischen Klassenvorschriften passe nicht, da die mittleren und achterlichen Dicken nicht erfüllt seien.

Das Schiedsgericht hat nach Anhörung des Leiters der Technischen Kommission der Lacustre-Klasse (Zeuge A) den Protest mit der Begründung zurückgewiesen, das Ruderblatt entspreche den technischen Vorschriften der Klasse. Am Folgetag hat das Schiedsgericht die schriftliche Entscheidung um den Satz ergänzt, dass diese Aussage sich auf die Ausführungen des Zeugen stütze.

Die Berufung rügt, dass das Schiedsgericht keine Tatsachen festgestellt habe und seine Entscheidung nur aus einer Schlussfolgerung bestehe. Zwar möge das Ruderblatt den früheren Technischen Klassenvorschriften entsprechen, die Neufassung verlange aber eine um 2 mm geringere Dicke. Der Zeuge (A) sei kein anerkannter Vermesser und damit nicht zuständige Stelle nach Regel 63.3 WR Zusatz DSV. Das Schiedsgericht habe keine Maße der Ruderblätter geprüft. Seine Entscheidung sei auch nachträglich in unzulässiger Weise geändert worden.

Dem Schiedsgericht lag ein gültiger Messbrief des Bootes des Berufungsgegners und seine schriftliche Erklärung dahin vor, dass sein Boot sich in Beziehung auf die Regeln 3.11.1 (Plan Nr. 8) und 7.1.7 der Technischen Klassenvorschriften in dem Urzustand der Vermessung befindet.

Das Schiedsgericht hat zum Sachverhalt den Zeugen (A) gehört, der nach der Stellungnahme des Schiedsgerichts zur Berufung bekundete, dass das Dickenmaß für die Achterkante des Ruderblatts ein Mindestmaß sei. Das habe auch für die Vorversion der technischen Vorschriften gegolten. Die Neuversion sehe daher ein Maß auf 5 mm für die Achterkante vor, weil die Ruderblätter älterer Boote schon durch das Schleifen der Blätter über Jahre dünner geworden seien. Mit der Neufassung habe in diesen Punkten Klarheit geschaffen werden sollen, indem das Mindestmaß von 5 mm stets einzuhalten sei.

Die Nr. 3.11.1 der Technischen Klassenvorschriften der Lacustre-Klasse, Ausgabe 2010, schreiben für das Ruderblatt vor, dass es sich vom Ruderschaft bis zur Achterkante linear auf 5 mm verjüngt. Ergänzend wird dort bestimmt, dass die Sollmaße genau einzuhalten sind. In der bis 2009 gültigen Version der Technischen Klassenvorschriften betrug das Maß noch 7mm vor dem Schleifen.

Das Schiedsgericht hat keine Feststellungen über die Maße des Ruderblattes getroffen. Dies wird bei der Neuverhandlung nachzuholen sein. Die vom Schiedsgericht nach Anhörung des Zeugen (A) getroffene Interpretation der Technischen Klassenvorschriften dahin, dass es sich bei der Achterkantendicke von 5 mm um ein Mindestmaß handele, widerspricht deren eindeutigem Wortlaut, der verlangt, dass die Sollmaße genau einzuhalten sind.

Wird die Abweichung festgestellt, ist der Berufungsgegner zu disqualifizieren. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach Regel 64.3 (a) WR liegen nicht vor, weil die Abweichung in diesem Falle nicht durch Beschädigung oder normale Abnutzung verursacht ist.

Berufung 12/2010

In der Berufungssache des Bootes Lacustre 232 gegen das Boot Lacustre 212 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts des Deutsche Bank Europacup 2010 des Bodensee-Yacht-Club Überlingen e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter

Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Der Berufung wird stattgegeben.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird aufgehoben. Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung binnen einer am 31.05.2011 ablaufenden Frist an das Schiedsgericht zurückverwiesen.

Die Berufungsgebühr wird erstattet.

Begründung:

Der Berufungsführer hatte in einer Reihe von Vermessungsprotesten mit seinem Protest Nr. 9 gegen den Berufungsgegner protestiert und behauptet, das Ruderblatt des Bootes des Berufungsgegners entspreche nicht den Anforderungen von Nr. 3.11.1 (Plan Nr. 8) der Technischen Klassenvorschriften der Lacustre-Klasse, die Ruderschablone gemäß 7.1.7 der Technischen Klassenvorschriften passe nicht, da die mittleren und achterlichen Dicken nicht erfüllt seien.

Das Schiedsgericht hat nach Anhörung des Leiters der Technischen Kommission der Lacustre-Klasse (Zeuge A) den Protest mit der Begründung zurückgewiesen, das Ruderblatt entspreche den technischen Vorschriften der Klasse. Am Folgetag hat das Schiedsgericht die schriftliche Entscheidung um den Satz ergänzt, dass diese Aussage sich auf die Ausführungen des Zeugen (A) stütze.

Die Berufung rügt, dass das Schiedsgericht keine Tatsachen festgestellt habe und seine Entscheidung nur aus einer Schlussfolgerung bestehe. Zwar möge das Ruderblatt den früheren Technischen Klassenvorschriften entsprechen, die Neufassung verlange aber eine um 2 mm geringere Dicke. Der Zeuge (A) sei kein anerkannter Vermesser und damit nicht zuständige Stelle nach Regel 63.3 WR Zusatz DSV. Das Schiedsgericht habe keine Maße der Ruderblätter geprüft. Seine Entscheidung sei auch nachträglich in unzulässiger Weise geändert worden.

Dem Schiedsgericht lag ein gültiger Messbrief des Bootes des Berufungsgegners und seine schriftliche Erklärung dahin vor, dass sein Boot sich in Beziehung auf die Regeln 3.11.1 (Plan Nr. 8) und 7.1.7 der Technischen Klassenvorschriften in dem Urzustand der Vermessung befindet.

Das Schiedsgericht hat zum Sachverhalt den Zeugen (A) gehört, der nach der Stellungnahme des Schiedsgerichts zur Berufung bekundete, dass das Dickenmaß für die Achterkante des Ruderblatts ein Mindestmaß sei. Das habe auch für die Vorversion der technischen Vorschriften gegolten. Die Neuversion sehe daher ein Maß auf 5mm für die Achterkante vor, weil die Ruderblätter älterer Boote schon durch das Schleifen der Blätter über Jahre dünner geworden seien. Mit der Neufassung habe in diesen Punkten Klarheit geschaffen werden sollen, indem das Mindestmaß von 5mm stets einzuhalten sei.

Die Nr. 3.11.1 der Technischen Klassenvorschriften der Lacustre-Klasse, Ausgabe 2010, schreiben für das Ruderblatt vor, dass es sich vom Ruderschaft bis zur Achterkante linear auf 5 mm verjüngt. Ergänzend wird dort bestimmt, dass die Sollmaße genau einzuhalten sind. In der bis 2009 gültigen Version der Technischen Klassenvorschriften betrug das Maß noch 7 mm vor dem Schleifen.

Das Schiedsgericht hat keine Feststellungen über die Maße des Ruderblattes getroffen. Dies wird bei der Neuverhandlung nachzuholen sein. Die vom Schiedsgericht nach Anhörung des Zeugen (A) getroffene Interpretation der Technischen Klassenvorschriften dahin, dass es sich bei der Achterkantendicke von 5 mm um ein Mindestmaß handelt, widerspricht deren eindeutigem Wortlaut, der verlangt, dass die Sollmaße genau einzuhalten sind.

Wird die Abweichung festgestellt, ist der Berufungsgegner zu disqualifizieren. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach Regel 64.3 (a) WR liegen nicht vor, weil die Abweichung in diesem Falle nicht durch Beschädigung oder normale Abnutzung verursacht ist.

Berufung 13/2010

In der Berufungssache des Bootes Lacustre 232 gegen das Boot Lacustre 239 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts des Deutsche Bank Europacup 2010 des Bodensee-Yacht-Club Überlingen e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Der Berufung wird stattgegeben.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird aufgehoben. Der Berufungsgegner wird von den Wettfahrten um den Deutsche Bank Europacup und Lacustre Bodensee Meisterschaft 2010 disqualifiziert.

Die Berufungsgebühr wird erstattet.

Begründung:

Der Berufungsführer hatte in einer Serie von Vermessungsprotesten mit seinem Protest Nr. 11 gegen den Berufungsgegner protestiert und behauptet, das Ruderblatt des Berufungsgegner entspreche nicht den Anforderungen von Nr. 3.11.1 (Plan Nr. 8) der Technischen Klassenvorschriften der Lacustre Klasse, die Ruderschablone gemäß 7.1.7 der Technischen Klassenvorschriften passe nicht, da die mittleren und achterlichen Dicken nicht erfüllt seien.

Das Schiedsgericht hat nach Anhörung des Leiters der Technischen Kommission der Lacustre-Klasse (Zeuge A) den Protest mit der Begründung zurückgewiesen, das Ruderblatt entspreche den technischen Vorschriften der Klasse.

Die Berufung rügt, dass das Schiedsgericht keine Tatsachen festgestellt, insbesondere nicht die Maße des Ruderblatts geprüft habe. Dem Schiedsgericht lag ein gültiger Messbrief des Bootes des Berufungsgegners und seine schriftliche Erklärung dahin vor, dass sein Boot sich in Beziehung auf die Regeln 3.11.1 (Plan Nr. 8) und 7.1.7 der Technischen Klassenvorschriften in dem Urzustand der Vermessung befindet.

Das Schiedsgericht hat zum Sachverhalt den Zeugen (A) gehört, der nach der Stellungnahme des Schiedsgerichts zur Berufung bekundete, dass das Dickenmaß für die Achterkante des Ruderblatts ein Mindestmaß sei. Das habe auch für die Vorversion der technischen Vorschriften gegolten.

Die Neuversion sehe daher ein Maß auf 5mm für die Achterkante vor, weil die Ruderblätter älterer Boote schon durch das Schleifen der Blätter über Jahre dünner geworden seien. Mit der

Neufassung habe in diesen Punkten Klarheit geschaffen werden sollen, indem das Mindestmaß von 5mm stets einzuhalten sei.

Die Nr. 3.11.1 der Technischen Klassenvorschriften der Lacustre-Klasse, Ausgabe 2010, schreiben für das Ruderblatt vor, dass es sich vom Ruderschaft bis zur Achterkante linear auf 5 mm verjüngt. Ergänzend wird dort bestimmt, dass die Sollmaße genau einzuhalten sind. In der bis 2009 gültigen Version der Technischen Klassenvorschriften betrug das Maß noch 7 mm vor dem Schleifen.

Das Schiedsgericht hat keine Feststellungen über die Maße des Ruderblattes getroffen. Der Berufungsgegner hat im Berufungsverfahren vorgetragen, dass sein Ruderblatt an der Achterkante eine Dicke von 7,5 mm habe. Die vom Schiedsgericht nach Anhörung des Zeugen (A) getroffene Interpretation der Technischen Klassenvorschriften dahin, dass es sich bei der Achterkantendicke von 5 mm um ein Mindestmaß handelt, widerspricht deren eindeutigem Wortlaut, der verlangt, dass die Sollmaße genau einzuhalten sind.

Der Berufungsgegner ist nach seinem eigenen Vortrag von den Wettfahrten zu disqualifizieren. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach Regel 64.3 (a) WR liegen nicht vor, weil die Abweichung nicht durch Beschädigung oder normale Abnutzung verursacht ist.

Berufung 14/2010

In der Berufungssache des Bootes Lacustre 232 gegen das Boot Lacustre 266 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts des Deutsche Bank Europacup 2010 des Bodensee-Yacht-Club Überlingen e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird bestätigt.

Die Berufungsgebühr ist verfallen.

Begründung:

Der Berufungsführer hatte in einer Serie von Vermessungsprotesten mit seinem Protest Nr. 13 gegen den Berufungsgegner protestiert und behauptet, dessen Boot entspreche nicht den von der Klassenvereinigung vorgegebenen Schablonen (Templates) an den Schablonenstationen I, II und III. Dem Schiedsgericht lag ein gültiger Messbrief für das Boot des Berufungsgegners vor. Der Berufungsführer hatte im Protestverfahren ein Schreiben des Präsidenten der Vermessungskommission der Swiss Sailing vom 24.07.2010 vorgelegt. Das Schreiben war u. a. an den Berufungsführer, den Präsidenten der Klassenvereinigung Lacustre und den Leiter der Technischen Kommission der Lacustre-Klasse gerichtet. In diesem Schreiben wird erläutert, dass die vordere Schablone nicht mit den Originalplänen übereinstimme und um maximal 3 mm davon abweiche. Bis eine in Auftrag gegebene digitale Datenerfassung und – abgleichung mit den Originalplänen abgeschlossen sei und die Generalversammlung der Klassenvereinigung über das weitere Vorgehen entschieden habe, seien die derzeitigen Schablonen für Bau- und Vermessung der Lacustre-Boote maßgebend.

Das Schiedsgericht hat nach Anhörung des Leiters der Technischen Kommission der Lacustre-Klasse (Zeuge A) den Vermessungsprotest mit der Begründung zurückgewiesen, der Rumpf entspreche den maßgebenden Schablonen der Klasse.

Am Tage nach der Entscheidung hat das Schiedsgericht die schriftliche Entscheidung um den folgenden Satz ergänzt: „Diese Aussage stützt sich auf die Ausführung des Zeugen (A) (technische Kommission Lacustre) sowie eines Briefes von XXX, Chefvermesser Swiss Sailing vom 24.07.2010.“

Die Berufung rügt, dass das Schiedsgericht keinen Sachverhalt festgestellt habe, insbesondere keine Nachvermessung des Bootes habe vornehmen lassen. Der Zeuge (A) sei kein anerkannter Vermesser im Sinne der Regel 64.3 WR Zusatz DSV und damit nicht zur Feststellung von Tatsachen befugt. Im Übrigen habe das Schiedsgericht seine Entscheidung nicht auf den Brief der Vermessungskommission des Swiss Sailing stützen dürfen und diese auch rechtsfehlerhaft nachträglich ergänzt.

Zu Recht konnte das Schiedsgericht den Inhalt des Schreibens des Präsidenten der Vermessungskommission der Swiss Sailing seiner Entscheidung zu Grunde legen.

Dieses Schreiben ist vom Berufungsführer selbst in das Protestverfahren eingeführt und damit zum Gegenstand der Verhandlung gemacht worden. In diesem Schreiben wird bestätigt, dass die aktuell existierenden Schablonen die gültigen sind. Zu dieser Feststellung war die Vermessungskommission der Swiss Sailing nach Nr. 1.3 der Technischen Klassenvorschriften befugt.

Der Berufungsführer macht nicht geltend, dass das Boot des Berufungsgegners nicht diesen Schablonen entspreche und nicht ordnungsgemäß vermessen sei, sondern zieht nur deren Gültigkeit in Zweifel. Danach war eine Vermessung des Bootes des Berufungsgegners nicht erforderlich.

Dass das Schiedsgericht seine schriftliche Entscheidung am Tag nach ihrer mündlichen Verkündung um den Satz ergänzte, der die ausgesprochene und mündlich begründete Anwendung der Regel 64.3 (b) WR erläuterte, ist unbedenkliche Maßnahme bei der Abfassung der schriftlichen Entscheidung nach Regel 65.2 WR.

Berufung 15/2010

In der Berufungssache des Bootes Lacustre 232 gegen das Boot Lacustre 267 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts des Deutsche Bank Europacup 2010 des Bodensee-Yacht-Club Überlingen e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird bestätigt.

Die Berufungsgebühr ist verfallen.

Begründung:

Der Berufungsführer hatte in einer Serie von Vermessungsprotesten mit seinem Protest Nr. 15 gegen den Berufungsgegner protestiert und behauptet, dessen Boot entspreche nicht den von der Klassenvereinigung vorgegebenen Schablonen (Templates) an den Schablonenstationen I, II und III.

Der Berufungsführer hatte in das Protestverfahren ein Schreiben des Präsidenten der Vermessungskommission der Swiss Sailing vom 24.07.2010 vorgelegt. Das Schreiben war u. a. an den Berufungsführer, den Präsidenten der Klassenvereinigung Lacustre und den Leiter der Technischen Kommission der Lacustre-Klasse (Zeuge A) gerichtet.

In diesem Schreiben wird erläutert, dass die vordere Schablone nicht mit den Originalplänen übereinstimme und um maximal 3 mm davon abweiche. Bis eine in Auftrag gegebene digitale Datenerfassung und –abgleichung mit den Originalplänen abgeschlossen sei und die Generalversammlung der Klassenvereinigung über das weitere Vorgehen entschieden habe, seien die derzeitigen Schablonen für Bau- und Vermessung der Lacustre-Boote maßgebend.

Das Schiedsgericht hat nach Anhörung des Zeugen (A), Leiter der Technischen Kommission der Lacustre-Klasse, den Vermessungsprotest mit der Begründung zurückgewiesen, der Rumpf entspreche den maßgebenden Schablonen der Klasse.

Am Tage nach der Entscheidung hat das Schiedsgericht die schriftliche Entscheidung um den folgenden Satz ergänzt: „Diese Aussage stützt sich auf die Ausführung des Zeugen (A) (Leiter der technischen Kommission Lacustre) sowie eines Briefes von XXX (Chefvermesser Swiss Sailing) vom 24.07.2010.“

Die Berufung rügt, dass das Schiedsgericht keinen Sachverhalt festgestellt habe, insbesondere keine Nachvermessung des Bootes habe vornehmen lassen. Der Zeuge (A) sei kein anerkannter Vermesser im Sinne der Regel 64.3 WR Zusatz DSV und damit nicht zur Feststellung von Tatsachen befugt. Im Übrigen habe das Schiedsgericht seine Entscheidung nicht auf den Brief der Vermessungskommission des Swiss Sailing stützen dürfen und diese auch rechtsfehlerhaft nachträglich ergänzt.

Zu Recht konnte das Schiedsgericht den Inhalt des Schreibens des Präsidenten der Vermessungskommission der Swiss Sailing seiner Entscheidung zu Grunde legen. Dieses Schreiben ist vom Berufungsführer selbst in das Protestverfahren eingeführt und damit zum Gegenstand der Verhandlung gemacht worden. In diesem Schreiben wird bestätigt, dass die aktuell existierenden Schablonen die gültigen sind. Zu dieser Feststellung war die Vermessungskommission der Swiss Sailing nach Nr. 1.3 der Technischen Klassenvorschriften befugt.

Der Berufungsführer macht nicht geltend, dass das Boot des Berufungsgegners nicht diesen Schablonen entspreche und nicht ordnungsgemäß vermessen sei, sondern zieht nur deren Gültigkeit in Zweifel. Danach war eine Vermessung des Bootes des Berufungsgegners nicht erforderlich.

Dass das Schiedsgericht seine schriftliche Entscheidung am Tag nach ihrer mündlichen Verkündung um den Satz ergänzte, der die ausgesprochene und mündlich begründete Anwendung der Regel 64.3 (b) WR erläuterte, ist unbedenkliche Maßnahme bei der Abfassung der schriftlichen Entscheidung nach Regel 65.2 WR.

Berufung 16/2010

In der Berufungssache des Bootes Lacustre 232 gegen das Boot Lacustre 110 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts des Deutsche Bank Europacup 2010 des Bodensee-Yacht-Club Überlingen e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird bestätigt.

Die Berufungsgebühr ist verfallen.

Begründung:

Der Berufungsführer hatte in einer Serie von Vermessungsprotesten mit seinem Protest Nr. 2 gegen den Berufungsgegner protestiert und behauptet, in dem Boot des Berufungsgegner seien nicht die erforderlichen Kojen im Schiffsrumpf eingebaut. Dabei bezog er sich auf die Anforderungen der Nummer 9.1 der Technischen Klassenvorschriften der Lacustre Klasse.

Das Schiedsgericht hat den Protest mit der Begründung zurückgewiesen, die vom Berufungsführer angeführte Regel der technischen Klassenvorschriften entspreche nicht der aktuellen Version. Am Folgetag ist die Entscheidung um die Wörter ergänzt worden: „Keine Übereinstimmung Regel mit Vorfall“.

Das Schiedsgericht hatte in dem vorausgegangenen Verfahren in Protest Nr. 1 des Berufungsführers nach In-Augenscheinnahme des Bootes des Berufungsgegners bereits entschieden, dass die dort eingebauten Kojen den Klassenvorschriften entsprachen.

Im Ergebnis zu Recht hat das Schiedsgericht den Protest des Berufungsführers abgewiesen, da es durch In-Augenscheinnahme des Bootes des Berufungsgegners in dem Verfahren über den vom Berufungsführer eingelegten Protest Nr. 1 festgestellt hatte, dass Kojen entsprechend den Technischen Klassenvorschriften eingebaut waren. Diese Entscheidung des Schiedsgerichts hat der Berufungsführer nicht angegriffen.

Dass das Schiedsgericht seine schriftliche Entscheidung am Tag nach ihrer mündlichen Verkündung um den Satz ergänzte, der die ausgesprochene und mündlich begründete Anwendung der Regel 64.3 (b) WR erläuterte, ist unbedenkliche Maßnahme bei der Abfassung der schriftlichen Entscheidung nach Regel 65.2 WR.

Berufung 17/2010

In der Berufungssache des Bootes Finn SUI 8 gegen das Boot Finn GER 75 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts der Interboot Trophy 2010 Finn des Württembergischen Yacht-Club e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird bestätigt.

Die Berufungsgebühr ist verfallen.

Begründung:

Der Berufungsführer hatte gegen den Berufungsgegner wegen des Gebrauchs unerlaubter Vortriebsmittel protestiert. Nach dem vom Schiedsgericht festgestellten Sachverhalt halste der Berufungsgegner bei 4-5 kn Wind auf einer Strecke von 600 m fünfmal, wobei zur Halse (vor Ausführung) die Baumnock seines Bootes im Wasser war. Das Schiedsgericht konnte nicht zweifelsfrei feststellen, dass beim Dichtholen des Großsegels ein Vortrieb erzeugt wurde

(Paddelschlag). Mit dieser Begründung hat das Schiedsgericht den Protest des Berufungsführers zurückgewiesen.

Die Berufung rügt das Verfahren des Schiedsgerichts in der Vorbereitung der Protestverhandlung. Die Wettfahrtleitung und das Schiedsgericht hätten nichts getan, um Zeit und Ort der Verhandlung allen Protestparteien rechtzeitig mitzuteilen und es ausschließlich ihm überlassen, den Berufungsgegner von seinem Protest zu informieren und zur Verhandlung zu holen. Im Übrigen besteht die Berufung darauf, dass der Berufungsgegner bei seinen Halsen unerlaubten Vortrieb erzeugt habe.

Die Verfahrensrügen des Berufungsführers zur Vorbereitung der Protestverhandlung durch das Schiedsgericht sind nicht begründet. Sie haben sich nicht fehlerhaft auf die Verhandlung des Protestes ausgewirkt.

Im Übrigen wendet sich die Berufung gegen den vom Schiedsgericht festgestellten Sachverhalt. An diesen ist der Berufungsausschuss gebunden, Regel 70.1 WR. Der festgestellte Sachverhalt trägt die Entscheidung.

Berufung 18/2010

In der Berufungssache des Bootes „Norddeutsche Vermögen“ GER 5500 gegen das Boot „Tarok 7“ DEN 9503, Berufungsgegner zu 1, und das Boot „Black Jack“ GER 5455, Berufungsgegner zu 2, sowie gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts der NAUTOR SWAN Baltic Sea Challenge des Flensburger Segel Club e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Der Berufung wird stattgegeben.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird aufgehoben. Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung binnen einer am 30.06.2011 ablaufenden Frist an das Schiedsgericht zurückverwiesen.

Die Berufungsgebühr wird erstattet.

Begründung:

Die Boote der Verfahrensbeteiligten näherten sich mit Überlappung der Bahnmarke 8. Der Berufungsgegner zu 1 war innenliegendes Boot, der Berufungsgegner zu 2 außenliegendes Boot. Dazwischen fuhr der Berufungsführer. Nach den Feststellungen des Schiedsgerichts kam es beim Runden der Bahnmarke zur Berührung des Großbaumes des Berufungsgegners zu 1 mit dem Heck des Berufungsführers. Der seitliche Abstand des Berufungsführers zu dem Berufungsgegner zu 2 betrug ca. 3-5 m. Das Schiedsgericht hat den Berufungsführer wegen Verletzung von Regel 18.2 (a) WR von der Wettfahrt disqualifiziert.

Die Berufung rügt eine unzureichende Sachverhaltsfeststellung durch das Schiedsgericht und wendet sich gegen die ausgesprochene Disqualifikation.

Die Tatsachenfeststellungen des Schiedsgerichts sind unzureichend. Es fehlt jede Angabe zu den herrschenden Windbedingungen, Seegang und der Geschwindigkeit der Boote. Die vom Schiedsgericht anerkannte Skizze des Protestes Nr. 3 enthält dazu auch keine Angaben. Es ist danach zweifelhaft, ob der Berufungsgegner zu 2 (GER 5455) angesichts der Größe der

beteiligten Boote bei einem Seitenabstand von 3 – 5 Metern dem Berufungsführer ausreichend Raum gab, um sich von dem Berufungsgegner zu 1 (DEN 9503) freizuhalten.

Berufung 19/2010

In der Berufungssache des Bootes Fighter GER 210 gegen das Boot Shark 24 GER 1350 und gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts der Wismeth-Regatta 2010 des Wassersport Ornbau e.V. hat der Berufungsausschuss des Deutschen Segler-Verbandes unter Mitwirkung der Herren Peter Ohlinger, Klaus-Dieter Heyer, Thorsten Niß und Helmer Schweizer in seiner Sitzung vom 22. Januar 2011 wie folgt entschieden:

Die Berufung wird als unzulässig verworfen.

Die Berufungsgebühr ist verfallen.

Begründung:

Die Berufung ist am 04.11.2010 eingelegt worden. Sie richtet sich gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts vom 25.09.2010. Der Berufungsführer hatte an diesem Tag die Zusendung der schriftlichen Entscheidung nach Regel 65.2 WR verlangt.

Danach lief die Frist bis zur Einlegung der Berufung am 25.10.2010 ab, Regel 65.2 WR Zusatz DSV. Die schriftliche Entscheidung des Schiedsgerichts ist ihm am 19.10.2010 per E-Mail zugegangen. Damit wäre auch ohne Berücksichtigung der Regel 65.2 WR Zusatz DSV die Berufungsfrist nach Regel F 2.1 am 03.11.2010 abgelaufen. Die Berufung ist damit verspätet eingelegt worden.

Hamburg 22.01.2010