

DOMARBOKEN

En bok för
ARRANGÖRER, DOMARE OCH KAPPSEGLARE
med förklaringar hur kappseglingsreglerna ska tolkas

Publicerad av
Svenska Seglarförbundet
Regelkommittén
Uppdaterad 2026-01-26

Idé och genomförande SSF:s Regelkommitté
SSF: s webbplats: www.svensksegling.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
NYHETER och WS Q&A	3
World Sailings ändringar och rättningar till KSR	3
Tillägg, ändringar och eventuella strykningar i Domarboken	3
Tolkningsfall – WS Case Book – Interpretations of the racing rules	3
Q&A	4
ARBETSSINSTRUKTIONER FÖR PK OCH PK:s ORDFÖRANDE	7
1 DOMARENS ANSVAR	7
2 DOMARENS BEHÖRIGHET	8
3 RÖD OCH BLÅ DOMARES ANSVAR SOM HANDLEDARE	10
4 FÖRE TÄVLINGEN	11
5 INSTRUKTIONER FÖR TÄVLINGSEXPEDITIONEN	13
6 VID ANKOMST TILL TÄVLINGSPLATSEN	15
7 PÅ TÄVLINGSPLATSEN – ALLMÄNT	17
8 PÅ BANAN	18
9 ÅTER I LAND	24
10 INLEDNING AV FÖRHANDLINGEN	25
11 INHÄMTA BEVISNING – KSR M 3.2	29
12 BEVISVÄRDERING	30
13 FASTSTÄLLA FAKTA	31
14 ENSKILD ÖVERLÄGGNING OCH MEDDELANDE AV BESLUT	33
15 ÅTERUPPTA FÖRHANDLING – KSR 63.7, M4 OCH M8	34
16 GE GOTTGÖRELSE – KSR 61	36
17 ÖVERKLAGANDE – PK:s HANDLÄGGNING	39
18 ÖVERKLAGANDE – SSF:s HANDLÄGGNING	40
19 PROTESTBEHANDLING – UDDA SITUATIONER	41
20 HANDLÄGGNING AV OLÄMPLIGT BETEENDE	43
21 MÄTPROTESTER – ALLMÄNT	48
22 MÄTPROTESTER FÖRE FÖRSTA KAPPSEGLINGEN	50
23 MÄTPROTESTER EFTER EN KAPPSEGLING	51
24 WS:s REKLAMREGLER	52
25 APPENDIX P – DOMARNAS VERKTYG FÖR ATT DÖMA REGEL 42 PÅ VATTNET	56
26 TOLKNING AV KSR 42 – FRAMDRIVNING	57
27 ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG TILL KSR 42	61
REGELKOMMENTARER, INNEHÅLLSFÖRTECKNING	63
39 REGELKOMMENTARER	65
BILAGA 1 CHECKLISTA FÖR SAMSPLET MELLAN ARRANGÖREN OCH PK:s ORDFÖRANDE	91
BILAGA 2 ANTAL SEKUNDER PER BÅTLÄNGD	92
BILAGA 3 LITTERATURFÖRTECKNING	93
BILAGA 4 MEDLING	94
BILAGA 5 ANDRA ALTERNATIV FÖR ATT LÖSA TVISTER	96
BILAGA 6 DISCIPLINÄRENDEN INOM SEGELSPORTEN	97
BILAGA 7 BEDÖMNING AV OM EN BÅT HAR BRUTIT MOT REGEL 1.1	99
BILAGA 8 INNEHÅLLSFÖRTECKNING – PROTESTEXEMPEL	101
BILAGA 9 Riktlinjer för proportionerliga straff [DP]	126

NYHETER och WS Q&A

World Sailings ändringar och rättningar till KSR

De rättningar/justeringar som WS gjorde sent i samband med arbetet med den nya regelboken är införda i den svenska, tryckta upplagan av KSR 2025 – 2028.

Referera till ändringsdokumenten som finns på (engelska) WS:s och på (svenska) SSF:s webbplatser.

Tillägg, ändringar och eventuella strykningar i Domarboken

Ändringar som är en följd av nya regelnummer finns inte med i förteckningen nedan.

Tolkningsfall – WS Case Book – Interpretations of the racing rules

World Sailings Case Book finner du på WS webbplats, [The Case Book for 2025-2028](#). Varje år ges det ut nya tolkningsfall i form av supplement.

Nedan finner du en sammanställning av de senare supplement och länkar till hemsidan.

Q&A

Nedan ges en sammanfattning av de Q&A som WS publicerat de senaste åren. Hela texten t.o.m. 2024 års Q&A finner du på WS:s webbplats, [2024-booklet-240813.pdf](https://www.sve.se/2024-booklet-240813.pdf)

Q&A återspeglar åsikten från erfarna tävlingsfunktionärer, de är inte officiella tolkningar av reglerna. Q&A tar bara upp den specifika frågan och inte alla faktorer som en protestkommitté behöver ta hänsyn till vid en förhandling.

De är inte uppdaterade efter senare regelböcker och regelnummer.

Q & A	Sammanfattning
Q&A 2025.009	Definition av Märkesplats
Q&A 2025.008	Stagvändning i Zonen
Q&A 2025.007	Anrop om plats att stagvända
Q&A 2025.006	Signalera <i>Annullering</i> eller <i>Uppskjuten</i> före startsignalen
Q&A 2025.005	Möjligt att överklaga beslut av en Internationell Jury
Q&A 2025.004	Signaler för enskild återkallelse
Q&A 2025.003	"Trassel" vid kitesegling
Q&A 2025.002	Tolkning av "betydande fördel" i regel 44.1b
Q&A 2025.001	Brott mot reglerna i samband med målgång när Appendix T gäller
Q&A 2024.005	Hur ska en kappsegling poängsättas när alla seglat fel bana
Q&A 2024.004	Begränsningar p.g.a. nationella föreskrifter, Internationell Jury, möjlighet att överklaga
Q&A 2024.003	Tolkning av WS Case 116, Skada och tilldelning av gottgörelse
Q&A 2024.002	Tolkning av termen "i fara" i regel 41a
Q&A 2024.001	Betydelsen av "kan bli påtagligt sämre" i regel 62.1
Q&A 2023.009	Giltighet av ett överklagande
Q&A 2023.008	Sen information till båt som var OCS (skar startlinjen före startsignalen)
Q&A 2023.007	Internationella sjövägsreglerna, IRPCAS, för coachbåtar
Q&A 2023.006	Återkallelse av protest efter medling
Q&A 2023.005	Regel 17 när båt manövrerar för att ta ett straff
Q&A 2023.004	Avkortning av banalerna
Q&A 2023.003	Kontakt mellan två kitebräddor
Q&A 2022.010	Ha på sig en modifierad sele
Q&A 2022.009	Tillåtelse att ersätta utrustning, TK
Q&A 2022.008	Typsnitt för segelnummer
Q&A 2022.007	Skyldighet att publicera skriftliga seglingsföreskrifter
Q&A 2022.006	Tillämpning av regel T1a, Medling, ta straff
Q&A 2022.005	Tre båtar vid länsmålgång, båtar i zonen, olika halsar
Q&A 2022.004	DP – Proportionerligt straff för brott mot regler i del 2, regel 31 eller klassreglerna
Q&A 2022.003	Regel 45 och innebörden av "förtöjd"
Q&A 2022.002	Intressekonflikt för en protestkommittémedlem
Q&A 2022.001	Vilken vikt har tävlingskommitténs egna anteckningar och observationer i regel 90.3(c)
Q&A 2021.010	KSR 18.3 vid ett kryssmärke
Q&A 2021.009	Hantering av överklaganden
Q&A 2021.006	En båt får avbryta att ta ett straff
Q&A 2021.005	Alternativt straff för en båt som var OCS
Q&A 2021.003	Uteslutning av en båt
Q&A 2021.002	Betydelsen av "skrov" i KSR
Q&A 2021.001	Förklaring gällande bevis genom hörsägen, ingen konflikt 63.6a. 63.6c och M3.2.9
Q&A 2020.021	Beskrivning av märken och segla banan
Q&A 2020.020	Förklaring av termen "ligga upp" i KSR 18.3
Q&A 2020.018	Klargörande av ändra kurs
Q&A 2020.017	KSR 42 i Appendix B
Q&A 2020.015	Skador som uppstår när en båt inte kappseglar
Q&A 2020.014	Tolkning av "får inte tvinga" i KSR 18.3
Q&A 2020.012	Felaktig underlåtenhet, KSR 62.1a
Q&A 2020.010	Tävlingsföreskrifter gällande Covid 19
Q&A 2020.009	KSR 18.4 vid mållinjen
Q&A 2020.008	KSR 31 vid start och mål
Q&A 2020.007	Behörighet gällande en seglare som inte är medlem i någon nationell myndighet

Q&A 2020.006	Protester efter att en tävling avslutats
Q&A 2020.005	En fråga om gottgörelse
Q&A 2020.004	Beräkning av lämplig gottgörelse
Q&A 2020.003	Part vid en förhandling
Q&A 2020.002	Fråga gällande KSR 89.1
Q&A 2020.001	Fråga gällande KSR 14
Q&A 2019.019	Tidpunkt för att ta ett straff
Q&A 2019.018	Fråga gällande medling
Q&A 2019.017	Användning av utriggare
Q&A 2019.015	Speciella tävlingar och KSR 89.1
Q&A 2019.014	Frågor och regler gällande återupptagning av förhandling
Q&A 2019.013	Beslut enligt KSR 71, Nationell Myndighet
Q&A 2019.011	Anslutning av organisationer för radiostyrda båtar
Q&A 2019.010	World Sailing-klasser som organiserande myndighet vid en tävling
Q&A 2019.009	KSR 51 och länsuppmärkning
Q&A 2019.008	KSR 18.3 vid ett målmärke I lovart, babords ände och båt stagvänder i zonen
Q&A 2019.007	Märke som saknas och där ersättningsmärket rör sig.
Q&A 2019.006	Appendix T och Grundläggande principer, vara medveten om brott mot KSR
Q&A 2019.005	Organiserande myndighet
Q&A 2019.004	Ändring av regel 47 (nedskräpning)
Q&A 2019.003	Straff och gottgörelse för händelser under practice race
Q&A 2019.002	Definitionen "Hålla undan" och KSR 16.1
Q&A 2019.001	Föremål som är fäst vid märket
Q&A 2018.017	Märkesplats och kontakt med märket
Q&A 2018.016	Antal båtar som startat
Q&A 2018.015	Ordet "Protest"
Q&A 2018.014	Annullera en kappsegling efter det att båtarna gått i mål
Q&A 2018.013	Båtagares rättigheter
Q&A 2018.012	Poängstraff
Q&A 2018.011	Stödpersoner
Q&A 2018.010	Att orsaka skada utan att bryta mot KSR Del 2 eller KSR 31
Q&A 2018.009	Parter som kommer sent till en förhandling
Q&A 2018.008	Överensstämmelse med KSR 53, Ytfraktion
Q&A 2018.007	Lämpliga straff vid skadegörelse och skada
Q&A 2018.006	Ändring av Nationella Myndigheters beslut
Q&A 2018.005	Flagga L i samband med anslag av information
Q&A 2018.004	Digitala segelnummer
Q&A 2018.003	Korrigerad tid vid handikappseglingar
Q&A 2018.002	Gottgörelse vid kvalificeringsserie
Q&A 2017.007	Omedveten om att ha brutit mot en regel
Q&A 2017.006	Match Racing – plats för märke och hinder
Q&A 2017.005	När man blir tvingad över startlinjen.
Q&A 2017.004	Översatta versioner av KSR. Vad gäller när det finns skillnader?
Q&A 2017.003	Tidsgräns för att acceptera rapporter och regel 69 rapporter.
Q&A 2017.002	Tvingad att segla över dikt bidevind
Q&A 2017.001	Inte hört anrop om utrymme för att stagvänder
Q&A 2016.007	Vrickning vid startlinjen, förtydligande av tolkning "VRICKA 2", KSR 42
Q&A 2016.006	En båt som inte klarat maxtiden p.g.a. att den givit hjälp till annan båt
Q&A 2016.005	Överlagande och intressekonflikt
Q&A 2016.004	Flagga AP visad iland
Q&A 2016.003	Elektronisk kommunikation via SMS
Q&A 2016.002	När en ur besättningen, som inte är ombord, berör ett märke
Q&A 2016.001	Båten närmast märket, Olika båttyper och regel 18.2

FÖRKORTNINGAR som är bra att känna till.

B/S, Lå/Lo, I/Y, F/A etc. betecknar båtar efter inbördes lägen: babord/styrbord, lå/lovart, inner/ytter, klar för om/klar akter om etc.

BFD	Diskvalificerad enligt KSR 30.4 (svart flagga)
Case 10	WS: s tolkningsfall nr 10
DB 5.2	Hänvisning till pkt 5.2 i Domarboken
DNC	Kom inte till startområdet
DNF	Gick inte i mål
DNE	Diskvalificering som enligt KSR 90.3b inte får strykas
DNS	Startade inte (annat än DNC och OCS)
DPI	Av PK bestämt straff, Proportionerligt straff
DSF	Distriktsseglarförbund
DSQ	Diskvalificering eller diskvalificerad
KF	Klassförbund
KK	Kappseglingskommitté
KR	Klassregler
KSR	Kappseglingsregler(na)
MR Call	Match Racing Call
ND	Nationell domare - Röd
NRY	Inte poängsatt ännu
NSC	Inte seglat banan
NSL	Nationell seglingsledare – Röd
OA	Arrangör
OCS	Båten var på bansidan av startlinjen och rättade sig inte efter KSR 29.1 eller 30.1
ORC	Offshore Racing Council

PK	Protestkommitté
Q&A	WS:s Question & Answer service
RET	Utgått
RD	Regional domare - Blå
RDG	Fått gottgörelse
RF	Riksidrottsförbundet
RIM	Riksidrottsmötet, RF:s riksdag
RK	SSF:s regelkommitté
RSR	Redskapsreglerna
RRS	Racing Rules of Sailing
SRS	Svenskt respitsystem
RTP	Båt med rätt till plats
RTV	Båt med rätt till väg
RYA	Royal Yachting Association
SCP	Tagit poängstraff enligt KSR 44.3
SHF	Svenska Havskappseglingsförbundet
NordicSF	Nordic Sailing Federation
SSF	Svenska Seglarförbundet
SL	Seglingsledare (RO)
TBK	Tillbörlig kurs
TK	Teknisk kommitté
TL	Tävlingsledare (PRO)
TR Call	Team Racing Call
UFD	Diskvalificerad enligt KSR 30.3 (flagga U)
USSA	US Sailing Association
WS	World Sailing
ZFP	20% straff enligt KSR 30.2 (flagga Z)

ARBETSINSTRUKTIONER FÖR PK OCH PK:s ORDFÖRANDE

Följande instruktioner, speciellt avsnitten 2 – 6, är i första hand avsedda för de tillfällen då du ska jobba på annan ort och vid tävlingar på SM-nivå eller motsvarande. Du kan ändå använda dem i tillämpliga delar när du ska tjänstgöra hemma och i mindre sammanhang.

Kom ihåg att använda sunt förnuft i avvägningen mellan kravet på rättvisa för den enskilde och för kollektivet. Ta också hänsyn till nivån både på tävlingen och på deltagarna.

1 DOMARENS ANSVAR

Reglerna har utformats för att åstadkomma så rättvisa seglingar som möjligt. Övervakningen av regellefterlevnaden är i stor utsträckning överlåten på de tävlande själva vilket framgår av Kappseglingsreglernas ”Grundläggande principer” om *Sportsmannaanda och reglerna*. En av domarens viktiga uppgifter är att få seglare och funktionärer att förstå att ärlig och regelriktig segling är ett krav för att få rättvisa tävlingar.

Seglarna har rätt att förutsätta att tävlingsledaren, seglingsledaren och domarna samarbetar såväl före som under tävlingen för att försöka åstadkomma felfria och rättvisa tävlingar.

PK:s ordförande kan i samspel med TL och arrangören påverka arrangemanget på ett positivt sätt genom att

- aktivt delta vid utformningen av inbjudan och seglingsföreskrifter,
- se till att tävlingsreglementet och dess mallar följs i tillämpliga delar,
- se till att bemanning och utrustning gör det möjligt för domarna att göra ett bra jobb, och
- se till att domarna på ett effektivt sätt övervakar regellefterlevnaden på banan.

SVENSKA SEGLARFÖRBUNDET SÄKERHETSPOLICY

Svensk segling har hög medvetenhet och kunskap om säkerhet på vattnet. Instruktorer, tränare och kappseglingsfunktionärer, som är aktiva i Svenska Seglarförbundets verksamhet, förväntas visa gott sjömanskap och hålla en hög säkerhet genom att bland annat:

- att följa de lagar och förordningar som gäller på sjön
- alltid använda flytväst på vattnet; vid tävling, träning och andra aktiviteter,
- att se till att båt och säkerhetsutrustning fungerar samt följer gällande regler och krav,
- se till att säkerheten upprätthålls för alla deltagare på tävling och träning,

- att alltid visa hänsyn till miljön alla som vistas i och i anslutning till tävlings- och träningsområdet och vid behov ge all möjlig hjälp.

På SSF sanktionerade kappseglingar och SSF Seglarskolor är ovanstående punkter obligatoriska för av SSF licensierade instruktörer, tränare, kappseglingsfunktionärer samt övriga ledare. Den som inte följer dessa kan komma att avvisas från utbildningen eller tävlingsområdet.

Vi ska alltid vara förebilder för andra som vistas på sjön!

2 DOMARENS BEHÖRIGHET

SSF:s Tävlingsreglemente nivåindelar tävlingar utifrån vem tävlingen i första hand vänder sig till; grön, blå, röd respektive svart. Domarnas kompetens bör minst vara på den nivå vilken respektive tävling vänder sig till.

2.1 Svart domare – internationell nivå

Tävlingar på denna nivå vänder sig i huvudsak till internationella tävlande. En internationell jury ska bestå av minst fem domare, varav majoriteten ska vara internationella domare, IJ. Det är idag standard att ordföranden ska komma från ett annat land än den arrangerande föreningen.

2.2 Röd domare – nationell nivå

En röd tävling riktar sig i första hand till tävlande med goda kunskaper och färdigheter för kappsegling. Domare "Röd" har behörighet att döma och vara ordförande i PK vid alla typer av kappseglingar och kan ingå i en internationell jury som en av de ledamöter vilken inte behöver vara IJ. Undvik att vara ordförande vid seglingar som du saknar specialutbildning för eller erfarenhet av.

2.3 Blå domare – klubb- och regionalnivå

En blå kappsegling riktar sig i första hand till tävlande som har grundläggande kunskaper och färdigheter för kappsegling. Domare "Blå" har behörighet att vara ordförande i PK vid mästerskap på klubb- och distriktsnivå. Du ska undvika att vara ordförande vid seglingar där du saknar erfarenhet. Även en Blå domare kan – liksom den som är utan licens – ingå i en internationell jury.

2.4 Grön domare – klubb- och nybörjarnivå

Vid en tävling på klubbnivå, för nybörjare eller deltagare som endast har begränsad erfarenhet av kappsegling, har SSF tagit fram en handledning med speciella regler. De reglerna gäller enbart i Sverige och något krav på domare finns inte. SSF rekommenderar att det finns instruktörer eller tränare som ger råd. Båtar kan protestera på vattnet. Någon möjlighet att protestera på land eller få gottgörelse finns inte.

Oavsett vad som anges i *Handledning för kappsegling på grön nivå*, är medlemmar i förening som deltar i tävling som arrangeras av förening ansluten till SSF, bundna att följa SSF:s och RF:s stadgar och regler.

2.5 Formella krav

De formella kraven på licens gäller bara ordföranden i en PK. Det finns inte några sådana krav på övriga ledamöter oavsett nivå, men för en internationell jury gäller alltid reglerna i KSR appendix N. Se även SSF:s tävlingsreglemente.

Observera att om PK delar upp sig i flera paneler ska ordföranden i varje sådan panel ha den licens som krävs.

2.6 Direktdömning och Sprintkappsegling, KSR del 2

Vid tävlingar där KSR del 2 direktdöms på banan bör inbjudan och seglingsföreskrifterna följa SSF:s tävlingsreglemente, mallar och Appendix UF.

I mallarna anges vilken domarbemanning och vilken kompetens som krävs. Se SSF:s tävlingsreglemente.

2.7 Antal ledamöter i PK

SSF har nivåindelade tävlingar där de tävlande kan förvänta sig en viss klass/nivå på arrangemanget och därmed en minsta erfarenhet hos domarna och då framför allt ordföranden i PK. Nivåindelningen ger en indikation om vem tävlingen i första hand vänder sig till.

Antal ledamöter och formell kompetens i PK beror på vilken nivå tävlingen klassas och regleras av SSF:s Reglemente för tävlingar i Sverige.

Blå nivå

En tävling på blå nivå ska ledas av en ordförande med minst blå licens och PK bör bestå av ytterligare två regelkunniga personer.

Röd nivå

På röd nivå ska PK ledas av en domare med röd licens och ha ytterligare två regelkunniga ledamöter.

Svart nivå

En tävling på svart nivå bör ledas av en internationell domare, IJ, om möjligt från ett annat land än Sverige. Reglementet förordar att en svensk IJ får möjlighet till erfarenhet på den nivån, men det får då bli i PK som inte är internationell jury. PK ska bestå av ytterligare två domare med lägst blå licens.

Vid internationella mästerskap ska det vara en internationell jury tillsatt enligt KSR appendix N. Vid tävlingar i Sverige är det standard att ordföranden i en internationell jury kommer från ett annat land än Sverige.

KSR 69

Vid KSR 69-fall ska PK alltid bestå av minst tre personer.

SSF rekommenderar för övrigt att en PK alltid ska bestå av minst två ledamöter.

2.8 Matchracing

WS och SSF har särskilda krav på domarnas kompetens vid matchracing. Se SSF:s tävlingsreglementet och WS:s hemsida.

2.9 Krav på fortbildning

Det är viktigt att alla licensierade domare uppfyller de krav som finns om fortbildning vart fjärde år eftersom licensen annars förfaller. Kurserna är viktiga även av det skälet att de ger möjlighet till både till kunskaps- och erfarenhetsutbyte mellan domarna.

OBSERVERA

De krav som har angetts på den här sidan avser enbart de minimikrav som ställs enligt SSF:s tävlingsreglemente. Särskilt vid större mästerskap och vid jollekappseglingar med många deltagare krävs en avsevärt större bemanning. I de fallen krävs också domare med särskild kompetens för att bevakningen t.ex. av KSR 42 på banan ska vara godtagbar. Se respektive mall i Tävlingsreglementet!

3 RÖD OCH BLÅ DOMARES ANSVAR SOM HANDLE-DARE

Om det finns praktikanter bland PK:s medlemmar har ordföranden ett handledaransvar för dem.

3.1 Det innebär att ordföranden bör

- a) berätta på vilket sätt hen har deltagit i förberedelserna inför tävlingen,
- b) överväga att ha en särskild genomgång av seglingsföreskrifter etc. med praktikanterna (jfr DB 6.8),
- c) låta praktikanterna närvara när samspelsformerna med sekretariat och tävlingsledning diskuteras,
- d) se till att praktikanterna vid fördelning av arbete, domarbåtar etc. får en chans till största möjliga utbyte av sin praktik,
- e) ge dem lämplig information om vad arbetet på banan syftar till, vad de speciellt ska iaktta och vad de förväntas uträtta konkret i form av dokumentation, observationer etc.,
- f) observera och diskutera regler och tolkningsfrågor i anslutning till aktuella situationer ute på banan, vare sig de utvecklas till regelbrott eller inte,
- g) instruera och hjälpa praktikanten att göra egna anteckningar, bandinspelningar etc.,
- h) låta praktikanten vara "protesterande part" vid någon förhandling om en PK-protest där hen har sett regelbrottet på banan (KSR 60.2a2),
- i) låta praktikanten aktivt delta vid utfrågning av parter och vittnen samt vid formulering av fakta. Låt helst praktikanten börja eftersom det i annat fall antagligen inte finns några frågor kvar att ställa när det blir praktikantens tur! Var speciellt noga när fakta fastställs och beslut fattas. Praktikanten ska lära sig för livet,
- j) låta praktikanten fylla i blanketten "Beslut från förhandling" och se till att den kommer sekretariatet till handa och anslås på den officiella anslagstavlan, och
- k) ge förslag till ytterligare, lämplig praktik.

4 FÖRE TÄVLINGEN

Huvuddomaren etablerar kontakt med arrangören i god tid för att planera PK:s arbete under tävlingen.

4.1 Överenskommelse

Träffa överenskommelse med arrangören om vilka förberedelser som krävs och vem som ansvarar för att de blir utförda. Se checklistan i bilaga 1.

4.2 Inbjudan och seglingsföreskrifter

PK:s ordförande ska före publicering granska och godkänna inbjudan till tävlingen och seglingsföreskrifterna. Det är mycket viktigt eftersom båda dessa dokument gäller som regler och formuleringarna ska vara genomtänkta och exakta. Om det finns anledning att, utöver de handlingar som anges i appendix S, ha bestämmelser som ska gälla som regler, måste de anges i klartext i seglingsföreskrifterna under rubriken Regler.

Vid mästerskap ska inbjudan och seglingsföreskrifterna stämma överens med SSF:s tävlingsreglemente. Det innebär nästan alltid att de ska följa någon av de mallar som finns på SSF:s hemsida under adressen:

www.svensksegling.se

Var noga med att följa gällande regler eller se till att ansöka om avsteg hos SSF i mycket god tid. Se KSR 85, 86 och appendix S. Se DB 39.59.

SSF rekommenderar att appendix P används eftersom en signal om regelbrott får en omedelbar effekt inte bara på den straffade båten utan också på de båtar som ligger i närheten.

4.3 Klassregler

Läs klassreglerna redan på det här stadiet eftersom de kan påverka förberedelserna inför tävlingen. Observera särskilt de regler som i vissa klasser gäller KSR 42, framdrivning. Se DB avsnitt 26.

4.4 Slutgiltigt avgörande

Tävlingsformaten med en kvalifikations- och en finalserie kräver att juryns beslut i kvalserien inte får överklagas. Annars kan inte slutgiltiga uttågningar till finalerna ske. Det ställer större krav på domarnas kompetens och det måste beaktas vid val av domare.

Använd de mallar som finns för de olika tävlingsformaten. Om gällande mallar används och förutläggningarna i dem är uppfyllda krävs enbart sanktion från SSF eller DSF.

På en tävling som inte har en internationell jury och arrangören önskar att protestkommitténs beslut inte

ska kunna överklagas, kan arrangören i enlighet med KSR 70.3b, c eller d skicka in en ansökan till SSF:s kansli senast två veckor innan tävlingens inbjudan publiceras. En arrangör som fått en sådan ansökan godkänd ska ange det i inbjudan eller seglingsföreskrifterna för tävlingen.

4.5 Bemanning

Kom överens om

- hur många domare som behövs,
- vem som ansvarar för att skaffa dem,
- ifall det krävs fler än en domare med licens,
- ifall aspiranter/praktikanter kan ingå och
- ifall det behövs specialkunnande om båttypen (t.ex. om KSR 42).

Läs avsnitt 2, Domarens behörighet!

Precisera för arrangören vilken utrustning som PK behöver för sitt arbete:

4.6 Domarbåtar

Båtarna ska vara bekväma och lämpliga med hänsyn till bl.a. bantyp, väder/sjögång och tävlingens format (matchracing, kappsegling för Optimister respektive stora båtar etc.). Vid jollekappsegling med bevakning av KSR 42 ställs särskilda krav på domarbåtarna. Båtarna bör vara

- försedda med ratt,
- lätta att köras stående,
- snabba, och
- lätta att manövrera,
- vara 4 - 6 meter långa, och
- gärna ha någon form av skyddad förvaring för utrustning.

4.7 Utrustning i domarbåtarna

Kommunikationsradio

Gul och andra flaggor (vid behov)

Domarflagga

4.8 Utrustning/hjälp i land

Förhandlingslokal med sittplats för 5 -6 personer passande möbler, etc.

Sekretariatshjälp (avsnitt 5), kopiator etc.

Officiell anslagstavla (ONB), digital eller fysisk.

Det blir allt vanligare att använda sig av program för digital anslagstavla och protestadministration. Det är därför viktigt att koordinera program med

tävlingsledning och sekretariat. Ett program som är vanligt att använda är [Racing Rules of Sailing](#).

4.9 Dokument

- Inbjudan
- Seglingsföreskrifter
- Klassregler

Och andra tillämpliga dokument.

4.10 Blanketter

Ändringar av seglingsföreskrifterna (A2)

Meddelande till deltagarna (A3)

Ansökan om förhandling (D1/D2)

Kallelse till förhandling (D3)

Beslut från förhandling (D4)

Straff för brott mot KSR 42 (D5)

Överklagande (D7)

Protest från kommitté 60.2d (D8)

Blankettoriginal för kopiering finns att hämta på SSF:s webbplats, [Blanketter - Svenska Seglarförbundet \(svensksegling.se\)](#). Se Instruktioner för tävlingsexpeditionen, DB 5.2. Internationella blanketter finns på WS webbplats, [World Sailing – Online Rules Documents](#)

4.11 Invigningen

Vill TL att du deltar aktivt vid invigningen? Se DB 6.7.

4.12 Ekonomi

Precisera för TL dina förutsättningar för att delta. Vem betalar resa, logi och mat? Det ska göras upp i förväg för att undvika diskussioner och irritationer i efterhand, se bilaga 1.

4.13 Meddela tävlingens domare

vilka de kommer att arbeta tillsammans med,

vad du förväntar dig av var och en, arbetstider etc.,

vilken utrustning de bör ta med sig,

tid och plats för ett domarmöte, och

vilka förberedelser de behöver göra för att klara sina arbetsuppgifter, t.ex. läsa in avsnitten 26 som handlar om hur man ska tolka KSR 42.

4.14 Handlingar till alla domare

Säkerställ att samtliga domare har tillgång till:

- seglingsföreskrifter,
- ändringar av seglingsföreskrifterna när sådana skrivs,
- meddelande till seglarna när sådana skrivs,
- deltagarlistor (aktuella),
- rapporter enligt DB 5.6, och
- alla andra handlingar som KK och deltagare får tillgång till.

Tänk på att dokumenten kan behöva uppdateras.

4.15 Personlig utrustning

Flytväst

KSR

Tillgång till Domarboken och Tokningsfall

Mobiltelefon

Visselpipa

Klocka, helst med tidtagning

Fickminne

5 INSTRUKTIONER FÖR TÄVLINGSEXPEDITIONEN

5.1 Särskilt utsedd person

Det bör finnas en person i tävlingsexpeditionen som är särskilt utsedd att sköta protestadministrationen och kontakten med domarna. Det är viktigt inte minst av det skälet, att mottagning av protester sker när seglarna har kommit i land och kontakterna med de tävlande är som mest intensiva samtidigt som resultatlistorna ska bearbetas och sättas upp. Om mottagning och registrering av protester fungerar bra, påverkar det hanteringen i alla följande led på ett positivt sätt – och tvärt om!

5.2 Digital PK-administration

Det är idag vanligt att juryns administration hanteras med ett digitalt system. Det gäller såväl anslagstavla som ansökan om förhandling, kallelser och meddelande av PK:s beslut. Försäkra dig om att du är väl insatt i hur det fungerar och vem som kan ge support till tävlande och funktionärer.

5.3 Kopiera blanketter

Kopiera de blanketterna ”Ansökan om förhandling” respektive ”Protestkommitténs beslut”. Blanketterna finns på SSF:s webbplats.

5.4 Skyltar och anslag

Kolla att uppgiften i seglingsföreskrifterna om anslagstavlans stämmer med verkligheten.

Se till att förhandlingslokalen och vägen dit skyltas på lämpligt sätt.

Se till att protesttidens början och slut i samråd med SL eller PK anslås på det sätt som anges i seglingsföreskrifterna. Om det inte står någonting i seglingsföreskrifterna gäller huvudregeln i KSR 60.3b att protester ska vara inlämnade senast 2 timmar efter det att den sista båten i kappseglingen gick i mål efter dagens sista kappsegling.

5.5 Mottagning av protester

Tillhandahåll blanketten ”Ansökan om förhandling”.

Ta emot protester, notera tidpunkten och ange också när protesttiden går ut.

Kontrollera medan den protesterande är kvar att protesten ger information om:

klass, datum och segling,

identitet på den båt som protesterar och helst även representantens namn och adress,

identitet på den båt som protesten riktas mot (svanden),

händelsen.

Om någon av de uppgifterna saknas, erbjud den protesterande att komplettera. Se KSR 60.3a och DB 39.47.

Anteckna parternas e-postadresser och mobiltelefonnummer.

Numrera protesterna i löpande följd för hela regattan. Om flera PK (paneler) arbetar oberoende av varandra kan protesterna numreras löpande och fördela dem mellan panelerna eller göra en separat numrering för respektive PK/klass.

PK:s ordförande avgör vilket system som ska användas.

För in protesterna i nummerordning på blanketten för kallelse till förhandling.

Kopiera protesterna så att det utöver originalet finns exemplar till parter, sekretariat och PK:s medlemmar.

Kopiera kallelsen när protesttiden har gått ut så att sekretariat och PK får var sitt arbetsexemplar.

Alla protester och ansökningar om gottgörelse som lämnas in efter protesttidens utgång ska tas emot på samma sätt. PK har enligt KSR 60.5 skyldighet att handlägga alla. Se DB 39.47.

5.6 Kalla parterna

Anslå i samråd med PK kallelse till förhandling på den officiella anslagstavlan vid den tidpunkt och på det sätt som står i seglingsföreskrifterna. Om det inte står någonting i seglingsföreskrifterna, om när och hur kallelser ska göras, gäller huvudregeln i KSR 63.1 att parterna ska underrättas, vilket innebär att varje part ska kallas personligen.

Kom ihåg att det på alla anslag ska finnas en anteckning om vilken dag och tid det sattes upp!

Om protesten är en ansökan om gottgörelse enligt KSR 61.1 ska en representant för KK kallas. TL/SL avgör vem det är.

5.7 Rapporter

Om Appendix P används för övervakning av KSR 42 (framdrivning) ska PK sammanställa alla rapporter om regelbrott. De ska anslås på den officiella anslagstavlan och utgör dessutom ett underlag för PK att avgöra vilka ytterligare straff som eventuellt ska utdelas. Blanketten ”Regel 42, Gul flagga” finns på hemsidan.

Se till att det till förhandlingen finns listor tillgängliga på båtar som:

har utgått,

har antecknats som BFD/UFD/NSC/DNS/OCS,

vid målgång har visat protestflagga

och

i förekommande fall vid målgång har anmält avsikt att lämna protest.

Om det finns rundningsprotokoll bör de också finnas tillgängliga.

5.8 Beslut från förhandling

PK fyller i beslut efter förhandlingen och resultatet ska meddelas till den som matar in tävlingsresultaten i dataprogrammet. Anslå beslutet på den officiella anslagstavlan.

5.9 Arkivering

Samla alla originalhandlingar (kallelser, protester, protokoll och beslut från förhandlingarna). Spara allt i någon månad för den händelse det kommer in ett överklagande. Jfr avsnitt 18.

6 VID ANKOMST TILL TÄVLINGSPLATSEN

6.1 Ta kontakt med TL

Sök upp och bekanta dig med TL och de domare som du ska arbeta tillsammans med.

Kontrollera med TL att allt är OK med domarbåtar, tankning, nycklar, radio, och dessutom mat, logi etc. Det är bra om domarna kan få kvällsfika om förhandlingarna blir sena.

6.2 Inspektera domarbåtarna

Kommer domarna att orka vara i båtarna hela dagar även i dåligt väder? De ska orka ett kvällspass också. Man behöver ofta stå upp under arbetet och i dåligt väder blir det besvärligt, om man inte har någonting att hålla sig i.

Observera DB 4.6 där krav på domarbåtar vid jollekappseglingar preciseras.

6.3 Besök sekretariat/expedition

Bekanta dig med personerna på tävlingsexpeditionen. Har de fått instruktionen, finns blanketterna, finns en fungerande kopiator, vem ansvarar för protestmottagning etc.? Diskutera samspelet.

Kontrollera anslagstavlan och att dess plats överensstämmer med det som anges i seglingsföreskrifterna. PK ska ha en officiell tavla.

6.4 Inspektera förhandlingslokalen

Kontrollera lokalen, utrustning, bord och stolar. Plats för PK + 3 personer är ett minimum. Det ska vid behov finnas lyse och värme.

6.5 Ta kontakt med SL

Bekanta dig med SL och kom överens om hur ni kan samspela både på land och på sjön. Ett fortlöpande utbyte av synpunkter och erfarenheter rekommenderas, eftersom det kan förebygga situationer som är mycket besvärliga – kanske omöjliga – att reda upp i efterhand. Se avsnitt 1.

Finns frågor om regler eller procedurer? Särskilt viktigt är att för vissa jolleklasser komma överens om hur appendix P5 ska signaleras och kommuniceras till domarna. Se avsnitt 26.

Berätta hur du tänker lägga upp domarjobbet, var ni rör er på banan, och hur ni ligger i starten och ute på banan. Berätta om vilken policy som PK har när det gäller att protestera mot regelbrott som domarna ser – se DB 8.2. Framhåll också vikten av att KK protesterar mot liknande regelbrott men att det är båtarnas eget ansvar att protestera för brott mot regler i KSR del 2 och KSR 31.

Förklara att du aldrig kommer att ifrågasätta SL/TL:s rätt att fatta beslut i tävlingsorganisatoriska frågor men att du ställer upp med råd och synpunkter. Diskussion och rådgivning i tävlingsområdet bör ske via mobiltelefon eller genom att domarbåten kör fram till startfartyget eftersom det är olämpligt att använda radio i sammanhanget.

6.6 Gör dig bekant

Strosa runt bland seglare och funktionärer och gör dig bekant med allt och alla. Tänk på att domarna är till för att seglarna ska få en bra tävling.

6.7 Invigningen

Delta vid invigningen tillsammans med övriga funktionärer. Berätta gärna om hur domarna kommer att arbeta men tänk på att den information som ges inte får ersätta det som står i seglingsföreskrifterna. Alla är kanske inte närvarande och de som finns på plats kanske inte kan höra allt som sägs. Case 32.

6.8 Domarmöte

Genomför ett möte med domarna. Gå igenom seglingsföreskrifterna, särskilt aktuella delar av KSR och klassreglerna, och den domarpolicy som styr arbetet på banan respektive i land etc. Fördela båtar, radioapparater och annan utrustning, gärna för hela tävlingstiden. Diskutera i klassen vanligen förekommande brott mot KSR 42, var gränsen ska sättas för straff och hur bevakningen ska genomföras (se avsnitten 8 och 26). Diskutera också mellan kappseglingarna vilka regelbrott som iakttagits och vilka straff som har utdelats.

Kontrollera med var och en att ingen som ingår i PK har intressekonflikt. Kommer det att finnas särskilda observatörer enligt KSR P1? De får i så fall inte heller vara IP! Det är särskilt känsligt eftersom straff utdelade på banan inte kan överklagas.

Det är viktigt att alla medlemmarna i PK förstår

att det är PK:s ordförande – i förekommande fall huvuddomaren eller bandomaren – som representerar PK utåt,

att samarbetet med KK ska ske genom TL/SL,

och

att det är olämpligt att de för utomstående berättar om PK:s interna diskussioner och eventuella meningsskiljaktigheter inom kommittén.

6.9 Domarpolicy

Särskilt vid jollekappseglingar finns det anledning att ha en uttalad policy avseende hur arbetet ska

bedrivs. Det kan gälla bedömning av brott mot KSR 42, vilka regelbrott som domarna kommer att ägna sig åt på banan och synen på ansökningar om gottgörelse.

Den kan handla om följande:

WS:s officiella tolkningar av KSR 42 kommer att följas.

Domarna ger straff för brott mot KSR 42 så snabbt det är möjligt, men i vissa situationer kan det hända att båten hinner passera mållinjen så att den måste ta ett straff och sedan gå i mål på nytt, eller att straffet kan signaleras först en bra bit upp på kryssen efter ett regelbrott vid starten.

Det krävs avgörande bevis att SL har begått ett misstag för att en anteckning om OCS eller BFD ska ändras. Videofilmer, spårningssystem eller bevis om båtars inbördes förhållande är inte avgörande bevisning för båtars läge i avgörande ögonblick.

Om en domare ser en båt som inte rättar sitt fel eller protesterar mot en annan båt efter en säker märkeskontakt eller observerar någon som inte seglar banan, kan en protest lämnas in och normalstraffet är då en DNE, KSR 2, om den som begått regelbrottet och är medveten om felet. Q&A 2009-012, DB 8.2. Däremot får en kappseglingsskommitté som fastställt att en båt inte seglat banan (NSC) ge båten poäng utan förhandling, appendix A5.1.

PK kan om den så vill informera seglarna om sin domarpolicy genom ett meddelande på den officiella anslagstavlan.

6.10 World Sailings Riktlinjer för PK

Den jury policy som World Sailing 2017 tog fram har reviderats och delats upp i två olika dokument, *WS Protest Committee Guidelines* och *WS Discretionary Penalty Guidelines*. WS anser att protestkommittéer ska följa de arbetssätt som handledningarna beskriver. Svenska version finner du på SSFs hemsida, *WS Handledning för protestkommittéer* och *WS Handledning för proportionerliga straff*.

6.10.1 WS Handledning för protestkommittéer, PK

- Information till tävlande och stödpersoner
- Interna riktlinjer för PK
- Riktlinjer för gottgörelser
- Anvisning för observatörer vid förhandling

Mer information finns i **Handledning för PK**.

6.10.2 WS Handledning för proportionerliga straff

Det normala straffet vid ett regelbrott i kappsegling är diskvalifikation. Ibland kan det tyckas som en

väl hård bestraffning för en förseelse som inte står i proportion till förseelsens art. Därför har World Sailing i kappseglingsreglerna infört en regel, KSR 64 Proportionerliga straff, där den som brutit mot en viss regel, före protesttidens utgång, själv kan rapportera sitt regelbrott för att få en möjlighet till lindrigare straff.

För att kunna utdela ett proportionerligt straff måste det anges i reglerna för tävlingen. Inbjudan, seglingsföreskrifterna eller någon annan handling som anges som regler för tävlingen, ska specificera vilka regelbrott som omfattas.

Vid tävlingar görs det genom att vid varje regel för vilken det finns ett proportionerligt straff, ange det med [DP].

- Straff bara för båtar
- Straff bara för stödpersoner
- Straff för båtar där stödpersoner är inblandade

6.11 Träningskappsegling

En träningskappsegling ska vara en verklig träning för alla inblandade – seglare, domare och seglingsledning. Den ska tas på allvar och genomföras på samma sätt som själva tävlingen. Det betyder att regelbrott ska signaleras med gul flagga och antecknas på vanligt sätt, etc.

Domarna kan under träningsseglingen vara i samma domarbåt för att kunna komma överens om hur arbetet på banan ska genomföras, hur man ska se på olika typer av regelbrott, vilken bedömning man ska ha beträffande KSR 42 etc.

Det är mycket viktigt att domarna under träningsseglingen visar hur de kommer att arbeta och vilken toleransnivå de har. Det gäller naturligtvis inte minst brott mot KSR 42 eftersom det är en bedömningsregel. Efter genomförd segling ska PK anslå noterade regelbrott på anslagstavlan och ange vilka som skulle ha blivit kallade till förhandling om det hade varit allvar.

De regelbrott som sker under träningsseglingen påverkar i övrigt inte det fortsatta deltagandet i tävlingen. Alla börjar alltså om från början t.ex. i den straffskala som finns i appendix P.

6.12 Praktikanter och övriga domare

Ta hand om praktikanter så att de får bästa möjliga utbyte av sitt deltagande. Se avsnitt 3.

Ta också ansvar för de övriga domarna så att de trivs och fungerar på ett bra sätt.

6.13 Tackbrev

Glöm inte bort att någon tid efter avslutad tävling tacka domarna för deras insatser med ett brev! I det brevet kan du också summera de erfarenheter som har vunnits under tävlingen.

7 PÅ TÄVLINGSPLATSEN – ALLMÄNT

En internationell jurys arbetsuppgifter framgår av KSR appendix N.

En PK enligt KSR 91a kan ha medlemmar som har arbetsuppgifter även inom kappseglingskommittén. De utför naturligtvis de arbetsuppgifterna vid sidan av eller parallellt med arbetet i PK. En PK vid ett mästerskap ska bestå av minst 3 medlemmar och den bör vara fristående från KK.

Arbetet under tävlingen syftar till att alla i efterhand ska känna att resultatlistan grundas på seglarnas skicklighet och inte på deras förmåga att ostraffat bryta mot reglerna.

7.1 Teknisk kontroll

Domarna ska undvika att engagera sig i besiktningsspersonernas verksamhet eftersom PK ska behandla de protester som kan bli följden av kontrollerna. Besiktningss- och mätpersonerna är de som har sakkunskapen och som alltid i första hand ska avgöra om klassreglerna är uppfyllda. Se för övrigt DB avsnitten 22, 23 och 24, Mätprotester.

Det är också olämpligt att domarna på uppdrag av KK utför riktade kontroller på banan, t.ex. att seglen är stämplade eller att de är hissade korrekt i förhållande till mätmärken, och kanske rent av varnar båtar trots att de uppenbart bryter mot en regel.

7.2 Undvik att bogsera till start

Bogsera inte ut båtar till startområdet om det inte är fråga om en organiserad bogsering av samtliga båtar. Ett åtagande att bogsera en båt till start kan annars ge anledning till en ansökan om gottgörelse. En annan båt kan anse att den inte hann till start i

tid – kanske vid ett helt annat tillfälle – och inte fick den hjälp som domarna gav den andra båten.

7.3 Kontroll av OCS och BFD

Det ingår inte i domarnas uppgifter att kontrollera för tidigt startande båtar. Det är SL:s uppgift och domarna ska avgöra om hens bedömningar var riktiga först om en båt ansöker om gottgörelse.

7.4 Reklamkontroll

Reklamkontroller bör i mån av behov genomföras gemensamt av seglingsledning och besiktningssperson. PK ska för övrigt inte ta egna initiativ till kontroller utan behandla reklamprotester inlämnade av KK eller båtar för att på så sätt avgöra tvister mellan olika parter. Men om PK upptäcker någon som klart bryter mot reklamreglerna ska den naturligtvis agera enligt KSR 60.1 och 60.2d, på samma sätt som när den ser andra uppenbara regelbrott. Se DB 8.2 och avsnitt 24.

7.5 Säkerhetsorganisationen

Domarbåtarna ska självfallet ingå i säkerhetsorganisationen och bistå alla som kan vara i en nödsituation. Det är dock inte en huvuduppgift utan en akutinsats tills om möjligt en ordinarie säkerhetsbåt tar över ansvaret.

7.6 Rådgivare till KK

PK ska vara samarbetspartner till KK och kan på begäran eller efter överenskommelse ställa upp för att ge råd, men det är KK som ska fatta de tävlingsorganisatoriska besluten. Se också avsnitt 1, Domarens ansvar.

8 PÅ BANAN

PK ska enligt SSF:s tävlingsreglemente vid mästerskap vara ute på banan för att kontrollera regelefterlevnaden. Observera att en domare inte får ha intressekonflikt vid agerande på banan eftersom samma regler gäller där som för det övriga arbetet i PK.

Följande huvudregler gäller för domarnas arbete.

8.1 Beviskrav

Lämna i normalfallet inte in en PK-protest där det inte finns 100% bevisning. Men det kan finnas tillfällen då PK vill utreda en tveksam händelse och kallar till förhandling av det skälet.

Observera att det som sägs i avsnitt 12, Bevisvärdering, i tillämpliga delar gäller även när domare och andra funktionärer vittnar. PK ska ha lika höga krav på en domares vittnesmål som på andra vittnens!

8.2 Uppenbara regelbrott

Domarna bör notera och protestera mot uppenbara regelbrott vare sig de händer på banan eller i land. Det handlar alltså om regelbrott som är uppenbara för den enskilda domaren. Det ställer vissa krav på att domaren har studerat seglingsföreskrifter och klassregler, särskilt i de delar som handlar om KSR 42.

Exempel på uppenbara regelbrott kan vara att en båt inte seglar banan (KSR 28) utan genar vid ett märke (Def. *Segla banan*), besättningen är medveten om att den berör ett märke och inte tar sitt straff (KSR 31), tar emot hjälp utifrån utan att vara i fara (KSR 41), bryter mot framdrivningsregeln (KSR 42), att besättningen vistas utanför mantågen eller på annat sätt klart bryter mot KSR 49, eller att båten klart bryter mot reklamreglerna.

Av dem kan en märkeskontakt, när inga andra tävlande är i närheten, och där båten måste ha varit medveten om att den berört märket men inte tagit ett straff, vara ett brott mot KSR 2.

En båt som medvetet genar vid ett märke kan ses som ett avsiktligt regelbrott och ett brott mot KSR 2. Straffet för brott mot KSR 2 är DNE.

De uppräknade regelbrotten har det gemensamt att de inte så mycket riktar sig mot en enskild konkurrent, utan till största delen mot alla deltagare som ett kollektiv. Det finns all anledning för domarna att vara särskilt uppmärksamma i de fall regelbrotten sker på en sådan plats och på ett sådant sätt att de inte så lätt kan iakttas av övriga deltagare. Brotten blir naturligtvis grövre om de görs i den uppenbara avsikten att vinna en fördel, d.v.s. att fuska.

Kollisioner mellan båtar ska i första hand beivras genom att de inblandade båtarna protesterar och

domarna ska vara mycket restriktiva när det gäller att ingripa vid den typen av brott.

GRUNDLÄGGANDE PRINCIPER, "Sportsman-naanda och reglerna" anger att de tävlande inte bara själva ska följa reglerna utan också se till att andra följer dem. Kappseglingsreglerna lägger alltså ett ansvar på de tävlande att protestera när de ser regelbrott eller utsätts för sådana. Men självklart ska även kollisioner observeras av domarna och läsas in eller antecknas eftersom det underlättar vid en eventuellt kommande förhandling. KSR 60.4c1 ger PK rätt att protestera i efterhand om det har uppstått personskador eller allvarliga saksador.

World Sailings policy är att PK bör överväga att protestera om den observerar uppenbara brott mot KSR, del 2. Exempel på sådana brott är

- att avsiktligt eller medvetet bryta mot en regel utan att det finns skäl för frikännande eller att båten tar rätt straff,
- att skrämman andra båtar, ofta styrkt av onödiga skrik eller olämpligt språkbruk,
- taktisk lagsegling, segling som ger fördel för en annan båt och till nackdel för din egen placering,
- vårdslös segling som resulterar i, eller sannolikt kommer att leda till, sak- eller personskada.

Domarna ska ägna sig åt de uppgifter som syftar till att främja ärlig segling på lika villkor. Det innebär vid jollekappseglingar att de ska prioritera kontroll av framdrivning, medan de vid andra typer av kappseglingar kan ha en mera allmänt övervakande funktion. Se också DB 6.5.

8.3 Protestflaggor

Observera och notera varje gång du ser en protestflagga. Det finns i KSR inget krav för båtar med en längd under 6 meter att visa protestflagga när den protesterar, men ett sådant krav kan finnas i seglingsföreskrifterna eller i klassreglerna.

8.4 Ta straff

Kontrollera och anteckna de straffsvängar som du ser och kontrollera att de utförs korrekt. En båt som tar ett straff kan behöva ett oberoende vittne som intygar att den har gjort sina svängar.

KSR 42 – FRAMDRIVNING

Särskilda instruktioner för att observera och tillämpa KSR 42 på vattnet.

Gör det till en vana att före varje tävling repetera KSR 42, så att regeln med alla dess detaljer finns i färskt minne. Läs också igenom WS:s tolkningar och avsnitten 8 och 26 i Domarboken. Studera gärna den video som RYA har fritt liggande på YouTube [TOP 5 RULE 42 MISSTAKES](#). Den innehåller en mängd videosekvenser som beskriver tillåtna och otillåtna beteenden. WS:s tolkningar översatta till svenska finns på SSF:s hemsida.

8.5 Arbetet runt banan

SSF rekommenderar att KSR appendix P används. Se DB 4.2, 5.7, 9.3, och avsnitten 26.

PK:s ordförande ska i förväg ha gjort upp om hur banor och klasser ska bevakas. Det är bra om två domare har observerat ett regelbrott och är överens om tolkningen. Men det är inte nödvändigt. Det är svårt att få tillräckligt antal kunniga domare och om en ensam domare har sett ett regelbrott ska hen agera utan att tveka. Det gäller särskilt i startsituationer där allt händer så snabbt att det är orimligt att kräva att flera domarna ska ha råkat se samma sak för att få agera.

Domarna måste både individuellt och som grupp vara konsekventa i sina bedömningar. Det kan de vara bara om de är strikt objektiva. Det förutsätter en sinsemellan pågående diskussion om vad de har sett och vilka bedömningar de har gjort. De bör undvika att namnge enskilda seglare i de diskussionerna.

Domarna ska straffa en båt bara om de är helt säkra på att ett regelbrott har begåtts och att de efteråt kan förklara för seglaren varför det blev ett straff. De får å andra sidan inte låta bli att straffa en båt om den bryter mot framdrivningsregeln. Bedömningen ska vara lika, oberoende av om det är båtens första eller tredje straff. Det är därför olämpligt att protokoll från tidigare straff tas med ut på banan.

Rör dig med fältet och var synlig för den första tredjedelen av fältet. Stå upp och svep med blicken över banan. En första indikation på ett regelbrott brukar vara att båtens sätt att segla skiljer sig från de övrigas. Åk närmare men kör försiktigt för att störa så lite som möjligt. Kontrollera både vad seglaren gör och vilka effekter det får.

8.6 Förbjudna åtgärder

Kroppsrörelser är förbjudna om de orsakar upprepade snärtar i seglet eller upprepad rullning. En plötslig rörelse framåt som stoppas tvärt är förbjuden. I alla de här fallen saknar det betydelse om farten ökar eller inte. Se DB 26.2, 26.3 och 26.4.

En enskild rullvändning är förbjuden om den ökar båtens fart. Anledningen till att den annars är tillåten är att den underlättar styrningen genom vändningen. Det är alltså inte tillåtet att utnyttja rullvändningen för att vinna höjd genom att under ett

moment segla rakt mot vinden, eftersom det inte är en åtgärd som underlättar styrningen. Det är inte heller tillåtet att räta upp båten kraftigt när den har kommit på dikt bidevind om det tydligt driver båten. Rullvändningen är då avslutad.

Upprepade rullvändningar utan samband med vindskiften eller taktiska bedömningar är däremot förbjudna, oavsett om de ökar båtens fart eller inte.

Upprepade och kraftiga vrickningar är inte tillåtna såvida de inte används för att få båten att falla till dikt bidevind för endera halsen. Även lugnare vrickningar är förbjudna om de är upprepade, driver fram båten eller om de används för att hindra båten från att driva bakåt.

8.7 Tillåtna åtgärder

KSR 42.3 anger ett antal undantag som tillåter seglaren att i särskilt angivna situationer använda åtgärder som annars är förbjudna:

Seglaren får

- rulla båten för att underlätta styrning,
- använda överdrivna kroppsrörelser för att underlätta styrning vid rullvändningar,
- dra in vilket segel som helst men bara en gång per segel för varje våg eller vindby för att initiera planing eller surfnings när det är sådana förhållanden att det är möjligt. I avsikt att få igång foiling får vilket segel som helst dras in hur många gånger som helst.
- vricka båten till kurs dikt bidevind när den rör sig sakta och ligger högre än dikt bidevind,
- pumpa seglet för att rätta till en latta som är böjd åt fel håll,
- använda rodret för att minska farten,
- använda alla medel för att hjälpa någon i fara, och
- använda alla medel, utom en motor avsedd för framdrivning, för att komma loss efter grundstötning eller kollision med en annan båt.

Seglingsföreskrifterna får, under sådana förhållanden som anges, tillåta framdrivning med motor eller vilken annan metod som helst, förutsatt att båten inte får en betydande fördel i kappseglingen.

8.8 Beslut om straff

När du vill straffa en båt för brott mot KSR 42, tänk på följande:

- 1) Var inom 50 meter från båten när du observerar regelbrottet.
- 2) Gå närmare båten, visa den gula flaggan, blås i visselpipan och identifiera båten.
- 3) Håll flaggan uppe tills straffet är taget (vid starterna går det bara vid enstaka straff).
- 4) Iaktta båten när den tar straffet och kolla att den stagvänder och gippar på föreskrivet sätt, normalt två av varje.
- 5) Försök att inte störa övriga båtar i fältet men ibland går det inte att undvika. Det är bättre att köra försiktigt och protestera senare, även om det innebär en fördröjning på nästan ett banben. Ett sent straff kan kräva en förklaring i form av en beskrivande gest.
- 6) Om seglaren inte reagerar så sök ögonkontakt och ge nya signaler. Det räknas inte som ytterligare ett straff.
- 7) Inlåt dig inte i några diskussioner under pågående kappsegling. Var i stället tillgänglig för seglaren efter målgång.
- 8) Avlägsna dig från seglaren när straffet är taget. Det finns risk för att du får höra saker som du inte vill höra.

Dokumentera regelbrottet genom att läsa in och/eller skriva ner följande uppgifter:

- 9) Datum,
- 10) kappseglingens nummer,
- 11) banben,
- 12) segelnummer (bognummer),
- 13) regelnummer och tolkningshänvisning,
- 14) hur båten bröt mot regeln, och
- 15) vad båten gör (seglar vidare, tar ett straff, utgår etc.). Bry dig inte om vilket straff som båten tar. Seglaren ansvarar själv för att båten tar rätt straff.
- 16) Båtens plats i fältet (närliggande båtar etc.)

Skriv ner alla observationer så att de finns dokumenterade på papper eller en skrivskiva. Det är bra med en bandspelare, men det finns alltid en risk för att den strejkar vid de mest olämpliga tillfällen. Det är säkrare att ha noteringar på två ställen och det är också lättare att återfinna dokumentationen när den finns på papper.

8.9 Observationer

Domaren måste observera rätt saker för att kunna bedöma om det är ett regelbrott eller inte. I det följande ges exempel på det som bör observeras men glöm inte bort andra typer av brott mot regeln, t.ex. att en båt minskar farten genom att någon släpar en fot i vattnet eller att en båt drar sig fram genom att någon tar tag i en annan båt. Om domaren ser beteenden som kan var otillåtna kan följande frågor vara till hjälp vid bedömningen:

8.9.1 Pumpning – KSR 42.2a

- 1) Är det surfnings- eller planingsförhållanden?
- 2) Pumpar båten fastän den redan surfar eller planar? Det får den inte göra.
- 3) Sker upprepade långsamma men långa hemtagningar i samma banområde utan att det blir någon snärt? De är förbjudna. KSR 42.2 a.
- 4) Kan åtgärderna vara en anpassning till vind och vågor?
- 5) Orsakar upprepad hemtagning i skotet att seglets akterlik fläktar?
- 6) Kan en snärt i akterliket ha orsakats av att skotet har släppts och stoppats snabbt? Det är tillåtet enligt tolkning.
- 7) Kan man koppla snärtar i akterliket till andra, kanske yttre faktorer?
- 8) Orsakar snärtarna i akterliket av kroppsrörelser, är det kroppspumpning som är förbjudet.

8.9.2 Gungning – KSR 42.2b

- 1) Fastställ vad som är bakgrundsgungning.
- 2) Är det seglarens rörelser som orsakar gungningen? Det är inte tillåtet att med kroppsrörelser starta en rullning som sedan fortsätter en stund trots att seglaren sitter stilla. Genom att studera vågmönstret och seglarens rörelser i förhållande till båtens, kan man se om det tryck som seglaren för ner i båten kommer aningen före det att båten börjar rulla.
- 3) Underlättar rullningen styrningen av båten?
- 4) Är rullningen koordinerad med de kursändringar som båten gör?
- 5) Är kursändringarna snabba och kraftiga?

8.9.3 Stötning – KSR 42.2c

- 1) Är besättningens rörelser i fas med vågorna?
- 2) Hur arbetar besättningen i förhållande till närliggande konkurrenter?
- 3) Stoppar besättningen sina rörelser tvärt på undanvind?

8.9.4 Vrickning – KSR 42.2d

- 1) Är vrickningen kraftig?
- 2) Driver den båten framåt eller hindrar båten från att driva bakåt?
- 3) Upphäver vrickningen effekten av en tidigare vrickning?
- 4) Ligger båten högre än dikt bidevind och klart ändrar kurs mot dikt bidevind för endera halsen?
- 5) Fortsätter vrickningen efter det att båten kommit ner till kurs dikt bidevind?
- 6) Rör sig båten bara långsamt framåt?
- 7) Hindrar vrickningen en kursändring orsakad av att båten bräcker med seglet? (Crabbing eller slajda).

8.9.5 Upprepade stagvändningar och gippar – KSR 42.2e

- 1) Ökar den enskilda manövern båtens fart?
- 2) Hur nära varandra och hur ofta sker manövrerna?
- 3) Kan gipparna hänga samman med taktiska överväganden eller vindskiften?

8.10 I startområdet

Domarna bör vara ute vid startområdet innan start-proceduren börjar. Följ och notera avvikelser som gäller tider samt flaggor och ljudsignaler. Var särskilt noga när det gäller skärpta startregler så att allt går rätt till, eftersom det kan bli allvarliga konsekvenser för den enskilde seglaren vid felaktig signalering.

Domarna ska om möjligt vara fördelade längs linjen i lä om de startande båtarna. Observera och notera regelbrott efter förberedelsesignalen och om någon tar ett straff. Försök placera dig så att du kan se både regelbrottet och båtarnas nummer.

Vanliga regelbrott:

- 1) Vrickning minuten före startsignalen.
- 2) Rullning/gungning som gör att seglet fläktar.
- 3) Även enstaka pump i segel är förbjudet när den har samma effekt som ett paddeltag i lättare vind.
- 4) Kraftig kroppspumpning som ger snärtar i seglet i starten för att vinna höjd.

Ge de straff som du hinner med även om det drabbar bara ett fåtal båtar av alla. Tänk på att straffen har en preventiv effekt. Försök att nå de båtar som ligger i främsta ledet eftersom det är de som i stor utsträckning påverkar hur resten av fältet agerar. Du kanske inte kan nå båten med ett straff förrän senare

men du ska för den skull inte avstå från att straffa. I extrema fall kan det bli en fördröjning ända fram till kryssmärket!

Om det blir en allmän återkallelse behöver båten inte ta något straff men det räknas enligt KSR P3 för att bestämma hur många straff båten har fått i serien.

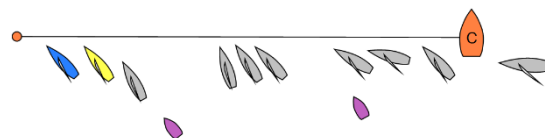


Fig 8.10

8.11 Kryssbenen

Båtarna sprider sig över stora delar av banan på kryssen. Det är därför inte lätt att ha en effektiv bevakning. Men domarbåtarna bör hålla sig strax bakom seglarna och inte för långt från täten. Den båt som bevakar den vänstra delen av startfältet bör vara avdelad att gå upp till kryssmärket när täten närmar sig det. Den andra domarbåten bevakar den högra flanken och in mot mitten.

Vanliga regelbrott:

- 1) Kroppspumpning.
- 2) Pumpning med skotet.
- 3) Gungning i svag vind.
- 4) Upprepade stagvändningar.

Kroppspumpning är inte ovanligt i E-jolle och IL-CA under kryssen. Man kan från en position akter om båten se att masten rör sig sidledes och får seglet att arbeta i akterliket. Om man tittar noga ser man att rörelsen beror på att seglaren sitter och rör sig tvärskepps med små rörelser. Rörelserna har ingenting att göra med vinden och vågorna utan sker i en egen takt.

I svag vind kan det hända att man i Optimistjolle-klassen ser någon som hela tiden rör rorkulten sakta från sida till sida. Domaren måste kolla noga om rörelsen har något samband med vind och vågor. Om den har det, är rörelserna tillåtna.

Observera att klassregler kan ändra KSR 42 och tillåta pumpning, rullning och stötning.

Observera att om vinden vrider markant eller en båt har förseglat sig så att båtens tillbörliga kurs inte längre är dikt bidevind, innebär att den inte kryssar längre och att de regler som gäller för undanvindsbena börjar gälla.

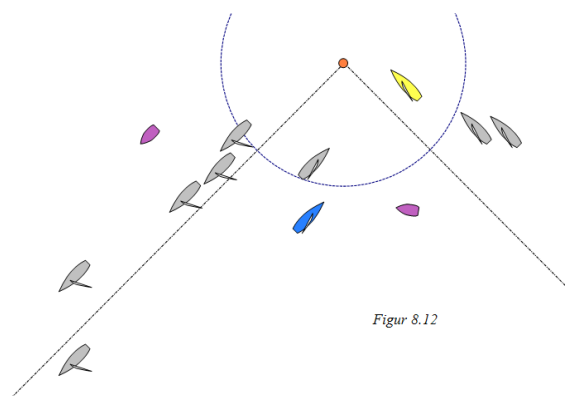
8.12 Kryssmärket

Var uppmärksam på om någon vid kryssmärket med otillåtna medel försöker nå upp till märket eller får/bryter en överlapp.

Vanliga regelbrott:

- 1) Vrickning.
- 2) Kroppspumpning.
- 3) Gungning i svag vind.
- 4) Upprepade rullstagvändningar.

Ligg nära men inte så nära att du stör med vågor eller genom att ta vinden.



Figur 8.12

Tänk på att du måste ha exakt rätt position för att verkligen kunna se en märkeskontakt, såvida det inte är fråga om häftiga kollisioner. En seglare som pressar sig runt så att märkets konturer klart framgår av seglets form kan visserligen iaktas från flera håll, men normalt ska du kunna se rakt in i luckan (som vid kontakten inte är någon lucka längre). Om det blev en märkeskontakt som båten måste ha märkt och den inte tar ett straff, ska domaren protestera med stöd av KSR 2, ärlig segling, eftersom det är ett avsiktligt regelbrott.

8.13 Undanvindsbenen

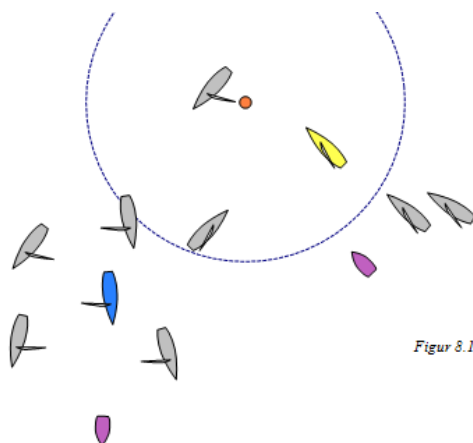
En av domarbåtarna bör följa med den främre delen av fältet. Ligg i lä eller lovart om båtarna vilket som du själv bedömer är bäst. Under länsen är det bra om en av domarbåtarna kan ligga framför fältet för att på så sätt synas extra bra och samtidigt ha god kontroll på vad de ledande båtarna har för sig.

Fastställ vad som kan betraktas som bakgrundsgungning. Iaktta båtar som avviker från mönstret. Straffa båtar även om du inte har varit helt nära och det kan ta en kort stund att komma fram genom fältet innan du kan signalera ett straff.

Vanliga regelbrott:

- 1) Upprepad trimning utan samband med vind och vågor.

- 2) Pumpning av segel mer än en gång per våg.
- 3) Kroppspumpning för att underlätta pågående surfning eller planing.
- 4) Pumpning av segel för att underhålla surfning eller planing.
- 5) Stötning i kraftig vind för att underlätta surfning.
- 6) Gungning på läns.
- 7) Upprepade gippar på läns utan samband med vindsift eller taktiska överväganden.
- 8) Rullgippar som driver båten snabbare.



Figur 8.13

Gungning ser man bäst akterifrån medan pumpning och stötning bäst observeras från sidan.

Om någon av de ledande båtarna börjar pumpa eller gunga för att komma ikapp båten framför, blir det lätt en dominoeffekt. Den främre båten vill försvara sin position och börjar kanske också med otillåtna manövrer. Det är bäst om domarna kan hindra en sådan utveckling. Straffa i första hand den båt som började och agera snabbt.

Ibland är det inte möjligt att hindra en spridning och då ska alla de båtar som klart bryter mot reglerna straffas.

8.14 Målgången

Om målgång sker på slör eller halvwind måste domarna vara extra observanta. De ska ligga till lovart om fältet och någon ska helst ligga nära mållinjen. Koncentrera bevakningen på båtar som kommer i grupper. Det är frestande att ta till otillåtna metoder för att kanske vinna en eller annan placering i sista stund. En båt som har fått ett straff nära linjen ska ta straffet även om den under tiden har hunnit passera mållinjen. Den ska göra sina svängar och sedan passera linjen från rätt håll ytterligare en gång.

Vanliga regelbrott:

- 1) Pumpning för att passera framförvarande.
- 2) Upprepade rullvändningar.

Domarna ska efter ankomst till land lämna rapport till huvuddomaren eller till den som ansvarar för sammanställning av rapporterna. Se DB 9.2.

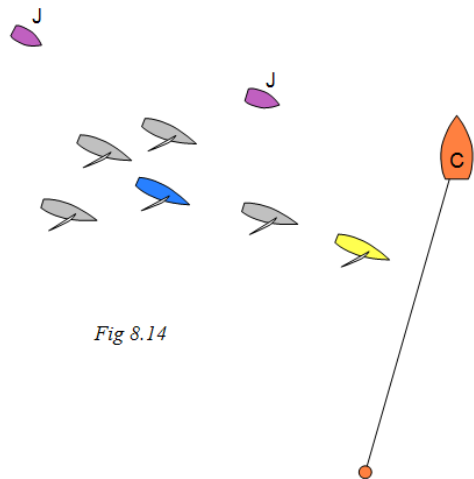


Fig 8.14

9 ÅTER I LAND

9.1 Håll samband

Väl i land ska domarna meddela sin ankomst till expeditionen så att den vet var domarna kan nås om det uppstår problem.

Om det inte har skett tidigare, bör PK för säkerhets skull kontrollera att anslagstavlans plats överensstämmer med det som anges i seglingsföreskrifterna.

9.2 PK-protester

PK får enligt KSR 60.1 själv protestera mot båtar och PK ska i första hand göra det om en domare observerar uppenbara regelbrott – DB 8.2. Men det finns några viktiga begränsningar i rätten att protestera:

PK får inte ge in en protest om den grundas på uppgifter

i en ogiltig protest,

i en ansökan om gottgörelse, eller

från en person med intressekonflikt (annan än en representant för den egna båtens besättning).

Men PK får enligt KSR 60.4c1 protestera om uppgifterna ger vid handen att det har uppstått en person- eller allvarlig sakskada.

Jfr dock KSR 63.4a2 som fastslår att en protest från PK ska avslutas om den bygger på information från en ogiltig protest och det visar sig att det inte fanns person- eller sakskada.

Därutöver får PK handla på det sätt som framgår av KSR 60.4c2, 61.1c, 62.1 och 69.2b.

9.3 PK och KSR Appendix P

Om KSR Appendix P inte gäller, ska PK avgöra om de protester som en domare eventuellt har ska behandlas. Det är alltså PK och inte den enskilda domaren som avgör det. Om PK beslutar det ska båten enligt KSR 60.2a2 underrättas före protesttidens utgång. Underrättelse ska ske enligt KSR 60.2d.

Om KSR Appendix P gäller, ska det anges i inbjudan eller seglingsföreskrifterna. Båtar som bryter mot KSR 42 kan då straffas direkt på banan – se avsnitt 8. Domarna ska efter ankomst till land jämföra sina anteckningar om regelbrott och de straff som har tagits under kappseglingen eller serien, för

att kontrollera att båtarna har tagit rätt straff. Om de inte har gjort det, ska PK utdöma de straff som framgår av reglerna i appendix P. Använd blanketten "Regel 42, Appendix P".

På kvällen varje dag måste domarna upprätta en sammanställning så att de får en komplett lista på observerade regelbrott och dittills påtagna/utdelade straff. Listan ska anslås så att berörda båtar och deras konkurrenter ser vilka straff som har utdelats. Listan ska däremot inte tas med ut på banan.

Appendix P kan ändras av inbjudan eller seglingsföreskrifterna, t.ex. antal svängar vid straff eller vad som händer vid upprepade straff.

Om det blir allmän återkallelse eller kappseglingen uppskjuts eller annulleras, upphävs straffet enligt KSR Appendix P3. Det betyder att en båt, som t.ex. har fått sin andra flagga i en kappsegling där det blir allmän återkallelse, inte behöver utgå utan kan delta när kappseglingen startas om. Men straffet räknas in i det totala antalet straff mot båten och det innebär att om den får ytterligare en gul flagga, räknas den som den tredje och båten får en DNE.

Reglerna i KSR P3, att straffen kvarstår när en kappsegling uppskjuts, återkallas eller annulleras, gäller före KSR 36. Det framgår av texten under Introduktion, Appendix, på sidan 15 i regelboken.

Den som har intressekonflikt får inte engageras i att använda systemet enligt KSR P ute på banan. Det är särskilt viktigt eftersom straff utdelade på banan inte kan överklagas. Vem som har intressekonflikt framgår av DB 39.53.

9.4 Tillgänglighet

Var tillgänglig så att både seglare och funktionärer kan få svar på sina frågor men tänk på att inte besvara frågor rörande möjliga protester eller ansökningar.

9.5 Erfarenhetsåterföring

Samla domarna varje dag för att utbyta erfarenheter och göra omfördelning mellan besättningar etc.

Planera nästa dags arbete.

10 INLEDNING AV FÖRHANDLINGEN

Medling

Medling är ett sätt att förenkla protestbehandlingen. Den innebär att en ensam, erfaren domare ges exklusiv rätt att avgöra en protests giltighet och att fatta beslut efter en enkel "förhandling". Målsättningen är att proceduren kan klaras av inom 15 minuter. Förutsättningen är att bara två båtar är inblandade i händelsen, att bara regler i del 2 och KSR 31 är tillämpliga och att parterna blir överens om resultatet av medlingen. Inga vittnen får kallas. Om inte alla förutsättningarna är uppfyllda hänskjuts fallet till PK för en vanlig förhandling. Det ska stå i inbjudan eller seglingsföreskrifter att medling kommer att tillämpas. Hur medling går till beskrivs ingående i bilaga 4.

Muntliga protester och förhandlingar

I samband med kvalificeringsseglingar inför en final, kan det förekomma muntliga protester och muntliga beslut. Det krävs då att domarna är erfarna och att domsluten inte får överklagas. Förfarandet ska anges i inbjudan eller seglingsföreskrifter.

Följande gäller normalt förfarande i överensstämmelse med KSR del 5.

10.1 Gå igenom protesten

PK bör förbereda förhandlingen genom att gå igenom protesten och göra klart vilka regler som kan bli aktuella. Alla medlemmar i PK bör ha tillgång till protesten. Det är bra om PK i förekommande fall har repeterat avsnitt 19 (Udda situationer) och avsnitt 20 (Olämpligt beteende).

Om det finns flera ansökningar om förhandling som avser samma händelse ska alla parter kallas samtidigt, en gemensam förhandling hållas och bara ett protokoll skrivas, se KSR 63.2b, förutom vid förhandling enligt KSR 69, Olämpligt beteende, som inte ska kombineras med annan typ av förhandling. Se DB 39.52.

10.2 KSR M2 – Parterna har rätt att närvara

Kalla in parterna och kolla att de har haft tillfälle att läsa protesten. Parter är de inblandade båtarna, och ibland KK eller TK men aldrig PK. En representant för varje part har enligt KSR 63.1 rätt att närvara.

Eventuella vittnen ska vänta utanför. Men personer som inte ska vittna kan tillåtas vara observatörer om PK inte i det enskilda fallet bedömer det som olämpligt. Observatörer ska sitta för sig själva och får inte yttra sig eller på annat sätt störa förhandlingen. Observatörer kan bjudas in genom ett anslag. Tillåt inte observatörer om någon av parterna motsätter sig det. Se även Riktlinjer för PK, Observatörer vid förhandlingar, och Bilaga 1, Information till observatörer vid protestförhandlingar.

Om någon part saknas, gör ett försök att få tag på vederbörande. Om kallelse har skett enligt KSR 63.1a1, eller enligt seglingsföreskrifterna, får förhandlingen genomföras även om parterna inte har

infunnit sig (KSR 63.1b). Om det senare skulle visa sig att en part inte har kunnat närvara på grund av omständigheter utanför hens kontroll, kan PK enligt KSR 63.7a1 på eget initiativ eller efter ansökan av parten att återuppta förhandlingen. Se avsnitt 15.

Även om ingen av parterna infinner sig, måste PK enligt KSR 63.2a genomföra förhandlingen men PK ska först göra vad den kan för att få tag i dem. Om det inte går bör resultatet bli att protesten avslås. Bevisning ska enligt KSR 63.4b inhämtas från parterna och det är inte möjligt om ingen av dem är närvarande. Undantag kan göras om tillförlitliga vittnen finns på plats och kanske annan särskild bevisning är tillgänglig.

Var öppen för att återuppta förhandlingen enligt KSR 63.7a1. Parterna kan ha haft laga förhinder.

Parterna har enligt KSR 63.1a4 rätt att vara närvarande under hela förhandlingen fram till PK:s enskilda överläggning. De har rätt att ställa frågor till varandra och till vittnena. Om PK bryter mot det kan förhandlingen efter ett överklagande förklaras ogiltig.

Att anslå:

Observatörer vid protestförhandlingar

En part får ta med sig en observatör till förhandlingen om inte PK beslutar att det är olämpligt i det enskilda fallet. Observatörer ska sitta bakom, skilda från parterna, vara stilla och tysta. Om förhandlingen ajourneras får parter och observatörer inte tala med varandra. Inspelningsutrustning är inte tillåten.

Se även Riktlinjer för PK, Observatörer vid förhandlingar, och Bilaga 1, Information till observatörer vid protestförhandlingar.

10.3 Presentation

Det bör alltid finnas ett anslag på vilket PK:s medlemmar presenteras. Presentera ändå PK och ha gärna namnskyltar stående på bordet.

Om PK enligt inbjudan ska vara en internationell jury (vars beslut inte kan överklagas) men den av någon anledning inte uppfyller kraven i appendix N, ska ordföranden klargöra det innan förhandlingen börjar och påpeka att PK:s beslut kan överklagas.

10.4 Erkännande före förhandling

Fråga om någon av parterna erkänner regelbrott med anledning av händelsen. Om en part gör det och beslutar sig för att utgå, ska den protesterande erbjudas att återta protesten. Återtagandet ska i så fall kryssas för i förhandlingsprotokollet och signeras av den protesterande. Det blir då ingen förhandling och tävlingsexpeditionen meddelas att den aktuella båten har utgått.

En båt som har fått en protest mot sig kan välja att utgå efter målgång (RET) med motiveringen att den först då insåg att den hade brutit mot en regel på banan. Om båten sedan ångrar sig finns inget hinder för KK att återinsätta den i resultatlistan. Om det kommer fram att båtens RET har medfört att den protesterande inte fullföljde med att lämna in sin protest, bör PK förlänga protesttiden så att protesten kan lämnas in. Om å andra sidan den protesterande tog tillbaka sin annars giltiga protest, bör PK höra protesten. I båda fallen bör PK utreda varför båten återtog sin RET och om den genom sitt handlande har brutit mot regel 2.

Gäller appendix T1 kan båten ta ett straff efter kappsegling.

Beträffande återtagande av protester allmänt – se DB 39.50.

10.5 KSR M2 – Intressekonflikt?

Kontrollera med parterna om de har några invändningar om att någon har intressekonflikt – se DB 39.53. En medlem i PK måste enligt KSR 63.3a upplysa om varje möjligt egenintresse så snart hen blir medveten om det. Den som har intressekonflikt bara efter parternas godkännande delta i PK:s arbete men får vittna.

Om en domare har varit utsatt för ett olämpligt beteende och det resulterar i en förhandling om ett påstått brott mot KSR 69, är det inte lämpligt att den domaren deltar i PK:s handläggning, men det kan vara nödvändigt om PK består av 3 domare och det inte går att få tag i någon ersättare, eftersom 3 är ett minimiantal vid KSR 69-förhandlingar. Se avsnitt 20.

10.6 KSR M3.1 – Kompletterad ifylld?

Kontrollera att protesten innehåller de uppgifter som krävs enligt KSR 60.3a. Tillåt kompletteringar om protesten beskriver händelsen (en skiss är tillräcklig). Se DB 39.47.

Protesten, och i förekommande fall kallelsen, ska innehålla ett påstående om regelbrott i samband med den händelse som beskrivs. Det är bara den händelsen som behandlas. PK kan emellertid, genom att följa KSR 60.3a, protestera mot en båt som inte är part i förhandlingen (se KSR 60.4c2 och Case 80) och enligt KSR 60.4c1 mot båtar när det har uppstått person- eller allvarliga sakskadur.

En ansökan om gottgörelse ska enligt KSR 61.2a vara skriftlig. Den vanliga blanketten ”Ansökan om förhandling” bör användas men den behöver inte vara komplett ifylld med alla de uppgifter som måste finnas med i en protest. Hur en sådan ansökan behandlas framgår av avsnitt 16.

10.7 Blanketten som checklista

Använd blanketten ”Beslut från förhandling” som checklista och arbeta igenom alla rutor. Om en blankett inte finns till hands, kan ett vitt papper eller datorn användas när protokollet skrivs. Men det är ett absolut krav att alla de frågeställningar som anges på blanketten arbetas igenom, för att PK ska vara säker på att protesten är giltig och att förhandlingen går rätt till.

10.8 KSR M3.1 – Inlämnad i rätt tid?

Kontrollera först om protesten är inlämnad i rätt tid. Om den inte är det ska PK fråga den protesterande om anledningen, så att PK kan ta ställning till om det finns goda skäl till att förlänga protesttiden. Det gäller också om protesttiden just gått ut. Sådana skäl kan vara att den protesterande inte har haft möjlighet att komma in till land i tid eller att fakta som berättigar till protest inte var kända förrän efter protesttidens utgång.

Det kan tyckas onödigt byråkratiskt att PK håller strikt på minuterna när den bedömer om protesten är inlämnad i rätt tid, men det som kan vara till fördel för den ena parten kan vara till nackdel för den andra.

Om PK har förlängt tiden, ska skälen redovisas i Fakta och Slutsatser.

En protest som godtas av PK utan angivna goda skäl, kan förklaras ogiltig efter ett överklagande.

10.9 KSR M3.1 – Anrop och protestflagga

Om det framgår av protesten, att ett omedelbart anrop har skett och att protestflaggan (om sådan krävs enligt KSR 60.2a1) har visats vid första rimliga tillfälle, kan ordföranden bara konstatera det

och gå vidare. Om det inte klart framgår eller om någon av parterna har en annan uppfattning ska den säga det nu, senare är det för sent. Observera att protestflagga inte krävs om det uppstår en skada som de inblandade båtarna inte kan undgå att märka och inte heller om den protesterande båten är under 6 meters längd, även om det skulle stå så i klassreglerna. Men om det med ändring av KSR 60.2a1 står i seglingsföreskrifterna att en röd flagga ska visas, är det den bestämmelsen som gäller.

Kravet på att anropa och visa flagga finns för övrigt bara när en båt protesterar mot en annan båt för en händelse som skett i kappseglingsområdet. Flagga och anrop krävs enligt KSR 60.2 inte för en ansökan om gottgörelse.

Om det inte klart framgår av protesten att kraven är uppfyllda (eller om den andra parten ifrågasätter uppgifterna) måste saken utredas. Fråga när och hur anrop skedde samt när flaggan visades, hur den visades och hur den såg ut. Se också DB 39.44. Om den protesterande omedelbart har ropat Protest! högt och tydligt och flaggan har satts utan dröjsmål, är regelns krav uppfyllda även om motparten påstår sig inte ha hört eller sett någonting.

Om det finns särskilda krav i seglingsföreskrifterna ska de också vara uppfyllda. Det kan t.ex. vara att den protesterande ska göra en anmälan till en domarbåt som ligger ankrad i målområdet.

Om PK beslutar att godta protesten räcker det oftast att PK kryssar för de svar som avser KSR 60.2a på protokollsidan. Men om PK godtar protesten trots att t.ex. flaggan har visats sent eller inte alls, ska PK redovisa de fakta som fastställs och skälen för sitt godkännande.

10.10 KSR M3.1 – Giltigheten

Är det tveksamt om reglerna i KSR 60.1, 60.2, 60.3, 60.4 a och b och 61 och i seglingsföreskrifterna är uppfyllda, be parterna lämna lokalen och ha en enskild överläggning enbart om detta. Om reglerna inte är uppfyllda ska protesten enligt KSR 63.4 förklaras ogiltig och förhandlingen avslutas.

Vid bedömning av om en protest är giltig eller inte, får bara det som framgår av KSR 60.1, 60.2, 60.3, 60.4 a och b och 61 ligga till grund för beslutet. Se DB 16.1.

Om PK beslutar att protesten är ogiltig, ska fakta och beslut som stöder det beslutet dokumenteras på vanligt sätt på blankettens protokollsida. Därefter kallas parterna in och meddelas att protesten är ogiltig, vad som är anledningen till det beslutet och att förhandlingen avslutas.

10.11 PK får inte behandla en ogiltig protest eller ansökan

Om protesten har förklarats ogiltig, får PK enligt KSR 60.4a och 63.4a inte ta upp protesten som sin egen även om det har skett en kollision. En ogiltig protest får enligt KSR 60.4c1 utgöra grund för en förhandling bara om händelsen har medfört person- eller allvarlig sakskada. Se avsnitt 19 som bland annat handlar om behandling av ogiltiga protester.

Observera att PK – även om protesten skulle vara ogiltig – måste behandla en ansökan om gottgörelse under förutsättning att ansökan är skriftlig (det räcker med ett kryss i rutan för "ansökan om gottgörelse" på blanketten "Ansökan om förhandling" som avser den ogiltiga protesten) och att den enligt KSR 61.2 har lämnats in inom protesttiden eller inom två timmar från den aktuella händelsen, vilket som är senast.

10.12 Protest i annullerad kappsegling

Handläggningen blir olika beroende på om kappseglingen har annullerats efter målgång eller i ett tidigare skede. Huvudregeln finns i KSR 63.2 som säger att PK ska behandla alla protester och ansökningar om gottgörelse som har lämnats in till tävlingsexpeditionen.

10.13 Annullerad efter målgång

Om kappseglingen har annullerats sedan en eller flera båtar har gått i mål och det finns en möjlighet att den kan återinsättas i resultatlistan, måste PK behandla inlämnade protester för säkerhets skull om inte båten efter ett erbjudande från PK väljer att återta protesten. Om det är möjligt kan PK avvakta med att kalla till förhandling tills tiden för att ansöka om gottgörelse har gått ut för att se om någon båt har invändningar mot annulleringen. Även om en sådan ansökan har lämnats in och PK har avslagit den, finns risken att det beslutet överklagas och i så fall kan inte PK underlåta att behandla protester-na.

10.14 Återkallad/annullerad i övrigt

Om det har blivit allmän återkallelse eller om kappseglingen har annullerats t.ex. med stöd av KSR 32.1, kan en båt enligt KSR 36 straffas efter en incident i den återkallade/annullerade kappseglingen bara om KSR 2, 30.2, 30.4, 69 är tillämpliga eller KSR 14 när den orsakat person- eller allvarlig sakskada. Om en båt lämnar in en giltig protest om en sådan händelse ska PK kalla till förhandling och erbjuda båten att återta sin protest. Om den inte vill göra det, måste PK genomföra förhandlingen. PK ska då fastställa som fakta att det har blivit allmän återkallelse eller att kappseglingen har annullerats, att den eventuellt har genomförts efter en ny start-procedur och att reglerna 14, vid person- eller allvarlig sakskada, 30.2, 30.4 och 69 inte är tillämpliga.

Beslutet blir sedan att protesten avslås med stöd av KSR 36.

Om det har varit en kollision måste PK ta reda på om det blev skador på båtarna som kan motivera gottgörelse i kommande seglingar eftersom PK då måste utreda vad som har hänt och om den skadade båten var utan egen skuld.

11 INHÄMTA BEVISNING – KSR M 3.2

11.1 Informera parterna

Informera vid behov parterna om förhandlingsgången. Observera särskilt handläggningen av ansökan om gottgörelse som rör DNS-, OCS-, KSR 42- och KSR 69-fall. Se avsnitt 16 och 20. Följ den förhandlingsordning som framgår av KSR, Appendix M.

Tänk på att

- skisser som ritas under förhandlingen och som bedöms som fakta ska godkännas av PK:s ordförande och biläggas protokollet,
- om förhandlingen gäller ett påstått fel i målprotokollet ska KK ha haft tillfälle till utredning och åtgärder,
- om förhandlingen gäller en ansökan om gottgörelse och en medlem av PK påstås ha begått ett fel, så är det hen som är svarande, och som sådan bör hen inte delta i PK:s behandling av ärendet,
- om det under förhandlingen framkommer att det är ytterligare båtar som kan tänkas vara inblandade, ska förhandlingen avbrytas, de båtarna underrättas och PK protestera mot dem enligt KSR 60.4c2. Förhandlingen kan sedan fortsätta.

11.2 Berättelser och vittnesmål

Följ den förhandlingsordning som beskrivs i KSR M3.2. Se också DB 13.7.

Uppmana den protesterande att beskriva händelsen och att rita en skiss som ska signeras. Använd båtmodeller eller ett blädderblocksblad som viks i 4 delar så att parter och vittnen kan rita utan att de övriga kan se vad den föregående har ritat. Vid slutgenomgången och vid PK:s enskilda överläggning kan bladet bredas ut och alla skisser kan betraktas samtidigt. Det är viktigt att klargöra vilka fakta som parterna anför innan vittnena tas in.

Ta in ett vittne i taget. Vittnet utfrågas lämpligen först av den part som *inte* har kallat vittnet och därefter av den andra parten. Det minskar möjligheten för en part att styra det egna vittnet med ledande frågor. Se DB 12.3 b.

Uppmana vittnet att berätta vad hen har sett av händelsen, inte vad hen tror eller tycker. Tillåt inte någon diskussion mellan parter och vittnen. Låt vittnet rita och berätta och ange på skissen vem som har ritat den och på vilken båt vittnet har varit. En domare som är vittne ska enligt KSR 63.4d och M3.2 berätta allt i närvaro av parterna och får inte tillföra någonting under den enskilda överläggningen.

11.3 Sammanfattningar och avslutning

Ge först den protesterande och sedan svaranden möjlighet att göra en sammanfattning och ange vilka regler och tolkningsfall som bör tillämpas.

Förklara förhandlingen avslutad och be parterna gå ut. Därefter börjar PK sin enskilda överläggning. Se DB 13.1.

12 BEVISVÄRDERING

PK ska göra en objektiv värdering av det som vittnet berättar:

12.1 Vad har vittnet sett?

Finns det en fysisk möjlighet att vittnet kan ha sett det som ingår i berättelsen?

Är berättelsen en kombination av det som vittnet har sett och de slutsatser som hen drog vid tillfället? Det är lätt att tro sig se en kollision om man har en dålig vinkel, båtarna är nära varandra och man hör en duns och några rop.

12.2 Kan vittnet verkligen minnas?

Vad var vittnet sysselsatt med själv?

Hur inriktad var hen på det som skedde? Var händelsen central? Om hen är säker på det centrala men osäker på perifera saker är det naturligt. Den som däremot uppger sig varas säker på allt har troligen fyllt i minnesluckorna med "eget".

Det är lätt för vittnet att blanda ihop det som hen har sett med information som hen har fått senare.

12.3 Är berättelsen trovärdig?

Är vittnet familjemedlem, gast, klubbkompis etc.? De som har intresse av utgången av protesten, tolkar omedvetet händelseförloppet mera positivt för

den egna parten än ett oberoende vittne, även om de försöker vara sakliga.

Har frågorna varit ledande? Den som har kallat vittnet kan ödelägga bevisvärdet genom att ställa ledande frågor. Motparten kan däremot tillåtas ställa ledande frågor för att testa vittnet.

12.4 Allmänna bedömningar

Stämmer berättelsen med vad ett annat oberoende vittne berättar? Det som två oberoende vittnen berättar är ganska säkert.

Stämmer berättelsen med motpartens uppgifter eller med det som PK har sett?

Stämmer berättelsen med eventuella skador på båtarna?

Stämmer berättelsen med vad som är vanligt och rimligt för den båttypen?

Kan man finna ett logiskt samband – en logisk händelsekedja – i berättelsen eller i jämförelse med vad andra har berättat?

Har vittnet själv sett händelsen eller är det en hörsägen?

Beträffande skriftliga vittnesmål – se DB 39.56.

PK ska, efter att ha inhämtat bevisning, på lämpligt sätt värdera denna och därefter fastställa fakta. Vid **vanliga protestförhandlingar** är beviskraven som ska tillämpas ”vad är mest sannolikt”.

Vid regel 69-förhandlingar, som handlar om **Olämpligt beteende**, anger reglerna andra beviskrav. Protestkommittén ska känna sig tillfreds med bevisningen med tanke på allvaret i det påstådda olämpliga beteendet”, regel 69.2g.

13 FASTSTÄLLA FAKTA

Vid förhandlingen ska PK utreda och fastställa vad som har hänt. Med parternas och vittnenas ofta motstridiga och fragmentariska uppgifter som grund ska PK teckna en relevant och detaljerad bild av händelsen. Den bilden (bestående av text, helst kompletterad med en skiss) ska vara utgångspunkt för reglernas tillämpning på situationen.

13.1 Vad är parterna överens om?

Det är lämpligt att PK vid sin enskilda överläggning först gör klart för sig vad parterna är överens om. Det kan vara klokt och klargörande att som en avslutning på förhandlingsskedet göra en sammanfattning innan parterna går ut och den enskilda överläggningen börjar. PK:s ordförande vänder sig då till parterna, visar på skisserna och säger ungefär så här:

"Om jag har förstått er rätt så är ni överens om att 293 kom härifrån för babords halsar och stagvände ungefär 5 skrovlängder från märket. 485 kom härifrån för styrbords halsar och det blev en kollision någonstans här. 485:s för träffade 293 på styrbords låring ungefär en meter från aktern.

Det som ni inte är överens om är läget mellan båtarna när stagvändningen började och när den var avslutad. Är det rätt? Du påstår att båtarna låg så här och att det var högst 2 meter här medan du säger att ni låg så här och att det var minst en skrovlängd här emellan. Är det rätt?"

En sådan summering av det som parterna har sagt gör att problemställningarna klarnar. PK kan ägna sin tid och kraft åt att diskutera knäckfrågorna som ofta handlar om lägen och avstånd vid och strax före en eventuell kollision.

13.2 PK får lägga pussel

Genom att lägga pussel med de uppgifter som kan bedömas som säkra får PK en mer eller mindre klar bild av händelseförloppet. Om PK då blir övertygad om vad som har hänt på vattnet, kan den övergå till att skriva ner sina fakta och fatta sitt beslut.

13.3 Vem ska bevisa vad?

Viktig information kan man få från det som respektive part har berättat om den egna båtens manövrar och som passar in i mönstret, ofta till egen nackdel. En part kan t.ex. påstå att det inte var överlapp vid ett visst tillfälle, men av den egna berättelsen om båtens färdväg står det fullt klart att så ändå var fallet. Bekräfta då båtens färdväg vid sammanfattningen inför parterna men nämn inte överlappsförhållandet för att undvika att diskussionen blossar upp på nytt! Konsekvenserna av parternas berättelser drar PK sedan i enskildhet.

Om det emellertid kvarstår en eller flera väsentliga oklarheter, måste PK stanna upp där oklarheterna börjar. Parterna är överens hit fram! Sedan påstår A att det har skett en förändring som är till A:s fördel och som B inte håller med om. Båda är t.ex. överens om att båtarna seglade för samma halsar med B i lä och klar för om A. Båda är överens om att B lovade långsamt och gav A plats och att det blev en kollision. Men A påstår dessutom att B hade passerat vindögat innan kollisionen skedde. Det är A som påstår något som parterna inte är överens om och som ger A rätt till väg. Det ankommer då på A att övertyga PK om att påståendet är riktigt. Kan den inte det så "stannar" det styrkta händelseförloppet vid att det har skett en lovning, och A straffas för brott mot KSR 11, 16.1.

Den part som påstår att det har skett en förändring till egen fördel måste få förändringen att framstå som trolig.

Med "bevisa" menas helt enkelt att övertyga PK.

13.4 PK:s beskrivning är fakta

PK måste på ett sådant strukturerat sätt bygga upp ett händelseförlopp och sedan besluta vilka fakta den vill fastställa. De fakta som den då fastställer ska utgöra en heltäckande beskrivning av händelsen. Det som PK måste lägga till på egen hand för att få beskrivningen komplett är fakta i lika hög grad som det som parterna är överens om eller som på annat sätt har kunnat bevisas.

PK ska inte redogöra för hur den har kommit fram till fakta och det är därför ointressant att redovisa vad parter eller enskilda vittnen har sagt. PK:s överväganden är inte heller fakta men de kan redovisas i rutan för "Slutsatser och tillämpliga regler".

13.5 Slutsatser är inte fakta!

Håll isär fakta och slutsatser. Annars kan det bli så här tokigt:

"S kom för styrbords halsar på layline mot kryssmärket. B kom för babords halsar och slog framför S varefter S etablerade överlapp på insidan. Vid märket föll B så att S inte fick plats och båtarna kolliderade."

Det är en blandning av fakta och slutsatser som inte kan utgöra underlag för en regeltolkning. Ett preciserat avstånd är t.ex. fakta medan "att S inte kunde undgå .." är en slutsats. De slutsatser som PK därut-

över har dragit ska skrivas under rubriken "Slutsatser och tillämpliga regler".

13.6 Logiskt och i tidsföljd

En god regel vid faktaskrivandet kan vara att använda sig av följande upplägg:

Börja med att ange var på banan som händelsen ägde rum och för vilka halsar båtarna seglade. Fortsätt med: "Vad gjorde A" och därefter: "Vad gjorde B". Bygg upp en berättelse där allt händer i tidsföljd från förspelet och ända fram till det påstådda regelbrottet. Glöm inte att noga ange alla viktiga avstånd så att det går att objektivt bedöma om någon av båtarna bröt mot någon regel.

Ett sådant förfarande underlättar både för den som skriver och för den som läser. Om fakta inte anges i tidsföljd är det ofta omöjligt att förstå när de olika manövrerna skedde i förhållande till varandra och det blir då också omöjligt att tolka reglerna.

13.7 Värdefulla tips

Målet för förhandlingen är att vaska fram de uppgifter som krävs för att man ska kunna göra en bedömning av om reglerna har följts eller inte. Det kräver god regelkännedom och förmåga att kunna analysera händelsen i förhållande till reglerna.

Det är i de flesta fall lämpligt att förbereda förhandlingen på följande sätt:

- Studera protesten i förväg.
- Anteckna vilka regler som kan vara tillämpliga.
- Notera vilka krav på fakta som regeln innehåller, t.ex. avstånd till märke, avstånd mellan båtarna, om det var överlapp eller inte, när överlapp etablerades etc.

Den beskrivning av händelsen som PK på så sätt gör är "fakta" som inte kan ändras vid ett överklagande. Fakta ska alltså beskriva hela händelseförloppet med alla relevanta detaljer! En regelkunnig person som läser texten ska kunna se hela händelsen framför sig och ha möjlighet att göra en säker regeltolkning med ledning av den. Det räcker alltså inte med några lösryckta meningar utan sammanhang, inte ens om PK hänvisar till en skiss!

- Exempel på frågor:
- När? Var? Varifrån?
- Hur länge? Hur nära/långt ifrån?
- När började...? När slutade...?
- Någon skada?
- Har någon tagit ett straff?
- Har någon utgått?

Frågorna ska inte vara ledande. Använd därför bara undantagsvis det ordval som finns i regeln. Fråga t.ex. inte om överlappen etablerades före eller efter det att Y gick in i zonen utan be parterna att beskriva och på ett papper rita båtarnas väg fram till märket.

13.8 Protestexempel – Bilaga 8

Protestexemplen i bilaga 8 visar hur relevanta fakta kan formuleras så de ger en klar bild av det som har hänt. Texten har skrivits på maskin för tydlighets skull men i verkligheten är den oftast handskriven.

Skissen på protestanmälan har i exemplen godtagits av PK som fakta. Det har gjorts för att spara utrymme. Om en godkänd skiss ligger som bilaga ska den vara signerad av PK:s ordförande, och det ska framgå om det är PK eller någon av parterna som har ritat den.

I anslutning till exemplen finns en översikt där det framgår vilka regler och situationer som de gäller.

Observera DB 10.9, 10.10 och 10.11, när protesten ska förklaras ogiltig.

14 ENSKILD ÖVERLÄGGNING OCH MEDDELANDE AV BESLUT

14.1 KSR M3.3 – Fastställa fakta

Med ledning av det som har framkommit under förhandlingen och med hjälp av reglernas förutsättningar och krav fastställs fakta. Därefter avgör PK vilken/vilka regler som kommer i fråga och om någon, flera eller ingen av parterna har begått något regelbrott. Vid tveksamheter med att fastställa fakta, följ de råd och anvisningar som finns i avsnitt 13, Fastställa fakta.

Fastställda fakta ska skrivas ner på blanketten eller på ett löst blad. I det senare fallet ska de föras över utan ändringar till blanketten "Protestkommitténs beslut". Innan parterna kallas in för att få reda på PK:s beslut, ska fakta, slutsatser och beslut vara nedtecknade.

PK kan som fakta godta en skiss som någon av parterna har ritat, eller rita en egen skiss, som biläggs protokollet.

14.2 Beslutsunderlag

Ta hjälp av den information och de instruktioner som finns i övriga delar av Domarboken vid avgörande om hur händelsen ska bedömas och på vilka grunder. Det kan t.ex. vara avsnitten

16: Ge gottgörelse – KSR 61

19: Protestbehandling – udda situationer

20: Handläggning av grova regelbrott

22 – 24: Mätprotester

25: WS:s reklamregler

Bilaga 6: Bestraffningsärenden

Bilaga 7: Brott mot regel 1.1 – Säkerhet

Bilaga 8: Protestexempel.

14.3 KSR M3.4 – Avgör protesten

PK ska med stöd av KSR 63.5 fatta beslut om båten ska straffas, inte ska straffas respektive frikännas enligt KSR 43, trots att den har brutit mot en regel.

PK ska dessutom överväga om ett regelbrott har skett avsiktligt och i så fall ge en DNE enligt KSR 2 eller kanske tillämpa KSR 69.

PK ska sedan formulera beslutet och underlaget för beslutet på blanketten "Beslut från förhandling".

14.4 KSR M3.5 – Underrätta parterna

Parterna kallas tillbaka och meddelas vad PK har kommit fram till. Tillåt inte någon argumentering från en part i det här skedet! Däremot kan PK:s ordförande efter det att förhandlingen är avslutad naturligtvis ge en närmare förklaring till regeltolkningen om det är någon som inte har förstått grunderna för beslutet.

14.5 KSR M7 – Möjlighet att överklaga

Informera parterna om möjligheten att överklaga beslutet om PK inte har rätt till slutgiltigt avgörande enligt KSR 70.3. Informera gärna om att vad som har fastställts som fakta inte kan överklagas (KSR 70.1).

14.6 Efterarbete

När parterna har gått, fyller PK i blanketten "Beslut från förhandling" och meddelar tävlingsexpeditionen som anslår beslutet och gör de eventuella ändringar i resultatlistan som beslutet föranleder.

Originalhandlingarna ska arkiveras på det sätt som framgår av DB 5.9.

Parterna har, om de begär det, enligt KSR 63.6b rätt att få en kopia av förhandlingsprotokollet, förutsatt att parten begär det senast 7 dagar efter parten fick information om beslutet.

OBSERVERA!

PK måste komma fram till en egen uppfattning eftersom FAKTA är PK:s uppfattning om vad som har hänt.

PK:s uppfattning ska nedtecknas på ett tydligt sätt.

Nedtecknade fakta ska beskriva hela händelseförloppet.

15 ÅTERUPPTA FÖRHANDLING – KSR 63.7, M4 OCH M8

Avsikten med KSR 63.7 är inte att ge en part möjlighet att upprepa de argument som parten redan har framfört. Regeln ger däremot en möjlighet att presentera nya bevis som inte kunde presenteras tidigare. Det står i regeln att PK *får* återuppta förhandlingen och det innebär att den inte måste göra det. Men PK gör fel om den inte gör det när ett återupptagande är berättigat.

En förhandling kan återupptas av följande fyra anledningar:

15.1 Parter infinner sig inte – KSR 63.1b

Om en av parterna inte infinner sig får PK enligt KSR 63.1b ändå avgöra protesten. Om det senare visar sig att parten inte hade någon möjlighet att komma, kan PK återuppta förhandlingen. Det finns i KSR 63.7a1 ingen tidsgräns för ett återupptagande. Däremot begränsar KSR 90.3 möjligheten att ändra poängen.

I de fall ingen av parterna infinner sig bör PK avslå protesten eftersom PK inte kan uppfylla kraven i KSR 63.4b att inhämta bevisning från parterna i förhandlingen och från deras vittnen. Det är alltså inte lämpligt att PK okritiskt som fakta fastställer de uppgifter som den protesterande har angett på blanketten ”Ansökan om förhandling”. Det kan naturligtvis finnas fall då annan övertygande bevisning finns tillgänglig som PK kan stödja sig på. Om parterna finns tillgängliga senare och en eller båda ber PK om att återuppta förhandlingen bör PK göra det. Det gäller i synnerhet om PK har genomfört förhandlingen och straffat den ena båten eller båda.

15.2 Misstag av PK – KSR 63.7a2 och M4.1

Om PK kommer på att den kan ha begått ett avgörande misstag får den återuppta en förhandling.

Det kan vara att den har gjort en felaktig tolkning av en regel, att förhandling inte har genomförts på rätt sätt eller att fakta och slutsatser inte hänger ihop. Om det inte handlar om ny bevisning, utan bara om att dra andra slutsatser och fatta ett nytt beslut utifrån redan fastställda fakta, får PK göra det utan att kalla parterna. Om det blir ett nytt beslut ska PK i enlighet med KSR 63.6a underrätta parterna, och det kan ske med brev eller mejl.

15.3 Ny bevisning – KSR 63.7a3 och M4.2

En part presenterar ny väsentlig bevisning.

Med ”ny” menas bevisning som inte var känd vid den tidigare förhandlingen. Med väsentlig menas att den hänför sig klart till de omständigheter som är under övervägande och att den kan bedömas ha ett avgörande inflytande på hur fallet i sin helhet bedöms. Den får inte vara överflödig, d.v.s. inte styrka sådant som redan har fastställts som fakta.

Parterna har enligt KSR 63.1a3 en skyldighet att förbereda sig inför förhandlingen vilket innebär att de ska ta reda på vilka vittnen som kan finnas och annat som kan användas som bevisning. Vittnen på båtar som var i närheten vid händelsen eller som på annat sätt var kända för en part eller PK, men som inte kallades, eller inte kunde eller ville komma till förhandlingen, är ingen ny bevisning.

Om en part inte har fått tag i sina vittnen ska den be PK om att förhandlingen senareläggs. Om PK inte gör det och vittnet senare kommer tillrätta, finns skäl att återuppta förhandlingen. Om en part däremot inte letar efter vittnen eller inte ber PK om tid att göra det, kan parten inte räkna med att PK ska återuppta förhandlingen för att höra de vittnena.

PK ska först ta ställning till om ansökan om ett återupptagande har kommit in i tid. Tidsgränsen är 24 timmar från det att parten informerats om det tidigare beslutet, se KSR 63.7b. Sista tävlingsdagen gäller kortare tid.

Har ansökan kommit in i rätt tid ska parten lägga fram skälen för ett återupptagande och PK ska överväga om det verkligen är ny och väsentlig bevisning som presenteras och om den kan påverka utgången av förhandlingen. KSR M4.2 ger god vägledning om vilka kriterier som gäller.

Om en part åberopar nya vittnen kan PK enligt KSR M4 höra direkt med vittnena vad de har att säga. Skulle PK då finna att vittnena tillför ärendet nya fakta kan PK återuppta förhandlingen och kalla parter och vittnen på nytt. Att höra vittnen på det sättet före en eventuell förhandling, utan att parterna är närvarande, strider inte mot KSR 63.4e.

Om den nya bevisningen är i form av fotografier eller videoupptagningar ska den som åberopar bevisningen ordna med de tekniska detaljerna och det är lämpligt att någon eller ett par domare avdelas för att delta vid en förhandsvisning. I KSR M8 finns viktiga tips om hur fotografiska bevis ska hanteras.

I de fall PK beslutar sig för ett återupptagande ska parterna meddelas beslutet och vid förhandlingen ska PK gå igenom formalia på samma sätt som gällde den ursprungliga förhandlingen. Men förhandlingen ska ägnas enbart åt den nya bevisningen och dess inverkan på fakta och slutsatser. Parterna har rätt att närvara och att ställa frågor till vittnena.

Det kan också vara PK som får kunskap om ny bevisning och beslutar att förhandlingen ska återupptas. I det fallet finns ingen tidsgräns angiven i regeln. Däremot begränsar KSR 90.3 möjligheten att ändra poängen.

När PK beslutar att återuppta en förhandling ska parterna informeras om beslutet och skälen för det så snart som möjligt. Kallelse till förhandlingen eller till en förberedande sådan kan ske senare om de av praktiska skäl inte kan genomföras omedelbart.

15.4 SSF begär det – KSR R5, 71.3b och 71.3c

Om PK ska återuppta en förhandling enligt KSR R5 och 71.3b eller hålla en ny förhandling enligt KSR

71.3c måste PK:s ordförande kalla parter och PK:s medlemmar till förhandlingen. I kallelsen ska anges vilka förutsättningar som gäller, t.ex. om parterna får ta med sig gamla/nya vittnen, om skriftliga vittnesmål får tas med och i så fall om de vittnena måste finnas tillgängliga för att kunna utfrågas via högtalartelefon.

Det är viktigt att alla parter känner att de har samma rättigheter och möjligheter att lägga fram och försvara sina ståndpunkter.

SSF anger oftast i sitt beslut att det beslut som PK sedan fattar står fast om det inte överklagas.

16 GE GOTTGÖRELSE – KSR 61

En ansökan om gottgörelse kan komma från en båt enligt KSR 61.1a, från KK enligt 61.1b, från teknisk kommitté (TK) 61.1b eller initieras av PK enligt 61.1c och 61.4c. En ansökan om gottgörelse är inte detsamma som en protest, men en båt kan naturligtvis ansöka om gottgörelse samtidigt som den protesterar. En protest mot KK eller PK ska handläggas som en ansökan om gottgörelse. OBSERVERA att det är möjligt för en båt att ansöka om gottgörelse för en annan båts räkning, t.ex. i ett fall där det är möjligt att den ansökande båts resultat i en serie kan påverkas.

16.1 KSR 61 – Allmänt

KSR 61.4 ställer tre krav för att det ska vara möjligt för PK att ge gottgörelse. Båten ska vara utan egen skuld till händelsen, dess poäng i kappseglingen eller i serien ska ha blivit påtagligt sämre och något av alternativen i KSR 61.4a-e gäller. Det räcker då med att båten har tappat en (1) placering i synnerhet om det gäller en topplacering. Om båten ligger längre ner i resultatlistan får PK överväga vilken betydelse det kan ha i de fall seglingen ingår i en serie.

Vid förhandlingen ska PK först pröva om ansökan är giltig. Den ska enligt KSR 61.2 vara skriftlig och, om händelsen har inträffat i kappseglingsområdet, ha lämnats till tävlingsexpeditionen inom protesttiden eller inom 2 timmar efter det att båten fick kännedom om den händelse som kan berättiga till gottgörelse. Andra ansökningar ska lämnas in så snart det finns en rimlig möjlighet sedan orsakerna blivit kända. Ansökan ska ange orsaken till den men behöver inte innehålla alla de detaljer som gäller för protester enligt KSR 60.3a. Det finns i fleetracing inget krav på anrop eller protestflagga.

16.2 KSR 61.4b1 – Felaktighet av KK

En inte ovanlig anledning till ansökan om gottgörelse är att inbjudan och seglingsföreskrifterna inte är klara och entydiga utan kan vålla missförstånd. Risken för det minskar avsevärt om tävlingsreglementets mallar följs.

KSR 61.4b1 talar dels om en felaktig åtgärd, dels om en underlåtenhet. I det förra fallet har KK handlat i strid mot reglerna medan det senare fallet handlar om att KK har underlåtit att göra en sak som krävs enligt reglerna. Om KK enligt regeln ges ett val t.ex. att göra en banändring eller att annullera en kappsegling eller att inte göra det, då blir det en annan sak. Om SL gör ett "felaktigt" val är det möjligen ett bevis på dålig kvalitet, men inte ett regelbrott som kan berättiga till gottgörelse.

Om det har blivit något fel i startproceduren, bör SL annullera kappseglingen och starta om den. Om SL inte gör det och PK får en ansökan om gottgörelse måste PK utreda hur signaleringen kan ha påverkat de enskilda båtarna. Enbart det förhållandet att SL har gett felaktiga signaler ger inte båtarna rätt att i sin tur bryta mot reglerna. Om startsignalen gavs t.ex. 3 sekunder för sent och en båt var över linjen 6

sekunder före startsignalen, skulle den ha varit OCS även om SL hade gett signalen i rätt tid. Den båten ska därför inte ges gottgörelse.

Om signaleringen har varit felaktig i början av proceduren men sedan följer givna intervaller kan båtarna i allmänhet utan svårighet räkna ut hur starten ska gå till. För att en båt ska kunna ges gottgörelse krävs inte bara att KK har begått ett fel utan också att båten är utan skuld till sitt försämrade resultat. Man ska lägga krav på båten, men rimliga sådana, att den i eget intresse ska försöka förstå vad som händer med utgångspunkt från hur reglerna är formulerade och hur KK agerar.

PK ska vid påstådda felaktigheter alltid utreda i vilken mån båtar har fått samma information och samma möjligheter att planera och genomföra sin segling. Om så inte är fallet ska PK bedöma vad som kan vara mest rättvist för alla deltagande båtar. Om de flesta båtarna har kunnat genomföra kappseglingen på ett riktigt sätt, är det orättvist mot dem att annullera kappseglingen bara för att ett antal andra har fått sina resultat försämrade. PK får då ge de drabbade båtarna någon form av compensation som inte för mycket inkräktar på det resultat som de flesta båtarna har presterat. Förslag till lämplig gottgörelse finns i KSR A9. Fullständig rättvisa kan aldrig uppnås och en felaktig handling kan aldrig göras ogjord.

Om båtar av någon anledning har missförstått seglingsföreskrifterna om hur banan ser ut och alla deltagande båtar seglar samma, felaktiga bana, kan det komma in en protest mot samtliga. PK ska då överväga om det är rimligt att ge dem gottgörelse för att undvika att en i övrigt korrekt segling blir ogiltig.

16.3 KSR 61.4b1 och 60.1b – Gottgörelse på grund av fel i målprotokollet

Om en eller flera båtar ansöker om gottgörelse på grund av att de anser sig ha fått fel placering i målprotokollet bör PK avvakta med att kalla till förhandling tills KK har gjort vad den kan för att utreda fallet och undanröja de oklarheter som kan finnas. Se KSR 90.3c. Om båten därefter är nöjd med resultatet ska den ges tillfälle att återta sin ansökan.

16.4 KSR 61, 28, 30, 63 och A5 – Procedur vid förhandling vid "tjuvstart" och banan seglad fel

KK får enligt KSR A5 respektive 30.2, 30.3 och 30.4 utan förhandling notera en båt som DNS/OCS/BFD/UFD om båten inte startar, inte seglar banan, inte går i mål eller om den bryter mot en startregel. En båt som anser sig felaktigt noterad har möjlighet att inom protesttiden – eller senast 2 timmar efter det att en resultatlista har anslagits – ansöka om gottgörelse enligt KSR 62.1a. Proceduren ska vara densamma som vid behandling av protester.

Båtens ansökan ska uppfylla kraven i KSR 61.2. För att PK ska ändra KK:s beslut måste PK vara övertygad om att KK har begått ett misstag. Det är upp till den tävlande att presentera avgörande bevis att KK identifierat båten felaktigt. Bevis som visar relativa positioner av två båtar som dömts olika är inte avgörande bevis för att någon av båtarna startade rätt. Även videofilmer är sällan avgörande bevis.

I frånvaro av avgörande bevis ska juryn fastställa KK:s beslut.

Vid förhandlingen ska båten tala om varför den anser att noteringen är felaktig. Men när den väl har gjort det, är det KK:s representant som ska redogöra för varför båten har antecknats som OCS etc.

Låt SL berätta på vilket sätt starten bevakades och båtar antecknades. Utred t.ex. hur startfartyget låg, om man kunde sikta längs linjen mellan de båda märkena, hur många som observerade, hur noteringen skedde och hur kontrollbåten utförde motsvarande uppgifter. Man kan inte kräva att SL ska minnas en enskild båts läge i olika skeden av starten, utan bara att KK har en tillräckligt säker procedur för att observera och notera dem som bryter mot startreglerna.

Vitnen i form av båtar som har deltagit i samma start har begränsat värde. Den som befinner sig nära startlinjen har från sin position små möjligheter att avgöra sin och andras exakta läge i förhållande till linjen. De har sannolikt i sin egen start inte heller i första hand varit inriktade på att observera båtars positioner på samma sätt som SL.

Observera att en båt som deltar i en omstart trots att den har brutit mot KSR 30.4 ska ges en DNE. En sådan båt får normalt inte ges gottgörelse som innebär att den återinsätts i målprotokollet. Se DB 39.31.

Den här beskrivna förhandlingsordningen gäller på motsvarande sätt om en båt ansöker om gottgörelse för att den har blivit noterad som DNF. KK får anteckna båten som DNF bara om den inte har gått i mål på det sätt som anges i definitionen. Om KK har observerat att en båt inte har seglat banan, har

KK enligt KSR A5.1a rätt att ge båten poäng för att inte seglat banan (NSC) utan förhandling.

16.5 KSR 42 och 63.2a – Procedur vid förhandling om KSR 42

SSF rekommenderar att KSR P används särskilt vid kappseglingar med jollar. En domare kan då straffa en båt på vattnet genom att visa en gul flagga och följa den procedur som anges i KSR P1. Möjligheterna att ge en båt gottgörelse i de fall domaren kan ha begått ett fel begränsas av KSR P4. Det är bara då åtgärden var felaktig på grund av att hänsyn inte hade tagits till KK:s signaler eller till en klassregel som PK kan överväga att ge gottgörelse. Se också DB 26.

16.6 KSR 61.4b2 – Gottgörelse på grund av skada

Eftersom båten måste vara utan egen skuld måste PK utreda om båten har brutit mot KSR 14 om ansökan grundas på att den har blivit skadad. Om det inte är möjligt att reparera en skada till följande kappsegling(ar) i serien kan PK ge gottgörelse också för den/dem. Se avsnitt 20.

16.7 KSR 61.4c och A9 – Poängberäkning

Om gottgörelse beviljas före sista seglingens start kan PK välja att tillämpa KSR A9a med det undantaget att inte heller den sista kappseglingen i serien räknas. Gottgörelsepoängen bör i så fall vara framräknad och anslagen före den sista seglingens start. Det underlättar för konkurrenterna att avgöra sin taktik gentemot den aktuella båten.

Följande text är hämtad ur WS Riktlinjer för protestkommittéer och beskriver hur gottgörelse med viss placering eller som medelpoäng ska ges.

En båt som ges gottgörelse ska poängsättas med en placering i mål när den med stor sannolikhet hade gått i mål i den positionen. Det är mest sannolikt när incidenten inträffar sent under kappseglingen eller om den sker efter det att båten gått i mål. I andra fall är medelpoäng lämpligt.

I andra fall är medelpoäng lämpligt.

I alla fall där medelpoäng kommer att tilldelas en båt som har en målgångsplacering, lägg till "men inte sämre än N" (där N är båtens målgångsplacering).

I alla gottgörelsefall bör en båt beviljas gottgörelse med följande begränsningar, se World Sailing Case 116, svar 2: "Vid beviljande av gottgörelse bör protestkommittén säkerställa att färre än hälften av en båts resultat som

ingår i dess totalpoäng, efter eventuella borträknade resultat, är baserade på medelpoäng.”.

Rekommenderade metoder för beräkning av medelpoäng:

När förhandlingen gäller någon tävling i en inledande serie ELLER kvalificerande serie ELLER delad-fleet-serie ELLER finalserie, för gottgörelse i någon tävling ...

... före seriens sista dag:

tilldela medelpoäng i enlighet med regel A9(b) genom att ersätta ”i alla kappseglingar före den aktuella kappseglingen” med ”i alla kappseglingar från A till B utom den aktuella kappseglingen” (där A är första dagen av inledande serien ELLER kvalificeringsserien ELLER delad-fleet-serien ELLER finalserien och B är antingen dagen före den sista schemalagda dagen av seriens inledande kappseglingar ELLER kvalificeringsserien ELLER delad-fleet-serien ELLER finalserien, eller B är den sista schemalagda dagen av den inledande serien ELLER kvalificeringsserien ELLER delad-fleet-serien ELLER finalserien).

... på seriens sista dag:

tilldela medelpoäng i enlighet med regel A9(a) genom att ersätta ”i alla kappseglingar i serien” med ”i alla kappseglingar i den inledande ELLER kvalificerande ELLER delad flotta ELLER finalserien”.

När utfrågningen gäller en iQFOiL-händelse.....

... slalomtävlingar räknas som en serie i enlighet med WS Fall 116. När förhandling-

en gäller någon tävling i en slalomtävlingsserie, för gottgörelse i någon tävling i serien:

tilldela medelpoäng i enlighet med regel A9(b) genom att ersätta ”i alla kappseglingar före den aktuella kappseglingen” med ”i alla kappseglingar från A till B före den aktuella kappseglingen” (där A är den första dagen i slalomserien och B är antingen dagen före den sista schemalagda dagen i slalomserien, eller B är den sista schemalagda dagen i slalomserien).

Resultat från sprintseglingar eller serier för ban-/maratonlopp **bör inte inkluderas** i denna beräkning.

... bansegling och maratonlopp räknas tillsammans som en serie i enlighet med WS-fall 116. När förhandlingen gäller någon kappsegling i en bansegling- och/eller maratonkappseglingsserie, för gottgörelse i någon kappsegling i serien:

tilldela medelpoäng i enlighet med regel A9(b) genom att ersätta ” i alla kappseglingar före den aktuella kappseglingen” med ” i alla kappseglingar från A till B utom den aktuella kappseglingen” (där A är den första dagen i ban/maratonkappseglingen och B är antingen dagen före den sista schemalagda dagen i ban/maratonkappseglingen, eller B är den sista schemalagda dagen i ban/ maratonkappseglingen).

Resultat från slalom- eller sprinttävlingar **bör inte inkluderas** i denna beräkning.

16.8 Gottgörelse som påverkar resten av deltagarna

När en jurygrupp inser att möjligt resultat av tilldelad gottgörelse kan påverka slutresultatet för ett stort antal deltagare ska den rådfråga juryns ordförande eller vice ordförande, även om förhandlingen har påbörjats.

17 ÖVERKLAGANDE – PK:s HANDLÄGGNING

Om en part överklagar PK:s beslut får PK:s ordförande och den arrangerande klubben en uppmaning från SSF att handla enligt KSR R3 och R5. Det innebär följande:

17.1 Skicka in handlingar med e-post

PK ska snarast, och senast inom den tid som SSF kan ange, till SSF skicka in de handlingar enligt KSR R2.2 som klaganden inte redan har skickat in. SSF ser helst att handlingar skickas med E-post enligt SSF:s föreskrift KSR, R2.

Se därför till att alla handlingar finns lätt tillgängliga efter en kappsegling tills tiden för överklagande har gått ut!

17.2 Lämna kommentarer

PK ska enligt KSR R4 bifoga de kommentarer som den önskar göra, t.ex.

- a) förtydliga de fakta som kan vara bristfälliga på någon punkt (jfr DB 19.2e), och
- b) sakligt kommentera de uppgifter som klaganden eventuellt har lämnat om felaktig handläggning av protesten, intressekonflikt eller liknande.

17.3 Lämna kompletterande uppgifter

PK ska så snabbt som möjligt lämna de kompletterande uppgifter som SSF kan vilja ha, eller återuppta förhandlingen om SSF begär det, se KSR 71.3. PK bör underlätta en snabb handläggning genom att utan dröjsmål meddela också när den inte har några kommentarer.

Om kappseglingen ingår i en kvalificeringsserie är det speciellt viktigt att PK:s ordförande finns tillgänglig och utan dröjsmål kan bistå med de uppgifter och handlingar som kan behövas.

17.4 Undvik polemik!

PK bör däremot inte

- a) bemöta personliga angrepp, eller
- b) inveckla sig i långa berättelser om vad vittnen och andra har sagt eller ritat. Det som är relevant för SSF är fastställda och/eller kompletterande

fakta. PK behöver inte förklara hur den har kommit fram till dessa fakta eftersom de enligt KSR 71.2 ska accepteras av SSF.

17.5 Ytterligare kommentarer

SSF skickar kopior av alla skrivelser till PK och övriga parter för kännedom och eventuell kommentar. Det är inte nödvändigt att PK kommenterar det som en part skriver med anledning av PK:s tidigare insända handlingar om det inte finns klara sakliga skäl, eller SSF särskilt begär det.

17.6 Återuppta förhandlingen

Om SSF enligt KSR 71.3b och R5 begär att PK ska återuppta förhandlingen, ska PK göra det och rapportera "nya" fakta och beslut. SSF kan begränsa den återupptagna förhandlingens omfattning till de frågor den anser har betydelse, se DB 15.4. SSF anger oftast i sitt beslut att det beslut som PK sedan fattar står fast om det inte överklagas.

17.7 Ny förhandling KSR 71.3c

SSF kan också besluta att PK ska hålla en ny förhandling och PK ska då kalla till en sådan, genomföra den och fatta ett nytt beslut (DB 19.2f).

I förekommande fall kan SSF besluta att den nya förhandlingen ska genomföras av samma eller en annan PK. I så fall ska den arrangerande klubben utan dröjsmål genomföra förhandlingen, fastställa fakta och grunda ett beslut på dem.

I båda fallen ska PK skicka in förhandlingsprotokollet och eventuella skisser till SSF som arkiverar handlingarna utan åtgärd, om inte en part överklagar det nya beslutet (DB 19.2f och 19.2g).

Information om hur en båt överklagar och hur en PK ska handlägga ett överklagande finns på webbplats www.svensksegling.se.

18 ÖVERKLAGANDE – SSF:s HANDLÄGGNING

Det är SSF:s regelkommitté (RK) som handlägger överklaganden. Rutinen är densamma om PK har valt att själv hänskjuta sitt beslut för prövning enligt KSR 70.2. RK tar normalt ställning enbart till det som klaganden anför och fördjupar sig inte i andra delar av PK:s handläggning. RK:s policy kan läsas på SSF:s hemsida.

18.1 Handläggning

Överklaganden handläggs inom Regelkommittén av en särskild arbetsgrupp. Någon av medlemmarna i den utses till handläggare och får till uppgift att förbereda ärendet. När handlingar enligt DB 18.1 – 18.5 har kommit in ger handläggaren med e-post ett förslag till beslut som de övriga i gruppen tar ställning till. När medlemmarna i gruppen har enats hänskjuts ärendet till hela regelkommittén för komplettering, ändring eller fastställande. Därefter meddelas parterna, arrangören och PK om RK:s beslut.

18.2 RK:s beslut

RK ska med utgångspunkt från fastställda fakta och övriga uppgifter i förhandlingsprotokollet överväga om PK har handlagt protesten och tolkat reglerna på ett riktigt sätt, se KSR 71.2, 71.3 och 71.5. Beslutet är slutgiltigt vilket betyder att det inte kan överklagas eller omprövas i annan instans. RK kan fatta följande beslut:

a) förklara överklagandet ogiltigt, t.ex. enligt KSR R2.1 därför att det har kommit in för sent,

b) förklara protesten ogiltig enligt KSR 71.3a, och upphäva PK:s beslut, om det av uppgifterna i protokollet framgår att den inte borde ha föranlett någon förhandling, t.ex. därför att protestflaggan inte har visats,

c) bekräfta PK:s beslut, KSR 71.3a,

d) ändra eller upphäva PK:s beslut därför att regel-tolkningen inte var riktig, se KSR 71.3a,

e) be PK att komma in med kompletterande fakta, eventuellt efter att ha återupptagit förhandlingen, om redovisade fakta inte är tillräckliga för att bedöma situationen, se KSR 71.3b,

f) återsända protesten för en ny förhandling och ett nytt beslut av samma PK som tidigare, t.ex. på grund av att fastställda fakta inte är tillräckliga eller att handläggningen var felaktig, se KSR 71.3c, eller

g) återsända protesten för en ny förhandling och ett nytt beslut av en annan PK. I det fallet får SSF enligt KSR 71.3c utse dess medlemmar.

NOTERA

PK:s och SSF:s beslut avser enbart den idrottsliga delen av en händelse. Skadeståndsrättsliga frågor faller således utanför PK:s ansvarsområde och berörs inte i Domarboken.

19 PROTESTBEHANDLING – UDDA SITUATIONER

PK ska behandla protester på grund av händelser som har inträffat under en kappsegling. Udda situationer kan inträffa och det här avsnittet ger vägledning om hur en del av dem ska handläggas. Begreppet "internationella sjövägsreglerna" innefattar här reglerna om rätt till väg i de internationella sjövägsreglerna (IRPCAS) och tillämpliga nationella regler.

19.1 Kappseglare emot utomstående

En kollision har inträffat mellan en båt som kappseglade och en helt utomstående båt (t.ex. en fritidsbåt eller det ankrade starfartyget). En giltig protest eller en anmälan har lämnats in. Sjövägsreglerna gäller. KSR del 2 gäller inte. I normalfallet kan PK inte kalla en utomstående båt, än mindre kräva att den ska närvara vid en förhandling.

19.1.1 Ingen skada har uppstått

Gör så här:

Behandla protesten. Fastställ fakta som bl.a. ska klargöra att reglerna i del 2 inte gäller. Se inledningen till del 2. Bedöm situationen utifrån sjövägsreglerna och straffa den kappseglande båten enligt KSR 60.5c om den har begått ett brott mot sjövägsreglerna eller mot KSR med undantag för reglerna i del 2. Fallet finns beskrivet i WS Case 67.

19.1.2 Båten som kappseglade blev skadad och har ansökt om gottgörelse

Gör så här:

Genomför en förhandling, fastställ fakta och fatta beslut om båten som kappseglade var utan egen skuld och om gottgörelse kan beviljas enligt KSR 61.4b.3. Regeln är tillämplig eftersom den andra var en farkost som inte kappseglade.

19.1.3 En tävlande i båten som kappseglade kan tänkas ha brutit mot KSR 2 eller 69

Gör så här:

Kalla den tävlande och genomför en förhandling på det sätt som beskrivs i avsnitt 21. Se också WS Case 67.

Jfr [Q&A 2020-015](#). En båt, som avsåg att kappsegla, seglade på starfartyget och skadade det. Här anges även vilket straff som ska ges i det fallet.

19.2 Inte i kappseglingssområdet

En kollision har inträffat mellan två båtar som avsåg att kappsegla. Händelsen skedde före förberedelse signalen och båtar seglade inte omkring i eller nära kappseglingssområdet. En giltig protest har lämnats in. Sjövägsreglerna gäller. KSR del 2

gäller inte för de är ännu inte nära kappseglingssområdet.

19.2.1 Ingen skada har uppstått

Gör så här:

Behandla protesten. Fastställ som fakta när och var händelsen inträffade, så att det framgår att reglerna i del 2 inte gäller. Se inledningen till del 2. Avslå protesten på den grunden att ingen av båtarna har begått något brott mot någon regel som den kan straffas för.

19.2.2 RTV blev skadad och har ansökt om gottgörelse

Gör så här:

Genomför en förhandling, fastställ fakta och fatta beslut om ifall RTV var utan egen skuld och om gottgörelse kan beviljas enligt KSR 61.4b2 eller 61.4b5.

Om båtarna inte seglade i kappseglingssområdet och reglerna i del 2 inte gällde, men den som skulle hålla undan var "en farkost som inte kappseglade", finns möjlighet att ge gottgörelse enligt KSR 61.4b3.

19.2.3 En tävlande i en av båtarna (eller flera) kan tänkas ha brutit mot KSR 69

Gör så här:

Kalla båten och genomför en förhandling på det sätt som beskrivs i avsnitt 21. Se också WS Case 67.

19.3 I startområdet – en ogiltig protest

En kollision har inträffat mellan två båtar som avsåg att kappsegla. Händelsen skedde före förberedelse signalen och båtar seglade omkring i närheten av startlinjen. En ogiltig protest har lämnats in.

19.3.1 KSR del 2 gäller

Ingen skada har uppstått.

Gör så här:

Behandla ansökan om förhandling. Fastställ fakta som visar att ansökan är ogiltig och avsluta den. PK får enligt KSR 60.4b2 inte ta upp protesten som sin egen.

19.3.2 RTV blev skadad och har ansökt om gottgörelse

Gör så här:

Genomför en förhandling, fastställ fakta och fatta beslut om RTV var utan egen skuld, båten inte har brutit mot KSR 14 och om gottgörelse kan beviljas enligt KSR 61.4b2 eller 61.4b5. KSR 61.4b2 är tillämplig eftersom del 2 gällde enligt förutsättningarna. Om det har uppstått en personskada eller en allvarlig sakskada kan PK protestera mot alla båtar enligt KSR 60.4c1. Jfr DB 39.5 och avsnitt 16.

19.3.3 En tävlande i en av båtarna (eller flera) kan tänkas ha brutit mot KSR 69.1

Gör så här:

Kalla den eller de tävlande och genomför en förhandling på det sätt som beskrivs i avsnitt 21. Se också WS Case 67.

19.4 På banan – en ogiltig protest

En kollision har inträffat mellan två båtar som kappseglade. En ogiltig protest har lämnats in. KSR del 2 gäller.

19.4.1 Ingen skada har uppstått

Gör så här:

Behandla protesten. Fastställ fakta som visar att protesten är ogiltig och avsluta förhandlingen. PK får enligt KSR 60.4b2 inte ta upp protesten som sin egen.

19.4.2 RTV blev skadad och har ansökt om gottgörelse

Gör så här:

Genomför en förhandling, fastställ fakta och fatta beslut om ifall RTV var utan egen skuld och om gottgörelse kan beviljas enligt KSR 61.4b2 eller 61.4b5. Det förhållandet att protesten var ogiltig är i sig inget hinder för att ge gottgörelse. Det viktiga är att ansökan om gottgörelse uppfyller kraven i KSR 61.2a. Om det har uppstått en personskada eller en allvarlig sakskada kan PK protestera mot alla båtar enligt KSR 60.4c1. Jfr DB 39.5 och avsnitt 16.

19.4.3 En deltagare i en av båtarna (eller flera) kan tänkas ha brutit mot KSR 69

Gör så här:

Kalla den eller de tävlande och genomför en förhandling på det sätt som beskrivs i avsnitt 21. Se också WS Case 67.

19.5 Nattetid – en ogiltig protest

En kollision har inträffat mellan två båtar som kappseglade nattetid. Det står i seglingsföreskrifterna att reglerna i del 2 ersätts av motsvarande sjövägsregler. Se DB 39.64.

19.5.1 En ogiltig protest har lämnats in

Sjövägsreglerna gäller. Reglerna i KSR del 2 gäller inte. Ingen skada har uppstått.

Gör så här:

Behandla protesten. Fastställ fakta som visar att protesten är ogiltig och avsluta förhandlingen. PK får enligt KSR 60.4b2 inte ta upp protesten som sin egen.

19.5.2 RTV blev skadad och har ansökt om gottgörelse

Gör så här:

Genomför en förhandling, fastställ fakta och fatta beslut om ifall RTV var utan egen skuld och om gottgörelse kan beviljas enligt KSR 61.4b2 eller 61.4b5. Gottgörelse kan enligt KSR 61.4b2 ges bara om KSR del 2 gällde. Om den som skulle hålla undan, var en farkost som inte kappseglade gäller i stället KSR 61.4b3.

19.5.3 En tävlande i en av båtarna (eller flera) kan tänkas ha brutit mot KSR 69

Gör så här:

Kalla båten och genomför en förhandling på det sätt som beskrivs i avsnitt 21.

Se också WS Case 67.

20 HANDLÄGGNING AV OLÄMPLIGT BETEENDE

ALLMÄNT

Svensk segling omfattas av tre regelverk som gäller då någon uppfört sig olämpligt, KSR 69, RF:s stadgar kap 14 och SSF:s stadgar kap V, se bilagorna 6:1, 6:2 resp. 6:3. RF:s regler är bindande för alla specialidrottsförbund som är anslutna till RF.

SSF:s stadgar reglerar att Disciplin- och Överklagandenämnden, DÖN, är den instans som i första instans har att besluta i disciplinärenden. DÖN hanterar också överklagande av PK-beslut i KSR 69-ärenden.

Om någon uppträder på ett oacceptabelt sätt bör domaren eller PK i första hand alltid försöka tala personen tillrätta. Om det inte går eller om beteendet är av den art att en formell hantering kan anses vara nödvändig, ska händelsen hanteras enligt de regler som finns. Om händelsen föranleder en påföljd som är mer än DNE enligt KSR 69 ska anmälan göras till SSF. Anmälan enligt RF:s stadgar 14 kap. ska göras till SSF.

Tävlande, båtägare och stödpersoner kan ges sanktion med stöd av Kappseglingensreglerna. Idrottsutövare, inklusive tävlande, tävlingsfunktionärer och alla som i samband med idrottsutövning, inklusive träning, biträder en idrottsutövare kan bestraffas med stöd av RF:s stadgar 14 kap. Straff utdelade av SSF med stöd av RF:s stadgar gäller i hela världen till skillnad från de som SSF delar ut med stöd av KSR 69 som enbart gäller i Sverige.

När PK eller seglingsledningen får en rapport med stöd av KSR 69 från vem som helst om att en tävlande, båtägare eller stödperson kan ha betett sig olämpligt är det upp till PK att utreda och avgöra om PK ska kalla till förhandling.

En anmälan med stöd av RF:s stadgar kap 14 ska behandlas på det sätt som anges i stadgarna och den som är ska behandla disciplinärenden kan inte vägra att behandla ärendet.

Kappseglingensreglerna tillåter nationella myndigheter och WS att stänga av personer på livstid. Enligt RF:s stadgar, kap 14, är 2 år den längsta tid som någon får stängas av för olämpligt beteende. Eftersom RF:s stadgar i disciplinärenden är överordnad Kappseglingensreglerna är 2 år den längsta tid som SSF kan stänga av en tävlande eller en stödperson.

Enligt RF:s jurister skulle en avstängning vid ett överklagande till Riksidrottsnämnden, för en av SSF utdelad avstängning på mer än två år, sänkas till maximalt två år även om avstängningen gjorts med stöd av KSR.

WS ger i [Misconduct Guidance](#) råd om hur ärenden enligt KSR 69 ska hanteras. Guiden finns översatt till svenska på SSF:s webbsida, [Vägledning vid hantering av olämpliga beteenden](#).

20.1 Upprörda personer

Det händer av och till att någon kommer fram till domarbåten mellan kappseglingarna eller till en domare på land och vill få besked om ett eller annat som gjort personen och/eller dess barn upprörda.

Bedöm om det är bäst att uppsöka en lugn plats eller om saken kan klaras upp direkt där du befinner dig. Lyssna på argumenten utan att avbryta och ställ sedan kompletterande frågor om du behöver. Behåll lugnet även om du upplever ordvalet som olämpligt och ge klara besked om vad som har hänt och hur du ser på situationen. I de flesta fall finns det klara orsaker till upprördheten – negligera inte det. Försök förstå anledningen och att överbrygga de motsättningar som kan finnas.

Erkänn utan omsvep om ett fel har blivit begånget och gör vad du kan för att rätta till misstagen.

20.2 Ovettiga personer

Någon enstaka gång råkar man ut för personer som inte går att komma till tals med eller som rent av

direkt går in för att sätta skräck i domaren t.ex. för att få hen på defensiven i arbetet på banan. Ofta sker det i form av personliga påhopp, tillmälen och ovederhäftiga påståenden. Här gäller det att på ett tidigt stadium identifiera läget och se till att fortsatt diskussion sker på ett lugnt och avskilt ställe och helst i närvaro av en domarekollega och/eller PK:s ordförande (huvuddomaren).

Gör ett försök att få ner tonläget till en rimlig nivå. Skriv ner namn, klubb och adressuppgifter så att du säkert vet vem du talar med. Är personen deltagare eller representerar hen någon tävlande? Anteckna också alla sakuppgifter i fallet och se om det finns sakliga skäl för klagomålen. Försök trots allt att reda ut allt på en saklig nivå!

Du måste göra klart för din motpart att du inte accepterar personliga påhopp, tillmälen och ett ovetligt uppträdande. Förklara att ett ovetligt agerande kan komma att resultera i en rapport till PK eller till Svenska Seglarförbundet för utredning och vilka följder det kan få. Det är mycket viktigt att du fortfarande behåller ditt lugn!

Lika lite som vi ska sätta allt på sin spets i onödan, lika lite ska vi acceptera att personer utsätter ideellt arbetande funktionärer för illasinnade angrepp. De kommer förmodligen att fortsätta sitt oacceptabla agerande så länge de inte möter ett faktiskt motstånd. Man kan undra om supportpersoner innerst

inne anser att de utgör ett föredöme för sin telning genom sitt agerande. Genom att sätta stopp, kommer du att underlätta för dina domarekollegor som förhoppningsvis slipper att utsättas för samma otrevliga beteende en annan gång.

Enligt K Malmstens bok *Idrottens bestraffningsregler med förklaringar, 4:e upplagan*, har Riksidrottsnämnden gjort följande vägledande uttalande:

"I samband med all idrottsutövning som sker under ledning av domare och andra funktionärer gäller en i det närmaste obegränsad skyldighet att följa domarnas och funktionärernas anvisningar. Denna skyldighet gäller sålunda även vid misstag från deras sida och ger inte grund för vägran att efterkomma meddelade anvisningar. Skyldigheten att följa meddelade anvisningar måste anses i särskilt hög grad gälla ledare och tränare, inte minst sådana som är ansvariga för och arbetar i ungdomsverksamhet och till följd därav bör tjäna som föredömen."

KSR RESPEKTIVE RF:s REGLER

KSR ger möjlighet att utdela sanktion till tävlande, båtägare och stödperson.

Hur KSR-ärenden ska hanteras beskrivs kortfattat nedan och ingående i den vägledning som World Sailing givit ut, **Misconduct Guidance**. Den finns på SSF:s respektive World Sailings hemsidor:

Svensk version finns på SSF:s hemsida, [Handledning vid hantering av olämpliga beteenden, KSR 69 2021](#).

Originalutgåva [WorldSailingMisconductGuidanceJuly2021](#)

Nedan beskrivs i korthet hur ärenden ska hanteras inom de regler som finns i KSR.

A – HANDLÄGGNING ENLIGT KAPPSEGLINGSREGLERNA

Påföljder utdelade av PK med stöd av KSR gäller bara för den tävling vid vilken den är tillsatt att behandla protester (jurisdiktion). På samma sätt gäller de straff som SSF (Disciplinnämnden) i Sverige och World Sailing i hela världen.

PK kan straffa en båt för brott mot erkända principer för rent spel och sportsmannaanda enligt KSR 2 genom att diskvalificera den (DNE).

PK kan också ge en påföljd till en tävlande, en båtägare eller en *stödperson* för olämpligt beteende enligt KSR 69.1. Påföljden kan vara en varning eller ett eller flera straff. Om PK då ger ett straff mer än DNE, utesluter en person från tävling eller tävlingsplats eller i andra fall finner det lämpligt ska den rapportera sin åtgärd inklusive grunderna för det till personens nationella myndighet eller till WS vid särskilda internationella tävlingar listade i World Sailing Code of Ethics. En nationell myndighet eller WS kan efter rapport med påstående om ett brott mot KSR 69.1a vidta de disciplinära åtgärder inom sitt ansvarsområde som den finner lämpliga för dessa förseelser (World Sailing Code of Ethics).

Från och med 2017 har WS sänkt kravet för att kunna tillämpa KSR 69. Tidigare var kravet att det skulle vara ett "grovt olämpligt beteende" men numera behöver det bara vara "olämpligt beteende". Samtidigt har WS infört fler alternativ som PK kan använda sig av när de utdelar en påföljd i form av varning eller straff. Om PK straffar med högst DNE behöver PK inte rapportera straffet vidare till den tävlandes nationella myndighet.

PK ska vara medveten om att om tävlande kallas till protestförhandling och blir bestraffad med stöd av KSR 2 så är DNE det enda möjliga straff som kan utdelas vid konstaterat brott. Om den anklagade däremot kallas till förhandling enligt KSR 69 finns valmöjlighet att utdela olika påföljder inklusive varning, DSQ, DNE eller uteslutning från tävlingen eller tävlingsplatsen.

WS har i WS Case 138 och 139 beskrivit några olika händelser, utan att vara begränsade till enbart dem, som WS anser vara olämpliga beteenden. Vidare beskriver tolkningsfallen (Casen) skillnader och samband mellan KSR 2 respektive KSR 69 samt när rapporter ska eller inte ska sändas till nationellt förbund respektive WS.

20.3 KSR 2

En båt, PK, KK eller TK kan protestera mot en båt för brott mot KSR 2 för ett påstått osportsligt uppträdande. Protesten ska uppfylla kraven i KSR 60.1. Båt som protesterar behöver inte ha varit inblandad i händelsen eller ha bevittnat den.

Protesten ska uppfylla alla de krav som ställs på en protest enligt KSR 60.1. Kallelse och förhandling sker på vanligt sätt. En båt som straffas för brott mot KSR 2 får DNE, och PK ska då alltid överväga om den ska handla enligt KSR 69.2.

20.4 KSR 69

Observera att KSR 69.1 inte bara gäller tävlande utan även båtägare och stödpersoner. Däremot är påstående om brott mot KSR 69 inte skäl för en protest och KSR 60.1 gäller inte. Det är enbart PK som har rätt att kalla till förhandling enligt KSR 69.

20.5 KSR 69.2

KSR 69.2 ger instruktioner om hur PK ska agera om den anser att någon brutit mot KSR 69.1. Anledningen kan t.ex. vara en händelse som KK eller en domare har bevittnat eller varit utsatt för. Man kan ha ett visst överseende med när en inblandad i stridens hetta uttrycker sin ilska om den inte riktas direkt mot en annan deltagare eller mot en funktionär. Men det finns gränser och en 69-förhandling följd av en varning kan förhindra liknande händelser i fortsättningen. Ett ångerfullt uppträdande efteråt är en förmildrande omständighet. Punkterna nedan är viktiga att tänka på.

Det är bara PK som kan kalla till en förhandling enligt KSR 69.

För att kunna agera med stöd av KSR 69 ska PK bestå av minst tre personer KSR 69.2a.

När PK, ”genom egna observationer eller en rapport som den tagit emot från vilken källa som helst inklusive bevisning i en förhandling, anser att en person kan ha brutit mot KSR 69.1a ska den besluta om den ska kalla till en förhandling eller inte”, KSR 69.2b.

När PK finner att den ”behöver mer information om händelsen innan den kan besluta om den ska kalla till förhandling kan den utse en eller flera personer att göra en utredning” KSR 69.2c

Den information som en eventuell utredare samlar in ska lämnas till alla inblandade parter om PK beslutar att kalla till förhandling KSR 69.2d.

Kallelse till förhandling måste vara skriftlig, ange tid och plats för förhandling och innehålla information om det påstådda brottet samt i övrigt följa de regler som gäller vid förhandlingar KSR 63 förutom att

- PK kan utse en fristående person att framföra anklagelserna och
- den som fått en anklagelse riktad emot sig får ha med sig en rådgivare och får företrädas av en representant.

Den anklagade ska själv svara på de frågor som ställs. Rådgivare och representant får närvara och stödja den anklagade men ska inte svara på frågorna.

Om en kallad inte kommer till förhandlingen ska PK försöka fastställa orsaken till varför hen inte är närvarande. KSR 69.2f1 kräver att en förhandling senareläggs om den tävlande har en bra anledning att inte vara närvarande.

Om den kallade varken anger godtagbara skäl eller kommer till förhandlingen, får protestkommittén hålla förhandling utan att personen är närvarande.

Om den kallade inte kommer till förhandlingen utan att kunna ange godtagbara skäl kan det i sig vara ett brott mot 69.1 och ska i så fall förorsaka en ny rapport om dåligt uppförande och en egen förhandling.

Om det är någon eller flera av protestkommitténs medlemmar som genom egna observationer anser att en tävlande kan ha brutit mot KSR 69.1a och kallar till förhandling enligt KSR 69.2a, rekommenderar SSF att förhandlingen genomförs även om den tävlande inte infinner sig och den tävlande inte anger godtagbara skäl för att inte göra det.

En 69-förhandling kan grundas på en anmälan från vem som helst eller uppgifterna i en protest från en båt, t.ex. enligt KSR 2.

En tävlande eller en båt kan inte själv protestera enligt KSR 69 utan kan bara rapportera till KK eller PK. PK kan sedan, men är inte tvingad, vidta åtgärder enligt KSR 69.2.

20.6 Skriftlig anklagelse

Kallelsen till förhandling enligt KSR 69.2 ska vara skriftlig, personlig (helst överräckas direkt till den anklagade) och innehålla en noggrann beskrivning av det som den kallade anklagas för.

20.7 Förhandling

PK måste enligt KSR 69.2 bestå av minst 3 personer och det är PK som helhet, och inte en enskild domare, som ska besluta att en förhandling ska hållas. Om en domare har varit utsatt för ett osportsligt uppträdande är det lämpligt att hen inte är PK:s ordförande. Domaren ska emellertid i närvaro av den tävlande avge vittnesmål och har rätt att delta i beslutet.

Om den tävlande efter kallelse inte anger godtagbara skäl för att utebli och sedan inte infinner sig, kan PK enligt KSR 69.2f2 ändå genomföra för-

handlingen i den tävlandes frånvaro. Att inte infinna sig utan skäl innebär i sin tur att vederbörande kan ha betett sig olämpligt och enbart det kan vara grund för en ny förhandling.

Om den tävlande har lämnat tävlingsplatsen och inte kan nås för en kallelse, ska PK enligt KSR 69.2f2 i den tävlandes frånvaro inhämta all tillgänglig information och, om anklagelsen verkar berättigad, sända en rapport till den kallades nationella förbund. Var noga med att på bästa sätt dokumentera händelsen och alla omständigheter av betydelse, och ange vilka vittnen eller andra som har hört.

20.8 Varning och straff

De påföljder som PK kan tillämpa är varning eller straff (ett eller flera).

20.9 Rapportering enligt KSR 69.2j

En rapport om utdelat straff större än DNE ska rapporteras till den anklagades nationella myndighet, i Sverige SSF, KSR 69.2j. Rapporten ska vara detaljerad.

Rapporten ska skickas in omgående så att den ytterligare påföljd som den nationella myndigheten kan komma att besluta om, t.ex. en avstängning under viss tid kan få verkan under pågående säsong.

20.10 SSF och WS kan ge ytterligare straff

Det nationella förbundet har möjlighet att utdöma ytterligare påföljd. Det är till hjälp för det nationella förbundet om PK talar om ifall den rekommenderar en sådan ytterligare påföljd eller inte. Straff enligt KSR 69.3 utdelade av SSF gäller inom Sverige. SSF ska informera WS och berörd nationell myndighet oberoende av om SSF vidtar en åtgärd eller inte.

En påföljd utdelad av WS kan gälla i hela världen eller med den begränsning som WS beslutar.

20.11 Överklagande av KSR 69-beslut

Ett straff som PK har utdömt enligt KSR 69.2 kan överklagas om den möjligheten finns. Överklagande av PK:s KSR 69-beslut handläggs av DÖN till skillnad från övriga överklagande.

B – HANDLÄGGNING ENLIGT RF:s OCH SSF:s STADGAR

RF:s stadgar ger möjlighet att utdela sanktion till idrottsutövare, tävlingsfunktionär, ledare, tränare eller annan som i samband med idrottsutövning biträder idrottsutövare och idrottsorganisation, se vidare bilaga 6.

Hur bestraffningsärenden ska hanteras enligt RF:s regler redogörs ingående i Malmstens m.fl. bok "Idrottens bestraffningsregler".

Nedan beskrivs i korthet hur ärenden ska hanteras inom de regler som finns i RF:s och SSF:s stadgar

20.12 Rapport till SSF

En anmälan med stöd av RF:s stadgar, kap 14, ska ställas till SSF. SSF:s stadgar, kap VIII anger att det är SSF:s Disciplin- och Överklagandenämnd som handlägger disciplinärenden i första instans.

Vem kan göra en anmälan?

En anmälan kan lämnas in av vem som helst (enskild person), men det bör vid en tävling vara antingen PK eller KK beroende på vem/vilka som har drabbats av påhopp. Om ärendet rör t.ex. en SL bör KK vara anmälare, medan PK ska göra det om en domare är inblandad.

Vilket underlag krävs?

Anmälan ska:

- vara skriftlig,
- vara undertecknad,
- innehålla namnet på den anmälde,
- innehålla tydlig uppgift om förseelsen,
- ange de närmare omständigheterna,

och

- ange vilken bevisning som åberopas. Med bevisning menas t.ex. vittnesuppgifter.

Preskriptionstid

Preskriptionstiden är 2 månader från det att förseelsen begicks eller blev känd.

Påföljd

SSF/DÖN kan vid en ringa förseelse utdöma en tillrättavisning. Om den inte är ringa kan straffet bli avstängning upp till 1 år. Om förseelsen bedöms som grov, sker avstängningen i lägst 1 år och högst 2 år.

OBSERVERA!

Alla regler rörande bestraffningsärenden enligt RF:s och SSF:s stadgar finns att hämta på respektive organisations hemsida, se bilaga 6.

TÄNK PÅ att den som kan få en fördel av en annans åtgärder ska straffas bara om det kan bevisas att hen har varit med om att planera handlingen.

C – BESTRAFFNINGAR – EXEMPEL PÅ SVENSKA AUTENTISKA FALL

Handläggningen av ärenden angående KSR 2 och 69 har varit något olika under åren. De följande exemplen har därför förenklats. Det saknar betydelse eftersom exemplen bara ska visa vilka typer av ärenden som har varit aktuella och vad påföljden blev för de tävlandes del.

20.13 KSR 2 och 69.1 – exempel

NN uttalade sig otillbörligt mot en domare som utdelat ett straff enligt KSR 42.

PK gav en DNE i segling 4 och SSF tilldelade honom en tillrättavisning enligt RF:s stadgar 14 kap, 4§.

En domare rapporterade att en svensk ledare utomlands hade genom ett olämpligt ordval förolämpat en kapten på en åskådarbåt.

Tillrättavisning enligt RF 14 kap, 2§.

NN hade seglat en LYS-tävling med en båt som i väsentliga avseenden hade avvikit från standard och inte varit okunnig om detta.

SSF diskvalificerade BÅTEN i tävlingen och lämnade ärendet vidare till TK.

NN hade i samband med start i en klubbsegling hoppat över i en annan båt och gett rorsmannen ett hårt slag med handen.

SSF stängde av NN under utredningen med stöd av RF 14 kap, 13 §. Efter utredning avstängdes NN från deltagande i tävling och träning från den 28 juni till den 27 september påföljande år med stöd av RF 14 kap, 7 §, 2:a stycket. WS-behörigheten upphävdes under samma tid.

NN bröt mot en regel i segling 2 i en jollesegling och gjorde bara ett ensvängsstraff, när hen skulle rätta sitt fel.

PK gav en DNE i segling 2. SSF ifrågasatte om det var befogat att tillämpa KSR 69 och vidtog ingen ytterligare åtgärd.

NN hade uttalat sig mot en domare som uppfattade det som osportsliga tillmälen. Vid påföljande förhandling bad NN om ursäkt.

PK gav NN en varning.

NN hade vid två skilda tillfällen förolämpat PK:s ordförande och med hög röst inför andra yttrat: Jävla skit. Jävla skitgubbe. Idiot. Du kan ingenting om segling. Gå och häng dig.

SSF stängde av NN under 8 månader.

NN hade försökt vilseleda PK med osanna uppgifter i avseende gällande klassregler.

PK diskvalificerade NN i segling 1-5 och rekommenderade SSF att inte vidta ytterligare åtgärder. SSF gav en tillrättavisning.

NN spottade på en domare och uttalade okvädingsord mot honom.

PK gav en DSQ i samtliga seglingar i tävlingen. SSF stängde av NN i två månader och upphävde WS-behörigheten.

Två tävlande uppträdde olämpligt mot domarna i samband med att de diskvalificerades utan förhandling med stöd av seglingsföreskrifterna. Båda kallades men ingen av dem kom till förhandlingen.

PK ansåg inte att ytterligare åtgärder krävdes men SSF stängde av dem under 3 månader.

NN1 saktade avsiktligt in farten strax före mål och lät en klubbkamrat NN2 passera för att hen skulle få de poäng som krävdes för kvalificering till en internationell tävling. NN3 protesterade.

PK avslog protesten med motiveringen att NN1 inte hade brutit mot någon regel. Beslutet överklagades av NN3 som genom beslutet hade missat uttagningen. SSF beslutade att diskvalificera NN1 enligt KSR 2 och att ge NN3 gottgörelse med innebörden att ingen båt i tävlingen fick den målgångsplacering som NN2 hade fått. Det resulterade i att NN3 blev kvalificerad.

Vid en tävling i en tvåmansbåt vägrade besättningen vid upprepade tillfällen att följa domarens instruktioner/utdelade straff (direktdömd tävling). Efter tävlingen vägrade de tävlande att komma till förhandling enligt KSR 69. Ärendet hänsköts till SSF:s disciplinnämnd.

SSF stängde av besättningen från tävling under 3 månader. Eftersom förseelsen skedde under hösten delades straffet upp på två perioder, en del under hösten och en del under våren, så att det blev totalt 8 månader varav 3 månader under tävlingssäsong. En av besättningsmedlemmarna hade en central ledarfunktion inom svensk segling och stängdes därför även av för uppdrag under en tid av 3 månader.

21 MÄTPROTESTER – ALLMÄNT

21.1 Mät- och besiktningsman

I Redskapsreglerna, RSR, definieras ”mätman” som ”en person som är utsedd, eller erkänd, av den nationella myndigheten i landet där kontrollen utförs för att certifieringskontrollera och, när klassreglerna tillåter det, certifiera. En ”besiktningsman” är ”en person utsedd av KK för att besiktiga utrustning” vid en tävling. WS har i föregående regelbok nämnt sig RSR och infört termen ”besiktningsman” men har även kvar termen ”mätman”. För enkelhetens skull används här ”besiktningsman” genomgående.

21.2 Protesterande

Mätprotester kan lämnas in av en båt eller en kommitté enligt KSR 60.1.

Reglerna medger däremot inte en nationell myndighet eller ett klassförbund att protestera. En besiktningsman kan numera genom kappseglingens TK protestera direkt, utan att lämna en rapport till KK, om den finner att en båt eller personlig utrustning (kläder, flytmedel etc.) inte uppfyller kraven i klassreglerna. Den grundläggande regeln är KSR 78 som kräver att en båt ska ha ett giltigt mätbrev om klassreglerna föreskriver det. Båtägaren och varje annan ansvarig person ska se till att båten överensstämmer med klassreglerna och att mätbrevet, om det finns ett sådant, fortsätter att vara giltigt.

Då en regel kräver att giltigt mätbrev visas eller verifieras innan en båt kappseglar och det inte kan göras, får båten kappsegla under förutsättning att ansvarig person skriftligt försäkrar att ett giltigt mätbrev finns. Båten ska visa upp eller verifiera det för KK senast i början av sista dagen i tävlingen. Underlåtenhet att göra det medför att båten diskvalificeras utan förhandling från samtliga kappseglingar i den tävlingen, KSR 78.2.

21.3 Regelverk

De regelverk som är aktuella i samband med mätprotester är följande:

Kappseglingsreglerna och då särskilt: KSR 1.2, 46, 48–56, 60.1, 60.5d, 78, 85, 86.1c, 87, 92 samt appendix G och H.

Inbjudan och seglingsföreskrifterna och då särskilt de regler som har samband med KSR J1.1.4, J1.2.3, J1.2.8, J1.2.9, J1.2.10, J2.2.5, J2.2.7 och J2.2.9.

Redskapsreglerna RSR som indelas i

- Del 1, Användning av utrustning
- Del 2, Definitioner

- Del 3, Regler för kontroll och besiktning av utrustning

Redskapsreglerna gäller endast om de sätts ikraft av:

- Klassreglerna
- Inbjudan och seglingsföreskrifterna
- Nationella föreskrifter för kappseglingar under dess kontroll
- WS Regulations
- eller något annat dokument som styr kappseglingen

”Utrustning” används i RSR som gemensam benämning för båten och den personliga utrustningen.

21.4 Klassregler

KR föreskriver hur båten och den personliga utrustningen ska vara och användas. KR kan också innehålla föreskrifter för klassadministration och i vissa fall för hur tävlingar ska genomföras.

Även om klassregler kan förefalla invecklade kan de vanligtvis tolkas av en PK med lite eftertanke och eventuellt med hjälp av ett expertvitne. Ett sådant kan vara en besiktningsman, en mätman eller den inom klassförbundet som är ansvarig för de tekniska frågorna.

21.5 Inbjudan och Seglingsföreskrifterna

Inbjudan och seglingsföreskrifterna kan innehålla anvisningar för handläggning av tekniska frågor, t.ex. procedurerna i samband med incheckning till en tävling, besiktning under tävlingen och bestraffningar.

Det är viktigt att alla speciella regler och procedurer anges i klartext i inbjudan och seglingsföreskrifterna eftersom det förebygger problem senare under tävlingen.

21.6 Besiktningsman och Teknisk Kommitté, TK

Arrangören ska, när det behövs, utse en TK. I de fall det finns en TK för tävlingen, kan den agera självständigt, fristående från KK, när den protesterar.

En besiktningsman, som före tävlingen kommer fram till att en båt eller personlig utrustning inte överensstämmer med reglerna, ska uppmana besättningen att rätta till felaktigheterna. Om det inte sker ska besiktningsmannen rapportera till TK, som ska hantera ärendet enligt KSR 60.1. Finns det inte någon TK, ska rapporten lämnas till PK, som ska hantera ärendet enligt KSR 60.1.

21.7 Giltighet

Protestens giltighet ska prövas på samma sätt som gäller för alla protester. En mätprotest från en båt ska lämnas in under protesttiden. Den protesterande måste presentera sådana bevis att PK blir övertygad om att ett regelbrott kan föreligga. Om den inte kan det, är protesten ogiltig eftersom den inte uppfyller kraven i KSR 60.3a att den ska "beskriva händelsen". En båt har inga befogenheter att tvinga en annan båt att underkasta sig en besiktning under en tävling. Det är bara PK som har det.

En protest ska lämnas in inom protesttiden för händelse som observerats inom kappseglingsområdet. Andra protester ska lämnas in senast två timmar efter det att den protesterande fick de upplysningar som föranleder protesten, t.ex. efter det att KK har fått rapporten från besiktningsmannen. Den rapporten kan förutsättas innehålla de uppgifter som krävs enligt KSR 60.3a.

21.8 Förhandling

Hanteringen av mätprotester blir olika beroende på om förfarandet sätts igång före eller efter en kappsegling. Se avsnitt 23 respektive 24.

Om protesten är giltig enligt KSR 60.4c3, ska PK genomföra en förhandling och, om det inte är helt omöjligt, tolka reglerna och fatta beslut. PK ska alltså inte slentrianmässigt hänskjuta avgörandet till någon annan. Det är PK:s ansvar att inhämta bevisning, fastställa fakta på det sätt som framgår av KSR 63.5a och att fatta beslut.

Det är vanligt att PK till sin hjälp som vittne kallar någon som är mer eller mindre expert på klassreglerna och kontrollförfarandet. Mätmän är utmärkta expertvittnen men det är värt att betona att de är just det, d.v.s. vittnen. Då TK lämnar in protest är den part och kan oftast förutsättas inneha speciella kunskaper om klassreglerna. PK ska alltid fatta det avgörande beslutet.

Om en båt presenterar ett mätbrev vid incheckningen och det kommer fram ett annat med motstridande innehåll under seriens gång, ska det ursprungligen uppvisade gälla. Se WS Case 57. PK kan emellertid besluta annat om båtägaren var medveten om eller borde ha insett att mätbrevet bygger på felaktiga uppgifter, se fall i DB 20.13.

PK kan beordra en besiktning eller rent av en ny certifieringskontroll i de fall det krävs för att fastställa fakta i mera komplicerade fall. PK har befogenhet att göra det och, om inte PK beslutar annat, får den förlorande parten stå för kostnaderna. Om det inte är möjligt att genomföra en besiktning för

att fastställa fakta, ska PK avslå protesten och rapportera detta till KF respektive SSF.

En deltagare som vägrar att ställa sin båt till förfogande för besiktning, bör anmälas till certifieringsmyndigheten. Den organisationen får ta ställning till om mätbrevet ska dras in. Om ett återkallande sker retroaktivt från en tidpunkt före den aktuella kappseglingen ska båten efter förhandling diskvalificeras i kappseglingen.

21.9 Myndighet för tolkning

Om PK inser att den behöver hjälp av den myndighet som ansvarar för tolkning av klassreglerna, ska den redovisa alla relevanta fakta och i anslutning till dem ställa ett antal konkreta frågor till myndigheten. PK kan inte be om ett beslut utan kan bara ställa frågor att besvara.

Svaren är bindande för PK när den därefter ska fatta sitt beslut. Men det är fortfarande PK som med svaren som grund ska fatta beslutet. Vilken myndighet som är ansvarig för tolkning av klassreglerna finns normalt angivet i dem. Vid osäkerhet bör PK vända sig till SSF.

21.10 PK-protester

Giltigheten av en protest inlämnad av PK ska prövas på samma sätt som för övriga protester. Se DB 22.7. En eller ett par av PK:s medlemmar ska utses att agera som part och/eller vittne, men det bör stå klart för alla att det är PK som kommitté som står bakom protesten och inte en enskild medlem av den. Den medlem som vittnar kan mycket väl sitta på sin vanliga plats vid PK:s bord. Frågan om medlemmen ska gå ut när PK har sin enskilda överläggning och fattar sitt beslut, har bara med medlemmens egen bekvämlighet att göra. Det finns inga hinder för att hen deltar i arbetet fullt ut, precis som när det gäller övriga typer av PK-protester. Se KSR 63.3a. Men medlemmen får inte tillföra nya vittnesuppgifter när parterna har lämnat rummet.

21.11 KSR 2 och 69

KSR 69 kan tillämpas om PK kommer fram till att ägaren medvetet har åstadkommit avvikelser för att få en fördel och speciellt om avvikelserna till sin art är sådana att den inte lätt upptäcks utan särskild kontroll.

Om PK får information om att båten har brutit mot samma klassregel vid ett eller flera tidigare tillfällen kan PK fastställa att regelbrottet är avsiktligt och ge båten en DNE. PK bör då också överväga att kalla till en förhandling enligt KSR 69.2a. Se WS Case 138 och 139.

22 MÄTPROTESTER FÖRE FÖRSTA KAPPSEGLINGEN

Mätprotester före första start i en kappsegling eller regatta behandlas något annorlunda än efter första start. KSR 76.1 ger KK rätt att avvisa eller upphäva en båts anmälan eller att utesluta en tävlande under förutsättning att det sker före första kappseglingens start och att KK anger anledningen. KK har i det sammanhanget möjlighet att ställa krav på en båt att rätta felaktigheter på båt eller utrustning innan den får vara med i tävlingen. Det är ett förfarande som kan ske utan förhandling. Om båten har tillåtits att delta i den första kappseglingen måste KK och TK däremot protestera mot båten och en förhandling hållas, se avsnitt 24.

22.1 Besiktning

Under ledning av tävlingens besiktningsman kontrolleras t.ex. mätbrev, segelmärkning, säkerhetsutrustning, mått och reklam. Kontrollen kan göras stickprovvis eller gälla alla båtar enligt en mätplan.

22.2 Mätbrev kan inte visas upp

Om en båt inte kan visa upp sitt mätbrev vid incheckningen trots att det anges i seglingsföreskrifterna att båtarna ska göra det, kan båten ändå tillåtas starta under förutsättning att den lämnar en undertecknad förbindelse enligt KSR 78.2 att före tävlingens slut lämna in handlingarna till KK.

Observera att mätbrevet måste ha en giltighetstid som började gälla innan tävlingen startade för att kunna godtas.

Om ett giltigt mätbrev inte visas upp eller verifieras senast i början av sista dagen i tävlingen, ska båten utan förhandling diskvalificeras i samtliga kappseglingar i tävlingen. Om båten anser att diskvalificeringen är felaktig kan den ansöka om gottgörelse. Om PK inte har slutgiltigt avgörande, kan båten överklaga beslutet till SSF.

22.3 Båten eller utrustningen avviker

Om båten eller den personliga utrustningen avviker från KSR, KR, eller seglingsföreskrifterna, och avvikelsen inte rättas till, ska besiktningsmannen rapportera det till KK. Om KK kommer fram till att en avvikelse föreligger kan den avvisa eller upphäva båts anmälan enligt KSR 76.1, se DB 39.59.

De problem som kan uppstå när KK avvisar en båt för att den har skickat in sin anmälan eller har bytt båt efter anmälningstidens utgång behandlas i DB 39.59.

De undantag som anges i DB 24.4a och 24.4b gäller även vid besiktning före en kappsegling och KK kan godta båts anmälan för den tid som behövs för att rätta till avvikelserna.

22.4 Förhandling

Om båten inte godtar KK:s beslut kan den ansöka om gottgörelse enligt KSR 61.1a. PK ska fastställa fakta med utgångspunkt från de tekniska uppgifter som lämnats i besiktningsmannens rapport och de övriga uppgifter som lämnas av parterna.

Om PK efter att ha fastställt fakta har svårt att tolka KR ska den enligt KSR 63.5d formulera de frågor som den vill ha svar på och hänskjuta dem till en myndighet som ansvarar för tolkning av klassreglerna, se DB 22.9.

22.5 Beslut

PK ska fatta beslut enligt riktlinjerna i KSR 60.5d. Om en avvikelse konstateras ska PK avslå båts anmälan om gottgörelse. Certifieringsmyndigheten ska underrättas om beslutet. Undantagen i DB 24.4a och 24.4b gäller även när avvikelserna blir föremål för förhandling före en kappsegling.

Om båten skriftligen förklarar att den ska överklaga PK:s beslut, har den enligt KSR 60.5d4 rätt att kappsegla i avvaktan på SSF:s beslut. Om SSF fastställer PK:s beslut, stryks båten ur resultatlistan och poängberäkningen ska göras om för de andra båtarna av samma skäl som har angetts i DB 23.2. Båten bör ges rätt att kappsegla under samma förutsättningar om PK inte har hunnit hålla en förhandling eller om PK inte har kunnat fatta ett beslut före första start i kappseglingen.

Se DB 39.59 om arrangörens respektive KK:s rätt att avvisa eller upphäva en anmälan från en båt och om båts möjligheter att ansöka om gottgörelse.

23 MÄTPROTESTER EFTER EN KAPPSEGLING

23.1 Båten eller den personliga utrustningen avviker

Om båten eller den personliga utrustningen avviker från KSR, KR eller seglingsföreskrifterna kan följande alternativa åtgärder vidtas:

- En annan båt lämnar in en protest enligt KSR 60.1,
- KK protesterar enligt KSR 60.1 eller lämnar in en rapport enligt KSR 69.2b,
- PK handlar enligt KSR 60.1, eller 69.2b,
- TK protesterar enligt KSR 60.1 eller lämnar in en rapport enligt KSR 69.2b.

23.2 Förhandling

En förhandling måste hållas och därför ska båten kallas. Om protesten grundas på en rapport från KK eller TK enligt DB 24.1b eller d, ska den skriftliga protesten enligt KSR 60.3b lämnas in inom 2 timmar, från det att PK fick rapporten. En sådan protest begränsas inte till att gälla brott mot en klassregel i en enskild kappsegling utan kan formellt avse alla genomförda kappseglingar i tävlingen.

Om en annan båt protesterar eller om protesten grundas på observationer som KK, TK eller PK har gjort i kappseglingsområdet gäller den vanliga protesttiden enligt KSR 60.3b eller enligt seglingsföreskrifterna. Observera emellertid bestämmelsen i KSR 60.2a2 att båten ska underrättas före protesttidens utgång, se DB 39.46.

PK ska fastställa fakta med utgångspunkt från de tekniska uppgifter som har lämnats i besiktningsmannens rapport och de övriga uppgifter som lämnas av parter och vittnen. Expertvittnen kan lämna värdefulla bidrag till PK när det gäller dels bedömningen av besiktningsmannens rapport, dels tolkningen av den aktuella regeln. I mera komplicerade fall kan det hända att båten eller vissa delar av den måste genomgå ny certifieringskontroll och det kan inte alltid göras före tävlingens eller seriens slut.

Om PK efter att ha fastställt fakta har svårt att tolka KR ska den enligt KSR 63.5d formulera de frågor som den vill ha svar på och hänskjuta dem till en myndighet som ansvarar för tolkningen av regeln, se DB 22.9.

23.3 Beslut

PK fattar beslut enligt riktlinjerna i KSR 60.5d. Om en avvikelse konstateras ska PK straffa båten i den aktuella seglingen. Om det är KK, TK eller PK som har protesterat och det framgår av fakta att avvikelsen har funnits i samtliga genomförda kappseglingar i regattan kan PK straffa båten i alla kappseglingarna. PK bör göra det bara vid allvarliga brott som kan ha gett båten en fördel.

Certifieringsmyndigheten ska enligt KSR 63.6 underrättas om PK:s beslut.

Om beslut inte kan fattas före seriens slut eller om båten skriftligen förklarar att den ska överklaga PK:s beslut har den enligt KSR 60.5d4 rätt att fortsätta kappsegla i väntan på protestens slutliga avgörande. Om båten inte fullföljer överklagandet eller om beslutet blir att båten ska straffas i den aktuella seglingen så ska den – om den har fortsatt att kappsegla – utan förhandling också straffas i de följande seglingarna.

23.4 Undantag

- Om PK kommer fram till att avvikelsen har orsakats av normalt slitage eller en skada, och att avvikelsen inte förbättrar båtens prestationsförmåga, ska PK enligt KSR 60.5d1 och 60.5d2 inte straffa båten utan ge den en tidsfrist inom vilken avvikelsen ska rättas till. Båten får emellertid kappsegla igen utan att avvikelsen har rättats till bara om PK finner att det inte har funnits någon praktisk möjlighet för båten att rätta till avvikelsen sedan båten upptäckte slitaget eller skadan.
- Vid en avvikelse som gäller reklamreglerna ska PK enligt WS Regulation Advertising Code 9.2, antingen varna båten eller straffa den.

Den part som förlorar en mätprotest ska enligt KSR 65.2 betala de kostnader som en eventuell mätning har orsakat, om inte PK finner anledning att besluta annat.

Grova brott mot en klassregel, se DB avsnitt 21.

24 WS:s REKLAMREGLER

Regelhänvisningarna anges normalt "Advertising Code xx" men förkortas i det här avsnittet för enkelhetens skull till enbart "WS AC xx".

24.1 WS Advertising Code

De regler som avser reklam på båtar, utrustning och kläder finns i WS AC, reklamregler. Texten får inte ändras av seglingsföreskrifter eller av nationella myndigheters föreskrifter men ett klassförbund får enligt WS AC 5.1 införa begränsningar i rätten att föra reklam. WS AC finns att läsa på SSF:s websida under [Regler för tävling](#). Texten är på engelska.

24.2 Generellt

Reklam är enligt WS AC i princip fri. Generellt gäller att den tävlande får ha reklam på kläder och personlig utrustning utan begränsningar. Den tävlande får också visa reklam på båt, utrustning och segel men med de begränsningar som framgår av WS AC 4, 5 och 6. Reklam får inte heller inkräkta på de ytor som reserverats för segelmärkning enligt KSR G.

WS AC 4 föreskriver dock att reklam ska stå i överensstämmelse med normalt accepterade etiska och moraliska värderingar. Reklam eller propaganda med politiska, religiösa eller rasistiska budskap får inte föras på båt eller personlig utrustning.

Av tabellen och figurena nedan framgår vilken reklam arrangören kan ha, hur stor den får vara och var den kan placeras.

24.3 Definitioner

I Regulation WS AC 1 finns ett antal definitioner som gäller för WS AC. Där framgår t.ex. vad som menas med reklam. Observera att varianter och förvrängningar av namn etc. också är reklam. Om båtens namn överensstämmer med ett företags namn räknas det som ett reklambudskap och ska följa reglerna. Det har ingen betydelse om båtens ägare får betalt eller inte. En logotyp som överensstämmer med t.ex. ett varumärke är reklam även om samma märke skulle vara en klubbssymbol eller liknande. Även om vanliga klubbmärken rent formellt skulle kunna anses vara reklam, är de helt accepterade.

24.4 När gäller reglerna?

Reklamreglerna gäller enligt WS AC 2.2 när en båt kappseglar. Om en båt vid incheckningen till tävlingen har reklam som avviker från det tillåtna kan KK enligt KSR 76.2a bara avvisa båten eller upphäva dess anmälan enligt KSR 76.1 om båten inte rättar sig efter reglerna i WS AC. Se DB 24.8, 24.9

och avsnitt 23, Mätprotester före första kappseglingen.

24.5 Domarnas ansvar

Domarna ska vid behov tillsammans med seglingsledningen och tävlingens besiktnings/mätmän genomföra de reklamkontroller som kan vara angelägna – jfr DB 7.4. Det ligger däremot inte inom domarnas ansvarsområde att ta egna initiativ till kontroll. Domarna bör emellertid alltid beivra uppenbara brott mot reklamreglerna. Det betyder att PK bör ingripa när en båt för sådan reklam, som domaren kan se är uppenbart felaktig utan att hen har tillgång till andra handlingar än seglingsföreskrifterna och den särskilda information som KK ger till alla funktionärer. Det är KK:s ansvar att vid tävlingar där reklam brukar förekomma ta reda på vilka regler som gäller i respektive klass.

Kontroller i land före eller efter en kappsegling kan inte ge fullständig information om ett eventuellt regelbrott, eftersom man också måste beakta vilken reklam som exponeras ute på banan.

24.6 Alkohol- och tobaksreklam

Riksidrottsstyrelsen har utfärdat riktlinjer för marknadsföring av alkohol och tobak. Där står att **marknadsföring av (d.v.s. reklam för) alkoholhaltiga drycker och tobaksvaror inte är tillåten inom idrottsrörelsen**. Enligt Riksidrottsförbundets stadgar (14 kap. 2§ 16 p.) kan dessutom straff ges "den som ... underlåtit att rätta sig efter ... av idrottsorgan utfärdade regler eller fattade beslut".

Riksidrottsstyrelsens riktlinjer är inte en sådan bestämmelse eller ett sådant beslut som avses med den nämnda straffbestämmelsen. En båt som bryter mot de riktlinjerna kan alltså inte straffas enligt RF:s stadgar t.ex. efter anmälan till SSF. Bara om Svenska Seglarförbundet beslutar att förbjuda alkohol- och tobaksreklam kan RF:s straffregler tillämpas. SSF har inte fattat något sådant beslut.

Slutsatsen är att **en båt som för alkohol- eller tobaksreklam i samband med en kappsegling bryter mot RF:s etiska regler** men inte mot någon idrottslig bestämmelse som kan medföra att den straffas av något bestraffningsorgan inom idrotten.

Arrangören kan i inbjudan ange att båtar är skyldiga att föra arrangörsreklam på främre delen av skrovet. Om reklamen gäller alkohol eller tobak, vilket kan

förekomma i vissa länder, kan båten vägra att visa den enligt WS AC 2.5. Detsamma gäller reklam som någon i besättningen motsätter sig av moraliska, politiska eller religiösa skäl.

Det finns i Sverige en lag med vissa regler om marknadsföring av alkoholhaltiga drycker (lag 1978:763). Den lagen gäller näringsidkares marknadsföring och anger vissa riktlinjer om var och hur sådan reklam får förekomma. Den näringsidkare som bryter mot lagen kan drabbas av påföljder enligt marknadsföringslagen.

24.7 Reklamlicenser

Den nationella myndigheten har enligt WS AC 8.2 rätt att införa ett system med reklamlicenser för sina tävlande. SSF har inget sådant system. Seglardagen 2013 beslutade att inte ta ut några avgifter för reklamlicens.

Information om SSF inför nya regler för reklamlicens kommer att finnas på SSF:s webbsida.

24.8 Brott mot WS AC

En båt som för reklam som avviker från det tillåtna enligt WS AC kan avvisas eller dess anmälan upphävas av KK, se DB 25.4. En arrangör kan däremot enligt WS AC 7 inte avvisa en båts anmälan med motiveringen att båtens reklam strider mot arrangörsreklam. Om den tävlande inte vill godta KK:s beslut kan den med stöd av KSR 61 ansöka om gottgörelse.

Efter båtens första start i den första kappseglingen gäller att PK efter protest och förhandling kan varna båten eller straffa den på det sätt som framgår av WS AC 9. Se också avsnitt 24, Mätprotester efter en kappsegling.

Arrangörsreklam vid tävling

Reklam som arrangören kan kräva att deltagare för vid tävling, WS AC 4.1

	Skrov	Bom	Akterstag och kitelinor	Segel, kite och wings
Båttyp eller storlek	På båda sidor av skrovet, men inte akter om den lodräta linjen som anges räknat från fören på skrovet	På den främre delen på bägge sidor av bommen (förutom om WS AC 4.1.4 gäller)	En flagga, fäst vid akterstag eller kitelina, som får plats i en rektangel med måtten	På bägge sidorna av seglet/seglen
Skrov <2,5 m	40% av skrovlängden	Inte mer än 20% av bommens längd	Ingen reklam	Ingen reklam är tillåten (förutom om WS AC 4.1.5 gäller)
2,5 - 8 m skrov	Det största av 1 m eller 25% av skrovlängden		En flagga, 0,75x0,5 m	
8 - 15 m skrov	Det största av 2 m eller 20% av skrovlängden		En flagga (eller två ifall båten inte har centrerade akterstag) 1,9x1,4 m	
> 15 m	Det största av 3 m eller 15% av skrovlängden		En flagga (eller två ifall båten inte har centrerade akterstag) 2,1x1,6 m	
Windsurfer	Ingen reklam	Ingen reklam	Ingen reklam	Max 0,4 m ² , placerad mellan segelnummer och bom, akter om underlikets median
Kitebräda, ej foilande	25% av ovan- eller undersidan	Inte aktuellt	Max två flaggor, 0,15x0,15 m	Ingen reklam är tillåten
Kitebräda, foilande	Två dekaler, 0,5x0,1 m på undersidan av den akre tredjedelen	Inte aktuellt	Max två flaggor, 0,15x0,15 m	Ingen reklam är tillåten
Wingfoiling	2 dekaler, 50 x10 cm på den bakre tredjedelen av undersidan av skrovet	Inte aktuellt	Inte aktuellt	2 dekaler, 25 x 25 cm
Radiostyrda båtar	40 % av skrovlängden	Ingen reklam är tillåten	Ingen reklam är tillåten	Ingen reklam är tillåten
Båt vald av WS inför kommande OS	Det största av 1 m eller 25% av skrovlängden	Inte mer än 20% av bommens längd	En flagga, 0,75x0,5 m	Försegel - 60 % av segelytan, Storsegel - Ingen reklam, Spinnaker - Ingen reklam

Tillåtna tillverkar- och segelmakarmärken, se WS AC 7.1

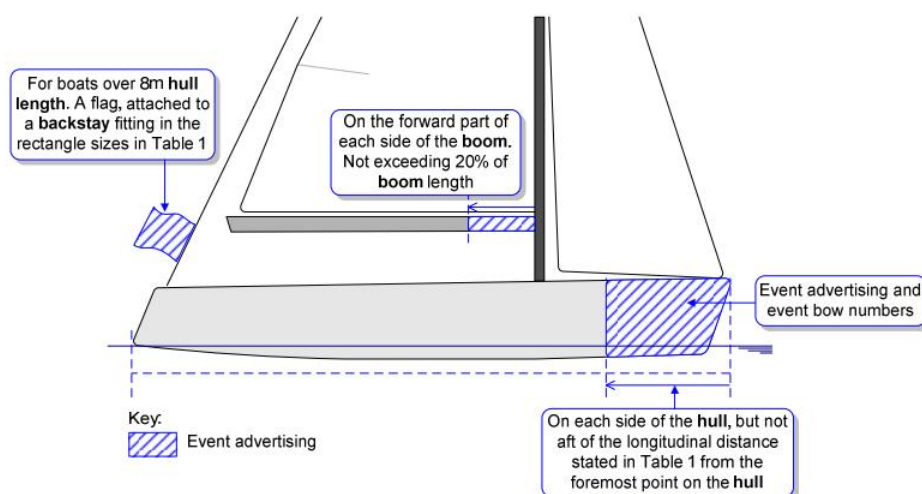
	Skrov	Mast, bom och utrustning	Segel, kite och wings
Båttyp eller storlek	På båda sidor av skrovet, och kan innehålla namnet eller märket på konstruktören eller byggaren	På båda sidor av mast, bom och annan utrustning	På bägge sidorna av seglet/seglen
Skrov < 2,5 m	Ett märke som får rum inom en rektangel med måtten 15% av skrovlängden x 0,15 m.	Ett märke, max 0,3 m	Ett märke, inom 0,15 m x 0,15 m. Förutom på spinnaker ska inget märke placeras längre än 0,3 m eller 15% av underliket från halshornet.
2,5 - 20 m skrov	Ett märke som får rum inom en rektangel med måtten 0,5 m x 0,15 m.		
> 20 m	Ett märke som får rum inom en rektangel med måtten 1 m x 0,25 m.	Ett märke, max 0,5 m	Ett märke, inom 0,3 m x 0,3 m. Förutom på spinnaker ska inget märke placeras längre än 1 m eller 15% av underliket från halshornet.
Windsurfer	Ingen begränsning	Ingen begränsning	Ingen begränsning
Kitebräda	Ingen begränsning	Inte aktuellt	Ingen begränsning
Wingfoil	Ingen begränsning	Inte aktuellt	Ingen begränsning
Radiostyrd båt	Ett märke som får rum inom en rektangel med måtten 15% av skrovlängden x 0,15 m.	Ett märke, max 50 mm	Ett märke, diameter max 50 mm

OBS! Bilderna nedan är inte uppdaterade till senaste version.

World Sailing Advertising Code FAQ

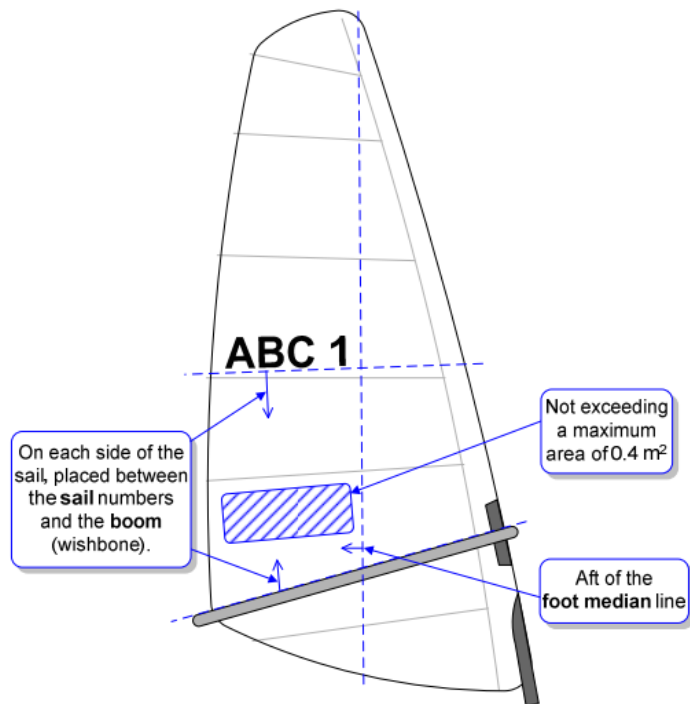


Event Advertising – Boat



Note: For radio sailing boats event advertising is only permitted on the hull bow area as detailed in Table 1 of the World Sailing Advertising Code.

Event Advertising – Windsurfer

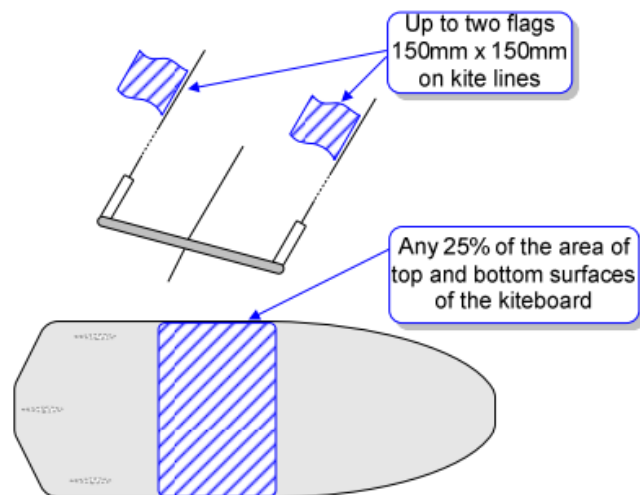


There is no reserved hull space on windsurfer hulls (boards) for event advertising.

Key:

 Event advertising

Event Advertising - Kiteboard



Key:

 Event advertising

25 APPENDIX P – DOMARNAS VERKTYG FÖR ATT DÖMA REGEL 42 PÅ VATTNET

Appendix P kan användas vid en tävling för jolle eller kölbåt när det anges i inbjudan eller seglingsföreskrifterna. Det innebär att en båt har möjlighet att ta ett straff på vattnet, när en domare ger straff för brott mot regel 42 med gul flagga. I appendixet ökar straffet för varje gång i tävlingen som samma båt straffas.

Grunderna för Appendix P lades under 90-talet när man började direktdöma regel 42 i samband med OS och VM. Särskilt internationella klassförbundet för Laser (numera ILCA) har alltid strävat mot att minimera brotten mot regel 42 under sina mästerskap. Det har medfört en aktiv rekrytering av domare som är vana att använda appendix P konsekvent till de här tävlingarna.

Andra klasser har istället velat tillåta pumpning, rullning och stötning när yttre förutsättningar skapar möjlighet för surfning och planing. Därför tillkom regel P5 som beskriver hur KK använder flagga O, för att tillåta framdrivning som annars hade varit brott mot regel 42. När flagga R visas däremot, börjar den vanliga regel 42 att gälla igen. I klassregeln för exempelvis 470 finns rekommendationer om och när kappseglingskommittén ska använda flaggorna i regel P5.

I klassreglerna kan också finnas ändringar av regel 42 för den klassen och klassreglerna gäller i princip vid alla tävlingar, där de tävlande deltar i egen båt. Tidigt att ändra var Finnjolle som tillät fler än en pump per våg eller vindby (regel 42.3c1) i sina klassregler. Domarna på vattnet måste därför kunna appendix P och klassregeln om ändring av regel 42 för alla klasser som deltar i tävlingen.

Inbjudan eller seglingsföreskrifterna får ändra appendix P (regel 86.1b) men däremot inte regel 42 eller klassreglerna (undantag finns, regel 87). Vanliga ändringar av appendix P är att lindra straffet eller strafftrappan genom att:

- Minska första straffet i regel P 2.1 från två till ett varv
- Ta bort regel P2.3 och låta regel P2.2 gälla vid andra och ytterligare straff
- Ta bort både regel P2.2 och P2.3 och låta regel P2.1 gälla vid alla straff

Straffet ges av domare på vattnet med en gul flagga som visas tillsammans med en ljudsignal (P1.2) för att identifiera båten som har brutit mot regel 42 så snart som möjligt. Är det i en start, är det viktigt att brottet har begåtts före KK signalerar uppskjutet, annullerat eller allmän återkallelse. Annars kappseglar båten inte längre och kan inte straffas. Kappseglande båten men hade inte hunnit få straffet före signalen, behöver den inte ta straffet men det räknas ändå i strafftrappan (P3). Här är det viktigt att båten får besked om straffet före nästa segling.

Ett misstag domarna kan göra, är att straffa en båt för brott mot regel 42 när flagga O visats och framdrivningen blivit tillåten. Det är ett exempel där gottgörelse kan ges (P4). Det andra är när båten inte längre kappseglar och domarna ser båten bryta mot regel 42. Är det första straffet, ges gottgörelse genom att det felaktiga straffet tas bort ur strafftrappan.

En annan specialvariant, är när brottet begås före målgång men båten hinner inte ta straffet innan den går i mål. Straffet med den gula flaggan kan ges före eller efter målgång och om det är det första straffet, kan båten gå i mål igen efter att den har tagit sitt straff. Situationen blir ofta svårhanterad i större fält, varför seglingsföreskrifterna kan ändras till att båten istället får ett poängstraff med exempelvis 10% och slipper ta sina straffsvängar. Är det däremot ett andra eller ytterligare straff som ges till båten, kan inte poängstraff ges, utan båten ska utgå enligt regel P 2.2 eller P 2.3.

Sammanfattningsvis behöver en domare som dömer enligt appendix P ha med sig ljudsignal, gul flagga och dokumentationsutrustning på vattnet. Kappseglingskommittén behöver flagga O och R för klasser där regel P5 gäller enligt klassreglerna. På vattnet ska domarna enkelt kunna förklara för båtar, som inte längre kappseglar, varför de har straffats och på land senare anslå det. Ett sådant anslag ska innehålla när, var och hur regel 42 bröts samt vilket straff båten tog och om ytterligare straff behöver ges av PK. Det är inte ovanligt att en båt i en stressad situation efter ett straff svänger 1,5 varv istället för 2 och behöver noteras DSQ i resultatlistan. Underlag för ett sådant anslag finns på SSF:s webbplats.

26 TOLKNING AV KSR 42 – FRAMDRIVNING

WS:s tolkning av KSR 42 som finns på webbsidan, [Interpretations of Rule 42, Propulsion \(sailing.org\)](https://www.sailing.org/interpretations-of-rule-42-propulsion). Den svenska översättningen finns på SSF:s webbsida, [Tolkningar av KSR 42, Framdrivning](https://www.ssf.se/tolkningar-av-ksr-42-framdrivning). En tvåsidig version som lämplig att ha som instick i regelboken finns på [42-tolkning-maj-2021-bok.pdf \(svensksegling.se\)](https://www.svenskseglings.se/42-tolkning-maj-2021-bok.pdf).

Studera gärna den video som RYA har fritt liggande på YouTube [TOP 5 RULE 42 MISSTAKES](https://www.youtube.com/watch?v=TOP5RULE42MISSTAKES).

När ett ord eller uttryck används i den betydelse som förklaras här, skrivs de med kursiv stil. Andra ord och uttryck som är speciella för KSR 42 finns definierade i själva regeln.

Bakgrundsgungning är den minsta grad av gungning som orsakas av vågorna.

Gult ljus-område är ett uttryck som används när det inte är klart att en åtgärd är förbjuden. Det är inte troligt att en båt i ett *gult ljus-område* får ett straff men det är möjligt att den får det. Om åtgärden upprepas stiger sannolikheten snabbt för att det blir ett straff.

Kroppspumpning ger en rörelse i ett segel som orsakas av att man rör kroppen in och ut eller upp och ner.

En **pump** är en enstaka hemtagning i ett segel utan samband med vind och vågor.

En **rullning** är en enstaka tvärskeppsrörelse med båten där masten går mot lä och tillbaka upp i lovart eller omvänt.

En **snärt** (flick) i seglet är effekten av kroppsrörelser eller av att seglet tas hem och släpps ut så snabbt att dess normala form ändras och nästan omedelbart återtar sin ursprungliga form.

Upprepat är något som görs eller händer mer än en gång i samma område på ett banben.

Vridningsrörelse är en rörelse framåt/bakåt eller en roterande kroppsrörelse.

26.1 KSR 42.1: GRUNDREGEL

KSR 42.1 anger att båten får drivas (eller bromsas) bara med hjälp av vind och vatten och att besättningen får vidta alla sjömansmässiga åtgärder som behövs för att segla båten. Men den får därutöver inte använda kroppen för att driva eller bromsa båten.

WS Tolkning

GRUND 1

En åtgärd som inte är listad i regel 42.2 kan vara förbjuden enligt regel 42.1.

GRUND 2

En kinetisk teknik (rörelseteknik), som inte är listad i regel 42.2, är förbjuden om den driver båten och om den inte tillhör de åtgärder som är tillåtna enligt regel 42.1.

GRUND 3

En åtgärd som är förbjuden enligt regel 42.2 kan inte anses tillåten enligt regel 42.1.

GRUND 4

Varje enskild rörelse av kroppen som tydligt driver båten (oberoende av riktning) med samma effekt som ett paddeltag är förbjuden, om den inte är tillåten enligt regel 42.3.

26.2 KSR 42.2: FÖRBJUDNA ÅTGÄRDER

Utan att begränsa tillämpningen av regel 42.1 är följande åtgärder förbjudna.

WS Tolkning

GRUND 5

En åtgärd som finns angiven i regel 42.2 är alltid förbjuden, även om den inte driver båten.

26.3 KSR 42.2a, Pumpning

- a) **Pumpa**, att upprepat fläktas med något segel antingen genom att man tar hem och släpper ut det eller genom att man rör kroppen vertikalt eller tvärskepps.

WS Tolkning

PUMP 1

Fläktas är att röra seglet in och ut utan samband med vindsift, vindbyar eller vågor.

PUMP 2

Hemtagning och utsläpp av seglet i samband med vindsift, vindbyar eller vågor är tillåtna även om de är *upprepade* (se regel 42.1).

PUMP 3

En enstaka *pump* kan vara förbjuden enligt regel 42.1 utom när den är tillåten enligt 42.3c.

PUMP 4

En **snärt** i seglet är tillåten om den orsakas av ett plötsligt stopp när skotet släpps ut.

PUMP 5

En enstaka *snärt* i seglet som orsakas av *kroppspumpning*, eller en *pump* som inte är tillåten enligt regel 42.3c, ligger i *gult ljus-området*. Kroppsrörelser som inte resulterar i en *snärt* i ett segel bryter inte mot regel 42.2a men kan bryta mot andra delar av regel 42.

PUMP 6

Upprepade snärtar i seglet är förbjudna om de orsakas av *kroppspumpning*.

26.3.1 KSR 42.2a, pumpning, SSF kommentar

Regeln förbjuder *upprepade*, fläktande rörelser i seglet, om de orsakas av justering av skot eller av kroppsrörelser. Observera alltså att det här är rörelserna i seglet som är förbjudna – inte i första hand anledningen till att de uppkommer. Men besättningens åtgärder kan vara förbjudna enligt andra delar av regeln.

I stiltje eller svag vind kan det ibland inträffa att seglet "flaxar" på grund av svall från en motorbåt eller gammal dyning. Det är inte ett brott mot regeln. Rörelserna i seglet orsakas emellertid oftast av besättningen, och då är de inte tillåtna. Notera särskilt att upprepade långsamma hemtagningar av seglet i samma banområde är förbjudna även om det inte blir någon *snärt*. Se KSR 42.2 a och PUMP 1.

Man kan upptäcka regelbrott genom att se om de övre delarna av akterliket arbetar (*snärtar*) och undersöka orsaken till det. Brotten är lika vanliga på kryss som på undanvind. De förekommer särskilt ofta i samband med start och efter en stagvändning. På kryss kan *snärtar* orsakas av att besättningen arbetar, mer eller mindre synligt, vertikalt eller tvärskepps med överkroppen eller att trapetsgasten rycker för varje våg. På undanvind orsakas de oftast av en kombination av skotningar och kroppsrörelser.

26.4 KSR 42.2b, Gunga

- b) **Gunga**, upprepade *rullning* av båten som orsakas av
- kroppsrörelse,
 - upprepade justering av segel eller centerbord eller
 - styrning.

WS Tolkning

GUNGA 1

En *rullning* av båten är tillåten enligt regel 42.1 om den orsakas av en vindby eller ett vindhål följt av en korrigering med kroppen för att återställa rätt trim.

GUNGA 2

En enstaka *rullning* är tillåten om den inte tydligt driver båten.

GUNGA 3

Bakgrundsgungning är tillåten. Det finns inget krav på att stoppa den här typen av gungning.

GUNGA 4

Det är tillåtet enligt regel 42.1 (och inte förbjudet enligt regel 42.2b) för besättningen att inta en statisk placering, vilken som helst, eller ha en fast inställning av segel eller centerbord, vilken som helst, även om den minskar båtens stabilitet.

GUNGA 5

En enstaka kroppsrörelse som omedelbart följs av *upprepad* rullning av båten är förbjuden.

26.4.1 KSR 42.2b, gungning, SSF kommentar

Upprepade regelbunden gungning som orsakas direkt av vågorna eller centerbordets "fasta" inställning är tillåten enligt regeln. Ett vanligt sätt att få båten att gunga är att på läns släppa kicken och släppa fram storseglet helt. I seglets övre del uppstår då sidokrafter som får båten att rulla. Ett annat sätt är att låta bli att sugga ner spinnakern som börjar pendla och det får hela båten att gunga. Effekten förstärks på jollar om centerbordet lyfts.

Om gungningen orsakas av kroppsrörelser eller av ändringar av seglens eller centerbordets inställning, är den förbjuden om den inte utförs för att underlätta styrning. Ett sätt att underlätta styrningen är att man genom att kränga båten mot lovart kompenserar för skrovets tendens att skära upp i vind.

Vid gungning uppstår en framåt drivande kraft inte bara genom den ökade luftströmningen längs seglet utan också genom vattnets inverkan på skrovet och kölen. Det är lätt att driva en liten båt framåt enbart med hjälp av gungande rörelser!

26.5 KSR 42.2c, Stöta

- c) **Stöta**, plötslig kroppsrörelse framåt som stoppas tvärt.

WS Tolkning

STÖTA 1

Vridningsrörelser för att ändra båtens trim i längsled i samspel med vågorna är tillåtna, förutsatt att den inte resulterar i pumpning av seglet.

STÖTA 2

Vridningsrörelser är förbjudna på platt vatten.

26.5.1 KSR 42.2c, Stöta, SSF kommentar

"Plötslig rörelse framåt som stoppas tvärt" är förbjuden även om den inte medför att båten drivs framåt. Det är alltså inte tillåtet att knuffa båten framåt genom att sitta och knycka med kroppen eller att trapetsgasten stöter med foten för varje våg.

26.6 KSR 42.2d, *Vricka*

- d) ***Vricka***, upprepade roderrörelser som antingen är kraftiga eller ger båten fart framåt eller hindrar den från att röra sig bakåt.

WS Tolkning

Se tolkningen av regel 42.3d.

26.7 KSR 42.2e, *Upprepade byte av hal-sar*

- e) ***Upprepat*** stagvända eller gippa utan samband med ändringar i vinden eller taktiska överväganden.

WS Tolkning

STAGVÄNDA 1

En båt som i stadig vind och utan samband med taktiska överväganden stagvänder eller gippar fler än två gånger i snabb takt bryter mot regel 42.2e. I svag vind är en båt i ***gult ljus-område*** om den stagvänder eller gippar påfallande fler gånger än båtar i närheten.

26.7.1 KSR 42.2e, stagvända och gippa, SSF kommentar

Upprepade stagvändningar eller gippar är tillåtna om de är en följd av att vinden ändrar riktning eller av taktiska överväganden, t.ex. vid manövrer båt mot båt. De är förbjudna om de görs bara för att öka farten vid svag vind eller stiltje.

26.8 KSR 42.3: UNDANTAG

- a) En båt får ***rullas*** för att underlätta styrning.

WS Tolkning

GUNGA 6

Det är tillåtet att kränga båten mot lovart för att underlätta när den ska fall av och kränga den mot lä för att underlätta lovning. Båtens krängning måste överensstämma med dess kursändring.

GUNGA 7

Upprepat rullning som inte har samband med vågmönstret är förbjuden enligt regel 42.2b, även om båten ändrar kurs för varje ***rullning***.

26.8.1 KSR 42.3a, underlätta styrning, SSF kommentar

Det är tillåtet att ***rulla*** båten för att underlätta styrning.

26.9 KSR 42.3b, *Rullning*

- b) En båts besättning får röra kroppen för att öka den ***rullning*** som underlättar styrning av båten under en stagvändning eller gipp, förutsatt att

båtens fart direkt efter det att stagvändningen eller gippen är avslutad inte är högre än den skulle ha varit utan stagvändningen eller gippen.

WS Tolkning

GUNGA 8

Kroppsrörelser som förstärker rullning och gör att en båt går ur en stagvändning eller gipp med samma fart som den hade alldeles före manövern är tillåtna.

GUNGA 9

Det är tillåtet att röra masten förbi lodlinjen när båten går ur en stagvändning eller gipp.

GRUND 6

Kroppsrörelser som görs när båten har kommit på dikt bidevind efter en stagvändning och som tydligt driver båten är förbjudna enligt regel 42.1.

GRUND 7

Båten bryter mot regel 42.1, och undantaget i regel 42.3b gäller inte, om dess fart tydligt minskar efter att den har accelererat ur en stagvändning eller gipp, i de fall det inte finns en uppenbar ändring av vindens hastighet eller riktning.

26.9.1 KSR 42.3b, rullvändningar, SSF kommentar

Rullstagvändningar och rullgippar är tillåtna för att underlätta styrning av båten under manövern. Förutsättningen är att manövern utförs i en följd och att båtens fart inte blir högre än den annars skulle ha varit.

26.10 KSR 42.3c, *Surfa*

- c) När det är möjligt att surfa (snabbt öka farten nedför framsidan av en våg), plana eller foila
- 1) i avsikt att få igång surfnings eller planing, får vilket segel som helst dras in men bara en gång för varje våg eller by, eller
 - 2) i avsikt att få igång foilning, får vilket segel som helst dras in hur många gånger som helst.

WS Tolkning

PUMP 7

En hemtagning av vilket segel som helst för att försöka få båten att surfa eller plana, när det är tveksamt om det är surfnings- eller planingsförhållanden, är tillåten även om försöket misslyckas.

PUMP 8

Ett ***upprepat*** misslyckat försök att surfa eller plana gör att båten ligger i ***gult ljus-området***. Det är inte tillåtet att göra tre misslyckade försök i en följd.

PUMP 9

Varje segel får ***pumpas*** vid skilda tillfällen men bara på de sätt som är tillåtna enligt regel 42.3c.

PUMP 10

Det krävs bara att det är surfnings- och planingsförhållanden just där en båt befinner sig, för att det ska vara tillåtet att ta hem en enstaka gång i ett skot eller en gaj.

PUMP 11

Surfning eller planing kan vara möjlig för vissa båtar men inte för andra. Det kan bero t.ex. på lokala vindbyar eller på vågor från motorbåtar. Dessutom kan en lättare besättning ha möjlighet att surfa eller plana trots att en tyngre besättning inte har det.

PUMP 12

Undantaget i regel 42.3(c) gäller inte för en båt som redan surfar eller planar.

26.10.1 KSR 42.3c, surfa eller plana, SSF kommentar

Besättningen får, när det är möjligt att surfa eller plana, i avsikt att få igång surfningen eller planingen, dra in vilket segel som helst men bara en gång per segel för varje våg eller by. Det är tillåtet att använda alla delar av skotet.

För att åtgärderna i regel 42.3c ska vara tillåtna krävs att det finns en våg (eller en vindby) som får båten att snabbt öka farten. Om avståndet mellan vågorna är så kort att skrovet vilar på två huvudvågor samtidigt, gäller inte regel 42.3c.

Observera att det är förbjudet att pumpa för att behålla en surfning eller planing!

26.11 KSR 42.3d, Vricka

- d) När en båt är på en kurs högre än dikt bidevind, och antingen ligger stilla eller rör sig långsamt, får den vricka för att komma till kurs dikt bidevind.

WS Tolkning

VRICKA 1

Upprepade kraftiga rörelser av rodret är tillåtna – även om båtens fart ökar – under förutsättning att den ligger högre än dikt bidevind och att den tydligt ändrar kurs mot dikt bidevind. Båten får ändra kurs till dikt bidevind för valfria halsar.

VRICKA 2

Sedan en båt har vrickat för att ändra kurs i en riktning, är ytterligare vrickning för att upphäva effekterna av den första vrickningen förbjuden.

VRICKA 3

Det är förbjudet att vricka för att upphäva den styrning som beror på att båten bräcker med seglet.

26.11.1 KSR 42.2d, vrickning, SSF kommentar

En båt som ligger stilla eller rör sig långsamt får vricka för att ta sig till kurs dikt bidevind. Den får

själv välja om den vill vricka för att falla till dikt bidevind eller för att lova, passera vindögat och sedan falla till dikt bidevind för de andra halsarna.

Det är inte tillåtet att använda kraftiga roderrörelser för att behålla sin position vid startlinjen t.ex. genom att göra flera, kraftiga roderrörelser på ena sidan om mittlinjen och låta dem följas av ett antal rörelser på andra sidan för att upphäva den vridande effekt som de första rörelserna hade. Det här är mycket lätt att se från en position akter om båten.

Även andra roderrörelser – de behöver inte vara kraftiga – som görs på ett sådant sätt att båten drivs framåt är förbjudna. De är vanliga vid stiltje och svag vind.

Däremot är inte kraftiga (snabba) roderrörelser på t.ex. en slör med god fart (inte nödvändigtvis maxfart) vrickning om de är anpassade till vågorna (WS Case 8). Kraftiga roderrörelser som görs enbart för att korrigera kursen i avsikt att ta sig ur vindögat är inte heller något brott mot regeln.

26.12 KSR 42.3e, Rätta till en latta

- e) Om en latta är böjd åt fel håll, får båtens besättning pumpa seglet tills lattan inte längre är böjd åt fel håll. Åtgärden är inte tillåten om den tydligt driver fram båten.

26.13 KSR 42.3f, Minska farten

- f) En båt får minska farten genom *upprepade* roderrörelser.

26.14 KSR 42.3g, Hjälpa annan person eller annat fartyg

- g) Alla framdrivningssätt får användas för att hjälpa en annan farkost eller person som är i fara.

26.15 KSR 42.3h, Komma loss efter grundstötning

- h) För att komma loss efter att ha gått på grund eller kolliderat med en annan farkost eller ett annat föremål, får en båt använda den kraft som utövas av sin besättning eller besättningen på den andra farkosten och varje slag av utrustning med undantag av en motor avsedd för framdrivning. Men användandet av motor kan tillåtas enligt regel 42.3i.

26.16 KSR 42.3i, Motordrift

- i) Seglingsföreskrifterna får, under sådana förhållanden som anges, tillåta framdrivning med motor eller vilken som helst annan metod, förutsatt att båten inte får en betydande fördel i kappseglingen.

27 ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG TILL KSR 42

KSR 86.1c ger klassförbunden möjlighet att ändra bl.a. KSR 42 och ett antal klassförbund har tagit vara på den möjligheten. Nedan anges de ändringar som rör i Sverige frekventa klasser.

Kontrollera för säkerhets skull alltid klassreglerna före en tävling genom att gå in på WS:s hemsida [World Sailing - World Sailing Classes](#). Regler som rör ändringar av KSR 42 är oftast införda under del C1 i klassreglerna.

Informationen som ges är avsedd som en guide för domare och seglare. Dels information om klassen har gjort ändringar eller tillägg till KSR 42 och dels vad som är tillåtet respektive förbjudet och vad som är specifikt för just den klassen.

27.1 420

Aktuell 2021-01-04

Klassregel C.1.2.1

Om vindhastigheten mätt i däckshöjd stadigt är 13 kn (6 m/s) eller högre får kappseglingsskommittén tillåta pumpning, gungning och stötning på det sätt som anges i KSR P5. Om kappseglingsskommittén visar flagga "O" före eller samtidigt med varnings-signalen är de åtgärderna tillåtna från förberedelse-signalen

Sammanfattning 420

Bestämmelsen i KR C.1.1.1 innebär att KSR 42 gäller med ändringarna i klassregeln från förberedelse-signalen med det undantaget att besättningen inte får paddla, vricka eller stagvända upprepat om det senare inte hör samman med vindskift eller taktiska överväganden. Signaler ska ges enligt KSR P5.

27.2 470

Aktuell 2021-01-04

Klassregel C.1.1a.1

Om medelvinden är klart över 8 kn (4 m/s) över hela banområdet, får kappseglingsskommittén genom att visa signaler enligt KSR P5 tillåta pumpning, gungning och stötning. Detta ändrar KSR 42.2a, 42.2b och 42.2c.

Sammanfattning 470

KR C.1.1a.1 innebär att KSR 42 gäller med ändringarna i klassregeln från förberedelse-signalen med det undantaget att besättningen inte får paddla, vricka eller stagvända upprepat om det senare inte hör samman med vindskift eller taktiska överväganden.

27.3 29:er

Aktuell 2021-01-04

Klassregel C.1.1b

Om vindhastigheten mätt i däckshöjd stadigt är 10 kn (5 m/s) eller högre får kappseglingsskommittén tillåta pumpning, gungning och stötning på det sätt

som anges i KSR P5. Om kappseglingsskommittén visar flagga "O" före eller samtidigt med varnings-signalen är de åtgärderna tillåtna från förberedelse-signalen. Detta ändrar KSR 42.2a, 42.2b och 42.2c.

Sammanfattning 29:er

KR C.1.1b innebär att KSR 42 gäller med ändringarna i klassregeln från förberedelse-signalen med det undantaget att besättningen inte får paddla, vricka eller stagvända upprepat om det senare inte hör samman med vindskift eller taktiska överväganden.

27.4 49:er och 49:er FX

Aktuell 2021-01-04

Klassregel C.1.1b ändrar KSR 42.3:

En båt får vrickas före start om vrickningen inte driver fram båten i någon riktning.

KOMMENTARER 49:er och 29:er

Roderkonstruktionen är sådan att det ofta krävs långvarig vrickning för att ändra kurs med hjälp av vrickningen. En domare, som ser en båt med kurs högre än dikt bidevind vricka, bör vänta litet extra för att se om den börjar ändra kurs mot dikt bidevind. (42.3d)

Det behövs ofta små men snabba justeringar av storskotet under kryssen för att trimma storseglet och balansera båten. Med ett hårt skotat segel leder dessa justeringar till snärtar i storseglet. Det ska ses som trimning och inte pumpning och är alltså tillåtet. (42.2a)

Båtarna är snabba och har andra skärningsvinklar än vad många domare är vana vid. Se till så att du inte blir påseglad.

27.5 E-JOLLE

Aktuell 2021-01-04

Klassregel 4.2 ändrar KSR 42:

Kappseglingsskommittén får tillåta pumpning, gungning och stötning efter startsignalen utom när båten kryssar. Det ändrar KSR 42.2a, 42.2b och 42.2c. Signaler ska visas i enlighet med KSR P5.

Klassförbundet rekommenderar att kappseglingsskommittén ska tillämpa KR 4.2a när vindhastigheten mätt i däckshöjd är 12 kn (6 m/s) och högre.

Sammanfattning E-jolle

KSR 42 gäller som vanligt före det att båten har startat och på kryssen. Men när båten inte kryssar är det egentligen bara att paddla, vricka och upprepat gippa som är förbjudet om flagga O har visats.

27.6 FINNJOLLE

Aktuell 2021-01-04

Klassregel C.1.1 ändrar KSR 42.3 med följande tillägg:

Kappseglingsskommittén får genom att visa signaler i enlighet med KSR P5 tillåta pumpning, gungning och stötning efter startsignalen, utom när båtens tillbörliga kurs är dikt bidevind eller högre. Det ändrar KSR 42.2a, 42.2b och 42.2c.

Finnjolleförbundet rekommenderar att kappseglingsskommittén ska tillämpa KR C.1.1.1 när vindhastigheten är 10 kn (5 m/s) eller högre mätt i däckshöjd på en funktionärsbåt vid kryssmärket. Se också KR A.7.2.

Sammanfattning Finnjolle

KSR 42 gäller som vanligt före det att båten har startat och på kryssen. Men när båten inte kryssar är det egentligen bara att paddla, vricka och upprepat gippa som är förbjudet om flagga O har visats.

27.7 OK-JOLLE

Aktuell 2021-01-04

Klassregel 16.4 – pumpning

KSR 42.3c är med stöd av KSR 86.1c ändrad enligt följande:

På ett banben för öppen vind får besättningen när det är möjligt att surfa (snabbt öka farten nedför läsidan av en våg) eller plana, i avsikt att få igång surfningen eller planingen dra i skotet en gång för varje våg eller by. När skotet pumpas ska det göras genom bottenblocket med minst 3 parter i skotsystemet.

Sammanfattning OK-jolle

Det här betyder att KSR 42 gäller som vanligt med den begränsningen att när seglet pumpas ska man dra i skotet via bottenblocket med minst 3 parter av skotet.

27.8 J/24

Aktuell 2021-01-04

Klassregel C.1.1a KSR 42.3b är ändrad genom tillägget:

Besättningen får inte hänga i mast eller vant för att underlätta rullstagvändning eller gipp.

Sammanfattning J/24

KR C.1.1a innebär bara att KSR 42.3b och 42.3c ändras så att besättningen inte får hänga i mast eller vant vid en rullvändning.

27.9 ZOOM 8

Aktuell 2021-01-04

Klassregel C.1 ändrar KSR 42 enligt följande:

Kappseglingsskommittén får genom att visa signaler i enlighet med KSR P5 tillåta pumpning, gungning och stötning efter startsignalen, utom när båten kryssar. Det ändrar KSR 42.2a, 42.2b och 42.2c.

ZOOM 8-förbundet rekommenderar att kappseglingsskommittén ska tillämpa KR C.1 när vindhastigheten är 12 kn (6 m/s) eller högre mätt i däckshöjd.

Sammanfattning ZOOM 8

KSR 42 gäller som vanligt före det att båten har startat och på kryssen. Men när båten inte kryssar är det egentligen bara att paddla, vricka och upprepat gippa som är förbjudet om flagga O har visats.

27.10 505

KSR 42.3c ersätts av

Förutom vid kryss, får båtens besättning, när det är möjligt att sätta igång eller bibehålla surfning (snabbt öka farten nedför framsidan av en våg) eller planing, dra in vilket segel som helst, men inte mer än tre upprepade hemtagningar och utsläpp av seglet får göras på varje våg eller by.

REGELKOMMENTARER, INNEHÅLLSFÖRTECKNING

39.1	KSR del 2 – Avdelning A	39.38	KSR 41 – Hjälp utifrån
39.2	KSR del 2 – Avstå rätt till väg	39.39	KSR 44, 64, J1.2.13 och J2.2.27 – Straff
39.3	KSR 10 – Styrbordsregeln	39.40	KSR 44.2 och 21 - Ta straff felaktigt
39.4	KSR 11, 14, 16, 17 och Del 2 avd. C – Regler före start och vid startmärkena	39.41	KSR 46, 63.1a4 och M2 – Ansvarig ombord/representant
39.5	KSR 14 – Undvika och inte orsaka kontakt mellan båtar och föremål	39.42	KSR 47 – Nedskräpning
39.6	KSR 11 och 14, definition Lä och lovart – Segla över lä	39.43	KSR 60.1, 60.5a, 61, 63 och 70.3 – Protester när seglingen har annullerats
39.7	KSR 14, 44.1. 60 och 61 – Sak- och personskada, allvarlig sakskada	39.44	KSR 60.1 och 60.2a1 – Anrop och protestflagga
39.8	KSR 15 – Få rätt till väg	39.45	KSR 61.1c, 61.4b och 61.4c – Överväga gottgörelse
39.9	KSR 16 – Ändra kurs, olika halsar	39.46	KSR 60.1, 60.2a2 – KK- PK- och TK-protester
39.10	KSR 17, 16.1 – Ändra kurs, samma halsar	39.47	KSR 60.1, 69.2h1 och G4 – Varning
39.11	KSR 17 – Tillbörlig kurs	39.48	Definition <i>Protest</i> , KSR 60.3a, 60.4 – Formella brister
39.12	KSR 18 – En passering är avslutad	39.49	KSR 60.3b, 61.2b – Efter protesttidens utgång
39.13	KSR 18 – Märkesplats	39.50	Ansökan om gottgörelse, 61.2 och 61.3 – Formella krav
39.14	KSR 18.2 Kryssrundningar – för samma halsar	39.51	KSR 63.2a – Återta en protest eller ansökan om gottgörelse
39.15	KSR 18.1, 18.2a – Kryssrundningar, olika halsar och märket om babord	39.52	KSR 63.4a och M3.3 – Nedteckna fakta
39.16	KSR 18.3 – Stagvända vid märken	39.53	KSR 63.2b och M2 – Samma händelse = en förhandling
39.17	KSR 18.1, 18.2a, 18.2b – Kryssrundningar, olika halsar, märket om styrbord	39.54	Definitionerna, KSR 63.3, 71.1 och M 2.3 – Intressekonflikt
39.18	KSR 18 – Länsrundningar	39.55	KSR 63.4, 63.5, M3.4 – Begreppsförklaringar
39.19	KSR 43 – Frikännande		Protesten är giltig
39.20	KSR 18.2d – Plats vid märke, begränsningar (många båtar)		Protesten är ogiltig
39.21	KSR 19 och 20 – Plats vid hinder		Protesten avslås
39.22	KSR 20.1 – Utan risk		SWE XYZ diskvalificeras
39.23	KSR 19.2c – Passera ett långsgående hinder		Godkänn inte protester
39.24	KSR 21.1, 21.2, 29.1, 30.1 och 44.2 – Ta ett straff	39.56	KSR 63.4, 61.4c och M3.2 – Höra vittnen
39.25	KSR 23.1 – Störa en båt som kappseglar	39.57	KSR 63.4b, 63.5a och M3.2h – Skriftligt vittnesmål
39.26	Definitionerna Segla banan och Gå i mål, KSR 28	39.58	KSR 43.1a och 14 – Otillräcklig bevisning
39.27	KSR 29.1, och 30.1 – Trängd över linjen	39.59	KSR 70.3 – Slutgiltigt avgörande
39.28	KSR 28.1, 29.1 och 62.1a – Enskild återkallelse, felaktig signalering	39.60	KSR 76, 75 och 78 – Rätt att avvisa eller upphäva en båts anmälan
39.29	KSR 30.1 – Flagga I	39.61	KSR 85 och 86 – Reglernas giltighet
39.30	KSR 30.2 – Flagga Z	39.62	KSR 90.2b och J1.2.4 – Internationell tävling
39.31	KSR 30.3 – Flagga U	39.63	KSR 91 – PK, jury, domare
39.32	KSR 30.4 – Svart flagga	39.64	KSR appendix J2.2.29 – Krav på att båtar ska vara försäkrade
39.33	KSR 30.3, 30.4 och 35 – Så räknas maxtid	39.65	KSR J1.2,13 och del 2 – Regler nattetid
39.34	KSR 31, 43.1a, 44.1 och 44.2 – Märkeskontakt	39.66	Definition Gå i mål, KSR 31, 63.1 och A5 – Märkeskontakt
39.35	KSR 31 och 44 – Sätt att ta ett straff	39.67	Definition Halsar och Lä/lovart, KSR 13 – Vid stagvändning
39.36	KSR del 4 och 87 – Dispenser		
39.37	KSR 40 – Personlig flytutrustning		

39.68	Definition Kappsegla och klara målmärkena	39.72	Definition Zonen – Skrovlängd
39.69	Definition Lä och lovart	39.73	Definition Överlapp – normal utrustning
39.70	Definition Regler – Inbjudan, KSR 63.5c	39.74	Skrov – vad som räknas som del av skrov
39.71	Definition Regler, KSR 87 – Klassregler		

39 REGELKOMMENTARER

WS:s tolkningar

WS Case and Call books är officiella tolkningar av reglerna. Q&A (WS Question & Answer Service) ges löpande ut till vägledning för domare och andra. De har begränsad giltighet och en del av dem övergår därefter till att bli Case (tolkningsfall). I början av DB finns en förteckning av Q&A med kortfattade förklaringar. Där och på SSF:s websida finns länkar till de engelska originalen. Texten är på engelska.

39.1 KSR del 2 – Avdelning A

Reglerna i avdelning A anger vilken båt som ska hålla undan och vilken som har RTV. Men KSR 19.2c och 21 anger tillfällen då rätten till väg ligger på en annan båt än vad som framgår av KSR 10-13.

Observera att RTV fortfarande har rätt till väg och att den andra båten måste hålla undan även om RTV manövrerar på ett sätt som strider mot reglerna i avdelning B.

KSR 10-17 gäller också även om de strider mot reglerna i avdelning C (KSR 18-20). En båt som har plats eller märkesplats kan emellertid enligt KSR 43 frikännas om den bryter mot reglerna i avdelning A och B, utom 14 och 17, när den tar den plats som den har rätt till.

39.2 KSR del 2 – Avstå rätt till väg

En båt har rätt att avstå sin rätt till väg. En styrbordsbåt kan t.ex. föredra att falla och gå bakom en babordsbåt som ligger på kollisionskurs. Den måste emellertid följa KSR 16.1 när den ändrar kurs.

39.3 KSR 10 – Styrbordsregeln

En styrbordsbåt som protesterar mot en babordsbåt måste, om en kollision inte har inträffat, inledningsvis göra sannolikt att den ändrade kurs för att undvika kontakt eller i vart fall att det var så tveksamt att den skulle ha passerat riskfritt att den hade rimlig anledning att ändra kurs. Om styrbordsbåten uppfyller de kraven, måste babordsbåten för att undgå straff, bevisa att styrbordsbåten inte ändrade sin kurs eller inte hade någon anledning att ändra kurs. Vid den bedömningen måste man ta hänsyn till vilka båtar det gäller, väder och sjögång samt den troliga effekten av en kollision. S måste få ha en osäkerhetsmarginal vid sin bedömning på banan. Det kan alltså finnas anledning att godta en undanmanöver, även om man i efterhand kan räkna ut att B skulle ha kunnat passera framför om S hade hållit sin kurs.

Det är fel om PK lägger så stor bevisbörda på styrbordsbåten att den måste kollidera för att visa sin rätt. Det är ett lika stort fel att lägga all bevisning på babordsbåten bara för att styrbordsbåten var båten med rätt till väg. (WS Case 50).

39.4 KSR 11, 14, 16, 17 och Del 2 avd. C – Regler före start och vid startmärkena

Vid startmärkena gäller samma regler som ute på öppet vatten på ett banben, d.v.s. KSR 10-17. Reglerna i KSR del 2, avdelning C, gäller vid startmärken när båtarna närmar sig för att starta bara i de fall då märket inte är omgivet av segelbart vatten. Innan båtarna närmar sig för att starta gäller KSR 19 och 20 utan inskränkning även vid startmärken. KSR 18 gäller däremot inte eftersom startmärken inte har en föreskriven sida förrän båtarna närmar sig för att starta, se ingress Avdelning C.

Före startsignalen finns ingen tillbörlig kurs (se definitionen) och det innebär att en läbåt får lova ända till vindögat, även om den har etablerat överlapp från klar akter om inom två skrovlängder från en lovartsbåt. Om Lä i ett sådant fall ligger högre än sin tillbörlig kurs när startsignalen går måste den omedelbart falla till den kursen (som normalt är dikt bidevind vid en start mot vinden). Om den inte gör det bryter den mot KSR 17.

STARTMÄRKET ÄR I LOVART

Det finns inte något som hindrar en båt för styrbords halsar från att före sin startsignal försvara startpositionen intill det högra startmärket. Eftersom det inte finns någon tillbörlig kurs före startsignalen kan läbåten ligga nära vindögat för att hindra lovartsbåtar från att tränga sig in. Den har också rätt att med hjälp av sin tyngd gå mot vinden för att kunna starta ostört intill märket om den så vill.

Efter startsignalen får en läbåt enligt KSR 17 däremot inte segla högre än sin tillbörlig kurs om den har etablerat överlappen från klar akter om inom två skrovlängder från Lo. Det betyder i normalfallet att Lä inte får segla högre än dikt bidevind vid en start mot vinden. Om det är Lo som har etablerat överlappen finns inte den begränsningen och Lä kan då pressa ut Lo på fel sida om märket om den vill.

Alla lovningar måste enligt KSR 16.1 utföras på ett sådant sätt att Lo ges plats att hålla undan. Om Lo inte svarar på en sådan lovning ska den straffas. Även om Lä lovar högre än dikt bidevind trots att den inte har rätt att göra det, måste Lo hålla undan och får sedan protestera. Om Lo inte svarar får vi en situation där Lä straffas för brott mot KSR 17 me-

dan Lo straffas för brott mot KSR 11. Lo kan frias enligt KSR 43.1a, men bara om Lo tvingas att bryta mot KSR 11 av en annan känd båt som i sin tur skulle ha hållit undan, eller om det finns ett "hinder" som gör det omöjligt för Lo att hålla undan.

Om det är startfartyget som är det högra startmärket, är det också ett hinder. Lä behöver ändå inte lämna plats till Lo eftersom reglerna i KSR del 2, avdelning C inte gäller vid ett startmärke och dess ankarlina när båtarna närmar sig dem för att starta. Det är bara om startfartyget inte är omgivet av segelbart vatten som Lo har rätt till plats. Men Lä får enligt KSR 16.1 ändå inte tränga Lo mot startfartyget om Lo redan befinner sig mellan det och Lä och därför inte kan svara på lovningen.

Observera att det vid start för babords halsar är det vänstra märket som är märket i lovert!

STARTMÄRKET ÄR I LÄ

En läbåt som vid starten kan passera i lovert om märket har rätt att få göra det i egenskap av läbåt även om den måste lova till över dikt bidevind. Lo ska hålla undan enligt KSR 11. Det är Lä TBK att passera på rätt sida om märket och den får segla så oberoende av lovningsbegränsningen i KSR 17. Alla lovningar ska emellertid enligt KSR 16.1 ske så att Lo ges plats att hålla undan. Om det är många båtar och trångt vid märket kan det innvidebära att Lä inte kan lova eftersom Lo inte har någon möjlighet att hålla undan. När Lo har lyckats få de andra båtarna att lova så är oftast Läns möjligheter att passera på rätt sida om märket borta.

Observera att det vid start för babords halsar är det högra märket som är märket i lä.

39.5 KSR 14 – Undvika och inte orsaka kontakt mellan båtar och föremål

Om det finns en rimlig möjlighet har alla deltagande båtar ett ansvar för att undvika och inte orsaka kontakt med varandra och andra föremål som ska undvikas. Det ansvaret inskränker de rättigheter som RTV annars kan ha. Om RTV lovar och den andra båten inte svarar, får RTV inte fullfölja lovningen så att kontakt uppstår. En lovning kan i allmänhet avbrytas och RTV kan i så fall inte påstå att den inte hade en rimlig möjlighet att undvika kontakten. Om den andra båten inte svarar är RTV:s enda möjlighet att protestera. När det uppstår kontakt vid lovning med och en protest lämnas in, ska PK vid förhandlingen också utreda ett eventuellt brott mot KSR 14 och, om regeln tillåter det, straffa den eller de båtar som brutit mot regeln.

Det framgår av regeln att RTV eller en båt med rätt till plats eller märkesplats inte behöver agera förrän det är uppenbart att den andra båten inte kommer att hålla undan. Avsikten är naturligtvis att betona att det är den andra båten som har den grundläggande skyldigheten att undvika kollision genom att hålla

undan respektive lämna plats. Det krävs då också att den andra båten utan dröjsmål manövrerar på ett sjömansmässigt sätt under rådande förhållanden för att hålla undan och för att undvika kontakt.

Frågan är vilka åtgärder som t.ex. en styrbordsbåt kan vidta om den möter en babordsbåt. Om den får en babordsbåt framför stäven ska den göra en undanmanöver för att undvika eller mildra en kollision, särskilt om det finns risk att det uppstår en skada. Om det däremot är babordsbåten som är på väg att segla in i styrbordsbåten, är det ibland inte möjligt för styrbordsbåten att få någon effekt av en undanmanöver. Då kan upprepade kraftfulla anrop eller andra signaler vara en form av försök att undvika kollision, se WS Case 107.

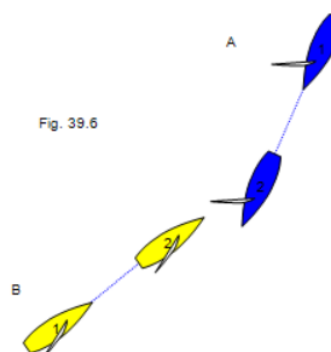
Vid bedömning av om RTV hade en "rimlig möjlighet" ska hänsyn inte tas till oskicklighet. Bristande sjömanskap är inte en ursäkt för att RTV inte gjorde ett rimligt försök.

KSR 16 hindrar inte på något sätt RTV från att göra vad den anser vara en nödvändig undanmanöver eftersom KSR 14 gäller före 16 i ett sådant läge. Jfr också DB 39.3 som handlar om styrbordsbåtens rätt att väja om den tycker att babordsbåten kommer för nära (WS Case 26 och 50).

En båt, som ser en kontakt mellan två andra båtar, kan enligt KSR 60.1 protestera mot den ena eller båda båtarna. En sådan protest kan grundas på att båda eller någon av båtarna bröt mot en regel om rätt till väg eller att de inte undvek kollision. PK ska vid en förhandling på vanligt sätt klarlägga vilken eller vilka båtar som har brutit mot någon av reglerna och straffa den eller de skyldiga.

39.6 KSR 11 och 14, definition Lä och lovert – Segla över lä

A länsar över lä (seglar negativt/by the lee) och möter B som seglar dikt bidevind. Enligt definitionen seglar båda för babords halsar och de har överlapp. Om man ser enbart till läge 2 kan man se två båtar som båda är läbåtar eller båda är lovartsbåtar och ska hålla undan, vilket gör det svårt att avgöra vilken av dem som ska hålla undan.



Om man backar till läge 1 finner man emellertid att Gul är Lä med rätt till väg och Blå är Lo, som ska hålla undan. Blå ska hålla undan i så god tid att Gul inte behöver ändra kurs för att undvika kontakt. Den situation som visas i läge 2 är följden av att Blå inte har hållit undan enligt KSR 11. Om någon båt lämnar in en giltig protest, straffas Blå.

39.7 KSR 14, 44.1. 60 och 61 – Sak- och personskada, allvarlig sakskada

Det är inte möjligt att uttömmande definiera uttrycket **skada**. Följande frågeställningar kan emellertid enligt WS Case 19 behöva övervägas:

Minskades det aktuella marknadsvärdet på någon del av båten eller på båten som helhet?

Blev någon del av båten eller dess utrustning mindre funktionsduglig?

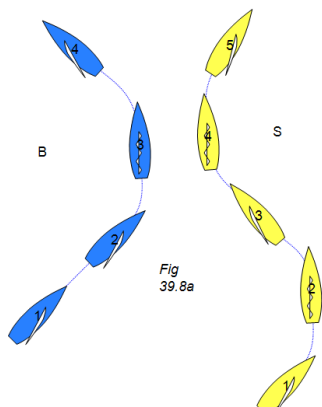
Skadades någon besättningsmedlem?

Med **allvarlig sakskada** menas en skada som försämrar båtens möjligheter att fortsätta att kappsegla med normala prestanda, en skada som påverkar säkerheten om båten fortsätter eller som är kostsam att reparera. På motsvarande sätt kan en personskada, som har drabbat en besättningsmedlem, innebära att hen inte kan fortsätta att delta som tidigare i arbetet ombord.

Om det har uppstått en skada ska den beskrivas i faktarutan och PK ska sedan i "slutsatser" ange om den enligt PK:s uppfattning är allvarlig och hur den påverkar båt och besättning.

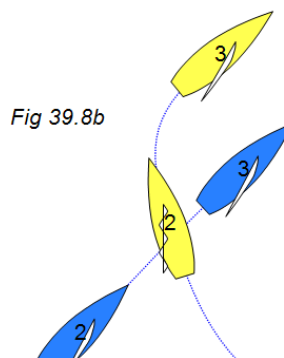
39.8 KSR 15 – Få rätt till väg

KSR 15 fastställer en princip som har funnits länge i kappseglingsreglerna. I en situation där rätten till väg övergår från en båt till en annan – t.ex. efter en stagvändning eller efter etablering av överlapp i lä från klar akter om – måste SHU (båten som ska hålla undan) ha den frist som krävs för att hinna manövrera. Den behöver inte börja hålla undan förrän manövern är fullbordad och rätten till väg har skiftat, men då måste den utan dröjsmål agera för att hålla undan.

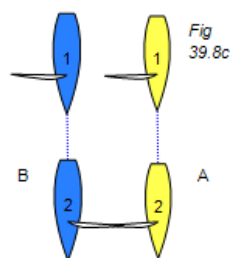


Figur 39.8a visar en situation där en båt stagvänder till styrbord så nära att en babordsbåt inte kan hålla undan. När S upptäckte det lovade den och stagvände bort från B vilket gjorde det möjligt för B att hålla undan genom att också lova och stagvända. Ingen av båtarna bröt här mot någon regel!

Om det är en båts egen manöver som orsakar att rätten till väg går över till den andra båten så får den enligt regelns sista sats ingen frist. Båten bör alltså tänka på att inte ligga för nära innan den börjar en sådan manöver. Ett exempel kan klarlägga en sådan situation. Se figur 39.8b.



Två båtar ligger på kryss för olika halsar. S passerar framför B och stagvänder till en kurs något i lovert om B. Innan S har kommit på kurs dikt bidevind för babords halsar har B med sitt fartöverskott etablerat överlapp omedelbart i lä om S. B har blivit Lä och S har blivit Lo. S hade som styrbordsbåt rätt till väg men efter det att den hade passerat vindögat blev den skyldig att hålla undan enligt KSR 13 och 11. S/Lo har genom sin manöver själv försatt sig i ett läge där rätten till väg snabbt har övergått till den andra båten. S/Lo har då inte rätt till den frist som KSR 15 i vanliga fall ger. Men Lä måste naturligtvis ta hänsyn till KSR 14 och 16.1 om den ändrar kurs mot Lo. Den här manövern är den som i matchracing kallas för "slam dunk". Jfr också DB 39.10.

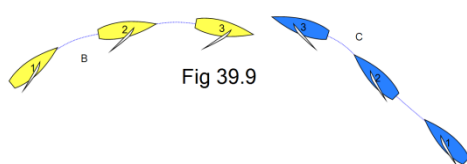


Ytterligare en situation kan klarlägga hur KSR 15 gäller eller inte gäller. I figur 39.8c seglar A och B nära varandra på plattläns. B är läbåt och plötsligt gippar den till styrbords halsar varvid båternas bommar tar i varandra. I det ögonblicket befinner sig B för styrbords och A för babords halsar. B har inte ändrat kurs och KSR 16.1 gäller därför inte. B har inte *fått rätt till väg* utan hela tiden haft rätt till väg, först enligt KSR 11 och sedan enligt KSR 10.

KSR 15 är av det skälet inte tillämplig och slutsatsen blir att A har brutit mot KSR 10 och 14!

39.9 KSR 16 – Ändra kurs, olika halsar

En båt med rätt till väg får ändra sin kurs, men den måste alltid göra det på ett sådant sätt att en väjningsskyldig båt har plats att hålla undan. Efter startsignalen gäller dessutom att en styrbordsbåt inte får ändra kurs, om det innebär att en babordsbåt på skärande kurs och som håller undan genom att segla för att passera akter om styrbordsbåten, genast måste ändra kurs för att fortsätta hålla undan. Se figur 39.9.



Styrbordsbåten S tvingar här babordsbåten B att ändra kurs i läge 3 och bryter därför mot KSR 16.2.

Notera att det är skillnad på att ge en båt plats och att undvika kollision. Det faktum att det inte blev kontakt räcker inte som bevis på att en båt har hållit undan eller gett plats. (WS Case 88)

39.10 KSR 17, 16.1 – Ändra kurs, samma halsar

KSR 16.1 och 17 gäller på alla banben.

Om en båt etablerar överlapp i lä från klar akter om och då är mer än två skrovlängder från Lo, kan Lä styra vilken kurs den vill utan att begränsas av KSR 17.

Men om en båt etablerar överlapp i lä från klar akter om och då är inom två av sina skrovlängder från Lo, får Lä inte segla högre än sin tillbörliga kurs om den inte seglar akter om den andra båten. Om den faller så att den kommer mer än två skrovlängder från Lo, upphör begränsningen att segla högre än tillbörlig kurs i regeln även om Lä på nytt kommer inom två skrovlängder från Lo. Överlappen bryts inte men begränsningen i regeln upphör.

Ett annat sätt att få rätt att segla högre än tillbörlig kurs är att byta halsar. Överlappen bryts inte (se definitionen Klar akter om etc.) när båten har gippat första gången men det står i KSR 17 att regeln gäller bara "så länge båterna ligger för samma halsar och har överlapp inom det avståndet". KSR 17 upphör alltså att gälla vid den första gippen och börjar inte gälla igen efter den andra gippen eftersom överlappen inte etableras från klar akter om. Båten bör dock tänka på KSR 15 under sina manövrar.

Om en båt har rätt att lova kan den göra det ända till vindögat oberoende av överlappens storlek. Lä måste ge Lo plats att hålla undan enligt KSR 16.1

och Lo måste göra vad den kan för att hålla undan, även om det skulle innebära att den får stagvända.

39.11 KSR 17 – Tillbörlig kurs

Tillbörlig kurs (TBK) är en kurs som en båt seglar därför att den anser att den kursen leder till att segla banan på kortast möjliga tid. Se definitionen Tillbörlig kurs. Det ska finnas en logisk grund för den, den ska seglas någorlunda konsekvent och det ska alltså normalt inte vara fråga om en tillfällig kursändring.

Det kan finnas flera TBK eftersom det kan finnas olika meningar om vilken väg som är den snabbaste. Det som enligt vanligt språkbruk kallas för dikt bidevind är den kurs som på kryss i de allra flesta fall är båtens TBK. En båt seglar dikt bidevind när den håller den kurs och använder den segeltrimning som i rådande väder och sjögång med den aktuella båten medför att den tar sig upp mot vinden på snabbaste sätt. Det innebär inte att båten seglar så högt det går med hårt inskotade segel utan att kurs och trimning anpassas till rådande förhållanden.

TBK kan på kryss vara dikt bidevind för styrbords eller för babords halsar. Om Lä befinner sig i ett läge på banan där dess TBK skulle ha varit dikt bidevind för den andra halsen och den skulle ha stagvänt om Lo inte legat i vägen, så har Lä rätt att lova till vindögat även om den enligt KSR 17 annars inte har rätt att lova. Om Lä har kommit fram till layline är det uppenbart att dess TBK är för den andra halsen men även innan dess kan Lä anse att så är fallet.

Vid segling för öppen vind kan det vara delade meningar om ifall snabbaste vägen är att segla över eller underbåge på en slör respektive att skära eller inte skära på en läns. Det kan också vara fråga om att bedöma vilken störning som vinden får bakom en ö eller i närheten av en klunga med båtar. När två båtar för samma halsar befinner sig på skärande kurser, och båda anser att de seglar tillbörlig kurs, gäller KSR 11, och Lo ska hålla undan (WS Case 14). Lo måste hålla undan även om den anser att Lä bryter mot KSR 17.

39.12 Passering KSR 18 – En passering är avslutad

En märkespassering är avslutad och innerbåtens "skydd", enligt definition "Märkesplats" och KSR 18.2, upphör när båten har märket akter om sig. Se också DB 39.18a.

39.13 KSR 18 – Märkesplats

Märkesplats är dels en definition, dels en regel – KSR 18.2. Man måste läsa dem parallellt för att förstå hur de ska tillämpas.

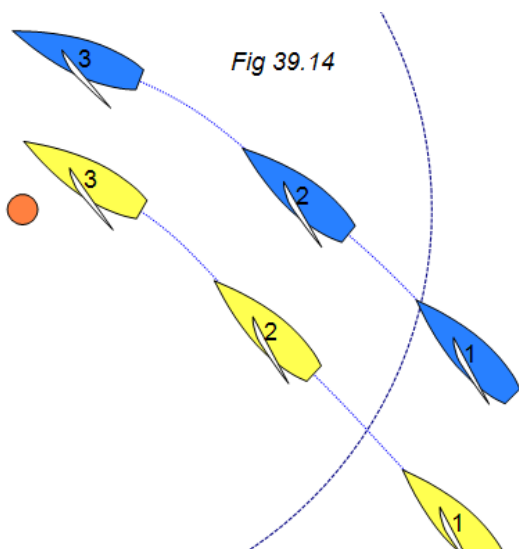
Tillämpningen är olika vid kryssmärken och vid undanvindsmärken. Situationer där den ena båten stagvänder i zonen behandlas i DB 39.16. Det är i huvudsak KSR 18.2a, 18.2b och 18.2c som gäller vid de oftast förekommande rundningarna, dvs. där båtarna går in i zonen med eller utan överlapp.

När man bedömer om en innerbåt har fått tillräcklig plats måste man ta hänsyn till båttyp, vind, sjögång och ström. Utrymmet ska medge en säker rundning när båtarna hanteras på ett sjömansmässigt sätt under rådande förhållanden, se WS Case 21.

39.14 KSR 18.2 Kryssrundningar – för samma halsar

Rättigheter och skyldigheter under rundningen styrs enligt KSR 18.2a1 av om båtarna hade överlapp när den första av dem gick in i zonen eller om de inte hade det, KSR 18.2a2. KSR 18.2a klargör också att om båtarna hade överlapp och den bryts, behåller innerbåten ändå sina rättigheter. Det finns två undantag från den regeln – om båten med rätt till märkesplats passerar vindögat eller lämnar zonen, upphör KSR 18.2a att gälla (KSR 18.2b).

Reglerna i KSR del 2, avdelning A och B, gäller fullt ut parallellt med KSR 18. Ingen regel tar alltså över den andra.



ILä har i figur 39.14 rätt till både väg (KSR 11) och märkesplats (KSR 18.2a). ILä kan ta sig det utrymme som den behagar om den bara beaktar de begränsningar för manövrering som finns i KSR 14, 16.1 och 17. Om båtar för samma halsar ska runda kryssmärket och ILä har rätt att lova utan begränsning av KSR 17, måste YLo hålla undan även om Lå tar sig god plats vid märket eller rent av fortsätter på sin kurs dikt bidevind sedan båtarna har passerat märket.

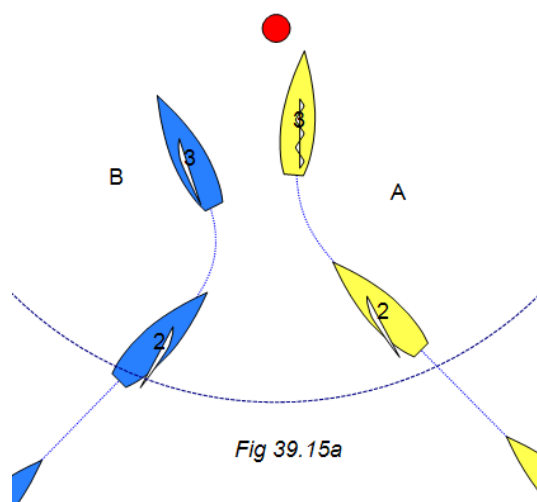
39.15 KSR 18.1, 18.2a – Kryssrundningar, olika halsar och märket om babord

Det finns ett antal situationer i samband med rundning av kryssmärket där reglerna inte är så lätta att tolka. Det som är typiskt för dem är att stagvändningar sker inne i zonen och/eller att förutsättningarna i KSR 18.2a inte är uppfyllda.

Det står i KSR 18.1a1 att 18 inte gäller mellan båtar som seglar för olika halsar när de kryssar. Det innebär att begreppen "överlapp", "klar för om" och "klar akter om" inte existerar. Se definitionen Klar akter om etc.

39.15a

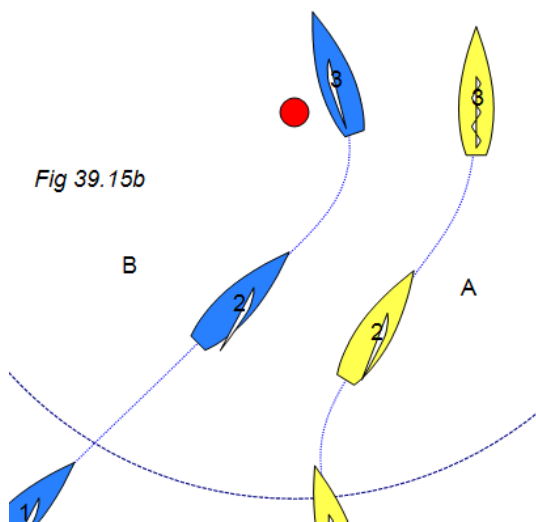
Båtarna kom fram till zonen för olika halsar. B måste hålla undan enligt KSR 10 och tvingades stagvända. A stagvände och kunde så småningom runda med märket om babord. Vilka regler gäller?



KSR 18 gäller inte eftersom båtarna hela tiden seglar för olika halsar på en kryss. Men om B lyckas komma tillbaka till babords halsar efter läge 3, och båtarna får överlapp börjar KSR 18.2d gälla. Båtarna kommer då troligen att vara så nära varandra och märket att A inte har möjlighet att ge plats. A skulle då enligt KSR 18.2d inte ha skyldighet att ge märkesplats.

39.15b

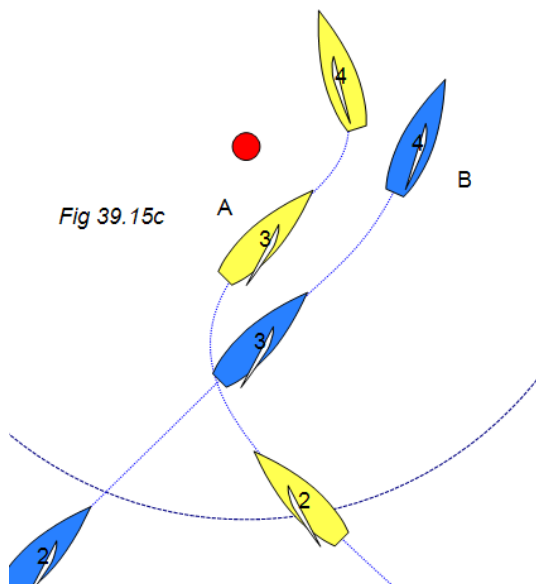
När A kom in i zonen stagvände den och B som märkte att det fanns plats vid märket etablerade överlapp från klar akter om inne i zonen. Har B rätt till märkesplats?



När A gick in i zonen kryssade båtarne för olika halsar och KSR 18.2a gällde inte, se KSR 18.1a1. I läge 2 har B etablerat överlapp i zonen och då gäller KSR 18.2c och B ska som innerbåt ha märkesplats. När B går igenom vindögat upphör 18.2c att gälla eftersom båtarne kryssar för olika halsar (18.1a1). När A går igenom vindögat börjar KSR 18.2c att gälla igen och B har rätt till märkesplats när den rundar märket.

39.15c

A seglade för styrbords halsar och låg inte upp märket. A stagvände i zonen och B, som kom för babords halsar, etablerade överlapp i lä på utsidan om A. Har A rätt till märkesplats?



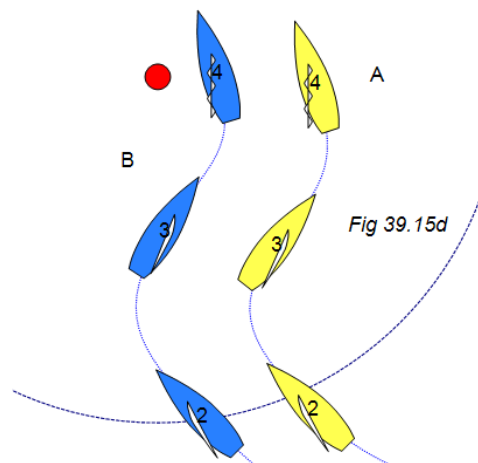
När A stagvänder ska den hålla undan enligt KSR 13. Men A har rätt till märkesplats när B får överlapp i lä. B har rätt till väg, först enligt KSR 13 och sedan KSR 11. B ska ge A märkesplats enligt KSR 18.2c tills A går igenom vindögat.

Om B hade legat på en kurs så nära märket – och kanske haft båtar i lä om sig – att den inte hade haft

möjlighet att ge märkesplats, skulle den enligt KSR 18.2d inte haft skyldighet att ge märkesplats.

39.15d

Båtarne kom in i zonen med överlapp för styrbords halsar, men de låg inte upp märket som ska rundas om babord. Båtarne stagvände och fick då överlapp på nytt. Har B rätt till märkesplats?



KSR 18.2a1 börjar gälla när åtminstone en av båtarne är i zonen och båda är för samma halsar, se inledningen till KSR 18.1. När båten med rätt till märkesplats passerade vindögat upphörde KSR 18.2a att gälla – se KSR 18.2b. När båda hade passerat vindögat låg de återigen på samma halsar, nu med överlapp, och KSR 18.2c började i stället att gälla. B antas vara innerbåt och ha rätt till märkesplats. I läge 4 gäller 18.2c om båtarne stagvänder samtidigt.

I praktiken är B innerbåt, eftersom märket ska lämnas om babord, och att den enligt definitionen Märkesplats har rätt till plats att segla till märket och den plats som krävs för att runda märket och segla banan. Men den kan inte tvinga A att stagvänder eftersom de i ett första skede kommer att ligga för olika halsar på kryss och KSR 18 enligt KSR 18.1a1 inte gäller då. B måste hålla undan enligt KSR 13.

39.15e

Båtarne kom in i zonen utan överlapp för styrbords halsar och det är i princip samma situation som i figur 39.15d. Båtarne stagvände och fick då överlapp. Har B rätt till märkesplats?

KSR 18.2a2 gällde när den första av båtarne gick in i zonen – se inledningen till KSR 18.1. När båten med rätt till märkesplats passerade vindögat upphörde KSR 18.2a att gälla – se KSR 18.2b. När båda hade passerat vindögat låg de för babords halsar med överlapp och KSR 18.2c började i stället att gälla. B är innerbåt och har rätt till märkesplats.

I praktiken är B innerbåt, eftersom märket ska lämnas om babord, och att den enligt definitionen Märkesplats har rätt till plats att segla till märket

och den plats som krävs för att runda märket och segla banan. Men den kan inte tvinga A att stagvända eftersom de i ett första skede kommer att ligga för olika halsar på kryss och KSR 18 enligt KSR 18.1a1 inte gäller då. B måste hålla undan enligt KSR 13.

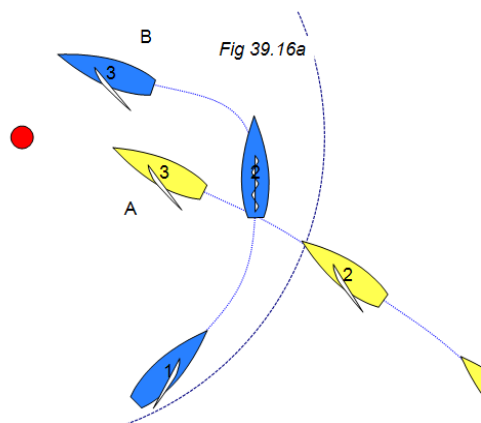
39.16 KSR 18.3 – Stagvända vid märken

Om en båt kommer för babords halsar och avslutar en stagvändning i zonen till kryssmärket för att runda det om babord har den begränsade möjligheter att få plats om det samtidigt kommer styrbordsbåtar upp till märket. Den båt som har stagvänt, och har kommit på kurs dikt bidevind för styrbords halsar (B), har rätt att få runda på insidan bara om det finns tillräckligt utrymme utan att styrbordsbåten (A) behöver segla högre än dikt bidevind för att undvika den.

Följande exempel kan belysa situationen.

39.16a

A seglar dikt bidevind för styrbords halsar och ligger upp kryssmärket för att runda. B seglar dikt bidevind för babords halsar och stagvänder i zonen strax framför och i lovart om A:s kurslinje. När B har passerat vindögat börjar KSR 18.3 att gälla och dessutom ska B hålla undan enligt KSR 13 tills den har fallit till dikt bidevind.



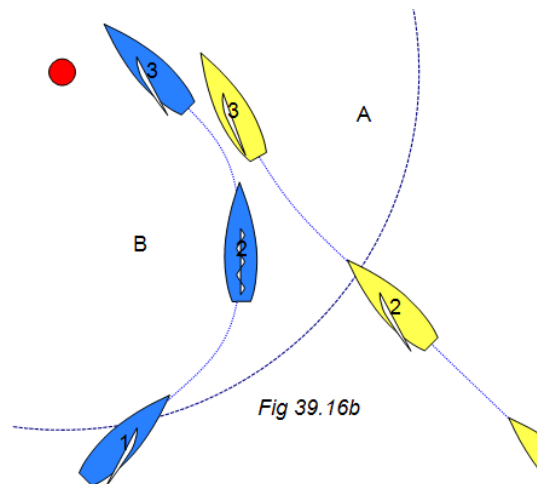
B måste ge A plats på insidan enligt KSR 18.3b. A har rätt att etablera överlapp på insidan hur sent som helst. Om A sedan den fått överlapp bryter mot KSR 15 och/eller 16 när den tar sin märkesplats, frikänns den enligt KSR 43.1b. B måste redan innan A etablerar överlapp tänka på att det ska finnas plats på insidan.

39.16b

Figur 39.16b visar en situation där B har stagvänt på A:s kurslinje och det inte finns plats för A att passera i lä. B har fått rätt till väg enligt KSR 12 och A måste lova högre än till dikt bidevind för att

hålla undan. I läge 3 har B rätt till väg enligt KSR 11 men har brutit mot KSR 18.3.

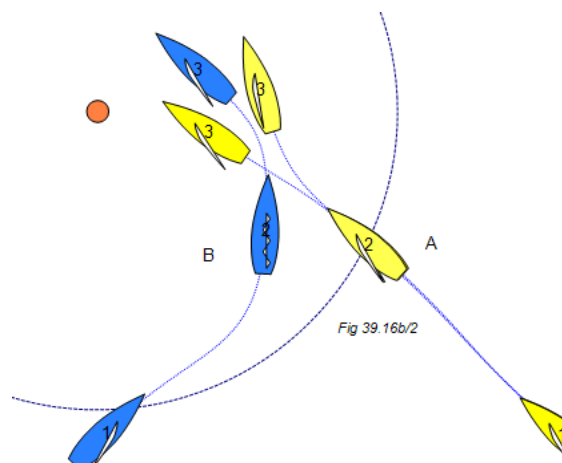
Enligt KSR 18.3 gäller inte KSR 18.2 i läge 3 men B har som läbåt rätt till väg. A måste alltså hålla undan om den kan, och det kunde den här. Det framgår av regeln att B "inte får tvinga att A seglar högre än dikt bidevind för att undvika kontakt".



I det här fallet hade A inget annat val än att lova över dikt bidevind för att undvika kontakt och B har brutit mot 18.3a.

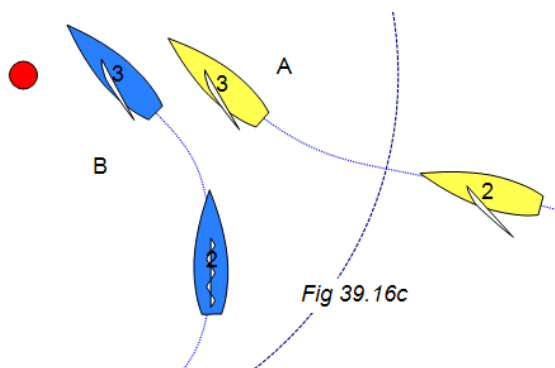
39.16b/2

Om B stagvänder framför A, och så mycket i lovart om märket, att A har möjlighet att välja att gå i lä, etablera en sen överlapp och sedan runda på insidan, kan och får den göra det. Om den i stället väljer att gå i lovart och B tvingar A därigenom att segla över dikt bidevind, har B brutit mot 18.3a.



39.16c

Situationen är densamma som i 39.16b men B stagvänder till ett läge i lä om A:s kurslinje.

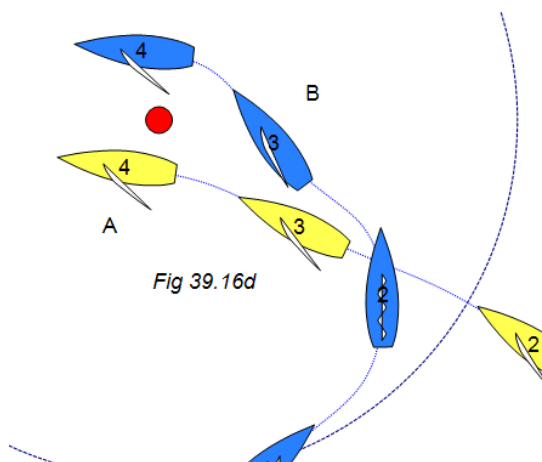


A har förseglat sig och håller en låg kurs mot märket. A kommer ikapp och etablerar överlapp i lovart om B. A måste lova för att det inte ska uppstå en kontakt mellan båtarna men behöver inte lova högre än till dikt bidevind. Ingen av båtarna har då brutit mot en regel.

En båt stagvänder i zonen om skrovet till någon del befinner sig i zonen innan den kommit på kurs dikt bidevind.

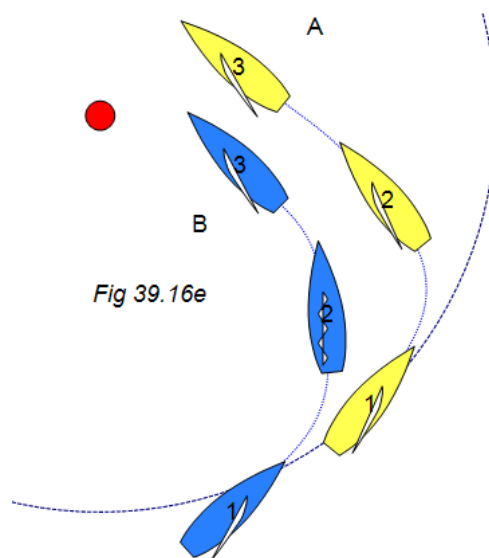
39.16d

Om A tvingas på fel sida om märket, har B brutit mot KSR 18.3b, eftersom den hindrar A från att passera märket på den föreskrivna sidan.



39.16e

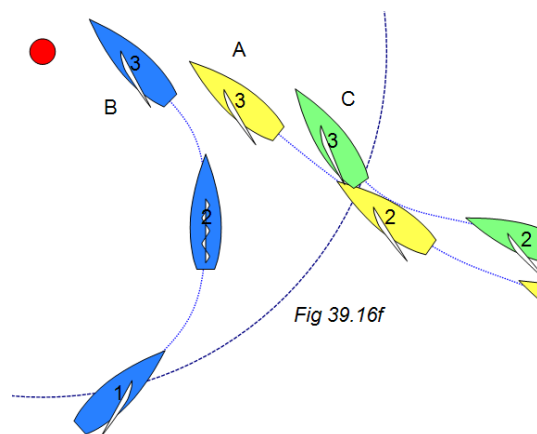
Först A och sedan B kom för babords halsar och stagvände i zonen. När A gick in i zonen var den klar för om B och KSR 18.2a2 gällde. När B hade passerat vindögat i läge 2 kom den att ligga för samma halsar som A, en båt som ligger upp märket, och då gäller inte KSR 18.3.



KSR 18.2a2 gäller inte längre när A passerar vindögat enligt KSR 18.2b. B får rätt till märkesplats när båtarna är på samma halsar enligt KSR 18.2c och har som läbåt rätt till väg enligt KSR 11. B kan ta sig det utrymme som behövs för att runda märket.

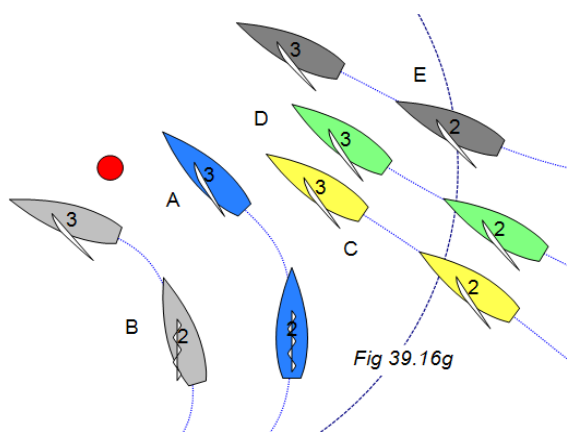
39.16f

KSR 18.3 kan tillämpas på fler båtar än två. Det innebär att B inte heller får tvinga C att lova högre än till dikt bidevind. A behöver här lova bara lite medan C som seglar snabbare måste korrigera sin kurs betydligt mera och hamnar över dikt bidevind. B har brutit mot KSR 18.3a.



39.16g

A och B för babords halsar möter i den här situationen ett flertal båtar som ligger upp märket för styrbords halsar. A förstår att den inte kan tränga sig in bland styrbordsbåtarna men ser att det finns ett visst utrymme i lä om dem. A anropar B om plats att stagvända och B svarar genom att genast stagvända. Nu gäller KSR 18.3 och inte KSR 18.2. Varken A eller B har alltså rätt till märkesplats.



Det finns utrymme för endast en båt på rätt sida om märket och A går in där. Någon möjlighet att få utrymme även för B finns inte. Det skulle dels inte gå att få alla lovartsbåtar att hålla undan tillräckligt mycket, dels innebära att de skulle ha fått lova högre än till dikt bidevind vilket skulle vara ett brott mot KSR 18.3a. B får finna sig i att hamna i lä om märket och A har inte brutit mot någon regel.

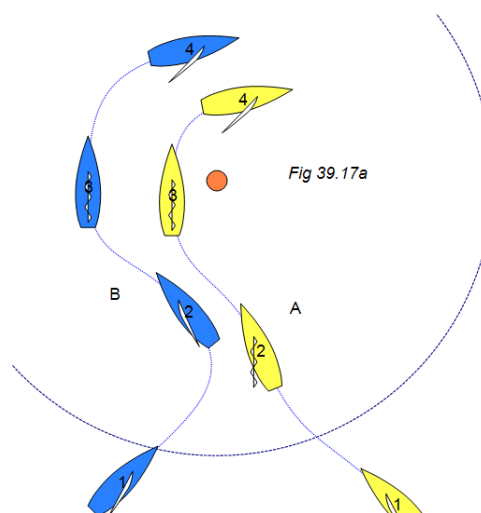
39.17 KSR 18.1, 18.2a, 18.2b – Kryssrundningar, olika halsar, märket om styrbord

Det finns ett antal situationer i samband med rundning av kryssmärket där reglerna inte är så lätta att tolka. Det som är typiskt för dem är att stagvändningar sker i zonen och/eller att förutsättningarna i KSR 18.2a inte är uppfyllda.

Det står i KSR 18.1 att 18 inte gäller mellan båtar som seglar för olika halsar när de kryssar. Se även definitionen klar akter om och klar för om, överlapp.

39.17a

B kom för babords halsar och låg inte upp märket. A kom för styrbords halsar på kollisionskurs. B stagvände inne i zonen för att enligt KSR 10 hålla undan för A. När B låg på kurs dikt bidevind kom A ikapp och fick lova högre än dikt bidevind för att hålla undan för B enligt KSR 11. A fick överlapp i lovart på insidan om B. Bröt B mot KSR 18.3? Vilka regler gäller för övrigt?

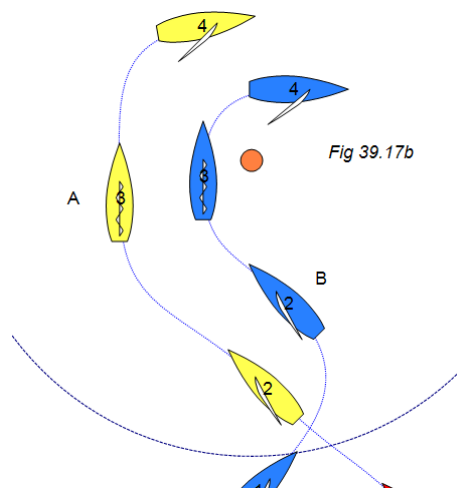


Ingen av båtarna låg upp märket i läge 2. KSR 18.3 är inte tillämplig då märket ska rundas om styrbord.

När den första båten gick in i zonen kryssade de för olika halsar och KSR 18 gällde inte, se KSR 18.1a1. När B passerade vindögat kom båda för styrbords halsar och KSR 18.2c började gälla. A skulle hålla undan först enligt KSR 12 och sedan, när den etablerat överlapp i lovart, enligt KSR 11. A är nu en lovarts innerbåt och har därför rätt till märkesplats enligt KSR 18.2c.

39.17b

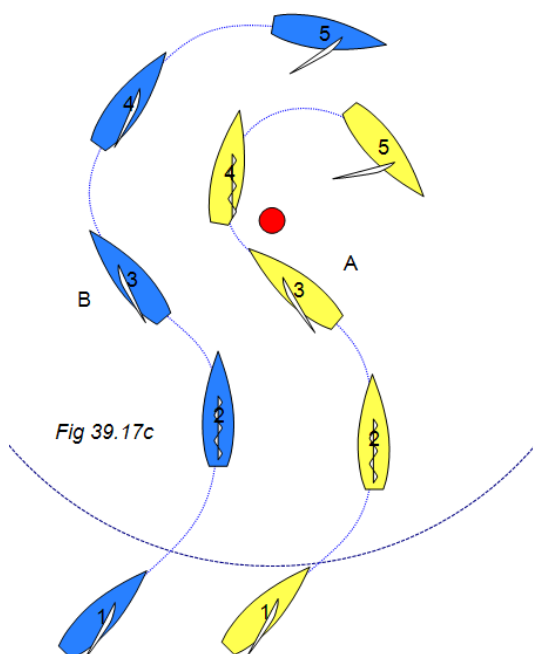
B låg för babords halsar och nådde inte upp till märket som skulle rundas om styrbord. B passerade framför styrbordsbåten A och stagvände i zonen. A kom ikapp B i lä efter stagvändningen. Har B rätt till märkesplats?



När B kom fram till zonen seglade båtarna för olika halsar på en kryss vilket innebar att KSR 18 inte gällde, det var inte överlapp och ingen av båtarna var klar för om den andra (se definitionen Klar akter om etc.). Sedan B hade passerat vindögat låg båtarna med överlapp för samma halsar, KSR 18.2c började gälla och A fick som ytterbåt skyldighet att lämna B märkesplats.

39.17c

Båda båtarna kom för babords halsar och märket skulle rundas om styrbord. A var klar för om B när A gick in i zonen. A stagvände och då gjorde B det också. Vilka regler gäller här?



KSR 18.2a2 började gälla när den första av båtarna gick in i zonen. När A (båten med rätt till märkesplats) passerade vindögat upphörde KSR 18 att gälla, se KSR 18.2b. Regel 18.2c började gälla när båda båtarna hade kommit på samma halsar. A är nu lovarts innerbåt och ska hålla undan enligt KSR 11. B ska å andra sidan ge A märkesplats.

39.17d

Om båtarna i figur 39.17c kommer fram till zonen med överlapp blir regeltillämpningen densamma eftersom KSR 18.2a2 slutade gälla när A (båten med rätt till märkesplats) passerar vindögat första gången. När båda ligger för samma halsar igen upp mot märket slås KSR 18.2c på och därefter är fallen exakt lika.

39.18 KSR 18 – Länsrundningar

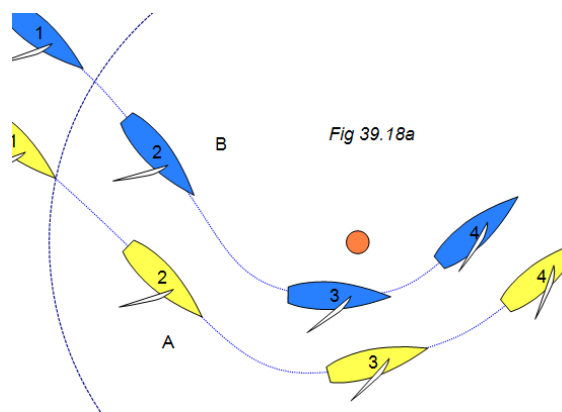
En rundning av ett länsmarke som ska lämnas om babord är ganska enkel till sin struktur. KSR 18.1 talar om för oss att KSR 18 gäller när åtminstone en av båtarna är i zonen. Definitionen Märkesplats innebär "plats för en båt att segla till märket när båtens tillbörliga kurs är att segla nära det, runda eller passera märket på den föreskrivna sidan och lämna märket akter om sig".

39.18a och 39.18b

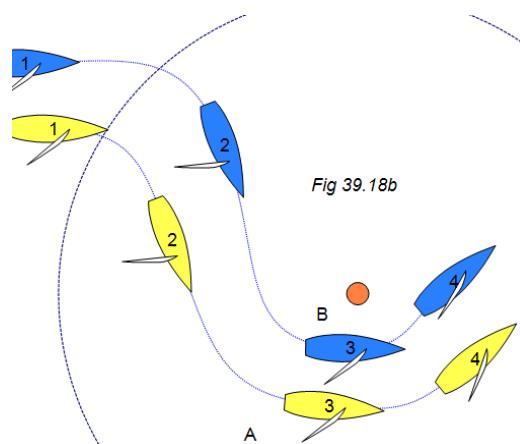
När A gick in i zonen hade B överlapp i lovart och har rätt till märkesplats. B:s skydd börjar redan vid

zongränsen i så måtto att den ska få segla till märket. Men B får inte ta ut svängen för mycket eftersom den ska hålla undan för A enligt KSR 11.

Jämför med figur 39.18b där A håller en hög kurs. När A kommer till zonen måste den genast falla för att låta B segla till märket och ge B möjlighet att runda det på den föreskrivna sidan.



KSR 18 börjar alltså gälla när den första båten går in i zonen. Regeln fortsätter att gälla tills båten med märkesplats har lämnat märket akter om sig. Märkesplats definieras så att båten ska ha "den plats som krävs för att runda märket på föreskriven sida och lämna det akter om sig". När båten har lämnat märket bakom sig, har den inte längre märkesplats och KSR 11 eller 12 gäller.

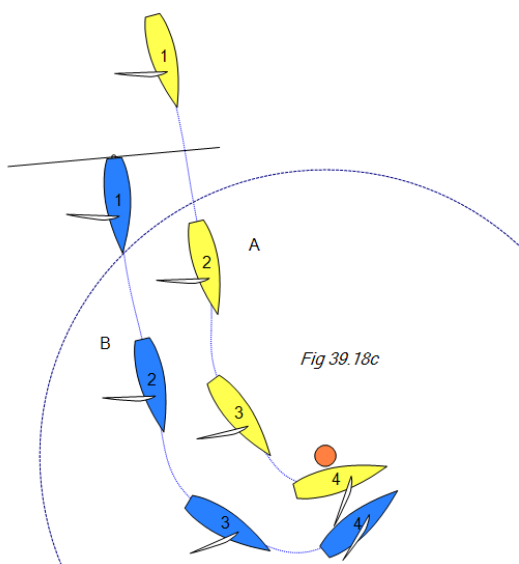


En lovarts innerbåt B har alltså det skydd som KSR 18.2c ger från läge 1 tills den har lämnat märket akter om sig i läge 4. Jfr DB 39.12.

39.18c

Om A som visas i figur 39.18c är klar akter om B när B går in i zonen, ska den ge B märkesplats enligt KSR 18.2a2.

Här försöker A smita in mellan B och märket eftersom den tycker det ser ut som att det ska finnas tillräckligt utrymme för det. A har enligt KSR 18.2a, sista meningen, skyldighet att fortsätta ge B märkesplats även om "senare en ny överlapp etableras". Notera att B både har rätt till väg och rätt till märkesplats.



B får enligt KSR 16.1 inte lova så att A inte kan svara. A kläms här mellan B och märket. B frikänns från den kontakten enligt KSR 43.1b under förutsättning att det inte blir någon person- eller sakskada, se KSR 43.1c.

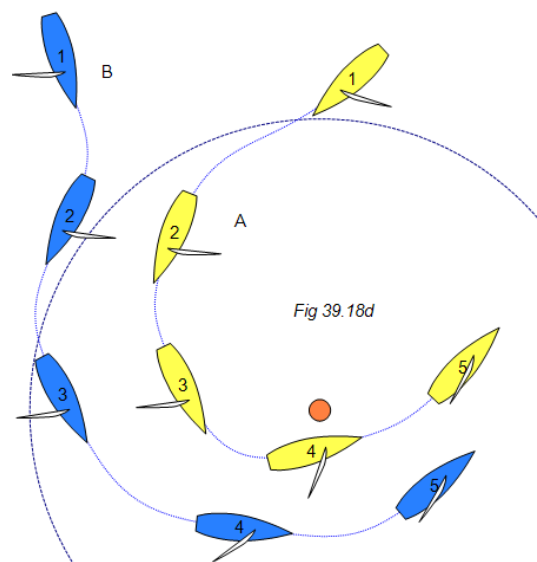
39.18d

En lä innerbåt som måste gippa för att runda märket har rätt till väg och kan ta ut svängen, men den rätten begränsas av KSR 18.4 som säger att ILä inte får segla längre från märket än som krävs för att segla sin TBK. Den kan alltså hålla ut för att runda på det sätt som den skulle ha gjort om den var ensam vid märket, men inte mera. När den väl har gippat, har den bara rätt till den plats som krävs för att runda märket och segla banan. Det här kan bli fallet vid ett slörmärke eller, som figur 39.18d visar, vid ett länsmärke.

A är en styrbords innerbåt och den har enligt KSR 10 rätt till väg gentemot B som är en babords ytterbåt. A kan göra en vid sväng och B måste hålla undan. Men A får enligt KSR 18.4 tills den gippar inte segla längre från märket än som motsvarar dess TBK.

KSR 18.4 förutsätter att båtar har överlapp. Om överlappen skulle brytas kan innerbåten segla längre ut än sin TBK men om den hamnar utanför zonen upphör KSR 18 att gälla. Se figur 39.18d och Case 75.

När A har gippat blir den en lovarts innerbåt som måste hålla undan enligt KSR 11. Men den har rätt till märkesplats vilket innebär att den måste runda nära intill märket.



39.19 KSR 43 – Frikännande

Reglerna i KSR del 2, avdelning A och B, gäller i full omfattning även när reglerna i avdelning C är tillämpliga. Det kan uppstå situationer när reglerna kommer i konflikt med varandra eftersom en båt som har rätt till märkesplats begår ett regelbrott när den tar sin märkesplats. Ett sådant frikännande kan bli aktuellt t.ex. i DB 39.18c om ytterbåten bryter mot KSR 16.1 och det blir kontakt mellan båtar därför att båten som var klar akter om vid zonen klämmer sig in vid märket trots att den inte hade rätt till märkesplats.

Notera att KSR 43.1a ger möjlighet till frikännande bara om en båt brutit mot en regel, och därigenom har tvingat en annan båt att i sin tur begå ett regelbrott. I KSR 43-fall är båten inte tvingad att bryta mot en regel eftersom den kan låta bli att stagvända respektive sluta att lova i de båda angivna exemplen.

Men i de fall en båt, som har skyldighet att lämna plats eller ge märkesplats, orsakar att en annan båt bryter mot reglerna när den tar den plats eller märkesplats som den har rätt till, ska båten med rätt till plats frikännas.

39.20 KSR 18.2d – Plats vid märke, begränsningar (många båtar)

Om många båtar närmar sig länsmärket sida vid sida på skärande kurser och den innersta båten har överlapp hela tiden, så har den rätt till plats enligt KSR 18.2a1. Om den däremot etablerar överlapp på insidan strax före zonen har den enligt KSR 18.2d inte rätt till plats om de andra båtarna inte har möjlighet att lämna plats med så kort varsel.

39.21 KSR 19 och 20 – Plats vid hinder

39.21b

När två båtar närmar sig ett hinder är det båten med rätt till väg som enligt KSR 19.2a får välja att passera hindret på sin babords eller styrbords sida. Den båt som är mellan den andra och hindret har rätt till plats. Det finns vid ett hinder inte någon zon som vid märken. Ytterbåten måste lämna plats om det var möjligt att göra det från det ögonblick då det blev överlapp.

Om B väljer att gå i lovart om hindret ska A både ge plats och hålla undan enligt KSR 19.2b och 11. Om B däremot väljer att gå i lä om hindret måste den kunna lämna plats till A på insidan.

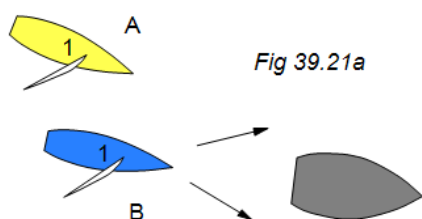


Fig 39.21a

39.21b

Om två babordsbåtar, BLä och BLo, möter en styrbordsbåt S på kollisionskurs, är S ett hinder för dem. Om BLä faller för att gå akter om S, måste den ge plats till BLo att passera mellan sig och S.

Om BLä inte ger plats enligt KSR 19.2b måste BLo hålla undan, kanske genom att stagvända för att inte bryta mot KSR 11 och 14. Tänk på att en båt inte kan frikännas enligt KSR 43 för brott mot KSR 14 om det blir skada på båt eller besättning.

Men om det ser ut att finnas plats och BLä i sista skedet inte ger tillräckligt utrymme för BLo att passera emellan och det blir en kontakt mellan båtarna, har BLä brutit mot KSR 19.2, och BLo kan frikännas enligt KSR 43.1 för sitt brott mot KSR 11 och 14.

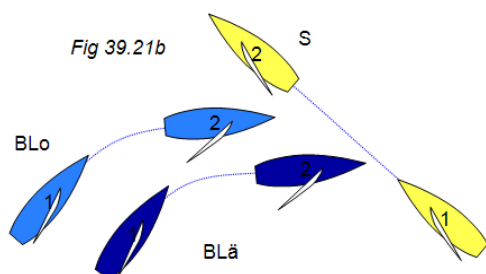


Fig 39.21b

39.21c

Situationen blir lite trassligare om man tänker sig att S just har stagvänt till styrbords halsar, se figur 39.21.c.

Om S stagvänder så nära att babordsbåtarna inte kan hålla undan, bryter S mot KSR 10 + 15. BLä har i lägena 3 - 4 ingen möjlighet att hålla undan på ett sådant sätt att den samtidigt kan ge BLo plats. BLo inser det och hinner stagvända undan faran. Om BLo framhärdat i att följa BLä och det blir kontakt mellan båtarna bryter BLä mot KSR 19.2a men både den och BLo kan frikännas med stöd av KSR 43.1a. Skulden låg på S som bröt mot KSR 10 och 15.

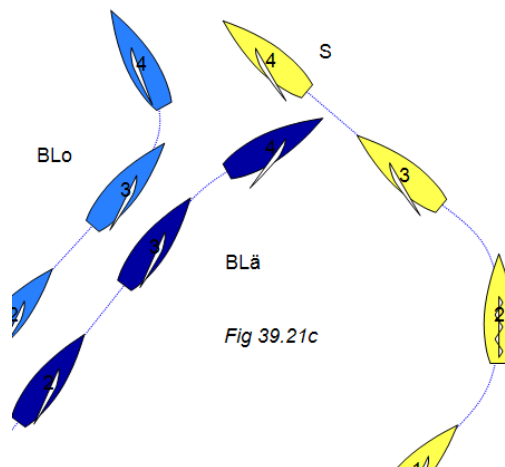


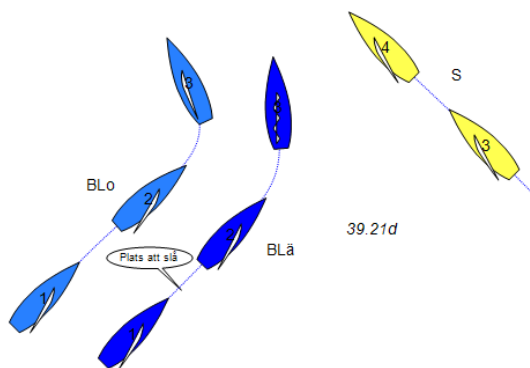
Fig 39.21c

Om BLä väljer att undvika hindret genom att stagvända måste den följa KSR 20.1 och anropa BLo om plats att stagvända. Anropet ska ske med sådan framförhållning att BLo har tid att svara antingen genom att stagvända eller ropa "Stagvänd själv". Den möjligheten fanns inte i 39.21c och BLäs enda chans är att falla bakom S.

BLo kan protestera mot BLä för att den inte gav plats mellan sig och S. Om S inte nämns i den protesten, ska PK med stöd av KSR 60.4c2 protestera mot S och straffa den för brott mot KSR 15. Samtidigt frikänns BLä med stöd av KSR 43.1a från brott mot KSR 19.2b.

39.21d

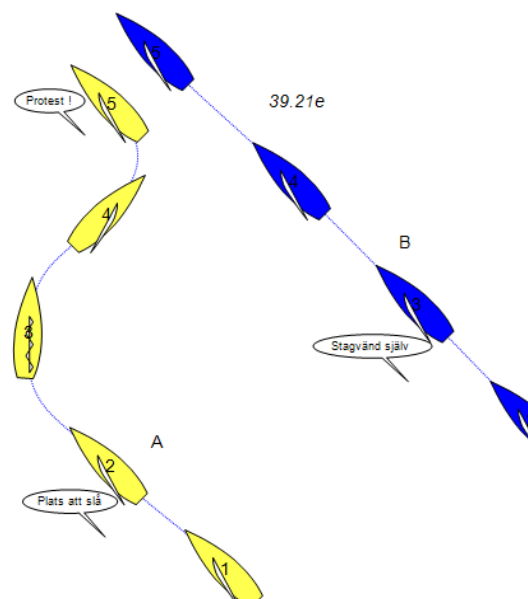
I det här fallet bestämmer sig BLä för att stagvända och anropar BLo om plats. BLo slår omedelbart och båda klarar S utan problem. Ingen bröt mot någon regel. BLo har nu blivit Lä och har rätt till väg gentemot de båda andra och dessutom lovningsrätt eftersom överlappen har etablerats under en stagvändning.



Om BLä först anropar om plats att stagvända och sedan faller bakom S, ska den straffas om BLo protesterar. Om PK finner att BLä agerade i avsikt att få en fördel kan den straffas enligt KSR 2 och får då en DNE.

39.21e

Här närmar sig båtarna en strand och A anropar om plats att stagvända. B svarar "Stagvänd själv" vilket A gör. När A har kommit på dikt bidevind måste den stagvända på nytt för att inte kollidera med B. A protesterar.

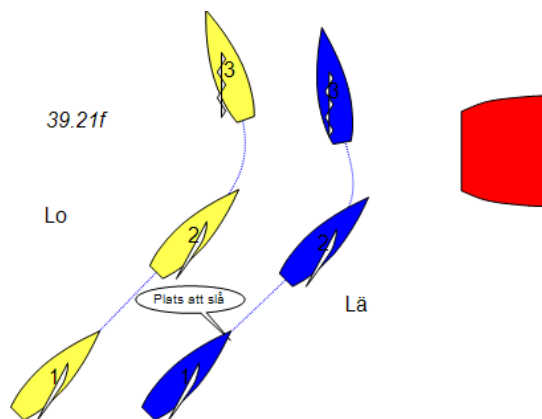


Händelseförloppet visade att A hade plats att stagvända. Den kunde också klara B genom att stagvända igen. B bröt därför inte mot någon regel. När A kommer ytterligare något framåt kanske den måste anropa på nytt eller också kan den slå utan att hindras av B. Se Case 101.

39.21f

Två båtar närmar sig en brygga som Lä bör kunna passera utan någon väsentlig kursändring. Lä anro-

par emellertid Lo om plats att stagvända. Vilka regler gäller här?

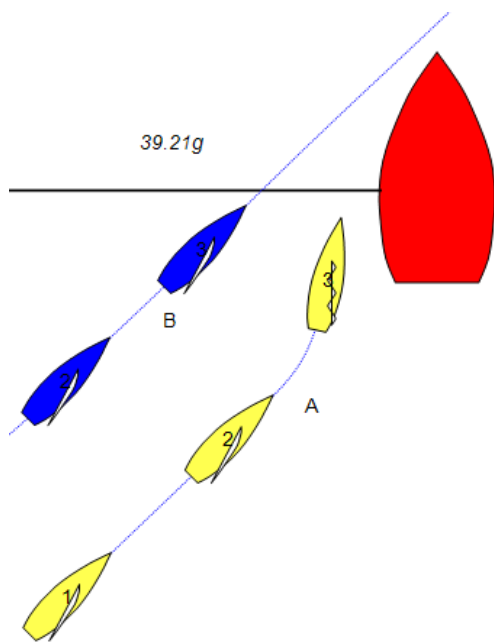


Lä har enligt KSR 20.1a inte rätt att anropa eftersom den kan passera utan en väsentlig kursändring. Lo tycker att anropet är oberättigat men måste svara eftersom Lo annars bryter mot KSR 20.2b. Los enda möjlighet är att stagvända och sedan protestera.

39.21g

Om A hamnar i en liknande situation vid målfartyget och den måste stagvända men inte kan, får den anropa B om plats enligt KSR 20.1. Men om B ligger upp fartyget som är ett märke, får A enligt KSR 20.1 inte anropa. Om den ändå gör det, måste B svara. Eftersom A då har brutit mot KSR 20.1 måste den ta ett straff innan den går i mål, se figur 39.21g.

Om samma situation uppstår vid startfartyget blir det lite besvärligare. Del 2 avdelning C gäller inte vid startmärken när båtarna närmar sig för att starta – se ingressen till avdelning C. Alltså finns det inte någon regel som säger att man får anropa (eller inte göra det) vid startfartyget.



A kan naturligtvis lova till vindögat och hoppas på att B stagvänder men några andra "rättigheter" har inte A. Om A ändå anropar om plats att stagvända måste B av säkerhetsskäl ge plats eftersom det kan finnas hinder i vattnet som B inte ser. B får sedan protestera.

A bör se till att inte hamna i den här situationen. Dels kan A bryta mot en regel, dels kanske B inte kan svara eftersom det kan finnas flera båtar tätt i lovert. A har alltså målat in sig i ett hörn. Gör inte det!

39.22 KSR 20.1 – Utan risk

Det framgår av KSR 20.1 att en båt får anropa om plats bara om den inte utan risk kan passera hindret. Det kan vara delade meningar om vad som menas med "risk" i det här sammanhanget. Det finns situationer då en lovartsbåt kanske inte kan uppfatta att det finns ett hinder som t.ex. ligger strax under vattenytan. Om den får anrop om plats att stagvända måste den svara enligt KSR 20.2b. Om den andra båten uppfattar anropet som obefogat får den protestera.

Ett område som båtar enligt seglingsföreskrifter eller uttryckning inte får segla in i och anges som hinder, och en lovartsbåt får inte ifrågasätta läbåtens rätt att anropa om plats att stagvända vid ett sådant område.

39.23 KSR 19.2c – Passera ett långsgående hinder

Med ett långsgående hinder menas ett hinder som är minst tre skrovlängder för den kortaste båten, som avses i regeln som använder termen, att passera.

När en båt seglar vid ett långsgående hinder och en annan båt kommer ikapp den, gäller inte bara reg-

lerna om rätt till väg (KSR 10, 11 och 12) utan också KSR 19. Det kan bäst åskådliggöras genom att analysera en situation där den framförvarande båten (B) seglar plattläns för babords halsar medan den akterifrån kommande (S) seglar plattläns för styrbords halsar. B har hindret om babord.

Det långsgående hindret kan vara en strand men det kan inte vara ett fartyg under gång, en kappseglande båt som har rätt till väg gentemot båda de andra båtarna eller en KK-båt som också är ett märke, se definitionen Långsgående hinder.

39.23a

S etablerar överlapp utanför B. B är innerbåt och S ytterbåt. B har rätt till plats enligt 19.2b mellan S och hindret. KSR 10 gäller men om det blir kontakt mellan båtarna, kan B frikännas enligt KSR 43. Men det förutsätter att B inte tar mera utrymme än som anges i definitionen Plats.

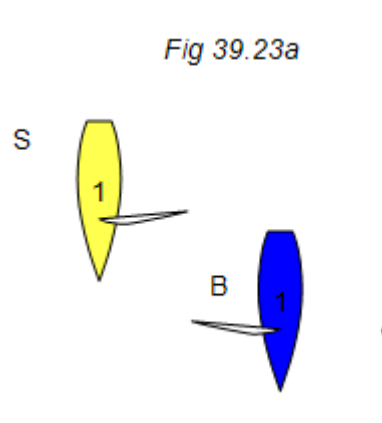
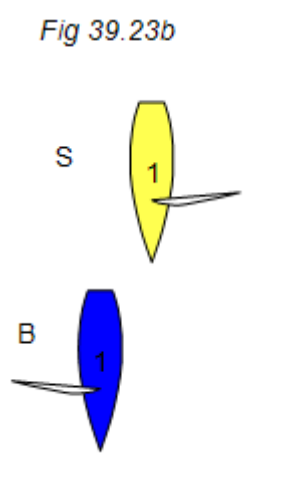


Fig 39.23b



39.23b

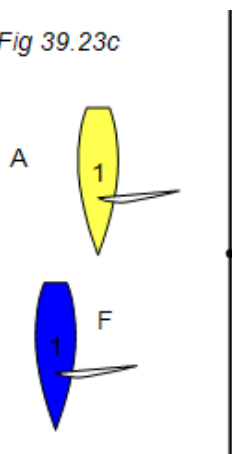
S etablerar överlapp på insidan om B eller styr rakt mot B. S har rätt till väg enligt KSR 10 och rätt till plats enligt KSR 19.2b om den har etablerat över-

lapp innanför B. Om det inte finns plats måste B flytta på sig. KSR 19.2c gäller inte eftersom det i regeln talas om "en båt som var klar akter om och skyldig att hålla undan". En styrbordsbåt som akterifrån närmar sig en babordsbåt är inte skyldig att hålla undan.

39.23c

Om B gippar till styrbords halsar **innan S etablerar överlapp på insidan** blir båtarna A respektive F. A är en båt som var klar akter om och skyldig att hålla undan och som vill etablera överlapp på insidan. Här gäller KSR 19.2c. A får etablera överlapp men den har rätt till plats bara om det i det ögonblicket finns plats att passera mellan F och hindret (KSR 19.2.c1), och KSR 10 och 11 gäller inte (KSR 19.2c2). Det här är ett av få tillfällen då reglerna i avdelning A inte gäller. Annars gäller de ju samtidigt som reglerna i avdelning C.

Fig 39.23c



39.24 KSR 21.1, 21.2, 29.1, 30.1 och 44.2 – Ta ett straff

En båt som tar ett straff enligt KSR 44.2 ska hålla undan för alla andra båtar under det att den tar straffet, men den behåller sin eventuella rätt till väg enligt reglerna i del 2 fram till dess att den börjar sina straffsvängar.

En båt som har brutit mot KSR 29.1 eller 30.1 ska emellertid hålla undan redan från det att den börjar vända tillbaka mot linjen om den gör det efter startsignalen.

39.25 KSR 23.1 – Störa en båt som kappseglar

En båt som deltar i en tävling men som för tillfället inte kappseglar ska på alla sätt undvika att störa båtar som kappseglar, och det gäller oberoende av var båtarna befinner sig.

Gränserna för vad som kan anses störa är flytande. En båt som kommer så nära att den – eller den kappseglande båten – tvingas till en omedelbar undanmanöver har utan tvivel varit alldeles för nära och har varit störande. Den som manövrerar så att

den direkt påverkar den kappseglande båtens kurs eller fart har inte bara stört utan också hindrat den båten. För att betecknas som störande torde det räcka med en avsevärt mindre påverkan, t.ex. den som uppstår när någon seglar bland eller nära de båtar som förbereder sin start. Ett sådant uppträdande kan lätt medföra att en båts noggrant planerade segling mot linjen blir helt spolerad.

Det är svårt att ange ett minsta avstånd utanför vilket en båt inte skulle anses vara störande. Förhållanden som vind, sjögång, båtarnas storlek och den tid som återstår till startsignalen har betydelse. Båtar som håller sig väl i lä om de startande vid en kryssstart och som inte genom rop eller på annat sätt försöker distrahera dem kan inte anses störa.

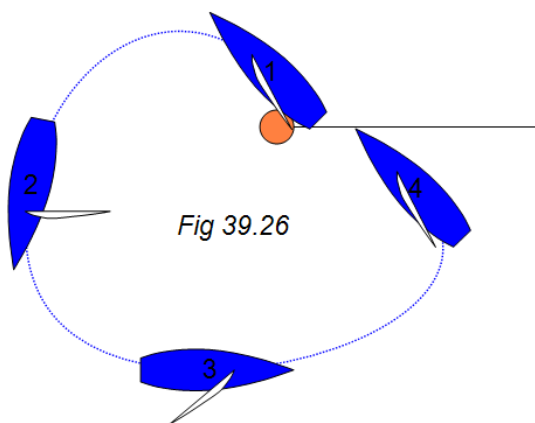
Den som efter målgång seglar hem rakt genom eget eller ett annat banområde med kappseglande båtar riskerar att bli betraktad som störande om den tar vinden från dem som kappseglar eller rent av tvingar dem att hålla undan. Det är att rekommendera att båtar som har slutat kappsegla avlägsnar sig från kappseglingsområdet för att inte riskera att störa och därmed få en protest mot sig.

39.26 Definitionerna Segla banan och Gå i mål, KSR 28

En båt ska enligt KSR 28 segla banan så att den uppfyller de krav som anges i definitionerna Starta, Segla banan och Gå i mål. En båt som inte har seglat banan på rätt sätt får enligt KSR 28.2, innan den går i mål, göra de rättelser som behövs för att följa regeln förutsatt att det inte finns någon tidsbegränsning som hindrar den.

En båt som tar ett straff efter att ha skurit mållinjen, rättar ett fel för att segla banan rätt eller fortsätter att segla banan har per definition inte *gått i mål*.

Punkt c i definitionen Gå i mål ger en båt som har passerat mållinjen från fel håll möjlighet att rätta felet genom att vända tillbaka och gå i mål efter att ha passerat målmärkena på rätt sida. En båt som måste ta ett straff kan göra det och sedan gå i mål på nytt när hela straffet är taget. Båten i figur 39.26 har efter märkeskontakten gippat en gång och stagvänt en gång, den har tagit straffet och kan lugnt skära mållinjen.



En båt som ska segla banan tre varv och som passerar mållinjen efter två varv går enligt definitionen inte i mål. Den fortsätter att segla banan.

KK kan alltså lägga ut ett målmärke i anslutning till kryssmärket redan innan samtliga båtar har passerat för att runda kryssmärket inför sista varvet.

En båt går i mål när den passerar mållinjen i riktning från bansidan. Seglingsföreskrifter kan numera (fr.o.m. regelboken 2025 – 2028) ändra riktningen i vilken båtar måste skära mållinjen för att gå i mål.

39.27 KSR 29.1, och 30.1 – Trängd över linjen

En båt som har blivit regelvidrigt trängd över linjen måste återvända för att starta om den insåg eller borde ha insett att den var över linjen. Om den inte gör det, återinsätts den inte i målprotokollet även om PK efter en förhandling straffar den andra båten.

39.28 KSR 28.1, 29.1 och 62.1a – Enskild återkallelse, felaktig signalering

När en synlig återkallelse signal inte åtföljs av den föreskrivna ljudsignalen, är en båt som går över linjen för tidigt inte skyldig att återvända för att starta om den inte inser – eller det är helt uppenbart – att den har varit för tidig. KSR 28.1 och 29.1.

Om KK finner att en båt har varit över linjen för tidigt eller på annat sätt har brutit mot en startregel och inte har rättat sig efter KSR 29.1 eller 30.1, antecknas den i resultatlistan som OCS. Om båten anser åtgärden felaktig kan den ansöka om gottgörelse enligt KSR 61.1 och 61.2. Handläggningen av en sådan ansökan om gottgörelse framgår av DB avsnitt 16.

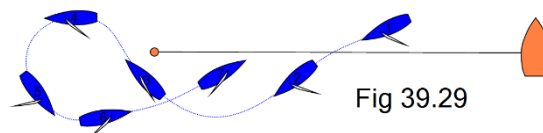
Om återkallelse signalen gavs för sent och en båt, som var bara obetydligt över linjen när startsignalen gavs, efter förhandling ges gottgörelse genom att den återinsätts i målprotokollet, bör den ges den poäng som motsvarar dess placering i mål med tillägg för det antal placeringar som den kan ha tjänat på att slippa återvända och starta. Andra

alternativ för gottgörelse framgår av KSR A9, se Case 79.

Men en båt som inser att den är på bansidan av linjen vid startsignalen och har inte rätt till gottgörelse och måste följa KSR 28.1 och, om den gäller, KSR 30.1. Om den inte gör det bryter den mot de reglerna. Dessutom följer den inte den första Grundläggande principen, Sportmannaanda och Reglerna, och bryter mot KSR 2, se Case 31.

39.29 KSR 30.1 – Flagga I

Om en båt har varit på bansidan av startlinjen eller en av dess förlängningar under den sista minuten före startsignalen, kan den rätta sitt fel genom att segla så som framgår av figur 39.29. Båten ska enligt regeln segla över en av startlinjens förlängningar från bansidan till startsidan av linjen innan den startar, och det gör den här.



39.30 KSR 30.2 – Flagga Z

Systemet med flagga Z fungerar enligt följande:

Det blir eller blir inte allmän återkallelse.

En båt som har varit i den förbjudna triangeln under den sista minuten före startsignalen har brutit mot KSR 30.2. Den antecknas som ZFP och får ett 20 % poängstraff beräknat enligt KSR 44.3c. Om båten var över linjen vid startsignalen måste den återvända till startsidan av linjen och starta. Om den inte gör det får den en OCS.

Det blir flera allmänna återkallelser i samma kappsegling.

Straffet med 20 % poängpåslag tillämpas för varje förseelse enligt sista meningen i regeln. Det innebär att vid två förseelser blir straffet 20 + 20 % o.s.v. Den ska emellertid inte ges poäng sämre än DNF.

Om kappseglingen blir annullerad efter startsignalen, se DB 39.32.

39.31 KSR 30.3 – Flagga U

Om flagga U har visats enligt KSR 30.3 ska en båt, som har varit i den förbjudna triangeln under den sista minuten före sin startsignal, diskvalificeras utan förhandling och antecknas som UFD.

Men om kappseglingen startas på nytt eller seglas om eller om kappseglingen uppskjuts eller annulleras före startsignalen, är regelbrottet preskriberat och båten får delta på samma villkor som övriga båtar.

39.32 KSR 30.4 – Svart flagga

Om svart flagga har visats enligt KSR 30.4 ska en båt, som har varit i den förbjudna triangeln under den sista minuten före sin startsignal, diskvalificeras utan förhandling och antecknas som BFD. Om det blir allmän återkallelse eller om kappseglingen annulleras, anslås dess segelnummer på startfartyget och den får inte starta i eventuellt kommande startförsök. Om båten anser att den har startat riktigt, kan den efter ansökan få gottgörelse enligt KSR 61.4b1 om PK finner att KK har begått ett misstag. Förhandlingsordning och beviskrav vid en sådan förhandling framgår av DB avsnitt 16.

Om en båt (A) seglar in i aktern på en annan båt (B) så att den knuffas in i det förbjudna området kan B protestera mot A. A kan efter förhandling straffas för brott mot KSR 12. B kan frikännas enligt KSR 43.1a och återinsättas i målprotokollet bara om den har återvänt och startat. A tvingade B att bryta mot KSR 30.4, men B var inte tvingad att bryta mot KSR 28. Det spelar i det sammanhanget ingen roll om B kunde inse att den var över linjen eller inte.

Om det blir allmän återkallelse preskriberas A:s regelbrott men B:s brott mot 30.4 kvarstår enligt KSR 36. B kan inte få gottgörelse eftersom KSR 61 inte ger den möjligheten, och om den deltar i omstarten får den en DNE. Om PK frikänner B enligt KSR 43.1a vid en förhandling får den DNS i stället för BFD (en klen tröst). PK kan inte med stöd av KSR 43.1a ge båten en annan placering i mål än den har, och i det här fallet fick B inte någon placering eftersom den enligt KSR 30.4 förbjöds att starta.

Men om PK vid förhandlingen finner att A bröt mot KSR 12 med avsikt, t.ex. för att få B diskvalificerad, ska A straffas även enligt KSR 2 och ges en DNE. B kan i det fallet få gottgörelse enligt KSR 61.4b5, men bara om den seglade tillbaka och startade, ifall den var medveten om eller borde ha varit medveten om att den var över linjen. B får inte delta i omstarten om det blir allmän återkallelse men kan ges gottgörelse med t.ex. en placering lika med medelpoäng av dittills genomförda kappseglingar i serien.

Om en båt har brutit mot KSR 30.4, t.ex. i kappsegling nr 2, innebär det dels att båten blir diskvalificerad i kappsegling nr 2, dels att den inte får tävla i kappsegling nr 2 om den startas om, seglas om eller seglas senare. Det framgår av KSR 30.4 och 36.

39.33 KSR 30.3, 30.4 och 35 – Så räknas maxtid

En båt som *seglat banan* enligt definitionen, och när KK signalerat flagga U enligt 30.3 eller svart flagg enligt KSR 30.4 och någon del av båtens

skrov varit i triangeln när den inte fick vara det, ska under tiden den kappseglar, behandlas som alla andra båtar vad gäller signalering och beräkning av maxtid. För att en båt ska uppfylla definitionen *segla banan* måste den ha varit på startsidan av startlinjen vid eller efter startsignalen,

Det innebär att signalering för banändring eller avkortning av bana måste ske på samma sätt som om den startat riktigt. Det innebär också att, om den går i mål som första båt, maxtiden ska beräknas från tidpunkten då den går i mål.

Om den däremot var OCS, BFD eller UFD, vid startsignalen, och därefter inte återvänt till startsidan och startat enligt reglerna, ska maxtiden inte beräknas från dess målgångstid. Enligt definitionerna har båten inte *startat* och därmed inte heller *seglat banan*.

39.34 KSR 31, 43.1a, 44.1 och 44.2 – Märkeskontakt

En båt som berör ett märke och inte tar ett straff trots att den är medveten om kontakten kan efter protest och förhandling straffas med en DNE, eftersom att båten bryter mot den första Grundläggande principen, Sportmannaanda och Reglerna, och bryter mot KSR 2, se Case 31.

Enligt KSR 60.4a2 är en protest med stöd av KSR 31 giltig enbart om den som protesterar har varit inblandad eller bevittnat händelsen/märkeskontakten som får protestera mot den.

En båt som regelvidrigt har blivit trängd på ett märke kan frita sig genom att ta ett straff genom att snarast göra en sväng med en stagvändning och en gipp. Men den behöver inte göra det. Om någon av de inblandade båtarna – eller en tredje båt – protesterar, kan båten som gick på märket frikännas enligt KSR 43.1a efter förhandling.

39.35 KSR 31 och 44 – Sätt att ta ett straff

En båt som har berört ett märke på fel sida kan – om den inte stör några andra båtar – ta ett straff genom att t.ex. vid ett länsmärke styra bort från märket, stagvända, gippa, runda märket och sedan vid behov stagvända igen. Om manövrerna görs i en följd innebär de både en straffsväng och att båten seglar banan runt märket. Båten måste alltså inte först segla undan och göra straffsvängen och därefter segla banan runt märket. Case 108.

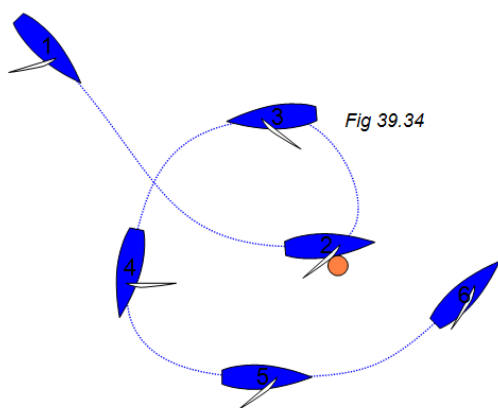
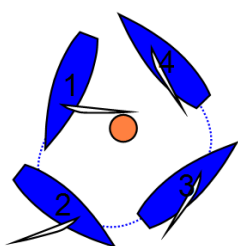


Fig 39.34

Fig 39.34.1



Det finns ett sätt som tillämpas för att snabbt göra en straffsväng med en jolle som ligger på kryss. Båten börjar med att falla av med hjälp av rodret och bommen tvingas upp mot lovart vilket påskyndar båtens rotation. Det sättet att ta ett straff ska godkännas även om man skulle kunna hävda att båten enligt allmänt språkbruk inte har gippat under en sådan sväng.

39.36 KSR del 4 och 87 – Dispenser

Det finns ingen bestämmelse i KSR som tillåter KK eller PK att medge dispenser från KSR, klassregler eller liknande. Det kan gälla avsteg från kraven på märkning av segel eller båtars utrustning i övrigt.

I KSR 87 ges en möjlighet att ändra en klassregel. Men det får ske bara om det tillåts i den aktuella klassregeln eller om klassförbundet har gett ett skriftligt tillstånd till ändringen. I det senare fallet ska tillståndet sättas upp på den officiella anslags-tavlan.

Om KK har gett dispens till en båt att ha eller inte ha en viss utrustning och en annan båt protesterar, kan PK knappast göra annat än att straffa båten. Båten kan ges gottgörelse enligt KSR 61.4b bara om PK i ett speciellt fall skulle finna att båten är utan egen skuld till att den har fått dispens.

39.37 KSR 40 – Personlig flytutrustning

I regeln står att våtdräkter och torrdräkter inte är betryggande personlig flytutrustning.

39.38 KSR 41 – Hjälp utifrån

En båt får enligt KSR 41a ta emot hjälp till en besättningsmedlem som är sjuk, skadad eller är i fara. En person som har hamnat i vattnet och som av olika skäl inte kan återbördas ombord av den egna besättningen, får alltså ta emot hjälp av en funktionär, en annan båt eller av annan utomstående. Om det innebär att båten får en betydande fördel – gentemot andra båtar i samma situation eller rent faktiskt – kan den få protest mot sig. PK ska då värdera vilken fördel båten fick och utdöma ett lämpligt straff (DP) om det är tillämpligt. Straffet kan vara allt från diskvalificering till poängstraff eller inget straff alls.

Innebörden i KSR 41d är att en båt, utan att riskera att bli straffad, ska kunna ta emot information som den inte har önskat, när den kommer från en utomstående som inte står i ett partsförhållande till båten. Båten skulle annars kunna bli straffad för att den, utan att ha begärt det, har blivit anropad av någon som med eller utan goda avsikter har gett upplysningar, t.ex. om förhållanden på banan eller om signalering som kan ha varit svår att uppfatta. Däri inbegrips också allmän information per radio etc. Jämför med Case 100 där en båt straffades för att den hade begärt och fått information på en allmän radiokanal.

Däremot är information som ges av en person med intressekonflikt eller av en klubbmedlem där det uppenbart handlar om "lagsegling" ett brott mot regeln.

39.39 KSR 44, 64, J1.2.13 och J2.2.27 – Straff

Om inget annat anges i inbjudan och seglingsföreskrifterna tillämpas tvåsvängsstraff enligt KSR 44.2 vid brott mot en regel i del 2. Om en båt tar ett straff för säkerhets skull, kan den samtidigt protestera enligt KSR 60.1. Om den gör det, är det om möjligt ännu viktigare än annars att ropa Protest och om så krävs visa protestflaggan "omedelbart" så att den andra båten förstår att avsikten att protestera kvarstår trots straffsvängen. Det är t.ex. för sent att visa flaggan sedan den första straffsvängen har avslutats. Jfr DB 39.44.

En båt som påstår att den har tagit ett straff ska kunna övertyga PK om att den verkligen har gjort det, om det ifrågasätts vid en förhandling.

Om det anges i seglingsföreskrifterna kan andra straff än de som beskrivs i KSR 44 användas, t.ex. en ökning av den seglade tiden, poängpåslag i en enskild segling eller på slutpoängen eller också något annat straff. Ett sådant alternativt straff kan

tillämpas även vid brott mot en regel i del 2. Det är ingenting som hindrar att tvåsvängsstraffet – eller ett annat straff – tillämpas för brott mot andra regler än de som står i del 2.

39.40 KSR 44.2 och 21 - Ta straff felaktigt

En båt som avser att ta ett straff ska så snart som möjligt efter händelsen segla väl undan från andra båtar och när den gör sina svängar ska den hålla undan från andra båtar.

Om den inte håller undan när den gör sina svängar, har den brutit mot KSR 21.2 och måste ta ett straff för det nya regelbrottet. Men om båten inte seglar väl undan innan den börjar göra sina svängar har den brutit mot KSR 44.2 och då har den ingen annan möjlighet än att utgå. Det är bara när man har brutit mot en regel i del 2 som man kan ta ett tvåsvängsstraff i enlighet med KSR 44. KSR 21.2 står i del 2 medan 44.2 står i del 4.

39.41 KSR 46, 63.1a4 och M2 – Ansvarig ombord/representant

I de här reglerna nämns att båten/båtagaren representeras av någon som ansvarar för båtens angelägenheter. Det finns inget krav på att representanten måste vara samma person vid varje tillfälle. Observera emellertid att hen enligt KSR 63.1a4 måste ha varit med ombord för att få representera båten vid en förhandling om ett påstått brott mot en regel i KSR del 2, 3 eller 4, om inte PK har skälig anledning att besluta annat.

Det betyder t.ex. att en gast ombord kan representera båten vid en förhandling.

39.42 KSR 47 – Nedskräpning

Seglingens miljöansvar framgår dels av Grundläggande principer, dels av KSR 47.

Med "tävlande" avses i regeln den som har anmält sig till en tävling, har checkat in (registrerat sig) och befinner sig på tävlingsplatsen.

Skräp ska vi anse vara allt som inte hör hemma i havet. WS har visserligen uttalat att mänskliga exkrementer inte ska anses som "skräp" men observera att det kan finnas nationella lagar och förordningar som förbjuder utsläpp av toalettavfall. Gränsen är inte alldeles klar och ett avgörande får ske från fall till fall med sunt förnuft.

Straffet för brott mot den här regeln kan vara lindrigare än en DSQ. Ett poängstraff kan vara lämpligt men däremot inte en varning. Om PK börjar ge varningar blir det sedan svårt att ge straff. Se DB 39.47. Alla seglare ska tänka på att inte skräpa ner i våra vatten oberoende av om de riskerar straff eller inte.

SSF har tagit fram en checklista för föreningar, ledare och deltagare gällande hållbara arrangemang, [SSF:s checklista för hållbara arrangemang](#).

39.43 KSR 60.1, 60.5a, 61, 63 och 70.3 – Protester när seglingen har annullerats

Även om en segling har annullerats sedan båtarna har gått i mål, ska PK enligt KSR 60.5a behandla inlämnad ansökan om förhandling.

Förutom att PK enligt KSR 60.5a alltid är skyldig att behandla alla protester, kan PK nämligen efter en ansökan om gottgörelse komma att upphäva KK:s beslut att annullera seglingen. Även om PK har avslagit en sådan ansökan kan båten överklaga beslutet, utom då PK har rätt att slutgiltigt avgöra protester enligt KSR 70.3.

39.44 KSR 60.1 och 60.2a1 – Anrop och protestflagga

En båt som avser att protestera mot en annan båt ska, om händelsen har inträffat i kappseglingsområdet, vid första rimliga tillfälle ropa ordet "Protest" (inget annat ord gäller) till den andra båten. Om båten har en skrovlängd av 6 meter eller längre ska den dessutom visa en röd flagga. Flaggan ska i så fall visas på ett sätt som är iögonfallande för den andra båten, KSR 60.2a1.

Om den andra båten inte är inom hörhåll behöver den protesterande inte ropa, men den ska informera den andra båten vid första rimliga tillfälle om sin avsikt att protestera. Om händelsen har resulterat i en sak- eller personskada som är uppenbar för de inblandade båtarna är det enligt KSR 60.2c inget krav att anropa omedelbart. Det räcker med att försöka informera den andra båten inom protesttiden.

En båt som ska visa en flagga ska göra det vid första rimliga tillfälle. Om en kollision har skett före kryssmärket är det t.ex. oacceptabelt om båten anropar omedelbart men dröjer med att visa flaggan tills den har rundat märket, intagit kurs på det nya banbenet och hissat spinnakern efter 100 meter. Dröjsmål kan godtas bara om det kan motiveras av säkerhetsskäl, t.ex. om det finns risk för allvarliga skador eller båten har hamnat i ett okontrollerat läge. Det är särskilt viktigt att ropet görs och flaggan visas snabbt om en kollision inte har skett och den andra parten kanske inte har uppfattat att det varit "en situation". I de flesta fall är en halv minut för lång tid.

Det finns ingen uppgift om vilken storlek och form en flagga ska ha för att godtas som en protestflagga. Hänsyn ska tas till båtens storlek och till flaggans placering och utseende när man bedömer om flaggan är iögonfallande. Det duger t.ex. inte att på en stor båt visa en smal och lång remsa även om den är

röd och fyrkantig. Flaggan fyller sitt ändamål bara om den av en utomstående utan tvivel uppfattas som en protestflagga. Se Case 72.

Regeln är skriven med tanke på att den andra parten ska ha en ärlig chans att observera att en protest kommer att lämnas in och att den ska få en möjlighet att ta ett straff på banan. Jfr också DB 39.39.

39.45 KSR 61.1c, 61.4b och 61.4c – Överväga gottgörelse

Om PK anser att en båt har fått sin slutliga placering påtagligt försämrad utan egen skuld så som beskrivs i KSR 61.4b, kan PK ta initiativ till att överväga gottgörelse. Det innebär att PK bör överväga gottgörelse för alla båtar som har fått sin slutliga placering påtagligt försämrad, inte bara för dem som har ansökt om gottgörelse.

Förlust av en placering kan vara "påtaglig" om den har betydelse för slutplaceringen i en serie.

Se också avsnitt 16.

39.46 KSR 60.1, 60.2a2 – KK- PK- och TK-protester

Om KK, PK eller TK avser att protestera mot en båt med anledning av en händelse som den sett i kappseglingsområdet måste båten enligt KSR 60.2a2 informeras om det innan protesttiden går ut. Det räcker alltså inte att meddela båten genom att en kallelse eller en resultatlista anslås efter protesttidens utgång.

Det bästa är om båten kan informeras muntligt efter målgång ute på banan, men om inte det går kan det ske genom att ett anslag sätts upp på den officiella anslagstavlan eller via webben om digital anslagstavla används.

Det finns då två alternativ att använda om kallelse sker på fysisk anslagstavla:

- Använd SSF:s blankett som är avsedd för det här ändamålet, eller
- använd den vanliga blanketten för kallelse till protestförhandling.

Protesten ska sättas upp i god tid innan protesttiden går ut och ska sedan sitta kvar jämsides med kallelsen till förhandling.

Om protesten inte avser en händelse som KK/PK/TK har sett i kappseglingsområdet, ska båten underrättas så snart som möjligt och senast inom 2 timmar från det att KK/PK/TK fick kännedom om förhållandet.

KK, PK och TK får enligt KSR 60.4b1 inte protestera mot en båt med uppgifterna i en ansökan om gottgörelse som grund. PK får inte heller använda uppgifterna i en ogiltig protest, KSR 60.4b2, utom i de fall då det kan ha uppstått en allvarlig sakskada

eller en personskada, KSR 60.4c1, och inte heller från en rapport från en person som har intressekonflikt, KSR 60.4b3, se DB 9.2.

En protest ska vara skriftlig. Använd den vanliga blanketten. De här reglerna kan ändras om ett annat förfarande anges i seglingsföreskrifterna.

39.47 KSR 60.1, 69.2h1 och G4 – Varning

En båt får inte varnas då den kappseglar. PK riskerar annars att hamna i den situationen att den antingen måste varna alla båtar innan de kan straffas för ett regelbrott eller att några straffas medan andra slipper undan med en varning för samma regelbrott.

Beträffande varning enligt KSR G4 (segelmärkning), se avsnitten 22, 23 och 24 (Mätprotester). Beträffande varning enligt KSR 69.2h1, se avsnitt 19 (Protestbehandling – KSR 2 och 69.1).

39.48 Definition *Protest*, KSR 60.3a, 60.4 – Formella brister

En protest måste för att vara giltig uppfylla de krav som anges i 60.3a:

- Vara skriftlig och identifiera
- den som protesterar,
- den protesten riktar sig mot och
- händelsen

Uppfyller protesten inte punkterna ovan är den ogiltig enligt KSR 60.4a1. Brister kan inte rättas i efterhand.

Om protesten gäller ett brott mot en regel i del 2 eller regel 31 och kommer från en båt som varken varit inblandad i händelsen eller sett händelsen, är den också ogiltig, KSR 60.4a2.

En protest, där den protesterande påstår att någon begått ett brott mot KSR 69 eller en Regulation omnämnd i KSR 6 är också ogiltig, KSR 60.4a3.

Enligt KSR 60.4b är en protest som kommer från en kommitté ogiltig om den baseras på information från:

- En ansökan om gottgörelse,
- En ogiltig protest, eller
- En rapport från en person med intressekonflikt (annat än information från den egna båten).

Om protesten anger ett segelnummer som sedan visar sig vara felaktigt får misstaget rättas till bara om protesten på annat sätt identifierat den båt som protesten riktar sig mot. Det förutsätter emellertid – om så krävs – vid en protest från den som varit inblandad i händelsen, att den båt som avses har anropats ute på banan och att protestflagga har visats vid första rimliga tillfälle.

Det finns inte något krav i regeln om att en protest ska vara undertecknad vid inlämnandet. Anledningen är att båtens representant normalt är närvarande

vid förhandlingen och kan framföra sina synpunkter muntligt.

Det är i första hand PK som ska påpeka formella brister (t.ex. att uppgifter saknas på blanketten) men om den förbiser det åligger det en part att påpeka dem före förhandlingen eller så snart parten blir medveten om bristerna. En part kan alltså inte med framgång avvakta för att se om PK:s beslut går honom emot innan hen åberopar de formella bristerna. Det senare gäller också i de fall det finns brister i PK:s handläggning av protesten, t.ex. om någon av PK:s ledamöter kan anses ha intressekonflikt eller om parterna inte får närvara vid vittnesförhören. Jfr Case 48.

39.49 KSR 60.3b, 61.2b – Efter protesttidens utgång

En protest eller ansökan om gottgörelse som lämnas in efter protesttidens utgång ska tas emot och registreras på vanligt sätt. Det ankommer sedan enligt KSR 60.3b och 61.2b på PK att besluta om protesten är giltig eller inte.

En protest som har lämnats in bara någon minut för sent har ändå kommit för sent. Den är ogiltig om inte PK finner skäl att förlänga tiden.

PK ska förlänga protesttiden om det finns ett godtagbart skäl till det, se DB 10.8.

39.50 Ansökan om gottgörelse, 61.2 och 61.3 – Formella krav

En ansökan om gottgörelse är enligt 61.3 ogiltig om den inte uppfyller kraven i KSR 61.2.

En ansökan ska vara skriftlig och ange orsaken till den, KSR 61.2a.

Ansökan ska lämnas till tävlingsexpeditionen inom en viss tid, KSR 61.2b.

- Händelse i kappseglingsområdet – inom protesttiden eller två timmar efter händelsen (den senare tiden gäller),
- Beslut tagit av PK sista tävlingsdagen – inom 30 minuter,
- Övriga ansökningar så snart det rimligen är möjligt efter att informationen fanns tillgänglig.

Tiden kan utsträckas om det finns goda skäl, KSR 61.2 sista stycket.

39.51 KSR 63.2a – Återta en protest eller ansökan om gottgörelse

En protest, eller ansökan, som har lämnats in ska behandlas av PK om inte PK enligt KSR 63.2a tillåter att den protesterande återtar protesten. En begäran om återtagande ska göras innan förhandlingen påbörjas. Se DB 10.4.

PK kan tillåta ett återtagande om

- den protesterande i efterhand har förstått att inget regelbrott har begåtts,
- någon av parterna har tagit ett straff eller utgått, eller
- protesten uppenbarligen är ogiltig.

PK bör inte tillåta ett återtagande om

- det har varit annat än en obetydlig kontakt,
- en båt har vunnit en klar fördel genom händelsen,
- samma händelse är föremål för flera protester (kanske ogiltiga), eller
- den protesterande pressas av arrangören eller en medtävlare att av olika orsaker begära ett återtagande.

39.52 KSR 63.4a och M3.3 – Nedteckna fakta

Fakta ska vara formulerade och om möjligt nedtecknade innan parterna kallas in och PK:s beslut meddelas, se också DB 13, Fastställa fakta.

39.53 KSR 63.2b och M2 – Samma händelse = en förhandling

Om flera protester (eller ansökningar om gottgörelse) avser samma händelse ska PK normalt genomföra EN förhandling, fatta ETT beslut och skriva ETT protokoll efter att ha fastställt fakta för hela händelsen, se Case 49.

PK ska inhämta den bevisning som behövs för att fastställa relevanta fakta. Håller PK en förhandling för varje protest, vet PK inte när den fattar beslut efter den första förhandlingen vad man kommer att få för information om samma händelse i de kommande förhandlingarna. Det gäller inte minst ansökningar om gottgörelse, då PK också måste utreda de sannolika följderna för alla berörda båtar i kappseglingen eller serien.

39.54 Definitionerna, KSR 63.3, 71.1 och M2.3 – Intressekonflikt

Intressekonflikt p.g.a. ett nära personligt intresse är bara

- maka/make/sambo
- barn/barnbarn
- syskon
- föräldrar
- far- och morföräldrar

Beträffande KSR 69 – se avsnitt 20.

Intressekonflikt p.g.a. att vederbörande har någon-ting att vinna på resultatet kan bl.a. vara

- deltagande båt
- sponsor
- stödperson

Var lyhörd för parternas invändning. En person kan uppfattas ha IK även om den formellt sett inte har det. Försök lösa det på ett för alla parter godtagbart sätt.

Medlemmar av KK har inte per automatik intressekonflikt, men det är ändå olämpligt att en sådan medlem ingår i PK vid behandling av ansökningar om gottgörelse enligt KSR 61.2 på grund av att KK skulle ha begått ett fel. KK är enligt definitionen en part i förhandlingen och en medlem av KK kan därför uppfattas som "intresserad".

39.55 KSR 63.4, 63.5, M3.4 – Begreppsförklaringar

Det förekommer tyvärr ibland en viss begreppsförvirring när PK ska skriva ner det beslut som den har fattat. Det är viktigt att beslutet skrivs på ett entydigt sätt. Läsaren ska inte behöva gissa sig till vad beslutet innebär och vilken båt som avses.

På blanketten "Beslut från förhandling" finns kryssrutor som medger att man på ett enkelt sätt kan förmedla PK:s beslut.

Risken finns emellertid att gamla blanketter tillhandahålls och används. Då är det viktigt att följande anvisningar följs för att underlätta för parter och KK att förstå beslutens innebörd.

Protesten är giltig

En protest är giltig när PK med stöd av KSR 63.4 har beslutat att kraven i KSR 60.2 och 60.3 är uppfyllda. Det innebär att PK kan gå vidare och genomföra den egentliga förhandlingen fram till ett eventuellt beslut om straff.

Protesten är ogiltig

En protest är ogiltig när PK med stöd av KSR 63.4 har beslutat att kraven i KSR 60.2 och 60.3 inte är uppfyllda. Då avslutas förhandlingen och parterna får gå ut med oförrättat ärende. Ingen båt straffas med anledning av den protesten.

Protesten avslås

PK avslår protesten när PK efter den fullständiga förhandlingen beslutar att ingen båt har brutit mot någon regel eller om den konstaterar att den skyldiga båten redan har tagit ett straff. Det betyder att inga ytterligare åtgärder vidtas mot de inblandade båtarna.

"Avslå" är ett uttryck som inte står i någon regel men som används i WS:s tolkningsfall. Uttrycket kan inte missförstås eftersom det inte innebär några konsekvenser för de inblandade båtarnas placeringar i resultatlistan.

SWE XYZ diskvalificeras

Beslutet ger klart besked om vad beslutet innebär. Fyll i tillämpliga rutor i protokollet.

Det här uttrycket är en direkt tillämpning av det som står om straff och frikännande i KSR 60.5c och 43.1a.

Godkänn inte protester

Protesten godkänns är ett uttryck som bör undvikas eftersom det inte ger ett klart besked om vad beslutet innebär.

Menar PK att protesten har godtagits och att förhandlingen kan ta vid eller att den protesterande efter en slutförd förhandling fick rätt? För att förstå innebörden av beslutet måste läsaren ofta först undersöka vem som var den protesterande parten och sedan försöka gissa sig till vilken av övriga båtar som berörs och på vilket sätt de är straffade. Uttrycket "protesten godkänns" har inte stöd i någon regel och bör helst inte användas eftersom det kan missförstås.

39.56 KSR 63.4, 61.4c och M3.2 – Höra vittnen

PK ska höra alla vittnen som parterna anser kan bevisa något som inte redan är bevisat. PK:s ordförande kan emellertid – om en part åberopar många vittnen – fråga parten "vad vill du bevisa med det här vittnet?". PK har inget ansvar för att vittnen finns tillgängliga vid förhandlingen.

Det är utbredd missuppfattning att medlemmar av den egna besättningen inte får vara vittnen. De är ofta utmärkta vittnen men deras vittnesmål ska värderas för vad de är. Se DB 12.3. Även om de är vidtalade i förväg om vad de ska säga, kan de inte vara förberedda på alla de frågor som motparten och PK kan vilja ställa. Det kan gå att få fram mycket värdefulla upplysningar genom dem!

Vid en ansökan om gottgörelse ska PK enligt KSR 61.4c vidta en åtgärd som är så rättvis som möjligt för alla båtar som berörs oavsett om de har ansökt om gottgörelse eller inte. För att kunna göra en sådan allsidig bedömning kan det vara nödvändigt att PK kallar och hör andra vittnen än dem som parterna åberopar.

Det ankommer på PK att bedöma värdet av respektive vittnesmål. En part eller ett vittne som återger hörsägen, upprepade eller oväsentliga bevisningar ska upplysas av PK att den är tvungen att ge sådan bevisning berättigat värde, vilket kan vara ringa eller inget värde alls (M3.2h). PK får däremot inte avvisa ett vittne på den grunden att det skulle vara "jävigt". Se avsnitt 12, Bevisvärdering samt [Q&A 2021.001](#).

39.57 KSR 63.4b, 63.5a och M3.2h – Skriftligt vittnesmål

Ett vittne, som inte kan närvara vid förhandlingen, kan avge ett skriftligt vittnesmål. Eftersom varken parterna eller PK:s ledamöter kan ställa frågor till

vittnet ska det skriftliga inlägget godtas bara om alla parter i förhandlingen godkänner ett sådant förfarande. PK ska alltid värdera framställd bevisning, fastställda fakta och grunda sitt beslut på dem.

39.58 KSR 43.1a och 14 – Otillräcklig bevisning

När två båtar kolliderar måste det ha varit ett regelbrott. När en protestförhandling följer på en sådan händelse måste PK, efter att ha fastställt fakta, straffa en av dem eller en tredje båt. Det gäller även om den framlagda bevisningen är knapphändig eller motsägande.

I en protest om en händelse där det inte har varit någon kollision är det tillåtet för PK att, med hänvisning till otillräcklig eller motsägande bevisning, avslå protesten på den grunden att PK inte är övertygad om att det har varit ett brott mot någon regel. I ett sådant exceptionellt fall får det anses vara tillåtet att i stället för fakta beskriva bakgrunden till beslutet. Det är då fråga om fall där parternas berättelser går så långt isär att det inte går att fastställa vad som har hänt ens med hjälp av det resonemang som beskrivs i avsnitt 13.

39.59 KSR 70.3 – Slutgiltigt avgörande

Beslut kan inte överklagas om de är fattade av en internationell jury sammansatt i överensstämmelse med Appendix N.

När tävlingen har ett format att det är väsentligt att snabbt kunna fastställa resultatet i en kappsegling som kvalificerar en båt att delta i ett senare skede av tävlingen.

För att vissa tävlingsformat ska fungera krävs att domarnas beslut inte kan överklagas. I tävlingsreglementets mallar finns därför också alternativ som medger automatiskt tillstånd till slutgiltigt avgörande för PK och domare. Det gäller t.ex. tävlingsformatet Sprint med Appendix UF.

Förutom vid en tävling med IJ måste inbjudan till tävlingen ange att PK:s beslut inte kan överklagas

Mallarnas inbjudan och seglingsföreskrifter måste användas och domarorganisationen måste uppfylla mallens krav på kompetens, antal domare och antal domarbåtar.

Om arrangören i andra fall vill att PK:s beslut inte ska få överklagas krävs särskilt tillstånd från SSF. I de fallen måste en särskild ansökan skickas in till SSF:s kansli. Skicka uppgifterna med e-post till ssf@ssf.se tillsammans med manus till inbjudan och seglingsföreskrifter.

KSR 70.3 anger vissa förutsättningar för att tillstånd till slutgiltigt avgörande för PK ska kunna lämnas. Tävlingen ska ha en sådan form att det är väsentligt att snabbt kunna fastställa resultaten, eftersom de kvalificerar för deltagande i ett senare

skede av tävlingen eller serien. Om du använder mallen Sprint med Appendix UF och uppfyller kraven i dem, behöver tillstånd inte sökas.

Tävlingen är öppen bara för svenska deltagare. Om inte mallarna passar in, måste särskilt tillstånd sökas hos SSF.

Ansökan måste komma in i god tid före inbjudan och/eller seglingsföreskrifterna publiceras. Är alla kriterier uppfyllda kan ansökan godkännas och de särskilda krav som gäller skrivs in i själva tillståndet. Om de kraven sedan inte uppfylls vid tävlingen, gäller inte tillståndet och besluten kan överklagas vad som än står i inbjudan och/eller seglingsföreskrifterna. Att beslutet kan överklagas ska i så fall meddelas parterna när PK:s beslut läses upp.

39.60 KSR 76, 75 och 78 – Rätt att avvisa eller upphäva en båts anmälan

KSR 76.1 ger arrangören och KK en nästan oinskränkt rätt att avvisa eller upphäva en båts anmälan om det bara sker före första start i kappseglingen eller serien. Den här rätten ska användas med försiktighet och motivet till åtgärden måste alltid anges.

Det finns tillfällen då det är rimligt att avvisa en båts anmälan. Det är tyvärr inte ovanligt att deltagare anmäler sig efter anmälningstidens utgång, att de vill använda segel som har ett annat nummer än det som står i mätbrevet eller att de rent av infinner sig med en annan båt än den som har anmälts till tävlingen. KK får då ta ställning till om den anser sig kunna godta anmälningar och förändringar utöver vad som framgår av inbjudan.

PK ska engagera sig i problem av den här typen bara om båten inte godtar KK:s beslut utan ansöker om gottgörelse enligt KSR 61.2.

Följande alternativ kan vara aktuella:

Anmälan är avvisad med stöd av KSR 76.1 eftersom den påstås vara insänd och/eller avgiften påstås vara betald efter anmälningstidens utgång. Båten ansöker om gottgörelse enligt KSR 61.2. PK ska konstatera om kraven enligt inbjudan är uppfyllda eller inte. Om anmälan har skett för sent och/eller anmälningsavgiften har betalats för sent, ska PK fastställa KK:s beslut att avvisa båtens anmälan.

En båt infinner sig med segel som är mätta och godkända enligt KR, men segelnumret överensstämmer inte med den anmälda båtens mätbrev. Det har av något skäl blivit nödvändigt att låna segel till tävlingen. Besiktningsmannen ska ge båten rimlig möjlighet att vidta rättelse.

Om båten inte rättar felaktigheterna kan KK avvisa eller upphäva båtens anmälan. Om båten inte godtar KK:s beslut kan den ansöka om gottgörelse enligt KSR 61.2. En sådan begäran ska handläggas enligt

DB 23.3. Det innebär att PK kan varna båten eller fastställa KK:s beslut att avvisa den.

En båt har anmält sig på rätt sätt men ägaren/ägarens representant finner sig med en annan båt än den som har angetts i anmälan. Fallet behandlas på samma sätt som en för sent inkommen anmälan.

Formellt sett är det båten som är anmäld till tävlingen och den båten har uteblivit. Den båt som infann sig var en båt som inte var anmäld. Det saknar betydelse om den har samma ägare och samma rorsman. KK kan finna skäl att godta båtens anmälan men har full rätt enligt KSR 76.1 att avvisa den båt som oanmäld har infunnit sig till tävlingen. Om båten inte godtar KK:s beslut kan den ansöka om gottgörelse enligt KSR 61.2. Om båten inte är anmäld på rätt sätt ska PK fastställa KK:s beslut att avvisa båten.

Utöver de här angivna exemplen kan det bli aktuellt att avvisa en båt eller deltagare som genom sitt uppträdande eller på annat sätt har visat att den inte är önskvärd inom segelsporten. Skälen måste enligt KSR 76.1 alltid anges när en båts anmälan avvisas eller upphävs. Men observera att en person som blivit straffad enligt KSR 69 för sitt beteende och har avtjänat sitt straff, inte får avvisas med den händelsen som grund.

39.61 KSR 85 och 86 – Reglernas giltighet

En tävling styrs av KSR, inbjudan, seglingsföreskrifterna, klassreglerna och de särskilda föreskrifter som kan gälla för tävlingen. Det övergripande regelverket är KSR och reglerna i KSR kan ändras av SSF, KR och seglingsföreskrifter bara i den omfattning som framgår av KSR 86.

Det förekommer tyvärr ibland att det vid ett mästerskap finns regler i olika regelverk som strider mot varandra. Det kan t.ex. i klassens mästerskapsregler stå att klassreglerna gäller före varje motstridande regel i KSR. En sådan bestämmelse gäller inte!

Mästerskapsreglerna kan innehålla anvisningar om hur ett mästerskap ska utformas och om hur seglingsföreskrifterna ska skrivas. Handlingsfriheten begränsas dock av innehållet i KSR 86.1a och b och av de klassregler som kan ha ändrat KSR 42, 49, 51, 52, 53, 54, 55 och 78.2. Om KR eller mästerskapsregler innehåller regler och krav som inte kan inordnas i det här systemet, så är de ogiltiga. När det t.ex. står i NoM-reglerna att KR ska gälla, så betyder det inte att de är överordnade KSR. Se Case 85.

De här begränsningarna innebär att klassförbundet genom sina KR och mästerskapsregler kan påverka ett arrangemang bara genom sina tekniska regler och genom att påverka utformningen av seglingsföreskrifterna. Det betyder i praktiken att KSR, inbjudan, seglingsföreskrifterna och KR:s tekniska del

styr hela arrangemanget i förhållande till seglarna. Ingen båt (tävlade), funktionär eller domare kan med framgång åberopa en bestämmelse t.ex. i NoM-reglerna, i tävlingsreglementet eller i mästerskapsreglerna vid en protestförhandling. Om någon åberopar en klassregel som strider mot KSR så har det inte heller någon verkan på utgången av förhandlingen.

Tänk också på att det är den organisation som "äger" tävlingen som har rätt att styra den med sina mästerskapsregler. Om det t.ex. handlar om ett SM, är det reglerna i SSF:s tävlingsreglemente och inte klassens mästerskapsregler som styr tävlingen. De nationella mästerskapen tillhör nämligen det nationella förbundet, i det här fallet Svenska Seglarförbundet. På motsvarande sätt styrs ett nordiskt mästerskap av NoM-reglerna och inte av klassens regler. VM, EM och motsvarande "tillhör" WS och klassförbunden och där gäller deras regler. Fortfarande gäller emellertid att föreskrifterna och reglerna får ändra KSR bara i enlighet med KSR 86.

39.62 KSR 90.2b och J1.2.4 – Internationell tävling

Med en internationell tävling menas en tävling till vilken den arrangerande myndigheten har bjudit in båtar från andra länder än det egna.

39.63 KSR 91 – PK, jury, domare

Benämningen jury användes enbart på en internationell jury utsedd enligt KSR N. Övriga PK kallas protestkommitté. Ordet PK används emellertid också som en gemensam benämning.

Huvuddomare är den som har det administrativa ansvaret över flera PK, t.ex. vid ett JSM.

Ordförande i protestkommitté kallas den som leder arbetet i en PK.

39.64 KSR appendix J2.2.29 – Krav på att båtar ska vara försäkrade

Det är ofta ett krav att deltagande båtar ska ha ansvarsförsäkring och det ska i så fall stå i inbjudan och i seglingsföreskrifterna. Det är däremot olämpligt att skriva att man kommer att kontrollera att båtarna verkligen har försäkring och KK ska inte heller försöka göra en sådan kontroll vid incheckningen.

Det är nämligen inte möjligt att med hundra procents säkerhet veta om en båts försäkring är betald eller av andra skäl giltig för den aktuella tävlingen eftersom det finns en mängd olika bolag (även utländska) med ett otal undantag och klausuler. Ett löfte om en kontroll som visar sig vara utan värde när en skada väl har hänt kan orsaka att arrangören utsätts för krav på ersättning för kostnader och för andra olägenheter.

39.65 KSR J1.2,13 och del 2 – Regler nat-tetid

Om reglerna i KSR del 2 under hela eller delar av en kappsegling ska ersättas av reglerna om rätt till väg i de internationella sjövägsreglerna eller de nationella reglerna, ska det anges i seglingsföreskrifterna. Övriga delar i KSR gäller då som vanligt. Seglingsföreskrifterna ska om så krävs ange när byte av regler ska ske. Case 109.

39.66 Definition Gå i mål, KSR 31, 63.1 och A5 – Märkeskontakt

Om KK observerar att en båt berör ett målmärke sedan den har gått i mål men fortfarande kappseglar, ska båten ändå noteras ha gått i mål. KK ska sedan ge båten poäng utan förhandling (NSC). Observera att definitionen Gå i mål är formulerad på ett sådant sätt att en båt som inte rättar sitt fel ändå "går i mål" när den första gången passerar mållinjen i riktning från bansidan.

Men om den rättar ett fel och går i mål på nytt, ska den andra målgångstiden räknas. Det kan gälla inte bara en märkeskontakt i samband med målgången utan också att den tar ett tvåsvängsstraff eller att båten rättar sin seglade väg så att den överensstämmer med KSR 28.

Om båten tar ett straff ska KK kontrollera att den verkligen gör de svängar och det antal stagvändningar och gippar som krävs, innan båten skär mållinjen, se DB 39.26.

KK har enligt KSR A5 rätt att notera en båt som NSC utan förhandling.

39.67 Definition Halsar och Lä/lovart, KSR 13 – Vid stagvändning

En båt ligger för de halsar som motsvarar dess lovertssida. Den kan inte byta halsar bara genom att besättningen tvingar storseglet över till vindsidan när båten ligger i vindögat. Läsidan definieras som den sida av båten "som är eller, när den står i vindögat, var vänd från vinden" och detta faktiska förhållande kan inte ändras genom att besättningen ändrar storbommens läge.

39.68 Definition Kappsegla och klara målmärkena

En båt har klarat målmärkena då den efter att ha klarat mållinjen inte löper någon omedelbar risk att beröra målmärkena.

39.69 Definition Lä och lovart

En kryssande båt som möter en länsande båt kan med ledning av läget på den länsande båtens storbom avgöra för vilka halsar båten seglar. Om den seglar plattläns eller över lä (med vinden in från "fel sida") är lä enligt definitionen fortfarande den

sida där båten för storbommen. Det gäller emellertid inte i det speciella fall då storbommen hålls ut med kraft och skulle, om den släpptes, av vinden föras över till den andra sidan.

39.70 Definition Regler – Inbjudan, KSR 63.5c

Uppgifterna i inbjudan är enligt definitionerna regler. Det är därför viktigt att inbjudan utformas på ett sådant sätt att den inte kommer i konflikt med seglingsföreskrifterna och tävlingens genomförande i övrigt. Om det ändå blir en konflikt ska den lösas på det sätt som anges i KSR 63.5c. Det betyder att PK ska tillämpa den regel som den tror ger det mest rättvisa resultatet för alla berörda båtar.

Seglingsföreskrifterna bör t.ex. inte ändra sådant som kan ha varit avgörande för en tävlandes beslut att komma till tävlingen och inte heller sådan information som lämnats i avvaktan på att seglingsföreskrifterna ska bli tillgängliga. Det är t.ex. inte tillåtet att låta tävlingen pågå fler dagar än som står i inbjudan och inte heller ändra en uppgift om vilka segel som ska/får tas med till tävlingen.

Det kan å andra sidan i inbjudan förekomma uppgifter som inte påverkar en båts beslut att delta och vilken utrustning som den tar med sig. I sådana fall bör uppgifterna kunna ändras men bara under förutsättning att det i seglingsföreskrifterna anges att uppgiften innebär en ändring av det som står i inbjudan.

39.71 Definition Regler, KSR 87 – Klassregler

Ändringar i KR måste godkännas av WS, Nordic SF eller SSF beroende på om det är en internationell, nordisk eller nationell klass.

En klassregel kan ändras i seglingsföreskrifterna om det tillåts i den aktuella klassregeln eller om klassförbundet har gett ett skriftligt tillstånd till ändringen. I det senare fallet ska tillståndet sättas upp på den officiella anslagstavlan.

39.72 Definition Zonen – Skrovlängd

Med skrovlängd avses skrovets längd utan bogspröt, utanpåliggande roder etc.

Vid avgörande om en båt har nått fram till zonen ska man ta hänsyn enbart till båtens skrov.

39.73 Definition Överlapp – normal utrustning

Även om ett bogspröt inte ingår i "skrovlängden", ska hänsyn tas till det när man avgör om det är överlapp eller inte. På en båt försedd med t.ex. en utombordsmotor räknas motorn – om en sådan är tillåten enligt klassreglerna – som normal utrustning

och hänsyn ska tas också till den vid bedömning av om överlapp föreligger.

Delar under vattenytan ska inte räknas. Man ska inte heller ta hänsyn till en spinnaker som med eller utan avsikt är i onormalt läge eller gajar som släpar i vattnet efter båten, se Case 91.

39.74 Skrov – vad som räknas som del av skrov

Enligt definitionerna fr.o.m. KSR 2021–2024, *startar* respektive *går en båt i mål* när någon del av

dess skrov skär start- respektive mållinjen från start- respektive bansidan. Bogspröt, oberoende om det är fast eller infällbart, ingår inte som en del av skrovet. Däremot är vingar, om inte klassreglerna anger något annat, en förlängning av däckets och således en del av skrovet, [Q&A 2021.002](#), [Redskapsregler på svenska 2025 - 2028](#), [Redskapsreglerna, D1.1](#).

BILAGA 1 CHECKLISTA FÖR SAMSPELET MELLAN AR-RANGÖREN OCH PK:s ORDFÖRANDE

En checklista där PK:s ordförande (här kallad ND) presenterar sina önskemål är viktig eftersom den klargör vilka förväntningar som parterna har på varandra. Den minskar risken för missförstånd och risken för överraskningar senare. Det gäller inte minst vilka ekonomiska förutsättningar som gäller för domarna och deras organisation samt vilken utrustning som ställs till deras förfogande. *

PK bör vid ett SM vara en oberoende kommitté. Det betyder att ingen av de övriga domarna får ha intressekonflikt och de bör inte heller ha några andra arbetsuppgifter i organisationen.

Det bör vara minst 2 domare utöver ND. Samråd med ND om behov av särskild kompetens (KSR 42 eller annan). Domarnas namn, e-postadresser, telefonnummer och eventuella licenser ska meddelas till ND så snart som domarna är engagerade. Domare ska utses på ett tidigt stadium så att rätt personer kan väljas beroende på vilken tävling det gäller. Bemanningskrav finns bl.a. i SSF:s tävlingsreglemente.

Ta gärna med domare som behöver praktik eller regelkunniga seglare som kan vara intresserade av att utbilda sig till domare. Det här är ett mycket bra tillfälle till praktik!

När inbjudan och seglingsföreskrifterna börjar ta form ska de skickas till ND för kontroll. Dokumenten ska överensstämma med SSF:s tävlingsreglemente och med dess mallar.

En av dem som jobbar i sekretariatet ska vara utsedd att sköta mottagandet av protester som lämnas in och annan service till PK. En instruktion finns i Domarboken, avsnitt 5.

SSF har officiella blanketter för protester, kallelser etc. De finns på SSF:s hemsida och dessutom längst bak i Domarboken. Använd dem om inte klubben har motsvarande blanketter.

PK behöver en egen anslagstavla eller en klart avskild del av den officiella tavla som används av kappseglingsskommittén. Den ska märkas med "Protester" eller liknande.

PK behöver ett rum där protestförhandlingar kan hållas. Där ska finnas bord och stolar (konferens- eller köksmöbler eller liknande) och plats för PK + minst 3 personer.

PK behöver magnettavla eller whiteboard med pennor och tillgång till en kopiator.

En mapp bör finnas till varje domare innehållande inbjudan, seglingsföreskrifter, deltagarlistor och kopior av alla andra dokument som lämnas ut till övriga funktionärer och deltagare. I den bör också finnas t.ex. matbiljetter, kartor, inbjudan till sociala aktiviteter etc.

PK behöver x antal domarbåtar. Om privata båtar används bör förare finnas till dem. Vid jollekappseglingar måste båtarna vara anpassade efter de krav som ställs i DB 4.6 och det ska finnas en pinne med en gul flagga.

Ange vilken sorts båtar som behövs, hur många det bör vara och hur de bör vara utrustade.

Radio bör finnas för kommunikation med SL.

PK kan behöva tillgång till protokoll från rundningarna.

Domarnas ersättning: **

Övrigt.

Kommentarer

*) Innan en domare tar på sig ett uppdrag ska hen ta reda på vad uppdraget innebär. Krävs särskild behörighet, krävs/finns särskilt tillstånd från SSF, finns tillräckligt många domare, uppfyller inbjudan och seglingsföreskrifter rimliga krav, ställs lämpliga lokaler och båtar till förfogande etc.? Om inte rimliga krav på arrangemanget är uppfyllda och en ändring inte ställs i utsikt, ska domaren allvarligt överväga att inte delta.

Observera att det kan finnas särskilda behörighetskrav.

**) En domare som åker till en tävling som arrangeras av en främmande klubb (en klubb som hen inte är medlem i) bör få betalt för resa, kost och logi under tävlingsdagarna. Det är också rimligt att hen får gratis biljetter till sociala evenemang och får del av kläder och annat som eventuellt delas ut till övriga funktionärer. En domare som reser runt på olika evenemang har knappast något intresse av att ta på sig egna kostnader och avstå från förmåner som erbjuds övriga funktionärer, samtidigt som hen tar sig ledigt och arbetar gratis. Men det är mycket viktigt att göra upp sådant redan i samband med att du engageras till uppdraget. Om man inte har gjort det så finns ingen grund för att komma efteråt och klaga.

BILAGA 2 ANTAL SEKUNDER PER BÅTLÄNGD

Båtens längd		Båtens fart i knop										
m	fot	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3,0	10	5,9	3,0	2,0	1,5	1,2	1,0	0,8	0,7	0,7	0,6	0,5
3,7	12	7,1	3,6	2,4	1,8	1,4	1,2	1,0	0,9	0,8	0,7	0,6
4,3	14	8,3	4,1	2,8	2,1	1,7	1,4	1,2	1,0	0,9	0,8	0,8
4,9	16	9,5	4,7	3,2	2,4	1,9	1,6	1,4	1,2	1,1	0,9	0,9
5,5	18	10,7	5,3	3,6	2,7	2,1	1,8	1,5	1,3	1,2	1,1	1,0
6,1	20	11,8	5,9	3,9	3,0	2,4	2,0	1,7	1,5	1,3	1,2	1,1
6,7	22	13,0	6,5	4,3	3,3	2,6	2,2	1,9	1,6	1,4	1,3	1,2
7,3	24	14,2	7,1	4,7	3,6	2,8	2,4	2,0	1,8	1,6	1,4	1,3
7,9	26	15,4	7,7	5,1	3,9	3,1	2,6	2,2	1,9	1,7	1,5	1,4
8,5	28	16,6	8,3	5,5	4,1	3,3	2,8	2,4	2,1	1,8	1,7	1,5
9,1	30	17,8	8,9	5,9	4,4	3,6	3,0	2,5	2,2	2,0	1,8	1,6
9,8	32	19,0	9,5	6,3	4,7	3,8	3,2	2,7	2,4	2,1	1,9	1,7
10,4	34	20,1	10,1	6,7	5,0	4,0	3,4	2,9	2,5	2,2	2,0	1,8
11,0	36	21,3	10,7	7,1	5,3	4,3	3,6	3,0	2,7	2,4	2,1	1,9
11,6	38	22,5	11,3	7,5	5,6	4,5	3,8	3,2	2,8	2,5	2,3	2,0
12,2	40	23,7	11,8	7,9	5,9	4,7	3,9	3,4	3,0	2,6	2,4	2,2
13,7	45	26,7	13,3	8,9	6,7	5,3	4,4	3,8	3,3	3,0	2,7	2,4
15,2	50	29,6	14,8	9,9	7,4	5,9	4,9	4,2	3,7	3,3	3,0	2,7
18,3	60	35,5	17,8	11,8	8,9	7,1	5,9	5,1	4,4	3,9	3,6	3,2
21,3	70	41,5	20,7	13,8	10,4	8,3	6,9	5,9	5,2	4,6	4,1	3,8

BILAGA 3 LITTERATURFÖRTECKNING

Förteckningen ger tips om lämpliga böcker. Mera information finns på SSF:s hemsida.

Böcker markerade med * finns på WS:s eller SSF:s webbplats.

Litteratur på svenska

Domarboken 2026	SSF *
Handbok för kappseglingsfunktionärer	SSF
Idrottens bestraffningsregler	Krister Malmsten
Kappseglingsreglerna 2025 - 2028	SSF *
Guide till kappseglingsreglerna	SSF *
Lathund för seglingsledare	SSF
Redskapsreglerna 2025 – 2028	SSF *
Riksidrottsförbundets Stadgar	RF
Svenska Seglarförbundets Stadgar	SSF *
SSF:s tävlingsreglemente 2025	SSF *
SSF:s administrativa reglemente	SSF *

Litteratur på engelska

WS Judges Manuals	WS*
WS Umpires and Match Racing Manual	WS*
Elvstrøm Explains the Racing Rules: 2025-2028 Rules	Sören Krause
The Case and Call Books	WS*
WS Racing Rules Question & Answer Service Booklet	WS*
RYA Racing Appeals Cases 2025 – 2028, e-book	RYA
The Racing Rules of Sailing 2025 – 2028	WS*
The Racing Rules of Sailing 2025 – 2028	RYA
The Rules in Practice 2025 – 2028	Bryan Willis
Understanding the Racing Rules of Sailing through 2028	Dave Perry
US Sailing Appeals	US Sailing
US Sailing Judges Manual	US Sailing

BILAGA 4 MEDLING

World Sailing införde Appendix T i KSR 2017 som beskriver hur medling ska genomföras. Appendix T – Medling gäller bara när det anges i inbjudan eller seglingsföreskrifterna. Medling är ett kortare möte före en protestförhandling mellan seglare, som är inblandade i en protest, och en erfaren domare (medlare). Ansvar för rättvisa i segelsporten bygger på att seglarna själva protesterar för att få tvister avgjorda. Men de inblandade seglarna är ofta ovilliga att protestera, eftersom proceduren upplevs som formell och tidskrävande. Många seglare väljer av tidsskäl att inte protestera, vilket resulterar i orättvisa tävlingsresultat. Medling däremot är ett sätt att förkorta protestförfarandet och ge seglare en chans att ta ett lindrigare straff än diskvalificering, när de inser att de har brutit mot reglerna.

Reglerna i appendixet har för avsikt att förbättra efterlevnaden av Grundläggande principer, Sportsmannaanda och reglerna, och kan användas vid både stora och små tävlingar.

Allmänt

Medling kan användas vid i stort sett alla typer av tävlingar, förutom direktdömda kappseglingar. Det ska stå i inbjudan eller seglingsföreskrifterna, att alla protester som gäller regler i del 2 och KSR 31 i första hand kommer att behandlas av en medlare. Medlingen sker så snart en protest har lämnats in och före protestförhandlingen startar. Medlingen ska göras väl avskilt från andra seglare och observatörer. Den börjar med att medlaren förklarar hur det hela går till, så att de inblandade förstår vad det handlar om.

Principer

En medling är inte en protestförhandling. Trots att den vanliga protestproceduren följs vid medlingen, är medlaren inte bunden av reglerna i del 5, som styr den vanliga förhandlingen. Deltagarna i en medling har rätt att på begäran få protesten hänskjuten till PK. Ändrar arrangören appendix T, kan det förekomma att medling sker inför två domare och att bara domarna (inte parterna) kan hänskjuta fallet till PK.

Medling används när bara två båtar är inblandade och tvisten gäller reglerna i del 2 och KSR 31. Om det kommer fram att andra regler gäller i händelsen och att andra båtar kan vara inblandade, ska protesten hänskjutas till PK.

Det är bara medlaren och de två parterna som får närvara, inga andra. Inga vittnen tillåts. Om en part anser att vittnen behöver höras, ska protesten hänskjutas till PK.

PK måste i förväg ha överlåtit till medlaren att avgöra om protesten är giltig eller inte samt besluta att protesten får tas tillbaka.

Hela medlingen bör inte ta längre än 15 minuter. Om den tiden överskrids, är fallet för komplicerat för medling. Medlingen ska då avslutas och fallet hänskjutas till PK.

Medlarens beslut ska grundas på parternas berättelser och vara ett av följande fyra alternativ:

1. Protesten är ogiltig: Om medlaren anser att protesten är ogiltig, ska medlaren meddela det innan hen hör parterna, och ge den protesterande seglaren möjlighet att ta tillbaka protesten. Om seglaren inte går med på det, avslutas medlingen och fallet hänskjuts till PK. Om den protesterande medger att protesten är ogiltig och ber att få återta protesten, ska det ske med ett kryss i förhandlingsprotokollet och ett undertecknande.

2. Ingen båt bröt mot någon regel: Om medlaren anser att ingen båt bröt mot någon regel, ska hen ge den protesterande seglaren möjlighet att återta protesten. Om den protesterande inte går med på det, avslutas medlingen och fallet hänskjuts till PK.

3. En båt eller båda båtarna bröt mot en eller flera regler: Om medlaren anser att en båt har brutit mot en regel ska medlaren fråga seglaren om hen godtar ett straff efter kappsegling. Om seglaren gör det, ska det ske skriftligt och undertecknas. Skriv t.ex.: ”Båt X medger regelbrott och godtar poängstraff.” Samtidigt ska protesten återtas med ett kryss i förhandlingsprotokollet och undertecknas. Om en båt godtar ett straff vid medlingen, är regel 44.4b tillämplig och båten får inte ges ytterligare straff. Om straffet inte godtas, ska fallet hänskjutas till PK.

4. Ett beslut kan inte fattas och protesten hänskjuts till PK: Medlaren kan komma fram till att parternas berättelser inte är tillräckliga för beslut eller att fallet är för komplicerat. Hen hänskjuter då fallet till PK.

Hur medlingen går till

Om medlaren anser att protesten är giltig, ska den protesterande med hjälp av båtmodeller beskriva händelsen. Skisser brukar inte användas. Sedan är det svarandens tur att berätta. Medlaren ställer frågor till seglarna (parterna) och de får i sin tur ställa korta frågor till varandra under medlarens överinseende.

Medlaren får inte ge några förklaringar till någon av parterna, förrän efter att protesten har tagits tillbaka. Anledningen är att medlingen inte får vara en taktisk förberedelse före en förhandling med PK. Av samma skäl bör medlaren inte konsultera regler och tolkningar, medan parterna är närvarande. Om medlaren behöver läsa, ska medlingen ajourneras och parterna lämna rummet. Men i så fall kan fallet vara för komplicerat, att avgöras genom medling.

När medlingen är avslutad får medlaren kommentera fallet, men bara om beslutet har godtagits av parterna och protesten har återtagits. Medlaren kan då fritt diskutera fallet med parterna, förklara regler och tolkningsfall samt ge annan relevant information.

Straff

Ett straff utdömt under medling har samma status som ett straff taget på banan eller ett straff utdömt av PK. Ett straff efter medling bör vara mera kännbart än ett straff taget på banan och lindrigare än DSQ. Poängstraff på 30 % används. Ett mera kännbart straff resulterar oftast i att seglaren inte godtar det, utan hen chansar hellre på en fullständig för-

handling. Om straffet är lindrigare, blir avståndet för litet jämfört med ett straff som tas på banan. Båtens straffpoäng ska beräknas enligt KSR 44.3c.

Medlaren

Medlaren ska vara en mycket kunnig och erfaren domare. Hen måste kunna fatta snabba beslut och ha respekt för seglarnas åsikter. Om en domare vill lära sig medling, bör hen tillåtas närvara vid en medling som observatör, men bara om parterna går med på det.

Om det är en tävling med Internationell Jury bör det vara en av domare från juryn som genomför medlingen, även om det inte uttryckligen anges i reglerna.

När den protesterande inte återtar sin protest, och det därmed blir en förhandling, får den domare som tidigare var medlare, vara med i den PK som behandlar protesten.

Domaren ska vid medlingen ha tillgång till inbjudan, seglingsföreskrifterna (med eventuella ändringar), regelboken, båtmodeller och en klocka för att hålla reda på hur lång tid medlingen tar.

BILAGA 5 ANDRA ALTERNATIV FÖR ATT LÖSA TVISTER

ANDRA ALTERNATIV FÖR ATT LÖSA TVISTER

Appendix V, Alternativa straff översatt från US Sailing föreskrifter 2025 – 2028.

Reglerna V1 och V2 möjliggör alternativa straff som uppmuntrar tävlande att ta ett straff, när de i en händelse kan ha brutit mot en regel i del 2 eller regel 31. En eller båda reglerna V1 och V2 gäller bara när det står i inbjudan eller seglingsföreskrifterna.

V1 - Straff vid händelsen

De två första meningarna i regel 44.1 ändras till: ”En båt får ta ett ensvängsstraff, när den kan ha brutit mot en regel i del 2 eller regel 31 i en händelse när den kappseglar. Men, när den har brutit mot en regel i del 2 i zonen runt ett märke, som inte är ett startmärke, är straffet ett tvåsvängsstraff.”

V2 - Straff efter kappsegling

När regel V2 gäller, ersätter den inte straff som kan tas enligt regel 44.1. Möjligheten till straffet i regel V2, utesluter inte att båten omgående behöver ta ett tillämpligt straff eller vidta åtgärd i enlighet med Grundläggande principer, Sportsmannaanda och reglerna.

- a) Förutsatt att regel 44.1b inte gäller, får en båt som vid en händelse kan ha brutit mot en eller flera regler i del 2 eller regel 31, ta ett **Straff efter kappsegling** när som helst fram till dess att en förhandling om händelsen startar.
- b) Ett **Straff efter kappsegling** är ett 30% poängstraff beräknat enligt regel 44.3c. Men regel 44.1a gäller.
- c) En båt tar ett **Straff efter kappsegling** genom att lämna in en skriftlig redogörelse där den accepterar straffet, anger kappseglingens nummer samt var och när händelsen inträffade.

BILAGA 6 DISCIPLINÄRENDEN INOM SEGELSPORTEN

Besträffning av tävlande, stödpersoner, funktionärer av olika slag och föräldrar, som har uppträtt störande eller förolämpande, kan ske med stöd av Kappseglingsreglerna, RF:s stadgar, kapitel 14 respektive SSF:s stadgar.

Kappseglingsreglerna

Regel 69.2, Åtgärder av en protestkommitté, reglerar vad PK kan göra gentemot en tävlande, båtägare och stödperson.

Regel 69.3, Åtgärder av en nationell myndighet och World Sailing. Redovisar de regelverk som ligger till grund för handläggning av WS och Nationella myndigheter efter en rapport från PK enligt regel 69.2 j.

Handläggning av ärenden rörande händelser som sker vid andra tillfällen än tävling ska ske med stöd av RF:s stadgar, 14 kap. Om både den tävlande och t.ex. coachen eller föräldern uppträder på ett oacceptabelt sätt, är det två separata händelser även om det sker vid samma tillfälle.

Seglingsföreskrifterna

I seglingsföreskrifterna kan arrangören ange vad som gäller för t.ex. coaches närvaro i kappseglingsområdet. I dem ska också anges eventuella påföljder vid brott mot reglerna.

RF:s stadgar, kapitel 14 [RFs stadgar.pdf](#)

I RF:s stadgar anges möjliga påföljder för flera kategorier av personer som är involverade i idrottsverksamhet. Berörda är enligt § 1 bland annat

- **enskild medlem** i en till RF ansluten förening, och

- personer som **oavsett medlemskap** är tävlingsfunktionär, ledare, tränare eller **annan som i samband med idrottsutövning biträder idrottsutövare**, idrottsorganisation eller Idrotts AB.

Det innebär att tränare, coacher och föräldrar till kappseglare ingår i den krets som berörs av stadgarna.

I RF:s stadgar, kap 14, § 2, anges vilka förseelser som kan beivras, och i §§ 3 – 7 anges möjliga påföljder.

SSF:s stadgar, kapitel VIII

I RF:s stadgar, kap 14, § 7 och § 8, hänvisas till att specialförbunden (SSF) kan ha särskilda bestämmelser gällande straffmätning och bestraffningsorgan. SSF har beslutat att bestraffningsärenden hanteras av Disciplin och Överklagandenämnden (DÖN).

Enligt KSR handhar protestkommittén (PK) vid varje tävling bestraffningsärende inom sitt ansvarsområde, d.v.s. under den tävling som PK är tillsatt för att döma.

DÖN är andra instans för bestraffningsärende enligt kappseglingsreglerna (KSR 69) när PK utdömt. straff som är mer än DNE.

DÖN är vidare första instans för bestraffningsärenden enligt 14 kap. RF:s stadgar.

Vid överklaganden av straff enligt KSR 69 som PK utdömt, är det DÖN som handhar dessa.

Vid överklaganden av DÖN:s beslut sker det till Riksidrottsnämnden (RIN).

Tillämpningar:

Tävlande, båtägare eller stödperson till tävlande, inklusive föräldrar, ingår bland de personer som kan omfattas KSR 69.

De kan bestraffas genom KSR 69.2, Olämpligt beteende. Regeln anger hur en kallelse och en förhandling ska gå till. Påföljderna kan vara varning eller någon form av straff. Se publikationen: [Handledning vid hantering av olämpliga beteenden, KSR 69](#).

Observera att de lika väl kan straffas med stöd av RF:s stadgar 14 kap efter en anmälan till SSF.

RF:s stadgar, 14 kap. Förseelsen kan vara olämpligt uppträdande som exemplifieras i § 2. PK kan besluta att med stöd av § 8 inge en anmälan till coachens SF. Påföljden efter handläggning av SSF kan med stöd av RF:s stadgar kap 14 §§ 3 – 7 bli

- en tillrättavisning vid en ringa förseelse,
- avstängning för en tid upp till 1 år för en förseelse av "normalgraden", eller
- avstängning lägst 1 år och högst 2 år om förseelsen bedöms som grov och i vissa fall upp till 10 år.

Svenska Seglarförbundets stadgar finner du på SSF:s webbplats:

[Seglarförbundets Stadgar 2024](#)

Bestraffningsärenden behandlas i kapitel VIII.

Kap VIII, Disciplin- och Överklagandenämnd, Nämndens åligganden

Vid kappseglingar handlägger protestkommittén tävlingsärenden i första instans inom sin jurisdiktion, för den tävling den är satt att döma enligt kappseglingsreglerna (KSR).

Disciplin- och överklagandenämnden handlägger i andra instans protestkommittérapporter till nationell myndighet (SSF) enligt KSR gällande olämpligt beteende samt överklagande enligt KSR av protestkommittébeslut gällande olämpligt beteende.

En rapport från en protestkommitté till Disciplin- och överklagandenämnden gällande olämpligt beteende enligt KSR likställs med en anmälan enligt RF:s stadgar, kap 14. Den ska, för att RF stadgar ska vara tillämpliga, vara SSF tillhanda inom den tid från händelsen som RF:s stadgar anger.

Därutöver handlägger Disciplin- och överklagandenämnden överklaganden avseende övriga ärenden, som inte avser tävlingsärende, enligt 15 kap. RF:s stadgar.

Disciplin- och överklagandenämnden utgör vidare bestraffningsorgan beträffande bestraffningsärenden enligt 14 kap. RF:s stadgar och Idrottens reglemente om otillåten vadhållning samt manipulation av idrottslig verksamhet.

Det högsta bötesbelopp som Disciplin- och överklagandenämnden kan besluta om för enskild person är 10 000 kr. För förening är detta belopp 50 000 kr.

Disciplin- och överklagandenämndens beslut får, inom tre veckor från den dag dess beslut meddelats, överklagas hos Riksidrottsnämnden.

BILAGA 7 BEDÖMNING AV OM EN BÅT HAR BRUTIT MOT REGEL 1.1

Allmänna synpunkter och förslag till arbetsmetod för en protestkommitté

Thord Elfström med stöd av Ulf Holmgren, verksjurist Sjöfartsverket

Allmänt

En bedömning av varje enskild situation måste göras där hänsyn tas till alla aspekter. Det behövs allmänna bedömningskriterier för att göra det förutsägbart både för domare och för tävlande.

Utgångspunkten är KSR 1.1. Tolkningen av regeln beror mycket på omständigheterna. En hel del måste överlämnas till den tävlandes egen bedömning. Sett ur ett allmänt juridiskt perspektiv har domstolarna hanterat tävlingssituationer annorlunda än ”vardagssituationer”, dvs. i en tävlingssituation ingår att de tävlande deltar på egen risk (KSR 3).

Fara

En kantrad eller på annat sätt havererad båt kan vara i fara och det åligger varje tävlande att göra en egen bedömning av om den behöver hjälp. En sådan bedömning ska göras mot bakgrund av båtens typ och storlek, väder, avstånd från land och om det finns anledning anta att någon skadad person finns ombord eller i vattnet vid båten. Hänsyn måste också tas till den tävlandes ålder och erfarenhet. Det går inte att ha samma krav på en ung optimistseglare som på en van havskappseglare. PK måste försöka sätta sig in i vilka förhållanden som rådde vid det aktuella tillfället och vilket beslutsunderlag den tävlande då hade. Även om det senare visar sig att situationen var allvarlig, är det inte säkert att det vid händelsen gick att förstå det och vilka åtgärder som hade behövt vidtas.

En viktig parameter är tävlingens format och vilken säkerhetsorganisation som arrangören har på vattnet. Vid en kappsegling med jollar på en relativt kort bana i bra väder och med ett flertal säkerhetsbåtar ställs normalt mycket låga krav på insats från den tävlandes sida. Men hen måste ändå stanna upp och kolla läget om det ser ut som att seglaren som ligger i vattnet verkar trött och medtagen och ingen säkerhetsbåt finns i närheten. I andra änden av skalan finns en kappsegling på öppet vatten med kölbåtar eller flerskrovsbåtar där säkerhetsorganisationen inte kan ha någon överblick över vad som händer på alla delar av banan. Där ställs krav på att de tävlande agerar aktivt vid ett haveri.

Sjöräddningen

Sjöräddningen träder efter larm in bara i de fall personer är i nöd eller löper omedelbar risk att hamna i nöd. Krav på att rädda båtar finns bara om det kan ses som ett led i räddningen av de nöd-

ställda. Begreppet ”räddningsledare” används enbart för personal på sjöräddningen som leder en insats. Det är viktigt att notera att sjöräddningen talar om ”nöd” medan kappseglingsreglerna talar om ”fara”. Sjölagens 6 kap 6 §* stadgar vilka krav som ställs på en befälhavare som anträffar någon i sjönöd.

PK:s handläggning

PK kommer in i bilden först i efterhand och om någon har lämnat in en protest eller, i särskilt allvarliga fall, en anmälan enligt regel 69. PK uppgift är då att utreda om någon har brutit mot någon KSR. I protesten anges att båten/båtarna inte har lämnat assistans trots att det har inträffat ett haveri av något slag.

Exempel på frågeställningar:

Var befann sig A när A såg B:s belägenhet?

Vad såg A då?

Vilka bedömningar gjorde A vid det tillfället?

Signalerade B eller någon annan för att påkalla hjälp?

Fanns en säkerhetsbåt i närheten eller var den nödställde beroende av hjälp av A?

Kommunicerade A med B på något sätt?

Fanns det anledning tro att någon var skadad eller uttröttad och inte kunde bedöma sitt eventuella nödläge?

Fanns andra båtar i närheten som kunde lämna hjälp?

Var de i så fall bättre ägnade att ge hjälp?

Fanns andra båtar på plats redan när A första gången observerade B:s läge?

Hur agerade de i så fall?

Fanns anledning tro att de behövde hjälp med sin insats?

Om de uppenbarligen har kommunicerat med den nödställda för att sedan avlägsna sig från platsen, bör man kunna göra den bedömningen att fara inte föreligger.

Det finns inget generellt krav på att alla båtar i närheten ska bege sig till platsen bara för att undgå påföljd.

Signalerade den andra båten att mera hjälp behövdes?

På vilket sätt?

Angavs vilken hjälp som efterfrågades, t.ex. hjälp med kommunikation till tävlingsledningen, räddningsledare eller annan?

Ansåg A att en insats skulle äventyra den egna båtens säkerhet? I så fall på vilket sätt? Det kan

vara grundförhållanden, väderförhållanden och den egna båtens eller besättningens kapacitet som är avgörande.

Om A inte upptäckte B:s nödläge, vilken uppsikt höll A för att kunna upptäcka båtar i fara eller nöd?

Höga krav på uppsikt horisonten runt kan inte ställas i en kappseglingssituation annat än ute på öppet hav. De tävlande har oftast fullt upp med att iaktta och lägga upp sin taktik gentemot de båtar som finns i omedelbar närhet

*) Sjölag 1994:1009

6 kap. Om befälhavare

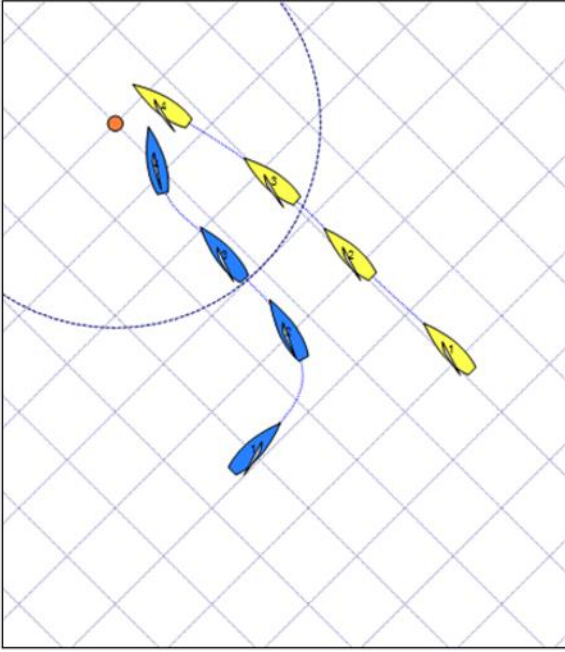
6 § Anträffar befälhavaren någon i sjönöd är hen skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställde, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande. Om befälhavaren i annat fall får kännedom om att någon är i sjönöd eller om hen får kännedom om någon fara som hotar sjötrafiken, är hen under de förutsättningar som nyss angetts skyldig att vidta åtgärder för att rädda den nödställde eller avvärja faran i enlighet med de föreskrifter som regeringen meddelat för sådana fall.

BILAGA 8 INNEHÅLLSFÖRTECKNING – PROTESTEXEMPEL

Protestexempel	Plats	Regler
1	Kryssmärket	11, 14, 16, 18.2a1, 43.1b
2	Kryssen	10, 13, 15, 16.1
3	Kryssmärket	10, 16.1, 18, 61
4	Länsmärket	11, 12, 18.2a1, 61
5	Länsmärket	10, 11, 12, 18.2a2, 18.2b och 18.2c.
6	Kryssen	10
7	Kryssmärket	10, 11, 13, 18.2c, 43
8	Ogiltig protest	60.3b
9	Målgång	11, 16, 13, 20.1, 20.2b
10	Starten	11, 61.4b, 43.1a
11	Starten - OCS	61.4b1, A5
12	Starten - BFD	30.4, 61.4b1, A5

ANSÖKAN OM FÖRHANDLING

Även för ansökan om gottgörelse och återupptagande

Mottagen Datum: 2025-08-10	Klockslag: 17:15	Av: BC	Protesttidens utgång: 17:25	Protest nummer: 1
1. Datum för kappsegling: 2025-08-10		Tävling SM för 6:or		Kappsegling nummer: 2
2. Typ av förhandling				
☒ Protest – (att en eller flera båtar brutit mot en regel) ☐ Rapport för DP straff (KSR 64)				
☐ Ansökan om gottgörelse ☐ Rapport angående en stödperson (KSR 62)				
☐ Ansökan om att återuppta förhandling (KSR 63.7b) ☐ Rapport om olämpligt beteende (KSR 69)				
3. Mina uppgifter - person som påstår, ansöker eller lämnar rapport				
Klass/grupp: 6:or	Segelnummer/båtnamn: BLÅ	eller	Kommitté:	
Representerad av:	Namn: Per Persson		Telefon: 0123-89998	
			E-post:	
4. Den svarande – den protesten riktas mot, kommitté för gottgörelse, stödperson eller person rapporterad för olämpligt beteende.				
Klass/grupp eller kommitté	Segelnummer/båtnamn/person		Telefon (om tillgängligt)	
6:or	GUL			
5. Underrättelse till den svarande – Om du protesterar, hur har du underrättat den svarande om din avsikt att protestera? Genom anrop: ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast Visa röd flagga: ☐ Krävs inte ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast Informerat på annat sätt: ☒ Nej ☐ Ja Om ja, hur?:				
6. Incidenten När och var? Kort beskrivning: Blå seglade i lä om GUL och blev trängd vid märket så att vi kolliderade			Skiss (om relevant): Visa vind och ström 	
Regler som påstås ha brutits mot: 18			Namn på vittnen:	

Vid behov fortsätt på ny sida.

Protestkommitténs beslut

Protest nr: 1

Tillsammans med:

Kappsegling: 2

Parter

Båt, kommitté eller person	Klass/grupp	Representerad av/ej närvarande
BLÅ	6:or	Per Persson
GUL	6:or	Dan Wiberg

Vitnen / Observatörer

Namn	Båt – kommitté – roll

Giltig – ☐ Nej ☒ Ja (Om Nej, använd Fastställda fakta för att dokumentera beslutet)

Procedurfrågor: (Intressekonflikt, parter ej närvarande, utökad protesttid, protesten beskriver ej händelsen)

Fastställda fakta:

GUL seglade dikt bidevind för SB halsar och närmade sig märke 1 enligt skiss.
 BLÅ seglade för BB halsar och stagvände en skrovlängd i lä om och överlappande GUL, c:a 4 skrovlängder från märket.
 Båtarna överlappade varandra när de gick in i zonen.
 GUL höll sin kurs till lovart om märket.
 BLÅ lovade sakta till över dikt bidevind c:a en skrovlängd från märket för att runda.
 Kontakt uppstod mellan BLÅs bog och GULs BB låring c:a ½ meter från aktern utan att det blev några skador.
 BLÅ var då c:a ½ meter från märket. Ingen av båtarna tog ett straff.

Skissen godkänns.

Slutsats och regler:

KSR 11, 14, 16.1, 18.2a1, 43.1b

BLÅ hade rätt till väg och rätt till märkesplats. Gul skulle ha hållit undan och gett plats. Det fanns ingen båt i lovart som hindrade GUL från att hålla undan. BLÅ bröt inte mot 16.1 när den lovade

Beslut:

GUL diskvalificeras i segling 2.

Återtagande begärs:

Återtagande godkänns:

Protestkommitté:

Internationell Jury: ☒ Nej ☐ Ja

Tina Örtendahl, ordf, Anna Lindman, Sven Hamberg

Signatur:

Datum och tid: 2025-08-10 19:30

ANSÖKAN OM FÖRHANDLING

Även för ansökan om gottgörelse och återupptagande

Mottagen Datum: 2025-03-27	Klockslag: 18:30	Av: AR	Protesttidens utgång: 19:00	Protest nummer: 2
1. Datum för kappsegling: 2025-03-27	Tävling SM Safir	Kappsegling nummer: 4		
2. Typ av förhandling ☒ Protest – (att en eller flera båtar brutit mot en regel) ☐ Rapport för DP straff (KSR 64) ☐ Ansökan om gottgörelse ☐ Rapport angående en stödperson (KSR 62) ☐ Ansökan om att återuppta förhandling (KSR 63.7b) ☐ Rapport om olämpligt beteende (KSR 69)				
3. Mina uppgifter - person som påstår, ansöker eller lämnar rapport				
Klass/grupp: SM Safir	Segelnummer/båtnamn: BLÅ	eller	Kommitté:	
Representerad av:	Namn: Kurt Kula		Telefon: 073-87654	
			E-post: kula@sst.se	
4. Den svarande – den protesten riktas mot, kommitté för gottgörelse, stödperson eller person rapporterad för olämpligt beteende.				
Klass/grupp eller kommitté	Segelnummer/båtnamn/person	Telefon (om tillgängligt)		
SM Safir	GUL			
5. Underrättelse till den svarande – Om du protesterar, hur har du underrättat den svarande om din avsikt att protestera? Genom anrop: ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast Visa röd flagga: ☐ Krävs inte ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast Informerat på annat sätt: ☒ Nej ☐ Ja Om ja, hur?:				
6. Incidenten När och var? Kort beskrivning: GUL stagvände till styrbord så nära oss att vi hade kolliderat om inte både vi och GUL hade stagvänt omedelbart		Skiss (om relevant): Visa vind och ström 		
Regler som påstås ha brutits mot: 15		Namn på vittnen:		

Vid behov fortsätt på ny sida.

Protestkommitténs beslut

Protest nr: 2

Tillsammans med:

Kappsegling: 4

Parter

Båt, kommitté eller person	Klass/grupp	Representerad av/ej närvarande
BLÅ	Safir	Kurt Kula

Vittnen / Observatörer

Namn	Båt – kommitté – roll

Giltig – ☐ Nej ☒ Ja (Om Nej, använd Fastställda fakta för att dokumentera beslutet)

Procedurfrågor: (Intressekonflikt, parter ej närvarande, utökad protesttid, protesten beskriver ej händelsen)

Fastställda fakta:

BLÅ seglade dikt bidevind för babords halsar på första kryssen.
GUL seglade på parallell kurs i lå om BLÅ och stagvände till styrbords halsar.
När GUL kommit på dikt bidevind för styrbords halsar var den på kollisionskurs med BLÅ och ca en skrovlängd från BLÅ.
BLÅ stagvände genast och GUL undvek kontakt genom att också stagvända omedelbart.
Båda stagvände på ett sjömansmässigt sätt och de var ca en halv skrovlängd från varandra som närmast.

Skissen godkänns.

Slutsats och regler:

KSR 10, 13, 15, 16.1
GUL stagvände för nära men gav BLÅ plats att hålla undan på ett sjömansmässigt sätt.
Ingen båt bröt mot någon regel.

Beslut:

Protesten avslås

Återtagande begärs:

Återtagande godkänns:

Protestkommitté:

Bo Bila

Internationell Jury: ☒ Nej ☐ Ja

Signatur:

Datum och tid: 2025-03-27 10:00

AJ.2026-01-25

ANSÖKAN OM FÖRHANDLING

Även för ansökan om gottgörelse och återupptagande

Mottagen Datum: 2025-08-10	Klockslag: 18:15	Av: POA	Protesttidens utgång: 18:30	Protest nummer: 3
1. Datum för kappsegling: 2025-08-10		Tävling Int SM H-båt		Kappsegling nummer: 3
2. Typ av förhandling				
☒ Protest – (att en eller flera båtar brutit mot en regel)				
☒ Ansökan om gottgörelse				
☐ Ansökan om att återuppta förhandling (KSR 63.7b)				
☐ Rapport för DP straff (KSR 64)				
☐ Rapport angående en stödperson (KSR 62)				
☐ Rapport om olämpligt beteende (KSR 69)				
3. Mina uppgifter - person som påstår, ansöker eller lämnar rapport				
Klass/grupp: H-båt	Segelnummer/båtnamn: BLÅ	eller	Kommitté:	
Representerad av:	Namn: Nisse A-son Brus		Telefon: 073-87654	
			E-post: brus@sst.se	
4. Den svarande – den protesten riktas mot, kommitté för gottgörelse, stödperson eller person rapporterad för olämpligt beteende.				
Klass/grupp eller kommitté	Segelnummer/båtnamn/person		Telefon (om tillgängligt)	
H-båt	GUL			
5. Underrättelse till den svarande – Om du protesterar, hur har du underrättat den svarande om din avsikt att protestera? Genom anrop: ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast Visa röd flagga: ☐ Krävs inte ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast Informerat på annat sätt: ☒ Nej ☐ Ja Om ja, hur?:				
6. Incidenten När och var?		Skiss (om relevant): Visa vind och ström		
Kort beskrivning: Vi var båda i zonen och GUL hindrade oss från att få plats och tvingade oss till fel sida om märket.				
Regler som påstås ha brutits mot: 18.2a		Namn på vittnen:		

Vid behov fortsätt på ny sida.

Protestkommitténs beslut

Protest nr: 3

Tillsammans med:

Kappsegling: 3

Parter

Båt, kommitté eller person	Klass/grupp	Representerad av/ej närvarande
BLÅ	H-båt	Nisse Brus
GUL	H-båt	Tore Back

Vitnen / Observatörer

Namn	Båt – kommitté – roll

Giltig – ☐ Nej ☒ Ja (Om Nej, använd Fastställda fakta för att dokumentera beslutet)

Procedurfrågor: (Intressekonflikt, parter ej närvarande, utökad protesttid, protesten beskriver ej händelsen)

Fastställda fakta:

BLÅ seglade dikt bidevind för babords halsar och gick in i zonen för att runda kryssmärket om babord. GUL seglade dikt bidevind för styrbords halsar på kollisionskurs. BLÅ stagvände för att hålla undan och hamnade c:a en skrovlängd under märket för styrbords halsar. GUL stagvände en halv skrovlängd från märket, passerade tätt intill det och rundade det. BLÅ som hade tappat farten fick falla och gippa för att kunna runda märket om babord

Slutsats och regler:

KSR 10. BLÅ måste hålla undan för GUL enligt KSR enligt KSR 10. KSR 18 var inte tillämplig då båtarna var för olika halsar på kryss. KSR 16.1
KSR 61 ej tillämplig.

Beslut:

Protesten avslås.
Gottgörelse ges ej.

Återtagande begärs:

Återtagande godkänns:

Protestkommitté:

Jack Hansson, Jenny Andersson och Folke Hammarin

Internationell Jury: ☒ Nej ☐ Ja

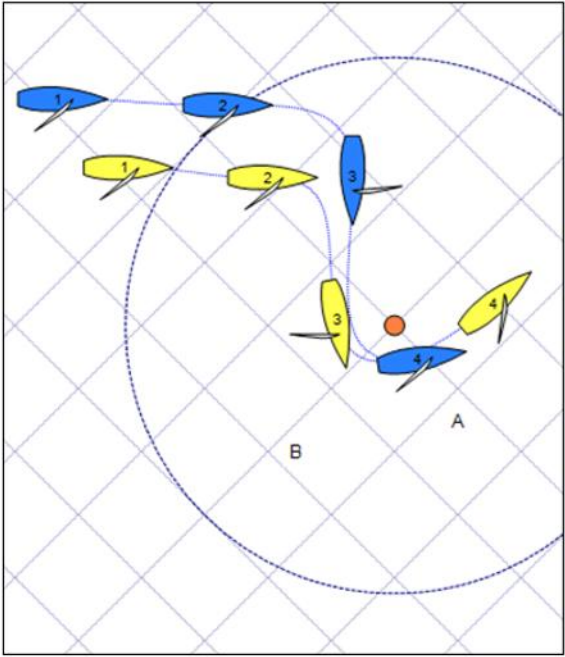
Signatur:

Datum och tid: 2025-08-10 20:30

AJ.2025-01-25

ANSÖKAN OM FÖRHANDLING

Även för ansökan om gottgörelse och återupptagande

Mottagen Datum: 2025-08-02	Klockslag: 18:18	Av: POA	Protesttidens utgång: 18:30	Protest nummer: 4
1. Datum för kappsegling: 2025-08-02		Tävling E-jolle kval		Kappsegling nummer: 1
2. Typ av förhandling				
☒ Protest – (att en eller flera båtar brutit mot en regel) ☐ Rapport för DP straff (KSR 64)				
☒ Ansökan om gottgörelse ☐ Rapport angående en stödperson (KSR 62)				
☐ Ansökan om att återuppta förhandling (KSR 63.7b) ☐ Rapport om olämpligt beteende (KSR 69)				
3. Mina uppgifter - person som påstår, ansöker eller lämnar rapport				
Klass/grupp: E-jolle	Segelnummer/båtnamn: BLÅ	eller	Kommitté:	
Representerad av:	Namn: Kalle P		Telefon: 073-87654	
			E-post: kalle.p@sst.se	
4. Den svarande – den protesten riktas mot, kommitté för gottgörelse, stödperson eller person rapporterad för olämpligt beteende.				
Klass/grupp eller kommitté	Segelnummer/båtnamn/person	Telefon (om tillgängligt)		
E-jolle	GUL			
5. Underrättelse till den svarande – Om du protesterar, hur har du underrättat den svarande om din avsikt att protestera?				
Genom anrop: ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast				
Visa röd flagga: ☒ Krävs inte ☐ Nej ☐ Ja Om ja, när?:				
Informerat på annat sätt: ☒ Nej ☐ Ja Om ja, hur?:				
6. Incidenten När och var?		Skiss (om relevant): Visa vind och ström		
Kort beskrivning: Länsmärket efter andra länsen				
Vi hade överlapp vid zonen men GUL gav oss inte plats.				
Regler som påstås ha brutits mot: 18.2a, 61.4b		Namn på vittnen:		

Vid behov fortsätt på ny sida.

Protestkommitténs beslut

Protest nr: 4

Tillsammans med:

Kappsegling: 1

Parter

Båt, kommitté eller person	Klass/grupp	Representerad av/ej närvarande
BLÅ	E-jolle	Kalle Persson
GUL	E-jolle	Mona Hane

Vittnen / Observatörer

Namn	Båt – kommitté – roll

Giltig – ☐ Nej ☒ Ja (Om Nej, använd Fastställda fakta för att dokumentera beslutet)**Procedurfrågor:** (Intressekonflikt, parter ej närvarande, utökad protesttid, protesten beskriver ej händelsen)

Fastställda fakta:

GUL slörade halv vind för babords halsar mot länsmärket.
GUL gick in i zonen c:a 2 skrovlängder i lovart om märket.
BLÅ hade överlapp c:a en halv skrovlängd i lovart om GUL.
GUL höll sin kurs tills den kom nästan fram till i höjd med märket då den föll tvärt och rundade c:a en båtbredd från märket.
BLÅ kunde falla efter GUL och rundade märket akter om GUL.

Skissen godkänns av PK

Slutsats och regler:

KSR 11, 18.2a1 och 12. KSR 18 började gälla när GUL gick in i zonen och BLÅ hade då rätt att segla till märket enligt definitionen. GUL gav inte BLÅ plats att göra det och bröt därför mot KSR 18.2a1. Gottgörelse kan inte ges eftersom kraven i KSR 61.4b inte är uppfyllda

Beslut:

GUL diskvalificeras i segling 1
Ingen gottgörelse ges

Återtagande begärs:

Återtagande godkänns:

Protestkommitté:

Bosse Brink, Anki Pettersson och Jonas Helgesson

Internationell Jury: ☒ Nej ☐ Ja

Signatur:

Datum och tid: 2025-08-02 20:30

AJ 2026-01-25

ANSÖKAN OM FÖRHANDLING

Även för ansökan om gottgörelse och återupptagande

Mottagen Datum: 2025-07-17	Klockslag: 18:15	Av: POA	Protesttidens utgång: 18:30	Protest nummer: 5
1. Datum för kappsegling: 2025-07-17		Tävling Ö-cupen		Kappsegling nummer: 1
2. Typ av förhandling ☒ Protest – (att en eller flera båtar brutit mot en regel) ☐ Rapport för DP straff (KSR 64) ☐ Ansökan om gottgörelse ☐ Rapport angående en stödperson (KSR 62) ☐ Ansökan om att återuppta förhandling (KSR 63.7b) ☐ Rapport om olämpligt beteende (KSR 69)				
3. Mina uppgifter - person som påstår, ansöker eller lämnar rapport				
Klass/grupp: IF	Segelnummer/båtnamn: BLÅ	eller	Kommitté:	
Representerad av:	Namn: Anders Berg		Telefon: 073-87654 E-post: anders.berg@sst.se	
4. Den svarande – den protesten riktas mot, kommitté för gottgörelse, stödperson eller person rapporterad för olämpligt beteende.				
Klass/grupp eller kommitté IF	Segelnummer/båtnamn/person GUL	Telefon (om tillgängligt)		
5. Underrättelse till den svarande – Om du protesterar, hur har du underrättat den svarande om din avsikt att protestera? Genom anrop: ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast Visa röd flagga: ☐ Krävs inte ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast Informerat på annat sätt: ☒ Nej ☐ Ja Om ja, hur?:				
6. Incidenten När och var? Kort beskrivning: Vi fick inte plats av GRÖN och hamnade ovanför märket. När vi sedan skulle runda trängde sig GUL mellan och tog sig plats vid märket ovanför oss		Skiss (om relevant): Visa vind och ström 		
Regler som påstås ha brutits mot: 18.2a		Namn på vittnen:		

Vid behov fortsätt på ny sida.

Protestkommitténs beslut

Protest nr: 5

Tillsammans med:

Kappsegling: 1

Parter

Båt, kommitté eller person	Klass/grupp	Representerad av/ej närvarande
BLÅ	IF	Anders Berg
GUL	IF	Anna Bengtsson

Vittnen / Observatörer

Namn	Båt – kommitté – roll

Giltig – ☐ Nej ☒ Ja (Om Nej, använd Fastställda fakta för att dokumentera beslutet)**Procedurfrågor:** (Intressekonflikt, parter ej närvarande, utökad protesttid, protesten beskriver ej händelsen)

Fastställda fakta:

GRÖN var klar för om BLÅ när GRÖN gick in i zonen runt länsmärket som skulle rundas om styrbord.

BLÅ var klar för om GUL när BLÅ nådde zonen.

BLÅ fick överlapp i lovart om GRÖN som inte gav märkesplats.

BLÅ passerade märket i lovart, stagvände och gjorde för BB halsar en vid sväng för att komma till rätt sida om märket.

När BLÅ sedan föll hade GUL kommit fram till zonen och etablerade för SB halsar överlapp på insidan om BLÅ.

GUL rundade märket c:a 1 skrovbredd i lä om märket och hade BLÅ c:a 2 bredder utanför sig.

Skissen godkänns av PK

Slutsats och regler:

KSR 10, 11, 12, 18.2a2, 18.2b och 18.2c. GRÖN behövde enl. 18.2a2 inte ge M-plats till BLÅ, GUL hade rätt till M-plats enl. 18.2c eftersom 18.2a slogs av när BLÅ passerade vindögat (18.2b). Ingen båt bröt mot någon regel.

Beslut:

Protesten avslås

Återtagande begärs:

Återtagande godkänns:

Protestkommitté:

Elin Kvast, Per Snabel, Erik Borste

Internationell Jury: ☒ Nej ☐ Ja

Signatur:

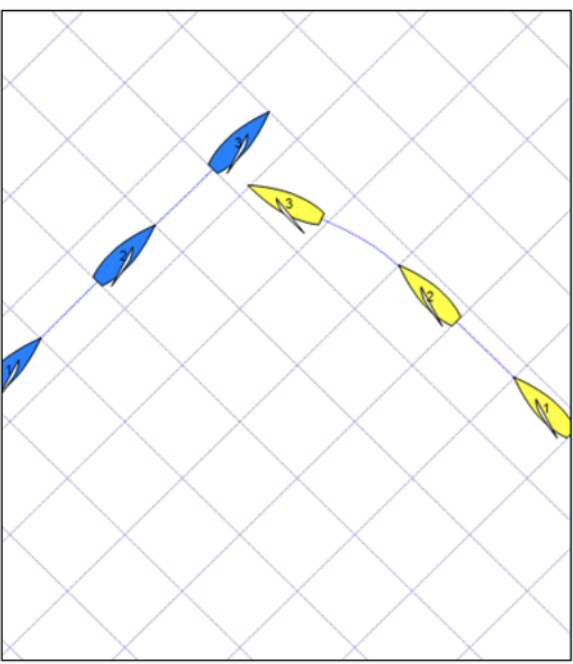
Datum och tid: 2025-07-17

19:30

AJ 2026-01-25

ANSÖKAN OM FÖRHANDLING

Även för ansökan om gottgörelse och återupptagande

Mottagen Datum: 2025-07-27	Klockslag: 17:15	Av: POA	Protesttidens utgång: 17:30	Protest nummer: 6
1. Datum för kappsegling: 2025-07-27		Tävling Kappsårsregattan		Kappsegling nummer: 2
2. Typ av förhandling				
☒ Protest – (att en eller flera båtar brutit mot en regel) ☐ Rapport för DP straff (KSR 64)				
☐ Ansökan om gottgörelse ☐ Rapport angående en stödperson (KSR 62)				
☐ Ansökan om att återuppta förhandling (KSR 63.7b) ☐ Rapport om olämpligt beteende (KSR 69)				
3. Mina uppgifter - person som påstår, ansöker eller lämnar rapport				
Klass/grupp: SRS	Segelnummer/båtnamn: GUL	eller	Kommitté:	
Representerad av:	Namn: Julius Berg		Telefon: 073-87654	
			E-post: ju.be@bort.net	
4. Den svarande – den protesten riktas mot, kommitté för gottgörelse, stödperson eller person rapporterad för olämpligt beteende.				
Klass/grupp eller kommitté	Segelnummer/båtnamn/person	Telefon (om tillgängligt)		
SRS	BLÅ			
5. Underrättelse till den svarande – Om du protesterar, hur har du underrättat den svarande om din avsikt att protestera?				
Genom anrop: ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast				
Visa röd flagga: ☐ Krävs inte ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast				
Informerat på annat sätt: ☒ Nej ☐ Ja Om ja, hur?:				
6. Incidenten När och var?		Skiss (om relevant): Visa vind och ström		
Kort beskrivning: Mitt på andra kryssen				
Regler som påstås ha brutits mot: 10		Namn på vittnen:		

Vid behov fortsätt på ny sida.

Protestkommitténs beslut

Protest nr: 6

Tillsammans med:

Kappsegling: 2

Parter

Båt, kommitté eller person	Klass/grupp	Representerad av/ej närvarande
GUL	SRS	Julius Berg
BLÅ	SRS	Anton Svaleman

Vittnen / Observatörer

Namn	Båt – kommitté – roll

Giltig – ☐ Nej ☒ Ja (Om Nej, använd Fastställda fakta för att dokumentera beslutet)

Procedurfrågor: (Intressekonflikt, parter ej närvarande, utökad protesttid, protesten beskriver ej händelsen)

Fastställda fakta:

BLÅ seglade dikt bidevind för bb halsar på andra kryssen och mötte på skärande kurs GUL som seglade dikt bidevind för sb halsar.
Båda båtarna är c:a 10 m långa, de väger c:a 3 ton.
Det blåste 7 – 8 m/s och farten var 5 – 6 knop.
BLÅ höll stadig kurs medan GUL föll c:a 30 grader när båtarna var c:a 2 skrovlängder från varandra (den var rädd för kollision).
GUL passerade c:a 3 m akter om BLÅ.

Slutsats och regler:

När GUL gjorde sin kursändring hade den rätt att betvivla att BLÅ skulle kunna passera framför. Det var rätt av den att ändra kurs för att undanröja risken för kollision. KSR 10, KSR 14, och tolkningsfall 50.

Beslut:

BLÅ diskvalificeras i segling 2.

Återtagande begärs:

Återtagande godkänns:

Protestkommitté:

Fina Blad, Stina Solberg och Ragna Råtberg

Internationell Jury: ☒ Nej ☐ Ja

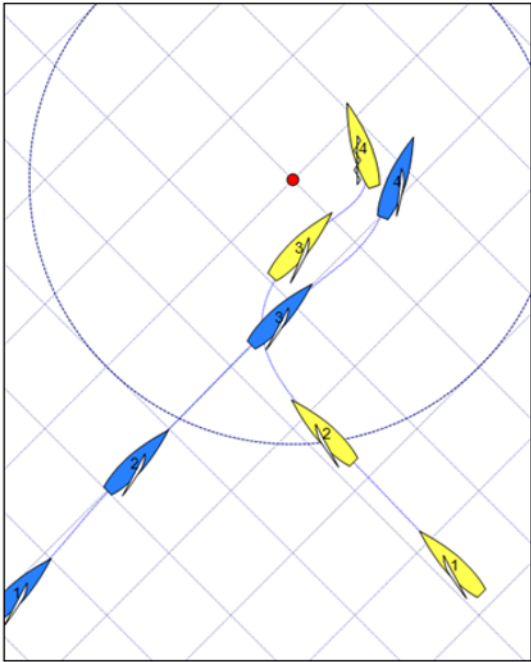
Signatur:

Datum och tid: 2025-07-27 21:30

AJ.2026-01:25

ANSÖKAN OM FÖRHANDLING

Även för ansökan om gottgörelse och återupptagande

Mottagen Datum: 2025-05-27	Klockslag: 18:15	Av: POA	Protesttidens utgång: 18:30	Protest nummer: 7
1. Datum för kappsegling: 2025-05-27	Tävling SM Neptunkryssare	Kappsegling nummer: 2		
2. Typ av förhandling ☒ Protest – (att en eller flera båtar brutit mot en regel) ☐ Rapport för DP straff (KSR 64) ☐ Ansökan om gottgörelse ☐ Rapport angående en stödperson (KSR 62) ☐ Ansökan om att återuppta förhandling (KSR 63.7b) ☐ Rapport om olämpligt beteende (KSR 69)				
3. Mina uppgifter - person som påstår, ansöker eller lämnar rapport				
Klass/grupp: Neptun-X	Segelnummer/båtnamn: GUL	eller	Kommitté:	
Representerad av:	Namn: Adam Hansson		Telefon: 073-87654 E-post: adam.h@sst.se	
4. Den svarande – den protesten riktas mot, kommitté för gottgörelse, stödperson eller person rapporterad för olämpligt beteende.				
Klass/grupp eller kommitté	Segelnummer/båtnamn/person	Telefon (om tillgängligt)		
Neptun-X	BLÅ			
5. Underrättelse till den svarande – Om du protesterar, hur har du underrättat den svarande om din avsikt att protestera? Genom anrop: ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast Visa röd flagga: ☐ Krävs inte ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast Informerat på annat sätt: ☒ Nej ☐ Ja Om ja, hur?:				
6. Incidenten När och var? Kort beskrivning: Vi kom för styrbord men låg inte upp märket. När vi stagvände kom BLÅ ikapp och gav oss inte märkesplats när vi skulle stagvända runt märket.		Skiss (om relevant): Visa vind och ström 		
Regler som påstås ha brutits mot: 18.2a		Namn på vittnen:		

Vid behov fortsätt på ny sida.

Protestkommitténs beslut

Protest nr: 7

Tillsammans med:

Kappsegling: 2

Parter

Båt, kommitté eller person	Klass/grupp	Representerad av/ej närvarande
GUL	Neptun-X	Adam Hansson
BLÅ	Neptun-X	Rune Magnusson

Vittnen / Observatörer

Namn	Båt – kommitté – roll

Giltig – ☐ Nej ☒ Ja (Om Nej, använd Fastställda fakta för att dokumentera beslutet)

Procedurfrågor: (Intressekonflikt, parter ej närvarande, utökad protesttid, protesten beskriver ej händelsen)

Fastställda fakta:

Gul kom fram till zonen för SB halsar med kurs c:a 2 skrovlängder i lä om kryssmärket som skulle rundas om babord.
 GUL stagvände till BB halsar c:a 2 skrovlängder från märket.
 BLÅ kom för BB halsar och etablerade överlapp c:a 1 skrovbredd i lä om GUL.
 När GUL hade märket tvärs var avståndet till det c:a 2 skrovbredder.
 GUL lovade och passerade vindögat för att runda märket varefter aktern vidrörde BLÅs BB långsida utan skador

Slutsats och regler:

10, 11, 13, 14, 18.2c, 43. BLÅ gav inte märkesplats och bröt därför mot KSR 18.2c. GUL bröt mot KSR 13 och 14b men frikänns med stöd av KSR 43b och KSR 43c.

Beslut:

BLÅ diskvalificeras i segling 2.

Återtagande begärs:

Återtagande godkänns:

Protestkommitté:

Internationell Jury: ☒ Nej ☐ Ja

Lisa Nilsson, Stina Johansson och Johanna Pettersson

Signatur:

Datum och tid: 2025-05-27

21:30

AJ.2026-01.25

ANSÖKAN OM FÖRHANDLING

Även för ansökan om gottgörelse och återupptagande

Mottagen Datum: 2025-06-27	Klockslag: 18:15	Av: POA	Protesttidens utgång: 18:00	Protest nummer: 8
1. Datum för kappsegling: 2025-06-27		Tävling SM 606		Kappsegling nummer: 5
2. Typ av förhandling				
☒ Protest – (att en eller flera båtar brutit mot en regel) ☐ Rapport för DP straff (KSR 64)				
☐ Ansökan om gottgörelse ☐ Rapport angående en stödperson (KSR 62)				
☐ Ansökan om att återuppta förhandling (KSR 63.7b) ☐ Rapport om olämpligt beteende (KSR 69)				
3. Mina uppgifter - person som påstår, ansöker eller lämnar rapport				
Klass/grupp: 606	Segelnummer/båtnamn: GUL	eller	Kommitté:	
Representerad av:	Namn: Susanne Käck		Telefon: 073-87654	
			E-post: sus@kack.se	
4. Den svarande – den protesten riktas mot, kommitté för gottgörelse, stödperson eller person rapporterad för olämpligt beteende.				
Klass/grupp eller kommitté	Segelnummer/båtnamn/person	Telefon (om tillgängligt)		
606	BLÅ			
5. Underrättelse till den svarande – Om du protesterar, hur har du underrättat den svarande om din avsikt att protestera? Genom anrop: ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast Visa röd flagga: ☐ Krävs inte ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast Informerat på annat sätt: ☒ Nej ☐ Ja Om ja, hur?:				
6. Incidenten När och var? Kort beskrivning:		Skiss (om relevant): Visa vind och ström		
Mitt på andra kryssen				
När vi skulle passeranocken på långbryggan i fagerviken ropade BLÅ om plats att slå trots att vi låg upp nocken. Vi fick slå och tappade flera placeringar på det.				
Regler som påstås ha brutits mot: 18.2a		Namn på vittnen:		

Vid behov fortsätt på ny sida.

Protestkommitténs beslut

Protest nr: 8

Tillsammans med:

Kappsegling: 5

Parter

Båt, kommitté eller person	Klass/grupp	Representerad av/ej närvarande
GUL	606	Susanne Käck
BLÅ	606	Elin Halvarsson

Vittnen / Observatörer

Namn	Båt – kommitté – roll

Giltig – ☒ Nej ☐ Ja (Om Nej, använd Fastställda fakta för att dokumentera beslutet)**Procedurfrågor:** (Intressekonflikt, parter ej närvarande, utökad protesttid, protesten beskriver ej händelsen)

Protesten har ej lämnats in i tid.
Ingen invändning om intressekonflikt.

Fastställda fakta:

Gul åkte och köpte spärrblock som gått sönder och uppmärksammade inte att protesttiden utgick kl. 18.00.
Protesttiden anslagen på den officiella anslagstavlan kl. 17.00 i enlighet med seglingsföreskrifterna.

Slutsats och regler:

Protesten är ogiltig enligt KSR 60.4a då protesten är inlämnad efter protesttidens utgång.
Det finns inget giltigt skäl för att utsträcka protesttiden. KSR 60.3b

Beslut:

Återtagande begärs:

Återtagande godkänns:

Protestkommitté:

Internationell Jury: ☒ Nej ☐ Ja

Pia Wahren, Arne Crona, Kristina Aminoff

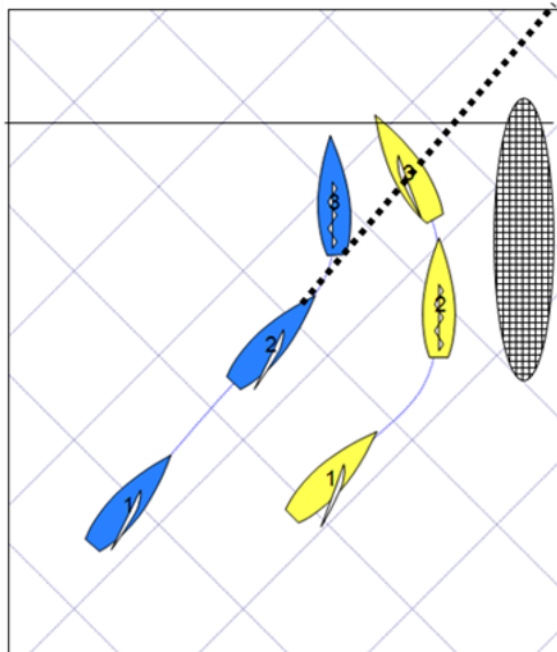
Signatur:

Datum och tid: 2025-06-27 19:20

AJ.2025-01.25

ANSÖKAN OM FÖRHANDLING

Även för ansökan om gottgörelse och återupptagande

Mottagen Datum: 2025-06-27	Klockslag: 18:15	Av: POA	Protesttidens utgång: 18:30	Protest nummer: 9
1. Datum för kappsegling: 2025-06-27		Tävling 606-regattan		Kappsegling nummer: 3
2. Typ av förhandling				
☒ Protest – (att en eller flera båtar brutit mot en regel) ☐ Rapport för DP straff (KSR 64)				
☐ Ansökan om gottgörelse ☐ Rapport angående en stödperson (KSR 62)				
☐ Ansökan om att återuppta förhandling (KSR 63.7b) ☐ Rapport om olämpligt beteende (KSR 69)				
3. Mina uppgifter - person som påstår, ansöker eller lämnar rapport				
Klass/grupp: 606	Segelnummer/båtnamn: BLÅ	eller	Kommitté:	
Representerad av:	Namn: Malin Blundare			Telefon: 073-87654
				E-post: malin.blund@sst.se
4. Den svarande – den protesten riktas mot, kommitté för gottgörelse, stödperson eller person rapporterad för olämpligt beteende.				
Klass/grupp eller kommitté	Segelnummer/båtnamn/person		Telefon (om tillgängligt)	
606	GUL			
5. Underrättelse till den svarande – Om du protesterar, hur har du underrättat den svarande om din avsikt att protestera?				
Genom anrop: ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast				
Visa röd flagga: ☐ Krävs inte ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast				
Informerat på annat sätt: ☒ Nej ☐ Ja Om ja, hur?:				
6. Incidenten När och var? Vid målgången			Skiss (om relevant): Visa vind och ström	
Kort beskrivning: Gul anropade oss om att stagvända men det ska vi inte behöva göra när vi ligger upp målmärket. Vi fortsatte men tvingades slå för att undvika kollision när GUL slog framför oss.				
Regler som påstås ha brutits mot: 20.3			Namn på vittnen:	

Vid behov fortsätt på ny sida.

Protestkommitténs beslut

Protest nr: 9

Tillsammans med:

Kappsegling: 3

Parter

Båt, kommitté eller person	Klass/grupp	Representerad av/ej närvarande
BLÅ	606	Malin Blundare
GUL	606	Anne Nicholson

Vittnen / Observatörer

Namn	Båt – kommitté – roll

Giltig – ☐ Nej ☒ Ja (Om Nej, använd Fastställda fakta för att dokumentera beslutet)**Procedurfrågor:** (Intressekonflikt, parter ej närvarande, utökad protesttid, protesten beskriver ej händelsen)

Fastställda fakta:

BLÅ och Gul närmade sig mållinjen för BB halsar för att gå i mål.
BLÅ låg upp både linjen och målbåten.
GUL låg ca 1 skrovlängd i lä och något framför BLÅ och höll en kurs mot målbåtens BB låring.
GUL anropade om plats att stagvända.
BLÅ svarade att den ligger upp och höll sin kurs.
GUL lovade och passerade vindögat för att undvika kontakt med målbåten och tvingade BLÅ att stagvända undan.
Ingen kontakt.

Skissen godkänns.

Slutsats och regler:

BLÅ bröt mot KSR 20.2b genom att inte svara på anropet. GUL bröt mot 20.1 genom att anropa trots att BLÅ låg upp målmärket och mot KSR 13 när den passerade vindögat.

Beslut:

GUL diskvalificeras i segling 3
BLÅ diskvalificeras i segling 3

Återtagande begärs:

Återtagande godkänns:

Protestkommitté:

Sofia Svedberg, Frida Hansdotter, Anders Tallsjö

Internationell Jury: ☒ Nej ☐ Ja

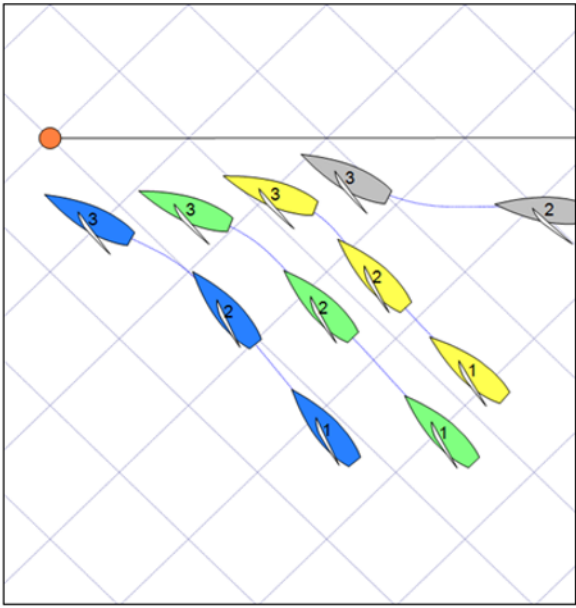
Signatur:

Datum och tid: 2025-06-27 21:30

A.J. 2026-01-25

ANSÖKAN OM FÖRHANDLING

Även för ansökan om gottgörelse och återupptagande

Mottagen Datum: 2025-06-27	Klockslag: 18:15	Av: POA	Protesttidens utgång: 18:30	Protest nummer: 10
1. Datum för kappsegling: 2025-06-27		Tävling Regattan		Kappsegling nummer: 3
2. Typ av förhandling				
☒ Protest – (att en eller flera båtar brutit mot en regel) ☐ Rapport för DP straff (KSR 64)				
☒ Ansökan om gottgörelse ☐ Rapport angående en stödperson (KSR 62)				
☐ Ansökan om att återuppta förhandling (KSR 63.7b) ☐ Rapport om olämpligt beteende (KSR 69)				
3. Mina uppgifter - person som påstår, ansöker eller lämnar rapport				
Klass/grupp: Omega 42	Segelnummer/båtnamn: BLÅ	eller	Kommitté:	
Representerad av:	Namn: Sofia Smart		Telefon: 073-87654	
			E-post: sofia.smart@sst.se	
4. Den svarande – den protesten riktas mot, kommitté för gottgörelse, stödperson eller person rapporterad för olämpligt beteende.				
Klass/grupp eller kommitté	Segelnummer/båtnamn/person	Telefon (om tillgängligt)		
Omega 42	GUL & GRÖN			
5. Underrättelse till den svarande – Om du protesterar, hur har du underrättat den svarande om din avsikt att protestera? Genom anrop: ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast Visa röd flagga: ☐ Krävs inte ☐ Nej ☒ Ja Om ja, när?: genast Informerat på annat sätt: ☒ Nej ☐ Ja Om ja, hur?:				
6. Incidenten När och var? Kort beskrivning: Före och vid startlinjen Vi seglade dikt bidevind mot startlinjen med kurs strax över det vänstra märket. Grön föll ner på oss och vi ropade "Lä – håll undan!" För att inte kollidera tvingades vi falla och kom på fel sida om märket. Vi tappade minst 20 placeringar.		Skiss (om relevant): Visa vind och ström 		
Regler som påstås ha brutits mot: 11		Namn på vittnen:		

Vid behov fortsätt på ny sida.

Protestkommitténs beslut

Protest nr: 10

Tillsammans med:

Kappsegling: 3

Parter

Båt, kommitté eller person	Klass/grupp	Representerad av/ej närvarande
Omega 42	BLÅ	
Omega 42	GUL / GRÖN	Martin Blänkare / Bo Stråt

Vittnen / Observatörer

Namn	Båt – kommitté – roll

Giltig – ☐ Nej ☒ Ja (Om Nej, använd Fastställda fakta för att dokumentera beslutet)

Procedurfrågor: (Intressekonflikt, parter ej närvarande, utökad protesttid, protesten beskriver ej händelsen)

Fastställda fakta:

BLÅ närmade sig startlinjen c:a 1 min före startsignalen dikt bidevind för SB halsar med rak kurs till lovert om det vänstra startmärket.
GRÖN seglade överlappande i lovert för SB halsar.
GRÖN hade i sin tur GUL överlappande i lovert.
GUL föll av och när den var c:a en halvmeter från GRÖN föll den båten av mot BLÅ.
Kollision skedde inte men BLÅ tvingades till fel sida om starmärket.

Skissen godkänns.

Slutsats och regler:

KSR 11, 61.4b, 43.1a. GRÖN bröt mot 11 men frikänns enligt 43.1a eftersom den tvingades falla av GUL som inte höll undan. GUL kan inte frikännas eftersom den inte har identifierat och protesterat mot den båt i lovert som påstås ha tvingat den att falla.
Gottgörelse kan inte ges eftersom kraven i KSR 61.4b inte är uppfyllda

Beslut:

GUL diskvalificeras i segling 3
Ingen gottgörelse ges

Återtagande begärs:

Återtagande godkänns:

Protestkommitté:

Internationell Jury: ☒ Nej ☐ Ja

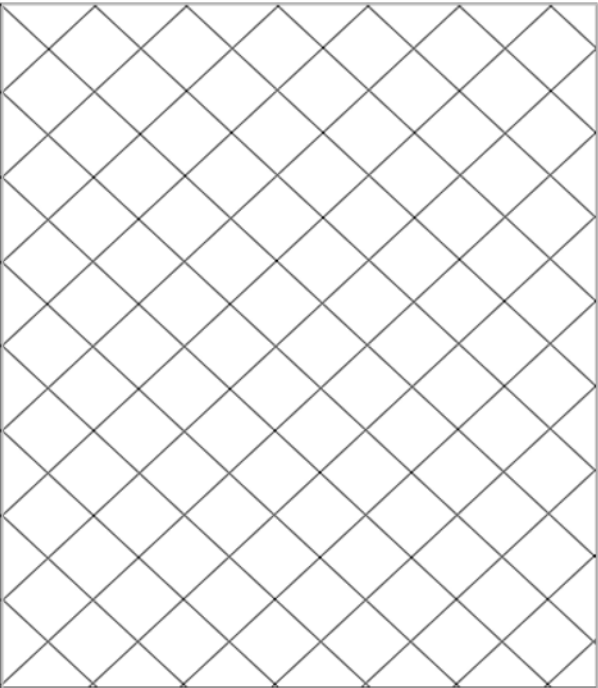
Pia Hultgren, Pontus Härmare, Johan Blöt

Signatur:

Datum och tid: 2025-06-27 21:30

ANSÖKAN OM FÖRHANDLING

Även för ansökan om gottgörelse och återupptagande

Mottagen Datum: 2025-06-13	Klockslag: 18:15	Av: POA	Protesttidens utgång: 18:30	Protest nummer: 11
1. Datum för kappsegling: 2025-06-13	Tävling Sommarregattan	Kappsegling nummer: 2		
2. Typ av förhandling				
☐ Protest – (att en eller flera båtar brutit mot en regel)				
☒ Ansökan om gottgörelse				
☐ Ansökan om att återuppta förhandling (KSR 63.7b)				
☐ Rapport för DP straff (KSR 64)				
☐ Rapport angående en stödperson (KSR 62)				
☐ Rapport om olämpligt beteende (KSR 69)				
3. Mina uppgifter - person som påstår, ansöker eller lämnar rapport				
Klass/grupp: E-jolle	Segelnummer/båtnamn: SWE 1	eller	Kommitté:	
Representerad av:	Namn: Jesper Winberg		Telefon: 073-87654	
			E-post: seglaut@sst.se	
4. Den svarande – den protesten riktas mot, kommitté för gottgörelse, stödperson eller person rapporterad för olämpligt beteende.				
Klass/grupp eller kommitté	Segelnummer/båtnamn/person	Telefon (om tillgängligt)		
5. Underrättelse till den svarande – Om du protesterar, hur har du underrättat den svarande om din avsikt att protestera? Genom anrop: ☒ Nej ☐ Ja Om ja, när?: Visa röd flagga: ☐ Krävs inte ☒ Nej ☐ Ja Om ja, när?: Informerat på annat sätt: ☒ Nej ☐ Ja Om ja, hur?:				
6. Incidenten När och var? Kort beskrivning: Jag är antecknad som OCS. Det måste vara fel. Jag låg långt under linjen. Jag ansöker om gottgörelse.		Skiss (om relevant): Visa vind och ström 		
Regler som påstås ha brutits mot:		Namn på vittnen:		

Vid behov fortsätt på ny sida.

Protestkommitténs beslut

Protest nr: 11

Tillsammans med:

Kappsegling: 2

Parter

Båt, kommitté eller person	Klass/grupp	Representerad av/ej närvarande
SWE 1	E-jolle	Jesper Winberg
Kappseglingskommitén		Jan Modig

Vittnen / Observatörer

Namn	Båt – kommitté – roll

Giltig – ☐ Nej ☒ Ja (Om Nej, använd Fastställda fakta för att dokumentera beslutet)

Procedurfrågor: (Intressekonflikt, parter ej närvarande, utökad protesttid, protesten beskriver ej händelsen)

Fastställda fakta:

Preliminär startlista med SWE 63 som OCS anslagen kl17.10.
Ingen skärpt startregel. SWE 63 är antecknad som OCS av kontrollbåten vid det vänstra startmärket.
SWE 63 var i en klunga med 5 andra båtar som startade på den vänstra tredjedelen av linjen.
Flera båtar var över linjen närmare det högra märket och antecknades som OCS av startfartyget.
Kontrollbåten låg intill det vänstra startmärket men hade inte fri sikt till det högra märket eftersom det var skymt av för tidigt startande båtar.
Tiden för start togs med ledning av ljudsignalen (1 skott) och nedräkning per radio.

Slutsats och regler:

KK har inte på ett tillfredsställande sätt kunnat kontrollera båtens läge i förhållande till startlinjen vid startsignalen. KSR 61.4b1.

Beslut:

Gottgörelse ges på så sätt att SWE 1 återinsätts i resultatlistan med den placering den hade i mål.

Återtagande begärs:

Återtagande godkänns:

Protestkommitté:

Internationell Jury: ☒ Nej ☐ Ja

Björn Ruthström, ordf, Thomas Skeppmark, Ove Lind

Signatur:

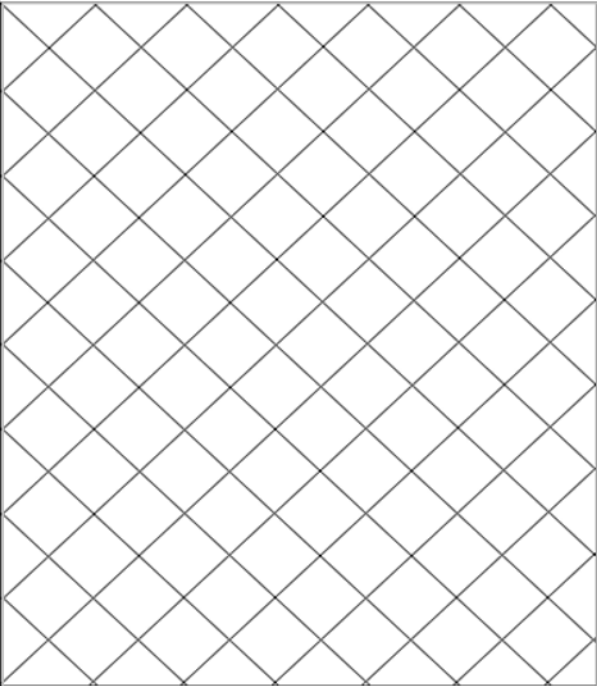
Datum och tid: 2025-06-13

20:35

AJ 2025-01-25

ANSÖKAN OM FÖRHANDLING

Även för ansökan om gottgörelse och återupptagande

Mottagen Datum: 2025-06-13	Klockslag: 18:15	Av: POA	Protesttidens utgång: 18:30	Protest nummer: 12
1. Datum för kappsegling: 2025-06-13	Tävling Sommarregattan	Kappsegling nummer: 3		
2. Typ av förhandling				
☐ Protest – (att en eller flera båtar brutit mot en regel)				
☒ Ansökan om gottgörelse				
☐ Ansökan om att återuppta förhandling (KSR 63.7b)				
☐ Rapport för DP straff (KSR 64)				
☐ Rapport angående en stödperson (KSR 62)				
☐ Rapport om olämpligt beteende (KSR 69)				
3. Mina uppgifter - person som påstår, ansöker eller lämnar rapport				
Klass/grupp: E-Jolle	Segelnummer/båtnamn: SWE 456	eller	Kommitté:	
Representerad av:	Namn: Jonte Karlsson		Telefon: 073-87654	
		E-post: seglare@sst.se		
4. Den svarande – den protesten riktas mot, kommitté för gottgörelse, stödperson eller person rapporterad för olämpligt beteende.				
Klass/grupp eller kommitté	Segelnummer/båtnamn/person	Telefon (om tillgängligt)		
Kappsegl. komm				
5. Underrättelse till den svarande – Om du protesterar, hur har du underrättat den svarande om din avsikt att protestera? Genom anrop: ☐ Nej ☐ Ja Om ja, när?: Visa röd flagga: ☐ Krävs inte ☐ Nej ☐ Ja Om ja, när?: Informerat på annat sätt: ☐ Nej ☐ Ja Om ja, hur?:				
6. Incidenten När och var? Kort beskrivning:		Skiss (om relevant): Visa vind och ström		
Jag är diskad för svart flagg. Jag var inte över linjen utan låg längre bak. Jag vill ha gottgörelse.				
Regler som påstås ha brutits mot:		Namn på vittnen:		

Vid behov fortsätt på ny sida.

Protestkommitténs beslut

Protest nr: 12

Tillsammans med:

Kappsegling: 3

Parter

Båt, kommitté eller person	Klass/grupp	Representerad av/ej närvarande
SWE 456	E-Jolle	Jonte Karlsson
Kappseglingskommittén		Jan Modig

Vittnen / Observatörer

Namn	Båt – kommitté – roll

Giltig – ☐ Nej ☒ Ja (Om Nej, använd Fastställda fakta för att dokumentera beslutet)**Procedurfrågor:** (Intressekonflikt, parter ej närvarande, utökad protesttid, protesten beskriver ej händelsen)

Fastställda fakta:

Skärpt startregel enligt KSR 30.4 var gällande, och har signalerats på ett korrekt sätt med svart flagga under start proceduren.
SWE 456 var på bansidan av startlinjen 55 sekunder före startsignalen.

Slutsats och regler:

KSR 30.4, KK har inte begått något fel.
Gottgörelse kan inte ges eftersom kraven i KSR 61.4b inte är uppfyllda.

Beslut:

Ingen gottgörelse ges

Återtagande begärs:

Återtagande godkänns:

Protestkommitté:

Björn Ruthström, ordf, Thomas Skeppmark, Ove Lind

Internationell Jury: ☒ Nej ☐ Ja

Signatur:

Datum och tid: 2025-06-13 21:20

BILAGA 9 Riktlinjer för proportionerliga straff [DP]

Allmänt

När juryn har rätt att bestämma ett lämpligt straff för ett regelbrott, kan straffen variera från inget straff till DNE. Vid beslut om straffet ska juryn vägledas av det här dokumentet.

Det ska framgå av de dokument, Inbjudan, Seglingsföreskrifter etc., som gäller för tävlingen vilka regelbrott som kan bestraffas med ett Proportionerligt straff [DP].

Straff utdelade efter noggrant övervägande, DP, baseras inte på en lista med standardstraff. Straffet bör anpassas till en motiverad och konsekvent hållen nivå. Det övergripande konceptet är att ha en grundläggande nivå för ett visst regelbrott och sedan justera straffet uppåt eller nedåt beroende på omständigheterna.

Riktlinjer för proportionerliga straff kan du läsa på SSF webbplats.