

ISAF Racing Rules Question and Answer Service

M 013

Q&A 2011-025

Published: 9 January 2012



Situation

The rulebook for an ISAF International Class includes a document called 'Rules of Conduct for Conducting National and International Championship Regattas' with a list of rules for running important regattas. This document includes a rule that says, 'A sustained wind variation of 20 degrees or more from the posted bearing during the first leg of a race **shall** result in that race to be abandoned and re-sailed, or abandoned'.

Question 1

Can this rule be considered as a Class Rule?

Answer 1

No. The Definitions in the beginning of the ISAF Regulations make it clear that Class Rules are defined in the Equipment Rules of Sailing (ERS). The introduction to the ERS lists Class Rules as limited to rules about equipment, namely the boat, including its equipment, and the personal equipment, and ERS rule C2.1 defines Class Rules and confirms this limitation.

Question 2

When listed under Rules in the notice of race and sailing instructions, could this document be considered as 'any other document that govern the event'? (See Definition *Rules*.)

Answer 2

Yes, provided it complies with the requirements of rule J1.1(3).

Question 3

Assuming the answers to Q1 and/or Q2 are yes, does this rule change rule 32, and is it therefore an invalid racing rule change under rule 86.1?

Answer

Rule 32 is a rule of Part 3. Rule 86.1(b) does not prohibit changes to rules of Part 3 in the sailing instructions, provided the sailing instructions refers specifically to the rule changed and states the change.

Question 4

When establishing whether not abandoning a race after a big wind shift on the first leg constituted an improper action or omission by the RC, does it make any difference whether this rule is a class rule, a 'championship rule', a sailing instruction or a published race management policy for the event?

Answer 4

If the requirement to abandon the race is not a *rule* as per the definition, the race committee may act in accordance with rule 32.1 which gives it the option to abandon or not. If the requirement is a *rule*, then ignoring that *rule* constitutes an improper action. However, in order to grant redress the protest committee shall consider whether all the other requirements in rule 62.1 are met.

Question 5

What is the best way to enforce a criterion for abandoning a race because of a wind shift or a change in wind strength?

Answer 5

By making it a *rule* as per the definition.



Система запитань і відповідей щодо правил перегонів ISAF

M 013

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-025

Опубліковано: 9 Січня 2012

Ситуація

У Книзі правил одного з Міжнародних класів ISAF міститься документ, який названо «Правила керування проведенням регат національних і міжнародних Чемпіонатів» зі списком правил для важливих регат, що проводяться. В одному з пунктів цього документу сказано: «сталі, чи тривалі зміни напрямку вітру на 20, чи й більше, градусів від зазначеного напрямку на першому бардіжанні **мусять** призводити у цих перегонах до припинення і повторення, або припинення».

Запитання 1

Чи може це правило вважатися Правилем класу?

Відповідь 1

Ні, у визначеннях, що містяться на початку Настанов ISAF чітко зазначено, що поняття Правила класу визначено у Правилах щодо спорядження для вітрильництва (ПСВ). У Вступі до ПСВ Правила класу перелічено як такі, що стосуються тільки правил щодо спорядження, а саме, судна, разом з його спорядженням, та особистого спорядження, а у правилі ПСВ C2.1 міститься визначення Правил класу, де підтверджуються ці межі їх застосування.

Запитання 2

Якщо його перелічено у пунктах «Правила» положення про перегони і вітрильницької інструкції, то чи може цей документ вважатися одним із «будь яких інших документів, які є керівними для змагання» (дивіться Визначення *Правила*)?

Відповідь 2

Так, у разі додержання вимог правила J1.1(3).

Запитання 3

Якщо відповіді на запитання 1 і 2 є «так», то чи змінюється цим правилом правило 32, і чи не є це правило таким, що не має законної сили, як змінене за правилом 86.1?

Відповідь 3

Правило 32 є правилом частини 3. У правилі 86.1(b) не забороняється змінювати правила Частини 3 вітрильницькою інструкцією, за умови, що у вітрильницькій інструкції міститиметься спеціальне посилання на конкретне правило і буде зазначено у чім саме полягає зміна.

Запитання 4

Якщо те, що перегони не припинено після великої зміни напрямку вітру на першому відрізьку дистанції, вважати неналежною дією, або похибкою ПеК, то чи є різниця у тому, є це правило правилом класу, «правилом проведення чемпіонатів», пунктом вітрильницької інструкції, або опублікованої Політики ISAF щодо проведення змагань?

Відповідь 4

Якщо вимога припинити перегони не є *правилом* за визначенням, то перегоновий комітет може діяти відповідно до правила 32.1 за яким йому надається право вибору припинити перегони, чи ні. Якщо ж вимогою є *правило*, то ігнорування цього *правила* породжує неналежну дію. Проте, задля надання відшкодування, протестовий комітет має брати до уваги те, чи додержано всіх інших вимог правила 62.1.

Запитання 5

У який спосіб краще запроваджувати критерії щодо припинення перегонів у разі зміни напрямку, чи сили вітру?

Відповідь 5

Запровадити ці критерії як *правило* за визначенням.

ISAF Racing Rules Question and Answer Service

G 013

Q&A 2011-026

Published: 9 January 2012



Situation

The sailing instructions has a Mark 1 time limit and also states 'If no boat has passed Mark 1 within the Mark 1 time limit, the race will be abandoned.' Even though no boat passed Mark 1 within the time limit, the race committee did not abandon the race. Some boats requested redress under rule 62.1(a).

Question 1

When deciding the request for redress in this situation, may the protest committee reach the conclusion that the finishing positions of one or more boats have, or may have, been made significantly worse?

Answer 1

If a boat stopped racing when the time limit expired, either permanently or temporarily, losing out to boats that continued to race, she has a claim that her score was made significantly worse because of the omission of the race committee. If a boat continued racing, and finished, but scored badly, it will not have been the race committee's failure to abandon that caused her poor score in the race. However, she may have a claim that it affected her series score, if she can show that her series score would have been better if the race had been abandoned.

Question 2

Considering that all boats have a finishing position, may the protest committee conclude that the 'through no fault of her own' requirement was not met?

Answer 2

It is unlikely that a boat would be at fault. It would not be a fault to continue to race in the absence of an abandonment signal. Equally, it would not be a fault to stop racing when it is clear that no boat had reached the windward mark when the time limit expired.

Question 3

May the protest committee decide that the fairest arrangement possible for all boats is to let the result stand?

Answer 3

If the boats continued racing, and there were no claims based on series scores, then the result should stand. This is because there would be no ground for redress, because no boat has had her score made worse by the omission of the race committee. If on the other hand any boat lost significant places as a result of stopping racing when the time limit expired, then it is unlikely that letting the result stand would be the fairest arrangement for all boats.



Система запитань і відповідей щодо правил перегонів ISAF

G 013

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-026

Опубліковано: 9 Січня 2012

Ситуація

У вітрильницькій інструкції, де має місце обмежений час першого знака, а також зазначено: «якщо жодне із суден не промине першого знака до закінчення обмеженого часу першого знака, то перегони буде припинено». Навіть за наявності такого зазначення, коли жодне із суден не проминуло першого знака до закінчення обмеженого часу, перегоновий комітет, все ж таки, не припинив перегони. Деякі із суден звернулися по відшкодування за правилом 62.1(a).

Запитання 1

Приймаючи рішення щодо надання відшкодування за такої ситуації, чи може протестовий комітет завважити, що місця на фініші одного, чи й кількох суден були, чи могли бути, істотно погіршені?

Відповідь 1

Якщо судно, все одно, чи зовсім, чи тимчасово, припинило брати участь у перегонах, тоді, коли обмежений час першого знака закінчився, і прогало тим суднам, які продовжували змагатися у перегонах, то воно може претендувати на те, що його місце на фініші істотно погіршилося через помилку перегонового комітету. Якщо судно продовжувало змагатися і фінішувало, але мало поганий результат у перегонах, то причиною цього не було незастосування перегоновим комітетом припинення перегонів. Поза те, воно може претендувати на те, що це вплинуло на його загальний залік у серії, якщо воно матиме змогу довести, що його загальне місце у серії було б кращим, якби перегони було припинено.

Запитання 2

Припускаючи, що всі судна мають місця на фініші, чи може протестовий комітет вважати, що умови «не з його власної провини» дотримано не було?

Відповідь 2

Не є правдоподібним, щоб судно припустилося помилки. Не можна вважати помилкою продовжувати змагатися у перегонах, якщо не було подано сигналу припинення. Так само, як не можна вважати помилкою і те, що судно припинило змагатися, коли стало ясно, що жодне з суден не досягло верхнього знака на момент, коли сплинув обмежений час.

Запитання 3

Чи може протестовий комітет прийняти рішення, що найсправедливішим врегулюванням питання, можливим для всіх суден, буде залишити в силі результати перегонів?

Відповідь 3

Якщо судна продовжили змагатися, і не було жодних претензій, які б спиралися на результати загального заліку, то результати перегонів мають залишатися в силі. Причина полягає в тому, що немає підстав для відшкодування, адже жодне з суден не зазнало погіршення свого залікового місця через помилку перегонового комітету. З іншого боку, якщо будь яке судно зазнало істотних втрат щодо свого місця на фініші через те, що воно припинило змагатися, коли сплинув обмежений час, то навряд чи залишити результати перегонів у силі, буде врегулюванням питання, найсправедливішим для всіх суден.

Нові Запитання і відповіді, що їх вміщено у буклет Q&A протягом січня 2012

Question 4

Assuming pumping was permitted and a boat requesting redress had briefly stopped pumping when the time limit expired, expecting the race to be abandoned, and then resumed pumping when he realized the race was not abandoned. Assuming the boat rounded Mark 1 in 4th place and finished in 2nd place; would the boat be entitled to redress?

Answer 4

No. The boat's score was not worsened as a result of her deciding to stop pumping, unless (which is unlikely) she could show that she would have come first if she had continued to pump.

Question 5

The situation is the same as in Question 4. Another boat had briefly stopped pumping, and boats that did not stop pumping gained distance on this boat. The boat's position in the race at Mark 1 was the same as the boat's finishing position; would the boat be entitled to redress?

Answer 5

No. Her score was not worsened as a result of her deciding to stop pumping, unless (which is unlikely) she could show that she would have had a significantly better score if she had continued to pump.

Нові Запитання і відповіді, що їх вміщено у буклет Q&A протягом січня 2012

Запитання 4

Припустимо, що пампінг було дозволено, і судно, яке звертається про відшкодування, тимчасово припинило пампінгувати, коли скінчився обмежений час, очікуючи, що перегони будуть припинені, а після того, зрозумівши, що перегони не припинено, знов почало пампінгувати. Припустимо, що судно обігнуло перший знак четвертим, а фінішувало другим. Чи має воно за таких обставин право на відшкодування?

Відповідь 4

Ні. Залікове місце судна не було погіршено з причини припинення пампінгування, за винятком такого випадку (що є мало імовірним), коли воно матиме змогу довести, що воно, якби не припиняло пампінгувати, було б на фініші першим.

Запитання 5

Ситуація така сама, як і у запитанні 4. Інше судно тимчасово припинило пампінгування, а судна, які того не зробили, отримали відрив від того судна. Черговість огинання першого знаку судном була такою ж самою, як і його місце на фініші. Чи має за таких обставин це судно право на відшкодування?

Відповідь 5

Ні. Адже його залікове місце не було погіршене з причини його рішення припинити пампінгування, якщо тільки, (що є мало імовірним), воно не матиме змоги показати, що його місце на фініші було б значно кращим, якби воно продовжувало пампінгувати.

ISAF Racing Rules Question and Answer Service



J 023

Q&A 2011-024

Published: 31 December 2011

Situation 1

At a leeward mark A did not give mark-room to B and caused B to touch the mark. B protested A and took a one-turn penalty. While B took the penalty many boats passed her. When B came ashore after the race she signed the required acknowledgement form. In the hearing B requested redress for the lost places and A was disqualified for not giving mark-room.

Question 1

Is B eligible for redress?

Answer 1

No, the requirements for giving redress set in rule 62.1 are not fulfilled.

Situation 2

The situation is the same as in Situation 1 except that the scoring penalty applied and one-turn and two-turns penalties were not available. B took a scoring penalty at the time of the incident by flying her yellow flag and subsequently fulfilled all other requirements in rule 44.3(c). In the hearing B requested redress and A was disqualified for not giving mark-room.

Question 2

Is B eligible for redress?

Answer 2

No, see answer 1. Furthermore, once a boat has taken a scoring penalty this cannot be undone.

Question 3

If the answers question 1 and 2 are different, why?

Answer 3

N/A

Система запитань і відповідей щодо правил перегонів ISAF



J 023

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-024

Опубліковано: 31 Грудня 2011

Ситуація 1

На нижньому знаку судно А не надало знакомісця судну В і тим змусило судно В доткнутися знака. В заявило протест на А і виконало покарання одним обертом. Під час виконання покарання судном В декілька суден проминули його. Коли судно В після закінчення перегонів повернулося на берег, то ним було підписано необхідну відомість про виконання покарань. На слуханні судно В звернулося про відшкодування за втрачені місця і А було дискваліфіковане за те, що не надало знакомісця судну В.

Запитання 1

Чи має судно В право на відшкодування?

Відповідь 1

Ні. Необхідних умов щодо надання відшкодування за правилом 62.1 не було додержано.

Ситуація 2

Ситуація така сама, як і за першого випадку, але застосовувалося залікове покарання і не було можливим виконувати покарання одним, чи двома обертами. Судно В прийняло залікове покарання під час інциденту, воно звело жовтий прапор і, відповідно, виконало всі інші необхідні вимоги правила 44.3(с). На слуханні В звернулося про відшкодування і А було дискваліфіковане за те, що не надало знакомісця.

Запитання 2

Чи має судно В право на відшкодування?

Відповідь 2

Ні. Дивіться відповідь 1. Ба більше, у разі судно приймає залікове покарання, ця дія не може бути скасованою.

Запитання 3

Якщо відповіді на запитання 1 і 2 є різними, то чому?

Відповідь 3

Запитання не є доречним

ISAF Racing Rules Question and Answer Service



K 003

Q&A 2011-023

Published: 31 December 2011

Situation

Match racing. The windward mark and a replacement mark are both in the water. All race committee signals were made correctly and the procedures followed were as described in the sailing instructions.

Question 1

In one match, both boats rounded the wrong mark and neither boat protested. Should the race committee or the umpires take any action?

Answer 1

The umpires should take no action. The race committee may abandon the race under rule 32.1 if it considers fairness has been affected.

Note that ISAF Race Management Policy for Match Racing events recommends as best practice that *'A match will be abandoned if both boats in that match have rounded the incorrect mark, and the race management team is satisfied that neither boat intends to correct its error.'*

If the race committee does not abandon the race and there is a protest, the facts of the case would be that although the boats sailed the same race, neither sailed the course as required in rule 28. The last sentence in rule 90.3(a) makes it clear that a race shall not be scored unless at least one boat sails the course in compliance with rule 28.1, so in case of a protest, the match will have to be abandoned.

Question 2

The situation is the same, but one of the boats touched the wrong buoy while rounding it. Should the umpires take any action?

Answer 2

The umpires should take no action. Rule 31 does not apply.

Question 3

During a match the two boats rounded different marks. Rule C6.1(b) says that a boat may protest by displaying a red flag 'as soon as possible after the incident'. When must the red flag be displayed:

- a) as soon as possible after rounding the mark, or
- b) as soon as possible after the boat crosses the finishing line?

Answer 3

The red flag should be accepted both if displayed as soon as possible after the boat rounds the wrong mark and if displayed as soon as possible after the boat finishes - or anytime in between. Case 112 refers.



Система запитань і відповідей щодо правил перегонів ISAF

K 003

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-023

Опубліковано: 31 Грудня 2011

Ситуація

Матчеві перегони. Навітряний знак і знак, що його заміняє, обидва є на воді. Всі сигнали перегонного комітету були правильно подані і наступні процедури відповідали тому, що написано у вітрильницькій інструкції.

Запитання 1

В одному матчі обидва судна обігнули неправильний знак і жодне з них не протестувало. Чи має перегонний комітет, чи ампайри вживати якихось заходів?

Відповідь 1

Ампайри мають не вживати жодних заходів. Перегонний комітет може припинити перегони за правилом 32.1, у разі вважатиме, що те, що відбулося, вплинуло на справедливість змагань.

Зверніть увагу на те, що політика ISAF щодо проведення перегонів з матчрейсінгу містить рекомендацію, про те, що у разі у матчевих перегонах обидва судна обігнули неправильний знак, і бригада, яка проводить перегони, певна того, що жодне з суден не намагалося виправити цю помилку, то перегони мають бути припинені.

Якщо перегонний комітет не припинив перегони і має місце протест, то факти щодо цього випадку будуть такими, що жодне із суден не провітрилило дистанцію відповідно до вимог правила 28. Останнє речення у правилі 90.3(a) ясно вказує на те, що перегони мають не входити до заліку, якщо жодне із суден не провітрилило дистанцію відповідно до вимог правила 28.1, отже у разі наявності протесту матч має бути припинений.

Запитання 2

Ситуація є такою самою, але одне з суден доткнулося неправильного знака під час його огинання. Чи мають ампайри вживати якихось заходів?

Відповідь 2

Ампайри мають не вживати жодних заходів. Правило 31 не є застосовним.

Запитання 3

Під час матчу два судна обігнули різні знаки. У правилі С6.1(b) зазначено, що судно може протестувати чітко показавши червоний прапор «якнайскоріше за можливістю після інциденту». Коли має бути зведено червоного прапора:

- a) якнайскоріше за можливістю після огинання знака, чи
- b) якнайскоріше за можливістю після того, як судно перетне лінію фінішу?

Відповідь 2

Червоний прапор має бути сприйнятий і у такому разі, коли його було зведено якнайскоріше за можливістю після того, як судно обігнуло знак, так і у разі прапор було зведено якнайскоріше за можливістю після того, як судно перетнуло фінішну лінію, або ж у будь який час між цими моментами.

Дивіться Випадок 112.

ISAF Racing Rules Question and Answer Service



M 014

Q&A 2011-027

Published: 21 January 2012

Question 1

Considering the use of the three verbs 'to leave, to round and to pass' in rules 18.1, 18.5(b), 19.2(a), 19.2(c) and the definition Fetching, what are the interpretations of these three actions as used in these rules?

Answer 1

Leaving, rounding and passing are not defined terms and so the last sentence of Introduction; Terminology applies - the terms are used 'in the sense ordinarily understood in nautical or general use'.

Question 2

When is a boat passing a mark and when is a boat rounding it?

Answer 2

See answer 1

Question 3

A boat is sailing close-hauled on starboard tack on starboard layline to the windward mark (Mark 1) and has to continue sailing close-hauled to fetch the offset mark (Mark 1A). When the boat is at the windward mark (and continues close-hauled on starboard tack) - is she then rounding Mark 1 or is she passing Mark 1?

Answer 3

She is passing Mark 1, even though for the purpose of rule 28.1 she will be rounding it.

Question 4

What are the fundamentals of the difference between rules 18.5 (a) and 18.5 (b) with regard to rules 15 and 16?

Answer 4

When a boat entitled to mark-room is sailing to the mark, she must comply with rules 15 and 16. However, sometimes complying with these rules means that the boat entitled to mark-room will not be able to actually round the mark. This is why rule 18.5(b), contrary to rule 18.5(a), provides for exoneration for a boat entitled to mark-room that breaks either of those rules while rounding the mark on her proper course.



Система запитань і відповідей щодо правил перегонів ISAF

M 014

Q&A (ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ) 2011-027

Опубліковано: 21 Січня 2012

Запитання 1

З огляду на застосування трьох різних слів «залишати», «огинати» і «проминати» у правилах 18.1, 18.5(b), 19.2(a), 19.2(c) та у визначенні Викеровуватися, якими мають бути тлумачення цих трьох дій у тому сенсі, у якому вони фігурують у згаданих правилах?

Відповідь 1

Залишати, огинати і проминати не є визначеними термінами, отже, застосовним до них є останнє речення абзацу Термінологія у Вступі:– терміни мають сприйматися «за тими значеннями, які вони мають у морському, чи загальному вжитку».

Запитання 2

Коли судно проминає знак, а коли воно його огинає?

Відповідь 2

Дивіться Відповідь 1.

Запитання 3

Судно вітрилить до навітряного знаку (Знак 1) по лейлайн правого галсу щільним бейдевіндом і має викеровуватись на розділовий знак (Знак 1A). Коли судно знаходиться біля навітряного знаку, (і продовжує вітрилити на щільному бейдевіндрі правого галсу), то воно наразі є таким, що огинає знак 1, чи таким, що проминає знак 1?

Відповідь 3

Воно є таким, що проминає знак 1, навіть не зважаючи на те, що у сенсі правила 28.1 воно має його огинати.

Запитання 4

Якими є основи різниці між правилами 18.5 (a) і 18.5 (b) з огляду на правила 15 і 16?

Відповідь 4

Коли судно, яке має право на знакомісце, вітрилить до знака, воно має додержувати вимог правил 15 і 16. Проте, іноді додержання вимог цих правил призводитиме до того, що судно, яке має право на знакомісце, фактично не матиме змоги обігнути знак. Тому правило 18.5(b), на противагу правилу 18.5(a), забезпечує судну, яке має право на знакомісце, виправдання щодо порушення ним будь якого із цих двох правил, коли воно огинає знак, вітрилячи своїм належним курсом.