



CASE BOOK - INTERPRETATIONS OF
THE RACING RULES OF SAILING
2013 - 2016

INTERNATIONAL SAILING FEDERATION
SAILING.ORG

The
CASE BOOK
for 2013-2016

Interpretations of the Racing Rules

International Sailing Federation
February 2013

The CASE BOOK for 2013-2016

Interpretations of the Racing Rules

**International Sailing Federation
February 2013**

КНИГА ВИПАДКІВ на 2013-2016

**Тлумачення правил перегонів
(український переклад)**

**Вітрильна федерація України
Грудень 2013**

Видано ВФУ (Україна), Київ
© Вітрильна Федерація України
Всі права захищені

As the leading authority for the sport, the International Sailing Federation promotes and supports the protection of the environment in all sailing competitions and related activities throughout the world.

Contact details for the ISAF Secretariat:

Ariadne House
Town Quay
Southampton
Hampshire SO14 2AQ
UK

Tel +44 (0) 2380 635111

Fax +44 (0) 2380 635789

Email secretariat@isaf.com

sailing.org | isaf.com

Published by ISAF (UK) Ltd., Southampton, UK

© International Sailing Federation, Ltd.

February 2013

All rights reserved

Як провідна повноважна організація щодо вітрильницького спорту, Міжнародна вітрильницька федерація поширює і підтримує захист навколишнього середовища на всіх вітрильницьких змаганнях і на всіх супутніх заходах у всьому світі.

Preface

The Case Book for 2013-2016 follows a complete review of all the cases previously published and includes all new cases adopted by the ISAF Council since 2009. Many cases have been rewritten, some only slightly but others extensively, to illustrate as clearly as possible the application of the 2013-2016 racing rules. Cases are numbered sequentially beginning with '1', but there are gaps in the number sequence as a result of past deletions. Many cases are based on actual appeals made to a national authority under rule 70.1 or requests for confirmation or correction made under rule 70.2. However, others, in question-and-answer format, are based on hypothetical or assumed facts; many of these are the result of questions submitted to the ISAF Question and Answer Panel.

New cases may be added each year in November during the ISAF Annual Meeting, and sometimes cases are revised or deleted. In 2014, 2015 and 2016, most likely in January, new cases and changes in existing cases will be posted on the ISAF web site (www.sailing.org) and mailed to International Judges, Umpires and Race Officers, and also to national authorities and ISAF class associations.

The Case Book for 2013-2016 was prepared by the Case Book Working Party: Dick Rose, Chairman, Trevor Lewis, Dave Perry, Michael Short and Leo Pieter Stoel.

Readers with comments and suggestions are invited to send them to:

The ISAF Case Book Working Party
International Sailing Federation
Ariadne House
Town Quay
Southampton, Hampshire SO14 2AQ
United Kingdom
Fax: +44 2380 635789
E-mail: secretariat@isaf.com

Bernard Bonneau, Chairman
ISAF Racing Rules Committee
February 2013

ПЕРЕДНЄ СЛОВО

(ДО АНГЛОМОВНОГО ВИДАННЯ)

Книга випадків 2013 – 2016 містить повний огляд усіх випадків, які були опубліковані раніше, та включає всі нові випадки визнані Радою ISAF з 2009 року. Багато які з випадків були переписані заново, деякі незначно, а деякі досить докладно, аби висвітлити якнайясніше застосування правил 2013-2016. Випадки пронумеровано послідовно, починаючи з „1”, але є деякі пробіли у послідовності нумерації через окремі подальші видалення. Більшість випадків спирається на фактичні апеляції, подані до національних повноважних організацій за правилом 70.1, або на звернення про визнання, або виправлення, зроблені за правилом 70.2. Проте інші у форматі запитань-відповідей, спираються на гіпотетичні, або припустимі факти; багато де з яких є результатом відповідей на запитання, що їх було подано до робочої групи ISAF щодо Запитань і відповідей..

У листопаді кожного року під час Річної конференції ISAF, може бути додано нових випадків, деякі випадки можуть бути виправлені, або й вилучені. У 2014, 2015 та 2016 роках, найвірогідніше у січні, нові випадки та зміни будуть оприлюднюватися на вебсайті ISAF (www.sailing.org) і розсилатися поштою міжнародним суддям рефері, ампайрам і керівникам перегонів, а також національним повноважним організаціям і асоціаціям класів ISAF.

Книгу випадків 2013 – 2016 підготовлено робочою групою книги випадків ISAF у складі: Дік Роз, голова, Тревор Левіс, Дейв Перрі, Мікаел Шорт і Лео Пітер Стоел.

Шановні користувачі, Ваші зауваження і пропозиції просимо надсилати до:

Робоча група Книги випадків ISAF
Міжнародна вітрильницька федерація
Будинок Аріадни
Таун Кій
Саутгемптон, Гемпшир SO14 2AQ
Сполучене Королівство
Факс: +44 2380 635789
Е-мейл: secretariat@isaf.com

Бернар Бонне, Голова Комітету
ISAF з правил перегонів
Лютий 2013

ПЕРЕДНЄ СЛОВО

(ДО УКРАЇНСЬКОГО ВИДАННЯ)

Шановні користувачі,

Зрозуміло, що без наявності правил змагань і їх додержання, існування будь якого виду спорту немислиме. Єдиним видом спорту, в якому нагляд за додержанням правил у перебігу перегонів покладено на самих змагунів, є змагання яхтсменів. Основою додержання правил в нашому виді спорту проголошено порядність учасників. (дивіться ПВП: ОСНОВНИЙ ПРИНЦИП. ПОРЯДНІСТЬ І ПРАВИЛА). Суперечність поглядів щодо розуміння і застосування правил у певних ситуаціях може вирішуватися тільки через застосування системи подання і слухання протестів та прийняття ухвал протестовими комітетами (журі). Для єдиного, послідовного розуміння правил як спортсменами, так і суддями, Міжнародною федерацією (ISAF) запроваджено відбір і видання випадків щодо застосування правил перегонів апеляційними органами національних федерацій. Цінність цих тлумачень для спортсменів, тренерів і суддів полягає не тільки і не стільки у самому уточненні правил, скільки у близькому ознайомленні з підходом до з'ясування фактів, розв'язання суперечностей і, найголовніше, з поглядом на обов'язки змагунів щодо дотримання у спортивній боротьбі порядності і загально визнаних норм етичної поведінки. Без знання випадків, які є єдиним джерелом офіційного погляду на практичне застосування правил, не може бути впевненості змагуна у своїй поведінці як за участі у перегонах на воді, так і у слуханнях протестів на березі.

До цього видання увійшли також виправлення і доповнення, що їх було зроблено на початку 2013 року.

В україномовному виданні тексти, що зазнали відчутних змін порівняно із попереднім виданням, помічено з лівого боку прямовисною лінією, а сторінки пронумеровано однаково з англomовними.

У цьому перекладі скорочення щодо Національних повноважних організацій і Міжнародної федерації (ISAF) та означення, що їх застосовано на рисунках, залишено такими, як вони є в англomовному тексті.

Для розуміння офіційного статусу Книги випадків нижче наведено витяг із Статутних положень ISAF щодо тлумачення Правил вітрильницьких перегонів.

У процесі перекладу я отримав поради і зауваження від низки провідних тренерів і яхтсменів України, яким я щиро вдячний за допомогу. Особливу подяку хочу висловити Олександрові Зайцеву, без чиєї допомоги в роботі з комп'ютером справа просувалася б набагато повільніше.

Будь які Ваші зауваження, пропозиції, інші звернення, і навіть запитання щодо випадків та їх перекладу, надсилайте, будь ласка, до Комітету ВФУ по проведенню змагань, або й мені особисто, за адресою:

ВФУ, вул. Еспланадна 42, офіс 815 01601, м. Київ-601
тел./факс (044) 289 50 73 Email: <mailto:sfu@sfu.com.ua>

Сергій Машовець.

Перекладач та упорядник україномовної версії,
Почесний президент ВФУ

ISAF Regulations and Rule Interpretations

The following ISAF Regulations govern publication of the cases in The Case Book and the issuance of other interpretations of the racing rules.

- 28.3 Interpretations of the Racing Rules by the ISAF shall be made only through publication of cases in *The Case Book* or of calls in *The Call Book for Match Racing* or *The Call Book for Team Racing*. The cases are authoritative interpretations and explanations of the rules for all racing and the calls are authoritative interpretations and explanations of the rules only for match or team racing.
- 28.3.1 The Racing Rules Committee shall study cases...submitted in accordance with Regulation 1, cases proposed by the Case Book Working Party or the Racing Rules Question and Answer Panel...and shall recommend to the Council those that it approves for publication in *The Case Book*....
- 28.3.2 Submissions or proposals for cases..., in English and including any necessary diagrams, shall be received at the ISAF Secretariat before the deadline in Regulation 15.6. If a submission or proposal duplicates a published case..., the submission or proposal shall state why the proposed case...is preferable.
- 28.3.3 The following are guidelines for publishing cases in *The Case Book*:
- (a) A case shall significantly clarify an important meaning of a rule or increase the understanding of a complex rule.
 - (b) A case shall not duplicate one already published. When a case is an improvement on an existing case it shall be included and the existing case deleted.
- 28.4 Except for the publication of the ISAF case and call books, the ISAF shall not issue an authoritative interpretation or explanation of the Racing Rules unless it is first reviewed and approved by the Chairman of the Racing Rules Committee or a member of the committee designated by the Chairman.

Статутні Положення ISAF і тлумачення правил

Наступні Статутні Положення ISAF є керівними щодо публікації випадків у Книзі випадків та публікацій інших тлумачень щодо правил перегонів.

- 28.3 Тлумачення Правил вітрильницьких перегонів Міжнародною вітрильницькою федерацією може здійснюватися тільки шляхом публікацій випадків у *Книзі випадків*, або ж показових прикладів і суддівських настанов у *Збірці прикладів і суддівських настанов щодо матчевих перегонів* та *Збірці прикладів і суддівських настанов щодо командних перегонів*. Випадки є офіційними тлумаченнями і роз'ясненнями щодо правил для всіх видів перегонів, а показові випадки і суддівські настанови - офіційними тлумаченнями і роз'ясненнями тільки щодо правил для матчевих і командних перегонів.
- 28.3.1 Комітет з правил вітрильницьких перегонів має вивчати випадки... надіслані відповідно до статутного положення 1, випадки запропоновані Робочою групою Книги випадків ISAF, або Робочою групою запитань і відповідей з Правил перегонів... і пропонувати Раді ті з них, які він відбере для публікації у *Книзі випадків*.
- 28.3.2 Подання щодо випадків ... англійською мовою і спільно з будь якими необхідними схемами, мають бути отримані секретаріатом ISAF у межах обумовленого терміну, зазначеному у Статутному положенні 15.6. Якщо подання або пропозиція є повторенням... уже опублікованого випадку,... і, якщо так, то подання або пропозиція має містити пояснення, чому запропонований випадок... має вважатися кращим.
- 31.3.3 Провідними вимогами до випадків для їх оприлюднення у *Книзі випадків*, є наступні:
- (a) Випадок має істотно уточнювати певний важливий сенс правила або ж поглиблювати загальне розуміння правила.
 - (b) Випадок має не повторювати уже оприлюднених випадків. Якщо випадок є вдосконалюючим щодо уже існуючого, то його має бути включено, а наявний вилучено із книги.
- 28.4.1 Поза книгою випадків, чи збірками прикладів і суддівських настанов, ISAF не може видавати жодних публікацій щодо тлумачень, або зауважень до правил перегонів ISAF, за винятком таких, які були спочатку розглянуті і схвалені головою Комітету з правил перегонів, або ж членом цього комітету за дорученням голови.

National Authority and ISAF Abbreviations

ARYF	All Russia Yachting Federation
CYA	Canadian Yachting Association
DSA	Danish Sailing Association
FAY	Federacion Argentina de Yachting
FIV	Federazione Italiana Vela
ISAF	International Sailing Federation
KNWV	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond
NSF	Norwegian Sailing Federation
RYA	Royal Yachting Association
USSA	United States Sailing Association

Labels Used for Boats in Diagrams

A, B, C, etc.	Any boat, or
A	Boat clear ahead
B	Boat clear astern
I	Inside boat
L	Leeward boat
M	Middle or intervening boat
O	Outside boat
P	Port-tack boat
S	Starboard-tack boat
W	Windward boat

Combinations of these letters are also used.

Скорочення, застосовані щодо Національних повноважних організацій та Міжнародної федерації (ISAF)

RYP All Russia Yachting Federation
CYA Canadian Yachting Association
FAY Federacion Argentina de Yachting
FIV Federazione Italiana Vela
ISAF International Sailing Federation
KNWV Koninklijk Nederlands Watersport Verbond
NSF Norwegian Sailing Federation
RYA Royal Yachting Association
USSA United States Sailing Association

Означення, що їх застосовано на рисунках

A, B, C, і т. д.	Будь яке судно, або
A	Судно чисто попереду
B	Судно чисто позаду
I	Внутрішнє судно
L	Підвітряне судно
M	Судно, яке є між іншими суднами, або таке, що вклинюється
O	Зовнішнє судно
P	Судно лівого галсу
S	Судно правого галсу
W	Навітряне судно

Можуть бути застосовані також і комбінації цих літер.

SECTION 1

ABSTRACTS OF CASES BY RULE NUMBER

Section 1 enables readers to find the cases that interpret a particular rule. For example, Cases 15 and 17 interpret rule 13. The abstracts for those cases are in this section under the heading Rule 13, While Tacking. A case's abstract may not mention every rule that is interpreted by the case; therefore readers must study the case itself, in Section 2, to see how the rule has been interpreted or illustrated.

DEFINITIONS

Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap

CASE 12

In determining the right of an inside boat to mark-room under rule 18.2(b), it is irrelevant that boats are on widely differing courses, provided that an overlap exists when the first of them reaches the zone.

CASE 23

On a run, rule 19 does not apply to a starboard-tack boat that passes between two port-tack boats ahead of her. Rule 10 requires both port-tack boats to keep clear.

CASE 33

When a boat approaching an obstruction hails for room to tack before safety requires her to do so, she breaks rule 20.1(a). However, even if the hail breaks rule 20.1(a), the hailed boat must respond. An inside overlapped boat is entitled to room between the outside boat and an obstruction under rule 19.2(b) even though she has tacked into the inside overlapping position.

CASE 41

A discussion of how rule 19.2(b) and the definitions Clear Ahead and Clear Astern; Overlap and Obstruction apply when two overlapped boats on the same tack overtake and pass to leeward of a boat ahead on the same tack. There is no obligation to hail for room at an obstruction, but it is prudent to do so.

РОЗДІЛ 1

СТИСЛІ ВИКЛАДИ ВИПАДКІВ ЗА НУМЕРАЦІЮ ПРАВИЛ

Розділ 1 надає користувачам можливість відшукувати випадки, у яких тлумачиться певне правило. Наприклад, у випадках 15 і 17 тлумачиться правило 13. Ці випадки, що їх подано у стислому вигляді, значаться у розділі 1 під рубрикою Правило 13, Під час повороту оверштаг. У стислому викладі випадку може і не згадуватися кожне з правил, які тлумачаться у цьому випадку; отже, користувачі, аби побачити якою саме є інтерпретація, чи рельєфне висвітлення правила, мають вивчати повний зміст випадку, що міститься у розділі 2.

ВИЗНАЧЕННЯ

Визначення, Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті

ВИПАДОК 12

Для визначання права внутрішнього судна на знакомісце за правилом 18.2(b), не має значення, чи мають курси суден дуже велику відмінність, якщо тільки перекривання існувало на момент досягнення зони першим із них,

ВИПАДОК 23

На фордевінді правило 19 не застосовується до судна правого галсу, що прямує між двома суднами лівого галсу, які були попереду від нього. Правило 10 вимагає від обох суден лівого галсу триматися осторонь.

ВИПАДОК 33

Якщо судно, що наближається до перешкоди, окликає про місце для повороту оверштаг, ще перед тим, як безпека плавання вимагає від нього повертати оверштаг, воно порушує правило 20.1(a). Проте, навіть якщо оклик є порушенням правила 20.1(a), окликнуте судно повинне реагувати. Будь яке внутрішнє перекрите судно має право на місце між зовнішнім судном і перешкодою за правилом 19.2(b), навіть, якщо внутрішнім перекритим воно постало через те, що повернуло оверштаг.

ВИПАДОК 41

Обговорення того, як, у разі два перекриті на однаковому галсі судна наздоганяють і проминають з підвітру судно, яке є на тому ж галсі, застосовуються правило 19.2(b) і визначення Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті, та Перешкода,. Не існує зобов'язання робити оклик щодо місця біля перешкоди, але зробити його буде обачним і розсудливим вчинком.

CASE 43

A close-hauled port-tack boat that is sailing parallel and close to an obstruction must keep clear of a boat that has completed her tack to starboard and is approaching on a collision course.

CASE 91

A boat required to keep clear must keep clear of another boat's equipment out of its normal position when the equipment has been out of its normal position long enough for the equipment to have been seen and avoided.

Definitions, Finish

CASE 45

When a boat fails to finish correctly because of a race committee error, but none of the boats racing gains or loses as a result, an appropriate and fair form of redress is to score all the boats in the order they crossed the finishing line.

CASE 58

If a buoy or other object specified in the sailing instructions as a finishing-line limit mark is on the post-finish side of the finishing line, a boat may leave it on either side.

CASE 82

When a finishing line is laid so nearly in line with the last leg that it cannot be determined which is the correct way to cross it in order to finish according to the definition, a boat may cross the line in either direction and her finish is to be recorded accordingly.

CASE 112

If one boat makes an error in sailing the course, a second boat may notify the first that she intends to protest before the first boat finishes, or at the first reasonable opportunity after the first boat finishes.

Definitions, Keep Clear

CASE 30

A boat clear astern that is required to keep clear but collides with the boat clear ahead breaks the right-of-way rule that was applicable before the collision occurred. A boat that loses right of way by unintentionally changing tack is nevertheless required to keep clear.

ВИПАДОК 43

Судно на щільному бейдевінді лівого галсу, яке вітрилить рівнобіжно і впритул до перешкоди, має триматися осторонь від судна, яке завершило поворот оверштаг на правий галс і наближається курсом, який веде до зіткнення.

ВИПАДОК 91

Судно, що має триматися осторонь, зобов'язане триматися осторонь також і від такого спорядження судна з правом на дорогу, яке хоч і не є на своєму звичному місці, але ж перебуває у такому стані досить довго, аби його можна було побачити і уникнути.

Визначення, Фініш

ВИПАДОК 45

Якщо судно не фінішує правильно через помилку перегонового комітету, але жодне з суден, які беруть участь у перегонах, нічого через це не набуває і нічого не втрачає, то цілком прийнятною і справедливою формою відшкодування буде надати суднам залікові місця за тим порядком, за яким вони фактично перетинали фінішну лінію.

ВИПАДОК 58

Якщо буй, або інший предмет, зазначений у вітрильницькій інструкції як знак, що обмежує фінішну лінію, розташовано на післяфінішній стороні від фінішної лінії, то судно може залишати його з будь якого боку.

ВИПАДОК 82

Якщо фінішну лінію розташовано настільки близько до лінії напрямку вітрилення останнього відрізка дистанції, що неможливо вирішити, з якого напрямку перетинання лінії відповідає визначенню фініш, судно може перетинати лінію з будь якого напрямку, і його фініш має бути занотований відповідно до цього.

ВИПАДОК 112

Якщо судно припустилося помилки щодо провітрилення дистанції, то інше судно може сповістити перше про свій намір протестувати, або перед тим, як перше фінішує, або за першої слушної можливості після того, як перше судно фінішує.

Визначення, Триматися осторонь

ВИПАДОК 30

Судно, що є чисто позаду і має триматися осторонь, яке стикається з судном, що є чисто попереду, порушує те правило щодо права на дорогу, яке було застосовним перед тим, як відбулося зіткнення. Судно, яке втрачає право на дорогу хоч і через ненавмисну зміну галсу, все ж таки зобов'язане триматися осторонь.

CASE 50

When a protest committee finds that in a port-starboard incident S did not change course and that there was not a genuine and reasonable apprehension of collision on the part of S, it should dismiss her protest. When the committee finds that S did change course and that there was reasonable doubt that P could have crossed ahead of S if S had not changed course, then P should be disqualified.

CASE 60

When a right-of-way boat changes course in such a way that a keep-clear boat, despite having taken avoiding action promptly, cannot keep clear in a seamanlike way, the right-of-way boat breaks rule 16.1.

CASE 77

Contact with a mark by a boat's equipment constitutes touching it. A boat obligated to keep clear does not break a rule when touched by a right-of-way boat's equipment that moves unexpectedly out of normal position.

CASE 87

A right-of-way boat need not act to avoid contact until it is clear that the other boat is not keeping clear.

CASE 88

A boat may avoid contact and yet fail to keep clear.

CASE 91

A boat required to keep clear must keep clear of another boat's equipment out of its normal position when the equipment has been out of its normal position long enough for the equipment to have been seen and avoided.

Definitions, Mark

CASE 58

If a buoy or other object specified in the sailing instructions as a finishing-line limit mark is on the post-finish side of the finishing line, a boat may leave it on either side.

ВИПАДОК 50

Якщо протестовий комітет встановить, що в інциденті між правим і лівим галсом судно S не змінювало курс і наразі не існувало невдаваного і слушного побоювання зіткнення з боку судна правого галсу, то комітет має відхилити протест цього судна. Якщо ж комітет з'ясує, що S змінило курс у той час, як існував слушний сумнів, чи має змогу P проминути S попереду від нього, якщо останнє не змінюватиме курс, то P має бути дискваліфікованим.

ВИПАДОК 60

У разі судно з правом на дорогу, змінює курс у такий спосіб, що судно, яке має триматися осторонь, хоч і здійснює негайно маневр задля уникання дотику, все ж таки не має змоги утриматися осторонь, маневруючи на рівні доброї морської практики, то судно з правом на дорогу порушує правило 16.1.

ВИПАДОК 77

Доторкання спорядженням судна до знака означає, що судно доткнулося знака. Якщо судно, яке має триматися осторонь, дотикається до такого спорядження судна з правом на дорогу, яке несподівано опинилося не на своєму звичному місці, то воно не порушує цим правил.

ВИПАДОК 87

Судно з правом на дорогу не повинне вживати дій щодо уникання дотику, допоки не стане ясным, що інше судно не є таким, що тримається осторонь.

ВИПАДОК 88

Судно може уникнути дотику і все ж таки не додержати вимоги триматися осторонь.

ВИПАДОК 91

Судно, що має триматися осторонь, зобов'язане триматися осторонь також і від такого спорядження судна з правом на дорогу, яке хоч і не є на своєму звичному місці, але ж перебуває у такому стані досить довго, аби його можна було побачити і уникнути.

Визначення, Знак

ВИПАДОК 58

Якщо буй, або інший предмет, зазначений у вітрильницькій інструкції як знак, що обмежує фінішну лінію, розташовано на післяфінішній стороні від фінішної лінії, то судно може залишати його з будь якого боку.

Definitions, Mark-Room

CASE 15

In tacking to round a mark, a boat clear ahead must comply with rule 13; a boat clear astern is entitled to hold her course and thereby prevent the other from tacking.

CASE 21

When a right-of-way boat is obligated to give mark-room to a boat overlapped inside her, there is no maximum or minimum amount of space that she must give. The amount of space that she must give depends significantly on the existing conditions including wind and sea conditions, the speed of the inside boat, the sails she has set and her design characteristics.

CASE 25

When an inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room takes more space than she is entitled to, she must keep clear of the outside leeward boat, and the outside boat may luff provided that she gives the inside boat room to keep clear.

CASE 63

At a mark, when space is made available to a boat that is not entitled to it, she may, at her own risk, take advantage of the space.

CASE 70

An inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room from outside of the mark-room to which she is entitled, she is not exonerated if the outside boat must keep clear of the outside boat and, if she is sailing she fails to keep clear.

CASE 95

If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.

Визначення, Знакомісце

ВИПАДОК 15

Судно, що є чисто попереду, повертаючи оверштаг задля огинання знака, має додержувати вимог правила 13; судно, що є чисто позаду, має право зберігати свій курс, тим самим не даючи змоги іншому судну повернути оверштаг.

ВИПАДОК 21

Якщо судно з правом на дорогу є зобов'язаним надавати знакомісце судну, яке є перекритим з ним із середини, то не існує максимуму, чи мінімуму простору, який воно має надати. Обсяг простору, який воно має надавати, залежить у значній мірі від наявних умов, до яких відносяться вітрові умови і стан моря, швидкість внутрішнього судна, які вітрила воно несе, і його конструктивні характеристики.

ВИПАДОК 25

Якщо перекрите внутрішнє навітряне судно, яке має право на знакомісце, використовує більший простір, ніж той, на який воно має право, то воно має триматися осторонь від зовнішнього підвітряного судна, а зовнішнє судно має право приводитися за умови, що воно надаватиме внутрішньому судну місце, аби триматися осторонь.

ВИПАДОК 63

Якщо біля знака є наявним достатньо місця для судна, яке не має права на місце, то воно може, на свій власний ризик, скористатися з цього місця.

ВИПАДОК 70

Будь яке перекрите з середини навітряне судно, яке має право на знакомісце і отримує його від зовнішнього судна, має триматися осторонь від зовнішнього судна, та, якщо воно вітрилить поза межами знакомісця, на яке воно має право, воно не отримує виправдання, якщо не додержуватиме вимоги триматися осторонь.

ВИПАДОК 95

Якщо два перекритих на однаковому галсі судна є на бардіжанні проти вітру і підпадають під дію правила 18.2(b), то, якщо будь яке із суден проміне положення вітер в чоло, правило 18 постає незастосовним. Якщо судно має надавати іншому знакомісце, то простір, який воно має надавати, включає і простір, потрібний іншому судну для додержання вимог правила 31. Якщо судно, яке має право на знакомісце, буде наражене на дотикання знака, коли воно вітрилить у межах знакомісця, на яке воно має право, то воно має бути виправданим щодо порушення правила 31.

CASE 114

When a boat is entitled to room, the space she is entitled to includes space for her to comply with her obligations under the rules of Part 2 and rule 31.

CASE 118

In the definition Mark-Room, the phrase 'room to sail to the mark' means space to sail promptly in a seamanlike way to a position close to, and on the required side of, the mark.

Definitions, Obstruction

CASE 11

When boats are overlapped at an obstruction, including an obstruction that is a right-of-way boat, the outside boat must give the inside boat room to pass between her and the obstruction.

CASE 23

On a run, rule 19 does not apply to a starboard-tack boat that passes between two port-tack boats ahead of her. Rule 10 requires both port-tack boats to keep clear.

CASE 29

A leeward boat is an obstruction to an overlapped windward boat and a third boat clear astern. The boat clear astern may sail between the two overlapped boats and be entitled to room from the windward boat to pass between her and the leeward boat, provided that the windward boat has been able to give that room from the time the overlap began.

CASE 41

A discussion of how rule 19.2(b) and the definitions Clear Ahead and Clear Astern; Overlap and Obstruction apply when two overlapped boats on the same tack overtake and pass to leeward of a boat ahead on the same tack. There is no obligation to hail for room at an obstruction, but it is prudent to do so.

CASE 117

When three boats are on the same tack and two of them are overlapped and overtaking the third from clear astern, if the leeward boat astern becomes overlapped with the boat ahead, the boat ahead is no longer an obstruction, and rule 19.2(b) does not apply. There are no situations in which a row of boats sailing close to one another is a continuing obstruction.

ВИПАДОК 114

Якщо судно має право на місце, то воно має право і на простір, потрібний йому, аби дотриматися своїх обов'язків за правилами Частини 2 і правила 31.

ВИПАДОК 118

У визначенні Знакомісце, вираз «місце, аби вітрилити до знака» означає простір для вітрилення жваво і на рівні доброї морської практики у положення впритул до знака і з його належного боку.

Визначення, Перешкода

ВИПАДОК 11

Якщо судна є перекритими біля перешкоди, якою є також і судно з правом на дорогу, то зовнішнє судно має надати внутрішньому судну місце для проминання між собою і перешкодою.

ВИПАДОК 23

На фордевінді правило 19 не застосовується до судна правого галсу, що прямує між двома суднами лівого галсу, які були попереду від нього. Правило 10 вимагає від обох суден лівого галсу триматися осторонь.

ВИПАДОК 29

Підвітряне судно є перешкодою для перекритого з ним з навітру судна, і третього судна, яке є чисто позаду. Судно, що є чисто позаду, може вітрилити між двох перекритих між собою суден і мати право на місце від навітряного судна для проминання між ним і підвітряним судном за умови, що навітряне судно має можливість надати таке місце з моменту, коли було започатковано перекривання.

ВИПАДОК 41

Обговорення того, як, у разі два перекриті на однаковому галсі судна наздоганяють і проминають з підвітру судно, яке є на тому ж галсі, застосовуються правило 19.2(b) і визначення Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті, та Перешкода,. Не існує зобов'язання робити оклик щодо місця біля перешкоди, але зробити його буде обачним і розсудливим вчинком.

ВИПАДОК 117

Коли три судна на однаковому галсі, а два з них, що є перекритими між собою, наздоганяють третє із положення чисто позаду, то, якщо підвітряне судно, із тих, що є позаду, постає перекритим із судном, яке є попереду, то судно, яке було попереду уже не є перешкодою, і правило 19.2(b) відтак не застосовується. Не існує обставин, за яких щільний ряд суден, що є у перегонах, вважається подовженою перешкодою.

Definitions, Party

CASE 55

A boat cannot protest the race committee. However, she may request redress or, if she is a party to a hearing, request that it be reopened. A boat that was not a party to a hearing does not have the right to appeal. When she believes that her score has been made significantly worse by an improper action or omission of the race committee, her only remedy is to request redress. She may then appeal the decision of the redress hearing.

Definitions, Proper Course

CASE 9

When a starboard-tack boat chooses to sail past a windward mark, a port-tack boat must keep clear. There is no rule that requires a boat to sail a proper course.

CASE 13

Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.

CASE 14

When, owing to a difference of opinion about a leeward boat's proper course, two boats on the same tack converge, the windward boat must keep clear. Two boats on the same leg sailing near one another may have different proper courses.

CASE 46

A leeward boat is entitled to sail up to her proper course, even when she has established a leeward overlap from clear astern and within two of her hull lengths of the windward boat.

Definitions, Racing

CASE 5

A boat that is anchored while racing is still racing. A boat does not break rule 42.1 or rule 45 if, while pulling in her anchor line to recover the anchor, she returns to her position at the time the anchor was lowered. However, if pulling in the anchor line clearly propels her to a different position, she breaks those rules.

Визначення, Сторона

ВИПАДОК 55

Судно не має права на протестування проти перегонного, комітету. Проте, воно може звернутися про відшкодування, або, якщо воно є стороною у слуханні, звернутися про повторне слухання. Судно, яке не було стороною у слуханні, не має права на апеляцію. Якщо з його боку вважається, що його залікове місце істотно погіршилося через неналежні дії, або похибку перегонного комітету, то для нього єдиним засобом щодо виправлення ситуації залишається звернення про відшкодування. Відтак судно може апелювати щодо ухвали за цим слуханням.

Визначення, Належний курс

ВИПАДОК 9

Якщо судно правого галсу вирішує вітрилити повз навітряний знак, то судно лівого галсу має триматися осторонь. Не існує правила, яке вимагало б від судна вітрилити належним курсом.

ВИПАДОК 13

Перед своїм сигналом стартування підвітряне судно не порушує правил, вітрилячи вище за курс навітряного судна.

ВИПАДОК 14

Якщо через розбіжність у поглядах на те, який саме курс є належним курсом підвітряного судна, два судна зближуються на однаковому галсі, навітряне судно має триматися осторонь. Два судна на тому ж відрізьку дистанції вітрилячи близько одне до одного, можуть мати різні належні курси.

ВИПАДОК 46

Підвітряне судно має право приводитись до свого належного курсу, навіть якщо перекивання з підвітру воно започаткувало із положення чисто позаду і у межах двох довжин свого корпусу від навітряного судна.

Визначення, У перегонах

ВИПАДОК 5

Судно, яке стало на кітву, коли було у перегонах, залишається таким, що є у перегонах. Судно не порушує правила 42.1, або правила 45, якщо підтягуючись на кітвовій линві для вибирання кітви, воно повертається до свого положення, яким воно було на момент покладання кітви. Але ж, якщо підтягування на кітвовій линві явно пересуває його в інше положення, воно ці правила порушує.

CASE 68

The failure of a race committee to discover that a rating certificate is invalid does not entitle a boat to redress. A boat that may have broken a rule and that continues to race retains her rights under the racing rules, including her rights under the rules of Part 2 and her rights to protest and appeal, even if she is later disqualified.

Definitions, Room

CASE 21

When a right-of-way boat is obligated to give mark-room to a boat overlapped inside her, there is no maximum or minimum amount of space that she must give. The amount of space that she must give depends significantly on the existing conditions including wind and sea conditions, the speed of the inside boat, the sails she has set and her design characteristics.

CASE 24

When a boat becomes overlapped to leeward from clear astern, the other boat must act promptly to keep clear. When she cannot do so in a seamanlike way, she has not been given room as required by rule 15. If she takes unnecessary action that causes contact, she fails to keep clear as required by rule 11.

CASE 60

When a right-of-way boat changes course in such a way that a keep-clear boat, despite having taken avoiding action promptly, cannot keep clear in a seamanlike way, the right-of-way boat breaks rule 16.1.

CASE 93

If a boat luffs immediately after she becomes overlapped to leeward of another boat and there is no seamanlike action that would enable the other boat to keep clear, the boat that luffed breaks rules 15 and 16.1. The other boat breaks rule 11, but is exonerated under rule 64.1(a).

CASE 95

If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while

ВИПАДОК 68

Те, що перегоновий комітет не потурбувався, аби дослідити, що свідоцтво про бал є хибним, не дає судну права на відшкодування. За судом, яке вірогідно порушило правило і продовжує брати участь у перегонах, зберігаються як ті права, що воно має за правилами частини 2, так і права на протестування і на апелювання навіть у разі воно і було потім дискваліфіковане.

Визначення, Місце

ВИПАДОК 21

Якщо судно з правом на дорогу є зобов'язаним надавати знакомісце судну, яке є перекритим з ним із середини, то не існує максимуму, чи мінімуму простору, який воно має надати. Обсяг простору, який воно має надавати, залежить у значній мірі від наявних умов, до яких відносяться вітрові умови і стан моря, швидкість внутрішнього судна, які вітрила воно несе, і його конструктивні характеристики.

ВИПАДОК 24

Якщо судно із положення чисто позаду постає перекритим з підвітру від іншого судна, то це судно має негайно вживати заходів, аби триматися осторонь. Якщо воно не матиме змоги робити це на рівні доброї морської практики, то це означатиме, що йому не було надано місця за правилом 15. Якщо ж воно здійснить маневри, які не були необхідними, але призвели до дотику між суднами, то це означатиме, що воно не додержало свого обов'язку триматися осторонь за правилом 11.

ВИПАДОК 60

У разі судно з правом на дорогу, змінює курс у такий спосіб, що судно, яке має триматися осторонь, хоч і здійснює негайно маневр задля уникання дотику, все ж таки не має змоги утриматися осторонь, маневруючи на рівні доброї морської практики, то судно з правом на дорогу порушує правило 16.1.

ВИПАДОК 93

Якщо судно, як тільки постає перекритим з підвітру від іншого судна, приводиться, і це не є маневром на рівні доброї морської практики, який дає можливість іншому судну триматися осторонь, то судно, що приводиться, порушує правила 15 і 16.1. Інше судно порушує правило 11, але має бути виправданим за правилом 64.1(a).

ВИПАДОК 95

Якщо два перекритих на однаковому галсі судна є на бардіжанні проти вітру і підпадають під дію правила 18.2(b), то, якщо будь яке із суден промине положення вітер в чоло. правило 18 постає незастосовним. Якщо судно має надавати іншому знакомісце, то простір, який воно має надавати, включає і простір, потрібний іншому судну для додержання вимог правила 31. Якщо судно, яке має право на знакомісце, буде

sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.

CASE 103

The phrase ‘seamanlike way’ in the definition Room refers to boat-handling that can reasonably be expected from a competent, but not expert, crew of the appropriate number for the boat.

CASE 114

When a boat is entitled to room, the space she is entitled to includes space for her to comply with her obligations under the rules of Part 2 and rule 31.

CASE 117

When three boats are on the same tack and two of them are overlapped and overtaking the third from clear astern, if the leeward boat astern becomes overlapped with the boat ahead, the boat ahead is no longer an obstruction, and rule 19.2(b) does not apply. There are no situations in which a row of boats sailing close to one another is a continuing obstruction.

Definitions, Rule

CASE 85

If a racing rule is not one of the rules listed in rule 86.1(c), class rules are not permitted to change it. If a class rule attempts to change such a rule, that class rule is not valid and does not apply.

CASE 98

The rules listed in the definition Rule apply to races governed by *The Racing Rules of Sailing* whether or not the notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

наражене на дотикання знака, коли воно вітрилить у межах знакомісця, на яке воно має право, то воно має бути виправданим щодо порушення правила 31.

ВИПАДОК 103

Під виразом "на рівні доброї морської практики" у визначенні Місце розуміється настільки вміле керування судном, яке може помірковано очікуватися від екіпажу, який складається із відповідної для судна кількості підготовлених хоч і не на професійно-фаховому рівні, але вмілих і компетентних яхтсменів.

ВИПАДОК 114

Якщо судно має право на місце, то воно має право і на простір, потрібний йому, аби дотриматися своїх обов'язків за правилами Частини 2 і правила 31.

ВИПАДОК 117

Коли три судна на однаковому галсі, а два з них, що є перекритими між собою, наздоганяють третє із положення чисто позаду, то, якщо підвітряне судно, із тих, що є позаду, постає перекритим із судном, яке є попереду, то судно, яке було попереду уже не є перешкодою, і правило 19.2(b) відтак не застосовується. Не існує обставин, за яких щільний ряд суден, що є у перегонах, вважається подовженою перешкодою.

Визначення, Правило

ВИПАДОК 85

Якщо правило перегонів не є одним з правил, перелічених у правилі 86.1(c), то воно не може змінюватись правилами класу. Якщо у правилі класу є намагання змінити таке правило, то це правило класу є недійсним і не застосовується.

ВИПАДОК 98

Правила, що їх перелічено у визначенні правило, застосовуються у перегонах, які проводяться за Правилами вітрильницьких перегонів, незалежно від того, чи вказано у положенні про перегони або у вітрильницькій інструкції про кожні із них зокрема, що вони застосовуватимуться. Проте вітрильницька інструкція, якщо це не суперечить жодному з приписів до правила 88.2, може змінити окремі, або ж і всі, приписи національної повноважної організації. Взагалі, а ні положенням про перегони, а ні вітрильницькою інструкцією не можна змінювати правил класів. Якщо судно бере участь у перегонах, які проводяться за рейтинговою системою, або системою гандикапування, то застосовуються правила цієї системи і, разом з тим, можуть застосовуватися окремі, чи й всі правила його класу. Якщо між положенням про перегони і вітрильницькою інструкцією виникає суперечність, то переваги не надається жодному з цих документів.

BASIC PRINCIPLES

Sportsmanship and the Rules

CASE 31

When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

CASE 39

Except when it receives a report of a breach of a class rule or of rule 43 from an equipment inspector or a measurer for an event, a race committee is not required to protest a boat. The primary responsibility for enforcing the rules lies with the competitors.

CASE 65

When a boat knows that she has broken the Black Flag rule, she is obliged to retire promptly. When she does not do so and then deliberately hinders another boat in the race, she commits a gross breach of sportsmanship and of rule 2, and her helmsman commits a gross breach of sportsmanship.

CASE 71

A hail is not the 'sound signal' required when flag X is displayed. Answers to questions arising from requests for redress after a procedural error by the race committee.

PART 1 – FUNDAMENTAL RULES

Rule 1.1, Safety: Helping Those in Danger

CASE 20

When it is possible that a boat is in danger, another boat that gives help is entitled to redress, even if her help was not asked for or if it is later found that there was no danger.

ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ

Порядність і правила

ВИПАДОК 31

Якщо було подано правильний візуальний сигнал індивідуального відклику, а обов'язковий звуковий сигнал при цьому не подавався, і якщо з місця, де знаходилося судно, до якого стосувався сигнал, можна було почути звуковий і не можна було побачити візуальний сигнал, і судно не повернулося, то таке судно має право на відшкодування. Проте, якщо воно дає собі звіт у тому, що воно є вище за лінію, воно має повернутися і стартувати правильно.

ВИПАДОК 39

Якщо тільки ним не отримано рапорту від інспектора щодо контролю за спорядженням або вимірювача на цих змаганнях, про порушення правил класу або порушення правила 43, перегонний комітет не є зобов'язаним протестувати на судно. Право і обов'язок запроваджувати правила у життя покладено насамперед на самих змагунів – учасників перегонів.

ВИПАДОК 65

Якщо на судні відомо, що воно порушило правило чорного прапора, то воно є зобов'язаним негайно зійти з перегонів. Якщо ж судно цього не зробить, а відтак буде навмисно заважати іншому судну брати участь у перегонах, то воно вчинить цим brutальне порушення порядності та правила 2, а його стерновий вчинить brutальне порушення порядності.

ВИПАДОК 71

Оклик не є тим "звуковим сигналом", що вимагається за піднесення прапору X. Відповіді на запитання, які виникають щодо звернень про відшкодування після процедурної похибки перегонного комітету.

ЧАСТИНА 1 – ЗАСАДНИЧІ ПРАВИЛА

Правило 1.1 Безпека; Допомога тим, хто є у небезпеці

ВИПАДОК 20

Якщо існує імовірність того, що судно є у небезпеці, то інше судно, яке надавало допомогу, має право на відшкодування, навіть якщо до нього і не зверталися по допомогу, або ж якщо потім з'ясувалося, що небезпеки не існувало.

Rule 2, Fair Sailing

CASE 27

A boat is not required to anticipate that another boat will break a rule. When a boat acquires right of way as a result of her own actions, the other boat is entitled to room to keep clear.

CASE 31

When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

CASE 34

Hindering another boat may be a breach of rule 2 and the basis for granting redress and for action under rule 69.2.

CASE 47

A boat that deliberately hails 'Starboard' when she knows she is on port tack has not acted fairly, and has broken rule 2.

CASE 65

When a boat knows that she has broken the Black Flag rule, she is obliged to retire promptly. When she does not do so and then deliberately hinders another boat in the race, she commits a gross breach of sportsmanship and of rule 2, and her helmsman commits a gross breach of sportsmanship.

CASE 73

When, by deliberate action, L's crew reaches out and touches W, which action could have no other intention than to cause W to break rule 11, then L breaks rule 2.

CASE 74

There is no rule that dictates how the helmsman or crew of a leeward boat must sit; contact with a windward boat does not break rule 2 unless the helmsman's or crew's position is deliberately misused.

CASE 78

In a fleet race either for one-design boats or for boats racing under a handicap or rating system, a boat may use tactics that clearly interfere with and hinder

Правило 2, Чесне вітрилення

ВИПАДОК 27

Судно не є зобов'язаним передбачати, що інше судно порушить правило. Якщо судно набуває права на дорогу завдяки своїм власним діям, то інше судно має право на місце, аби триматися осторонь.

ВИПАДОК 31

Якщо було подано правильний візуальний сигнал індивідуального відклику, а обов'язковий звуковий сигнал при цьому не подавався, і якщо з місця, де знаходилося судно, до якого стосувався сигнал, можна було почути звуковий і не можна було побачити візуальний сигнал, і судно не повернулося, то таке судно має право на відшкодування. Проте, якщо воно дає собі звіт у тому, що воно є вище за лінію, воно має повернутися і стартувати правильно.

ВИПАДОК 34

Перешкоджання іншому судну може бути порушенням правила 2 та підставою і для надання відшкодування, і для дій за правилом 69.2

ВИПАДОК 47

Дії судна, з якого навмисне кричать „правий галс”, знаючи, що судно є на лівому галсі, є нечесними, і таке судно порушує правило 2.

ВИПАДОК 65

Якщо на судні відомо, що воно порушило правило чорного прапора, то воно є зобов'язаним негайно зійти з перегонів. Якщо ж судно цього не зробить, а відтак буде навмисно заважати іншому судну брати участь у перегонах, то воно вчинить цим brutальне порушення порядності та правила 2, а його стерновий вчинить brutальне порушення порядності.

ВИПАДОК 73

Якщо, діючи навмисне, шкотовий судна L вивішуючись назовні доторкається до судна W , і ця дія не має на меті нічого іншого, ніж спричинити порушення судном W правила 11, то судно L порушує цим правило 2.

ВИПАДОК 74

Немає жодного правила, за яким би наказувалося, як мусить сидіти стерновий або шкотовий підвітряного судна; дотик до навітряного судна не порушує правила 2, якщо тільки стерновий або шкотовий не приймають таких положень, які є навмисним зловживанням.

ВИПАДОК 78

У перегонах флоту, все одно, чи монотипів, чи суден, які змагаються за гандикапом, або за рейтинговою системою перегонових балів, судно

another boat's progress in the race, provided that, if she is protested under rule 2 for doing so, the protest committee finds that there was a reasonable chance of her tactics benefiting either her final ranking in the event or her chances of gaining selection for another event or for her national team. However, she breaks rule 2, and possibly rule 69.1(a), if while using those tactics she intentionally breaks a rule.

Rule 3(a), Acceptance of the Rules

CASE 98

The rules listed in the definition Rule apply to races governed by *The Racing Rules of Sailing* whether or not the notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

PART 2 – WHEN BOATS MEET

Part 2 Preamble

CASE 67

When a boat is racing and meets a vessel that is not, both are bound by the government right-of-way rules. When, under those rules, the boat racing is required to keep clear but intentionally hits the other boat, she may be penalized for gross misconduct.

CASE 109

The *IRPCAS* or government right-of-way rules apply between boats that are racing only if the sailing instructions say so, and in that case all of the Part 2 rules are replaced. An *IRPCAS* or government rule may be made to apply by including it in the sailing instructions or in another document governing the event.

може застосовувати тактику, за якою воно явно займає контролююче тактичне положення стосовно іншого судна і тим утруднює просування цього судна вперед по дистанції перегонів, за умови, що у разі протесту за правилом 2 стосовно таких дій, протестовий комітет встановить, що за застосування судном цієї тактики для нього існувала слюшна можливість покращити свій власний загальний результат у змаганнях, чи можливість бути відібраним для участі в інших змаганнях, чи до складу своєї національної команди. Проте, судно порушуватиме правило 2 і, вірогідно, правило 69.1(а), якщо для підвищення шансів на успіх у застосуванні цієї тактики свідомо порушуватиме якесь правило.

Правило 3(а), Сприйняття правил

ВИПАДОК 98

Правила, що їх перелічено у визначенні правило, застосовуються у перегонах, які проводяться за Правилами вітрильницьких перегонів, незалежно від того, чи вказано у положенні про перегони або у вітрильницькій інструкції про кожні із них зокрема, що вони застосовуватимуться. Проте вітрильницька інструкція, якщо це не суперечить жодному з приписів до правила 88.2, може змінити окремі, або ж і всі, приписи національної повноважної організації. Взагалі, а ні положенням про перегони, а ні вітрильницькою інструкцією не можна змінювати правил класів. Якщо судно бере участь у перегонах, які проводяться за рейтинговою системою, або системою гандикапування, то застосовуються правила цієї системи і, разом з тим, можуть застосовуватися окремі, чи й всі правила його класу. Якщо між положенням про перегони і вітрильницькою інструкцією виникає суперечність, то переваги не надається жодному з цих документів.

ЧАСТИНА 2 – КОЛИ СУДНА ЗУСТРІЧАЮТЬСЯ

Преамбула до Частини 2

ВИПАДОК 67

Якщо судно є у перегонах і зустрічається з судном, яке не є у перегонах, то обидва вони мають керуватися чинними правилами щодо права на дорогу. Якщо за цими правилами судно, що є у перегонах, має триматися осторонь, і навмисне створює навал на інше судно, воно може бути покаране за брутально неетичну поведінку.

ВИПАДОК 109

МПЗЗМ, або чинні (на даній акваторії) правила щодо права на дорогу, застосовуються між суднами, що є у перегонах, тільки якщо так зазначено у вітрильницькій інструкції, і, у такому разі ними замінюються всі правила Частини 2. Будь яке правило МПЗЗМ, або чинне (на даній акваторії) правило, може постати застосовним через включення його чи до вітрильницької інструкції, чи до іншого документу, який є керівним для цих змагань.

Section A – Right of Way

Rule 10, On Opposite Tacks

CASE 9

When a starboard-tack boat chooses to sail past a windward mark, a port-tack boat must keep clear. There is no rule that requires a boat to sail a proper course.

CASE 23

On a run, rule 19 does not apply to a starboard-tack boat that passes between two port-tack boats ahead of her. Rule 10 requires both port-tack boats to keep clear.

CASE 43

A close-hauled port-tack boat that is sailing parallel and close to an obstruction must keep clear of a boat that has completed her tack to starboard and is approaching on a collision course.

CASE 50

When a protest committee finds that in a port-starboard incident S did not change course and that there was not a genuine and reasonable apprehension of collision on the part of S, it should dismiss her protest. When the committee finds that S did change course and that there was reasonable doubt that P could have crossed ahead of S if S had not changed course, then P should be disqualified.

CASE 75

When rule 18 applies, the rules of Sections A and B apply as well. When an inside overlapped right-of-way boat must gybe at a mark, she is entitled to sail her proper course until she gybes. A starboard-tack boat that changes course does not break rule 16.1 if she gives a port-tack boat adequate space to keep clear and the port-tack boat fails to take advantage of it promptly.

CASE 87

A right-of-way boat need not act to avoid contact until it is clear that the other boat is not keeping clear.

CASE 88

A boat may avoid contact and yet fail to keep clear.

Розділ А – Право на дорогу

Правило 10, На протилежних галсах

ВИПАДОК 9

Якщо судно правого галсу вирішує вітрилити повз навітряний знак, то судно лівого галсу має триматися осторонь. Не існує правила, яке вимагало б від судна вітрилити належним курсом

ВИПАДОК 23

На фордевінді правило 19 не застосовується до судна правого галсу, що прямує між двома суднами лівого галсу, які були попереду від нього. Правило 10 вимагає від обох суден лівого галсу триматися осторонь.

ВИПАДОК 43

Судно на щільному бейдевінді лівого галсу, яке вітрилить рівнолежно і впритул до перешкоди, має триматися осторонь від судна, яке завершило поворот оверштаг на правий галс і наближається курсом, який веде до зіткнення.

ВИПАДОК 50

Якщо протестовий комітет встановить, що в інциденті між правим і лівим галсом судно S не змінювало курс і наразі не існувало невдаваного і слушного побоювання зіткнення з боку судна правого галсу, то комітет має відхилити протест цього судна. Якщо ж комітет з'ясує, що S змінило курс у той час, як існував слушний сумнів, чи має змогу Р проминути S попереду від нього, якщо останнє не змінюватиме курс, то Р має бути дискваліфікованим.

ВИПАДОК 75

Якщо застосовується правило 18, то правила розділів А і В є також застосовними. У разі перекрите з середини судно має повертати фордевінд біля знака, то воно має право вітрилити своїм належним курсом аж доки не поверне фордевінд. Судно правого галсу, яке змінює курс, не порушує правила 16.1, якщо воно надає судну лівого галсу належний простір, аби те мало змогу триматися осторонь, а судно лівого галсу ігнорує негайне використання цієї нагоди.

ВИПАДОК 87

Судно з правом на дорогу не повинне вживати дій щодо уникання дотику, доки не стане ясним, що інше судно не є таким, що тримається осторонь.

ВИПАДОК 88

Судно може уникнути дотику і все ж таки не додержати вимоги триматися осторонь.

CASE 99

The fact that a boat required to keep clear is out of control does not entitle her to exoneration for breaking a rule of Part 2. When a right-of-way boat becomes obliged by rule 14 to 'avoid contact . . . if reasonably possible' and the only way to do so is to crash-gybe, she does not break the rule if she does not crash-gybe. When a boat's penalty under rule 44.1(b) is to retire, and she does so (whether because of choice or necessity), she cannot then be disqualified.

CASE 105

When two boats are running on opposite tacks, the starboard-tack boat may change course provided she gives the port-tack boat room to keep clear.

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

CASE 7

When, after having been clear astern, a boat becomes overlapped to leeward within two of her hull lengths of the other boat, the windward boat must keep clear, but the leeward boat must initially give the windward boat room to keep clear and must not sail above her proper course.

CASE 12

In determining the right of an inside boat to mark-room under rule 18.2(b), it is irrelevant that boats are on widely differing courses, provided that an overlap exists when the first of them reaches the zone.

CASE 13

Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.

CASE 14

When, owing to a difference of opinion about a leeward boat's proper course, two boats on the same tack converge, the windward boat must keep clear. Two boats on the same leg sailing near one another may have different proper courses.

CASE 24

When a boat becomes overlapped to leeward from clear astern, the other boat must act promptly to keep clear. When she cannot do so in a seamanlike way, she has not been given room as required by rule 15. If she takes unnecessary action that causes contact, she fails to keep clear as required by rule 11.

ВИПАДОК 99

Факт того, що судно, яке було зобов'язаним триматися осторонь, втратило керованість, не надає йому права на відшкодування за порушення правила Частини 2. Коли судно, яке має право на дорогу, постає, за правилом 14, зобов'язаним, " уникати дотику... за всякої розумної можливості", а єдиною можливістю виконати це, є аварійне перекидання грота ("полундра"), воно не порушує правил, якщо не здійснює такого аварійного перекидання. Якщо покаранням судна за правилом 44.1(b) є сходження з перегонів, і воно так і робить, (хоч за своїм власним вибором, хоч за необхідністю), воно відтак не може бути дискваліфікованим.

ВИПАДОК 105

У разі два судна вітрилять фордевіндом на різних галсах, то судно правого галсу може змінювати курс, якщо надаватиме судну лівого галсу місце, аби триматися осторонь.

Правило 11, На однаковому галсі, перекриті

ВИПАДОК 7

Якщо судно із положення чисто позаду постає у межах двох довжин свого корпусу перекритим з підвітряного боку від іншого судна, то навітряне судно має триматися осторонь, але ж підвітряне судно має на початку перекривання надати навітряному судну місце, аби триматися осторонь і має не вітрилити вище за свій належний курс.

ВИПАДОК 12

Для визначення права внутрішнього судна на знакомісце за правилом 18.2(b), не має значення, чи мають курси суден дуже велику відмінність, якщо тільки перекривання існувало на момент досягнення зони першим із них,

ВИПАДОК 13

Перед своїм сигналом стартування підвітряне судно не порушує правил, вітрилячи вище за курс навітряного судна.

ВИПАДОК 14

Якщо через розбіжність у поглядах на те, який саме курс є належним курсом підвітряного судна, два судна зближуються на однаковому галсі, навітряне судно має триматися осторонь. Два судна на тому ж відрізку дистанції вітрилячи близько одне до одного, можуть мати різні належні курси.

ВИПАДОК 24

Якщо судно із положення чисто позаду постає перекритим з підвітру від іншого судна, то це судно має негайно вживати заходів, аби триматися осторонь. Якщо воно не матиме змоги робити це на рівні доброї морської практики, то це означатиме, що йому не було надано місця за правилом 15. Якщо ж воно здійснить маневри, які не були необхідними, але призвели до дотику між суднами, то це означатиме, що воно не додержало свого обов'язку триматися осторонь за правилом 11.

CASE 25

When an inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room takes more space than she is entitled to, she must keep clear of the outside leeward boat, and the outside boat may luff provided that she gives the inside boat room to keep clear.

CASE 41

A discussion of how rule 19.2(b) and the definitions Clear Ahead and Clear Astern; Overlap and Obstruction apply when two overlapped boats on the same tack overtake and pass to leeward of a boat ahead on the same tack. There is no obligation to hail for room at an obstruction, but it is prudent to do so.

CASE 46

A leeward boat is entitled to sail up to her proper course, even when she has established a leeward overlap from clear astern and within two of her hull lengths of the windward boat.

CASE 51

A protest committee must exonerate boats when, as a result of another boat's breach of a rule, they are all compelled to break a rule.

CASE 53

A boat clear ahead need not take any action to keep clear before being overlapped to leeward from clear astern.

CASE 70

An inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room from outside of the mark-room to which she is entitled, she is not exonerated if the outside boat must keep clear of the outside boat and, if she is sailing she fails to keep clear.

CASE 73

When, by deliberate action, L's crew reaches out and touches W, which action could have no other intention than to cause W to break rule 11, then L breaks rule 2.

ВИПАДОК 25

Якщо перекрите внутрішнє навітряне судно, яке має право на знакомісце, використовує більший простір, ніж той, на який воно має право, то воно має триматися осторонь від зовнішнього підвітряного судна, а зовнішнє судно має право приводитися за умови, що воно надаватиме внутрішньому судну місце, аби триматися осторонь.

ВИПАДОК 41

Обговорення того, як, у разі два перекриті на однаковому галсі судна наздоганяють і проминають з підвітру судно, яке є на тому ж галсі, застосовуються правило 19.2(b) і визначення Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті, та Перешкода. Не існує зобов'язання робити оклик щодо місця біля перешкоди, але зробити його буде обачним і розсудливим вчинком.

ВИПАДОК 46

Підвітряне судно має право приводитись до свого належного курсу, навіть якщо перекривання з підвітру воно започаткувало із положення чисто позаду і у межах двох довжин свого корпусу від навітряного судна.

ВИПАДОК 51

Протестовий комітет мусить виправдати судна, що порушили правила, якщо порушити правила їх змусило інше судно.

ВИПАДОК 53

Судно, допоки воно є чисто попереду, не зобов'язане діяти наперед щодо свого обов'язку триматися осторонь, допоки інше судно із положення чисто позаду не постане перекритим з підвітру.

ВИПАДОК 70

Будь яке перекрите з середини навітряне судно, яке має право на знакомісце і отримує його від зовнішнього судна, має триматися осторонь від зовнішнього судна, та, якщо воно вітрилить поза межами знакомісця, на яке воно має право, воно не отримує виправдання, якщо не додержуватиме вимоги триматися осторонь.

ВИПАДОК 73

Якщо, діючи навмисне, шкотовий судна L вивішуючись назовні доторкається до судна W, і ця дія не має на меті нічого іншого, ніж спричинити порушення судном W правила 11, то судно L порушує цим правило 2.

CASE 74

There is no rule that dictates how the helmsman or crew of a leeward boat must sit; contact with a windward boat does not break rule 2 unless the helmsman's or crew's position is deliberately misused.

Rule 12, On the Same Tack, Not Overlapped

CASE 2

If the first of two boats to reach the zone is clear astern when she reaches it and if later the boats are overlapped when the other boat reaches the zone, rule 18.2(a), and not rule 18.2(b), applies. Rule 18.2(a) applies only while boats are overlapped and at least one of them is in the zone.

CASE 15

In tacking to round a mark, a boat clear ahead must comply with rule 13; a boat clear astern is entitled to hold her course and thereby prevent the other from tacking.

CASE 24

When a boat becomes overlapped to leeward from clear astern, the other boat must act promptly to keep clear. When she cannot do so in a seamanlike way, she has not been given room as required by rule 15. If she takes unnecessary action that causes contact, she fails to keep clear as required by rule 11.

CASE 41

A discussion of how rule 19.2(b) and the definitions Clear Ahead and Clear Astern; Overlap and Obstruction apply when two overlapped boats on the same tack overtake and pass to leeward of a boat ahead on the same tack. There is no obligation to hail for room at an obstruction, but it is prudent to do so.

CASE 77

Contact with a mark by a boat's equipment constitutes touching it. A boat obligated to keep clear does not break a rule when touched by a right-of-way boat's equipment that moves unexpectedly out of normal position.

CASE 91

A boat required to keep clear must keep clear of another boat's equipment out of its normal position when the equipment has been out of its normal position long enough for the equipment to have been seen and avoided.

ВИПАДОК 74

Немає жодного правила, за яким би наказувалося, як мусить сидіти стерновий або шкотовий підвітряного судна; дотик до навітряного судна не порушує правила 2, якщо тільки стерновий або шкотовий не приймають таких положень, які є навмисним зловживанням.

Правило 12, На однаковому галсі, не перекриті

ВИПАДОК 2

Якщо перше із двох суден, що сягають зони було чисто позаду, коли воно сягнуло зони, і якщо пізніше судна були перекритими, коли інше судно сягнуло зони, то між суднами застосовується правило 18.2(a), а не правило 18.2(b). Правило 18.2(a) застосовується тільки тоді, коли судна є перекритими і принаймні одне із них знаходиться у зоні..

ВИПАДОК 15

Судно, що є чисто попереду, повертаючи оверштаг задля огинання знака, має додержувати вимог правила 13; судно, що є чисто позаду, має право зберігати свій курс, тим самим не даючи змоги іншому судну повернути оверштаг.

ВИПАДОК 24

Якщо судно із положення чисто позаду постає перекритим з підвітру від іншого судна, то це судно має негайно вживати заходів, аби триматися осторонь. Якщо воно не матиме змоги робити це на рівні доброї морської практики, то це означатиме, що йому не було надано місця за правилом 15. Якщо ж воно здійснить маневри, які не були необхідними, але призвели до дотику між суднами, то це означатиме, що воно не додержало свого обов'язку триматися осторонь за правилом 11.

ВИПАДОК 41

Обговорення того, як, у разі два перекриті на однаковому галсі судна наздоганяють і проминають з підвітру судно, яке є на тому ж галсі, застосовуються правило 19.2(b) і визначення Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті, та Перешкода. Не існує зобов'язання робити оклик щодо місця біля перешкоди, але зробити його буде обачним і розсудливим вчинком.

ВИПАДОК 77

Доторкання спорядженням судна до знака означає, що судно доткнулося знака. Якщо судно, яке має триматися осторонь, дотикається до такого спорядження судна з правом на дорогу, яке несподівано опинилося не на своєму звичному місці, то воно не порушує цим правил.

ВИПАДОК 91

Судно, що має триматися осторонь, зобов'язане триматися осторонь також і від такого спорядження судна з правом на дорогу, яке хоч і не є на своєму звичному місці, але ж перебуває у такому стані досить довго, аби його можна було побачити і уникнути.

Rule 13, While Tacking

CASE 15

In tacking to round a mark, a boat clear ahead must comply with rule 13; a boat clear astern is entitled to hold her course and thereby prevent the other from tacking.

CASE 17

A boat is no longer subject to rule 13 when she is on a close-hauled course, regardless of her movement through the water or the sheeting of her sails.

CASE 27

A boat is not required to anticipate that another boat will break a rule. When a boat acquires right of way as a result of her own actions, the other boat is entitled to room to keep clear.

Section B – General Limitations

Rule 14, Avoiding Contact

CASE 2

If the first of two boats to reach the zone is clear astern when she reaches it and if later the boats are overlapped when the other boat reaches the zone, rule 18.2(a), and not rule 18.2(b), applies. Rule 18.2(a) applies only while boats are overlapped and at least one of them is in the zone.

CASE 7

When, after having been clear astern, a boat becomes overlapped to leeward within two of her hull lengths of the other boat, the windward boat must keep clear, but the leeward boat must initially give the windward boat room to keep clear and must not sail above her proper course.

CASE 11

When boats are overlapped at an obstruction, including an obstruction that is a right-of-way boat, the outside boat must give the inside boat room to pass between her and the obstruction.

CASE 13

Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.

Правило 13, Під час повороту оверштаг

ВИПАДОК 15

Судно, що є чисто попереду, повертаючи оверштаг задля огинання знака, має додержувати вимог правила 13; судно, що є чисто позаду, має право зберігати свій курс, тим самим не даючи змоги іншому судну повернути оверштаг.

ВИПАДОК 17

Судно уже не підпадає під дію правила 13, коли опиняється на курсі щільний бейдевінд, незалежно від його просування стосовно води, чи шкотуванню його вітрил.

ВИПАДОК 27

Судно не є зобов'язаним передбачати, що інше судно порушить правило. Якщо судно набуває права на дорогу завдяки своїм власним діям, то інше судно має право на місце, аби триматися осторонь.

Розділ В – Загальні обмеження

ПРАВИЛО 14, УНИКАННЯ ДОТИКУ

ВИПАДОК 2

Якщо перше із двох суден, що сягають зони було чисто позаду, коли воно сягнуло зони, і якщо пізніше судна були перекритими, коли інше судно сягнуло зони, то між суднами застосовується правило 18.2(a), а не правило 18.2(b). Правило 18.2(a) застосовується тільки тоді, коли судна є перекритими і принаймні одне із них знаходиться у зоні..

ВИПАДОК 7

Якщо судно із положення чисто позаду постає у межах двох довжин свого корпусу перекритим з підвітряного боку від іншого судна, то навітряне судно має триматися осторонь, але ж підвітряне судно має на початку перекирвання надати навітряному судну місце, аби триматися осторонь і має не вітрилити вище за свій належний курс.

ВИПАДОК 11

Якщо судна є перекритими біля перешкоди, якою є також і судно з правом на дорогу, то зовнішнє судно має надати внутрішньому судну місце для проминання між собою і перешкодою.

ВИПАДОК 13

Перед своїм сигналом стартування підвітряне судно не порушує правил, вітрилячи вище за курс навітряного судна.

CASE 14

When, owing to a difference of opinion about a leeward boat's proper course, two boats on the same tack converge, the windward boat must keep clear. Two boats on the same leg sailing near one another may have different proper courses.

CASE 23

On a run, rule 19 does not apply to a starboard-tack boat that passes between two port-tack boats ahead of her. Rule 10 requires both port-tack boats to keep clear.

CASE 25

When an inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room takes more space than she is entitled to, she must keep clear of the outside leeward boat, and the outside boat may luff provided that she gives the inside boat room to keep clear.

CASE 26

A right-of-way boat need not act to avoid a collision until it is clear that the other boat is not keeping clear. However, if the right-of-way boat could then have avoided the collision and the collision resulted in damage, she must be penalized for breaking rule 14.

CASE 27

A boat is not required to anticipate that another boat will break a rule. When a boat acquires right of way as a result of her own actions, the other boat is entitled to room to keep clear.

CASE 30

A boat clear astern that is required to keep clear but collides with the boat clear ahead breaks the right-of-way rule that was applicable before the collision occurred. A boat that loses right of way by unintentionally changing tack is nevertheless required to keep clear.

CASE 43

A close-hauled port-tack boat that is sailing parallel and close to an obstruction must keep clear of a boat that has completed her tack to starboard and is approaching on a collision course.

ВИПАДОК 14

Якщо через розбіжність у поглядах на те, який саме курс є належним курсом підвітряного судна, два судна зближуються на однаковому галсі, навітряне судно має триматися осторонь. Два судна на тому ж відрізьку дистанції можуть мати різні належні курси.

ВИПАДОК 23

На фордевінді правило 19 не застосовується до судна правого галсу, що прямує між двома суднами лівого галсу, які були попереду від нього. Правило 10 вимагає від обох суден лівого галсу триматися осторонь.

ВИПАДОК 25

Якщо перекрите внутрішнє навітряне судно, яке має право на знакомісце, використовує більший простір, ніж той, на який воно має право, то воно має триматися осторонь від зовнішнього підвітряного судна, а зовнішнє судно має право приводитися за умови, що воно надаватиме внутрішньому судну місце, аби триматися осторонь.

ВИПАДОК 26

Судно з правом на дорогу, не є зобов'язаним діяти для уникання зіткнення, доки не стане ясным, що інше судно не тримається осторонь. Проте, якщо судно з правом на дорогу мало після того можливість уникнути зіткнення і зіткнення призвело до пошкодження частини або травмування людини, то це судно має бути покараним за правилом 14.

ВИПАДОК 27

Судно не є зобов'язаним передбачати, що інше судно порушить правило. Якщо судно набуває права на дорогу завдяки своїм власним діям, то інше судно має право на місце, аби триматися осторонь.

ВИПАДОК 30

Судно, що є чисто позаду і має триматися осторонь, яке стикається з судном, що є чисто попереду, порушує те правило щодо права на дорогу, яке було застосовним перед тим, як відбулося зіткнення. Судно, яке втрачає право на дорогу хоч і через ненавмисну зміну галсу, все ж таки зобов'язане триматися осторонь.

ВИПАДОК 43

Судно на щільному бейдевінді лівого галсу, яке вітрилить рівнобіжно і впритул до перешкоди, має триматися осторонь від судна, яке завершило поворот оверштаг на правий галс і наближається курсом, який веде до зіткнення.

CASE 50

When a protest committee finds that in a port-starboard incident S did not change course and that there was not a genuine and reasonable apprehension of collision on the part of S, it should dismiss her protest. When the committee finds that S did change course and that there was reasonable doubt that P could have crossed ahead of S if S had not changed course, then P should be disqualified.

CASE 75

When rule 18 applies, the rules of Sections A and B apply as well. When an inside overlapped right-of-way boat must gybe at a mark, she is entitled to sail her proper course until she gybes. A starboard-tack boat that changes course does not break rule 16.1 if she gives a port-tack boat adequate space to keep clear and the port-tack boat fails to take advantage of it promptly.

CASE 77

Contact with a mark by a boat's equipment constitutes touching it. A boat obligated to keep clear does not break a rule when touched by a right-of-way boat's equipment that moves unexpectedly out of normal position.

CASE 81

When a boat entitled to mark-room under rule 18.2(b) passes head to wind, rule 18.2(b) ceases to apply and she must comply with the applicable rule of Section A.

CASE 88

A boat may avoid contact and yet fail to keep clear.

CASE 91

A boat required to keep clear must keep clear of another boat's equipment out of its normal position when the equipment has been out of its normal position long enough for the equipment to have been seen and avoided.

CASE 92

When a right-of-way boat changes course, the keep-clear boat is required to act only in response to what the right-of-way boat is doing at the time, not what the right-of-way boat might do subsequently.

ВИПАДОК 50

Якщо протестовий комітет встановить, що в інциденті між правим і лівим галсом судно S не змінювало курс і наразі не існувало невдаваного і слушного побоювання зіткнення з боку судна правого галсу, то комітет має відхилити протест цього судна. Якщо ж комітет з'ясує, що S змінило курс у той час, як існував слушний сумнів, чи має змогу P проминути S попереду від нього, якщо останнє не змінюватиме курс, то P має бути дискваліфікованим.

ВИПАДОК 75

Якщо застосовується правило 18, то правила розділів A і B є також застосовними. У разі перекрите з середини судно має повертати фордевінд біля знака, то воно має право вітрилити своїм належним курсом аж допоки не поверне фордевінд. Судно правого галсу, яке змінює курс, не порушує правила 16.1, якщо воно надає судну лівого галсу належний простір, аби те мало змогу триматися осторонь, а судно лівого галсу ігнорує негайне використання цієї нагоди.

ВИПАДОК 77

Доторкання спорядженням судна до знака означає, що судно доткнулося знака. Якщо судно, яке має триматися осторонь, дотикається до такого спорядження судна з правом на дорогу, яке несподівано опинилося не на своєму звичному місці, то воно не порушує цим правил.

ВИПАДОК 81

Якщо судно, яке має право на знакомісце за правилом 18.2(b), проминає положення вітер в чоло, правило 18.2(b) постає незастосовним і судно має додержувати застосовних правил розділу A.

ВИПАДОК 87

Судно з правом на дорогу не повинне вживати дій щодо уникання дотику, допоки не стане ясным, що інше судно не є таким, що тримається осторонь.

ВИПАДОК 88

Судно може уникнути дотику і все ж таки не додержати вимоги триматися осторонь.

ВИПАДОК 91

Судно, що має триматися осторонь, зобов'язане триматися осторонь також і від такого спорядження судна з правом на дорогу, яке хоч і не є на своєму звичному місці, але ж перебуває у такому стані досить довго, аби його можна було побачити і уникнути.

ВИПАДОК 92

Якщо судно з правом на дорогу змінює курс, то судно, яке має триматися осторонь, зобов'язане реагувати тільки на ті дії судна з правом на дорогу, які відбуваються наразі, але ж не на ті, які імовірно можуть бути наступними.

CASE 99

The fact that a boat required to keep clear is out of control does not entitle her to exoneration for breaking a rule of Part 2. When a right-of-way boat becomes obliged by rule 14 to ‘avoid contact . . . if reasonably possible’ and the only way to do so is to crash-gybe, she does not break the rule if she does not crash-gybe. When a boat’s penalty under rule 44.1(b) is to retire, and she does so (whether because of choice or necessity), she cannot then be disqualified.

CASE 105

When two boats are running on opposite tacks, the starboard-tack boat may change course provided she gives the port-tack boat room to keep clear.

CASE 107

During the starting sequence, a boat that is not keeping a lookout may thereby fail to do everything reasonably possible to avoid contact. Hailing is one way that a boat may ‘act to avoid contact’. When a boat’s breach of a rule of Part 2 causes serious damage and she then retires, she has taken the applicable penalty and is not to be disqualified for that breach.

Rule 14(a), Avoiding Contact

CASE 87

A right-of-way boat need not act to avoid contact until it is clear that the other boat is not keeping clear.

Rule 14(b), Avoiding Contact

CASE 19

Interpretation of the term ‘damage’.

Rule 15, Acquiring Right of Way

CASE 2

If the first of two boats to reach the zone is clear astern when she reaches it and if later the boats are overlapped when the other boat reaches the zone, rule 18.2(a), and not rule 18.2(b), applies. Rule 18.2(a) applies only while boats are overlapped and at least one of them is in the zone.

ВИПАДОК 99

Факт того, що судно, яке було зобов'язаним триматися осторонь, втратило керованість, не надає йому права на відшкодування за порушення правила Частини 2. Коли судно, яке має право на дорогу, постає, за правилом 14, зобов'язаним, " уникаючи дотику... за всякої розумної можливості", а єдиною можливістю виконати це, є аварійне перекидання грота ("полундра"), воно не порушує правил, якщо не здійснює такого аварійного перекидання. Якщо покаранням судна за правилом 44.1(b) є сходження з перегонів, і воно так і робить, (хоч за своїм власним вибором, хоч за необхідністю), воно відтак не може бути дискваліфікованим.

ВИПАДОК 105

У разі два судна вітрилять фордевіндом на різних галсах, то судно правого галсу може змінювати курс, якщо надаватиме судну лівого галсу місце, аби триматися осторонь.

ВИПАДОК 107

Під час стартової процедури судно, з якого не ведеться постійне спостереження за обстановкою на воді, може з цієї причини не зробити всього того, що можна зробити за всякої розумної можливості для уникання дотику. Оклик є одним із способів, у який судно може "діяти, щодо уникання дотику". Якщо судно порушує правило Частини 2, спричиняючи серйозне пошкодження, а відтак сходиться з перегонів, то воно є таким, що прийняло відповідне покарання, і не може бути дискваліфікованим за це порушення.

Правило 14(b), Уникання дотику

ВИПАДОК 19

Тлумачення визначення "пошкодження матеріальної частини"

Правило 15, Набування права на дорогу

ВИПАДОК 2

Якщо перше із двох суден, що сягають зони було чисто позаду, коли воно сягнуло зони, і якщо пізніше судна були перекритими, коли інше судно сягнуло зони, то між суднами застосовується правило 18.2(a), а не правило 18.2(b). Правило 18.2(a) застосовується тільки тоді, коли судна є перекритими і принаймні одне із них знаходиться у зоні..

CASE 7

When, after having been clear astern, a boat becomes overlapped to leeward within two of her hull lengths of the other boat, the windward boat must keep clear, but the leeward boat must initially give the windward boat room to keep clear and must not sail above her proper course.

CASE 13

Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.

CASE 24

When a boat becomes overlapped to leeward from clear astern, the other boat must act promptly to keep clear. When she cannot do so in a seamanlike way, she has not been given room as required by rule 15. If she takes unnecessary action that causes contact, she fails to keep clear as required by rule 11.

CASE 27

A boat is not required to anticipate that another boat will break a rule. When a boat acquires right of way as a result of her own actions, the other boat is entitled to room to keep clear.

CASE 53

A boat clear ahead need not take any action to keep clear before being overlapped to leeward from clear astern.

CASE 81

When a boat entitled to mark-room under rule 18.2(b) passes head to wind, rule 18.2(b) ceases to apply and she must comply with the applicable rule of Section A.

CASE 93

If a boat luffs immediately after she becomes overlapped to leeward of another boat and there is no seamanlike action that would enable the other boat to keep clear, the boat that luffed breaks rules 15 and 16.1. The other boat breaks rule 11, but is exonerated under rule 64.1(a).

CASE 105

When two boats are running on opposite tacks, the starboard-tack boat may change course provided she gives the port-tack boat room to keep clear.

ВИПАДОК 7

Якщо судно із положення чисто позаду постає у межах двох довжин свого корпусу перекритим з підвітряного боку від іншого судна, то навітряне судно має триматися осторонь, але ж підвітряне судно має на початку перекривання надати навітряному судну місце, аби триматися осторонь і має не вітрилити вище за свій належний курс.

ВИПАДОК 13

Перед своїм сигналом стартування підвітряне судно не порушує правил, вітрилячи вище за курс навітряного судна.

ВИПАДОК 24

Якщо судно із положення чисто позаду постає перекритим з підвітру від іншого судна, то це судно має негайно вживати заходів, аби триматися осторонь. Якщо воно не матиме змоги робити це на рівні доброї морської практики, то це означатиме, що йому не було надано місця за правилом 15. Якщо ж воно здійснить маневри, які не були необхідними, але призвели до дотику між суднами, то це означатиме, що воно не додержало свого обов'язку триматися осторонь за правилом 11.

ВИПАДОК 27

Судно не є зобов'язаним передбачати, що інше судно порушить правило. Якщо судно набуває права на дорогу завдяки своїм власним діям, то інше судно має право на місце, аби триматися осторонь.

ВИПАДОК 53

Судно, допоки воно є чисто попереду, не зобов'язане діяти наперед щодо свого обов'язку триматися осторонь, допоки інше судно із положення чисто позаду не постане перекритим з підвітру.

ВИПАДОК 81

Якщо судно, яке має право на знакомісце за правилом 18.2(b), проминає положення вітер в чоло, правило 18.2(b) постає незастосовним і судно має додержувати застосовних правил розділу А.

ВИПАДОК 93

Якщо судно, як тільки постає перекритим з підвітру від іншого судна, приводиться, і це не є маневром на рівні доброї морської практики, який дає можливість іншому судну триматися осторонь, то судно, що приводиться, порушує правила 15 і 16.1. Інше судно порушує правило 11, але має бути виправданим за правилом 64.1(a).

ВИПАДОК 105

У разі два судна вітрилять фордевіндом на різних галсах, то судно правого галсу може змінювати курс, якщо надаватиме судну лівого галсу місце, аби триматися осторонь.

CASE 117

When three boats are on the same tack and two of them are overlapped and overtaking the third from clear astern, if the leeward boat astern becomes overlapped with the boat ahead, the boat ahead is no longer an obstruction, and rule 19.2(b) does not apply. There are no situations in which a row of boats sailing close to one another is a continuing obstruction.

Rule 16.1, Changing Course

CASE 6

A starboard-tack boat that tacks after a port-tack boat has borne away to go astern of her does not necessarily break a rule.

CASE 7

When, after having been clear astern, a boat becomes overlapped to leeward within two of her hull lengths of the other boat, the windward boat must keep clear, but the leeward boat must initially give the windward boat room to keep clear and must not sail above her proper course.

CASE 13

Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.

CASE 14

When, owing to a difference of opinion about a leeward boat's proper course, two boats on the same tack converge, the windward boat must keep clear. Two boats on the same leg sailing near one another may have different proper courses.

CASE 25

When an inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room takes more space than she is entitled to, she must keep clear of the outside leeward boat, and the outside boat may luff provided that she gives the inside boat room to keep clear.

CASE 26

A right-of-way boat need not act to avoid a collision until it is clear that the other boat is not keeping clear. However, if the right-of-way boat could then have avoided the collision and the collision resulted in damage, she must be penalized for breaking rule 14.

ВИПАДОК 117

Коли три судна на однаковому галсі, а два з них, що є перекритими між собою, наздоганяють третє із положення чисто позаду, то, якщо підвітряне судно, із тих, що є позаду, постає перекритим із судном, яке є попереду, то судно, яке було попереду уже не є перешкодою, і правило 19.2(b) відтак не застосовується. Не існує обставин, за яких щільний ряд суден, що є у перегонах, вважається подовженою перешкодою.

Правило 16.1, Зміна курсу

ВИПАДОК 6

Судно правого галсу, яке повертає оверштаг після того, як судно лівого галсу почало увалювати, аби провітрити позад від нього, не обов'язково є таким, що порушує правило.

ВИПАДОК 7

Якщо судно із положення чисто позаду постає у межах двох довжин свого корпусу перекритим з підвітряного боку від іншого судна, то навітряне судно має триматися осторонь, але ж підвітряне судно має на початку перекривання надати навітряному судну місце, аби триматися осторонь і має не вітрилити вище за свій належний курс.

ВИПАДОК 13

Перед своїм сигналом стартування підвітряне судно не порушує правил, вітрилячи вище за курс навітряного судна.

ВИПАДОК 14

Якщо через розбіжність у поглядах на те, який саме курс є належним курсом підвітряного судна, два судна зближуються на однаковому галсі, навітряне судно має триматися осторонь. Два судна на тому ж відрізьку дистанції вітрилячи близько одне до одного, можуть мати різні належні курси.

ВИПАДОК 25

Якщо перекрите внутрішнє навітряне судно, яке має право на знакомісце, використовує більший простір, ніж той, на який воно має право, то воно має триматися осторонь від зовнішнього підвітряного судна, а зовнішнє судно має право приводитися за умови, що воно надаватиме внутрішньому судну місце, аби триматися осторонь.

ВИПАДОК 26

Судно з правом на дорогу, не є зобов'язаним діяти для уникання зіткнення, доки не стане ясним, що інше судно не тримається осторонь. Проте, якщо судно з правом на дорогу мало після того можливість уникнути зіткнення і зіткнення призвело до пошкодження матчастини або травмування людини, то це судно має бути покараним за правилом 14.

CASE 46

A leeward boat is entitled to sail up to her proper course, even when she has established a leeward overlap from clear astern and within two of her hull lengths of the windward boat.

CASE 52

Rule 16.1 does not restrict the course of a keep-clear boat. Manoeuvring to drive another boat away from the starting line does not necessarily break this rule.

CASE 60

When a right-of-way boat changes course in such a way that a keep-clear boat, despite having taken avoiding action promptly, cannot keep clear in a seamanlike way, the right-of-way boat breaks rule 16.1.

CASE 75

When rule 18 applies, the rules of Sections A and B apply as well. When an inside overlapped right-of-way boat must gybe at a mark, she is entitled to sail her proper course until she gybes. A starboard-tack boat that changes course does not break rule 16.1 if she gives a port-tack boat adequate space to keep clear and the port-tack boat fails to take advantage of it promptly.

CASE 76

When a right-of-way boat changes course she may break rule 16, even if she is sailing her proper course.

CASE 92

When a right-of-way boat changes course, the keep-clear boat is required to act only in response to what the right-of-way boat is doing at the time, not what the right-of-way boat might do subsequently.

CASE 93

If a boat luffs immediately after she becomes overlapped to leeward of another boat and there is no seamanlike action that would enable the other boat to keep clear, the boat that luffed breaks rules 15 and 16.1. The other boat breaks rule 11, but is exonerated under rule 64.1(a).

CASE 105

When two boats are running on opposite tacks, the starboard-tack boat may change course provided she gives the port-tack boat room to keep clear.

ВИПАДОК 46

Підвітряне судно має право приводитись до свого належного курсу, навіть якщо перекривання з підвітру воно започаткувало із положення чисто позаду і у межах двох довжин свого корпусу від навітряного судна.

ВИПАДОК 52

Правило 16.1 не обмежує курсу судна, яке має триматися осторонь. Маневрування з метою відігнати інше судно геть від стартової лінії не обов'язково є порушенням цього правила.

ВИПАДОК 60

У разі судно з правом на дорогу, змінює курс у такий спосіб, що судно, яке має триматися осторонь, хоч і здійснює негайно маневр задля уникання дотику, все ж таки не має змоги утриматися осторонь, маневруючи на рівні доброї морської практики, то судно з правом на дорогу порушує правило 16.1.

ВИПАДОК 75

Якщо застосовується правило 18, то правила розділів А і В є також застосовними. У разі перекрите з середини судно має повертати фордевінд біля знака, то воно має право вітрилити своїм належним курсом аж допоки не поверне фордевінд. Судно правого галсу, яке змінює курс, не порушує правила 16.1, якщо воно надає судну лівого галсу належний простір, аби те мало змогу триматися осторонь, а судно лівого галсу ігнорує негайне використання цієї нагоди.

ВИПАДОК 76

Коли судно змінює курс, то це може бути порушенням правила 16, навіть якщо воно вітрилить належним курсом.

ВИПАДОК 92

Якщо судно з правом на дорогу змінює курс, то судно, яке має триматися осторонь, зобов'язане реагувати тільки на ті дії судна з правом на дорогу, які відбуваються наразі, але ж не на ті, які імовірно можуть бути наступними.

ВИПАДОК 93

Якщо судно, як тільки постає перекритим з підвітру від іншого судна, приводиться, і це не є маневром на рівні доброї морської практики, який дає можливість іншому судну триматися осторонь, то судно, що приводиться, порушує правила 15 і 16.1. Інше судно порушує правило 11, але має бути виправданим за правилом 64.1(а).

ВИПАДОК 105

У разі два судна вітрилять фордевіндом на різних галсах, то судно правого галсу може змінювати курс, якщо надаватиме судну лівого галсу місце, аби триматися осторонь.

CASE 114

When a boat is entitled to room, the space she is entitled to includes space for her to comply with her obligations under the rules of Part 2 and rule 31.

Rule 16.2, Changing Course

CASE 6

A starboard-tack boat that tacks after a port-tack boat has borne away to go astern of her does not necessarily break a rule.

CASE 92

When a right-of-way boat changes course, the keep-clear boat is required to act only in response to what the right-of-way boat is doing at the time, not what the right-of-way boat might do subsequently.

Rule 17, On the Same Tack; Proper Course

CASE 7

When, after having been clear astern, a boat becomes overlapped to leeward within two of her hull lengths of the other boat, the windward boat must keep clear, but the leeward boat must initially give the windward boat room to keep clear and must not sail above her proper course.

CASE 13

Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.

CASE 14

When, owing to a difference of opinion about a leeward boat's proper course, two boats on the same tack converge, the windward boat must keep clear. Two boats on the same leg sailing near one another may have different proper courses.

CASE 46

A leeward boat is entitled to sail up to her proper course, even when she has established a leeward overlap from clear astern and within two of her hull lengths of the windward boat.

ВИПАДОК 114

Якщо судно має право на місце, то воно має право і на простір, потрібний йому, аби дотриматися своїх обов'язків за правилами Частини 2 і правила 31.

Правило 16.2, Зміна курсу

ВИПАДОК 6

Судно правого галсу, яке повертає оверштаг після того, як судно лівого галсу почало увалювати, аби провітрити позад від нього, не обов'язково є таким, що порушує правило.

ВИПАДОК 92

Якщо судно з правом на дорогу змінює курс, то судно, яке має триматися осторонь, зобов'язане реагувати тільки на ті дії судна з правом на дорогу, які відбуваються наразі, але ж не на ті, які імовірно можуть бути наступними.

Правило 17, На однаковому галсі; Належний курс

ВИПАДОК 7

Якщо судно із положення чисто позаду постає у межах двох довжин свого корпусу перекритим з підвітряного боку від іншого судна, то навітряне судно має триматися осторонь, але ж підвітряне судно має на початку перекривання надати навітряному судну місце, аби триматися осторонь і має не вітрилити вище за свій належний курс.

ВИПАДОК 13

Перед своїм сигналом стартування підвітряне судно не порушує правил, вітрилячи вище за курс навітряного судна.

ВИПАДОК 14

Якщо через розбіжність у поглядах на те, який саме курс є належним курсом підвітряного судна, два судна зближуються на однаковому галсі, навітряне судно має триматися осторонь. Два судна на тому ж відрізьку дистанції вітрилячи близько одне до одного, можуть мати різні належні курси.

ВИПАДОК 46

Підвітряне судно має право приводитись до свого належного курсу, навіть якщо перекривання з підвітру воно започаткувало із положення чисто позаду і у межах двох довжин свого корпусу від навітряного судна.

Section C – At Marks and Obstructions

Rule 18.1, Mark-Room: When Rule 18 Applies

CASE 9

When a starboard-tack boat chooses to sail past a windward mark, a port-tack boat must keep clear. There is no rule that requires a boat to sail a proper course.

CASE 12

In determining the right of an inside boat to mark-room under rule 18.2(b), it is irrelevant that boats are on widely differing courses, provided that an overlap exists when the first of them reaches the zone.

CASE 15

In tacking to round a mark, a boat clear ahead must comply with rule 13; a boat clear astern is entitled to hold her course and thereby prevent the other from tacking.

CASE 26

A right-of-way boat need not act to avoid a collision until it is clear that the other boat is not keeping clear. However, if the right-of-way boat could then have avoided the collision and the collision resulted in damage, she must be penalized for breaking rule 14.

CASE 60

When a right-of-way boat changes course in such a way that a keep-clear boat, despite having taken avoiding action promptly, cannot keep clear in a seamanlike way, the right-of-way boat breaks rule 16.1.

CASE 76

When a right-of-way boat changes course she may break rule 16, even if she is sailing her proper course.

CASE 95

If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while

Розділ С– Біля знаків і перешкод

Правило 18.1, Знакомісце; Коли правило 18 застосовується

ВИПАДОК 9

Якщо судно правого галсу вирішує вітрилити повз навітряний знак, то судно лівого галсу має триматися осторонь. Не існує правила, яке вимагало б від судна вітрилити належним курсом

ВИПАДОК 12

Для визначання права внутрішнього судна на знакомісце за правилом 18.2(b), не має значення, чи мають курси суден дуже велику відмінність, якщо тільки перекривання існувало на момент досягнення зони першим із них.

ВИПАДОК 15

Судно, що є чисто попереду, повертаючи оверштаг задля огинання знака, має додержувати вимог правила 13; судно, що є чисто позаду, має право зберігати свій курс, тим самим не даючи змоги іншому судну повернути оверштаг.

ВИПАДОК 26

Судно з правом на дорогу, не є зобов'язаним діяти для уникання зіткнення, доки не стане ясным, що інше судно не тримається осторонь. Проте, якщо судно з правом на дорогу мало після того можливість уникнути зіткнення і зіткнення призвело до пошкодження матчастини або травмування людини, то це судно має бути покараним за правилом 14.

ВИПАДОК 60

У разі судно з правом на дорогу, змінює курс у такий спосіб, що судно, яке має триматися осторонь, хоч і здійснює негайно маневр задля уникання дотику, все ж таки не має змоги утриматися осторонь, маневруючи на рівні доброї морської практики, то судно з правом на дорогу порушує правило 16.1.

ВИПАДОК 76

Коли судно змінює курс, то це може бути порушенням правила 16, навіть якщо воно вітрилить належним курсом.

ВИПАДОК 95

Якщо два перекритих на однаковому галсі судна є на бардіжанні проти вітру і підпадають під дію правила 18.2(b), то, якщо будь яке із суден проміне положення вітер в чоло, правило 18 постає незастосовним. Якщо судно має надавати іншому знакомісце, то простір, який воно має надавати, включає і простір, потрібний іншому судну для додержання вимог правила 31. Якщо судно, яке має право на знакомісце, буде наразене на дотикання знака, коли воно вітрилить у межах знакомісця,

sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.

Rule 18.2, Mark-Room: Giving Mark-Room

CASE 114

When a boat is entitled to room, the space she is entitled to includes space for her to comply with her obligations under the rules of Part 2 and rule 31.

Rule 18.2(a), Mark-Room: Giving Mark-Room

CASE 2

If the first of two boats to reach the zone is clear astern when she reaches it and if later the boats are overlapped when the other boat reaches the zone, rule 18.2(a), and not rule 18.2(b), applies. Rule 18.2(a) applies only while boats are overlapped and at least one of them is in the zone.

CASE 59

When a boat comes abreast of a mark but is outside the zone, and when her change of course towards the mark results in a boat that is in the zone and that was previously clear astern becoming overlapped inside her, rule 18.2(a) requires her to give mark-room to that boat, whether or not her distance from the mark was caused by giving mark-room to other boats overlapped inside her.

Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room

Rule 18.2(c), Mark-Room: Giving Mark-Room

CASE 2

If the first of two boats to reach the zone is clear astern when she reaches it and if later the boats are overlapped when the other boat reaches the zone, rule 18.2(a), and not rule 18.2(b), applies. Rule 18.2(a) applies only while boats are overlapped and at least one of them is in the zone.

CASE 12

In determining the right of an inside boat to mark-room under rule 18.2(b), it is irrelevant that boats are on widely differing courses, provided that an overlap exists when the first of them reaches the zone.

на яке воно має право, то воно має бути виправданим щодо порушення правила 31.

Правило 18.2, Знакомісце; Надавання знакомісця

ВИПАДОК 114

Якщо судно має право на місце, то воно має право і на простір, потрібний йому, аби дотриматися своїх обов'язків за правилами Частини 2 і правила 31.

Правило 18.2(a), Знакомісце; Надавання знакомісця

ВИПАДОК 2

Якщо перше із двох суден, що сягають зони було чисто позаду, коли воно сягнуло зони, і якщо пізніше судна були перекритими, коли інше судно сягнуло зони, то між суднами застосовується правило 18.2(a), а не правило 18.2(b). Правило 18.2(a) застосовується тільки тоді, коли судна є перекритими і принаймні одне із них знаходиться у зоні..

ВИПАДОК 59

Якщо судно досягло траверзу знака, але є поза зоною, і зміна його курсу у бік знака призводить до того, що судно, яке є у зоні, але яке перед тим було чисто позаду, постає перекритим зсередини від нього, то за правилом 18.2(a) вимагається, аби воно надало цьому судну знакомісце, незалежно від того, що його віддаленість від знака була спричинена надаванням знакомісця іншим, перекритим з середини від нього, суднам.

Правило 18.2(b), Знакомісце; Надавання знакомісця

Правило 18.2(c), Знакомісце; Надавання знакомісця

ВИПАДОК 2

Якщо перше із двох суден, що сягають зони було чисто позаду, коли воно сягнуло зони, і якщо пізніше судна були перекритими, коли інше судно сягнуло зони, то між суднами застосовується правило 18.2(a), а не правило 18.2(b). Правило 18.2(a) застосовується тільки тоді, коли судна є перекритими і принаймні одне із них знаходиться у зоні..

ВИПАДОК 12

Для визначання права внутрішнього судна на знакомісце за правилом 18.2(b), не має значення, чи мають курси суден дуже велику відмінність, якщо тільки перекривання існувало на момент досягнення зони першим із них.

CASE 15

In tacking to round a mark, a boat clear ahead must comply with rule 13; a boat clear astern is entitled to hold her course and thereby prevent the other from tacking.

CASE 25

When an inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room takes more space than she is entitled to, she must keep clear of the outside leeward boat, and the outside boat may luff provided that she gives the inside boat room to keep clear.

CASE 59

When a boat comes abreast of a mark but is outside the zone, and when her change of course towards the mark results in a boat that is in the zone and that was previously clear astern becoming overlapped inside her, rule 18.2(a) requires her to give mark-room to that boat, whether or not her distance from the mark was caused by giving mark-room to other boats overlapped inside her.

CASE 63

At a mark, when space is made available to a boat that is not entitled to it, she may, at her own risk, take advantage of the space.

CASE 70

An inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room from outside of the mark-room to which she is entitled, she is not exonerated if the outside boat must keep clear of the outside boat and, if she is sailing she fails to keep clear.

CASE 75

When rule 18 applies, the rules of Sections A and B apply as well. When an inside overlapped right-of-way boat must gybe at a mark, she is entitled to sail her proper course until she gybes. A starboard-tack boat that changes course does not break rule 16.1 if she gives a port-tack boat adequate space to keep clear and the port-tack boat fails to take advantage of it promptly.

CASE 81

When a boat entitled to mark-room under rule 18.2(b) passes head to wind, rule 18.2(b) ceases to apply and she must comply with the applicable rule of Section A.

ВИПАДОК 15

Судно, що є чисто попереду, повертаючи оверштаг задля огинання знака, має додержувати вимог правила 13; судно, що є чисто позаду, має право зберігати свій курс, тим самим не даючи змоги іншому судну повернути оверштаг.

ВИПАДОК 25

Якщо перекрите внутрішнє навітряне судно, яке має право на знакомісце, використовує більший простір, ніж той, на який воно має право, то воно має триматися осторонь від зовнішнього підвітряного судна, а зовнішнє судно має право приводитися за умови, що воно надаватиме внутрішньому судну місце, аби триматися осторонь.

ВИПАДОК 59

Якщо судно досягло траверзу знака, але є поза зоною, і зміна його курсу у бік знака призводить до того, що судно, яке є у зоні, але яке перед тим було чисто позаду, постає перекритим зсередини від нього, то за правилом 18.2(а) вимагається, аби воно надало цьому судну знакомісце, незалежно від того, що його віддаленість від знака була спричинена надаванням знакомісця іншим, перекритим з середини від нього, суднам.

ВИПАДОК 63

Якщо біля знака є наявним достатньо місця для судна, яке не має права на місце, то воно може, на свій власний ризик, скористатися з цього місця.

ВИПАДОК 70

Будь яке перекрите з середини навітряне судно, яке має право на знакомісце і отримує його від зовнішнього судна, має триматися осторонь від зовнішнього судна, та, якщо воно вітрилить поза межами знакомісця, на яке воно має право, воно не отримає виправдання, якщо не додержуватиме вимоги триматися осторонь.

ВИПАДОК 75

Якщо застосовується правило 18, то правила розділів А і В є також застосовними. У разі перекрите з середини судно має повертати фордевінд біля знака, то воно має право вітрилити своїм належним курсом аж доки не поверне фордевінд. Судно правого галсу, яке змінює курс, не порушує правила 16.1, якщо воно надає судну лівого галсу належний простір, аби те мало змогу триматися осторонь, а судно лівого галсу ігнорує негайне використання цієї нагоди.

ВИПАДОК 81

Якщо судно, яке має право на знакомісце за правилом 18.2(b), проминає положення вітер в чоло, правило 18.2(b) постає незастосовним і судно має додержувати застосовних правил розділу А.

CASE 95

If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.

CASE 118

In the definition Mark-Room, the phrase ‘room to sail to the mark’ means space to sail promptly in a seamanlike way to a position close to, and on the required side of, the mark.

Rule 18.2(c)(2), Mark-Room: Giving Mark-Room

CASE 63

At a mark, when space is made available to a boat that is not entitled to it, she may, at her own risk, take advantage of the space.

Rule 18.3, Mark-Room: Tacking in the Zone

CASE 93

If a boat luffs immediately after she becomes overlapped to leeward of another boat and there is no seamanlike action that would enable the other boat to keep clear, the boat that luffed breaks rules 15 and 16.1. The other boat breaks rule 11, but is exonerated under rule 64.1(a).

CASE 95

If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.

ВИПАДОК 95

Якщо два перекритих на однаковому галсі судна є на бардіжанні проти вітру і підпадають під дію правила 18.2(b), то, якщо будь яке із суден промине положення вітер в чоло. правило 18 постає незастосовним. Якщо судно має надавати іншому знакомісце, то простір, який воно має надавати, включає і простір, потрібний іншому судну для додержання вимог правила 31. Якщо судно ,яке має право на знакомісце, буде наражене на дотикання знака, коли воно вітрилить у межах знакомісця, на яке воно має право, то воно має бути виправданим щодо порушення правила 31.

ВИПАДОК 118

У визначенні Знакомісце, вираз «місце, аби вітрилити до знака» означає простір для вітрилення жваво і на рівні доброї морської практики у положення впритул до знака і з його належного боку.

Правило 18.2(c)(2), Знакомісце; Надавання знакомісця

ВИПАДОК 63

Якщо біля знака є наявним достатньо місця для судна, яке не має права на місце, то воно може, на свій власний ризик, скористатися з цього місця.

Правило 18.3 Знакомісце: Поворот оверштаг у зоні

ВИПАДОК 93

Якщо судно, як тільки постає перекритим з підвітру від іншого судна, приводиться, і це не є маневром на рівні доброї морської практики, який дає можливість іншому судну триматися осторонь, то судно, що приводиться, порушує правила 15 і 16.1. Інше судно порушує правило 11, але має бути виправданим за правилом 64.1(a).

ВИПАДОК 95

Якщо два перекритих на однаковому галсі судна є на бардіжанні проти вітру і підпадають під дію правила 18.2(b), то, якщо будь яке із суден промине положення вітер в чоло. правило 18 постає незастосовним. Якщо судно має надавати іншому знакомісце, то простір, який воно має надавати, включає і простір, потрібний іншому судну для додержання вимог правила 31. Якщо судно ,яке має право на знакомісце, буде наражене на дотикання знака, коли воно вітрилить у межах знакомісця, на яке воно має право, то воно має бути виправданим щодо порушення правила 31.

Rule 18.4, Mark-Room: Gybing

CASE 75

When rule 18 applies, the rules of Sections A and B apply as well. When an inside overlapped right-of-way boat must gybe at a mark, she is entitled to sail her proper course until she gybes. A starboard-tack boat that changes course does not break rule 16.1 if she gives a port-tack boat adequate space to keep clear and the port-tack boat fails to take advantage of it promptly.

Rule 19, Room to Pass an Obstruction

CASE 23

On a run, rule 19 does not apply to a starboard-tack boat that passes between two port-tack boats ahead of her. Rule 10 requires both port-tack boats to keep clear.

CASE 30

A boat clear astern that is required to keep clear but collides with the boat clear ahead breaks the right-of-way rule that was applicable before the collision occurred. A boat that loses right of way by unintentionally changing tack is nevertheless required to keep clear.

Rule 19.2, Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

CASE 3

A leeward port-tack boat, hailing for room to tack when faced with an oncoming starboard-tack boat, an obstruction, is not required to anticipate that the windward boat will fail to comply with her obligation to tack promptly or otherwise provide room.

CASE 11

When boats are overlapped at an obstruction, including an obstruction that is a right-of-way boat, the outside boat must give the inside boat room to pass between her and the obstruction.

CASE 29

A leeward boat is an obstruction to an overlapped windward boat and a third boat clear astern. The boat clear astern may sail between the two overlapped boats and be entitled to room from the windward boat to pass between her and the leeward boat, provided that the windward boat has been able to give that room from the time the overlap began.

Правило 18.4, Знакомісце: поворот фордевінд

ВИПАДОК 75

Якщо застосовується правило 18, то правила розділів А і В є також застосовними. У разі перекрите з середини судно має повертати фордевінд біля знака, то воно має право вітрилити своїм належним курсом аж допоки не поверне фордевінд. Судно правого галсу, яке змінює курс, не порушує правила 16.1, якщо воно надає судну лівого галсу належний простір, аби те мало змогу триматися осторонь, а судно лівого галсу ігнорує негайне використання цієї нагоди.

Правило 19, Місце для проминання перешкоди

ВИПАДОК 23

На фордевінді правило 19 не застосовується до судна правого галсу, що прямує між двома суднами лівого галсу, які були попереду від нього. Правило 10 вимагає від обох суден лівого галсу триматися осторонь.

ВИПАДОК 30

Судно, що є чисто позаду і має триматися осторонь, яке стикається з судном, що є чисто попереду, порушує те правило щодо права на дорогу, яке було застосовним перед тим, як відбулося зіткнення. Судно, яке втрачає право на дорогу хоч і через ненавмисну зміну галсу, все ж таки зобов'язане триматися осторонь.

Правило 19.2, Місце для проминання перешкоди; Надавання місця біля перешкоди

ВИПАДОК 3

Коли зустрічаючись на курсах, що перетинаються, з судном правого галсу, яке для нього є перешкодою, підвітряне судно лівого галсу, окликає про місце для повороту оверштаг, воно не є зобов'язаним передбачати, що навітряне судно знехтує своїм обов'язком негайно повертати оверштаг або ж надавати місце в інший спосіб

ВИПАДОК 11

Якщо судна є перекритими біля перешкоди, якою є також і судно з правом на дорогу, то зовнішнє судно має надати внутрішньому судну місце для проминання між собою і перешкодою.

ВИПАДОК 29

Підвітряне судно є перешкодою для перекритого з ним з навітру судна, і третього судна, яке є чисто позаду. Судно, що є чисто позаду, може вітрилити між двох перекритих між собою суден і мати право на місце від навітряного судна для проминання між ним і підвітряним судном за умови, що навітряне судно має можливість надати таке місце з моменту, коли було започатковано перекивання.

CASE 33

When a boat approaching an obstruction hails for room to tack before safety requires her to do so, she breaks rule 20.1(a). However, even if the hail breaks rule 20.1(a), the hailed boat must respond. An inside overlapped boat is entitled to room between the outside boat and an obstruction under rule 19.2(b) even though she has tacked into the inside overlapping position.

CASE 41

A discussion of how rule 19.2(b) and the definitions Clear Ahead and Clear Astern; Overlap and Obstruction apply when two overlapped boats on the same tack overtake and pass to leeward of a boat ahead on the same tack. There is no obligation to hail for room at an obstruction, but it is prudent to do so.

CASE 43

A close-hauled port-tack boat that is sailing parallel and close to an obstruction must keep clear of a boat that has completed her tack to starboard and is approaching on a collision course.

CASE 49

When two protests arise from the same incident, or from very closely connected incidents, they should be heard together in the presence of representatives of all the boats involved.

CASE 117

When three boats are on the same tack and two of them are overlapped and overtaking the third from clear astern, if the leeward boat astern becomes overlapped with the boat ahead, the boat ahead is no longer an obstruction, and rule 19.2(b) does not apply. There are no situations in which a row of boats sailing close to one another is a continuing obstruction.

Rule 20, Room to Tack at an Obstruction

CASE 3

A leeward port-tack boat, hailing for room to tack when faced with an oncoming starboard-tack boat, an obstruction, is not required to anticipate that the windward boat will fail to comply with her obligation to tack promptly or otherwise provide room.

ВИПАДОК 33

Якщо судно, що наближається до перешкоди, окликає про місце для повороту оверштаг, ще перед тим, як безпека плавання вимагає від нього повертати оверштаг, воно порушує правило 20.1(a). Проте, навіть якщо оклик є порушенням правила 20.1(a), окликнуте судно повинне реагувати. Будь яке внутрішнє перекрите судно має право на місце між зовнішнім судном і перешкодою за правилом 19.2(b), навіть, якщо внутрішнім перекритим воно постало через те, що повернуло оверштаг.

ВИПАДОК 41

Обговорення того, як, у разі два перекриті на однаковому галсі судна наздоганяють і проминають з підвітру судно, яке є на тому ж галсі, застосовуються правило 19.2(b) і визначення Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті, та Перешкода. Не існує зобов'язання робити оклик щодо місця біля перешкоди, але зробити його буде обачним і розсудливим вчинком.

ВИПАДОК 43

Судно на щільному бейдевінді лівого галсу, яке вітрилить рівнобіжно і впритул до перешкоди, має триматися осторонь від судна, яке завершило поворот оверштаг на правий галс і наближається курсом, який веде до зіткнення.

ВИПАДОК 49

Якщо два протести виникають через один, і той самий, інцидент, або ж через два дуже пов'язаних між собою інциденти, то їх треба слухати разом у присутності представників всіх суден-учасників події.

ВИПАДОК 117

Коли три судна на однаковому галсі, а два з них, що є перекритими між собою, наздоганяють третє із положення чисто позаду, то, якщо підвітряне судно, із тих, що є позаду, постає перекритим із судном, яке є попереду, то судно, яке було попереду уже не є перешкодою, і правило 19.2(b) відтак не застосовується. Не існує обставин, за яких щільний ряд суден, що є у перегонах, вважається подовженою перешкодою.

Правило 20, Місце для повороту оверштаг біля перешкоди

ВИПАДОК 3

Коли зустрічаючись на курсах, що перетинаються, з судном правого галсу, яке для нього є перешкодою, підвітряне судно лівого галсу, окликає про місце для повороту оверштаг, воно не є зобов'язаним передбачати, що навітряне судно знехтує своїм обов'язком негайно повертати оверштаг або ж надавати місце в інший спосіб

CASE 11

When boats are overlapped at an obstruction, including an obstruction that is a right-of-way boat, the outside boat must give the inside boat room to pass between her and the obstruction.

CASE 33

When a boat approaching an obstruction hails for room to tack before safety requires her to do so, she breaks rule 20.1(a). However, even if the hail breaks rule 20.1(a), the hailed boat must respond. An inside overlapped boat is entitled to room between the outside boat and an obstruction under rule 19.2(b) even though she has tacked into the inside overlapping position.

CASE 35

When a boat is hailed for room to tack at an obstruction and replies 'You tack', and the hailing boat is then able to tack and avoid the hailed boat in a seamanlike way, the hailed boat has complied with rule 20.2(c).

CASE 101

When a boat with right of way is required to give another boat room for a manoeuvre, right of way does not transfer to the boat entitled to room. When, in reply to her call for room to tack when approaching an obstruction, a boat is hailed 'You tack', and when she does so and is then able to tack again to keep clear in a seamanlike way, the other boat has given the room required.

CASE 113

An explanation of the application of rule 20 when three boats sailing close-hauled on the same tack are approaching an obstruction and the leeward-most boat hails for room to tack, but cannot tack unless both boats to windward of her tack.

Rule 21, Exoneration

CASE 11

When boats are overlapped at an obstruction, including an obstruction that is a right-of-way boat, the outside boat must give the inside boat room to pass between her and the obstruction.

CASE 12

In determining the right of an inside boat to mark-room under rule 18.2(b), it is irrelevant that boats are on widely differing courses, provided that an overlap exists when the first of them reaches the zone.

ВИПАДОК 11

Якщо судна є перекритими біля перешкоди, якою є також і судно з правом на дорогу, то зовнішнє судно має надати внутрішньому судну місце для проминання між собою і перешкодою.

ВИПАДОК 33

Якщо судно, що наближається до перешкоди, окликає про місце для повороту оверштаг, ще перед тим, як безпека плавання вимагає від нього повертати оверштаг, воно порушує правило 20.1(a). Проте, навіть якщо оклик є порушенням правила 20.1(a), окликнуте судно повинне реагувати. Будь яке внутрішнє перекрите судно має право на місце між зовнішнім судном і перешкодою за правилом 19.2(b), навіть, якщо внутрішнім перекритим воно постало через те, що повернуло оверштаг.

ВИПАДОК 35

Якщо на судні отримано оклик про надання місця біля перешкоди для повороту оверштаг і з судна відповіли: "Ю тек", а відтак судно, яке окликало, має повну змогу повернути оверштаг і на рівні доброї морської практики обминати судно, до якого воно зверталось, то судно, що його окликнуто, дотримало вимог правила 20.2(c).

ВИПАДОК 101

Якщо судно, що має право на дорогу, є зобов'язаним надати іншому судну місце для маневру, то право на дорогу не переходить до судна, яке має право на місце. Якщо у відповідь на його оклик про місце для повороту за наближення до перешкоди воно отримує відповідь 'Ю тек', і якщо воно так і робить, а відтак постає спроможним знов виконати поворот оверштаг, аби триматися осторонь на рівні доброї морської практики, то це означатиме, що інше судно надало місце, яке воно зобов'язане надати..

ВИПАДОК 113

Пояснення щодо застосування правила 20 у разі три судна що бардіжають на однаковому галсі, наближаються до перешкоди і найпідвітряніше серед них окликає про місце для повороту оверштаг, але не може повертати допоки не повернуть обидва судна, які є у нього з навітру.

Правило 21, Виправдовування

ВИПАДОК 11

Якщо судна є перекритими біля перешкоди, якою є також і судно з правом на дорогу, то зовнішнє судно має надати внутрішньому судну місце для проминання між собою і перешкодою.

ВИПАДОК 12

Для визначання права внутрішнього судна на знакомісце за правилом 18.2(b), не має значення, чи мають курси суден дуже велику відмінність, якщо тільки перекривання існувало на момент досягнення зони першим із них.

CASE 25

When an inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room takes more space than she is entitled to, she must keep clear of the outside leeward boat, and the outside boat may luff provided that she gives the inside boat room to keep clear.

CASE 63

At a mark, when space is made available to a boat that is not entitled to it, she may, at her own risk, take advantage of the space.

CASE 70

An inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room from outside of the mark-room to which she is entitled, she is not exonerated if the outside boat must keep clear of the outside boat and, if she is sailing she fails to keep clear.

CASE 93

If a boat luffs immediately after she becomes overlapped to leeward of another boat and there is no seamanlike action that would enable the other boat to keep clear, the boat that luffed breaks rules 15 and 16.1. The other boat breaks rule 11, but is exonerated under rule 64.1(a).

CASE 95

If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.

Section D – Other Rules

Rule 23, Capsized, Anchored or Aground: Rescuing

CASE 5

A boat that is anchored while racing is still racing. A boat does not break rule 42.1 or rule 45 if, while pulling in her anchor line to recover the anchor, she returns to her position at the time the anchor was lowered. However, if

ВИПАДОК 25

Якщо перекрите внутрішнє навітряне судно, яке має право на знакомісце, використовує більший простір, ніж той, на який воно має право, то воно має триматися осторонь від зовнішнього підвітряного судна, а зовнішнє судно має право приводитися за умови, що воно надаватиме внутрішньому судну місце, аби триматися осторонь.

ВИПАДОК 63

Біля знака, якщо є наявним достатньо місця для судна, яке не має на нього права, то судно може, на свій власний ризик, скористатися з цього місця

ВИПАДОК 70

Будь яке перекрите з середини навітряне судно, яке має право на знакомісце і отримує його від зовнішнього судна, має триматися осторонь від зовнішнього судна, та, якщо воно вітрилить поза межами знакомісця, на яке воно має право, воно не отримає виправдання, якщо не додержуватиме вимоги триматися осторонь.

ВИПАДОК 93

Якщо судно, як тільки постає перекритим з підвітру від іншого судна, приводиться, і це не є маневром на рівні доброї морської практики, який дає можливість іншому судну триматися осторонь, то судно, що приводиться, порушує правила 15 і 16.1. Інше судно порушує правило 11, але має бути виправданим за правилом 64.1(а).

ВИПАДОК 95

Якщо два перекритих на однаковому галсі судна є на бардіжанні проти вітру і підпадають під дію правила 18.2(b), то, якщо будь яке із суден промине положення вітер в чоло. правило 18 постає незастосовним. Якщо судно має надавати іншому знакомісце, то простір, який воно має надавати, включає і простір, потрібний іншому судну для додержання вимог правила 31. Якщо судно, яке має право на знакомісце, буде наражене на дотикання знака, коли воно вітрилить у межах знакомісця, на яке воно має право, то воно має бути виправданим щодо порушення правила 31.

Розділ D– Інші правила

Правило 23, Перекинуте, закотковане або на міліні; Рятування

ВИПАДОК 5

Судно, яке стало на ківту, коли було у перегонах, залишається таким, що є у перегонах. Судно не порушує правила 42.1, або правила 45, якщо підтягуючись на ківтовій линві для вибирання ківти, воно повертається до свого положення, яким воно було на момент

pulling in the anchor line clearly propels her to a different position, she breaks those rules.

PART 3 – CONDUCT OF A RACE

Rule 26, Starting Races

CASE 31

When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

Rule 28.1, Sailing the Course

CASE 28

When one boat breaks a rule and, as a result, causes another to touch a mark, the other boat is to be exonerated. The fact that a starting mark has moved, for whatever reason, does not relieve a boat of her obligation to start. A race committee may abandon under rule 32.1(d) only when the change in the mark's position has directly affected the safety or fairness of the competition.

CASE 58

If a buoy or other object specified in the sailing instructions as a finishing-line limit mark is on the post-finish side of the finishing line, a boat may leave it on either side.

Rule 28.2, Sailing the Course

CASE 90

When a boat's string passes a mark on the required side, she does not break rule 28.2 if her string, when drawn taut, also passes that mark on the non-required side.

CASE 106

When the string representing a boat's track lies on the required sides of finishing marks or gate marks, it is not relevant that, when drawn taut, it also passes one of those marks on the non-required side.

покладання кітви. Але ж, якщо підтягування на кітвовій линві явно пересуває його в інше положення, воно ці правила порушує.

ЧАСТИНА 3 – ПРОВЕДЕННЯ ПЕРЕГОНІВ

Правило 26, Старти перегонів

ВИПАДОК 31

Якщо було подано правильний візуальний сигнал індивідуального відклику, а обов'язковий звуковий сигнал при цьому не подавався, і якщо з місця, де знаходилося судно, до якого стосувався сигнал, можна було почути звуковий і не можна було побачити візуальний сигнал, і судно не повернулося, то таке судно має право на відшкодування. Проте, якщо воно дає собі звіт у тому, що воно є вище за лінію, воно має повернутися і стартувати правильно.

Правило 28.1, Провітрilenня дистанції

ВИПАДОК 28

Якщо буй, або інший предмет, зазначений у вітрильницькій інструкції як знак, що обмежує фінішну лінію, розташовано на післяфінішній стороні від фінішної лінії, то судно може залишати його з будь якого боку.

ВИПАДОК 58

Якщо буй, або інший предмет, зазначений у вітрильницькій інструкції як знак, що обмежує фінішну лінію, розташовано на післяфінішній стороні від фінішної лінії, то судно може залишати його з будь якого боку.

Правило 28.2, Провітрilenня дистанції

ВИПАДОК 90

Якщо мотузок судна проминає знак з належного боку, то судно не порушує правила 28.2, у разі цей мотузок, якщо його натягнути, проминає знак також і з його неналежного боку.

ВИПАДОК 106

Якщо "мотузок" судна лягає з належного боку на фінішні, або брамові знаки, то не має значення, що мотузок, який зображує його курс, пролягатиме, якщо його натягнути, також і з неправильного боку одного з цих знаків.

CASE 108

When taking a penalty after touching a mark, a boat need not complete a full 360° turn, and she may take her penalty while simultaneously rounding the mark. Her turn to round the mark will serve as her penalty if it includes a tack and a gybe, if it is carried out promptly after she is no longer touching the mark and is well clear of other boats, and when no question of advantage arises.

CASE 112

If one boat makes an error in sailing the course, a second boat may notify the first that she intends to protest before the first boat finishes, or at the first reasonable opportunity after the first boat finishes.

Rule 29.1, Recalls: Individual Recall

CASE 31

When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

CASE 71

A hail is not the ‘sound signal’ required when flag X is displayed. Answers to questions arising from requests for redress after a procedural error by the race committee.

CASE 79

When a boat has no reason to know that she crossed the starting line early and the race committee fails to promptly signal ‘Individual recall’ and scores her OCS, this is an error that significantly worsens the boat’s score through no fault of her own, and therefore entitles her to redress.

Rule 30.2, Starting Penalties: Z Flag Rule

Rule 30.3, Starting Penalties: Black Flag Rule

CASE 65

When a boat knows that she has broken the Black Flag rule, she is obliged to retire promptly. When she does not do so and then deliberately hinders another boat in the race, she commits a gross breach of sportsmanship and of rule 2, and her helmsman commits a gross breach of sportsmanship.

ВИПАДОК 108

Коли судно виконує покарання за дотик до знака, то воно не зобов'язане виконувати повний оберт на 360°, і може виконати покарання одночасно з огинанням знака. Той оберт, яким судно огинає знак, може слугувати також і покаральним, якщо включатиме один поворот оверштаг і один поворот фордевінд, якщо його буде виконано негайно після того, як судно постало чисто від знака, якщо судно під час виконання залишатиметься чисто від знака та інших суден, і якщо не виникне жодних питань щодо набування цим судном переваги.

ВИПАДОК 112

Якщо судно припустилося помилки щодо провітрилення дистанції, то інше судно може сповістити перше про свій намір протестувати, або перед тим, як перше фінішує, або за першої слушної можливості після того, як перше судно фінішує.

Правило 29.1, Відклики; Індивідуальний відклик

ВИПАДОК 31

Якщо було подано правильний візуальний сигнал індивідуального відклику, а обов'язковий звуковий сигнал при цьому не подавався, і якщо з місця, де знаходилося судно, до якого стосувався сигнал, можна було почути звуковий і не можна було побачити візуальний сигнал, і судно не повернулося, то таке судно має право на відшкодування. Проте, якщо воно дає собі звіт у тому, що воно є вище за лінію, воно має повернутися і стартувати правильно.

ВИПАДОК 71

Оклик не є тим "звуковим сигналом", що вимагається за піднесення прапору X. Відповіді на запитання, які виникають щодо звернень про відшкодування після процедурної похибки перегонного комітету.

ВИПАДОК 79

Якщо на судні немає підстав вважати, що воно перетнуло стартову лінію зарано, а перегонний комітет, не спромігшись на негайне подання сигналу "Індивідуальний відклик", зарахував судно як НБД (OCS), то він припустився помилки, через яку місце судна на фініші значно погіршилося не з його власної провини, і, таким чином, судно отримало право на відшкодування.

Правило 30.2, Стартові покарання Правило прапора Z (зулу)

Правило 30.3, Стартові покарання; Правило чорного прапора

ВИПАДОК 65

Якщо на судні відомо, що воно порушило правило чорного прапора, то воно є зобов'язаним негайно зійти з перегонів. Якщо ж судно цього не зробить, а відтак буде навмисно заважати іншому судну брати участь у перегонах, то воно вчинить цим брутальне порушення порядності та правила 2, а його стерновий вчинить брутальне порушення порядності.

CASE 96

When after a general recall a boat learns from seeing her sail number displayed that she has been disqualified by the race committee under the second sentence of rule 30.3 and believes the race committee has made a mistake, her only option is not to start, and then to seek redress. However, if the race committee does not display her sail number and she sails in the restarted race, she should be scored BFD, and not DNE.

CASE 111

If a boat breaks rule 30.2 or rule 30.3 after a starting sequence that results in a general recall, the race committee is required to penalize her even if the race had been postponed before that starting sequence or if, during a later starting sequence, a postponement was signalled before the starting signal.

Rule 31, Touching a Mark

CASE 77

Contact with a mark by a boat's equipment constitutes touching it. A boat obligated to keep clear does not break a rule when touched by a right-of-way boat's equipment that moves unexpectedly out of normal position.

Rule 32.1, Shortening or Abandoning After the Start

CASE 28

When one boat breaks a rule and, as a result, causes another to touch a mark, the other boat is to be exonerated. The fact that a starting mark has moved, for whatever reason, does not relieve a boat of her obligation to start. A race committee may abandon under rule 32.1(d) only when the change in the mark's position has directly affected the safety or fairness of the competition.

CASE 37

Each race of a regatta is a separate race; in a multi-class regatta, abandonment may be suitable for some classes, but not for all.

ВИПАДОК 96

Якщо після загального відклику, з судна побачили що його вітрильне число виставлене на знак того, що судно дискваліфіковано перегоновим комітетом за другим реченням правила 30.3, але вважають, що перегоновий комітет припустився помилки, то у судна залишається тільки одна можливість: не стартувати, а потім домагатися відшкодування. Проте, якщо перегоновий комітет не виставить його вітрильне число, і судно вітрилится у перегонах, яким дано повторний старт, то воно має отримати заліковий стан ЧПД (BFD), а не ДНВ (DNE).

ВИПАДОК 111

Якщо судно є покараним за порушення правил 30.2, або 30.3, після стартової процедури, яка призвела до загального відклику, то належними діями перегонного комітету є накласти на таке судно покарання навіть у разі перегони було відстрочено перед цією стартовою процедурою, або якщо протягом пізнішої стартової процедури було подано сигнал відстрочення ще перед сигналом стартування.

Правило 31, Дотикання знака

ВИПАДОК 77

Доторкання спорядженням судна до знака означає, що судно доткнулося знака. Якщо судно, яке має триматися осторонь, дотикається до такого спорядження судна з правом на дорогу, яке несподівано опинилося не на своєму звичному місці, то воно не порушує цим правил.

Правило 32.1, Скорочення, або припинення після старту

ВИПАДОК 28

Якщо судно порушує правило і тим самим змушує інше судно доткнутися знака, то це інше має бути виправданим. Факт того, що стартовий знак з будь якої причини перемістився, не звільняє судно від його обов'язку стартувати. Перегонний комітет може припинити перегони за правилом 32.1(d) тільки у такому випадку, коли переміщення знака вплинуло на безпеку, або ж справедливість змагання.

ВИПАДОК 37

Кожні перегони регати, є окремими перегонами; у багатокласовій регаті сигнал припинення може стосуватися кількох, і, все ж таки, не всіх класів.

PART 4 – OTHER REQUIREMENTS WHEN RACING

Rule 41, Outside Help

CASE 78

In a fleet race either for one-design boats or for boats racing under a handicap or rating system, a boat may use tactics that clearly interfere with and hinder another boat's progress in the race, provided that, if she is protested under rule 2 for doing so, the protest committee finds that there was a reasonable chance of her tactics benefiting either her final ranking in the event or her chances of gaining selection for another event or for her national team. However, she breaks rule 2, and possibly rule 69.1(a), if while using those tactics she intentionally breaks a rule.

CASE 100

When a boat asks for and receives tactical racing advice she receives outside help, even if she asks for and receives it on a public radio channel.

CASE 120

'Information freely available' in rule 41(c) is information that is available without monetary cost and that may be easily obtained by all boats in a race. Rule 41(c) is a rule that may be changed for an event provided that the procedure established in the rules is followed.

Rule 42, Propulsion

CASE 5

A boat that is anchored while racing is still racing. A boat does not break rule 42.1 or rule 45 if, while pulling in her anchor line to recover the anchor, she returns to her position at the time the anchor was lowered. However, if pulling in the anchor line clearly propels her to a different position, she breaks those rules.

CASE 8

Repeated helm movements to position a boat to gain speed on each of a series of waves generated by a passing vessel are not sculling unless they are forceful, and the increase in speed is the result of a permitted use of the water to increase speed.

ЧАСТИНА 4 – ІНШІ ВИМОГИ У ПЕРЕГОНАХ

Правило 41, Стороння допомога

ВИПАДОК 78

У перегонах флоту, все одно, чи монотипів, чи суден, які змагаються за гандикапом, або за рейтинговою системою перегонових балів, судно може застосовувати тактику, за якою воно явно займає контролююче тактичне положення стосовно іншого судна і тим утруднює просування цього судна вперед по дистанції перегонів, за умови, що у разі протесту за правилом 2 стосовно таких дій, протестовий комітет встановить, що за застосування судном цієї тактики для нього існувала слухна можливість покращити свій власний загальний результат у змаганнях, чи можливість бути відібраним для участі в інших змаганнях, чи до складу своєї національної команди. Проте, судно порушуватиме правило 2 і, вірогідно, правило 69.1(a), якщо для підвищення шансів на успіх у застосуванні цієї тактики свідомо порушуватиме якесь правило.

ВИПАДОК 100

Коли судно звертається за порадою щодо тактики ведення перегонів, і отримує її, то воно отримує сторонню допомогу, навіть якщо воно звертається за нею і отримує її по каналу відкритого радіозв'язку.

ВИПАДОК 120

"Інформація, яка є вільно доступною" у правилі 41(c) є такою інформацією, яка є доступною поза будь які грошові витрати і яка може бути легко отриманою всіма суднами, що є у перегонах. Правило 41(c) є таким правилом, яке може бути змінене для певних змагань, за умови, що процедурного порядку, встановленого правилами, буде додержано.

Правило 42, Рушійна сила

ВИПАДОК 5

Судно, яке стало на кітву, коли було у перегонах, залишається таким, що є у перегонах. Судно не порушує правила 42.1, або правила 45, якщо підтягуючись на кітвовій линві для вибирання кітви, воно повертається до свого положення, яким воно було на момент покладання кітви. Але ж, якщо підтягування на кітвовій линві явно пересуває його в інше положення, воно ці правила порушує.

ВИПАДОК 8

Повторні рухи кермом для зміни положення судна, аби набути пришвидшення на кожній із серій хвиль, породжених плавзасобом, що слідує повз нього, не є скалінгом, якщо тільки ці рухи не є силовими, а збільшення швидкості є наслідком дозволеного використання води для прирощення швидкості.

CASE 69

Momentum of a boat after her preparatory signal that is the result of being propelled by her engine before the signal does not break rule 42.1.

Rule 43.1(a), Competitor Clothing and Equipment

CASE 89

A competitor may not wear or otherwise attach to his person a beverage container.

Rule 44.1, Penalties at the Time of an Incident: Taking a Penalty

Rule 44.2, Penalties at the Time of an Incident: One-Turn and Two-Turns Penalties

CASE 19

Interpretation of the term 'damage'.

CASE 99

The fact that a boat required to keep clear is out of control does not entitle her to exoneration for breaking a rule of Part 2. When a right-of-way boat becomes obliged by rule 14 to 'avoid contact . . . if reasonably possible' and the only way to do so is to crash-gybe, she does not break the rule if she does not crash-gybe. When a boat's penalty under rule 44.1(b) is to retire, and she does so (whether because of choice or necessity), she cannot then be disqualified.

CASE 107

During the starting sequence, a boat that is not keeping a lookout may thereby fail to do everything reasonably possible to avoid contact. Hailing is one way that a boat may 'act to avoid contact'. When a boat's breach of a rule of Part 2 causes serious damage and she then retires, she has taken the applicable penalty and is not to be disqualified for that breach.

CASE 108

When taking a penalty after touching a mark, a boat need not complete a full 360° turn, and she may take her penalty while simultaneously rounding the mark. Her turn to round the mark will serve as her penalty if it includes a tack and a gybe, if it is carried out promptly after she is no longer touching the mark and is well clear of other boats, and when no question of advantage arises.

ВИПАДОК 69

Просування судна після його підготовчого сигналу за інерцією, що є наслідком його руху за допомогою двигуна перед сигналом – не є порушенням правила 42.1.

Правило 43.1(а), Одяг і спорядження змагунів

ВИПАДОК 89

Змагун не має права в жодний спосіб приєднувати до свого тіла чи одягу емність для питної рідини.

Правило 44.1, Покарання під час інциденту; Прийняття покарання

Правило 44.2, Покарання під час інциденту; Однообертове, чи двообертове покарання

ВИПАДОК 19

Тлумачення визначення "пошкодження матеріальної частини"

ВИПАДОК 99

Факт того, що судно, яке було зобов'язаним триматися осторонь, втратило керованість, не надає йому права на відшкодування за порушення правила Частини 2. Коли судно, яке має право на дорогу, постає, за правилом 14, зобов'язаним, "unikати дотику... за всякої розумної можливості", а єдиною можливістю виконати це, є аварійне перекидання грота ("полундра"), воно не порушує правил, якщо не здійснює такого аварійного перекидання. Якщо покаранням судна за правилом 44.1(b) є сходження з перегонів, і воно так і робить, (хоч за своїм власним вибором, хоч за необхідністю), воно відтак не може бути дискваліфікованим.

ВИПАДОК 107

Під час стартової процедури судно, з якого не ведеться постійне спостереження за обстановкою на воді, може з цієї причини не зробити всього того, що можна зробити за всякої розумної можливості для уникання дотику. Оклик є одним із способів, у який судно може "діяти, щодо уникання дотику". Якщо судно порушує правило Частини 2, спричиняючи серйозне пошкодження, а відтак сходить з перегонів, то воно є таким, що прийняло відповідне покарання, і не може бути дискваліфікованим за це порушення.

ВИПАДОК 108

Коли судно виконує покарання за дотик до знака, то воно не зобов'язане виконувати повний оберт на 360°, і може виконати покарання одночасно з огинанням знака. Той оберт, яким судно огинає знак, може слугувати також і покаральним, якщо включатиме один поворот оверштаг і один поворот фордевінд, якщо його буде виконано негайно після того, як судно постало чисто від знака, якщо судно під час виконання залишатиметься чисто від знака та інших суден, і якщо не виникне жодних питань щодо набування цим судном переваги.

Rule 45, Hauling Out; Making Fast; Anchoring

CASE 5

A boat that is anchored while racing is still racing. A boat does not break rule 42.1 or rule 45 if, while pulling in her anchor line to recover the anchor, she returns to her position at the time the anchor was lowered. However, if pulling in the anchor line clearly propels her to a different position, she breaks those rules.

Rule 46, Person in Charge

CASE 40

Unless otherwise specifically stated in the class rules, notice of race or sailing instructions, the owner or other person in charge of a boat is free to decide who steers her in a race, provided that rule 46 is not broken.

Rule 48, Fog Signals and Lights; Traffic Separation Schemes

CASE 109

The *IRPCAS* or government right-of-way rules apply between boats that are racing only if the sailing instructions say so, and in that case all of the Part 2 rules are replaced. An *IRPCAS* or government rule may be made to apply by including it in the sailing instructions or in another document governing the event.

Rule 49, Crew Position; Lifelines

CASE 4

A competitor may hold a sheet outboard.

CASE 36

Positioning of crew members relative to lifelines.

CASE 83

Repeated sail trimming with a competitor's torso outside the lifelines is not permitted.

Rule 50.3, Setting and Sheeting Sails: Use of Outriggers

CASE 4

A competitor may hold a sheet outboard.

Правило 45, Піднімання із води, швартовка, котвування

ВИПАДОК 5

Судно, яке стало на кітву, коли було у перегонах, залишається таким, що є у перегонах. Судно не порушує правила 42.1, або правила 45, якщо підтягуючись на кітвовій линві для вибирання кітви, воно повертається до свого положення, яким воно було на момент покладання кітви. Але ж, якщо підтягування на кітвовій линві явно пересуває його в інше положення, воно ці правила порушує.

Правило 46, Відповідальна довірена особа

ВИПАДОК 40

Якщо тільки у правилах класу, положенні про перегони, або у вітрильницькій інструкції конкретно не зазначено іншого, то власник судна, або його відповідальна довірена особа, має повну свободу, але так, аби не порушувати правило 46, вирішувати, кому саме доручати стернування у перегонах.

Правило 48, Туманні сигнали та вогні

ВИПАДОК 109

МПЗЗМ, або чинні (на даній акваторії) правила щодо права на дорогу, застосовуються між суднами, що є у перегонах, тільки якщо так зазначено у вітрильницькій інструкції, і, у такому разі ними замінюються всі правила Частини 2. Будь яке правило МПЗЗМ, або чинне (на даній акваторії) правило, може постати застосовним через включення його чи до вітрильницької інструкції, чи до іншого документу, який є керівним для цих змагань.

Правило 49, Розташування екіпажу; Леєри безпеки

ВИПАДОК 4

Змагун може тримати шкот за облавком.

ВИПАДОК 36

Розташовування екіпажу стосовно леєрів безпеки.

ВИПАДОК 83

Повторні зміни положення вітрила зі знаходженням верхньої частини тіла змагуна ззовні від леєрів безпеки, не є дозволеними діями.

Правило 50.3, Постановка і шкотування вітрил; Застосування аутригерів

ВИПАДОК 4

Змагун може тримати шкот поза облавком.

CASE 97

A jockey pole attached to a spinnaker guy is not an outrigger.

**PART 5 – PROTESTS, REDRESS, HEARINGS,
MISCONDUCT AND APPEALS**
Section A – Protests; Redress; Rule 69 Action

Rule 60, Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action

CASE 1

A boat that breaks a rule while racing but continues to race may protest over a later incident, even though after the race she is disqualified for her breach.

CASE 19

Interpretation of the term ‘damage’.

CASE 39

Except when it receives a report of a breach of a class rule or of rule 43 from an equipment inspector or a measurer for an event, a race committee is not required to protest a boat. The primary responsibility for enforcing the rules lies with the competitors.

CASE 44

A boat may not protest a race committee for breaking a rule. However, she may request redress, and is entitled to it when she establishes that, through no fault of her own, an improper action or omission of the race committee made her score significantly worse.

CASE 57

The race committee is required to protest only as a result of a report received from an equipment inspector or a measurer appointed for an event. When a current, properly authenticated certificate has been presented in good faith by an owner who has complied with the requirements of rule 78.1, the final results of a race or series must stand, even though the certificate is later withdrawn.

CASE 80

A hearing of a protest or a request for redress must be limited to the alleged incident, action or omission. Although a boat may be scored DNF if she does

ВИПАДОК 97

Розпірка (джокі-пул), якою розпирають спінакер-брас, не є аутригером.

ЧАСТИНА 5 – ПРОТЕСТИ, ВІДШКОДУВАННЯ, СЛУХАННЯ, НЕЕТИЧНА ПОВЕДІНКА І АПЕЛЯЦІЇ

Розділ А– Протестування; Відшкодування; Дії щодо правила 69

**Правило 60, Право на протестування; Право на звернення про
відшкодування і на дії щодо правила 69**

ВИПАДОК 1

Судно, яке порушило правило у перегонах, але продовжує брати в них участь, може протестувати щодо інциденту, який трапився пізніше, навіть якщо воно після закінчення перегонів було дискваліфіковане за порушення ним правил.

ВИПАДОК 19

Тлумачення визначення "пошкодження матеріальної частини"

ВИПАДОК 39

Якщо тільки ним не отримано рапорту від інспектора щодо контролю за спорядженням або вимірювача на цих змаганнях про порушення правил класу або порушення правила 43, перегоновий комітет не є зобов'язаним протестувати на судно. Право і обов'язок запроваджувати правила у життя покладено насамперед на самих змагунів – учасників перегонів.

ВИПАДОК 44

Судно не має права протестувати проти перегонового комітету за порушення правила. Проте, воно може звертатися про відшкодування і має право на його отримання, у разі доводитиме, що його залікове місце істотно погіршилося не з його власної провини, а через неналежні дії або похибку перегонового комітету.

ВИПАДОК 57

Перегоновий комітет має право на протестування тільки у разі отримання рапорту від інспектора щодо спорядження або вимірювача, призначеного на змагання. Якщо не прострочене, вимірювальне свідоцтво (свідоцтво про бал), справжність якого було встановлено у належний термін, було чесно і довірливо пред'явлене власником, який додержав вимог правила 78.1, то кінцеві результати перегонів, або серії, мають залишатися незмінними, навіть якщо вимірювальне свідоцтво (свідоцтво про бал) і було потім скасоване.

ВИПАДОК 80

Слухання щодо протесту, або звернення про відшкодування мають обмежуватися розглядом випадку, дії або помилки про яку йдеться.

not finish according to that term's definition, she may not be scored DNF for failing to sail the course correctly.

Rule 61.1, Protest Requirements: Informing the Protestee

CASE 19

Interpretation of the term 'damage'.

CASE 72

Discussion of the word 'flag'.

CASE 85

If a racing rule is not one of the rules listed in rule 86.1(c), class rules are not permitted to change it. If a class rule attempts to change such a rule, that class rule is not valid and does not apply.

CASE 112

If one boat makes an error in sailing the course, a second boat may notify the first that she intends to protest before the first boat finishes, or at the first reasonable opportunity after the first boat finishes.

Rule 61.2, Protest Requirements: Protest Contents

CASE 80

A hearing of a protest or a request for redress must be limited to the alleged incident, action or omission. Although a boat may be scored DNF if she does not finish according to that term's definition, she may not be scored DNF for failing to sail the course correctly.

Rule 62.1, Redress

CASE 31

When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

CASE 55

A boat cannot protest the race committee. However, she may request redress or, if she is a party to a hearing, request that it be reopened. A boat that was

Отже, судну може бути надано заліковий стан НФН (DNF), якщо воно не фінішувало відповідно до цього терміну у визначенні, але йому не може бути надано заліковий стан НФН (DNF) за те, що судно не спромоглося правильно провітрити дистанцію.

Правило 61.1, Вимоги щодо протестування; Сповідання опротестованого

ВИПАДОК 19

Тлумачення визначення "пошкодження матеріальної частини"

ВИПАДОК 72

Обговорення слова "прапор".

ВИПАДОК 85

Якщо правило перегонів не є одним з правил, перелічених у правилі 86.1(с), то воно не може змінюватись правилами класу. Якщо у правилі класу є намагання змінити таке правило, то це правило класу є недійсним і не застосовується.

ВИПАДОК 112

Якщо судно припустилося помилки щодо провітрення дистанції, то інше судно може сповістити перше про свій намір протестувати, або перед тим, як перше фінішує, або за першої слушної можливості після того, як перше судно фінішує.

Правило 61.2, Вимоги щодо протестування; Зміст протесту

ВИПАДОК 80

Слухання щодо протесту, або звернення про відшкодування мають обмежуватися розглядом випадку, дії або помилки про яку йдеться. Отже, судну може бути надано заліковий стан НФН (DNF), якщо воно не фінішувало відповідно до цього терміну у визначенні, але йому не може бути надано заліковий стан НФН (DNF) за те, що судно не спромоглося правильно провітрити дистанцію.

Правило 62.1, Відшкодування

ВИПАДОК 31

Якщо було подано правильний візуальний сигнал індивідуального відклику, а обов'язковий звуковий сигнал при цьому не подавався, і якщо з місця, де знаходилося судно, до якого стосувався сигнал, можна було почути звуковий і не можна було побачити візуальний сигнал, і судно не повернулося, то таке судно має право на відшкодування. Проте, якщо воно саме дає собі звіт у тому, що воно є вище за лінію, воно має повернутися і стартувати правильно.

ВИПАДОК 55

Судно не має права на протестування проти перегонного комітету. Проте, воно може звернутися про відшкодування, або, якщо воно є

not a party to a hearing does not have the right to appeal. When she believes that her score has been made significantly worse by an improper action or omission of the race committee, her only remedy is to request redress. She may then appeal the decision of the redress hearing.

Rule 62.1(a), Redress

CASE 37

Each race of a regatta is a separate race; in a multi-class regatta, abandonment may be suitable for some classes, but not for all.

CASE 44

A boat may not protest a race committee for breaking a rule. However, she may request redress, and is entitled to it when she establishes that, through no fault of her own, an improper action or omission of the race committee made her score significantly worse.

CASE 45

When a boat fails to finish correctly because of a race committee error, but none of the boats racing gains or loses as a result, an appropriate and fair form of redress is to score all the boats in the order they crossed the finishing line.

CASE 68

The failure of a race committee to discover that a rating certificate is invalid does not entitle a boat to redress. A boat that may have broken a rule and that continues to race retains her rights under the racing rules, including her rights under the rules of Part 2 and her rights to protest and appeal, even if she is later disqualified.

CASE 71

A hail is not the 'sound signal' required when flag X is displayed. Answers to questions arising from requests for redress after a procedural error by the race committee.

CASE 80

A hearing of a protest or a request for redress must be limited to the alleged incident, action or omission. Although a boat may be scored DNF if she does not finish according to that term's definition, she may not be scored DNF for failing to sail the course correctly.

стороною у слуханні, звернутися про повторне слухання. Судно, яке не було стороною у слуханні, не має права на апеляцію. Якщо з його боку вважається, що його залікове місце істотно погіршилося через неналежні дії, або похибку перегонного комітету, то для нього єдиним засобом щодо виправлення ситуації залишається звернення про відшкодування. Відтак судно може апелювати щодо ухвали за цим слуханням.

Правило 62.1(а), Відшкодування

ВИПАДОК 37

Кожні перегони регати, є окремими перегонами; у багатокласовій регаті сигнал припинення може стосуватися кількох, і, все ж таки, не всіх, класів.

ВИПАДОК 44

Судно не має права протестувати на перегонний комітет за порушення ним правила. Проте, воно може звертатися про відшкодування і має право на його отримання, у разі стверджуватиме, що його залікове місце істотно погіршилося не з його власної провини, а через неналежні дії або похибку перегонного комітету.

ВИПАДОК 45

Якщо судно не фінішує правильно через помилку перегонного комітету, але жодне з суден, які беруть участь у перегонах, нічого через це не набуває і нічого не втрачає, то цілком прийнятною і справедливою формою відшкодування буде надати суднам залікові місця за тим порядком, за яким вони фактично перетинали фінішну лінію.

ВИПАДОК 68

Те, що перегонний комітет не потурбувався, аби дослідити, що свідоцтво про бал є хибним, не дає судну права на відшкодування. За судном, яке вірогідно порушило правило і продовжує брати участь у перегонах, зберігаються як ті права, що воно має за правилами частини 2, так і права на протестування і на апелювання навіть у разі воно і було потім дискваліфіковане.

ВИПАДОК 71

Оклик не є тим "звуковим сигналом", що вимагається за піднесення прапору X. Відповіді на запитання, які виникають щодо звернень про відшкодування після процедурної похибки перегонного комітету.

ВИПАДОК 80

Слухання і ухвала щодо протесту, мають стосуватися конкретного окремого випадку, дій, або помилки. Отже, судну може бути надано заліковий стан DNF (НФН), якщо воно не фінішувало відповідно до цього терміну у визначенні, але йому не може бути надано заліковий стан DNF (НФН) за те, що судно не спромоглося правильно провітрити дистанцію.

CASE 82

When a finishing line is laid so nearly in line with the last leg that it cannot be determined which is the correct way to cross it in order to finish according to the definition, a boat may cross the line in either direction and her finish is to be recorded accordingly.

CASE 119

When a race is conducted for boats racing under a rating system, the rating that should be used to calculate a boat's corrected time is her rating at the time the race is sailed. Her score should not be changed if later the rating authority, acting on its own volition, changes her rating.

Rule 62.1(b), Redress

CASE 19

Interpretation of the term 'damage'.

CASE 110

A boat physically damaged from contact with a boat that was breaking a rule of Part 2 is eligible for redress only if the damage itself significantly worsened her score. Contact is not necessary for one boat to cause injury or physical damage to another. A worsening of a boat's score caused by an avoiding manoeuvre is not, by itself, grounds for redress. 'Injury' refers to bodily injury to a person and, in rule 62.1(b), 'damage' is limited to physical damage to a boat or her equipment.

CASE 116

A discussion of redress in a situation in which a boat is damaged early in a series, is entitled to redress under rule 62.1(b), and is prevented by the damage from sailing the remaining races. In such a situation it is not fair to the other boats in the series to award her average points for half or more of the races that comprise her series score.

Rule 62.1(c), Redress

CASE 20

When it is possible that a boat is in danger, another boat that gives help is entitled to redress, even if her help was not asked for or if it is later found that there was no danger.

ВИПАДОК 82

Якщо фінішну лінію розташовано настільки близько до лінії напрямку вітрилення останнього відрізка дистанції, що неможливо вирішити, з якого напрямку перетинання лінії відповідає визначенню фініш, судно може перетинати лінію з будь якого напрямку, і його фініш має бути занотований відповідно до цього.

ВИПАДОК 119

Якщо перегони проводяться для суден, які змагаються за системою гандикапу, то перегоновий бал, який має застосовуватися для обчислення скорегованого часу судна, є тим його перегоновим балом, який існував на час проведення перегонів. Його заліковий стан має не змінюватися, якщо пізніше Повноважний рейтинговий орган, який діє на свій власний розсуд, змінить перегоновий бал судна.

Правило 62.1(b), Відшкодування

ВИПАДОК 19

Тлумачення визначення "пошкодження матеріальної частини"

ВИПАДОК 110

Судно, яке зазнало пошкоджень матеріальної частини через зіткнення з судном, яке порушило правило частини 2, має право на відшкодування тільки у такому разі, коли його заліковий стан істотно погіршився саме через пошкодження. Не обов'язково одне судно має доткнутися до іншого, аби стати причиною травмування людини, чи пошкодження матчастини цього судна. Погіршення залікового стану судна спричинене його маневром щодо уникання дотику не є, само по собі, підставою для надання відшкодування цьому судну. Термін "травмування" стосується тілесних травмувань, чи поранень, людини, а термін "пошкодження" у правилі 62.1(b), охоплює тільки поняття пошкодження матеріальної частини самого судна, або ж його спорядження.

ВИПАДОК 116

Обговорення надання відшкодування за таких обставин, коли судно, яке було пошкоджене раніше у серії, має право на відшкодування за правилом 62.1(b), і не може брати участі у решті перегонів через пошкодження. За таких обставин не буде справедливим для інших суден, які беруть участь у серії, надати судну середню кількість очок за половину, чи й більше, перегонів, які складають його залік у серії.

Правило 62.1(c), Відшкодування

ВИПАДОК 20

Якщо існує імовірність того, що судно є у небезпеці, то інше судно, яке надає допомогу, має право на відшкодування, навіть у такому разі, коли до нього і не зверталися по допомогу, або ж потім з'ясувалося, що небезпеки не існувало.

CASE 22

It is not relevant to the validity of a protest that a rule the protestor believes was broken is not one of the rules that the protest committee later determines to have been broken.

Rule 62.1(d), Redress

CASE 34

Hindering another boat may be a breach of rule 2 and the basis for granting redress and for action under rule 69.2.

Rule 62.2, Redress

CASE 102

When a boat requests redress because of an incident she claims affected her score in a race, and thus in a series, the time limit for making the request is the time limit for the race, rather than a time limit based on the posting of the series results.

Section B – Hearings and Decisions

Rule 63.1, Hearings: Requirement for a Hearing

CASE 1

A boat that breaks a rule while racing but continues to race may protest over a later incident, even though after the race she is disqualified for her breach.

Rule 63.2, Hearings: Time and Place of the Hearing; Time for Parties to Prepare

CASE 48

Part 5 of the racing rules aims to protect a boat from a miscarriage of justice, not to provide loopholes for protestees. A protestee has a duty to protect herself by acting reasonably before a hearing.

ВИПАДОК 22

На визнання протесту дійсним не впливає те, що правило, яке протестуючий вважає порушеним, не є одним із тих правил, які протестовий комітет пізніше визначив, як такі, що їх було порушено.

Правило 62.1(d), Відшкодування

ВИПАДОК 34

Перешкоджання іншому судну може бути порушенням правила 2 та підставою і для надання відшкодування, і для дій за правилом 69.2

Правило 62.2, Відшкодування

ВИПАДОК 102

Коли судно звертається про відшкодування на підставі випадку, який воно вважає таким, що вплинув на його залікове місце, як у перегонах, так і у серії, то обмеження часу для такого звертання скоріше є час протесту у перегонах, ніж часове обмеження, яке спирається на момент оприлюднення результатів серії.

Розділ В– Слухання і ухвали

Правило 63.1, Слухання; Вимоги щодо слухання

ВИПАДОК 1

Судно, яке порушило правило у перегонах, але продовжує брати в них участь, може протестувати щодо інциденту, який трапився пізніше, навіть якщо воно після закінчення перегонів було дискваліфіковане за порушення ним правил.

Правило 63.2, Слухання; Час і місце слухання, час сторонам для підготування

ВИПАДОК 48

Частина 5 правил вітрильницьких перегонів має на меті захист судна від потерпань через юридичні помилки, а не відшукування лазівок для захисту опротестованого. Обов'язок опротестованого полягає у тому, аби перед слуханням вжити розумних заходів на свій захист.

Rule 63.3, Hearings: Right to be Present

CASE 49

When two protests arise from the same incident, or from very closely connected incidents, they should be heard together in the presence of representatives of all the boats involved.

Rule 63.5, Hearings: Validity of the Protest or Request for Redress

CASE 19

Interpretation of the term 'damage'.

CASE 22

It is not relevant to the validity of a protest that a rule the protestor believes was broken is not one of the rules that the protest committee later determines to have been broken.

Rule 63.6, Hearings: Taking Evidence and Finding Facts

CASE 104

Attempting to distinguish between facts and conclusions in a protest committee's findings is sometimes unsatisfactory because findings may be based partially on fact and partially on a conclusion. A national authority can change a protest committee's decision and any other findings that involve reasoning or judgment, but not its findings of fact. A national authority may derive additional facts by logical deduction. Neither written facts nor diagrammed facts take precedence over the other. Protest committees must resolve conflicts between facts when so required by a national authority.

Rule 63.7, Hearings: Conflict between the Notice of Race and the Sailing Instructions

CASE 98

The rules listed in the definition Rule apply to races governed by *The Racing Rules of Sailing* whether or not the notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or

Правило 63.3, Слухання; Право бути присутнім

ВИПАДОК 49

Якщо два протести виникають через один, і той самий, інцидент, або ж через два дуже пов'язаних між собою інциденти, то їх треба слухати разом у присутності представників всіх суден-учасників події.

Правило 63.5, Слухання; Визнання дійсними протесту, або звернення про відшкодування

ВИПАДОК 19

Тлумачення визначення "пошкодження матеріальної частини"

ВИПАДОК 22

На визнання протесту дійсним не впливає те, що правило, яке протестуючий вважає порушеним, не є одним із тих правил, які протестовий комітет пізніше визначив, як такі, що їх було порушено.

Правило 63.6, Слухання; Отримання свідчень та доказів і встановлення фактів

ВИПАДОК 104

Намагання знайти відмінності між поняттям "факти" і поняттям "з'ясовані реалії", якими оперують у текстах своїх ухвал протестові комітети, часто густо не досягає мети, адже будь яке рішення комітету може спиратися почасти на факти, а почасти на логічно з'ясовані реалії, чи логічні висновки. Національна повноважна організація може змінити як саму ухвалу, так і інші рішення протестового комітету, які постають, як результат міркувань і логічних висновків членів комітету, але не може змінити встановлення комітетом фактів. Національна повноважна організація може віднайти додаткові факти шляхом логічної дедукції. А ні письмові, а ні схематичні викладення фактів не мають переваги одні над одними. За вимогою Національної повноважної організації, протестовий комітет мусить вирішити суперечності між фактами

Правило 63.7, Слухання: Суперечність між положенням про перегони і вітрильницькою інструкцією

ВИПАДОК 98

Правила, що їх перелічено у визначенні правило, застосовуються у перегонах, які проводяться за Правилами вітрильницьких перегонів, незалежно від того, чи вказано у положенні про перегони або у вітрильницькій інструкції про кожні із них зокрема, що вони застосовуватимуться. Проте вітрильницька інструкція, якщо це не суперечить жодному з приписів до правила 88.2, може змінити окремі, або ж і всі, приписи національної повноважної організації. Взагалі, а ні положенням про перегони, а ні вітрильницькою інструкцією не можна змінювати правил класів. Якщо судно бере участь у перегонах, які проводяться за рейтинговою системою, або системою гандикапування, то застосовуються правила цієї системи і, разом з тим, можуть

all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

Rule 64.1, Decisions: Penalties and Exoneration

CASE 22

It is not relevant to the validity of a protest that a rule the protestor believes was broken is not one of the rules that the protest committee later determines to have been broken.

CASE 26

A right-of-way boat need not act to avoid a collision until it is clear that the other boat is not keeping clear. However, if the right-of-way boat could then have avoided the collision and the collision resulted in damage, she must be penalized for breaking rule 14.

CASE 66

A race committee may not change, or refuse to implement, the decision of a protest committee, including a decision based on a report from an authority responsible for interpreting the class rules.

Rule 64.1(a), Decisions: Penalties and Exoneration

CASE 3

A leeward port-tack boat, hailing for room to tack when faced with an oncoming starboard-tack boat, an obstruction, is not required to anticipate that the windward boat will fail to comply with her obligation to tack promptly or otherwise provide room.

CASE 28

When one boat breaks a rule and, as a result, causes another to touch a mark, the other boat is to be exonerated. The fact that a starting mark has moved, for whatever reason, does not relieve a boat of her obligation to start. A race committee may abandon under rule 32.1(d) only when the change in the mark's position has directly affected the safety or fairness of the competition.

CASE 30

A boat clear astern that is required to keep clear but collides with the boat clear ahead breaks the right-of-way rule that was applicable before the collision occurred. A boat that loses right of way by unintentionally changing tack is nevertheless required to keep clear.

застосовуватися окремі, чи й всі правила його класу. Якщо між положенням про перегони і вітрильницькою інструкцією виникає суперечність, то переваги не надається жодному з цих документів.

Правило 64.1, Ухвали; Покарання і виправдовування

ВИПАДОК 22

На визнання протесту дійсним не впливає те, що правило, яке протестуючий вважає порушеним, не є одним із тих правил, які протестовий комітет пізніше визначив, як такі, що їх було порушено.

ВИПАДОК 26

Судно з правом на дорогу, не є зобов'язаним діяти для уникання зіткнення, допоки не стане ясним, що інше судно не тримається осторонь. Проте, якщо судно з правом на дорогу мало після того можливість уникнути зіткнення і зіткнення призвело до пошкодження матчастини або травмування людини, то це судно має бути покараним за правилом 14.

ВИПАДОК 66

Перегоновий комітет не може змінити ухвалу протестового комітету, або відмовитися від її виконання, в тому числі і таку ухвалу, яку прийнято на підставі повідомлення від компетентної організації, повноважної щодо розв'язання питань з вимірювання.

Правило 64.1(а), Ухвали; Покарання і виправдовування

ВИПАДОК 3

Коли зустрічаючись на курсах, що перетинаються, з судном правого галсу, яке для нього є перешкодою, підвітряне судно лівого галсу, окликає про місце для повороту оверштаг, воно не є зобов'язаним передбачати, що навітряне судно знехтує своїм обов'язком негайно повертати оверштаг або ж надавати місце в інший спосіб

ВИПАДОК 28

Якщо судно порушує правило і тим самим змушує інше судно доткнутися знака, то це інше має бути виправданим. Факт того, що стартовий знак з будь якої причини перемістився, не звільняє судно від його обов'язку стартувати. Перегоновий комітет може припинити перегони за правилом 32.1(d) тільки у такому випадку, коли переміщення знака вплинуло на безпеку, або ж справедливість змагання.

ВИПАДОК 30

Судно, що є чисто позаду і має триматися осторонь, яке стикається з судном, що є чисто попереду, порушує те правило щодо права на дорогу, яке було застосовним перед тим, як відбулося зіткнення. Судно, яке втрачає право на дорогу хоч і через ненавмисну зміну галсу, все ж таки зобов'язане триматися осторонь.

CASE 49

When two protests arise from the same incident, or from very closely connected incidents, they should be heard together in the presence of representatives of all the boats involved.

CASE 51

A protest committee must exonerate boats when, as a result of another boat's breach of a rule, they are all compelled to break a rule.

CASE 76

When a right-of-way boat changes course she may break rule 16, even if she is sailing her proper course.

CASE 93

If a boat luffs immediately after she becomes overlapped to leeward of another boat and there is no seamanlike action that would enable the other boat to keep clear, the boat that luffed breaks rules 15 and 16.1. The other boat breaks rule 11, but is exonerated under rule 64.1(a).

CASE 95

If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while sailing within the mark-room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.

Rule 64.1(b), Decisions: Penalties and Exoneration

CASE 99

The fact that a boat required to keep clear is out of control does not entitle her to exoneration for breaking a rule of Part 2. When a right-of-way boat becomes obliged by rule 14 to 'avoid contact . . . if reasonably possible' and the only way to do so is to crash-gybe, she does not break the rule if she does not crash-gybe. When a boat's penalty under rule 44.1(b) is to retire, and she does so (whether because of choice or necessity), she cannot then be disqualified.

ВИПАДОК 49

Якщо два протести виникають через один, і той самий, інцидент, або ж через два дуже пов'язаних між собою інциденти, то їх треба слухати разом у присутності представників всіх суден-учасників події.

ВИПАДОК 51

Протестовий комітет мусить виправдати судна, що порушили правила, якщо порушити правила їх змусило інше судно.

ВИПАДОК 76

Коли судно змінює курс, то це може бути порушенням правила 16, навіть якщо воно вітрилить належним курсом.

ВИПАДОК 93

Якщо судно, як тільки постає перекритим з підвітру від іншого судна, приводиться, і це не є маневром на рівні доброї морської практики, який дає можливість іншому судну триматися осторонь, то судно, що приводиться, порушує правила 15 і 16.1. Інше судно порушує правило 11, але має бути виправданим за правилом 64.1(a).

ВИПАДОК 95

Якщо два перекритих на однаковому галсі судна є на бардіжанні проти вітру і підпадають під дію правила 18.2(b), то, якщо будь яке із суден промине положення вітер в чоло. правило 18 постає незастосовним. Якщо судно має надавати іншому знакомісце, то простір, який воно має надавати, включає і простір, потрібний іншому судну для додержання вимог правила 31. Якщо судно, яке має право на знакомісце, буде наражене на дотикання знака, коли воно вітрилить у межах знакомісця, на яке воно має право, то воно має бути виправданим щодо порушення правила 31.

Правило 64.1(b), Ухвали; Покарання і виправдовування

ВИПАДОК 99

Факт того, що судно, яке було зобов'язаним триматися осторонь, втратило керованість, не надає йому права на відшкодування за порушення правила Частини 2. Коли судно, яке має право на дорогу, постає, за правилом 14, зобов'язаним, " уникати дотику... за всякої розумної можливості", а єдиною можливістю виконати це, є аварійне перекидання грота ("полундра"), воно не порушує правил, якщо не здійснює такого аварійного перекидання. Якщо покаранням судна за правилом 44.1(b) є сходження з перегонів, і воно так і робить, (хоч за своїм власним вибором, хоч за необхідністю), воно відтак не може бути дискваліфікованим.

CASE 107

During the starting sequence, a boat that is not keeping a lookout may thereby fail to do everything reasonably possible to avoid contact. Hailing is one way that a boat may 'act to avoid contact'. When a boat's breach of a rule of Part 2 causes serious damage and she then retires, she has taken the applicable penalty and is not to be disqualified for that breach.

Rule 64.2, Decisions: Decisions on Redress

CASE 31

When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

CASE 45

When a boat fails to finish correctly because of a race committee error, but none of the boats racing gains or loses as a result, an appropriate and fair form of redress is to score all the boats in the order they crossed the finishing line.

CASE 71

A hail is not the 'sound signal' required when flag X is displayed. Answers to questions arising from requests for redress after a procedural error by the race committee.

CASE 116

A discussion of redress in a situation in which a boat is damaged early in a series, is entitled to redress under rule 62.1(b), and is prevented by the damage from sailing the remaining races. In such a situation it is not fair to the other boats in the series to award her average points for half or more of the races that comprise her series score.

Rule 64.3(a), Decisions: Decisions on Protests Concerning Class Rules

CASE 19

Interpretation of the term 'damage'.

ВИПАДОК 107

Під час стартової процедури судно, з якого не ведеться постійне спостереження за обстановкою на воді, може з цієї причини не зробити всього того, що можна зробити за всякої розумної можливості для уникання дотику. Оклик є одним із способів, у який судно може "діяти, щодо уникання дотику". Якщо судно порушує правило Частини 2, спричиняючи серйозне пошкодження, а відтак сходить з перегонів, то воно є таким, що прийняло відповідне покарання, і не може бути дискваліфікованим за це порушення.

Правило 64.2, Ухвали; Ухвали про відшкодування

ВИПАДОК 31

Якщо було подано правильний візуальний сигнал індивідуального відклику, а обов'язковий звуковий сигнал при цьому не подавався, і якщо з місця, де знаходилося судно, до якого стосувався сигнал, можна було почути звуковий і не можна було побачити візуальний сигнал, і судно не повернулося, то таке судно має право на відшкодування. Проте, якщо воно дає собі звіт у тому, що воно є вище за лінію, воно має повернутися і стартувати правильно.

ВИПАДОК 45

Якщо судно не фінішує правильно через помилку перегонного комітету, але жодне з суден, які беруть участь у перегонах, нічого через це не набуває і нічого не втрачає, то цілком прийнятною і справедливою формою відшкодування буде надати суднам залікові місця за тим порядком, за яким вони фактично перетинали фінішну лінію.

ВИПАДОК 71

Оклик не є тим "звуковим сигналом", що вимагається за піднесення прапору X. Відповіді на запитання, які виникають щодо звернень про відшкодування після процедурної похибки перегонного комітету.

ВИПАДОК 116

Обговорення надання відшкодування за таких обставин, коли судно, яке було пошкоджене раніше у серії, має право на відшкодування за правилом 62.1(b), і не може брати участі у решті перегонів через пошкодження. За таких обставин не буде справедливим для інших суден, які беруть участь у серії, надати судну середню кількість очок за половину, чи й більше, перегонів, які складають його залік у серії.

Правило 64.3(a), Ухвали; Ухвали по протестах щодо вимірювання

ВИПАДОК 19

Тлумачення визначення "пошкодження матеріальної частини".

Rule 66, Reopening a Hearing

CASE 115

Interpretation of the word 'new' as used in rule 66.

Section C – Gross Misconduct

Rule 69.1(a), Allegations of Gross Misconduct: Obligation not to Commit Gross Misconduct

CASE 78

In a fleet race either for one-design boats or for boats racing under a handicap or rating system, a boat may use tactics that clearly interfere with and hinder another boat's progress in the race, provided that, if she is protested under rule 2 for doing so, the protest committee finds that there was a reasonable chance of her tactics benefiting either her final ranking in the event or her chances of gaining selection for another event or for her national team. However, she breaks rule 2, and possibly rule 69.1(a), if while using those tactics she intentionally breaks a rule.

Rule 69.2, Allegations of Gross Misconduct: Action by a Protest Committee

CASE 34

Hindering another boat may be a breach of rule 2 and the basis for granting redress and for action under rule 69.2.

CASE 65

When a boat knows that she has broken the Black Flag rule, she is obliged to retire promptly. When she does not do so and then deliberately hinders another boat in the race, she commits a gross breach of sportsmanship and of rule 2, and her helmsman commits a gross breach of sportsmanship.

CASE 67

When a boat is racing and meets a vessel that is not, both are bound by the government right-of-way rules. When, under those rules, the boat racing is required to keep clear but intentionally hits the other boat, she may be penalized for gross misconduct.

Правило 66, Повторне слухання

ВИПАДОК 115

Тлумачення слова «нові», застосованого у правилі 66.

Розділ С – Брутально неетична поведінка

Правило 69.1(а), Заява про злісно неправомірну поведінку; Обов'язок не припускатися злісно неправомірної поведінки

ВИПАДОК 78

У перегонах флоту, все одно, чи монотипів, чи суден, які змагаються за гандикапом, або за рейтинговою системою перегонних балів, судно може застосовувати тактику, за якою воно явно займає контролююче тактичне положення стосовно іншого судна і тим утруднює просування цього судна вперед по дистанції перегонів, за умови, що у разі протесту за правилом 2 стосовно таких дій, протестовий комітет встановить, що за застосування судном цієї тактики для нього існувала слухна можливість покращити свій власний загальний результат у змаганнях, чи можливість бути відібраним для участі в інших змаганнях, чи до складу своєї національної команди. Проте, судно порушуватиме правило 2 і, вірогідно, правило 69.1(а), якщо для підвищення шансів на успіх у застосуванні цієї тактики свідомо порушуватиме якесь правило.

Правило 69.2, Заява про злісно неправомірну поведінку; Дії протестового комітету

ВИПАДОК 34

Перешкоджання іншому судну може бути порушенням правила 2 та підставою і для надання відшкодування, і для дій за правилом 69.2

ВИПАДОК 65

Якщо на судні відомо, що воно порушило правило чорного прапора, то воно є зобов'язаним негайно зійти з перегонів. Якщо ж судно цього не зробить, а відтак буде навмисно заважати іншому судну брати участь у перегонах, то воно вчинить цим брутальне порушення порядності та правила 2, а його стерновий вчинить брутальне порушення порядності.

ВИПАДОК 67

Якщо судно є у перегонах і зустрічається з судном, яке не є у перегонах, то обидва вони мають керуватися чинними правилами щодо права на дорогу. Якщо за цими правилами судно, що є у перегонах, має триматися осторонь, і навмисне створює навал на інше судно, воно може бути покаране за брутально неетичну поведінку.

CASE 122

An interpretation of the term ‘comfortable satisfaction’.

Section D – Appeals

Rule 70.1, Appeals and Requests to a National Authority

CASE 55

A boat cannot protest the race committee. However, she may request redress or, if she is a party to a hearing, request that it be reopened. A boat that was not a party to a hearing does not have the right to appeal. When she believes that her score has been made significantly worse by an improper action or omission of the race committee, her only remedy is to request redress. She may then appeal the decision of the redress hearing.

CASE 104

Attempting to distinguish between facts and conclusions in a protest committee's findings is sometimes unsatisfactory because findings may be based partially on fact and partially on a conclusion. A national authority can change a protest committee's decision and any other findings that involve reasoning or judgment, but not its findings of fact. A national authority may derive additional facts by logical deduction. Neither written facts nor diagrammed facts take precedence over the other. Protest committees must resolve conflicts between facts when so required by a national authority.

Rule 71.4, National Authority Decisions

CASE 61

When the decision of a protest committee is changed or reversed upon appeal, the final standings and the awards must be adjusted accordingly.

PART 6 – ENTRY AND QUALIFICATION

Rule 75.1, Entering a Race

CASE 40

Unless otherwise specifically stated in the class rules, notice of race or sailing instructions, the owner or other person in charge of a boat is free to decide who steers her in a race, provided that rule 46 is not broken.

ВИПАДОК 122

"Тлумачення терміну "за відповідного виконання", що означає, за "зручної задовільності".

Розділ D – Апеляції

Правило 70.1, Апеляції та звернення до національної повноважної організації

ВИПАДОК 55

Судно не має права на протестування проти перегонного, комітету. Проте, воно може звернутися про відшкодування, або, якщо воно є стороною у слуханні, звернутися про повторне слухання. Судно, яке не було стороною у слуханні, не має права на апеляцію. Якщо з його боку вважається, що його залікове місце істотно погіршилося через неналежні дії, або похибку перегонного комітету, то для нього єдиним засобом щодо виправлення ситуації залишається звернення про відшкодування. Відтак судно може апелювати щодо ухвали за цим слуханням.

ВИПАДОК 104

Намагання знайти відмінності між поняттям "факти" і поняттям "з'ясовані реалії", якими оперують у текстах своїх ухвал протестові комітети, часто густо не досягає мети, адже будь яке рішення комітету може спиратися почасти на факти, а почасти на логічно з'ясовані реалії, чи логічні висновки. Національна повноважна організація може змінити як саму ухвалу, так і інші рішення протестового комітету, які постають, як результат міркувань і логічних висновків членів комітету, але не може змінити встановлення комітетом фактів. Національна повноважна організація може віднайти додаткові факти шляхом логічної дедуції. А ні письмові, а ні схематичні викладення фактів не мають переваги одні над іншими. За вимогою Національної повноважної організації, протестовий комітет мусить вирішити суперечності між фактами

Правило 71.4. Рішення Національної повноважної організації

ВИПАДОК 61

Якщо ухвалу протестового комітету змінено або скасовано в наслідку апеляції, то підсумкові результати і нагородження мають бути відповідно змінені.

ЧАСТИНА 6 – ЗАЯВКИ І ДОПУСК

Правило 75.1, Допуск до перегонів

ВИПАДОК 40

Якщо тільки у правилах класу, положенні про перегони, або у вітрильницькій інструкції конкретно не зазначено іншого, то власник судна, або його відповідальна довірена особа, має повну свободу, але так, аби не порушувати правило 46, вирішувати, кому саме доручати стернування у перегонах.

Rule 78.3, Compliance with Class Rules; Certificates

CASE 57

The race committee is required to protest only as a result of a report received from an equipment inspector or a measurer appointed for an event. When a current, properly authenticated certificate has been presented in good faith by an owner who has complied with the requirements of rule 78.1, the final results of a race or series must stand, even though the certificate is later withdrawn.

PART 7 – RACE ORGANIZATION

Rule 85, Governing Rules

CASE 44

A boat may not protest a race committee for breaking a rule. However, she may request redress, and is entitled to it when she establishes that, through no fault of her own, an improper action or omission of the race committee made her score significantly worse.

CASE 66

A race committee may not change, or refuse to implement, the decision of a protest committee, including a decision based on a report from an authority responsible for interpreting the class rules.

CASE 98

The rules listed in the definition Rule apply to races governed by *The Racing Rules of Sailing* whether or not the notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

Правило 78.3, Відповідність правилам класу; Свідоцтва

ВИПАДОК 57

Перегоновий комітет має право на протестування тільки у разі отримання рапорту від інспектора щодо спорядження або вимірювача, призначеного на змагання. Якщо не прострочене, вимірювальне свідоцтво (свідоцтво про бал), справжність якого було встановлено у належний термін, було чесно і довірливо пред'явлене власником, який додержав вимог правила 78.1, то кінцеві результати перегонів, або серії, мають залишатися незмінними, навіть якщо вимірювальне свідоцтво (свідоцтво про бал) і було потім скасоване.

ЧАСТИНА 7 – ПРОВЕДЕННЯ ЗМАГАНЬ

Правило 85, Керівні документи

ВИПАДОК 44

Судно не має права протестувати на перегоновий комітет за порушення правила. Проте, воно може звертатися про відшкодування і має право на його отримання, у разі стверджуватиме, що його залікове місце істотно погіршилося не з його власної провини, а через неналежні дії або похибку перегонового комітету.

ВИПАДОК 66

Перегоновий комітет не може змінити ухвалу протестового комітету, або відмовитися від її виконання, в тому числі і таку ухвалу, яку прийнято на підставі повідомлення від компетентної організації, повноважної щодо розв'язання питань з вимірювання.

ВИПАДОК 98

Правила, що їх перелічено у визначенні правило, застосовуються у перегонах, які проводяться за Правилами вітрильницьких перегонів, незалежно від того, чи вказано у положенні про перегони або у вітрильницькій інструкції про кожні із них зокрема, що вони застосовуватимуться. Проте вітрильницька інструкція, якщо це не суперечить жодному з приписів до правила 88.2, може змінити окремі, або ж і всі, приписи національної повноважної організації. Взагалі, а ні положенням про перегони, а ні вітрильницькою інструкцією не можна змінювати правил класів. Якщо судно бере участь у перегонах, які проводяться за рейтинговою системою, або системою гандикапування, то застосовуються правила цієї системи і, разом з тим, можуть застосовуватися окремі, чи й всі правила його класу. Якщо між положенням про перегони і вітрильницькою інструкцією виникає суперечність, то переваги не надається жодному з цих документів.

Rule 86, Changes to the Racing Rules

CASE 32

A competitor is entitled to look exclusively to written sailing instructions and to any written amendments for all details relating to sailing the course.

CASE 85

If a racing rule is not one of the rules listed in rule 86.1(c), class rules are not permitted to change it. If a class rule attempts to change such a rule, that class rule is not valid and does not apply.

CASE 121

The procedure that must be followed in order to change a racing rule for an event is described in detail.

Rule 87, Changes to Class Rules

CASE 98

The rules listed in the definition Rule apply to races governed by *The Racing Rules of Sailing* whether or not the notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

Rule 88.2, National Prescriptions

CASE 98

The rules listed in the definition Rule apply to races governed by *The Racing Rules of Sailing* whether or not the notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

Правило 86, Зміни правил перегонів

ВИПАДОК 32

Учасник змагань має право побачити на власні очі і особисто ознайомитись з письмовою вітрильницькою інструкцією, та з будь якими письмовими доповненнями і додатками до неї, які стосуються провітрювання дистанції.

ВИПАДОК 85

Якщо правило перегонів не є одним з правил, перелічених у правилі 86.1(с), то воно не може змінюватись правилами класу. Якщо у правилі класу є намагання змінити таке правило, то це правило класу є недійсним і не застосовується.

ВИПАДОК 121

"Детальне викладення процедурного порядку, якого має бути дотримано задля зміни правила перегонів для окремого змагання".

Правило 87, Зміни правил класу

ВИПАДОК 98

Правила, що їх перелічено у визначенні правило, застосовуються у перегонах, які проводяться за Правилами вітрильницьких перегонів, незалежно від того, чи вказано у положенні про перегони або у вітрильницькій інструкції про кожні із них зокрема, що вони застосовуватимуться. Проте вітрильницька інструкція, якщо це не суперечить жодному з приписів до правила 88.2, може змінити окремі, або ж і всі, приписи національної повноважної організації. Взагалі, а ні положенням про перегони, а ні вітрильницькою інструкцією не можна змінювати правил класів. Якщо судно бере участь у перегонах, які проводяться за рейтинговою системою, або системою гандикапування, то застосовуються правила цієї системи і, разом з тим, можуть застосовуватися окремі, чи й всі правила його класу. Якщо між положенням про перегони і вітрильницькою інструкцією виникає суперечність, то переваги не надається жодному з цих документів.

Правило 88.2, Національні приписи

ВИПАДОК 98

Правила, що їх перелічено у визначенні правило, застосовуються у перегонах, які проводяться за Правилами вітрильницьких перегонів, незалежно від того, чи вказано у положенні про перегони або у вітрильницькій інструкції про кожні із них зокрема, що вони застосовуватимуться. Проте вітрильницька інструкція, якщо це не суперечить жодному з приписів до правила 88.2, може змінити окремі, або ж і всі, приписи національної повноважної організації. Взагалі, а ні положенням про перегони, а ні вітрильницькою інструкцією не можна змінювати правил класів. Якщо судно бере участь у перегонах, які проводяться за рейтинговою системою, або системою гандикапування, то застосовуються правила цієї системи і, разом з тим, можуть застосовуватися окремі, чи й всі правила його класу. Якщо між положенням про перегони і вітрильницькою інструкцією виникає суперечність, то переваги не надається жодному з цих документів.

Rule 90.2(c), Race Committee; Sailing Instructions; Scoring: Sailing Instructions

CASE 32

A competitor is entitled to look exclusively to written sailing instructions and to any written amendments for all details relating to sailing the course.

APPENDIX A – SCORING

Rule A3, Starting Times and Finishing Places

CASE 119

When a race is conducted for boats racing under a rating system, the rating that should be used to calculate a boat's corrected time is her rating at the time the race is sailed. Her score should not be changed if later the rating authority, acting on its own volition, changes her rating.

Rule A5, Scores Determined by the Race Committee

CASE 28

When one boat breaks a rule and, as a result, causes another to touch a mark, the other boat is to be exonerated. The fact that a starting mark has moved, for whatever reason, does not relieve a boat of her obligation to start. A race committee may abandon under rule 32.1(d) only when the change in the mark's position has directly affected the safety or fairness of the competition.

CASE 80

A hearing of a protest or a request for redress must be limited to the alleged incident, action or omission. Although a boat may be scored DNF if she does not finish according to that term's definition, she may not be scored DNF for failing to sail the course correctly.

Rule A10, Guidance on Redress

CASE 116

A discussion of redress in a situation in which a boat is damaged early in a series, is entitled to redress under rule 62.1(b), and is prevented by the damage from sailing the remaining races. In such a situation it is not fair to the other boats in the series to award her average points for half or more of the races that comprise her series score.

**Правило 90.2(с), Перегоновий комітет; Вітрильницька інструкція;
Залік, вітрильницька інструкція**

ВИПАДОК 32

Учасник змагань має право побачити на власні очі і особисто ознайомитись з письмовою вітрильницькою інструкцією, та з будь якими письмовими доповненнями і додатками до неї, які стосуються провітрювання дистанції.

ДОДАТОК А – ЗАЛІК

Правило А3, Час стартування і місце на фініші

ВИПАДОК 119

Якщо перегони проводяться для суден, які змагаються за системою гандикапу, то перегоновий бал, який має застосовуватися для обчислення скорегованого часу судна, є тим його перегоновим балом, який існував на час проведення перегонів. Його заліковий стан має не змінюватися, якщо пізніше Повноважний рейтинговий орган, який діє на свій власний розсуд, змінить перегоновий бал судна.

Правило А5, Заліковий стан, який визначається перегоновим комітетом

ВИПАДОК 28

Якщо судно порушує правило і тим самим змушує інше судно доткнутися знака, то це інше має бути виправданим. Факт того, що стартовий знак з будь якої причини перемістився, не звільняє судно від його обов'язку стартувати. Перегоновий комітет може припинити перегони за правилом 32.1(d) тільки у такому випадку, коли переміщення знака вплинуло на безпеку, або ж справедливість змагання.

ВИПАДОК 80

Слухання щодо протесту, або звернення про відшкодування мають обмежуватися розглядом випадку, дії або помилки про яку йдеться. Отже, судну може бути надано заліковий стан НФН (DNF), якщо воно не фінішувало відповідно до цього терміну у визначенні, але йому не може бути надано заліковий стан НФН (DNF) за те, що судно не спромоглося правильно провітрювати дистанцію.

Правило А10, Настанова щодо відшкодування

ВИПАДОК 116

Обговорення надання відшкодування за таких обставин, коли судно, яке було пошкоджене раніше у серії, має право на відшкодування за правилом 62.1(b), і не може брати участі у решті перегонів через пошкодження. За таких обставин не буде справедливим для інших суден, які беруть участь у серії, надати судну середню кількість очок за половину, чи й більше, перегонів, які складають його залік у серії.

APPENDIX J – NOTICE OF RACE AND SAILING INSTRUCTIONS

Rule J1.2, Notice of Race Contents

Rule J2.2, Sailing Instruction Contents

CASE 98

The rules listed in the definition Rule apply to races governed by *The Racing Rules of Sailing* whether or not the notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

CASE 121

The procedure that must be followed in order to change a racing rule for an event is described in detail.

APPENDIX R – APPEALS PROCEDURES

Rule R5, Inadequate Facts; Reopening

CASE 104

Attempting to distinguish between facts and conclusions in a protest committee's findings is sometimes unsatisfactory because findings may be based partially on fact and partially on a conclusion. A national authority can change a protest committee's decision and any other findings that involve reasoning or judgment, but not its findings of fact. A national authority may derive additional facts by logical deduction. Neither written facts nor diagrammed facts take precedence over the other. Protest committees must resolve conflicts between facts when so required by a national authority.

ДОДАТОК J – ПОЛОЖЕННЯ ПРО ПЕРЕГОНИ І ВІТРИЛЬНИЦЬКА ІНСТРУКЦІЯ

Правило J1.2, Зміст Положення про перегони

Правило J2.2, Зміст Вітрильницької інструкції

ВИПАДОК 98

Правила, що їх перелічено у визначенні правило, застосовуються у перегонах, які проводяться за Правилами вітрильницьких перегонів, незалежно від того, чи вказано у положенні про перегони або у вітрильницькій інструкції про кожні із них зокрема, що вони застосовуватимуться. Проте вітрильницька інструкція, якщо це не суперечить жодному з приписів до правила 88.2, може змінити окремі, або ж і всі, приписи національної повноважної організації. Взагалі, а ні положенням про перегони, а ні вітрильницькою інструкцією не можна змінювати правил класів. Якщо судно бере участь у перегонах, які проводяться за рейтинговою системою, або системою гандикапування, то застосовуються правила цієї системи і, разом з тим, можуть застосовуватися окремі, чи й всі правила його класу. Якщо між положенням про перегони і вітрильницькою інструкцією виникає суперечність, то переваги не надається жодному з цих документів.

ВИПАДОК 121

"Детальне викладення процедурного порядку, якого має бути дотримано задля зміни правила перегонів для окремого змагання".

ДОДАТОК R – ПРОЦЕДУРИ ЩОДО АПЕЛЮВАННЯ

Правило R5, Невідповідні факти, повторне слухання

ВИПАДОК 104

Намагання знайти відмінності між поняттям "факти" і поняттям "з'ясовані реалії", якими оперують у текстах своїх ухвал протестові комітети, часто густо не досягає мети, адже будь яке рішення комітету може спиратися почасти на факти, а почасти на логічно з'ясовані реалії, чи логічні висновки. Національна повноважна організація може змінити як саму ухвалу, так і інші рішення протестового комітету, які постають, як результат міркувань і логічних висновків членів комітету, але не може змінити встановлення комітетом фактів. Національна повноважна організація може віднайти додаткові факти шляхом логічної дедукції. А ні письмові, а ні схематичні викладення фактів не мають переваги одні над одними. За вимогою Національної повноважної організації, протестовий комітет мусить вирішити суперечності між фактами.

RACE SIGNALS

Race Signals, X

CASE 31

When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA

CASE 38

The *International Regulations for Preventing Collisions at Sea (IRPCAS)* are intended to ensure the safety of vessels at sea by precluding situations that might lead to collisions. When the *IRPCAS* right-of-way rules replace the rules of Part 2, they effectively prohibit a right-of-way boat from changing course towards the boat obligated to keep clear when she is close to that boat.

CASE 109

The *IRPCAS* or government right-of-way rules apply between boats that are racing only if the sailing instructions say so, and in that case all of the Part 2 rules are replaced. An *IRPCAS* or government rule may be made to apply by including it in the sailing instructions or in another document governing the event.

ПЕРЕГОНОВІ СИГНАЛИ

Перегонів сигнали, X (Ексреј)

ВИПАДОК 31

Якщо було подано правильний візуальний сигнал індивідуального відклику, а обов'язковий звуковий сигнал при цьому не подавався, і якщо з місця, де знаходилося судно, до якого стосувався сигнал, можна було почути звуковий і не можна було побачити візуальний сигнал, і судно не повернулося, то таке судно має право на відшкодування. Проте, якщо воно дає собі звіт у тому, що воно є вище за лінію, воно має повернутися і стартувати правильно.

МІЖНАРОДНІ ПРАВИЛА ЗАПОБІГАННЯ ЗІТКНЕНЬ НА МОРІ

ВИПАДОК 38

Міжнародні Правила запобігання зіткнень на морі (МПЗЗМ) запроваджені для гарантування безпеки транспортних суден на морі шляхом відвертання ситуацій, які можуть призводити до зіткнень. У разі правила частини 2 заступаються правилами щодо права на дорогу МПЗЗМ, останні чітко забороняють судну, яке має право на дорогу і знаходиться у безпосередній близькості від судна, яке має триматися осторонь, змінювати курс у бік судна, яке має триматися осторонь.

ВИПАДОК 109

МПЗЗМ, або чинні (на даній акваторії) правила щодо права на дорогу, застосовуються між суднами, що є у перегонах, тільки якщо так зазначено у вітрильницькій інструкції, і, у такому разі ними замінюються всі правила Частини 2. Будь яке правило МПЗЗМ, або чинне (на даній акваторії) правило, може постати застосовним через включення його чи до вітрильницької інструкції, чи до іншого документу, який є керівним для цих змагань.

SECTION 2

CASES

CASE 1

Rule 60.1, Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action

Rule 63.1, Hearings: Requirement for a Hearing

A boat that breaks a rule while racing but continues to race may protest over a later incident, even though after the race she is disqualified for her breach.

Assumed Facts

Boats A, B and C are racing with others. After an incident between A and B, boat A hails ‘Protest!’ and displays her protest flag, but boat B does not take a penalty. Later, B protests a third boat, C, after a second incident. The protest committee hears A’s protest against B and disqualifies B.

Question

Does this disqualification invalidate B’s protest against C?

Answer

No. When a boat continues to race after an alleged breach of a rule, her rights and obligations under the rules do not change. Consequently, even though A’s protest against B is upheld, the protest committee must hear B’s protest against C and, if B’s protest is valid and the protest committee is satisfied from the evidence that C broke a rule, she must be disqualified.

RYA 1962/25

РОЗДІЛ 2

ВИПАДКИ

ВИПАДОК 1

Правило 60.1, Право на протестування, звернення про відшкодування і дії щодо правила 69

Правило 63.1, Слухання: Вимоги щодо слухання

Судно, яке порушило правило у перегонах, але продовжує брати в них участь, може протестувати щодо інциденту, який трапився пізніше, навіть якщо воно після закінчення перегонів було дискваліфіковане за порушення ним правил.

Припустимі факти

Судна А, В і С були у перегонах разом з іншими суднами. Після того, як між А і В мав місце інцидент, на судні А було зроблено вигук "Протест!" і піднесено протестовий прапор. Проте судно В не прийняло покарання. Згодом судно В протестувало проти третього судна, С, після другого інциденту. Протестовий комітет провів слухання протесту судна А проти судна В і дискваліфікував В.

Запитання Чи знедійсне ця дискваліфікація протест судна В проти судна С?

Відповідь

Ні. Якщо судно, після позірною порушення ним правила, продовжує брати участь у перегонах, то його права і обов'язки щодо правил не змінюються. Отже, навіть у разі вдоволення протесту А проти В, протестовий комітет має провести слухання протесту судна В проти судна С і, якщо протест В є дійсним, а протестовий комітет дійшов висновку, що судно С порушило правило, то воно має бути дискваліфікованим.

RYA 1962/25

CASE 2

Rule 12, On the Same Tack, Not Overlapped

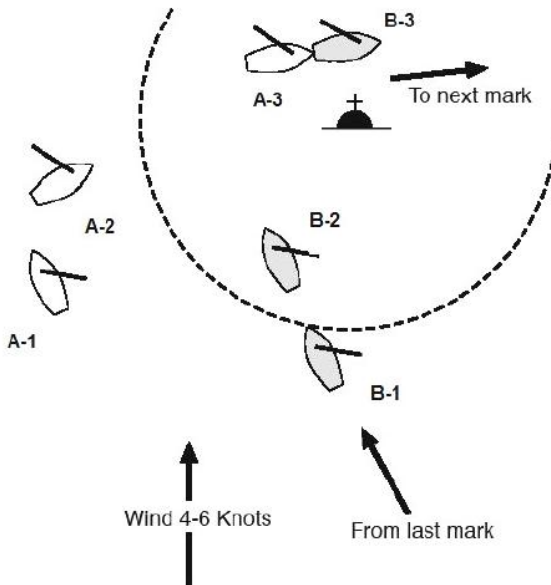
Rule 14, Avoiding Contact

Rule 15, Acquiring Right of Way

Rule 18.2(a), Mark-Room: Giving Mark-Room

Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room

If the first of two boats to reach the zone is clear astern when she reaches it and if later the boats are overlapped when the other boat reaches the zone, rule 18.2(a), and not rule 18.2(b), applies. Rule 18.2(a) applies only while boats are overlapped and at least one of them is in the zone.



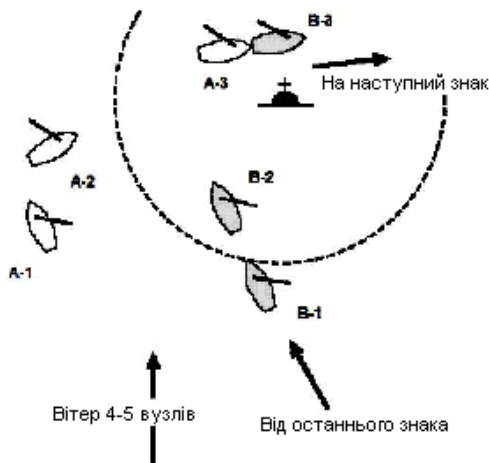
Summary of the Facts

A and B were both on port tack, reaching a mark to be left to starboard. The wind was light. At position 1, when A came abreast of the mark she was clear ahead of B but four-and-a-half hull lengths from the mark. B, which had just reached the zone, was three lengths from the mark. Between positions 1 and 2 A gybed and headed to the mark, becoming overlapped outside B. Between positions 2 and 3, after B had gybed and

ВИПАДОК 2

- Правило 12, На однаковому галсі, не перекриті
- Правило 14, Уникання дотику
- Правило 15 Набування права на дорогу
- Правило 18.2(a) Знакомісце: Надавання знакомісця
- Правило 18.2(b) Знакомісце: Надавання знакомісця

Якщо перше із двох суден, що сягають зони було чисто позаду, коли воно сягнуло зони, і якщо пізніше судна були перекритими, коли інше судно сягнуло зони, то між суднами застосовується правило 18.2(a), а не правило 18.2(b). Правило 18.2(a) застосовується тільки тоді, коли судна є перекритими і принаймні одне із них знаходиться у зоні.



Короткий виклад фактів

А та В, обидва на лівому галсі, наближалися до знака, який належало огинати правим облявком. Вітер був слабким. У положенні 1, коли А досягло траверзу знака, воно було чисто попереду від В, але за чотири з половиною довжини корпусу від знака. В, яке на той момент саме досягло зони, було за три довжини від знака. Між положеннями 1 і 2 судно А виконало поворот фордевінд і попрямувало прямо на знак,

turned towards the next mark, she became clear ahead of A. When B first became clear ahead of A there was about one-half of a hull length of open water between the boats. A few seconds after B became clear ahead, A, who was moving faster, struck B on the transom. There was no damage or injury. A protested B under rule 18.2(b). B protested A under rule 12. A was disqualified and she appealed.

Decision

A apparently believed that the second sentence of rule 18.2(b) applied when the two boats were at position 1 and that B, then being clear astern, was obliged to give A mark-room. As that sentence states, it applies only if a boat was clear ahead when she reached the zone. At position 1, B had reached the zone, but A was well outside it. Moreover, the first sentence of rule 18.2(b) never applied because the boats were not overlapped when B, the first of them to reach the zone, did so. However, while the boats were overlapped, rule 18.2(a) did apply, and it required A to give mark-room to B. During that time B had to keep clear of A, first under rule 10 and later (after she gybed) under rule 11.

After B gybed she pulled clear ahead of A. At that moment rules 18.2(a) and 11 ceased to apply and rules 12 and 15 began to apply. Rule 15 required B initially to give A room to keep clear, and B did so because it would have been easy for A to keep clear by promptly bearing off slightly to avoid B's transom after B became clear ahead. When A hit B's transom, she obviously was not keeping clear of B, and so it was proper to disqualify A for breaking rule 12. A also broke rule 14 because it was possible for her to bear off slightly and avoid the contact with B.

After it became clear that A was not going to keep clear of B, it was probably not possible for B to avoid the contact. However, even if B could have avoided the contact, she would have been exonerated under rule 14(b) because she was the right-of-way boat and the contact did not cause damage or injury.

The appeal is dismissed, the protest committee's decision is upheld, and A remains disqualified for breaking rules 12 and 14.

USSA 1962/87

поставши перекритим ззовні від В. Між положеннями 2 і 3, після того, як В повернуло фордевінд і попрямувало на наступний знак, воно постало чисто попереду від А. Коли судно В вперше постало чисто попереду від А, то відстань між суднами була яких пів-довжини корпусу. Через кілька секунд після того, як судно В постало чисто попереду, судно А, яке рухалося швидше, доткнулося транця судна В. Жодних пошкоджень, або травм не було. Судно А протестувало проти В за правилом 18.2(b). В протестувало проти А за правилом 12. Судно А було дискваліфіковане, і апелювало.

Ухвала

На судні А вірогідно вважали, що друге речення у правилі 18.2(b) було застосовним, коли судна були у положенні 1 і що В, яке було тоді чисто позаду, було зобов'язаним надавати судну А знакомісце. Як значиться у цьому реченні, воно застосовується тільки тоді, коли судно було чисто попереду на момент досягнення ним зони. У положенні 1 судно В досягло зони, але А було явно поза зоною. До того ж, перше речення правила 18.2(b) не може застосовуватись, оскільки судна були не перекритими на момент коли В, перше із них яке досягло зони, здійснило це. Проте поки судна були перекритими, правило 18.2(a) було застосовним, і за ним судно А мало надавати знакомісце судну В. Протягом цього часу судно В мало триматися осторонь від А, спочатку за правилом 10, а потім (після того, як воно виконало поворот фордевінд), за правилом 11.

Після того, як судно В повернуло фордевінд, воно опинилося чисто попереду від А. У цей момент правила 18.2(a) і 11 постали не застосовними, а правила 12 і 15 – застосовними. За правилом 15 судно В зобов'язане безпосередньо після того, як набуде права на дорогу, надати судну А місце, аби триматися осторонь, і судно В виконало це, адже для судна А було легко утриматися осторонь, - просто після того, як судно В постало чисто попереду, трохи увалитись для уникання транця судна В. Коли судно А доткнулося транця В, воно явно не трималося осторонь від судна В, і було правильним дискваліфікувати А за порушення правила 12. Судно А порушило, також, і правило 14, оскільки воно мало змогу трохи увалитися і уникнути дотику з судном В.

Після того, як стало ясно, що А не збирається триматися осторонь від В, У судна В, мабуть, уже не було можливості уникнути дотику. Проте, навіть якби В і мало змогу уникнути дотику, воно не може бути покараним за правилом 14, оскільки воно було судном, яке мало право на дорогу, і зіткнення не призвело до пошкодження, або травми.

Апеляцію відхилено, ухвалу протестового комітету підтримано і судно А залишено дискваліфікованим за порушення правил 12 і 14.

USSA 1962/87

CASE 3

Rule 19.2(a), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

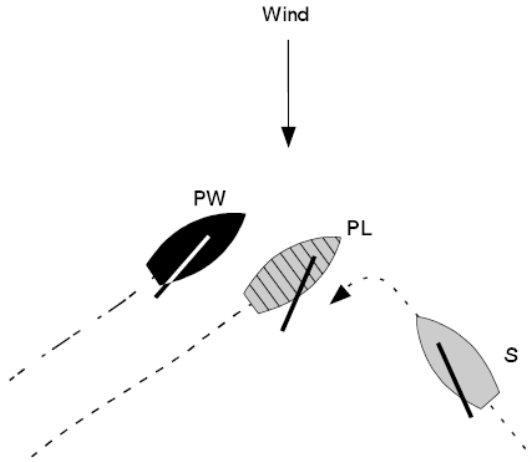
Rule 20, Room to Tack at an Obstruction

Rule 64.1(a), Decisions: Penalties and Exoneration

A leeward port-tack boat, hailing for room to tack when faced with an oncoming starboard-tack boat, an obstruction, is not required to anticipate that the windward boat will fail to comply with her obligation to tack promptly or otherwise provide room.

Summary of the Facts

S hailed PL as the two dinghies approached each other on collision courses. PL then twice hailed 'Room to tack', but PW did not respond. PL, now unable to keep clear of S, hailed a third time, and PW then began to tack. At that moment, S, which was then within three feet (1 m) of PL, had to bear away sharply to avoid a collision. PW retired and S protested PL under rule 10. The protest committee disqualified PL observing that, not having had a timely response from PW, she should have used her right to luff and forced PW to tack.



PL appealed, claiming that:

- (1) she had no right to force PW onto the opposite tack;
- (2) even with both of them head to wind, S would still have had to change course to avoid a collision; and

ВИПАДОК 3

Правило 19.2(а) Місце для проминання перешкоди; Надання місця біля перешкоди

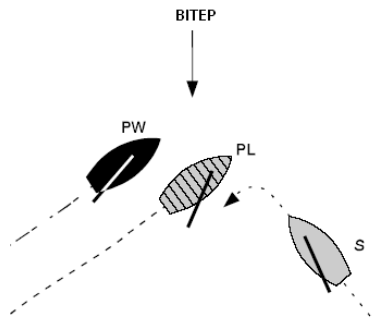
Правило 20, Місце для повороту оверштаг біля перешкоди;

Правило 64.1(а), Ухвали: Покарання і виправдовування

Коли зустрічаючись на курсах, що перетинаються, з судном правого галсу, яке для нього є перешкодою, підвітряне судно лівого галсу, окликає про місце для повороту оверштаг, воно не є зобов'язаним передбачати, що навітряне судно знехтує своїм обов'язком негайно повертати оверштаг або ж надавати місце в інший спосіб

Короткий виклад фактів

З судна S окликнули судно PL, коли два швертботи наблизились одне до одного на курсах, що ведуть до зіткнення. Після того з судна PL двічі гукнули "Рум ту тек", але судно PW не реагувало. З судна PL, яке наразі уже не мало можливості триматися осторонь від судна S, гукнули втретє, і тільки тоді PW почало повертати оверштаг. У цей момент судно S, яке було на відстані яких три фути (1м) від PL, довелося різко увалюватися, аби уникнути зіткнення. PW зійшло, а S протестувало проти PL за правилом 10. Протестовий комітет дискваліфікував PL зауваживши, що не маючи на разі реагування з боку PW, судно PL мало скористатися зі своїх прав на приведення, і, у такий спосіб, змусити PW повернути оверштаг.



PL апелювало, спираючись на те, що:

- (1) воно не мало права на те, аби змушувати PW змінити галс;
- (2) навіть коли б обидва судна були у положенні вітер в чоло, S все ще мало б змінювати курс задля уникання зіткнення; і

(3) she had foreseen the development and had hailed PW in ample time.

Decision

PL's appeal is upheld. PL is to be reinstated. Because S was an obstruction to PL and PW, PL, as the right-of-way boat, was entitled under rule 19.2(a) to choose between bearing away and hailing for room to tack (see rule 20.1). Having decided to tack and having hailed for room to do so three times, PL was entitled by rule 20.2(b) to expect that PW would respond and give her room to tack. She was not obliged to anticipate PW's failure to comply with rule 20.2(b). PL broke rule 10, but she is exonerated as the innocent victim of another boat's breach of a rule, under the provisions of rule 64.1(a).

RYA 1962/37

CASE 4

Rule 49, Crew Position; Lifelines

Rule 50.3(a), Setting and Sheeting Sails: Use of Outriggers

A competitor may hold a sheet outboard.

Question

Is it permissible for a competitor to hold the sheet of a headsail or spinnaker outboard?

Answer

Rule 50.3(a) prohibits the use of an outrigger and defines it to be a fitting or other device. A competitor is neither a fitting nor a device. It is therefore permissible for a competitor to hold a sheet outboard, provided that rule 49 is complied with.

RYA 1962/41

воно передбачало розвиток подій і окликнуло PW у належний час.

Ухвала

Апеляцію PL підтримано. Результат PL має бути відновлений. Оскільки S було перешкодою для PL і PW, PL, як судно, що мало право на дорогу, мало право за правилом 19.2(a) обирати між увалюванням і поворотом оверштаг (дивіться правило 20.1). Прийнявши рішення повертати оверштаг і тричі зробивши оклик про надання для цього місця, PL мало право за правилом 20.2(b) очікувати від PW відповідного реагування і надання місця для повороту оверштаг. Воно не було зобов'язаним передбачати, що PW не додержуватиме вимог правила 20.2(b). PL порушило правило 10, але воно виправдано як невинна жертва (innocent victim) того, що інше судно порушило правила, відповідно до умови, зазначеної у правилі 64.1(a).

RYA 1962/37

ВИПАДОК 4

Правило 49, Розташування екіпажу

Правило 50.3(a), Постанова і шкотування вітрил: Застосування аутригерів

Змагун може тримати шкот поза облавком.

Запитання

Чи є дозволеним для змагуна тримати шкот переднього вітрила, або спінакера за облавком?

Відповідь

Правило 50.3(a) забороняє застосування аутригера і визначає його, як деталь обладнання, або інший пристрій. Змагун не є а ні деталлю обладнання, а ні пристроєм. Отож, якщо тільки додержано вимог правила 49, то для змагуна є дозволеним тримати шкот за облавком.

RYA 1962/41

CASE 5

Definitions, Racing

Rule 23, Capsized, Anchored or Aground; Rescuing

Rule 42.1, Propulsion: Basic Rule

Rule 45, Hauling Out; Making Fast; Anchoring

A boat that is anchored while racing is still racing. A boat does not break rule 42.1 or rule 45 if, while pulling in her anchor line to recover the anchor, she returns to her position at the time the anchor was lowered. However, if pulling in the anchor line clearly propels her to a different position, she breaks those rules.

Assumed Facts

In races when the first leg is a beat to windward against adverse current and the wind is very light, some boats anchor at or near the starting line to prevent the current from sweeping them downwind. When the wind freshens or the current eases, they pull up their anchors and start to sail.

Question 1

Is a boat that is anchored still ‘racing’ as the term is used in the preamble to Part 4?

Answer 1

Yes. In the preamble to Part 4, the word ‘racing’ is printed in bold italics and, therefore, it is being used in the sense stated in the Definitions (see Terminology in the Introduction). The definition Racing makes no mention of a boat that is anchored, aground, capsized or otherwise not progressing in the race. Therefore anchored boats are still ‘racing’, which means that they are protected by rule 23 and governed by the racing rules including rules 42.1 and 45.

Question 2

Is a boat required to sail to a point above her anchor before she pulls it up, or can she recover her anchor even if the action of pulling in the anchor line results in her being propelled through the water or over the bottom?

Answer 2

Actions that are permitted by rule 45 are exceptions to rule 42.1. Rule 45 permits boats to anchor. To anchor a boat in a seamanlike way, additional

ВИПАДОК 5

Визначення, У перегонах

Правило 23, Перекинуте, закотковане, або на міліні; Рятування

Правило 42.1, Рушійна сила; Основне правило

Правило 45, Буксирування; Швартовка; Котвування

Судно, яке стало на кітву, коли було у перегонах, залишається таким, що є у перегонах. Судно не порушує правила 42.1, або правила 45, якщо підтягуючись на кітвовій линві для вибирання кітви, воно повертається до свого положення, яким воно було на момент покладання кітви. Але ж, якщо підтягування на кітвовій линві явно пересуває його в інше положення, воно ці правила порушує.

Припустимі факти

У перегонах, де перший відрізок є бардіжальним проти зустрічної течії і вітер дуже слабкий, деякі судна закотувалися на стартовій лінії, чи поблизу від неї, аби запобігти знесенню їх течією під вітер. Коли вітер свіжіє, або течія слабне, вони вибирають кітву і починають вітрилити.

Запитання 1

Чи залишається закотковане судно таким, що є у перегонах, відповідно до терміну, застосованому у преамбулі до Частини 4?

Відповідь 1

Так. У преамбулі до Частини 4 слова "у перегонах" надруковано жирним курсивом, отже, вони застосовуються у сенсі, який мають у визначенні (дивіться Термінологія у Вступі). У визначенні "У перегонах" немає жодних зауважень стосовно суден, які є закоткованими, на міліні, перекинутими, чи з іншої причини такими, що не просуваються по дистанції перегонів. Отже, закотковані судна залишаються такими, що є "у перегонах", а це означає, що вони є захищеними правилом 23 і керуються правилами перегонів, у тому числі і правилами 42.1 і 45.

Запитання 2

Чи вимагається від судна провітрилити у точку над своєю кітвою, перед тим, як починати її вибирати, чи воно може вибрати свою кітву навіть і к такий спосіб, коли саме вибирання линви призводить до просування судна стосовно води, чи й дна?

Відповідь 2

Дії, що їх дозволено правилом 45 є винятком із правила 42.1. За правилом 45 судну дозволяється котуватися. Котвування судна є доброю морською практикою. Приєднана до кітви линва, має бути

anchor line must be let out after the anchor touches the bottom. Rule 45 requires boats to recover their anchors before continuing in the race unless unable to do so. To recover an anchor, it is first necessary to pull in the additional line, and that action will move the boat to a point above the anchor. As this action is permitted by rule 45, it does not break rule 42.1.

However, if the additional line is pulled in so forcefully or rapidly that after the anchor is lifted off the bottom the boat clearly has been propelled to a different position from where the anchor was lowered, she has continued in the race before recovering her anchor, and her action breaks both rule 42.1 and rule 45.

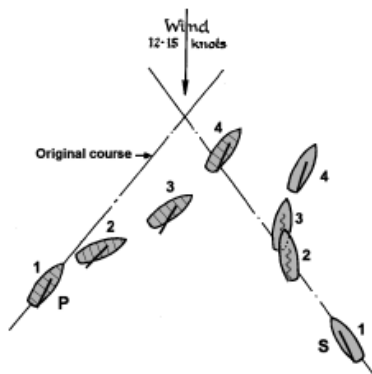
Revised by ISAF 2012

CASE 6

Rule 16.1, Changing Course

Rule 16.2, Changing Course

A starboard-tack boat that tacks after a port-tack boat has borne away to go astern of her does not necessarily break a rule.



Summary of the Facts

Between positions 1 and 2 P bore away to pass astern of S. A moment later S chose to tack. After sailing free for about a hull length, P resumed her close-hauled course, having lost about a hull length to windward, and

попущена після того, як кітва торкнеться ґрунту. За правилом 45 судно мусить перед тим, як продовжувати участь у перегонах, вибрати кітву і взяти її на облавок, якщо тільки не буде неспроможним це зробити. Аби вибрати кітву, потрібно спочатку вибрати приєднану до нього линву і ця дія має просунути судно в місце понад кітвою. Позаяк, така дія є дозволеною за правилом 45, вона не є порушенням правила 42.1.

А втім, якщо кітвову линву вибирати настільки сильно і швидко, що після того, як кітва відірветься від ґрунту, судно явно просунеться в іншу точку, ніж та, де кітву було покладено, то дії судна, яке і перед тим, як підняти кітву було "у перегонах", є порушенням обох правил, і 42.1, і 45.

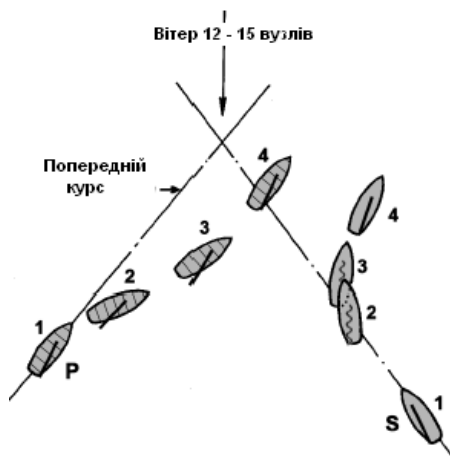
Переглянуто ISAF 2012

ВИПАДОК 6

Правило 16.1, Зміна курсу

Правило 16.2, Зміна курсу

Судно правого галсу, яке повертає оверштаг після того, як судно лівого галсу почало увалювати, аби провітрилити позад від нього, не обов'язково є таким, що порушує правило.



Короткий виклад фактів

Між положеннями 1 і 2 судно P увалилося, аби проминути судно S позаду. Моментом пізніше S почало повертати оверштаг. Провітриливши повно якусь довжину корпуса, P повернулося на свій щільний курс, втративши біля однієї довжини корпуса навітряності, і

passed S a hull length to windward of her. After S tacked, P's luff to close-hauled was not caused by a need to keep clear of S. P protested S under rule 16.1. P claimed that, when S tacked after P had borne away to pass astern of S, S failed to give P room to keep clear. The protest committee disqualified S under rule 16.1. S appealed.

Decision

S's appeal is upheld. She is to be reinstated. S was subject to rule 16 only while luffing from a close-hauled starboard-tack course to head to wind. During that time P had room to keep clear, and so S did not break rule 16.1. S did not break rule 16.2 because P was able to continue to sail her course 'for about a hull length' which demonstrated that S's luff did not require P to change course immediately to continue keeping clear. After S turned past head to wind, P became the right-of-way boat under rule 13, and rules 16.1 and 16.2 no longer applied. S kept clear of P as required by rule 13. No rule was broken by S.

USSA 1963/93

CASE 7

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 15, Acquiring Right of Way

Rule 16.1, Changing Course

Rule 17, On the Same Tack; Proper Course

When, after having been clear astern, a boat becomes overlapped to leeward within two of her hull lengths of the other boat, the windward boat must keep clear, but the leeward boat must initially give the windward boat room to keep clear and must not sail above her proper course.

проминула S, провітриливши на якусь довжину корпусу з навітру від нього. Після того, як S повернуло оверштаг, приведення P до щільного курсу не спричинилося необхідністю триматися осторонь від S. P протестувало на S за правилом 16.1. P стверджувало, що, коли S повернуло після того, як P увалилося, аби провітрити позаду від S, S ухилилося від свого обов'язку надати P місце для того, аби триматися осторонь. Протестовий комітет дискваліфікував S за правилом 16.1. S апелювало.

Ухвала

Апеляцію підтримано. S підпадало під дію правила 16 тільки тоді, коли приводилося від щільного бейдевінду правого галсу до положення вітер в чоло. Протягом цього часу P мало місце, аби триматися осторонь, отже S не порушило правило 16.1. S не порушило правила 16.2, адже P мало змогу продовжувати вітрилити своїм курсом "на якусь довжину корпусу", і це вказує на те, що приведення S не примушувало P негайно змінювати курс, задля того, аби продовжувати триматися осторонь. Після того, як S перетнуло положення вітер у чоло, P постало судном, яке має право на дорогу за правилом 13, і правила 16.1 та 16.2 відтак постали незастосовними. S утрималося осторонь від P, як вимагається за правилом 13. Судном S не було порушено жодного правила.

USSA 1963/93

ВИПАДОК 7

Правило 11, На однаковому галсі, перекриті

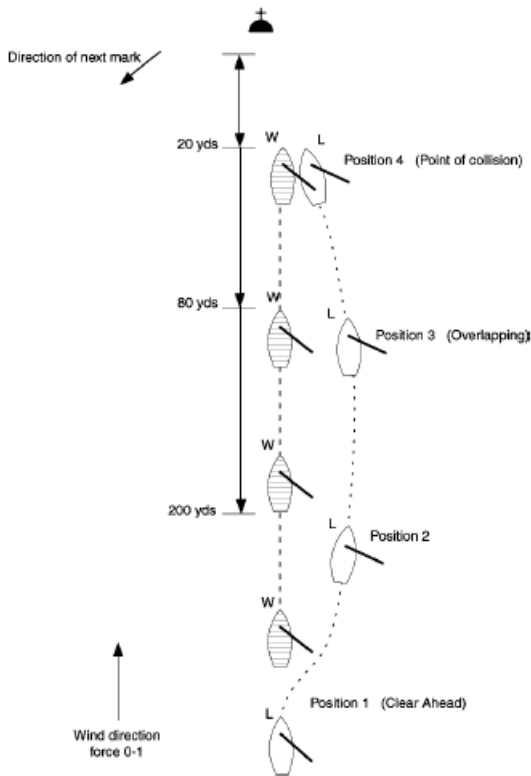
Правило 14, Уникання дотику

Правило 15, Набування права на дорогу

Правило 16.1, Зміна курсу

Правило 17, На однаковому галсі; Належний курс

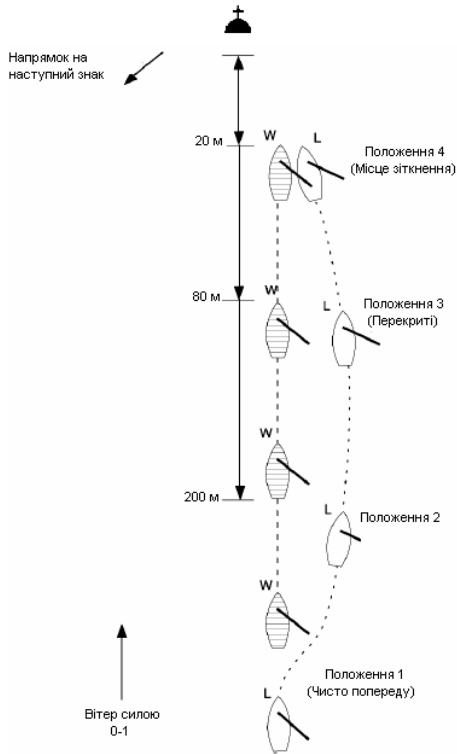
Якщо судно із положення чисто позаду постає у межах двох довжин свого корпусу перекритим з підвітряного боку від іншого судна, то навітряне судно має триматися осторонь, але ж підвітряне судно має початково надати навітряному судну місце, аби триматися осторонь і має не вітрилити вище за свій належний курс.



(Note: Diagram is not to scale. Distances shown are approximate distances from the next mark. At the time of contact, neither boat had reached the zone around the mark.)

Summary of the Facts

Boats L and W were dinghies, 15 feet (5 m) in length. About 200 yards (200 m) from the mark, L became overlapped to leeward of W from clear astern. L was less than two of her hull lengths from W. The two boats then sailed alongside each other, about one-and-a-half hull lengths apart, until they were 80 yards (80 m) from the mark. At this point, L luffed slightly to sail directly to the mark, a luff that did not affect W. W maintained a steady course. L never became clear ahead. W's boom touched L's shroud, without damage or injury, and L protested under rule 11. L's protest was dismissed, and she was disqualified on the grounds that she had not



(Візьміть до уваги: Схему не витримано у масштабі. Відстані є приблизними до наступного знака. На момент дотику жодне із суден не сягнуло зони навкруг знака.)

Короткий виклад фактів

Судна L та W, це швертботи довжиною 15 футів (5 м). На відстані приблизно 200 ярдів (200м) від знака, судно L із положення чисто позаду постало перекритим з підвітру від W. L було від W на відстані, меншій, ніж дві довжини свого корпусу. Відтак судна вітрилили паралельно на відстані по траверзу яких півтори довжини корпусу, доки не опинилися за 80 ярдів (80м) від знака. На цьому місці L трохи привелося до курсу чисто на знак; приведення не впливало на W. W зберігало свій сталий курс. L жодного разу не опинялося чисто попереду. Гік судна W доткнувся ванти судна L, без пошкоджень, чи травмувань, і L протестувало, за правилом 11. Протест судна L було відхилено і воно було дискваліфіковане на підставі того, що воно не

allowed W enough room to fulfil her obligation to keep clear as required by rule 15. L appealed.

Decision

L's appeal is upheld. When L became overlapped to leeward of W, W became bound by rule 11 to keep clear of L. At the same time, L was bound by rule 15 to allow W room to keep clear, but that obligation is not a continuing one, and in this case the overlap had been in existence for a considerable period during which W certainly had room to keep clear.

Rule 17 applied to L because, as the diagram shows, she had been clear astern before the boats became overlapped and was within two of her hull lengths of W when the overlap began. L was justified in changing course to sail directly to the mark, provided that she did not sail above her proper course; it is L's proper course that is the criterion for deciding whether she broke rule 17. According to the agreed diagram, L at no time sailed above her proper course. Just after position 3 L luffed slightly. Clearly there was room for W to keep clear, and so L did not break rule 16.1. L broke rule 14 because she could have avoided contact with W, but she is exonerated under rule 14(b) because there was no damage or injury. W is disqualified under rule 11, and L is reinstated.

RYA 1963/10

CASE 8

Rule 42.1, Propulsion: Basic Rule

Rule 42.2(d), Propulsion: Prohibited Actions

Repeated helm movements to position a boat to gain speed on each of a series of waves generated by a passing vessel are not sculling unless they are forceful, and the increase in speed is the result of a permitted use of the water to increase speed.

Summary of the Facts

Two small dinghies, A and B, were reaching at about hull speed in an 8-knot wind. A large power cruiser passed by rapidly on a parallel course to leeward, creating several large waves. As each wave reached A's quarter, her helmsman moved his tiller without undue force, in a series of course changes rhythmically timed to the passage of the waves under his boat.

надало для W достатньо місця, аби те виконало свій обов'язок триматися осторонь, як вимагає правило 15. Судно L апелювало.

Ухвала

Апеляцію судна L підтримано. Коли L постало перекритим з підвітру від W, то W постало зобов'язаним за правилом 11 триматися осторонь від L. Водночас за правилом 15 L було зобов'язаним надати W місце, аби триматися осторонь, проте цей обов'язок не є тривалим, а у даному випадку перекривання залишалось існуючим протягом значного проміжку часу, коли W явно мало місце, аби триматися осторонь.

Правило 17 застосовується до L через те, що, як видно на схемі, воно, на момент започатковування перекривання, було у межах відстані двох довжин свого корпусу від W. L мало право змінювати курс наближаючись до знака, за умови, що воно не приводитиметься вище за свій належний курс; саме належний курс судна L і є критерієм для визначення того, чи порушило воно правило 17. Відповідно до визнаної схеми судно L жодного разу не приводилося вище за свій належний курс. Одразу після положення 3 судно L трохи привелося. Ясно, що для судна W існувало місце для того, аби триматися осторонь, отже, судно L не порушувало правила 16.1. L порушило правило 14, адже воно мало уникати дотику з W, але є виправдовується за правилом 14(b), тому що не було а ні пошкодження, а ні травмування. W дискваліфіковано за правилом 11, а L відновлено у його правах.

RYA 1963/10

ВИПАДОК 8

Правило 42.1, Рушійна сила: Основне правило

Правило 42.2(d), Рушійна сила: Заборонені дії

Повторні рухи кермом для зміни положення судна, аби набути пришвидшення на кожній із серій хвиль, породжених плавзасобом, що слідує повз нього, не є скалінгом, якщо тільки ці рухи не є силовими, а збільшення швидкості є наслідком дозволеного використання води для прирощення швидкості.

Короткий виклад фактів

Два малих швертботи, A і B, вітрилили на бакштагу із швидкістю біля довжини корпусу за секунду за вітру 8 вузлів. На паралельному курсі з підвітру від них, залишивши за собою низку великих хвиль, прослідувала велика потужна крейсерська яхта. Кожного разу, коли така хвиля досягала кута корми судна A, його стерновий робив рух румпелем, без зайвої сили, здійснюючи серію ритмічних змін курсу, які відповідали проходженню хвиль під його судном.

These actions were repeated for each wave and A gained speed on each occasion. B protested A under rule 42.2(d) for sculling. The protest committee disqualified A and she appealed.

Decision

A's appeal is upheld. She is to be reinstated.

The movement of the tiller, while repeated, was not forceful. Any gain in speed did not result directly from the tiller movement, but from positioning the boat to take advantage of wave action, which is consistent with rule 42.1. To do so, a helmsman may move his tiller as he thinks best, provided that his movements do not break rule 42.2(d).

USSA 1962/91

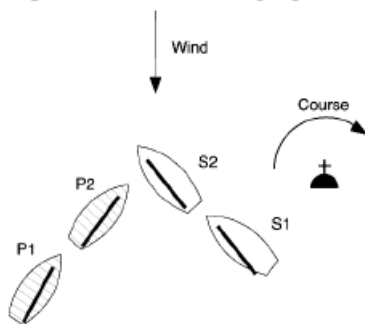
CASE 9

Definitions, Proper Course

Rule 10, On Opposite Tacks

Rule 18.1(b), Mark-Room: When Rule 18 Applies

When a starboard-tack boat chooses to sail past a windward mark, a port-tack boat must keep clear. There is no rule that requires a boat to sail a proper course.



Question

Two close-hauled boats on opposite tacks meet at a windward mark to be left to starboard. S has adequate room to tack and round the mark with due allowance for wind and current but instead of tacking, S holds her course with the intention of forcing P to tack to keep clear. Can P disregard rule

Ці дії повторювалися на кожній з хвиль, і судно А отримувало хід за кожної нагоди. Судно В протестувало проти А за правилом 42.2(d) за скалінґ. Протестовий комітет дискваліфікував А і воно апелювало.

Ухвала

Апеляцію підтримано. А відновлено у його правах.

Рухи натокою (румпелем) хоч і повторювалися, не були силовими. Будь який приріст швидкості не був безпосереднім наслідком від рухів деменом (румпелем), а був наслідком змін положення судна для отримання переваги від руху хвиль, що є сумісним із правилом 42.1. Діючи у такий спосіб, стерновий може рухати натокою (румпелем) так, як він вважає за краще, якщо тільки цим не буде порушуватися правило 42.2(d).

USSA 1962/91

ВИПАДОК 9

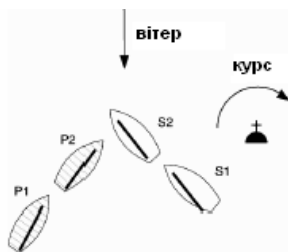
Визначення, Належний курс

Правило 10, На протилежних галсах

Правило 18.1(b) Знакомісце: Коли правило 18 застосовується

Якщо судно правого галсу вирішує вітрилити повз навітряний знак, то судно лівого галсу має триматися осторонь. Не існує правила, яке вимагало б від судна вітрилити належним курсом.

Запитання



Два судна на протилежних галсах щільного бейдевінду зустрілися біля навітряного знака, який треба огинати правим облявком. Судно S, мало достатньо місця для повороту оверштаг і огинання знака з урахуванням вітру і течії, але не беручи до уваги виконання повороту оверштаг, судно S зберігало свій курс з наміром примусити P зробити поворот оверштаг, аби триматися осторонь. Чи може судно P знехтувати

10 if she considers S to be sailing beyond her proper course and to have sufficient room to round the mark?

Answer

No; rule 10 applies. Rule 18.1(b) states that the boats are not subject to rule 18 because they are on opposite tacks and the proper course for one of them (S), but not both, is to tack. When S chooses to hold her course, P must keep clear. While in certain circumstances boats are prohibited from sailing above a proper course there is no rule that requires a boat to sail her proper course.

RYA 1964/2

CASE 10

Withdrawn for Revision during 2013

CASE 11

Definition, Obstruction

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

Rule 20.1, Room to Tack at an Obstruction: Hailing

Rule 21(a), Exoneration

When boats are overlapped at an obstruction, including an obstruction that is a right-of-way boat, the outside boat must give the inside boat room to pass between her and the obstruction.

Summary of the Facts

PW and PL, close-hauled on port tack and overlapped, approached S on the windward leg. PL could pass safely astern of S. PW, on a collision course with S, hailed PL for room to pass astern of S when PW and PL were about three hull lengths from S. PL ignored the hail and maintained her course. When PW bore away to avoid S, she and PL had slight beam-

правилом 10, розглядаючи S як таке, курс якого відповідає його належному курсу і яке має достатньо місця для огинання знака?

Відповідь

Ні. Правило 10 є застосовним. За правилом 18.1(b), судна, про які йдеться, не підпадають під дію правила 18; оскільки вони є на різних галсах і для одного з них (S), але не для обх, належним курсом є поворот оверштаг. Отже, якщо S вирішує зберігати свій курс, то судно P має триматися осторонь. Хоча за певних обставин суднам не дозволяється вітрилити вище за свій належний курс, не існує правила, яке б вимагало від судна вітрилити належним курсом.

RYA 1964/2

ВИПАДОК 10

Видалено для перегляду протягом 2013

ВИПАДОК 11

Визначення,	Перешкода
Правило 14,	Уникання дотику
Правило 19.2(b),	Місце для проминання перешкоди: Надавання місця біля перешкоди
Правило 20.1,	Місце для повороту оверштаг біля перешкоди: Окликання
Правило 21(a),	Виправдовування

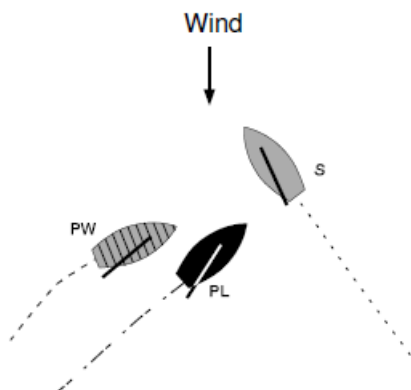
Якщо судна є перекритими біля перешкоди, якою є також і судно з правом на дорогу, то зовнішнє судно має надати внутрішньому судну місце для проминання між собою і перешкодою.

Короткий виклад фактів

PW і PL, що були перекритими на щільному бейдевінді лівого галсу, наблизилися до S на бардіжальному відрізу дистанції. PL мало змогу безпечно проминути S по кормі. Коли PW і PL знаходилися на відстані приблизно трьох довжин корпусу від S, PW, що було на курсі, який перетинався з курсом S, окликнуло PL про місце для проминання судна S по кормі. PL ігнорувало оклик і продовжувало вітрилити своїм курсом. Коли PW увалилося, аби уникнути S, то між серединами його і PL

to-beam contact with no damage or injury. PW protested under rule 19.2(b).

The protest committee held that rule 19.2(b) did not apply, stating that PW could easily have tacked into the open water to windward to keep clear, and should have done so. PW was disqualified under rule 11 and appealed.



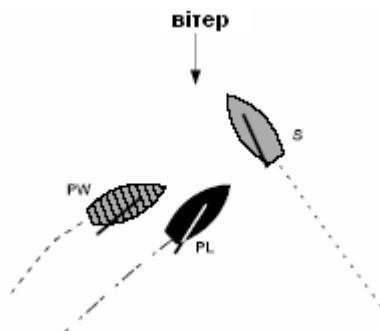
Decision

S was an obstruction to PW and PL because both PW and PL would need to change course substantially if they were sailing directly towards S and were one hull length from her, and because they both were required by rule 10 to keep clear of her (see the definition Obstruction). Under rule 19.2(a), PL, as the right-of-way boat, was entitled to pass S on either side. She chose to pass to leeward of S. Therefore, under rule 19.2(b) PW was entitled to room to pass between PL and the stern of S. PL did not give PW that room, so PL broke rule 19.2(b). PL was subject to rule 14, but since she held right of way over PW and there was no damage or injury, she is exonerated for breaking that rule (see rule 14(b)).

PW could not have known that PL was not going to give sufficient room until she was committed to pass between S and PL. PW broke rule 11, but she did so while sailing within the room to which she was entitled by rule 19.2(b). Therefore, as required by rule 21(a), PW is exonerated for breaking rule 11. Also, when it became clear that PL was not giving room, it was not reasonably possible for PW to avoid the contact that occurred, so PW did not break rule 14.

облавок відбувся легкий дотик без будь яких пошкоджень матчастини, чи травмувань людей. PW протестувало за правилом 19.2(b).

Протестовий комітет завважив, що правило 19.2(b) не застосовується і зазначив, що PW, аби триматися осторонь, мало повну змогу вільно повернути оверштаг на чисту воду, яка була з навітру, і мало так і чинити. PW було дискваліфіковане за правилом 11 і апелювало.



Ухвала

Судно S було перешкодою, для PW і PL оскільки обом суднам, і PW, і PL, треба було б істотно змінювати курс, якби вони вітрилили просто на S і були б на відстані в одну довжину корпусу від нього, та, оскільки вони обоє за правилом 10 були зобов'язані триматися від нього осторонь (дивіться визначення Перешкода). За правилом 19.2(a) судно PL, як таке, що мало право на дорогу, мало право проминати S з будь якого боку. Воно обрало проминання з підвітру від S. Отож, за правилом 19.2(b) судно PW мало право на місце задля проминання між PL і кормою S. PL не надало для PW такого місця, отже PL порушило правило 19.2(b). PL підпадало під вимоги правила 14, але ж воно було судном, яке мало право на дорогу стосовно PW і дотик не призвів до пошкодження матчастини, чи травмування людини, воно виправдовується щодо порушення цього правила (дивіться правило 14(b)).

PW, аж доки воно не почало проминання між S і PL, не могло знати, що PL не збирається надавати йому достатнього місця. PW порушило правило 11, але зробило це, вітрилячи у межах місця, на яке воно мало право за правилом 19.2(b). Отже, як вимагається за правилом 21(a), PW є виправданим щодо порушення правила 11. Крім того, коли стало ясно, що PL не надаватиме місця, для PW не існувало розумної можливості уникнути дотику, що стався, отже PW не порушило правила 14.

PW was not required to ‘tack into open water to windward to keep clear’ because PL did not hail under rule 20.1 for room to tack and avoid S. Had PL hailed, PW would have been required by rules 20.2(b) and 20.2(c) to respond even though rule 20.1(a) prohibited PL from hailing because she did not have to make any change of course to avoid S.

PW’s appeal is upheld. The decision of the protest committee disqualifying PW is reversed. PW is reinstated, and PL is disqualified for breaking rule 19.2(b).

RYA 1964/18

CASE 12

Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

Rule 18.1, Mark-Room: When Rule 18 Applies

Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room

Rule 21(a), Exoneration

In determining the right of an inside boat to mark-room under rule 18.2(b), it is irrelevant that boats are on widely differing courses, provided that an overlap exists when the first of them reaches the zone.

Summary of the Facts

OL and IW were approaching a mark to be left to starboard. The wind was light and there was a 2-knot current in the same direction as the wind. IW, which had sailed high on the course to the mark to offset the effect of the current, approached it with the current, almost on a run. OL, on the other hand, had been set to leeward and, at position 1, about three hull lengths from the mark, was sailing close-hauled slowly against the current. IW twice hailed for water, and OL twice replied ‘You can’t come in here.’ At the last moment, shortly after position 4 in the diagram, as IW luffed to begin her passing manoeuvre OL tried to give her room but the two dinghies made contact. There was no damage or injury.

PW не було зобов'язаним, аби триматися осторонь, "повертати оверштаг на чисту воду, яка була з навітру", адже PL не окликало за правилом 20.1 про місце для повороту оверштаг щоби розійтися чисто з судном S. Якби PL зробило оклик, то судно PW було б зобов'язаним за правилами 20.2(b) і 20.2(c) відповідно на це реагувати, навіть поза те, що за правилом 20.1(a) судно PL не має права окликати, адже йому не було потреби змінювати курс, аби чисто розійтися з судном S.

Апеляцію судна PW підтримано. Ухвалу протестового комітету щодо дискваліфікації PW – змінено на протилежне. Результат PW відновлено, а PL дискваліфіковано за порушення правила 19.2(b).

RYA 1964/18

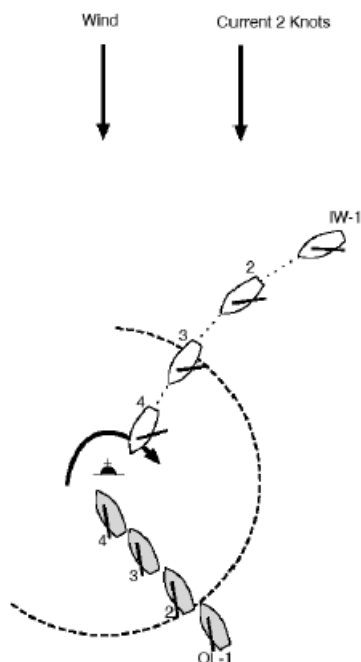
ВИПАДОК 12

- Визначення, Чисто позаду і чисто попереду, Перекриті**
Правило 11, На однаковому галсі, перекриті
Правило 18.1 Знакомісце: Коли правило 18 застосовується
Правило 18.2(b) Знакомісце: Надавання знакомісця
Правило 21(a) Виправдовування

Для визначання права внутрішнього судна на знакомісце за правилом 18.2(b), не має значення, чи мають курси суден дуже велику відмінність, якщо тільки перекривання існувало на момент досягнення зони першим із них.

Короткий виклад фактів

OL і IW наближались до знака, який належало огинати правим об'їздом. Вітер був слабким і була двовузлова течія в тому ж напрямку, що і вітер. Судно IW, яке, аби компенсувати вплив течії, провітрилило вище, ніж курс на знак, і наближалося до нього за течією, вітрилячи мало не курсом фордевінд. OL, навпаки, наближалося до знака з підвітру і, у положенні 1, на відстані приблизно три довжини корпусу від знака, вітрилило на щільному бейдевінді, повільно просуваючись проти течії. З судна IW двічі окликнули про місце, а з судна OL двічі відповіли, що: "Ви тут не можете вклинюватись на місце внутрішнього". В останній момент, невдовзі після зображеного на схемі положення 4, коли IW привелося, починаючи свій маневр щодо проминання знака, OL намагалося надати йому місце, але між двома швертботами відбувся дотик. Не було спричинено а ні пошкоджень матчастини, а ні травмування людини.

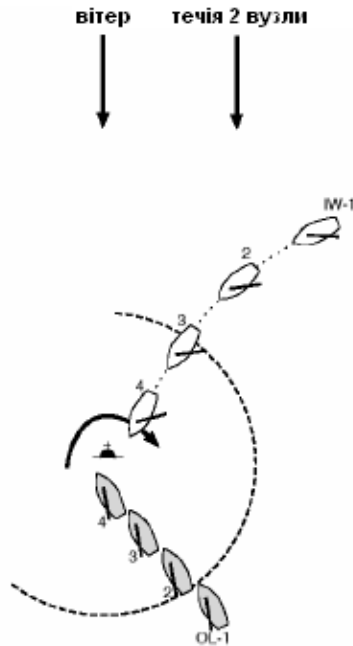


OL protested under rule 11 but was herself disqualified under rule 18.2(b). She appealed, asserting that it was illogical and beyond the intention of the definition Overlap and of rule 18 to consider as overlapped two boats whose headings differed by 90 degrees. She also asserted that the purpose of rule 18 was to protect a boat in danger of hitting the mark that was unable to go astern of the outside boat. She further argued that throughout IW's approach to the mark until she finally luffed, she was easily able to pass astern of OL, and that IW was not an 'inside' boat until a moment before contact.

Decision

OL's appeal is dismissed and her disqualification is confirmed.

The boats were required to leave the mark on the same side and were on the same tack, and so rule 18 applied after position 1 when OL reached the zone. From that time until contact occurred, neither boat was clear astern of the other and so they were overlapped (see the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap). Therefore the first sentence of rule 18.2(b)



OL протестувало за правилом 11, але само зазнало дискваліфікації за порушення правила 18.2(b). Судно OL апелювало, стверджуючи, що було алогічним і таким, що є поза межами внутрішнього сенсу визначення перекриті та правила 18, вважати перекритими судна, курси яких перетинаються під кутом 90 градусів. Воно стверджувало також, що метою правила 18 є захист від небезпеки щодо зіткнення зі знаком судна, яке не має змоги провітрилити по кормі від зовнішнього судна. Ба більше, воно наводило, що протягом всього часу наближення IW до знака, аж до моменту, коли воно нарешті почало приводитися, судно мало повну змогу провітрилити за кормою у OL, і що IW не було "внутрішнім" судном аж до моменту безпосередньо перед дотиком між суднами.

Ухвала

Апеляцію судна OL відхилено і його дискваліфікацію затверджено.

Суднам належало залишати знак з однакового боку і вони були на однаковому галсі, отже правило 18 застосовувалося після положення 1, коли судно OL досягло зони. Від цього моменту і до моменту, коли відбувся дотик, жодне із суден не було чисто позаду від іншого, отже, вони були перекритими (дивіться визначення Чисто позаду, Чисто попереду; Перекриті). Тому перше речення правила 18.2(b) було

applied, limiting the rights of OL, the outside boat, under rule 11 by requiring her to give IW, the inside boat, mark-room. OL did not give IW mark-room, and so is disqualified under rule 18.2(b).

IW broke rule 11 while sailing within the mark-room to which she was entitled, and therefore is exonerated under rule 21(a).

Both boats broke rule 14 because each of them could have avoided the contact. However, because OL was the right-of-way boat and IW was entitled to mark-room, and there was no damage or injury, both are exonerated under rule 14(b) for breaking rule 14.

RYA 1964/19

CASE 13

Definitions, Proper Course

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

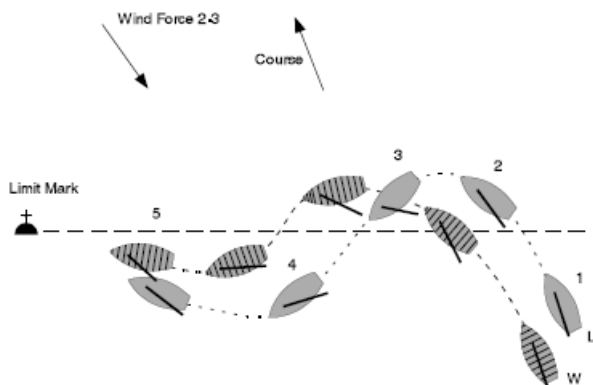
Rule 14, Avoiding Contact

Rule 15, Acquiring Right of Way

Rule 16.1, Changing Course

Rule 17, On the Same Tack; Proper Course

Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.



застосовним, і права OL за правилом 11 були обмежені тим, що воно мало надавати внутрішньому судну IW знакомісце. OL не надало судну IW знакомісця, і тому його дискваліфіковано за порушення правила 18.2(b).

Судно IW порушило правило 11 коли вітрилило у межах знакомісця, на яке воно мало право, і через те його виправдано за правилом 21(a).

Обидва судна порушили правило 14, адже кожне з них мало змогу уникнути дотику. Проте, оскільки OL було судном з правом на дорогу, а IW мало право на знакомісце, а, також не було, а ні пошкодження матчастини, а ні травмування людини, обидва судна є виправданими за правилом 14(b) за порушення правила 14.

RYA 1964/19

ВИПАДОК 13

Визначення, Належний курс

Правило 11, На однаковому галсі, перекритті

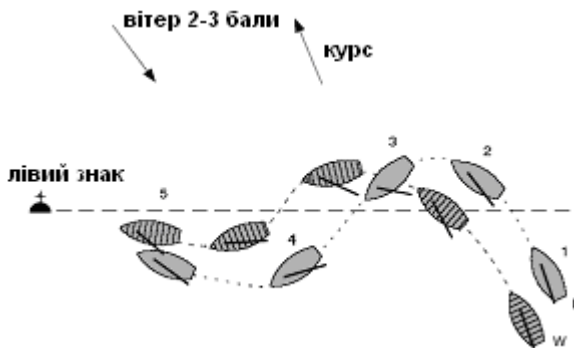
Правило 14, Уникання дотику

Правило 15, Набування права на дорогу

Правило 16.1, Зміна курсу

Правило 17, На однаковому галсі; Належний курс

Перед своїм сигналом стартування підвітряне судно не порушує правил, вітрилячи вище за курс навітряного судна.



Summary of the Facts

As the two 14-foot dinghies manoeuvred before the starting signal, they crossed the starting line. While bearing away to return to the pre-start side, L, initially the windward boat, assumed a leeward position by sailing under W's stern. Immediately after position 4, L luffed to close-hauled and sailed straight for the port end of the line. W meanwhile, with sheets eased, sailed along the line more slowly. At position 5, there was contact, W's boom touching L's windward shroud. L protested W under rule 11; W counter-protested under rules 12 and 15.

The protest committee found that L had right of way under rule 11 from the time she assumed a steady course until contact. W had room to keep clear, although she would have had to cross the starting line prematurely to do so. Therefore, it dismissed W's protest and upheld the protest by L. W appealed, this time citing rule 16.1.

Decision

W's appeal is dismissed. Between positions 2 and 3 L became overlapped to leeward of W, acquiring right of way under rule 11 but limited by rule 15's requirement to initially give room to W to keep clear. L met that requirement because L gave W room to keep clear. Just after position 4, when L luffed to a close-hauled course, she was required by rule 16.1 to give W room to keep clear, and she did so.

L had been clear astern of W and was within two of her hull lengths of W when she became overlapped to leeward of W. Therefore, she was required by rule 17 to sail no higher than her proper course. However, she had no proper course before the starting signal (see the definition Proper Course) and the starting signal was not made until after the incident. Therefore, L's luff did not break rule 17 and she was in fact entitled to luff higher than she did, even as high as head to wind, as long as while so doing she complied with rule 16.1.

After L became overlapped to leeward of W, W was required by rule 11 to keep clear of L. She did not do so and accordingly her disqualification under rule 11 is upheld. In addition, W broke rule 14 because she could have avoided the contact with L.

L also broke rule 14 because it would have been easy for her to bear off slightly and avoid the contact. However, she is exonerated because she was the right-of-way boat and there was no damage or injury.

RYA 1965/10

Короткий виклад фактів

Маневруючи перед сигналом стартування два 14 футових (4,3м) швертботи перетнули стартову лінію. Увалюючи, аби повернутися на передстартовий бік лінії, L, яке спочатку було навітряним, заснувало підвітряне положення, провітриливши по кормі у W. Одразу, після положення 4, L привелося до щільного бейдевінду і стало вітрилити чисто на лівій кінець лінії. Тим часом W з витравленими шкотами вітрилило вздовж лінії набагато повільніше. У положенні 5 стався дотик, гік судна W доторкнувся до навітряної ванги судна L. Судно L протестувало на W за правилом 11; W подало контрпротест за правилами 12 і 15.

Протестовий комітет встановив, що L мало право на дорогу за правилом 11 з моменту, коли воно лягло на постійний курс, і до моменту, коли стався дотик. W мало достатньо місця, аби триматися осторонь, хоч задля цього йому і було потрібно завчасно перетнути стартову лінію. Виходячи з цього комітет не задовольнив протест судна W і підтримав протест, поданий судном L. W апелювало, цього разу посилаючись на правило 16.1.

Ухвала

Апеляцію судна W відхилено. Між положеннями 2 і 3 L постало перекритим з підвітру від W і отримало право на дорогу за правилом 11, але з обмеженням за правилом 15, за яким від судна L вимагалось безпосередньо після того, як воно отримало право на дорогу, надати судну W місце, аби те трималося осторонь. L виконало цю вимогу, адже воно надало судну W місце, аби триматися осторонь. Одразу після положення 4, коли судно L привелося до курсу щільний бейдевінд, воно було зобов'язаним за правилом 16.1 надати судну W місце аби триматися осторонь і воно так і зробило.

Коли судно L постало перекритим з підвітру від судна W, воно було чисто позаду і у межах відстані двох довжин свого корпусу від судна W. Отже, воно було зобов'язаним за правилом 17 вітрилити не вище за свій належний курс. Проте, перед сигналом стартування воно не мало належного курсу (дивіться визначення Належний курс) і сигнал стартування не подавався аж до закінчення інциденту. Отже своїм приведенням судно L не порушило правило 17. Насправді воно мало право приводитися вище, ніж воно це зробило, навіть до положення вітер в чоло, якщо тільки роблячи це, додержувало би вимог правила 16.1.

Після того, як судно L постало перекритим з підвітру від судна W, судно W було зобов'язаним за правилом 11 триматися осторонь від судна L. Однак судно W не додержало цієї вимоги і, відповідно, дискваліфікацію цього судна за правилом 11 – підтримано. Окрім того судно W порушило правило 14, тому, що воно мало можливість уникнути дотику з судном L.

Судно L також порушило правило 14, адже йому досте було злегка увалитися, аби уникнути дотику з W. Проте воно постає виправданим, тому, що воно було судном із правом на дорогу і а ні пошкодження матчастини, а ні травмування людини не мало місця.

RYA 1965/10

CASE 14

Definitions, Proper Course

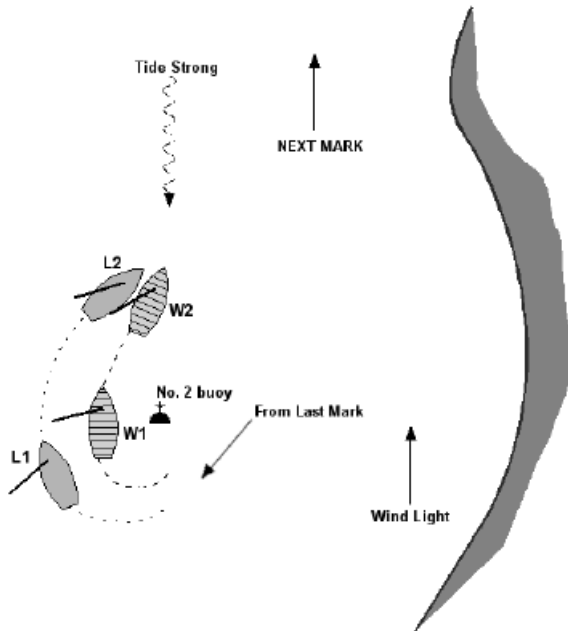
Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 16.1, Changing Course

Rule 17, On the Same Tack; Proper Course

When, owing to a difference of opinion about a leeward boat's proper course, two boats on the same tack converge, the windward boat must keep clear. Two boats on the same leg sailing near one another may have different proper courses.



Summary of the Facts

After rounding the windward mark in light wind the fleet divided, some boats sailing towards shore to get out of the tide and others remaining offshore in hopes of a better wind. L had established an overlap to leeward of W from clear astern while within two of her hull lengths of W, and they

ВИПАДОК 14

Визначення, **Належний курс**

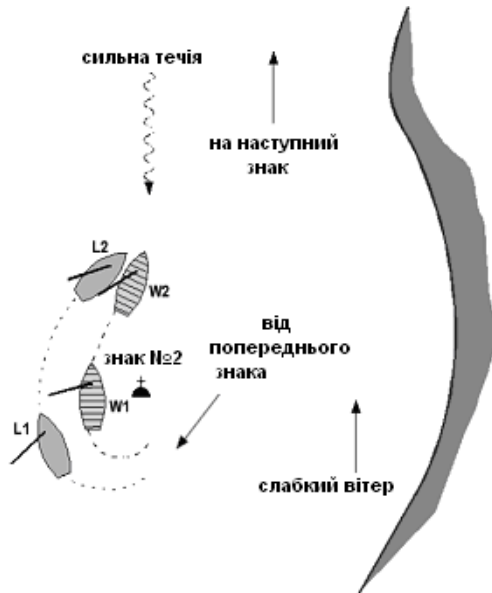
Правило 11, **На однаковому галсі, перекритті**

Правило 14, **Уникання дотику**

Правило 16.1, **Зміна курсу**

Правило 17, **На однаковому галсі; Належний курс**

Якщо через розбіжність у поглядах на те, який саме курс є належним курсом підвітряного судна, два судна зближуються на однаковому галсі, навітряне судно має триматися осторонь. Два судна на тому ж відрізку дистанції вітрилячи близько одне до одного, можуть мати різні належні курси.



Короткий виклад фактів

Після огинання навітряного знака за слабого вітру, флот роздівся, деякі судна вітрилили до берега, аби уникнути припливної течії, а інші залишилися у відкритому морі, сподіваючись на кращий вітер. Судно L заснувало перекривання з підвітру від W із положення чисто позаду, коли було у межах двох своїх довжин від W, і вони обігнули знак

rounded the mark overlapped. W chose to remain offshore, while L began to luff slowly and informed W of her intention to go inshore. W replied 'You have no right to luff.' L replied that she was sailing her proper course and W was required to keep clear. The discussion took some time. L continued to gradually change course, and at no time did W state that she was unable to keep clear. The boats touched and both protested. The protest committee disqualified L under rule 17 for sailing above her proper course, and she appealed.

Decision

When, owing to a difference of opinion on the proper course to be sailed, two boats on the same tack converge, W is bound by rule 11 to keep clear and by rule 14 to avoid contact.

This case illustrates the fact that two boats on the same leg sailing very near to one another can have different proper courses. Which of two different courses is the faster one to the next mark can not be determined in advance and is not necessarily proven by one boat or the other reaching the next mark ahead.

The basis for W's protest was that L sailed above her proper course while subject to rule 17. L's defence and counter-protest were that she had decided that the inshore course out of the tide would result in her finishing sooner and that, therefore, the course she was sailing was her proper course. In addition, L argued that W had broken rules 11 and 14.

The facts found do not show that L sailed above her proper course; therefore she did not break rule 17. When L luffed slowly between positions 1 and 2, W had room to keep clear, so L did not break rule 16.1. L could have avoided contact with W. By not doing so, she broke rule 14, but is exonerated for breaking it because she was the right-of-way boat and the contact caused no damage or injury.

By failing to keep clear of L, W broke rule 11. W could have avoided the contact, and by not doing so she too broke rule 14, but she is not exonerated.

L's appeal is upheld. L is reinstated, and W is disqualified for breaking rules 11 and 14.

RYA 1966/3

перекритими. Судно W обрало свій шлях по відкритій воді, тоді як L почало повільно приводитися і повідомило судно W про свій намір вітрилити під берег. З судна W відповіли: "Ви не маєте права на приведення". Тоді з L відповіли, що вони вітрилять належним курсом і судно W має триматися осторонь. Ця суперечка тривала деякий час. L продовжувало повільно змінювати курс і ніколи не позбавляло W можливості триматися осторонь. Судна доткнулися одне одного, і обидва протестували. Протестовий комітет дискваліфікував L за правилом 17 через те, що судно вітрилило вище за свій належний курс, і воно апелювало.

Ухвала:

Коли на різних суднах існують різні уявлення про належні для цих суден курси, якими вони мають вітрилити, і курси цих суден перетинаються, то судно W є зобов'язаним за правилом 11 триматися осторонь, а за правилом 14 уникати дотику.

Випадок є ілюстрацією того факту, що два судна, які вітрилять дуже близько одне до одного на тому самому відрізку дистанції, можуть мати різні належні курси. Який саме із двох різних курсів є таким, що скоріше приведе до наступного знака, не може бути а ні визначено наперед, а ні доведено тим, що те, чи інше судно досягло знака попереду іншого.

Підставою для протесту судна W було те, що судно L, яке підпадало під вимоги правила 17, вітрилило вище за свій належний курс. Захист судна L і його контрпротест спиралися на думку, що курс, який вів ближче до берега, і далі від припливної течії, був таким, який вів швидше до фінішу, а через те і був його належним курсом. Крім того судно L наводило твердження про порушення судном W правил 11 і 14.

Визначені факти не свідчать про те, що судно L вітрилило вище за свій належний курс; отже, воно не порушувало правила 17. Коли судно L повільно приводилося між положеннями 1 і 2, то судно W мало місце, аби триматися осторонь, отже L не порушувало правила 16.1. Судно L мало змогу уникнути дотику з судном W. Не зробивши цього, воно порушило правило 14, проте воно постає виправданим, тому що воно було судном з правом на дорогу і дотик не призвів, а ні до пошкодження матчастини, а ні до травмування людини.

Не тримаючись осторонь від судна L, судно W порушило правило 11. Судно W мало змогу уникнути дотику, не зробивши цього воно також порушило і правило 14, але воно не отримує виправдання.

Апеляцію судна L підтримано. . Результат судна L відновлено. Судно W дискваліфіковано за порушення правил 11 і 14.

RYA 1966/3

CASE 15

Definitions, Mark-Room

Rule 12, On the Same Tack, Not Overlapped

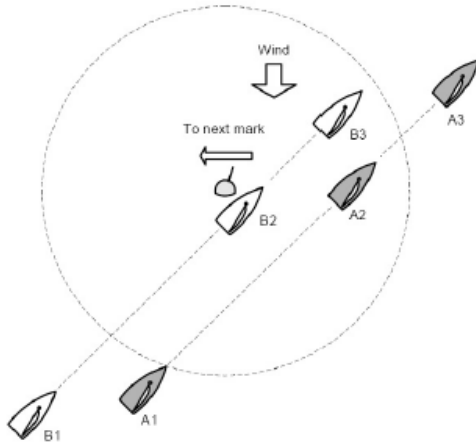
Rule 13, While Tacking

Rule 18.1(b), Mark-Room: When Rule 18 Applies

Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room

Rule 18.2(c), Mark-Room: Giving Mark-Room

In tacking to round a mark, a boat clear ahead must comply with rule 13; a boat clear astern is entitled to hold her course and thereby prevent the other from tacking.



Assumed Facts

A and B are approaching the windward mark which they are required to leave to port. They are close-hauled on parallel courses with A clear ahead. A expects B, when she can tack and fetch the mark, to tack to round it and head for the next mark. Instead, B holds her course as shown in the diagram and sails on well past the mark.

Question

Has B the right to hold her course in this way and, thereby, prevent A from tacking?

ВИПАДОК 15

Визначення, Знакомісце

Правило 12, На однаковому галсі, не перекриті

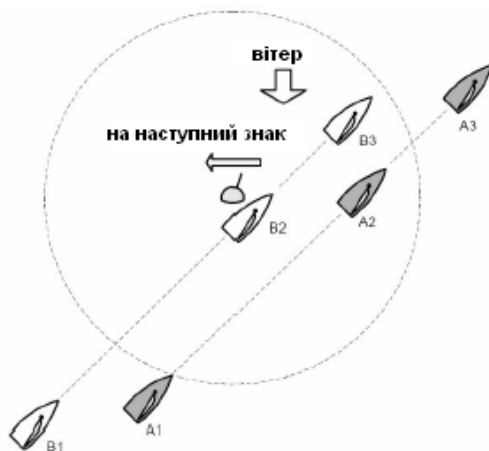
Правило 13, Під час повороту оверштаг

Правило 18.1(b) Знакомісце: коли правило 18 застосовується

Правило 18.2(b) Знакомісце: Надавання знакомісця

Правило 18.2(c) Знакомісце: Надавання знакомісця

Повертаючи оверштаг задля огинання знака, судно, яке є чисто попереду, має дотримувати вимог правила 13; судно, що є чисто позаду, має право зберігати свій курс, тим самим не даючи змоги іншому судну повернути оверштаг.



Припустимі факти

Судна А і В наближаються до навітряного знака, який їм належить залишати лівим облявком. Вони вітрилять паралельно на щільному бейдевінді і судно А є чисто попереду. А очікує, коли В зможе повернути оверштаг і викеруватись на знак, аби теж повернути оверштаг для того, аби обігнути знак і прямувати до наступного. Але ж судно В зберігає свій курс, як це видно на схемі, і вітрилить явно повз знак.

Запитання

Чи має право судно В зберігати свій курс і, таким чином не давати змоги судну А повертати?

Answer

Yes. While A remains on port tack, B is required to keep clear by rule 12 and, as A was clear ahead when she reached the zone, B is required by rule 18.2(b) to give A mark-room as well. Provided B keeps clear of A and gives A mark-room if A luffs (even if A luffs as high as head to wind), B is entitled to sail any course she chooses, including holding her course. However, B is no longer required to give A mark-room after A leaves the zone (see rule 18.2(c)).

The mark-room to which A is entitled does not include room for her tack (see the last sentence of the definition Mark-Room). If A were to pass head to wind, then at that moment all parts of rule 18 would cease to apply because the boats would be on opposite tacks (see rule 18.1(b)). In addition, A would no longer have right of way under rule 12, and B would become the right-of-way boat under rule 13.

RYA 1966/8

CASE 16

Deleted

CASE 17

Rule 13, While Tacking

A boat is no longer subject to rule 13 when she is on a close-hauled course, regardless of her movement through the water or the sheeting of her sails.

Question

Rule 13 applies until the tacking boat 'is on a close-hauled course.' However, the rule does not say whether the boat must be moving when she assumes a close-hauled course. Is it intended that, at the moment rule 13 ceases to apply, the boat must actually be moving through the water on a close-hauled course and not merely be on such a course?

Відповідь

Так. Допоки А залишається на лівому галсі, судно В є зобов'язаним триматися осторонь за правилом 12 і, оскільки А було чисто попереду на момент досягнення ним зони, судно В має за правилом 18.2(b) також надавати судну А і знакомісце. За умови, що воно тримається осторонь від А і надасть йому знакомісце якщо судно А приведеється (навіть якщо А приведеється аж до положення вітер в чоло), судно В має право вітрилити будь яким обраним ним курсом, в тому числі і зберігати свій попередній курс. Проте, після того, як А полишить зону, В уже не буде зобов'язаним надавати судну А знакомісце (дивіться правило 18.2(c)).

Знакомісце, на яке судно А мало право, не включає місце для повороту оверштаг (дивіться останнє речення визначення Знакомісце). Якби А проминуло положення вітер у чоло, то у цей момент всі частини правила 18 постали би незастосовними, тому що судна опинилися б на різних галсах (дивіться правило 18.1(b)). Крім того, А втратило би право на дорогу за правилом 12, а судно В постало би судном з правом на дорогу за правилом 13.

RYA 1966/8

ВИПАДОК 16

Видалено

ВИПАДОК 17

Правило 13, Під час повороту оверштаг

Судно уже не підпадає під дію правила 13, коли опиняється на курсі щільний бейдевінд, незалежно від його просування стосовно води, чи шкотуванню його вітрил.

Запитання

Правило 13 застосовується, допоки судно, яке повертає оверштаг, "не опиниться на курсі щільний бейдевінд". Проте, у правилі не сказано, чи має судно рухатися на момент, коли воно опиняється на курсі щільний бейдевінд. Чи належить це розуміти так, що на момент, коли правило 13 постає незастосовним, судно має зберігати фактичне просування стосовно води на курсі щільний бейдевінд, а не просто опинитися на цьому курсі?

Answer

A boat is no longer subject to rule 13 when she is on a close-hauled course, regardless of her movement through the water or the sheeting of her sails.

RYA 1967/8

CASE 18

Deleted

CASE 19

Rule 14(b), Avoiding Contact

Rule 44.1(b), Penalties at the Time of an Incident: Taking a Penalty

**Rule 60.3(a)(1), Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69
Action**

Rule 61.1(a)(4), Protest Requirements: Informing the Protestee

Rule 62.1(b), Redress

Rule 63.5, Hearings: Validity of the Protest or Request for Redress

Rule 64.3(a), Decisions: Decisions on Protests Concerning Class Rules

Interpretation of the term 'damage'.

Question

Is there a special meaning of 'damage' in the racing rules?

Answer

No. It is not possible to define 'damage' comprehensively, but one current English dictionary says 'harm . . . impairing the value or usefulness of something.'

This definition suggests questions to consider. Examples are:

- Was the current market value of any part of the boat, or of the boat as a whole, diminished?
- Was any item of the boat or her equipment made less functional?

RYA 1968/2

Відповідь

Судно не підпадає більше під дію правила 13, коли воно є на курсі щільний бейдевінд, незалежно від його просування стосовно води, чи шкотування його вітрил.

RYA 1967/8

ВИПАДОК 18

Видалено

ВИПАДОК 19

- | | |
|---------------------|--|
| Правило 14(b), | Уникання дотику |
| Правило 44.1(b), | Покарання під час інциденту; Прийняття покарання |
| Правило 60.3(a)(1), | Право на протестування; Право на надання відшкодування або на дії за правилом 69 |
| Правило 61.1(a)(3), | Вимоги щодо протестування: Сповіднення опротестованого |
| Правило 62.1(b), | Відшкодування |
| Правило 63.5, | Слухання: Визнання дійсним протесту або звернення про відшкодування |
| Правило 64.3(a), | Ухвали: Ухвали по протестах стосовно правил класів |

Тлумачення визначення "пошкодження матеріальної частини"

Запитання

Чи є у правилах особливе тлумачення поняття "пошкодження матеріальної частини"?

Відповідь

Ні. Неможливо дати всебічне визначення поняттю "пошкодження", але сучасний словник англійської мови визначає слово "damage" (яке ми у тексті правил перекладаємо, як "пошкодження матеріальної частини"), як "школа...яка знижує вартість, або погіршує застосовну повноцінність чого не будь".

За таким визначенням пропонується розглядати наступні питання:

- Чи зменшилася існуюча на даний момент ринкова ціна будь якої частини судна, чи всього судна на загал?
- Чи стало судно, або його обладнання менш функціонально застосовним?

RYA 1968/2

CASE 20

Rule 1.1, Safety: Helping Those in Danger

Rule 62.1(c), Redress

When it is possible that a boat is in danger, another boat that gives help is entitled to redress, even if her help was not asked for or if it is later found that there was no danger.

Summary of the Facts

Dinghy A capsized during a race and seeing this dinghy B sailed over to her and offered help. A accepted help and B came alongside, taking the crew of two aboard. Then all hands worked for several minutes to right A, whose mast was stuck in the mud. Upon reaching shore, B requested redress under rule 62.1(c).

The protest committee considered several factors in its decision. First, A's helmsman was a highly experienced sailor. Secondly, the wind was light, and the tide was rising and would shortly have lifted the mast free. Thirdly, she did not ask for help; it was offered. Therefore, since neither boat nor crew was in danger, redress was refused. B appealed, stating that rule 1.1 does not place any onus on a boat giving help to decide, or to defend, a decision that danger was involved.

Decision

B's appeal is upheld. A boat in a position to help another that may be in danger is bound to do so. It is not relevant that a protest committee later decides that there was, in fact, no danger or that help was not requested. B is entitled to redress. The protest committee is directed to reopen the hearing and to grant appropriate redress following the requirements and advice given in rules 64.2 and A10.

RYA 1968/14

CASE 21

Definitions, Mark-Room

Definitions, Room

When a right-of-way boat is obligated to give mark-room to a boat overlapped inside her, there is no maximum or

ВИПАДОК 20

Правило 1.1, Безпека. Допомога тим, хто є у небезпеці

Правило 62.1(с), Відшкодування

Якщо існує імовірність того, що судно є у небезпеці, то інше судно, яке надає допомогу, має право на відшкодування, навіть у такому разі, коли до нього і не зверталися по допомогу, або ж потім з'ясувалося, що небезпеки не існувало.

Короткий виклад фактів

У процесі перегонів швертбот А перекинувся, а швертбот В, з якого це побачили, провітрилив до нього і запропонував допомогу. А сприйняв допомогу, В став поруч, взяв на облавок екіпаж у складі двох осіб. Відтак обидва екіпажі попрацювали декілька хвилин, щоби поставити судно А, щогла якого увіткнулася в мул. Після повернення на берег В звернулося про відшкодування за правилом 62.1(с).

Для прийняття ухвали протестовий комітет взяв до уваги низку чинників. По-перше, стерновий судна А був добре досвідченим яхтсменом. По-друге, вітер був слабким, а приплив працював і невдовзі мав звільнити щоглу. По-третє, ніхто не звертався по допомогу; її було запропоновано. Отже, оскільки жодне судно, чи його екіпаж не були у небезпеці, звернення було відхилено. В апелював, спираючись на те, що правило 1.1 не покладає на судно, яке надає допомогу, жодних зобов'язань вирішувати, чи визначати, що небезпека насправді мала місце.

Ухвала

Апеляцію судна В підтримано. Будь яке судно, яке знаходиться у такому стані, що воно спроможне надати допомогу іншому, такому, яке ймовірно є у небезпеці, судну, зобов'язане так і чинити. Не має значення те, що протестовий комітет пізніше дійшов висновку, що небезпека фактично не мала місця, чи ж те, що по допомогу не зверталися. Судно В мало право на відшкодування. Протестовому комітетові вказано, аби провести повторне слухання і надати відповідне відшкодування, слідуючи вимогам і настановам правил 64.2 і А10.

RYA 1968/14

ВИПАДОК 21

Визначення, Знакомісце

Визначення, Належний курс

Визначення, Місце

Якщо судно з правом на дорогу є зобов'язаним надавати знакомісце судну, яке є перекритим з ним із середини, то не

minimum amount of space that she must give. The amount of space that she must give depends significantly on the existing conditions including wind and sea conditions, the speed of the inside boat, the sails she has set and her design characteristics.

Question

When rule 18 requires a right-of-way boat to give mark-room to an inside boat that overlaps her, what is the maximum amount of space that she must give? What is the minimum amount of space that she must give?

Answer

In this situation, the definition Mark-Room states that the inside boat is entitled to room for four manoeuvres:

- Room to leave the mark on the required side.
- Room to sail to the mark, but only if the inside boat's proper course is to sail close to the mark.
- Room to round the mark as necessary to sail the course.
- Room to tack, but only if these additional conditions are met: the inside boat is overlapped to windward of the outside boat, the tack is part of the rounding necessary to sail the course, and the inside boat would be fetching the mark after her tack.

The definitions Room and Mark-Room do not include any reference to a maximum or minimum amount of space, and no rule implies that the right-of-way outside boat must give a maximum or minimum amount of space. She must give the inside boat the space she needs in the existing conditions to carry out those manoeuvres promptly in a seamanlike way. In addition, the inside boat is entitled to space to avoid touching the mark and space for her to comply with her obligations under the rules of Part 2 with respect to the outside boat as well as any other nearby boats.

The term 'existing conditions' deserves consideration. For example, the inside one of two dinghies approaching a mark on a placid lake in light air will need relatively little space beyond that required for her hull and properly trimmed sails. At the other extreme, when two keel boats, on open water with steep seas, are approaching a mark that is being tossed about widely and unpredictably, the inside boat may need a full hull length of space or even more to ensure safety. A boat with a spinnaker flying often needs more space than one with her spinnaker stowed. A boat that is planing or surfing may require less space to turn than a boat that is

існує максимуму, чи мінімуму простору, який воно має надати. Обсяг простору, який воно має надавати, залежить у значній мірі від наявних умов, до яких відносяться вітрові умови і стан моря, швидкість внутрішнього судна, які вітрила воно несе, і його конструктивні характеристики.

Запитання

Коли за правилом 18 судно, що має право на дорогу, є зобов'язаним надавати знакомісце внутрішньому перекритому з ним судну, то яким має бути максимум того простору, що його це судно зобов'язане надавати? Яким має бути мінімум простору, що воно має надати?

Відповідь

Щодо обставин, про які йдеться, у визначенні Знакомісце зазначається, що внутрішнє судно має право на місце для виконання чотирьох маневрів:

- Місце, аби проминути знак з належного боку.
- Місце, аби вітрилити до знака, але тільки у такому разі, коли належним курсом внутрішнього судна є вітрилити впритул до знака.
- Місце для огинання знака, якщо це потрібно для провітрилення дистанції.
- Місце для повороту оверштаг, але тільки за таких додаткових умов: внутрішнє судно є перекритим з навітру від зовнішнього судна, поворот оверштаг є частиною огинання, необхідного для провітрилення дистанції, і внутрішнє судно після завершення повороту оверштаг матиме змогу викеруватись на знак.

У визначеннях Знак і Знакомісце немає жодних посилань щодо максимуму, чи мінімуму, і у жодному з правил не йдеться про те, щоб зовнішнє судно з правом на дорогу, було зобов'язаним надавати якийсь максимум, чи мінімум просторового обсягу. Воно має надати внутрішньому судну простір, потрібний йому за наявних умов для виконання маневру жваво і на рівні доброї морської практики. Крім того, внутрішнє судно має право на простір, аби уникнути дотику до знака і простір для себе, аби додержати своїх обов'язків за правилами Частини 2, поважаючи права зовнішнього судна так само, як і всіх інших суден.

Термін "наявні умови" заслуговує на обговорення. Скажімо, для внутрішнього із двох швертботів, що наближаються до знака на спокійній внутрішній воді за слабкого вітру, буде потрібно порівняно мало простору, який є необхідним для його корпусу і належно шкотованих вітрил. За іншої крайності, коли два кільові судна, на відкритій воді з жорстким станом моря наближаються до знака який непередбачувано мотає на всі боки і догори і донизу, внутрішньому судну може бути потрібний простір у цілу довжину корпусу, а може і більше, аби гарантувати безпечне проминання. Судну, яке несе спінакер, часто буває потрібно більше простору, ніж тому, яке спінакер прибрало. Судну, яке глісує, чи сьорфінгує, може бути потрібно менше

climbing a steep wave. The ‘existing conditions’ also include characteristics of the inside boat. For example, a boat with a long keel or a multihull may require more space to round a mark than a more easily turned monohull. A boat with a large rudder may need less space to turn than a boat with a small rudder.

The phrase ‘manoeuvring promptly in a seamanlike way’ has implications for both boats. First, it addresses the inside boat, saying she is not entitled to complain of insufficient space if she fails to execute with reasonable efficiency the handling of her helm, sheets and sails while manoeuvring. It also implies that the outside boat must provide enough space so that the inside boat need not manoeuvre in an extraordinary or abnormal manner (see also Case 103).

ISAF 1969

CASE 22

Rule 61.2(c), Protest Requirements: Protest Contents

Rule 63.5, Hearings: Validity of the Protest or Request for Redress

Rule 64.1, Decisions: Penalties and Exoneration

It is not relevant to the validity of a protest that a rule the protestor believes was broken is not one of the rules that the protest committee later determines to have been broken.

Summary of the Facts

After a collision near a mark, S protested P, citing rule 18 on her protest form as required by rule 61.2(c). The protest committee declared the protest invalid and refused to proceed with the hearing, because it said the protest should have cited rule 10 rather than rule 18. Had the hearing gone ahead and the parties been questioned, the protest committee said, the protest might have been upheld. S appealed.

Decision

Rule 61.2(c) requires the protest to identify any rule the protestor believes was broken. If this requirement is not met in the written protest delivered to the race office, it may be met before or during the hearing. There is no requirement that the rule or rules identified must be the rule or rules that are later determined to have been broken, and it is irrelevant for deciding

місця для огинання, ніж судну, яке занурюється у стримку хвилю. Поняття "наявні умови" включає також і характеристики внутрішнього судна. Наприклад судну із довгим кілем, або багатокорпусному судну, може бути потрібно більше простору для огинання знака, ніж більш маневреному однокорпуснику. Судну з великим пером стерна може бути потрібно для повертання менше простору, ніж судну з малим пером.

Вираз "маневрувати жваво і на рівні доброї морської практики" стосується обох суден. Насамперед він стосується внутрішнього судна тим, що воно не має права висловлювати незадоволення щодо недостатності простору, якщо воно не спроможне виконувати маневрування, належною вправляючись із стерном, шкотами і вітрилами. Вираз, про який йдеться, стосується і зовнішнього судна, яке має надавати достатньо простору, аби внутрішнє судно не було вимушеним маневрувати у якийсь екстраординарний, чи ненормальний спосіб (дивіться також випадок 103).

ISAF 1969

ВИПАДОК 22

Правило 61.2(с), Вимоги щодо протестування: Зміст протесту

Правило 63.5, Слухання: Визнання дійсними протесту або звернення про відшкодування.

Правило 64.1, Ухвали: Покарання і виправдовування

На визнання протесту дійсним не впливає те, що правило, яке протестуючий вважає порушеним, не є одним із тих правил, які протестовий комітет пізніше визначив, як такі, що їх було порушено.

Короткий виклад фактів

Після зіткнення біля знака, судно S протестувало проти Р, пославшись, як того вимагає правило 61.2(с), у своєму письмовому протесті на правило 18. Протестовий комітет оголосив протест недійсним і відмовився продовжувати слухання через те, що, на його думку, у протесті має бути зазначене правило 10, а не правило 18. Протестовий комітет зазначив, що, якби слухання тривало далі і сторони були б опитані, то, найвірогідніше, протест було б задоволено. Судно S апелювало.

Ухвала

За правилом 61.2(с) вимагається, аби у протесті зазначалося кожне з правил, які протестуючий вважає порушеним. Якщо цієї вимоги у письмовому протесті, поданому до бюро регати, не додержано, то її може бути виконано перед, або й під час слухання. Не існує вимоги за якою вказане правило, або правила, мають співпадати з правилом, чи правилами, визначеними пізніше як такі, що їх було порушено, і недоладно ухвалювати рішення про дійсність протесту на підставі

on the validity of the protest that the protestor cited a rule that will very likely not be the applicable rule.

It is the protest committee, after finding the facts, that determines the applicable rule. Rule 64.1 states that a disqualification or other penalty shall be imposed whether or not the applicable rule was mentioned in the protest.

The appeal is upheld to the extent that the protest committee is instructed to hold a new hearing.

FIV 1967/4

CASE 23

Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap

Definitions, Obstruction

Rule 10, On Opposite Tacks

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 19, Room to Pass an Obstruction

On a run, rule 19 does not apply to a starboard-tack boat that passes between two port-tack boats ahead of her. Rule 10 requires both port-tack boats to keep clear.

Summary of the Facts

Three boats, one on starboard tack and two on port, were running. S overtook PL and PW and passed between them as shown in the diagram. The three boats continued on slightly converging courses, as shown, until S touched first PW and then PL. PW protested S, alleging that she had broken rule 19.2(c) because PL as leeward boat constituted an obstruction to PW as windward boat, and S had no right to come between them. The protest committee disqualified both PL and PW under rule 10, and PW appealed.

Decision

While the boats sailed from position 1 to position 4, rule 10 required both PW and PL to keep clear of S. Because all three boats were sailing more than 90 degrees from the true wind, S and PL were overlapped from position 1 to position 4, and S and PW were overlapped from shortly after position 2 to position 4 (see the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap). Rule 19 did not apply because during that time there was no

того, що протестуючий вписав правило, яке дуже вірогідно не є застосовним правилом.

Тільки сам протестовий комітет, після встановлення ним фактів, має визначати, які саме правила є застосовними щодо цих фактів. У правилі 64.1(a) зазначається, що дискваліфікація, чи інше покарання, має накладатися незалежно від того, чи було зазначено у протесті відповідне правило.

Апеляцію підтримано таким чином, що протестовому комітету дано вказівку провести повторне слухання.

FIV 1967/4

ВИПАДОК 23

Визначення, Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті

Визначення, Перешкода

Правило 10, На протилежних галсах

Правило 14, Уникання дотику

Правило 19, Місце для проминання перешкоди

На фордевінді правило 19 не застосовується до судна правого галсу, що прямує між двома суднами лівого галсу, які були попереду від нього. Правило 10 вимагає від обох суден лівого галсу триматися осторонь.

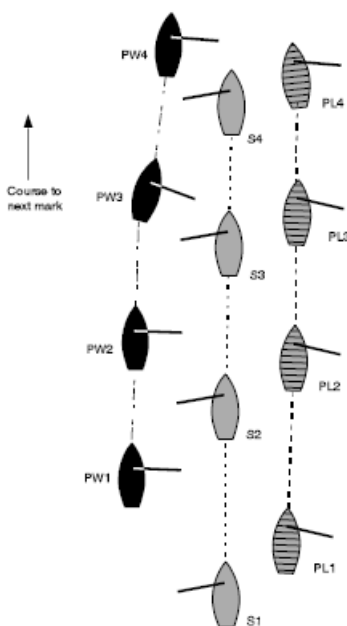
Короткий виклад фактів

Три судна, одне на правому, а два на лівому галсі, спускалися фордевіндом. S наздогнало судна PL і PW і втрутилося між ними, як показано на схемі. Три судна продовжували слідувати курсами, які ледь-ледь сходилися, як і показано на схемі, аж допоки S не доткнулося спочатку до PW, а відтак і до PL. PW протестувало проти S стверджуючи, що те порушило правило 19.2(c) оскільки PL як підвітряне судно, являло собою перешкоду для PW, як навітряного судна, і S не мало права втручатися між ними. Протестовий комітет дискваліфікував обох, PL та PW за правилом 10, і PW апелювало.

Ухвала

В той час, як судна вітрилили від положення 1 до положення 4, обидва вони за правилом 10 були зобов'язані триматися осторонь від S. Оскільки всі три судна вітрилили під кутом до вітру більшим за 90°, S і PL були перекритими від положення 1 до положення 4, а S і PW були перекритими від моменту одразу після положення 2 до положення 4 (дивіться визначення Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті). Правило 19 не є застосовним, тому що протягом цього часу не існувало

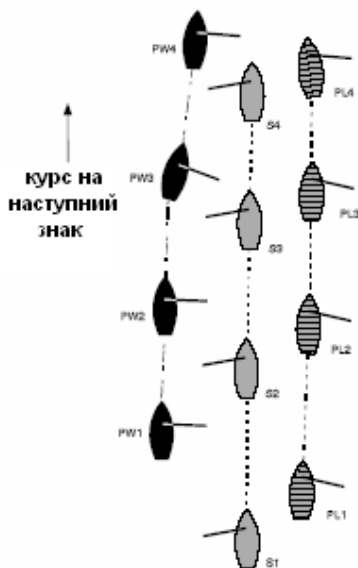
obstruction that any two of the boats passed on the same side. The penultimate sentence of the definition Obstruction means that PW was not an obstruction to either S or PL because neither of them was required to keep clear of PW. Similarly, PL was not an obstruction to either S or PW because S was not required to keep clear of PL. Because both PL and PW were required by rule 10 to keep clear of S, the penultimate sentence of the definition means that S was an obstruction to both PL and PW. However, rule 19 did not apply because at no time did both PL and PW pass S on the same side. Also, rule 19.2(c), which was cited by PW in her protest, applies only while boats are passing a continuing obstruction, and, as the last sentence of the definition Obstruction states, a boat racing that is under way is never a continuing obstruction.



There was contact between S and PW and between S and PL. However, because S became trapped between PW and PL as their courses converged, it was not 'reasonably possible' for S to avoid contact after it became clear that PW and PL were not keeping clear. Therefore, S did not break rule 14.

Under rule 10, S held right of way over both port-tack boats, PL and PW, neither of which kept clear of her. Both PL and PW could easily have

перешкоди, яку б будь які двоє із суден проминали б з однакового боку. Відповідно до зазначеного у передостанньому реченні визначення перешкода, PW не було перешкодою а ні для S, а ні для PL, тому що жодне з них не було зобов'язаним триматися осторонь від PW. Так само і PL не було перешкодою а ні для S, а ні для PW, через те, що S не було зобов'язаним триматися осторонь від PL. Оскільки обидва судна, PL і PW, були зобов'язаними за правилом 10 триматися осторонь від S, то, за передостаннім реченням із визначення, S було перешкодою для обох, і для PL, і для PW. Проте правило 19 не було застосовним, тому що жодного разу PL і PW не були такими, що проминали б S з однакового боку. Також і правило 19.2(c), що його зазначено у протесті судна PW, є застосовним тільки у разі судна проминають подовжену перешкоду, а з огляду на останнє речення у визначенні перешкода, судно на ходу, що є у перегонах, ніколи не вважається подовженою перешкодою.



Між суднами S і PW та суднами S і PL сталися дотики. Однак, з огляду на те, що S опинилося у пастці між PW і PL через те, що їхні курси сходилися, воно, після того, як стало ясным, що PW і PL не тримаються осторонь, уже не мало "розумної можливості" уникати дотику. Отже, S не порушувало правила 14.

За правилом 10 судно S зберігало право на дорогу стосовно обох суден лівого галсу, як PL, так і PW, жодне з яких не трималося осторонь від нього. Кожне з двох суден, як PL, так і PW, мало змогу з легкістю

avoided contact with S, so both of them also broke rule 14. The protest committee's decision to disqualify both boats is upheld and PW's appeal is dismissed.

RYA 1970/1

CASE 24

Definition, Room

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

Rule 12, On the Same Tack, Not Overlapped

Rule 15, Acquiring Right of Way

When a boat becomes overlapped to leeward from clear astern, the other boat must act promptly to keep clear. When she cannot do so in a seamanlike way, she has not been given room as required by rule 15. If she takes unnecessary action that causes contact, she fails to keep clear as required by rule 11.

Assumed Facts

Two boats, A and B, are on a broad reach on starboard tack in a light breeze on their proper courses for the next mark some distance away. Initially, B is clear astern of and directly behind A but is travelling slightly faster and becomes overlapped close to leeward of A's stern.

Questions

1. When are B's obligations under rule 12 replaced by her rights as leeward boat under rule 11?
2. What are B's obligations under rule 15?
3. What are A's obligations under rule 11?

Answers

As soon as B becomes overlapped, rule 12 ceases to apply. A becomes bound by rule 11, and B by rule 15, which embodies the principle in the rules that when the right of way shifts from one boat to another, the boat with the newly acquired right of way must give the other boat space and time for response and thus a fair opportunity to keep clear. B's obligation under rule 15 is not a continuing one; it protects A only temporarily, and

уникнути дотику з судном S, таким чином обидва вони порушили правило 14. Ухвалу протестового комітету дискваліфікувати обидва судна підтримано, а апеляцію PW – відхилено.

RYA 1970/1

ВИПАДОК 24

Правило 11, На однаковому галсі, перекриті

Правило 12, На однаковому галсі, не перекриті

Правило 15, Набування права на дорогу

Якщо судно із положення чисто позаду постає перекритим з підвітру від іншого судна, то це судно має негайно вживати заходів, аби триматися осторонь. Якщо воно не матиме змоги робити це на рівні доброї морської практики, то це означатиме, що йому не було надано місця за правилом 15. Якщо ж воно здійснить маневри, які не були необхідними, але призвели до дотику між суднами, то це означатиме, що воно не дотримало свого обов'язку триматися осторонь за правилом 11.

Припустимі факти

Два судна, А і В, знаходячись на деякій відстані одне від одного, вітрилили за слабого вітру повним бакштагом правого галсу, прямуючи своїми належними курсами до наступного знака. Судно В, яке спочатку було чисто позаду і безпосередньо за кормою від А, але мало трохи більше ходу, постало перекритим з підвітру від А і впритул до його корми.

Запитання

1. Коли обов'язки судна В за правилом 12 змінюються на його права за правилом 11, як підвітряного судна?
2. Якими є обов'язки В за правилом 15?
3. Якими є обов'язки А за правилом 11?

Відповіді

Щойно В постає перекритим, правило 12 постає незастосовним. На судно А накладаються обов'язки за правилом 11, а на В за правилом 15, яке втілює той принцип правил, за яким у разі право на дорогу раптово переходить від одного судна до іншого, то судно, яке щойно отримало право на дорогу, має надати іншому простір і час для реагування, і тим справедливо надати можливість триматися осторонь. Обов'язок В за правилом 15 не є постійним; він надає захист для А, і

only if she responds promptly after the overlap begins (see the definition Room).

Rule 11 requires A to keep clear and, if this requires her to luff, she must do so promptly. If A does so in a seamanlike way but some part of her hull, crew or equipment touches any part of B's hull, crew or equipment, B has broken rule 15 by not giving A room to keep clear. However, if A luffs higher than is necessary to keep clear of B and, as a result, causes contact with B, A breaks rule 11.

RYA 1970/2

CASE 25

Definition, Mark-Room

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 16.1, Changing Course

Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room

Rule 21(a), Exoneration

When an inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room takes more space than she is entitled to, she must keep clear of the outside leeward boat, and the outside boat may luff provided that she gives the inside boat room to keep clear.

Summary of the Facts

Two 15-foot (4.5 m) dinghies, IW and OL, were approaching a leeward port-hand mark. The next leg was a beat to windward. IW established an inside overlap on OL well before the boats reached the zone, and OL gave IW space to sail to the mark and to round the mark onto a close-hauled course. After IW passed the mark, OL began to luff to her course to the next mark. IW was slower in heading up, and her boom, still well out, touched OL's helmsman and shrouds. At the time of the contact IW was a hull length from the mark and over 45 degrees below close-hauled. No damage or injury occurred. IW protested OL under rule 18.2(b), and OL protested IW under rule 11.

тільки у такому разі, коли А реагуватиме негайно, щойно постане перекритим (дивіться визначення Місце).

За правилом 11 від А вимагається триматися осторонь і, якщо для додержання цієї вимоги йому треба приводитись, то воно має це робити негайно. Якщо судно А виконує цей маневр за доброю морською практикою, але якась частина його корпусу, екіпажу, або обладнання дотикається якоїсь частини корпусу, екіпажу, або обладнання судна В, то В порушує правило 15 тим, що не надає для А достатнього місця, аби те трималося осторонь. Але ж, якщо А приводиться вище, ніж це потрібно для того, аби триматися осторонь від В, і тим спричиняє дотик з В, то воно порушує правило 11.

RYA 1970/2

ВИПАДОК 25

Правило 11, На однаковому галсі, перекриті

Правило 14, Уникання дотику

Правило 16.1, Зміна курсу

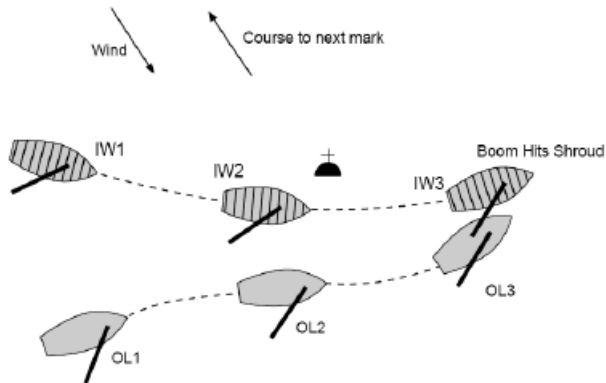
Правило 18.2(b), Знакомісце: Надавання знакомісця

Правило 21.(a) Виправдовування

Якщо перекрите внутрішнє навітряне судно, яке має право на знакомісце, використовує більший простір, ніж той, на який воно має право, то воно має триматися осторонь від зовнішнього підвітряного судна, а зовнішнє судно має право приводитися за умови, що воно надаватиме внутрішньому судну місце, аби триматися осторонь.

Перелік визнаних фактів

Двоє 15 футових (4,5 м) швертботи, IW і OL наближались до підвітряного знака, який належало огинати лівим облявком. Наступним відрізком було бардїжання. Судно IW заснувало перекривання зсередини від OL явно ще перед тим, як судна сягнули зони, і OL надало для IW достатній простір для того, аби вітрилити до знака, і аби обігнути знак на курс щільний бейдевінд. Після того, як IW проминуло знак, OL почало приводитися на свій курс до наступного знака. IW приводилося повільніше, і його гік, який все ще стирчав досить назовні, зачепив стернового і ванти судна OL. На момент дотику судно IW було на відстані довжини корпусу від знака і на курсі, більш, ніж на 45° нижчим за щільний бейдевінд. Жодних пошкоджень матеріальної частини чи травмування людей, не відбулося. Судно IW протестувало проти OL за правилом 18.2(b), а судно OL протестувало проти IW за правилом 11.



The protest committee decided that, because IW did not promptly head up to a close-hauled course after sailing to the mark, she took more space than she was entitled to under rule 18.2(b). IW did not deny this but attributed it to her boom-end mainsheet rig as compared to the centre-lead rig used by OL.

The protest committee dismissed IW's protest, upheld OL's, and disqualified IW for breaking rule 11. IW appealed.

Decision

IW's proper course was to sail close to the mark, and the course change necessary to sail the course was to round up to a close-hauled course. Therefore, rule 18.2(b) required OL to give IW room to sail to the mark and room to round it onto a close-hauled course, leaving it on the required side. Clearly, between positions 1 and 2 OL gave IW room to sail to the mark and between positions 2 and 3 room to round the mark onto a close-hauled course. Therefore, OL did not break rule 18.2(b).

When OL luffed between positions 2 and 3, IW was required by rule 11 to keep clear of OL, and OL was required by rule 16.1 to give her room to do so. OL luffed approximately 30 degrees while moving forward two hull lengths. Even with a boom-end mainsheet rig, a boat sailed in a seamanlike way can turn through 30 degrees and trim her mainsail appropriately while moving forward two hull lengths. Therefore, OL gave IW room to keep clear and OL did not break rule 16.1.



Протестовий комітет вирішив, що оскільки IW після того, як повітрилило до знака, не одразу привелося до курсу щільний бейдевінд, то воно використало більше простору, ніж той, на який воно мало право за правилом 18.2(b). IW цього не заперечувало, проте пояснювало свої дії тим, що має проводку гіка-шкота через нок гіка, тоді, як на судні OL встановлено центральну проводку гіка-шкота.

Протестовий комітет відхилив протест судна IW, задовольнив протест OL і дискваліфікував IW за порушення правила 11. IW апелювало.

Ухвала

Належним курсом IW було вітрилити впритул до знака, і змінювати курс так, як є необхідним для того, аби вітрилити щільним бейдевіндом. Отже, за правилом 18.2(b) від судна OL вимагається надати місце IW для прямування до знака, а відтак для огинання його на курс щільний бейдевінд, залишаючи його з належного боку. Цілком ясно, що між положеннями 1 і 2 OL надавало місце судну IW аби вітрилити до знака, а між положеннями 2 і 3 місце для огинання знака на курс щільний бейдевінд. Отже, OL не порушувало правила 18.2(b).

Коли OL приводилося між положеннями 2 і 3, судно IW було зобов'язаним за правилом 11 триматися осторонь від OL, а OL було зобов'язаним за правилом 16.1 надавати йому для цього місце. Судно OL, протягом подолання ним відстані у дві довжини корпусу, привелося приблизно на 30°. Навіть за проводки шкота через нок гіка, судно, вітрилячи на рівні доброї морської практики, може змінити курс на 30° і відповідно добрати гікашкот поки просунеться вперед на дві довжини корпусу. Отже, судно OL надало судну IW місце, аби триматися осторонь і OL не порушило правила 16.1.

OL could easily have avoided contact with IW, and so OL broke rule 14. However, she is exonerated for doing so because neither boat was damaged, nor was there any injury (see rule 14(b)).

IW sailed a hull length away from the mark on a course over 45 degrees below close-hauled and, as a result, took much more space than rule 18.2(b) entitled her to take. Throughout the incident IW was required by rule 11 to keep clear of OL. Shortly before the contact, IW broke rule 11 by failing to keep clear. IW is not exonerated under rule 21(a) for breaking rule 11 because when she did so she was sailing well to leeward of the mark-room to which she was entitled under rule 18.2(b).

It was possible for IW to have avoided the contact, and therefore IW also broke rule 14. However, because IW was entitled to room under rule 16.1 and the contact resulted in neither damage nor injury, she too is exonerated for breaking rule 14.

IW's appeal is dismissed. The protest committee's decision to disqualify IW under rule 11 is upheld.

CYA 1971/9

CASE 26

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 16.1, Changing Course

Rule 18.1, Mark-Room: When Rule 18 Applies

Rule 64.1, Decision: Penalties and Exoneration

A right-of-way boat need not act to avoid a collision until it is clear that the other boat is not keeping clear. However, if the right-of-way boat could then have avoided the collision and the collision resulted in damage, she must be penalized for breaking rule 14.

Summary of the Facts

A Soling, S, and a 505, P, in separate races, approached the same mark on opposite tacks. Unknown to P, which was lowering her spinnaker and hardening up to leave the mark to port, S was required to leave it to starboard and was preparing to do so.

P heard no hail and was unaware of S's presence until the boats were in the positions shown in the diagram, at which time P's crew saw S. He

Судно OL мало повну можливість легко уникнути дотику з IW, отже OL порушило правило 14. Проте, воно виправдовується за це, тому що жодне з суден не зазнало пошкоджень і ніхто не зазнав ніяких травм (дивіться правило 14(b)).

Судно IW вітрилило на відстані в довжину свого корпусу від знака курсом, більш, ніж на 45° нижчим за щільний бейдевінд, тобто, скористалося з більшого простору ніж той, на який воно мало право за правилом 18.2(b).

Для судна IW було цілком можливим уникнути дотику, отже, IW також порушило і правило 14. Проте, оскільки IW мало право на місце за правилом 16.1, а дотик не призвів а ні до пошкоджень матчастини, а ні до травмувань людини, воно теж має бути виправданим щодо порушення правила 14.

Апеляцію судна IW відхилено. Ухвалу протестового комітету щодо дискваліфікації судна IW за порушення правила 11 – підтримано.

СYA 1971/9

ВИПАДОК 26

Правило 14, Уникання дотику

Правило 16.1, Зміна курсу

Правило 18.1, Знакомісце; Коли правило 18 застосовується

Правило 64.1, Ухвали; Покарання і виправдовування

Судно з правом на дорогу, не є зобов'язаним діяти для уникання зіткнення, допоки не стане ясным, що інше судно не тримається осторонь. Проте, якщо судно з правом на дорогу мало після того можливість уникнути зіткнення і зіткнення призвело до пошкодження матчастини або травмування людини, то це судно має бути покараним за правилом 14.

Короткий виклад фактів

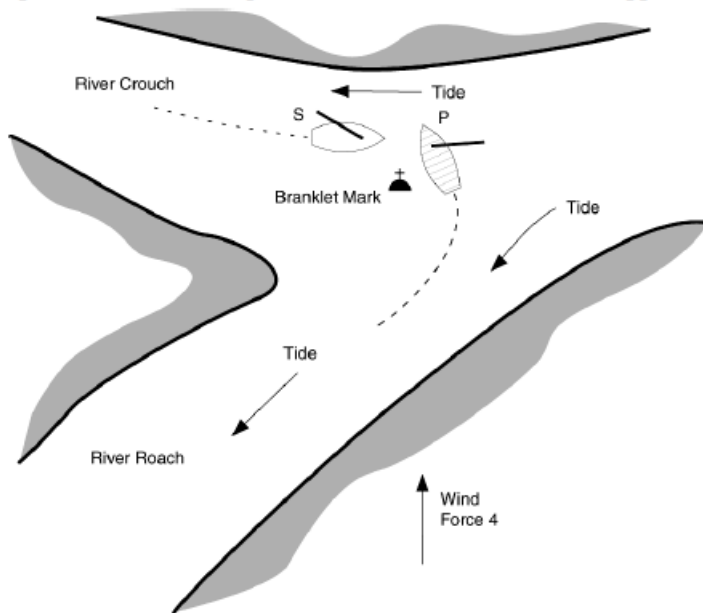
Солінг, S, і 505, P, які брали участь у різних перегонах, наближалися до одного і того ж знака на протилежних галсах. Для P, на якому прибирали спінакер і були у скруті, щодо підготовки до огинання знака лівим облявком, було невідомо про те, що S має огинати знак з правого боку і готується до цього.

На судні P не чули жодних окликів і не давали собі звіту щодо присутності S аж допоки судна не опинилися у показаному на схемі положенні, коли екіпаж P побачив судно S. З судна P заволали,

shouted a warning and leaped out of the way just as S's bow struck P's hull behind the mast, causing damage.

P protested S under rule 14 on the grounds that S could have avoided the collision. S and two witnesses testified that S did not at any time change her course before the collision. S, protesting under rule 10, claimed that if she had changed course she would have broken rule 16.1.

The protest committee disqualified P under rules 10 and 14. P appealed.



Decision

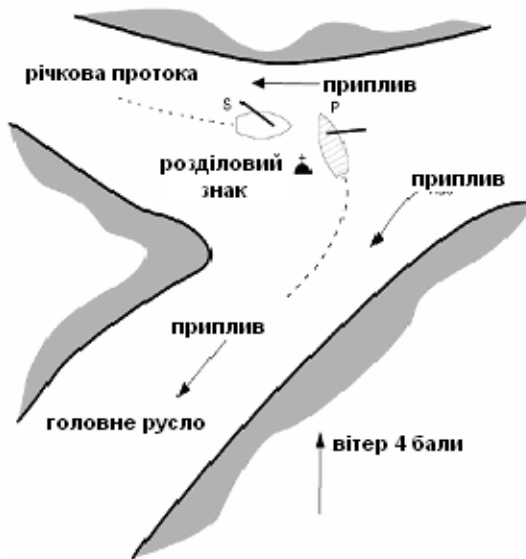
P, as the keep-clear boat, failed to keep a lookout and to observe her primary duties to keep clear and avoid contact. She broke both rule 10 and rule 14. An important purpose of the rules of Part 2 is to avoid contact between boats. All boats, whether or not holding right of way, should keep a lookout, particularly when approaching a mark. If P had done so she would have become aware of S's presence sooner and been able to avoid the collision.

Rule 18 did not apply because S and P were not required to leave the mark on the same side (see rule 18.1).

попереджуючи, воно рипнулося зі свого курсу, і все ж таки прова S вдарила в корпус Р біля його щогли, спричинивши пошкодження.

Судно Р протестувало проти S за правилом 14 на підставі того, що S мало змогу уникнути зіткнення. S і двоє свідків показали, що S жодного разу не змінювало курсу перед зіткненням. S, протестуючи за правилом 10, стверджувало, що якби воно змінило курс, то порушило б цим правило 16.1.

Протестовий комітет дискваліфікував Р за порушення правил 10 і 14. Судно Р апелювало.



Ухвала

Судно Р, як таке, що мало триматися осторонь, не додержувало постійного пильнування і через це не дотримало свого головного обов'язку триматися осторонь і уникати зіткнення. Воно порушило обидва правила, як правило 10, так і правило 14. Важливою метою правил Частини 2 є запобігти зіткнень між суднами. Обов'язком кожного судна, незалежно від того, чи має воно право на дорогу, а чи ні, є постійно пильнувати і безупинно спостерігати за обстановкою на воді, особливо за наближення до знака. Якби Р так і чинило, то на ньому зарані чітко б і були б спроможні уникнути зіткнення.

Правило 18 не було застосовним, оскільки S і Р не були тими, кому, належить обгинати знак з однакового боку (дивіться правило 18.1).

When it became clear that P was not keeping clear, S was required by rule 14 to act to avoid contact with P (see rule 14(a)). Before the positions shown in the diagram it became clear that the boats were on converging courses and that P was not keeping clear. At that time S could have luffed and avoided contact with P. Such a change of course by S would have given P more room to keep clear and would not have broken rule 16.1. The contact caused damage. Therefore, S broke rule 14 and, because the contact caused damage, she must be penalized for having done so (see rules 14(b) and 64.1).

P was correctly disqualified under rules 10 and 14. S is also disqualified, for breaking rule 14.

RYA 1971/4

CASE 27

Rule 2, Fair Sailing

Rule 13, While Tacking

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 15, Acquiring Right of Way

A boat is not required to anticipate that another boat will break a rule. When a boat acquires right of way as a result of her own actions, the other boat is entitled to room to keep clear.

Summary of the Facts

AS was clear ahead of BP when she reached the zone. Between position 1 and 2, AS, a hull length to leeward and a hull length ahead of BP, tacked as soon as she reached the starboard-tack lay line. Almost immediately she was hit and damaged by BP travelling at about ten knots. The protest committee disqualified AS for breaking rule 15. It also disqualified BP under rule 2, pointing out that she knew AS was going to tack but did nothing to avoid a collision. BP appealed, asserting that she was not obligated to anticipate an illegal tack.

Коли те, що Р не збирається триматися осторонь, стало ясным, то S набуло за правилом 14 обов'язку діяти задля уникання зіткнення з Р (дивіться правило 14(а)). Перед тим, як судна опинилися у положенні, зображеному на схемі, стало ясным, що судна є на курсах, які перетинаються, і що судно Р не тримається осторонь. У цей момент судно S мало змогу привестися і уникнути зіткнення з судном Р. Така зміна курсу судном S надала би судну Р більше місця для тримання осторонь і не призводила до порушення правила 16.1. Дотик призвів до пошкодження. Отже, судно S порушило правило 14 і має бути за це покараним (дивіться правило 14(b) і правило 64.1).

Судно Р було правильно дискваліфіковане за порушення правил 10 і 14. Судно S також дискваліфікується за порушення правила 14.

RYA 1971/4

ВИПАДОК 27

Правило 2, Чесне Вітрилення

Правило 13, Під час повороту оверштаг

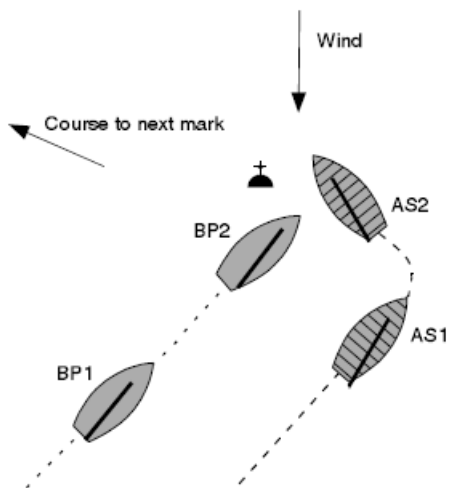
Правило 14, Уникання дотику

Правило 15, Набування права на дорогу

Судно не є зобов'язаним передбачати, що інше судно порушить правило. Якщо судно набуває права на дорогу завдяки своїм власним діям, то інше судно має право на місце, аби триматися осторонь.

Короткий виклад фактів

Судно AS на момент досягнення ним зони було чисто попереду від ВР. Між положеннями 1 і 2, AS, яке було на довжину корпусу з підвітру і на довжину корпусу попереду, щойно досягло правої лей лайн, повернуло оверштаг. Майже одразу його вдарило і пробило судно ВР, яке рухалося зі швидкістю біля десяти вузлів. Протестовий комітет дискваліфікував судно AS за порушення правила 15. Він також дискваліфікував і судно ВР за правилом 2, спираючись на те, що на судні ВР знали про намір AS повертати, але нічого не робили, аби уникнути зіткнення. ВР апелювало, стверджуючи, що воно не зобов'язане передбачати поворот оверштаг, який не відповідає вимогам правил.

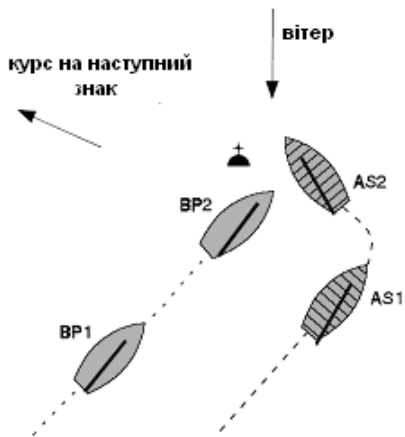


Decision

After AS reached the zone, BP was required by rule 12 to keep clear of her and by rule 18.2(b) to give her mark-room. Both these obligations ended when AS passed head to wind because the boats were then on opposite tacks and on a beat to windward (see rules 18.1(a) and 18.2(c)). When AS passed head to wind, BP became the right-of-way boat under rule 13 and held right of way until AS assumed a close-hauled course on starboard tack. At that moment AS, having just acquired right of way under rule 10, was required by rule 15 to give BP room to keep clear.

The collision occurred almost immediately after AS completed her tack. Therefore, BP needed to take avoiding action before AS completed her tack. At that time BP had right of way under rule 13, and so AS broke rule 13. AS also broke rule 15 because, after she acquired right of way under rule 10, she did not give BP room to keep clear. Finally, AS broke rule 14 because she could have avoided the contact by turning back onto port tack after she passed head to wind.

BP took no action to avoid the collision, but what could she have done? Given her speed and the distance involved, she had perhaps one to two seconds to decide what to do and then do it. It is a principle of the right-of-way rules, as stated in rule 15, that a boat that becomes obligated to keep clear by an action of another boat is entitled to sufficient time for response. Also, while it was obvious that AS would eventually tack to round the mark, no rule required BP to anticipate that AS would break a rule.



Ухвала

Після того, як AS сягнуло зони, судно BP постало зобов'язаним за правилом 12 триматися осторонь від судна AS, а за правилом 18.2(b) надавати йому знакомісце. Обидва ці обов'язки припинилися у момент, коли AS проминуло положення вітер у чоло, тому, що відтак судна опинилися на різних галсах і на бардіжанні проти вітру (дивіться правила 18.1(a) і 18.2(c)). Коли судно AS проминуло положення вітер у чоло, то BP постало судном із правом на дорогу за правилом 13 і зберігало це право аж допоки AS не опинилося на курсі щільний бейдевінд правого галсу. У цей момент судно AS, яке щойно отримало право на дорогу за правилом 10, постало зобов'язаним за правилом 15 надавати судну BP місце, аби те мало змогу триматися осторонь.

Зіткнення відбулося майже миттєво після того, як AS завершило поворот оверштаг. Отже, BP треба було вживати дій щодо уникання зіткнення ще перед тим, як AS завершить свій поворот. Під час цього BP мало право на дорогу за правилом 13, отже, AS порушило правило 13. AS порушило також і правило 15, тому що, після того, як воно набуло права на дорогу за правилом 10, воно не надало BP місця, аби те трималося осторонь. Нарешті AS порушило і правило 14, тому що мало можливість уникнути зіткнення повернувшись на лівий галс після того, як воно проминуло положення вітер в чоло.

BP не зробило нічого, аби уникнути зіткнення, але що ж воно могло зробити? Враховуючи його швидкість і наявну на цей момент відстань між суднами, воно мало мабуть яких одну-дві секунди на те, аби і вирішити що робити, а тоді ще й виконати своє рішення. Принципом правил щодо права на дорогу, як і зазначено у правилі 15, аби судну, яке через дії іншого судна постає зобов'язаним триматися осторонь, було надано достатньо часу на реагування. Крім того, хоч і було очевидним, що для того, аби обігнути знак, судно AS, має повертати оверштаг, за жодним із правил судно BP не було зобов'язаним передбачати те, що AS порушить правило.

BP did break rule 10, but she is exonerated under rule 64.1(a) because was compelled to do so by AS's breach of rule 15. BP did not break 14 because it was not reasonably possible for her to have avoided collision after AS broke rule 13. BP did not violate any principle of sportsmanship or fair play and, therefore, did not break rule 2.

BP's appeal is upheld. She is to be reinstated. AS remains disqualified.

USSA 1971/140

CASE 28

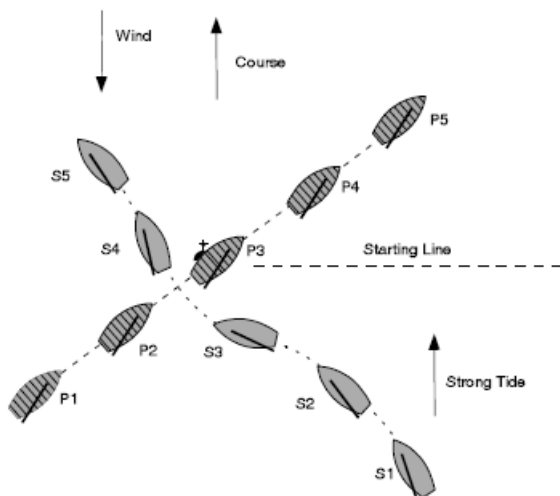
Rule 28.1, Sailing the Course

Rule 32.1, Shortening or Abandoning After the Start

Rule 64.1(a), Decisions: Penalties and Exoneration

Rule A5, Scores Determined by the Race Committee

When one boat breaks a rule and, as a result, causes another to touch a mark, the other boat is to be exonerated. The fact that a starting mark has moved, for whatever reason, does not relieve a boat of her obligation to start. A race committee may abandon under rule 32.1(d) only when the change in the mark's position has directly affected the safety or fairness of the competition.



BP порушило правило 10, але виправдане за правилом 64.1(a), тому що, воно було наражене на це порушення тим, що AS порушило правило 15. BP не порушило правило 14 тому що воно не мало слушної можливості уникнути зіткнення після порушення AS правила 13. BP не порушило жодного з принципів порядності чи чесної гри, отже, не порушило правила 2.

Апеляцію судна BP підтримано. Його результат відновлено. AS залишено дискваліфікованим

USSA 1971/140

ВИПАДОК 28

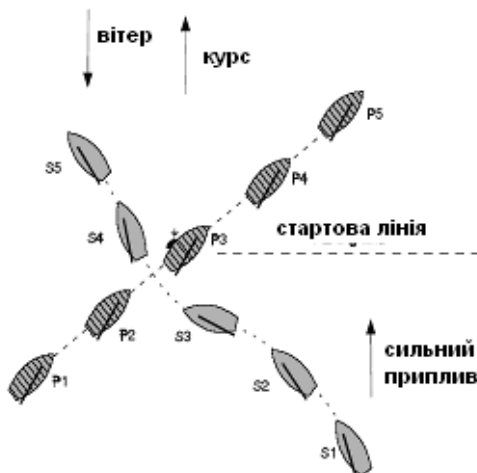
Правило 28.1, Провітрювання дистанції

Правило 32.1, Скорочення або припинення після старту

Правило 64.1(a), Ухвали: Покарання і Виправдовування

Правило A5, Заліковий стан, який визначається перегоновим комітетом

Якщо судно порушує правило і тим самим змушує інше судно доткнутися знака, то це інше має бути виправданим. Факт того, що стартовий знак з будь якої причини перемістився, не звільняє судно від його обов'язку стартувати. Перегоновий комітет може припинити перегони за правилом 32.1(d) тільки у такому випадку, коли переміщення знака вплинуло на безпеку, або ж справедливість змагання.



Summary of the Facts

As S and P, close-hauled, approached the port end of the starting line, a strong tide was setting them towards the line and the starting line mark. When S was two hull lengths from the mark, she hailed P to keep clear. There was no response, and S was forced to bear away to avoid a collision. Immediately after the starting signal, P sailed over the mark. As S luffed back to close-hauled, on a course to the wrong side of the mark, it jumped out from under P's hull and bounced against S. P did not take a penalty, and S did not return to start between the starting marks.

S protested P under rules 10 and 31, and also requested redress, asking that the race be abandoned, citing rule 32.1(d). The protest committee disqualified P for breaking rules 10 and 31, refused S's request for redress, and scored S DNS. The latter decision was referred to the national authority for confirmation or correction, along with a question: If S had returned to start as required by rule 28.1, could the race have been abandoned under rule 32.1(d) because of the mark having moved?

Decision

Although S touched the mark, she could not be expected to anticipate how it would move when another boat touched it. Therefore, as provided in rule 64.1(a), S is exonerated for breaking rule 31 because it was P's two breaches that caused the mark to touch S. However, S could have returned and started as required by rule 28.1. The fact that the starting mark moved does not relieve her of her obligation to start.

Because S did not start, the race committee was correct in scoring her DNS (see rule A5).

Rule 32.1(e) makes it clear that the most important criterion for abandoning a race is that, for some reason, the safety or fairness of the competition has been adversely affected. Rules 32.1(a), (b), (c) and (d) give examples of reasons that may justify abandoning a race; rule 32.1(e) implies that there may be other reasons. In this case, the unexpected movement of the starting mark as a result of P sailing over it did not justify abandoning the race. Indeed, the exact position of a mark frequently and routinely changes as a result of wind, current, waves or it having been touched by a boat, even though its anchor does not move. Such movement is a risk that competitors must accept and does not justify abandoning a race.

Короткий виклад фактів

Коли судна S і P наблизилися на щільному бейдевіндрі до лівого кінця стартової лінії, то сильною течією їх стало виносити на стартову лінію і стартовий знак. Коли S було на відстані двох довжин корпусу від знака, з нього окликнули судно P, аби воно трималося осторонь. Оскільки P не реагувало, то судно S було змушене, аби уникнути зіткнення, увалитися зі свого курсу. Одразу після сигналу стартування P пустило знак під себе. Коли S знову привелося до щільного бейдевінду, вітрилячи з неправильного боку від знака, знак вигулькнув з під корпусу P і скокнув до S. Судно P не виконувало покарання, а судно S не поверталося для стартування між стартовими знаками.

S протестувало проти P за правилами 10 і 31, а також звернулося про відшкодування, з проханням, аби перегони було припинено. Протестовий комітет дискваліфікував P за порушення правил 10 і 31, відхилив подане судном S звернення про відшкодування і дав судну S заліковий стан DNS (HCT). Щодо останньої частини ухвали, то вона була надіслана до Національної повноважної організації із таким запитанням: якби S повернулося до стартової лінії, як вимагається за правилом 28.1, чи можна було б припинити перегони за правилом 32.1(d) через те, що знак змістився зі свого місця?

Ухвала

Поза те, що S доткнулося знака, від нього не можна було очікувати того, аби з нього передбачали, куди і як рухатиметься знак, коли його зачепить інше судно. Отже, слідуючи зазначеному у правилі 64.1(a), судно S отримує виправдання за порушення правила 31, тому що, було два порушення правил судном P, які й спричинили те, що знак доткнувся судна S. Проте, S мало повернутися і стартувати, як вимагається за правилом 28.1. Факт того, що стартовий знак змістився, не звільняє судно від його обов'язку стартувати.

Оскільки S не стартувало, перегоновий комітет правильно надав йому у цих перегонах заліковий стан DNS (HCT) (дивіться правило A5).

У правилі 32.1(e) ясно вказано на те, що найважливішим критерієм щодо припинення перегонів є будь яка причина, що впливає на безпеку, або справедливість проведення змагань. У правилах 32.1 (a), (b), (c), і (d) надано приклади підстав, які можуть мотивувати припинення перегонів; у правилі 32.1 (e) проглядає думка про те, що можуть бути і інші підстави. У випадку, про який йдеться, непередбачуване зміщення стартового знака, як результат того, що судно P проїхалося по ньому, не є справедливою причиною для припинення перегонів., Абсолютно точне положення знака далєбі завжди і постійно під впливом вітру, течії, хвиль, або й через зачіпання його судном багаторазово змінюється, тоді як його кітва залишається на своєму місці. Таке зміщення знака є одним із різновидів змагального ризику; учасники перегонів мають його сприймати і брати до уваги, і воно не може бути підставою для припинення перегонів.

ARYF 1971

CASE 29

Definitions, Obstruction

Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

Rule 19.2(c), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

A leeward boat is an obstruction to an overlapped windward boat and a third boat clear astern. The boat clear astern may sail between the two overlapped boats and be entitled to room from the windward boat to pass between her and the leeward boat, provided that the windward boat has been able to give that room from the time the overlap began.

Summary of the Facts

When running towards the finishing line, W became overlapped with L when almost two hull lengths to windward of her. Subsequently, M sailed into the space between L and W. All three boats finished with no narrowing of space between L and W and no contact. W protested M for taking room to which she was not entitled, citing rules 19.2(b) and 19.2(c). The protest was dismissed on the grounds that W had given room to M as required by rule 19.2(b). W appealed.

Decision

Rule 11 required W to keep clear of L throughout the incident. While M was clear astern of L, rule 12 required her to keep clear of L, and after she became overlapped with L rule 11 required her to keep clear of L. As the diagram shows, both M and W met these requirements.

ВИПАДОК 29

Визначення, Перешкода

Правило 19.2(b), Місце для проминання перешкоди; Надавання місця біля перешкоди

Правило 19.2(c), Місце для проминання перешкоди; Надавання місця біля перешкоди

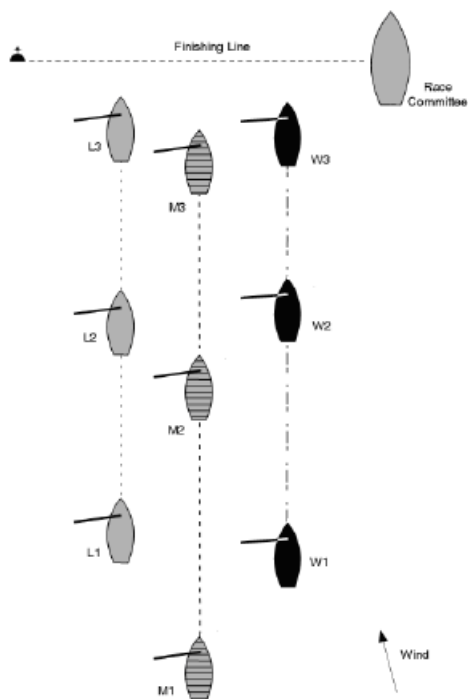
Підвітряне судно є перешкодою для перекритого з ним з навітру судна, і третього судна, яке є чисто позаду. Судно, що є чисто позаду, може вітрилити між двох перекритих між собою суден і мати право на місце від навітряного судна для проминання між ним і підвітряним судном за умови, що навітряне судно має можливість надати таке місце з моменту, коли було започатковано перекривання.

Короткий виклад фактів

Вітрилячи бакштагом до фінішної лінії, W постало перекритим з L, на момент, коли знаходилося на відстані майже дві довжини корпусу з навітру від нього. Після цього судно M завітрилило у простір між суднами W та L. Всі три судна фінішували не зменшивши відстані між W та L і не маючи між собою жодних дотиків. W, посилаючись на правила 19.2(b) і 19.2(c), протестувало проти M через те, що останнє скористалося з місця, на яке воно не мало права. Протест не було задоволено на підставі того, що W надало місце судну M, як вимагається правилом 19.2(b). Судно W апелювало.

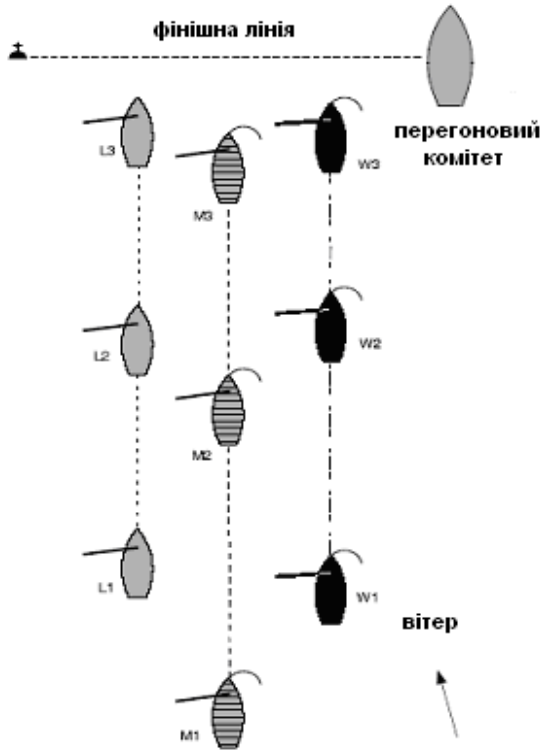
Ухвала

За правилом 11 судно W було впродовж всього інциденту зобов'язаним триматися осторонь від судна L. Коли судно M було чисто позаду від судна L, воно було зобов'язаним триматися осторонь від L за правилом 12, а після того, як воно постало перекритим з L, - за правилом 11. Як показано на схемі, обидва судна, і M, і L, виконали свої обов'язки.



Because both W and M were required to keep clear of L throughout the incident, L was an obstruction to W and M during that time (see the penultimate sentence of the definition Obstruction). However, because L was a boat under way, L was not a continuing obstruction to them (see the last sentence of the definition Obstruction). When M became overlapped with W, rule 19.2(b) began to apply between them. It required W to give M room between her and the obstruction, unless she was unable to do so from the time the overlap began. As the facts clearly show, W was able to give M that room when the overlap began and continued to do so at all times until the boats finished. Therefore, W complied with rule 19.2(b). Rule 19.2(c) did not apply because the obstruction, L, was not a continuing obstruction. M broke no rule; therefore W's appeal is dismissed.

USSA 1974/163



Оскільки обидва судна, W і M, були зобов'язані триматися осторонь від судна L протягом всього інциденту, то судно L весь цей час було перешкодою для суден W та M. (дивіться передостаннє речення у визначенні Перешкода). Проте, оскільки воно було судном на ходу, судно L не було для них подовженою перешкодою (дивіться останнє речення у визначенні Перешкода). Коли M постало перекритим з W, то між ними почало застосовуватися правило 19.2(b). За ним судно W було зобов'язаним надавати місце між ним і перешкодою, якщо тільки воно не є неспроможним це зробити з моменту заснування перекривання. Як чітко показують факти, судно W мало можливість надавати судну M таке місце від моменту, коли було започатковано перекривання, і воно продовжувало надавати таке місце аж доки судна не фінішували. Отже, судно W додержало вимог правила 19.2(b). Правило 19.2(c) не було застосовним, тому що перешкода, судно L, не була подовженою перешкодою. Судно M не порушило жодного з правил, отже, апеляцію судна W не задоволено.

USSA 1974/163

CASE 30

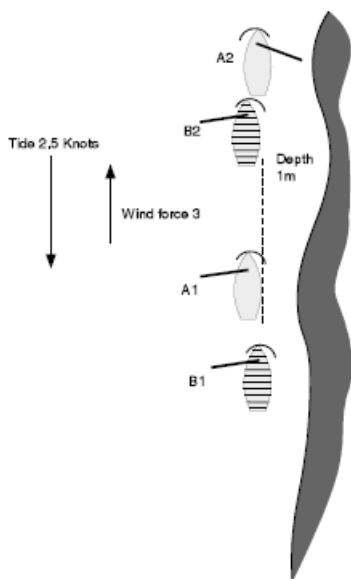
Definitions, Keep Clear

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 19, Room to Pass an Obstruction

Rule 64.1(a), Decisions: Penalties and Exoneration

A boat clear astern that is required to keep clear but collides with the boat clear ahead breaks the right-of-way rule that was applicable before the collision occurred. A boat that loses right of way by unintentionally changing tack is nevertheless required to keep clear.



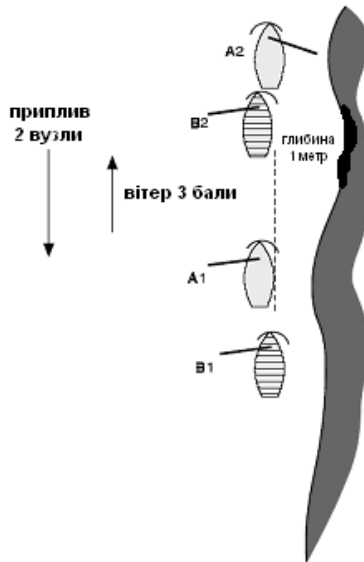
Summary of the Facts

Boats A and B were running on starboard tack close to the shore against a strong ebb tide in a Force 3 breeze. A was not more than half a hull length clear ahead of B. B blanketed A, causing A to gybe unintentionally. This was immediately followed by a collision, although without damage or injury, and B protested A under rule 10. The facts were agreed, and both boats were disqualified: B under rule 12 because she was too close to A to be keeping clear, and A under rule 10 for failing to keep clear of a starboard-tack boat.

ВИПАДОК 30

Визначення,	Триматися осторонь
Правило 14,	Уникання дотику
Правило 19,	Місце для проминання перешкоди
Правило 64.1(a),	Ухвали; Покарання і Виправдовування

Судно, що є чисто позаду і має триматися осторонь, але стикається з судном, що є чисто попереду, порушує те правило щодо права на дорогу, яке було застосовним перед тим, як відбулося зіткнення. Судно, яке втрачає право на дорогу хоч і через ненавмисну зміну галсу, все ж таки зобов'язане триматися осторонь.



Короткий виклад фактів:

За вітру у три бали, судна А і В спускалися фордевіндом правого галсу вітрилячи впритул до берега проти сильної відпливної течії. Судно А було за яких пів довжини корпусу чисто попереду від В. В прикрило вітер судну А, що спричинило самоперекидання грота на судні А. Це одразу призвело до зіткнення, щоправда без пошкодження матчастини, чи травмування екіпажу, і В протестувало на судно А за правилом 10. Факти було визнано встановленими і обидва судна були дискваліфіковані: судно В за порушення правила 12, оскільки воно було надто близько до А, аби вважати його таким, що тримається осторонь, а судно А за правилом 10 за недодержання свого обов'язку триматися осторонь від судна правого галсу.

A appealed on the grounds that she was compelled by B's action to break rule 10. The protest committee, commenting on the appeal, stated that B caused both A's gybe and the collision by not keeping clear when both boats were on the same tack.

Decision

The boats were passing close to the shoreline, which was an obstruction and also a continuing obstruction. Therefore, the conditions for rule 19 to apply were met. However, because the boats were not overlapped, neither of the two parts of rule 19 that place an obligation on a boat (rules 19.2(b) and 19.2(c)) applied. When B was clear astern of A she was required by rule 12 to keep clear but failed to do so. Her breach occurred before the collision, at the moment when A first needed 'to take avoiding action' (see the definition Keep Clear).

When B collided with A she also broke rule 14. However, at that time she held right of way under rule 10, and, because there was no damage or injury, she is exonerated under rule 14(b).

After gybing, A became the keep-clear boat under rule 10, even though she had not intended to gybe. She broke that rule, but only because B's breach of rule 12 made it impossible for A to keep clear. A did not break rule 14 because it was not 'reasonably possible' for her to avoid contact.

Accordingly, B was properly disqualified by the protest committee under rule 12. However, A is exonerated under rule 64.1(a) for breaking rule 10. A's appeal is upheld, and she is to be reinstated.

RYA 1974/3

CASE 31

Sportsmanship and the Rules

Rule 2, Fair Sailing

Rule 26, Starting Races

Rule 29.1, Recalls: Individual Recall

Rule 62.1, Redress

Rule 64.2, Decisions: Decisions on Redress

Race Signals, X

When the correct visual recall signal for individual recall is made but the required sound signal is not, and when a recalled boat in a position to hear a sound signal does not

А апелювало на підставі того, що воно було вимушено порушити правило 10 через дії судна В. Протестовий комітет у коментарях до апеляції завважив, що судно В, не тримаючись осторонь тоді, коли обидва судна були на одному галсі, спричинило як самоперекидання грота на судні А, так і зіткнення суден.

Ухвала

Судна рухалися близько до берега, який був не тільки перешкодою, а також і подовженою перешкодою. Отже умов для застосування правила 19 було додержано. Проте, оскільки судна не були перекритими, жодна із двох частин правила 19, де покладаються обов'язки на судна, (правила 19.2(b) і 19.2(c)) не була застосовною. Коли судно В було чисто позаду від судна А, то за правилом 12 воно було зобов'язаним триматися осторонь, але цього не додержало. Порушення ним правила сталося перед зіткненням у той момент, коли А вперше мало "потребу вживання дій щодо розходження" (дивіться визначення Триматися Осторонь).

В той момент, коли В зіткнулося з А, воно також порушило і правило 14. Проте на цей час воно мало право на дорогу за правилом 10, а також тому, що не було а ні пошкодження, а ні травмування, воно отримує виправдання за правилом 14(b).

Після перекидання його грота судно А постало судном, яке за правилом 10 має триматися осторонь, навіть, якщо воно і не збиралося робити перекидку. Воно порушило це правило, але ж судно А втратило можливість триматися осторонь саме через порушення судном В правила 12. А не порушувало правила 14, тому що для нього не існувало "розумної можливості" уникнути дотику.

Таким чином В було правильно дискваліфіковане протестовим комітетом за правилом 12. Позате, судно А виправдане за правилом 64.1(a), щодо порушення ним правила 10. Апеляцію судна А підтримано, а його результати – відновлено.

RYA 1974/3

ВИПАДОК 31

Порядність і правила

Правило 2, Чесне Вітрилення

Правило 26, Старті перегонів

Правило 29.1, Відклики; Індивідуальний відклик

Правило 64.2, Ухвали; Ухвали про відшкодування

Перегонові сигнали, X (ексрей)

Якщо було подано правильний візуальний сигнал індивідуального відклику, а обов'язковий звуковий сигнал при цьому не подавався, і якщо з місця, де знаходилося судно, до

see the visual signal and does not return, she is entitled to redress. However, if she realizes she is on the course side of the line she must return and start correctly.

Summary of the Facts

At the start of a race the visual individual recall signal required by rule 29.1 was correctly made, but the required sound signal was not. One of the recalled boats, A, did not return, was scored OCS and later requested redress on the grounds that she started simultaneously with the starting signal and heard no recall sound signal.

The protest committee found that A was not entirely on the pre-start side of the starting line at the starting signal. It gave A a finishing position as redress because of the absence of the sound signal. Another boat, B, then asked for redress, claiming that her finishing position was affected by what she believed to have been an improper decision to give a finishing position to A. B was not given redress, and she appealed on the grounds that rule 26 states: 'the absence of a sound signal shall be disregarded'.

Decision

Rule 62.1(a) has three requirements for giving redress. The first is that 'an improper action or omission' has occurred. Here, the race committee did not make the sound signal required by rule 29.1, an omission that was clearly improper. The second requirement is that a boat's finishing place has been 'made significantly worse'. Here, this requirement is met since A was scored OCS. The third requirement is that a boat suffered the consequences of the improper action or omission 'through no fault of her own'. Here, A had no part in causing the race committee to omit the sound signal and she thought she had started correctly.

When it is decided that a boat is entitled to redress, rule 64.2 requires the protest committee to 'make as fair an arrangement as possible for all boats affected'. When the situation involves a boat scored OCS, if the redress given is to adjust the boat's race score, it should reflect the fact that, generally, when a recalled boat returns to the pre-course side of the line after her starting signal, she usually starts some time after boats that were not recalled. An allowance for that time should be made.

The requirement in rule 29.1 and in Race Signals regarding the making of a sound signal when flag X is displayed is essential to call the attention of boats to the fact that one or more of them are being recalled. When the sound signal is omitted from an individual recall, and a recalled boat in a position to hear a sound signal does not see the visual signal and does not

якого стосувався сигнал, можна було почути звуковий і не можна було побачити візуальний сигнал, і судно не повернулося, то таке судно має право на відшкодування. Проте, якщо воно саме дає собі звіт у тому, що воно є вище за лінію, воно має повернутися і стартувати правильно.

Короткий виклад фактів:

Під час старту перегонів було правильно подано візуальний сигнал індивідуального відклику, який є необхідним за правилом 29.1, але необхідного звукового сигналу не було подано. Одне із відкликаних суден, судно А, не повернулося, а пізніше звернулося про відшкодування на підставі того, що воно стартувало одночасно з сигналом стартування і на ньому не чули ніякого сигналу відклику.

Протестовий комітет встановив, що судно А під час сигналу стартування було не повністю на передстартовому боці від лінії. Він надав судну А відшкодування у вигляді його фактичного місця на фініші, через відсутність звукового сигналу. Інше судно, В, згодом подало звернення про відшкодування стверджуючи, що його місце на фініші було погіршено стосовно того, на яке воно сподівалося, через неналежну ухвалу протестового комітету, який надав судну А його місце на фініші. Судну В не було надано відшкодування, і відтак воно апелювало на підставі того, що у правилі 26 зазначено: "відсутність звукового сигналу має не братися до уваги".

Ухвала

За правилом 62.1(a) є три умови для надання відшкодування. Перша, про "неналежні дії, або похибку" мала місце. Так, перегоновий комітет не подав звукового сигналу, що вимагається за правилом 29.1, і це є явно неналежною дією. Другою умовою є те, аби місце судна на фініші "значно погіршилося". Цієї вимоги теж дотримано, адже судно А отримало заліковий стан НБД (ОCS). Третьою умовою є те, що судно постраждало від наслідків неналежних дій "не з своєї власної провини". За випадку, про який йдеться, судно ніяк не впливало на те, що перегоновий комітет знехтував поданням звукового сигналу і воно вважало, що стартувало правильно.

Якщо приймається рішення про те, що судно має право на відшкодування, то за правилом 64.2 вимагається аби протестовий комітет "чинив якомога справедливіше стосовно всіх суден, на які впливає ухвала". Якщо ситуація стосується надання судну залікового стану НБД (ОCS), і якщо відшкодуванням є зміна залікового стану судна у перегонах, воно має віддзеркалювати той факт, що, взагалі, коли відкликане судно повертається на передстартовий бік лінії після його сигналу стартування, то зазвичай воно стартує із затримкою на деякий час, стосовно певної кількості суден, яких не було відкликано. Має робитися поправка на час такої затримки.

Звуковий сигнал, подавати який у разі піднесення прапора Х вимагається за правилом 29.1 і розділом Перегонові сигнали, є необхідним, аби привернути увагу суден до того, що одне, чи декілька з них, є відкликаними. Якщо звуковим сигналом нехтується за подання сигналу індивідуального відклику, а відкликане судно, на якому мають почути цей сигнал, є у такому положенні, що з нього не видно візуального сигналу, і воно не повертається за лінію, то воно має право

return, she is entitled to redress. However, a boat that realizes that she was on the course side of the line is not entitled to redress, and she must comply with rules 28.1 and, if it applies, rule 30.1. If she fails to do so, she breaks those rules. In addition, she fails to comply with the Basic Principle, Sportsmanship and the Rules, and breaks rule 2.

Concerning Boat B's request, the provision of rule 26 that 'the absence of a sound signal shall be disregarded' applies only to the warning, preparatory, one-minute and starting signals. When the individual recall signal is made, both the visual and sound signals are required unless the sailing instructions state otherwise.

B's appeal is dismissed. The protest committee's decision to give redress to A is upheld.

RYA 1974/7

CASE 32

Rule 86, Changes to the Racing Rules

Rule 90.2(c), Race Committee; Sailing Instructions; Scoring; Sailing Instructions

A competitor is entitled to look exclusively to written sailing instructions and to any written amendments for all details relating to sailing the course.

Summary of the Facts

The sailing instructions included, among other things, the following:

1. All races will be sailed under *The Racing Rules of Sailing* except as modified below.
2. A briefing will be held in the clubroom 60 minutes before the start of the first race each day.
3. Shortened Course will be signalled by two guns and raising of flag S and the class flag. Boats in that class will round the mark about to be rounded by the leading boat and go straight to the finishing line. This changes the meaning of flag S in the Race Signals.

At one of the briefings, the race officer attempted to clarify the phrase 'go straight to the finishing line' in item 3 by stating that when the course was shortened, all boats should cross the finishing line in a windward direction. This would ensure that all classes, some of which might be finishing from

на відшкодування. Проте судно, на якому усвідомили, що воно завчасно перетнуло лінію, не має права на відшкодування і є зобов'язаним додержати вимог правила 28.1 і, якщо таке застосовується, то і правила 30.1. У разі воно ухилятиметься від додержання цих вимог, то порушуватиме згадані правила. Крім того, воно постане таким, що ухиляється від додержання Основного принципу Порядність і правила та порушує правило 2.

Щодо звернення судна В, то, зауваження правила 26 про те, що "відсутність звукового сигналу має не братися до уваги", стосується тільки: попереджувального, підготовчого, однохвилинного сигналів і сигналу стартування. Коли подається сигнал індивідуального відклику, то обидва сигнали, як візуальний, так і звуковий, є обов'язковими, якщо тільки у вітрильницькій інструкції не зазначено іншого.

Апеляцію судна В відхилено. Ухвалу протестового комітету про надання судну А відшкодування – підтримано.

RYA 1974/7

ВИПАДОК 32

Правило 86, Зміни правил перегонів
Правило 90.2(с), Перегоновий комітет; Вітрильницька інструкція;
Залік: вітрильницька інструкція

Учасник змагань має право побачити на власні очі і особисто ознайомитись з письмовою вітрильницькою інструкцією, та з будь-якими письмовими доповненнями і додатками до неї, які стосуються провітрювання дистанції.

Короткий виклад фактів:

У вітрильницькій інструкції, окрім багато чого іншого, містилося, наступне:

1. Усі перегони відбуватимуться за *Правилами вітрильницьких перегонів* за винятком змін, викладених нижче.
2. Брифінги (короткі інструктажі) відбуватимуться у клубному залі за 60 хвилин перед стартом перших перегонів кожного дня.
3. Сигналом скорочення дистанції будуть два постріли і піднесений разом із прапором класу прапор S. Судна цього класу мають обігнути знак, який огинатиме лідируюче судно, і слідувати прямо до лінії фінішу. Це є зміною значення прапору S у Перегонових сигналах.

На одному з брифінгів керівник перегонів маючи на меті уточнити вираз "слідувати прямо до лінії фінішу", що міститься у пункті 3, зазначив, що у разі скорочення дистанції, всі судна мають перетинати лінію фінішу в напрямку проти вітру. Цим уточненням було приписано всім класам, декотрі з яких, могло статися, фінішували б від різних знаків,

different marks, would finish in the same direction even if that were not the direction of the course from the mark at which the course was shortened.

Subsequently, a race was shortened. Six boats, which had not attended the briefing, followed the written sailing instructions and crossed the finishing line from the course side of the line. To cross the line from its course side, it was necessary for those boats to cross while sailing downwind. The six boats were recorded as not finishing, and sought redress. The boats alleged that the race committee had improperly changed the definition Finish and had failed to follow the requirements of rule 90.2(c). The protest committee upheld their requests for redress on the grounds they had cited.

The race committee appealed to the national authority, asserting that the briefing sessions were a numbered part of the sailing instructions, all competitors should have attended, and the briefings constituted a procedure for giving oral instructions. Also, it argued that the sailing instructions were not changed but merely clarified by the race officer as to what the words 'go straight to the finishing line' meant.

Decision

Appeal dismissed. The remarks of the race officer amounted to more than mere clarification. This is borne out by the fact that the boats that did not attend the briefing acted as they did. Competitors are entitled to look exclusively to the sailing instructions and to any amendments for all particulars of the course. Rule 90.2(c) requires changes to the sailing instructions to be in writing. Moreover, under no circumstance can sailing instructions change the definition Finish or the definition of any other term defined in Definitions (see rule 86).

RYA 1975/3

Фінішувати в однаковому напрямку, навіть якщо б це не було напрямком від того знака, на якому дистанцію для них було скорочено.

З часом дистанцію було скорочено. Шість суден, представники яких не були присутніми на брифінгу, додержали вимог письмової вітрильницької інструкції, були визначені, як такі, що не фінішували, і звернулися про відшкодування. Вони стверджували, що перегоновий комітет змінив визначення Фінішу на неналежне, а, також, не додержав вимог правила 90.2(c). Протестовий комітет задовольнив їхнє звернення про відшкодування на підставах, наведених цими суднами.

Перегоновий комітет апелював до Національної повноважної організації, зазначаючи, що брифінгові зібрання було визначено, як один із пунктів вітрильницької інструкції, всі учасники мали їх відвідувати і брифінги були процедурною формою надання усних інструкцій. Крім того, він аргументував свої дії тим, що вітрильницьку інструкцію було не змінено, а просто уточнено керівником перегонів щодо значення слів "слідувати прямо до лінії фінішу".

Ухвала

Апеляцію відхилено. Зауваження керівника перегонів являли собою дещо більше, ніж прості роз'яснення. Це впливає із того, що судна, представники яких не були присутніми на брифінгу, діяли так, як вони діяли. Учасники мають право бачити на власні очі як кожний із пунктів вітрильницької інструкції, так і будь які доповнення, які стосуються будь яких уточнень дистанції. У правилі 90.2(c) вимагається, аби зміни вітрильницької інструкції були у письмовому вигляді. Ба більше, ні в якому разі вітрильницькою інструкцією не може змінюватися визначення Фініш, чи й будь який термін, визначений у Визначеннях (дивіться правило 86).

RYA 1975/3

CASE 33

Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap

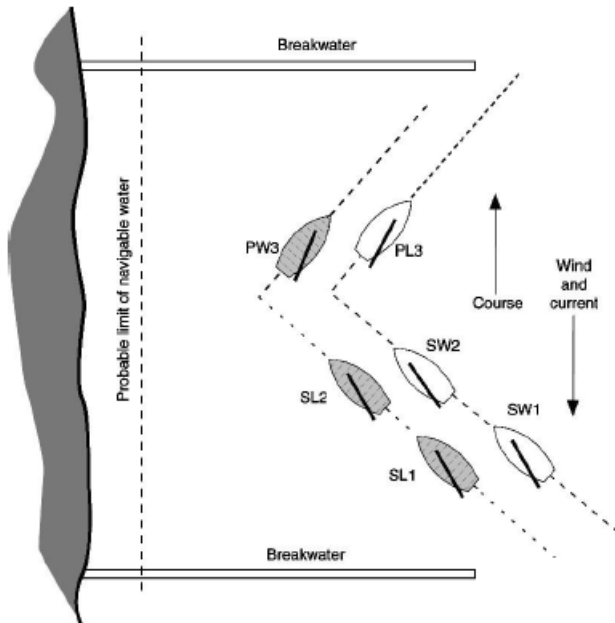
Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

Rule 19.2(c), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

Rule 20.1, Room to Tack at an Obstruction: Hailing

Rule 20.2, Room to Tack at an Obstruction: Responding

When a boat approaching an obstruction hails for room to tack before safety requires her to do so, she breaks rule 20.1(a). However, even if the hail breaks rule 20.1(a), the hailed boat must respond. An inside overlapped boat is entitled to room between the outside boat and an obstruction under rule 19.2(b) even though she has tacked into the inside overlapping position.



Assumed Facts for Question 1

There are breakwaters projecting from the shore at fairly regular intervals with a reasonable amount and depth of water between them. To be

ВИПАДОК 33

Визначення,	Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті
Правило 19.2(b),	Місце для проминання перешкоди; Надання місця біля перешкоди
Правило 19.2(c),	Місце для проминання перешкоди: Надання місця біля перешкоди
Правило 20.1,	Місце для повороту оверштаг біля перешкоди; Окликання
Правило 20.2,	Місце для повороту оверштаг біля перешкоди; Реагування

Якщо судно, що наближається до перешкоди, окликає про місце для повороту оверштаг, ще перед тим, як безпека плавання вимагає від нього повертати оверштаг, воно порушує правило 20.1(a). Проте, навіть якщо оклик є порушенням правила 20.1(a), окликнуте судно повинне реагувати. Будь яке внутрішнє перекрите судно має право на місце між зовнішнім судном і перешкодою за правилом 19.2(b), навіть, якщо внутрішнім перекритим воно постало через те, що повернуло оверштаг.



Короткий виклад фактів для запитання 1

На акваторії дистанції знаходилися брекватери, чи моли, розташовані на майже рівних відстанях одне від одного і майже під прямим кутом до берегової лінії, з досить прийнятними

competitive when beating against a contrary current, it is advantageous to tack into and out of the area between adjacent breakwaters.

SL and SW, small keel boats, enter one such area overlapped, close-hauled on starboard tack. In the absence of SW, SL would tack at a point where, on port tack and close-hauled, she would just clear the end of the farther breakwater.

Question 1

If SL were to hail for room to tack at position 2, would SW be required to respond as required by rule 20.2(c)?

Answer 1

Yes. SW is required to respond by rules 20.2(b) and 20.2(c), even if at position 2 SL was not yet in danger of running aground and her hail would therefore break rule 20.1(a). To avoid breaking rule 20.1(a), SL must not hail until safety requires her to tack.

Additional Assumed Facts for Question 2

SL does not hail for room to tack. However, SW tacks between positions 2 and 3 at a point where, after she completes her tack, her close-hauled course passes just to leeward of the end of the farther breakwater. Seeing SW begin to tack, SL immediately begins to tack as well.

Question 2

After position 2, is PL (formerly SW), required to give PW (formerly SL) room between her and the breakwater?

Answer 2

Yes. When SW tacks, SL is able to tack without breaking a rule. When SW turns past head to wind, the overlap between her and SL ceases to exist, because they are then on opposite tacks and sailing at less than 90 degrees to the true wind (see the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap). A new overlap begins when SL passes head to wind, at which time the boats are once again on the same tack. After the new overlap begins PL, by bearing off, can easily give PW room between her and the breakwater. Therefore, rule 19.2(b) applies and requires PL to give PW that room.

RYA 1975/8

просторовими і глибинними умовами для плавання між ними. За бардіжання проти течії було явно вигідним розкладати галси між згаданими брекватерами.

SL і SW, невеликі кільові яхти, які були перекриті між собою на щільному бейдевінді правого галсу, потрапили до району між цими брекватерами. За відсутності SW, SL мало би повертати оверштаг у точці, з якої щільним бейдевіндром лівого галсу точно потрапляло би на кінець наступного брекватера.

Запитання 1

Якби з судна SL окликнули про місце для повороту у положенні 2, чи було б судно SW зобов'язаним реагувати за вимогою правила 20.2(c)?

Відповідь 1

Так. SW є зобов'язаним реагувати за правилами 20.2(b) і 20.2(c), навіть якщо у положенні 2 SL ще не було у небезпеці посадки на міліну, і, його оклик був порушенням правила 20.1(a). Щоб уникнути порушення правила 20.1(a), SL має не робити оклику, допоки вимоги безпеки не вимагатимуть від нього негайно повертати оверштаг.

Проте, оскільки у положенні 2 для SL ще не існує небезпеки втрапити на міліну, воно би порушило правило 20.3, якби з нього в цей момент окликнули судно SW про надання місця для повороту оверштаг. Аби не порушувати правила 20.3, з нього мають не окликати, допоки умови безпеки не вимагатимуть від нього здійснення повороту оверштаг.

Короткий виклад додаткових фактів для запитання 2

З SL не окликали щодо місця для повороту. Проте, SW повернуло оверштаг між положеннями 2 і 3, у точці, з якої, після завершення ним повороту оверштаг, його курс щільним бейдевіндром пролягав точно з підвітру від кінця наступного брекватера. Побачивши, що SW повертає, судно SL також негайно почало повертати.

Запитання 2

Після положення 2, чи є PL (воно ж SW) зобов'язаним надавати судну PW (воно ж SL) місце між собою і брекватером?

Відповідь 2

Так. Коли SW повернуло оверштаг, судно SL може повертати, не порушуючи правил. Після того, як SW проминуло положення вітер в чоло, перекривання між ним і судном SL уже не існувало, тому що судна опинилися на різних галсах, вітрилячи курсами під кутом меншим, ніж 90° до справжнього вітру (дивіться визначення Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті). Нове перекривання започаткувалося коли SL проминуло положення вітер в чоло, в цей момент судна знов опинилися на однаковому галсі. Після того, як було засновано нове перекривання, судно PL могло увалитися і тим просто і легко надати судну PW місце між собою і брекватером. Отже, правило 19.2(b) було застосовним, і за ним від PL вимагалось надати судну PW таке місце.

RYA 1975/3

CASE 34

Rule 2, Fair Sailing

Rule 62.1(d), Redress

Rule 69.2, Allegations of Gross Misconduct: Action by a Protest Committee

Hindering another boat may be a breach of rule 2 and the basis for granting redress and for action under rule 69.2.

Summary of the Facts

As the sixth and final race of a championship series began, A's accumulated score was such that the only way she could lose the prize was for B to finish ahead of her and among the first three of the 48 competitors. A crossed the line early and was recalled by loud hailer. About 70 to 100 metres beyond the starting line, she turned back, but she had sailed only some 20 to 30 metres towards the line when she met B, which had started correctly. Instead of continuing towards the pre-start side of the line A turned and began to hinder B by covering her closely.

The race committee hailed A again that she was still above the line and received a wave of acknowledgement in return, but A continued to sail the course, hindering B throughout the windward leg. When A and B reached the windward mark, they were last but one and last respectively, whereupon A retired. B ultimately finished in 22nd place.

Since it was obvious to the race committee that A continued to race solely for the purpose of hindering B, it protested A under rule 2. A, which had been scored OCS, was then disqualified for breaking rule 2. She appealed, asserting that she believed she had returned and started correctly.

Decision

A's appeal is dismissed. It is clear from the facts found that A knew she had not started as required by rule 28.1, and that she chose not to do so. Facts are not subject to appeal. The disqualification of A for breaking rule 2 was appropriate.

A would not have broken rule 2 if she had returned to the pre-start side of the starting line and started and, after having done so and without intentionally breaking any rule, she had managed to overtake and pass B and then closely covered her.

B could have requested redress and was entitled to receive it under rule 62.1(d).

ВИПАДОК 34

Правило 2, Чесне Вітрилення

Правило 62.1(d), Відшкодування

Правило 69.2, Заява про брутально неетичні вчинки: Дії протестового комітету

Перешкоджання іншому судну може бути порушенням правила 2 та підставою і для надання відшкодування, і для дій за правилом 69.2

Короткий виклад фактів

Коли розпочалися шості і останні перегони серії чемпіонату, судно А мало у загальному заліку таку кількість очок, що воно могло втратити приз тільки у такому разі, коли б судно В фінішувало поперед нього, посівши при цьому місце серед перших трьох із 48 учасників. А перетнуло лінію зарано і було відкликане за допомогою гучного зв'язку. На відстані біля 70 – 100 метрів від стартової лінії воно повернуло назад, але коли провітрилило яких 20 – 30 метрів у бік лінії, з нього побачили В, яке стартувало правильно. Замість того, щоб продовжувати рух у бік передстартової сторони від лінії, А змінило курс і почало притримувати судно В, криючи його зблизька.

Перегоновий комітет повторно окликнув А, сповістивши про те, що воно все ще знаходиться вище від лінії, і отримав підтвердження змахом руки, щодо потреби повертатися, але ж судно А продовжувало вітрилити по дистанції, перешкоджаючи вітриленню судна В протягом всього бардичального відрізка дистанції. Коли А і В досягли першого знака, то опинилися відповідно на передостанньому і останньому місцях, після чого А зійшло з дистанції. Зрештою В фінішувало на 22 місці.

Оскільки для перегонового комітету було очевидним те, що судно А продовжувало вітрилити по дистанції виключно для того, аби заважати судну В, він протестував проти А за правилом 2. Судно А, яке отримало заліковий стан OCS (НБД), було відтак дискваліфіковано за порушення правила 2. Воно апелювало, стверджуючи, що воно вважало себе таким, яке повернулося і стартувало правильно.

Ухвала

Апеляцію судна А відхилено. Із встановлених фактів ясно, що судну А було відомо про те, що воно не стартувало так, як це вимагається за правилом 28.1, і що воно не збиралося цього робити. Факти не є підставою для апеляції. Дискваліфікація судна А за правилом 2 була адекватною.

Судно А не порушило би правила 2, якби воно повернулося на передстартову сторону від стартової лінії і стартувало б, та, після того, як воно б це виконало без свідомого порушення жодного з правил, спромоглося б наздогнати і проминути судно В, а, відтак, почало б зблизька його крити.

Судно В мало право звернутися про відшкодування і отримати його відповідно до правила 62.1(d).

The facts show a gross breach of sportsmanship and, therefore, of rule 2. Such a deliberate attempt to win by unfair means should be dealt with severely. The protest committee could also have called a hearing under rule 69.2, as a result of which it could have disqualified A from the entire series.

NSF 1975/1

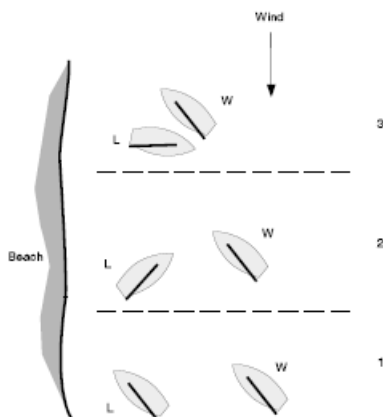
CASE 35

Rule 20.2(c), Room to Tack at an Obstruction: Hailing and Responding

When a boat is hailed for room to tack at an obstruction and replies 'You tack', and the hailing boat is then able to tack and avoid the hailed boat in a seamanlike way, the hailed boat has complied with rule 20.2(c).

Summary of the Facts

As two close-hauled boats approached a shore, L hailed W for room to tack. W replied 'You tack' and L then tacked immediately. After tacking, L bore away in a seamanlike way and passed under W's stern, which she cleared by three feet (1 m) or more. L protested W under rule 20.2(c). The boats were 15 feet (4.5 m) in length and the wind was moderate. The protest committee decided that W failed to give room as required by rule 20.2(c) and disqualified her. W appealed.



Факти промовляють про брутальне порушення спортивної порядності, отже і правила 2. Такі умисні намагання виграти змагання нечесним шляхом заслуговують суворішого покарання. Протестовий комітет мав би порушити слухання за правилом 69.1, наслідком якого мала би бути дискваліфікація А на всі перегони серії.

NSF 1975/1

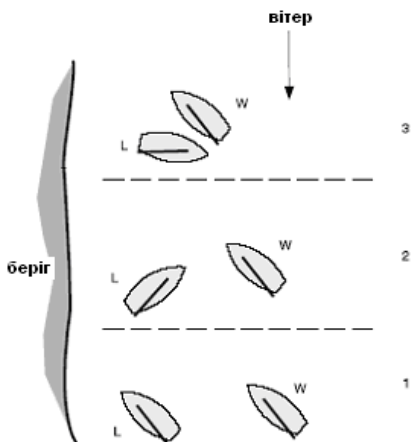
ВИПАДОК 35

Правило 20.2(с), Місце для повороту оверштаг біля перешкоди; Окликання і реагування

Якщо на судні отримано оклик про надання місця біля перешкоди для повороту оверштаг і з судна відповіли: "Ю тек", а відтак судно, яке окликало, має повну змогу повернути оверштаг і на рівні доброї морської практики обминуть судно, до якого воно зверталось, то судно, що його окликнуто, дотримало вимог правила 20.2(с).

Короткий виклад фактів

Коли два судна на щільному бейдевінді наблизилися до берега, то з судна L окликнули W щодо надання місця для повороту оверштаг. З судна W відповіли: "Ю тек" і судно L негайно повернуло. Після повороту L увалилося, маневруючи на рівні доброї морської практики, і провітрило по кормі від W на відстані яких трьох футів (1м), чи, навіть, більше. L протестувало проти W за правилом 20.2(с). Суднами, про які йдеться, були судна довжиною 15 футів (4,5 м) і вітер був помірним. Протестовий комітет вирішив, що судно W не надало місця, яке вимагається за правилом 20.2(с) і дискваліфікував його. Судно W апелювало.



Decision

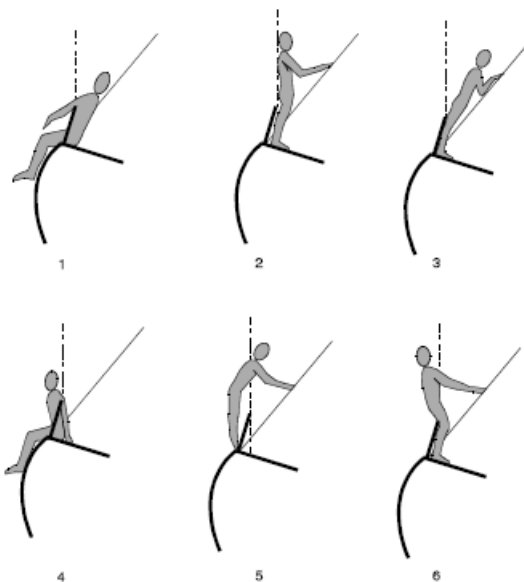
W's appeal is upheld, and she is to be reinstated. L's actions showed that she had room to tack and avoid W. W therefore met her obligation under rule 20.2(c).

USSA 1976/189

CASE 36

Rule 49.2, Crew Position; Lifelines

Positioning of crew members relative to lifelines.



Summary of the Facts

A boat in an offshore class, while close-hauled, had a crew member positioned, for several minutes on two occasions, next to the shrouds with his feet on the deck and his legs inside but touching the lifelines. While his torso was substantially upright, part of it was outboard of an imaginary line projected vertically from the top of the lifelines. The boat was disqualified under rule 49.2 and appealed.

Ухвала

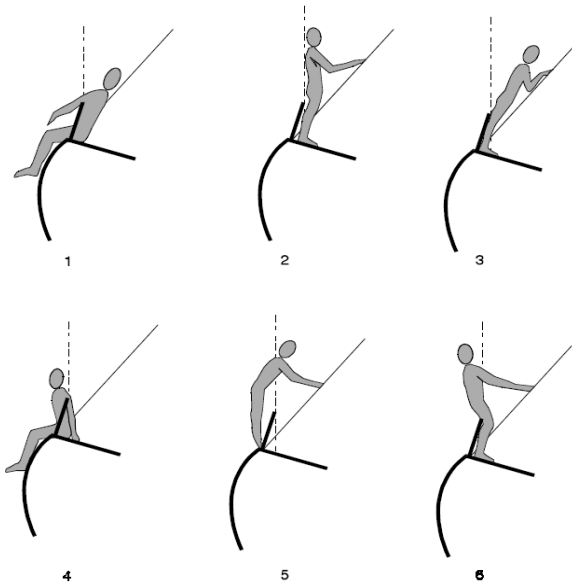
Апеляцію судна W підтримано і воно поновлене у своїх правах. Дії судна L свідчать про те, що воно мало місце для повороту оверштаг і розходження з W. Отже судно W виконало свої обов'язки за правилом 20.2(с).

USSA 1976/189

ВИПАДОК 36

Правило 49.2, Розташовування екіпажу

Розташовування екіпажу стосовно леєрів безпеки.



Короткий виклад фактів

Коли судно, яке належить до одного із крейсерських класів, вітрилило щільним бейдевіндом, один із членів його екіпажу двічі по кілька хвилин розташовувався назовні від вант стоячи стопами на палубі і маючи гомілки зсередини від леєрів безпеки, але спираючись ними на леєри. Хоч його тулуб практично знаходився у вертикальному положенні, частина тулуба була поза уявною вертикальною лінією, що проходить через верхній леєр. Судно було дискваліфіковане за правилом 49.2 і апелювало.

Decision

The appeal is dismissed. To clarify the rule, the drawing shows possible crew positions. Position 6 is the position of the appellant's crew member. Positions 1, 2 and 3 do not break the rule; positions 5 and 6 break it. On boats equipped with one lifeline, position 4 breaks the rule. On boats equipped with two wire lifelines, a crew member sitting on deck facing outboard with his waist inside the lower lifeline and the upper part of his body outside the upper lifeline, as shown in position 4, does not break the rule.

USSA 1976/194

CASE 37

Rule 32.1(d), Shortening or Abandoning After the Start

Rule 62.1(a), Redress

Each race of a regatta is a separate race; in a multi-class regatta, abandonment may be suitable for some classes, but not for all.

Summary of the Facts

In the third race of a regatta involving about 120 boats and 15 offshore classes, all classes sailed the same course on which a reaching mark was found to have moved almost a mile out of position. Various boats in several classes sought redress because of it. The mark moved out of position over an hour before any of the boats in the last two classes reached it. None of the boats in those two classes requested redress. The protest committee, however, abandoned the races for all classes. The boats in the last two classes then asked for redress, claiming that the abandonment of their races was improper. Redress was denied. They appealed.

Decision

The protest committee failed to distinguish between different procedures under which a race may be abandoned. The race committee could have abandoned the race under rule 32.1(d) because the mark was out of position. It did not do so, however, and appeared to have been satisfied to let the several races stand.

Ухвала

Апеляцію відхилено. Для роз'яснення правила, на ілюстрації зображено можливі положення тіл членів екіпажу. Положення 6 зображує положення тіла одного із членів екіпажу апелянта. У положеннях 1, 2 і 3 на ілюстрації, правило не порушується; у положеннях 5 і 6 його порушено. На судах, обладнаних одинарним металевим тросовим леєром, у положенні 4 правило порушується. На судах, обладнаних подвійними металевими тросовими леєрами змагун, сидячи на палубі обличчям назовні і з попереком зсередини від нижнього леєра, може розташовувати верхню частину свого тіла ззовні від верхнього леєра, як показано у положенні 4 не порушує правила.

USSA 1976/194

ВИПАДОК 37

Правило 32.1(d), Скорочення, або Припинення після старту

Правило 62.1(a), Відшкодування

Кожні перегони регати, є окремими перегонами; у багатокласовій регаті сигнал припинення може стосуватися кількох, і, все ж таки, не всіх, класів.

Короткий виклад фактів

У третій перегонах регати, де брало участь 120 яхт п'ятнадцяти крейсерських класів, всі судна мали провітрилити однакову дистанцію, на якій боковий (бакштаговий) знак, як було з'ясовано, змістився зі свого місця майже на миль. Низка суден із різних класів поставили питання щодо відшкодування через цю подію. Жодне із суден останніх двох класів не зверталось про відшкодування. По за те, протестовий комітет припинив перегони у всіх класах. Після цього судна двох останніх класів звернулися про відшкодування, стверджуючи, що припинення їхніх перегонів було неналежним. Звернення було відхилено. Судна апелювали.

Ухвала

Протестовий комітет не побачив відмінностей між різними процедурами, за якими перегони можуть бути припинені. Перегоновий комітет міг би припинити перегони за правилом 32.1(d) оскільки знак був не на місці. Він цього не зробив, проте, виглядаючи таким, що є задоволеним зі свого рішення, залишив низку перегонів не припиненими.

When several classes are racing at the same time, each class is competing in a separate race. If the protest committee had taken up the question on a class-by-class, race-by-race basis, it would have found that there was no requirement or need to abandon the race for the last two classes. There may have been sufficient reason to abandon the races of some classes, but the protest committee erred when it abandoned the races for the classes in which no redress was requested. Its decision to do so was an 'improper action' within the meaning of rule 62.1(a). The appeals are upheld, and all of the boats in the races of the two classes in question are reinstated in their finishing places.

USSA 1977/200

CASE 38

International Regulations for Preventing Collisions at Sea

The International Regulations for Preventing Collisions at Sea (IRPCAS) are intended to ensure the safety of vessels at sea by precluding situations that might lead to collisions. When the IRPCAS right-of-way rules replace the rules of Part 2, they effectively prohibit a right-of-way boat from changing course towards the boat obligated to keep clear when she is close to that boat.

Summary of the Facts

At about 0030, L and W were running on starboard tack on parallel courses about two hull lengths apart. W was to windward and clear astern of L and steadily closing up on her. The sailing instructions had, between sundown and sunrise, replaced the rules of Part 2 with the *IRPCAS* right-of-way rules. L changed course to starboard, forcing W to respond in order to avoid a collision. W protested L on the grounds that 'luffing was forbidden at night'. The protest committee upheld the protest under the *IRPCAS*, Part B, Section II, Rule 17. L appealed on the grounds that the protest committee had misapplied the relevant *IRPCAS* rules.

Decision

IRPCAS Rule 13(a) states that 'any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken', and Rule 13(b) states, 'A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in

Якщо одночасно відбуваються перегони декількох класів, то кожний клас змагається в окремих перегонах. Якби протестовий комітет шукав би відповіді на питання розглядаючи окремо клас за класом, перегони за перегонами, то дійшов би висновку, що не було а ні вимог, а ні потреби припиняти перегони для останніх двох класів. Могло бути вдосталь причин які б гарантували необхідність припинити перегони для певних класів, але ж протестовий комітет помилився у тому, що застосував їх до тих класів, у яких не було звернень про відшкодування. Дії протестового комітету, за висловом у правилі 62.1(а), були "неналежними діями". Апеляції підтримано, і всім суднам, які брали участь у перегонах двох останніх класів, про які йдеться, повернуто їхні місця за фактичним порядком фінішування.

USSA 1977/200

ВИПАДОК 38

Міжнародні правила запобігання зіткнень на морі

Міжнародні Правила запобігання зіткнень на морі (МПЗЗМ) запроваджені для гарантування безпеки транспортних суден на морі шляхом відвертання ситуацій, які можуть призводити до зіткнень. У разі правила частини 2 заступаються правилами щодо права на дорогу МПЗЗМ, останні чітко забороняють судну, яке має право на дорогу і знаходиться у безпосередній близькості від судна, яке має триматися осторонь, змінювати курс у бік судна, яке має триматися осторонь.

Короткий виклад фактів

Приблизно о 00.30 L і W вітрилили фордевіндом правого галсу на рівнобіжних курсах, маючи між собою відстань по траверзу приблизно у дві довжини корпусу. W було чисто позаду, з навітру від L, і постійно прикривало його. За вітрильницькою інструкцією від заходу до сходу сонця правила частини 2 замінялися правилами щодо права на дорогу МПЗЗМ. L змінило курс праворуч, змушуючи W діяти у відповідь, аби уникнути зіткнення. W протестувало проти L, спираючись на те, що "лувінг є вночі забороненим". Протестовий комітет підтримав протест за МПЗЗМ Частина В, Розділ II, Правило 17. L апелювало на підставі того, що протестовий комітет помилково застосував відповідні правила МПЗЗМ.

Ухвала

У правилі 13(а) МПЗЗМ зазначено, що " судно, що наздоганяє, має триматися осторонь від путі слідування судна, що його наздоганяють", а правило 13 (b) зазначає, що "Судно має вважатися таким, що його наздоганяють, у разі до нього наближається інше судно з напрямку більш, ніж на 22,5 градуси в

such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.’ In the above case W was the overtaking vessel. Rule 13(d) states, ‘Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not . . . relieve [the overtaking vessel] of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.’

The overtaken vessel, in this case L, has obligations towards the overtaking vessel. These are in Rule 17, which states in part, ‘Where one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.’ It is this rule that prohibits the racing manoeuvre known as ‘luffing’ while the boats are so close that L’s luff forces W to change course to avoid contact. Therefore, L’s appeal is dismissed and the protest committee’s decision to penalize her is upheld.

CYA 1976/32

CASE 39

Sportsmanship and the Rules

Rule 60.2(a), Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action

Except when it receives a report of a breach of a class rule or of rule 43 from an equipment inspector or a measurer for an event, a race committee is not required to protest a boat. The primary responsibility for enforcing the rules lies with the competitors.

Summary of the Facts

Throughout a five-race series, A competed with a crew of three. After the last race, B and others jointly protested A, alleging that she had broken a class rule that limited the crew to two. This was the first protest relating to the matter. It was refused because the hulls of the protesting boats were all over 6 m long, but none of the boats displayed a red flag. This decision was appealed on the grounds that the race committee ought, on its own initiative, to have protested A in all the races.

корму від його траверзу, тобто, у такому положенні щодо судна, яке воно наздоганяє, що вночі з нього можна бачити тільки гакабортний (ходовий) вогонь цього судна, але ж ніякий із його облавкових відмітних вогнів". У зазначеному вище випадку, W було судном, що наздоганяє. Правило 13 (d) зазначає: "Будь яка наступна зміна пеленгу між двома суднами не може.....применшити обов'язок (судна, що наздоганяє,) триматися осторонь від судна, що його наздоганяють, допоки не проміне його повністю і не постане чисто від нього".

Судно, що наздоганяє, у нашому випадку судно L, має певні обов'язки стосовно судна, що його наздоганяють. Вони містяться у правилі 17, яке зазначає: "Коли одне із двох суден має зійти зі свого путі слідування, то інше має зберігати свій курс і швидкість". За цим правилом, допоки судна є настільки близько, що приведення судна L змушує судно W змінювати курс задля уникання зіткнення, перегоновий маневр, відомий як "лувінг", є забороненим. Отже, апеляцію відхилено, а ухвалу протестового комітету про дискваліфікацію L – підтримано.

СУА 1976/32

ВИПАДОК 39

Порядність і правила

Правило 60.2(a), Право на протестування; Право на звернення про відшкодування або на дії щодо правила 69

Якщо тільки ним не отримано рапорту від інспектора щодо контролю за спорядженням або вимірювача на цих змаганнях про порушення правил класу або порушення правила 43, перегоновий комітет не є зобов'язаним протестувати на судно. Право і обов'язок запроваджувати правила у життя покладено насамперед на самих змагунів – учасників перегонів.

Короткий виклад фактів

Протягом серії, яка складалася із п'яти перегонів, судно А змагалось з екіпажем у складі трьох осіб. Після останніх перегонів судно В, та деякі інші, протестували разом проти А, звинувачуючи його в тому, що воно порушило правило класу, яке обмежує кількість екіпажу двома особами. Це був перший протест, який стосувався цього порушення. Протест було відхилено через те, що довжини всіх суден, які протестували, перевищували 6 метрів, але жодне з них не піднесло червоного прапора. Таке рішення було апелюване на підставі того, що протестовий комітет мав сам, за своєю власною ініціативою, порушити протест проти судна А на всі перегони.

such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.’ In the above case W was the overtaking vessel. Rule 13(d) states, ‘Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not . . . relieve [the overtaking vessel] of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.’

The overtaken vessel, in this case L, has obligations towards the overtaking vessel. These are in Rule 17, which states in part, ‘Where one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.’ It is this rule that prohibits the racing manoeuvre known as ‘luffing’ while the boats are so close that L’s luff forces W to change course to avoid contact. Therefore, L’s appeal is dismissed and the protest committee’s decision to penalize her is upheld.

CYA 1976/32

CASE 39

Sportsmanship and the Rules

Rule 60.2(a), Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action

Except when it receives a report of a breach of a class rule or of rule 43 from an equipment inspector or a measurer for an event, a race committee is not required to protest a boat. The primary responsibility for enforcing the rules lies with the competitors.

Summary of the Facts

Throughout a five-race series, A competed with a crew of three. After the last race, B and others jointly protested A, alleging that she had broken a class rule that limited the crew to two. This was the first protest relating to the matter. It was refused because the hulls of the protesting boats were all over 6 m long, but none of the boats displayed a red flag. This decision was appealed on the grounds that the race committee ought, on its own initiative, to have protested A in all the races.

корму від його траверзу, тобто, у такому положенні щодо судна, яке воно наздоганяє, що вночі з нього можна бачити тільки гакабортний (ходовий) вогонь цього судна, але ж ніякий із його облавкових відмітних вогнів". У зазначеному вище випадку, W було судном, що наздоганяє. Правило 13 (d) зазначає: "Будь яка наступна зміна пеленгу між двома суднами не може.....применшити обов'язок (судна, що наздоганяє,) триматися осторонь від судна, що його наздоганяють, допоки не проміне його повністю і не постане чисто від нього".

Судно, що наздоганяє, у нашому випадку судно L, має певні обов'язки стосовно судна, що його наздоганяють. Вони містяться у правилі 17, яке зазначає: "Коли одне із двох суден має зійти зі свого путі слідування, то інше має зберігати свій курс і швидкість". За цим правилом, допоки судна є настільки близько, що приведення судна L змушує судно W змінювати курс задля уникання зіткнення, перегоновий маневр, відомий як "лувінг", є забороненим. Отже, апеляцію відхилено, а ухвалу протестового комітету про дискваліфікацію L – підтримано.

СУА 1976/32

ВИПАДОК 39

Порядність і правила

Правило 60.2(а), Право на протестування; Право на звернення про відшкодування або на дії щодо правила 69

Якщо тільки ним не отримано рапорту від інспектора щодо контролю за спорядженням або вимірювача на цих змаганнях про порушення правил класу або порушення правила 43, перегоновий комітет не є зобов'язаним протестувати на судно. Право і обов'язок запроваджувати правила у життя покладено насамперед на самих змагунів – учасників перегонів.

Короткий виклад фактів

Протягом серії, яка складалася із п'яти перегонів, судно А змагалось з екіпажем у складі трьох осіб. Після останніх перегонів судно В, та деякі інші, протестували разом проти А, звинувачуючи його в тому, що воно порушило правило класу, яке обмежує кількість екіпажу двома особами. Це був перший протест, який стосувався цього порушення. Протест було відхилено через те, що довжини всіх суден, які протестували, перевищували 6 метрів, але жодне з них не піднесло червоного прапора. Таке рішення було апельоване на підставі того, що протестовий комітет мав сам, за своєю власною ініціативою, порушити протест проти судна А на всі перегони.

Decision

As provided in rule 63.5, the protest was invalid because no red flag was displayed as required by rule 61.1(a). To uphold this appeal would amount to a conclusion that a race committee ought to know the class rules of each class, and that it then has an obligation to enforce them when members of the class themselves fail to do so. No such obligation is placed on a race committee. Furthermore, rule 60.2(a) is clearly discretionary, except when a race committee receives a report required by rule 43.1(c) or 78.3, which it had not. As stated in Sportsmanship and the Rules, 'Competitors in the sport of sailing are governed by a body of rules that they are expected to follow and enforce.' The primary responsibility for enforcing the rules therefore rests with the competitors.

The appeal is dismissed, and the decision of the protest committee is upheld.

CYA 1977/35

CASE 40

Rule 46, Person in Charge

Rule 75.1, Entering a Race

Unless otherwise specifically stated in the class rules, notice of race or sailing instructions, the owner or other person in charge of a boat is free to decide who steers her in a race, provided that rule 46 is not broken.

Summary of the Facts

In a series, A was entered by the owner, who steered her in race 1. In races 2 and 3 she was steered by another person from whom no entry had been received. The race committee protested her, alleging that she had broken class rule 11(e) in races 2 and 3. Class rule 11(e) read: 'Distribution of duties between helmsman and crew shall be entirely at the discretion of the helmsman, unless otherwise stipulated in the sailing instructions.'

The protest committee decided that A was a non-entrant and a non-starter in races 2 and 3 and scored her DNS in those races, stating that class rule 11(e) did not allow permanent substitution by the crew at the helm for an entire race or races, since the only purpose of that would be to improve a boat's chances of winning a series. A appealed.

Ухвала

Як зазначено у правилі 63.5, протест був недійсним, адже жодного червоного прапора, який вимагається правилом 61.1(а), піднесено не було. Задля того, аби підтримати апеляцію, треба було б визнати, що перегонний комітет повинен знати правила кожного з класів, і запроваджувати їх у життя, навіть коли самі спортсмени, які змагаються у цьому класі, ухиляються від таких дій. Жодних обов'язків такого кшталту не покладено на перегонний комітет. Ба більше, застосування правила 60.2(а), є чітко обмеженим, якщо тільки перегонний комітет не отримає рапорт, що його передбачено правилами 43.1(с) або 78.3, якого комітет не отримував. Як зазначається у Порядності і правилах, "у вітрильницькому спорті змагуни керуються всім загалом правил за суттю; вважається, що вони слідуватимуть їм і запроваджуватимуть їх у життя." Отже, обов'язок запроваджувати правила у життя покладено насамперед на самих змагунів.

Апеляцію відхилено, а ухвалу протестового комітету – підтримано.

СYA 1977/35

ВИПАДОК 40

Правило 46, Відповідальна довірена особа

Правило 75.1, Допуск до перегонів

Якщо тільки у правилах класу, положенні про перегони, або у вітрильницькій інструкції конкретно не зазначено іншого, то власник судна, або його відповідальна довірена особа, має повну свободу, але так, аби не порушувати правило 46, вирішувати, кому саме доручати стернування у перегонах.

Короткий виклад фактів

У серії перегонів судно А було заявлено власником, який і стернував на ньому у перегонах №1. У перегонах №2 і №3 на ньому стернувала інша особа від якої не було отримано жодних записів на участь, чи заявок. Перегонний комітет протестував проти судна, на підставі того, що судном у перегонах 2 і 3 було порушено правило класу 11(е). Правило класу 11(е) зазначає: "Якщо тільки вітрильницька інструкція не обумовлює іншого, то стерновий має повну свободу дій щодо розподілу обов'язків в екіпажі".

Протестовий комітет ухвалив, що судно А не було судном-учасником і було таким, що не стартувало у перегонах 2 і 3 і надав йому заліковий стан НСТ (DNS) у цих перегонах, зазначивши, що за правилом класу 11(е) не дозволяються постійні заміни стернуючого члена екіпажу на повні одні, чи кілька, окремих перегонів, якщо така заміна має на меті тільки покращання можливостей судна щодо перемоги у серії. А апелювало.

Decision

A's appeal is upheld. The owner of a boat may appoint another person to steer her. It is the boat that is entered in a race (see rule 75.1) and, unless otherwise specifically provided in the class rules, notice of race or sailing instructions (which was not so in this case), it is a matter for the owner or other person in charge of her to decide who steers her at any time, provided that rule 46 is not broken. A is to be reinstated in the race results.

RYA 1977/2

CASE 41

Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap

Definitions, Obstruction

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

Rule 12, On the Same Tack, Not Overlapped

Rule 19.2, Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

A discussion of how rule 19.2(b) and the definitions Clear Ahead and Clear Astern; Overlap and Obstruction apply when two overlapped boats on the same tack overtake and pass to leeward of a boat ahead on the same tack. There is no obligation to hail for room at an obstruction, but it is prudent to do so.

Assumed Facts

Boats BL and BW, overlapped on the starboard tack, are overtaking Boat A, also on the starboard tack but moving more slowly. Before the boats reached position 1, BW had overtaken BL from clear astern.

Question 1

What are the applicable rules

- while BW and BL are overtaking A?
- after BW becomes overlapped to leeward of A at position 2?

Ухвала

Апеляцію підтримано. Власник судна може призначити іншу особу для стернування. До участі у перегонах заявляється судно (дивіться правило 75.1) і, якщо нічого іншого не зазначено у правилах класу, положенні про перегони або у вітрильницькій інструкції (чого не було у випадку, про який йдеться), вирішувати, кому саме у будь який час стернувати судном, є справою власника, або іншої відповідальної довіреної особи, за умови, що цим не буде порушуватися правило 46. Результати А у перегонах – відновлені.

RYA 1977/2

ВИПАДОК 41

Визначення, Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті

Визначення, Перешкода

Правило 11, На однаковому галсі, перекриті

Правило 12, На однаковому галсі, не перекриті

Правило 19.2, Місце для проминання перешкоди; Надання місця біля перешкоди

Обговорення того, як, у разі два перекриті на однаковому галсі судна наздоганяють і проминають з підвітру судно, яке є на тому ж галсі, застосовуються правило 19.2(b) і визначення Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті, та Перешкода. Не існує зобов'язання робити оклик щодо місця біля перешкоди, але зробити його буде обачним і розсудливим вчинком.

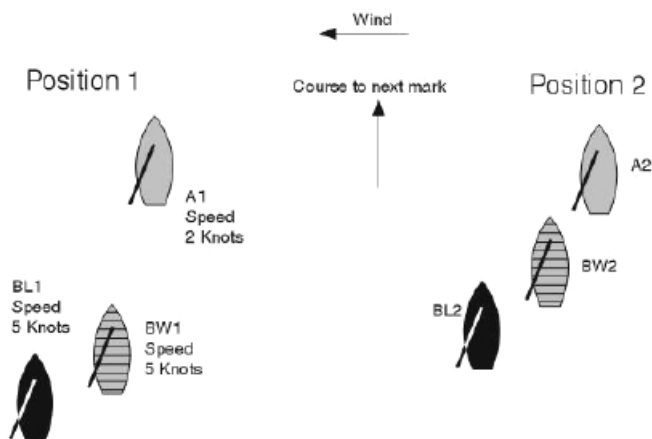
Припустимі факти

Судна BL і BW, перекриті на правому галсі, наздоганяли судно А, яке було також на правому галсі, але рухалося повільніше. Перед тим, як судна опинилися у положенні 1, BW заснувало перекирвання з BL із положення чисто позаду.

Запитання 1

Які правила є застосовними

- коли BW та BL наздоганяють судно А і починають його проминати?
- Після того, як BW постало перекритим з підвітру у положенні 2?



Answer 1

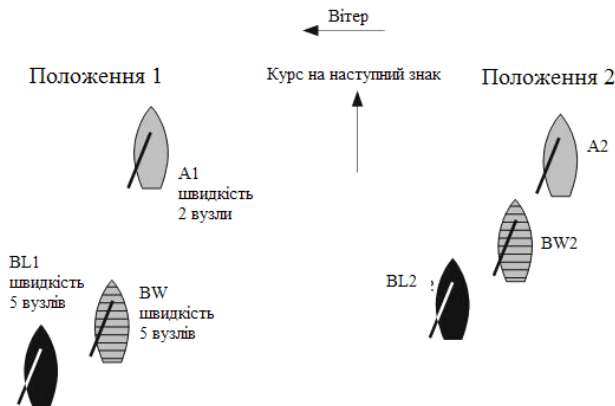
Because BW had overtaken BL from clear astern before the boats reached position 1, rule 17 does not apply between BW and BL at any time during the incident.

While BW and BL are overtaking A, rule 12 requires both BL and BW to keep clear of A. Therefore, A is an obstruction to both BL and BW. However, A is not a continuing obstruction, as the last sentence of the definition Obstruction makes clear. BL may choose to pass A on either side (see rule 19.2(a)). BL chooses to pass A to leeward. During the interval of time that BW is between BL and A and both BW and BL are still clear astern of A, rule 19.2(b) requires BL, the outside boat, to give BW, the inside boat, room to pass between herself and A, the obstruction.

When BW becomes overlapped with A, the applicable rules change: BL becomes overlapped with A because BW is between A and BL (see the fourth sentence of the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap); rule 12 ceases to apply; BL and BW obtain right of way under rule 11 over A, so A ceases to be an obstruction to BW and BL, and BL becomes an obstruction to BW and A; initially, rule 15 requires both BL and BW to give A room to keep clear; and, as soon as she is able to do so, A is required by rule 19.2(b) to give BW room to pass between A and BL.

Question 2

Does BW have to hail for room to pass to leeward of A? If not, would BL risk disqualification by not giving room?



Відповідь 1

Оскільки BW наздогнало BL із положення чисто позаду, ще перед тим, як судна опинилися у положенні 1, правило 17 між суднами BW та BL не було застосовним протягом всього інциденту.

Коли BW і BL були перекритими з A, то від обох, і від BL, і від BW за правилом 12 вимагалось триматися осторонь від судна A. Отже судно A було перешкодою для обох, і для BL, і для BW. Проте, судно A не є подовженою перешкодою, про що чітко сказано в останньому реченні визначення Перешкода. Судно BL могло обирати проминання судна A з будь якої сторони (дивіться правило 19.2(a)).

BL обрало проминати A з підвітру. Протягом того часу, коли BW знаходилося між BL і A, та обидва, і BW, і BL, були все ще чисто позаду від A, за правилом 19.2(b) BL, зовнішнє судно, було зобов'язаним надавати BW, внутрішньому судну, місце для проминання між ним і судном A, тобто перешкодою.

Коли BW постало перекритим з A, то застосовність правил змінилася: BL постало перекритим з A, оскільки BW постало між A і BL (дивіться четверте речення у визначенні Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті); правило 12 постало незастосовним; BW, і BL набули права на дорогу за правилом 11 стосовно судна A, так що A припинило бути перешкодою для BW, і для BL, а BL постало перешкодою для BW і для A; на початку за правилом 15 вимагалось від обох, і від BL і від BW, надавати судну A місце, аби те трималося осторонь; і, щойно воно постало б спроможним це зробити, A було б зобов'язане за правилом 19.2(b) надати BW місце, для проминання між суднами A і BL.

Запитання 2

Чи мають з судна BW робити оклик щодо місця, для проминання A з підвітру? Якщо ні, то чи ризикує BL бути дискваліфікованим у разі воно не надасть місця?

Answer 2

BW is not required to hail for room, although that is a prudent thing to do to avoid misunderstandings. Rule 19.2(b) requires BL to give room to BW if they both pass to leeward of the obstruction, whether or not BW hails for room.

RYA 1977/6

CASE 42

Deleted

CASE 43

Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap

Rule 10, On Opposite Tacks

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

A close-hauled port-tack boat that is sailing parallel and close to an obstruction must keep clear of a boat that has completed her tack to starboard and is approaching on a collision course.

Assumed Facts

P is sailing up-river, close-hauled on port tack, very close to the bank. S, unable to point as high as P, is forced to sail away from the bank. She then tacks onto starboard and immediately hails 'Starboard' to P. P sails on and, when she reaches a position at which she cannot luff without hitting the bank or bear away without colliding with S, she hails S for room.

Question

Which rule or rules apply?

Відповідь 2

Судно BW не є зобов'язаним робити оклик щодо надання місця, позате було б розумним усунути можливі непорозуміння. За правилом 19.2(b) від судна BL, у разі обидва судна проминають перешкоду з підвітру, вимагається надавати місце судну BW, незалежно від того, чи окликали про це з судна BW, чи ні.

RYA 1977/6

ВИПАДОК 42

Видалено

ВИПАДОК 43

Визначення,	Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті
Правило 10,	На протилежних галсах
Правило 14,	Уникання дотику
Правило 19.2(b),	Місце для проминання перешкоди; Надання місця біля перешкоди

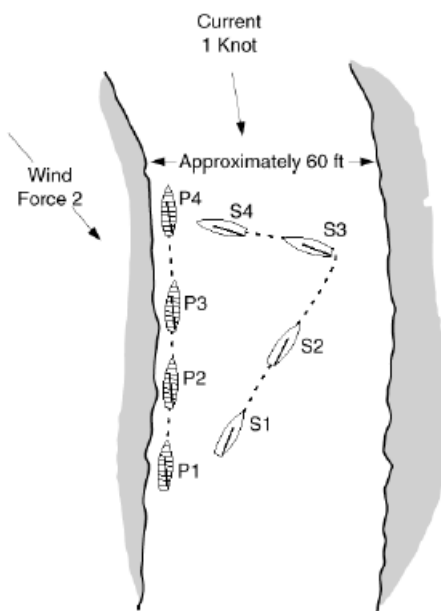
Судно на щільному бейдевінді лівого галсу, яке вітрилить рівнобіжно і впритул до перешкоди, має триматися осторонь від судна, яке завершило поворот оверштаг на правий галс і наближається курсом, який веде до зіткнення.

Припустимі факти

P, на щільному бейдевінді лівого галсу, вітрилило впритул до берега вгору по річці. S, яке не було спроможним тримати так щільно до вітру, як P, було вимушеним вітрилити далі від берега. Потім воно повернуло оверштаг на правий галс і одразу з нього гукнули "Правий" до P. P зберігало свій курс, аж допоки не опинилося у такому положенні, коли воно вже не могло а ні привестися не стикаючись із берегом, а ні увалитися не стикаючись із судном S, і тоді з нього окликнули про місце.

Запитання

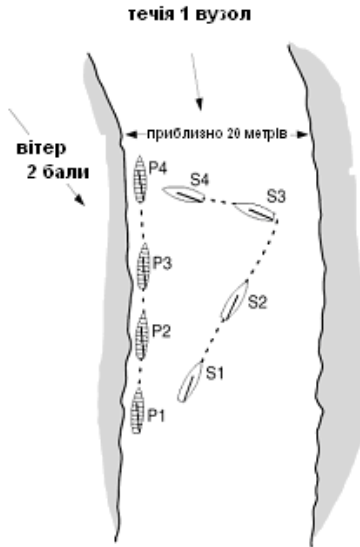
Яке правило, чи правила, є застосовними?



Answer

P is subject to rule 10 and must keep clear. P is also required by rule 14 to avoid contact if reasonably possible. S establishes right of way over P when she tacks onto starboard, but must observe rules 13 and 15. S meets rule 13's requirement by not tacking so close that P has to take avoiding action before S reaches her close-hauled course. After S acquires right of way over P under rule 10, S complies with rule 15 by initially giving P room to keep clear.

Rule 19.2(b) does not apply because S and P are on opposite tacks, are not both sailing more than 90 degrees from the true wind, and so are not overlapped at positions 3 and 4 (see the last sentence of the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap). Rule 20 does not apply because P and S are not on the same tack. Therefore, S is not required to give P room in response to P's hail for room. However, after it becomes clear that P is not keeping clear, rule 14 requires S, if it is reasonably possible, to avoid contact with P. S would risk disqualification if there were contact that caused damage or injury.



Відповідь

Судно P підпадає під дію правила 10 і має за правилом 14 уникати дотику за всякої розумної можливості. Судно S, коли воно повернуло оверштаг на правий галс, набуло права на дорогу щодо P, але мало дотримувати вимог правил 13 і 15. S додержало вимог правила 13, адже воно повернуло не настільки близько від P, аби P, ще перед тим, як S опинилося на своєму щільному курсі, було вимушеним вживати дій щодо розходження. Одразу після того, як судно S набуло права на дорогу стосовно судна P за правилом 10, воно додержало вимог правила 15, надавши на початку місце для P, аби те трималося осторонь.

Правило 19.2(b) не було застосовним, оскільки судна S та P були на різних галсах і обидва не вітрилили курсами, більшими, ніж 90° до справжнього вітру, отже, у положеннях 3 і 4 вони не були перекритими (дивіться останнє речення у визначенні Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті). Правило 20 не застосовувалося тому, що S та P були не на одному галсі. Отже, судно S не було зобов'язаним надавати судну P місце у відповідь на оклик з P про місце. Проте, після того, як стало ясно, що P не буде триматися осторонь, судно S постало зобов'язаним за правилом 14 уникати за будь якої розумної можливості дотику з судном P. Судно S ризикувало бути дискваліфікованим у разі трапився б дотик, який спричинив би пошкодження матчастини, або травмування людини.

RYA 1978/5

CASE 44

Rule 60, Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action Rule 62.1(a), Redress Rule 85, Governing Rules

A boat may not protest a race committee for breaking a rule. However, she may request redress, and is entitled to it when she establishes that, through no fault of her own, an improper action or omission of the race committee made her score significantly worse.

Summary of the Facts

In the sailing instructions for a multi-class event, instruction 18 provided for the starting line and first mark to be laid so that the first leg would be sailed to windward. After the race committee did so and had started one class, the wind backed some 55 degrees. The Finn class was next to start, but the first mark could not be moved, since the prior class was still sailing towards it and was well short of it. When the Finns started, none could fetch the first mark on a single tack, but subsequent further backing of the wind permitted some to do so. Boat A ‘protested the race committee’, asserting that, under rule 85 and the definition Rule, sailing instruction 18 was a rule and the race committee had broken it.

The protest committee was satisfied that the first leg of the course was not a ‘windward’ leg within the meaning of the sailing instructions. On the other hand, it found no evidence to suggest that, within the terms of rule 62.1(a), A’s score in the race or series had, through no fault of her own, been made worse because the first leg was not a ‘windward’ leg. The protest committee ruled that the results of the race were to stand.

A appealed, asserting that her protest had not been based on a claim for redress under rule 62.1(a). It was based simply on the fact that the race committee had failed to comply with sailing instruction 18, a rule, and with rule 85, which bound race committees to be governed by the rules. The protest committee had based its decision on rule 62.1(a), which was, in her opinion, incorrect. To allow a race to stand when it had not been sailed as required by the rules contravened rule 85 and could not come within the scope of rule 62.1(a).

Decision

The racing rules do not permit a race committee to be protested or penalized; however a boat may request redress (see rule 60). The protest

ВИПАДОК 44

Правило 62.1(a), Відшкодування

Правило 85, Керівні документи

Судно не має права протестувати проти перегонного комітету за порушення правила. Проте, воно може звертатися про відшкодування і має право на його отримання, у разі доводитиме, що його залікове місце істотно погіршилося не з його власної провини, а через неналежні дії або похибку перегонного комітету.

Короткий виклад фактів

У пункті 18 вітрильницької інструкції зазначалося, що взаєморозташування стартової лінії і першого знака буде таким, аби перший відрізок дистанції треба було вітрилити проти вітру. Після того, як так і було зроблено перегонним комітетом і один із класів стартував, вітер зайшов на яких 55 градусів. Наступним мав стартувати клас Фінн, але, через те, що попередній клас іще вітрилив на знак, і був від нього на досить короткій відстані, переставити перший знак не уявлялося можливим. Коли Фінни стартували, то жодне з суден не мало змоги викеруватись на знак одним галсом, але подальший захід вітру надав можливість декільком суднам це зробити. Судно А "протестувало на перегонний комітет" стверджуючи, що, за правилом 85 і визначенням Правило, вісімнадцятий пункт вітрильницької інструкції є правилом, а перегонний комітет його порушив.

Протестовий комітет погодився з тим, що перший відрізок дистанції не був тим "навітряно-підвітряним" відрізком який передбачався вітрильницькою інструкцією. З іншого боку, він не виявив жодних свідчень, які б схилили його до думки, що перегони, у світлі термінів, застосованих у правилі 62.1(a), були несправедливими, або що будь яке судно має право на відшкодування. Протестовий комітет ухвалив, що результати перегонів мають залишитися незмінними.

Судно А апелювало, зауважуючи, що його протест не є таким, що претендує на відшкодування за правилом 62.1(a) Протест мав за підставу тільки той факт, що перегонний комітет не дотримався пункту 18 вітрильницької інструкції, тобто правила, а також і правила 85, яке вимагає від перегонних комітетів керуватися правилами.

Протестовий комітет у своєму рішенні спирався на правило 62.1(a), що, на думку апелянта, було неправильним. Визнання такими, що залишаються в силі, результатів перегонів, які відбулися не так, як того вимагають правила, входить у протиріччя з правилом 85 і не може відповідати меті правила 62.1(a).

Ухвала

Правила перегонів не дозволяють протестувати або накладати покарання на перегонний комітет. Проте, як зазначається у правилі 60.1(b), судно може звертатися про відшкодування. Протестовий

committee allowed A's complaint to be considered by treating it as a request for redress under rule 62.1(a). It found that there was no evidence that A's score had been made worse by an action or omission of the race committee. Accordingly, A's appeal is dismissed.

RYA 1978/8

CASE 45

Definitions, Finish

Rule 62.1(a), Redress

Rule 64.2, Decisions: Decisions on Redress

When a boat fails to finish correctly because of a race committee error, but none of the boats racing gains or loses as a result, an appropriate and fair form of redress is to score all the boats in the order they crossed the finishing line.

Summary of the Facts

During the day, the class sailed two races. After the first race, which the boats finished leaving Mark 1 to starboard, the wind became light. Accordingly, the race officer set a shorter second course and issued a change to the sailing instructions stating that, although Mark B was the last rounding mark, Mark 1 was to be left to starboard. The same mark was being used for the finishing line of another race, and the race officer had been advised not to set courses that might lead to different boats passing a finishing mark or crossing the finishing line in opposite directions.

X and two other boats finished leaving Mark 1 to port and were scored DNF. Y, followed by the rest of the fleet, sailed the course prescribed by the change to the sailing instructions, leaving Mark 1 to starboard. They thus sailed a 'hook round' finish as shown in the diagram.

X requested redress on the grounds that the race committee had not applied the definition Finish correctly when it awarded first place to Y, whereas X had been the first boat to finish as required by the definition. The protest committee gave redress, agreeing that X and the other two boats had finished correctly, and reinstated them in the race. For boats not so finishing, the committee exercised its discretion under rule 64.2 to 'make as fair an arrangement as possible for all boats affected.' It adjusted

комітет погодився вважати скарги судна А зверненням про відшкодування за правилом 62.1(а). Він правильно встановив, що немає свідчень того, що залікове місце судна А погіршилося через неналежні дії або похибку перегонного комітету. Відповідно апеляцію судна А відхилено.

RYA1978/8

ВИПАДОК 45

Визначення, Фініш

Правило 62.1(а), Відшкодування

Правило 64.2, Ухвали; Ухвали про відшкодування

Якщо судно не фінішує правильно через помилку перегонного комітету, але жодне з суден, які беруть участь у перегонах, нічого через це не набуває і нічого не втрачає, то цілком прийнятною і справедливою формою відшкодування буде надати суднам залікові місця за тим порядком, за яким вони фактично перетинали фінішну лінію.

Короткий виклад фактів

Протягом дня для певного класу відбулося два перегони. Після перших перегонів на довгій дистанції, на якій фінішували, залишаючи знак 1 правим облявком, вітер послабшав. Через цю зміну вітрових умов, керівник перегонів виставив другу, коротку, дистанцію і зазначив її у зміні щодо вітрильницької інструкції, де значилося, що, хоч останнім поворотним знаком і був знак В, все ж таки, знак 1 належало залишати з правого боку. Той самий знак було застосовано для фінішної лінії інших перегонів, а керівнику перегонів було надано пораду, аби не виставляти такі дистанції, на яких могла б виникати ситуація, коли б різні класи залишали б фінішний знак з різних боків, або ж перетинали б фінішну лінію з різних напрямків.

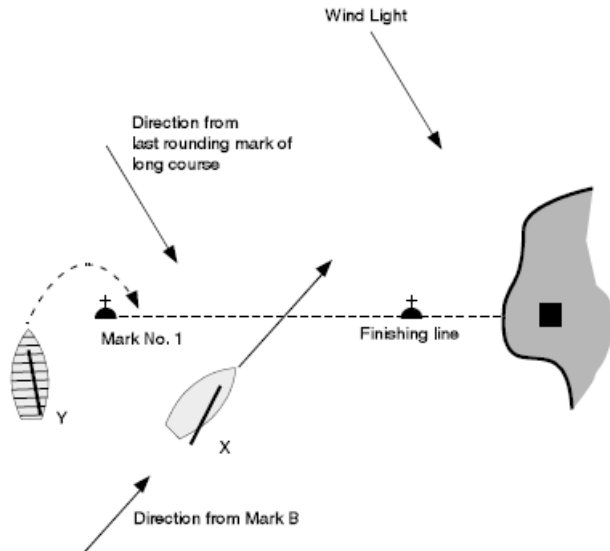
Судно Х та ще два інших судна, фінішували, залишивши знак 1 лівим облявком і отримали заліковий стан як DNF (НФН). Судно Y, так само, як і решта суден, провітрилило дистанцію так, як було зазначено у зміні щодо вітрильницької інструкції, залишаючи знак 1 правим облявком. Таким чином, вони фінішували "огинанням з гаком", як і показано на схемі.

Судно Х звернулося про відшкодування на підставі того, що перегонний комітет не дотримав, як належить, визначення Фініш і зарахував перше місце у перегонах судну Y, хоча першим судном, яке фінішувало так, як належить за визначенням, було судно Х.

Протестовий комітет надав відшкодування, погоджуючись із тим, що судно Х і ще два судна фінішували правильно, і поновив їхній результат у перегонах. Для суден, які фінішували інакше, протестовий комітет вчинив так, як сказано у правилі 64.2, тобто, "влаштував так, щоб це було якомога справедливіше для всіх суден, яких це стосується". Він

the race scores according to the order in which all the boats crossed the finishing line, without regard to the direction in which they crossed it.

X appealed against the new finishing order, claiming that the wording of the definition Finish was unequivocal and stating that such an arrangement would negate the definition and defeat its purpose, which, she believed, was to prevent 'hook round' finishes.



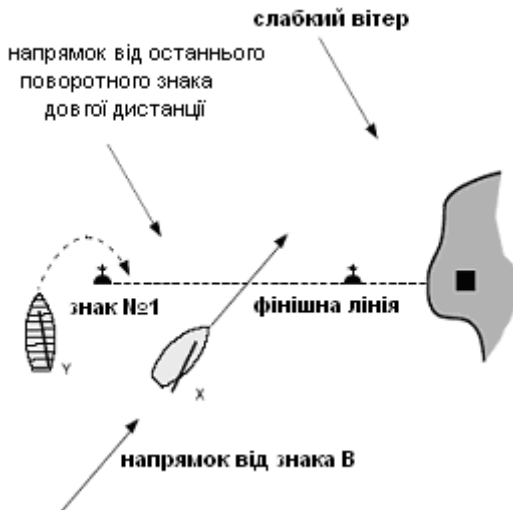
Decision

X's appeal is dismissed. Because the sailing instruction that conflicted with the definition Finish was invalid, issuing it was an improper action of the race committee that qualified the three boats for consideration for redress under rule 62.1(a). None of the boats racing gained or lost as a result of the race committee error, so the redress awarded was appropriate. It was also as fair an arrangement as possible for all boats, as required by rule 64.2.

RYA 1979/1

надав цим суднам залікові очки відповідно до порядку, за яким вони перетнули фінішну лінію, незалежно від того, з якого напрямку вони її перетинали.

X апелювало проти такого нового порядку на фініші, посилаючись на недвозначну форму вислову щодо визначення Фініш і стверджуючи, що таке вирішення питання є запереченням визначення і шкереберть перевертає його мету, якою, на думку X, є запобігання "фінішуванню з гаком".



Ухвала

Апеляцію судна X відхилено. Оскільки вітрильницька інструкція, яка суперечила визначенню Фініш, була недійсною, її видання було неналежною дією перегонного комітету, через яку три судна отримали право на слухання щодо надання їм відшкодування за правилом 62.1(a). Жодне із суден, які брали участь у перегонах, а ні отримало переваги, а ні понесло втрат через цю похибку перегонного комітету, отже надання такого відшкодування було цілком прийнятним. Воно було також найбільш справедливим врегулюванням справи щодо всіх суден, як і має бути за правилом 64.2.

RYA 1979/1

CASE 46

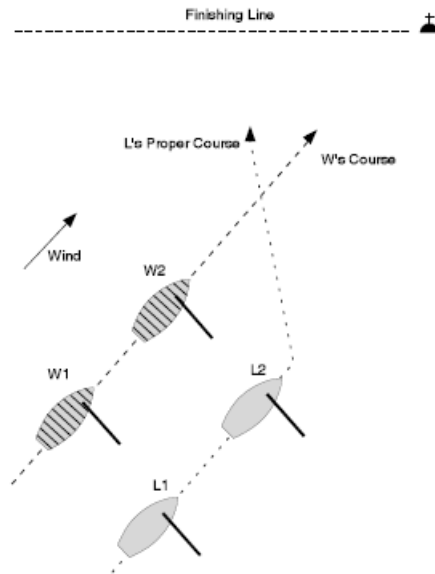
Definitions, Proper Course

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

Rule 16.1, Changing Course

Rule 17, On the Same Tack; Proper Course

A leeward boat is entitled to sail up to her proper course, even when she has established a leeward overlap from clear astern and within two of her hull lengths of the windward boat.



Summary of the Facts

For some time, W had been sailing almost dead downwind on a straight course towards the starboard end of the finishing line when L, a boat that had been clear astern, became overlapped within two of her hull lengths to leeward of W. In the absence of W, L would have sailed a higher course directly towards the line. In order to do so, she hailed W to come up. There was no response. L hailed again and luffed to a position very close to W, but W still did not respond. L stopped luffing and bore away just before contact would have occurred. L protested under rule 11.

ВИПАДОК 46

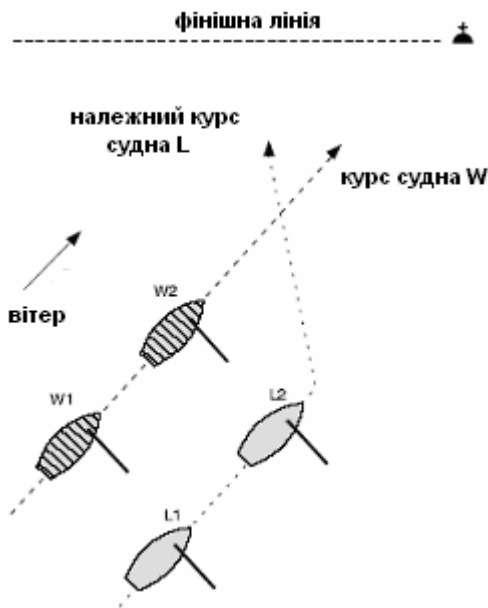
Визначення, Належний курс

Правило 11, На однаковому галсі, Перекриті

Правило 16.1, Зміна курсу

Правило 17, На однаковому галсі; Належний курс

Підвітряне судно має право приводитись до свого належного курсу, навіть якщо перекривання з підвітру воно започаткувало із положення чисто позаду і у межах двох довжин свого корпусу від навітряного судна.



Короткий виклад фактів

Деякий час судно W вітрилило майже чистим фордевіндром курсом просто на правий кінець фінішної лінії, тоді як судно L із положення чисто позаду постало перекритим з ним у межах двох довжин свого корпусу. За відсутності судна W, судно L вітрилило би курсом трохи вище, тобто, прямо на лінію. Аби так і робити, з цього судна окликнули судно W, щоб воно приводилося. Не відбулося жодного реагування. З судна L окликнули знову і воно привелося щільно до судна W, але W знов не реагувало. L припинило своє приведення і увалилося ще до моменту, коли був можливим дотик. L протестувало за правилом 11.

The protest committee held that there was insufficient evidence to show that W would have finished sooner by sailing a higher course. It said that even though there might be conflict between the courses of a windward and a leeward boat, a boat overtaking another from clear astern did not have the right to force a windward boat to sail above her proper course. The protest was dismissed and L appealed, claiming the right to luff up to her proper course under rule 17.

Decision

Rule 11 says that when two boats on the same tack are overlapped the windward boat shall keep clear. A leeward boat's actions, however, are limited by rules 16.1 and 17. There was room for W to keep clear when L luffed, and so L did not break rule 16.1. The protest committee, although it did not say so explicitly, recognized that L's proper course was directly towards the finishing line. A direct course to the line was not only closer but would also have put both boats on a faster point of sailing. While L was not entitled to sail above her proper course, she was entitled to sail up to it, even though she had established the overlap from clear astern while within two of her hull lengths of W. Accordingly, L did not break rule 17.

W's proper course is not relevant to the application of the rules to this incident. She was required to keep clear of L. When L luffed, she gave W room to keep clear as required by rule 16.1. At the moment L needed to stop luffing and bear away to avoid contact, W broke rule 11. Therefore, L's appeal is upheld and W is disqualified for breaking rule 11.

USSA 1979/224

CASE 47

Rule 2, Fair Sailing

A boat that deliberately hails 'Starboard' when she knows she is on port tack has not acted fairly, and has broken rule 2.

Assumed Facts

An experienced helmsman of a port-tack boat hails 'Starboard' to a beginner who, although on starboard tack, not being sure of himself and probably being scared of having his boat holed, tacks to port to avoid a collision. No protest is lodged.

Протестовий комітет завважив, що свідчення на користь того, що судно W фінішувало би скоріше, якби вітрилило курсом вищим, не є достатніми. Якби і існувала, стверджував комітет, суперечність між курсами навітряного і підвітряного судна, все одно, судно, яке наздогнало інше із положення чисто позаду, не має права примушувати навітряне судно вітрилити вище за його належний курс. Протест не було задоволено, і L апелювало, наполягаючи на тому, що воно, за правилом 17, мало право приводитися до свого належного курсу.

Ухвала

У правилі 11 сказано, що коли два судна на однаковому галсі є перекритими, то навітряне судно має триматися осторонь. Проте, дії підвітряного судна за правилами 16.1 і 17 – обмежено. Місця для приведення W, коли L приводилося, було достатньо, отже L не порушило правило 16.1. Протестовий комітет, хоча і не стверджував цього прямо, визнав, що для L належним курсом був прямий курс до фінішної лінії. Прямий курс на лінію був не тільки коротшим, але ж вітрилячи так, судна вітрилили б більш швидким курсом стосовно вітру. Судно L, не маючи права вітрилити вище за свій належний курс, мало, навіть якщо воно заснувало перекривання із положення чисто позаду, всі права, аби приводитися до свого належного курсу. Отже, воно не порушило обмежень, які стосувалися його за правилом 17.

Належний курс судна W не є визначальним щодо застосування правил у цьому інциденті. Судно W було зобов'язаним триматися осторонь від L. Коли судно L приводилося, то воно надало судну W місце, аби те трималося осторонь, як і належить за правилом 16.1. Наразі судно L було вимушене припинити приведення і увалитися аби уникнути дотику. Судно W порушило правило 11. Отже апеляцію судна L підтримано, а судно W – дискваліфіковано за порушення правила 11.

USSA 1979/224

ВИПАДОК 47

Правило 2, Чесне Вітрилення

Дії судна, з якого навмисне кричать „правий галс”, знаючи, що судно є на лівому галсі, є нечесними, і таке судно порушує правило 2.

Припустимі факти

З судна, яке вітрилило на лівому галсі, досвідчений стерновий крикнув: "Правий галс!" новачкові, який, хоч і вітрилив на правому галсі, не був певним щодо своїх прав, і, мабуть побоюючись щодо того, аби не мати пошкоджень свого судна, повернув оверштаг на лівий галс, уникаючи зіткнення. Жодних протестів не було подано.

One school of thought argues that it is fair game, because if a helmsman does not know the rules, that is his own hard luck. The other school rejects this argument, on the grounds that it is quite contrary to the spirit of the rules to deceive a competitor in that way.

It is known that such a trick is often played, particularly when novices are involved.

Question

In such a case, in addition to breaking rule 10, has the port-tack boat broken rule 2?

Answer

A boat that deliberately hails 'Starboard' when she knows she is on port tack has not acted fairly and has broken rule 2. The protest committee might also consider taking action under rule 69.

RYA 1980/1

CASE 48

Rule 63.2, Hearings: Time and Place of the Hearing; Time for Parties to Prepare

Part 5 of the racing rules aims to protect a boat from a miscarriage of justice, not to provide loopholes for protestees. A protestee has a duty to protect herself by acting reasonably before a hearing.

Summary of the Facts

Boat Y was protested by boat X over an incident between them. Boat Y was disqualified, and she appealed.

Her appeal alleged that, contrary to rule 63.2, Y's helmsman became aware that a hearing was being held only when he was told to attend it; he was refused permission to read the protest outside the hearing room but was required to read it while the hearing was in progress; and he was not given a reasonable time to prepare a defence.

The protest committee commented upon the appeal as follows: the time of the hearing was posted on the official notice board; X's protest was lodged with the race office and was available for reading for well over an hour

За одною із систем поглядів вважається, що такі дії були чесною грою, оскільки, якщо стерновий не знає правил, то це його власне горе. Інша система поглядів відкидає цей аргумент, наводячи за підставу те, що подібне обдурювання змагуна прямо суперечить духу правил.

Відомо, що такий фінт-обдурювання досить часто, зазвичай у перегонах, де беруть участь новачки, - застосовується.

Запитання

Чи порушило судно лівого галсу правило 2 за такого випадку?

Відповідь

Судно, з якого навмисне гукають: "Правий галс", коли їм відомо, що судно насправді є на лівому галсі, чинить не чесно, і порушує правило 2. Протестовий комітет у такому разі може прийняти рішення про порушення слухання за правилом 69.

RYA 1980/1

ВИПАДОК 48

Правило 63.2, Слухання: час і місце слухання; Час сторонам задля підготування

Частина 5 правил вітрильницьких перегонів має на меті захист судна від потерпань через юридичні помилки, а не відшукування лазівок для захисту опротестованого. Обов'язок опротестованого полягає у тому, аби перед слуханням вжити розумних заходів на свій захист.

Короткий виклад фактів

На судно Y судном X було подано протест, щодо інциденту, який відбувся між ними. Судно Y було дискваліфіковане і воно апелювало.

В його апеляції стверджувалося, що на противагу вимогам правила 63.2, стерновий судна L узнав про те, що слухання відбуватиметься, тільки тоді, коли його туди запросили; йому було відмовлено у тому, аби прочитати протест поза приміщенням для слухань, і він був вимушений читати протест, коли слухання уже тривало; а також йому не було надано достатньо часу для того, аби підготуватися для захисту. Два судна, W і L, наближалися на щільному бейдевінді лівого галсу до знака, який належало огинати лівим облявком. W постало перекритим зсередини від L на відстані п'яти – шести довжин корпусу від знака, і з нього окликнули L про місце для огинання. З судна L у цьому відмовили, кажучи, що на бардіжанні судно W не має права на місце. W проминуло знак з неправильного боку, повернулося назад, обігнуло знак лівим облявком, піднесло червоний прапор і сповістило про те, що протест буде подано. L було дискваліфіковане за правилом 18.2(b) і апелювало.

Окрім того, на слуханні не було наведено жодного факту, який би доводив, що L постало перекритим з середини від W у належний час.

Протестовий комітет надав наступні коментарі щодо апеляції: час слухання було вивішено на дошці офіційних повідомлень; протест судна W було подано через бюро регати і він був доступним для

prior to that time; her helmsman informed Y's helmsman that the protest had been lodged; he made no effort to prepare a defence; and he had to be summoned from the club's dining room when the protest committee, the other party, and the witnesses were assembled and ready to proceed.

Decision

Y's appeal is dismissed for the reasons given by the protest committee in its comments. Y's helmsman knew that his boat was being protested, and it was his duty to protect himself by acting reasonably, which included seeking out X's protest form, reading it, and using the ample time available to prepare his defence.

RYA 1980/5

CASE 49

Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

Rule 63.3, Hearings: Right to be Present

Rule 64.1(a), Decisions: Penalties and Exoneration

When two protests arise from the same incident, or from very closely connected incidents, they should be heard together in the presence of representatives of all the boats involved.

Summary of the Facts

In a moderate to rough sea and a fresh breeze, S, close-hauled on starboard tack on her proper course, converged with PW and PL, overlapped and broad reaching on port tack on a different leg of the course. The rigging of PW and S touched, in spite of S luffing sharply in an attempt to avoid a collision, but there was no damage or injury.

читання протягом більше ніж години перед вказаним часом слухання; стерновий судна Х сповістив стернового судна Y, що протест подано; стерновий судна L не доклав жодних зусиль, аби підготуватися до захисту; його довелося викликати із клубного буфету, коли протестовий комітет, інша сторона і свідки уже зібралися і були готові до слухання.

Ухвала

Апеляцію судна Y відхилено з причин, наведених у коментарях протестового комітету. Стерновий судна Y знав про те, що його судно опротестоване, і його обов'язком було діяти помірковано для власного захисту, в тому числі відшукати і прочитати письмовий протест судна X і скористатися з наявності достатнього часу для того, аби підготуватися до захисту.

RYA 1980/5

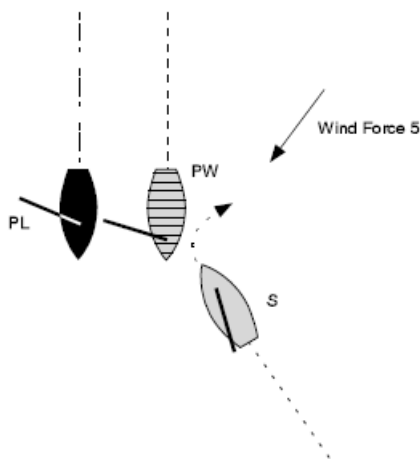
ВИПАДОК 49

- | | |
|-------------------------|---|
| Правило 19.2(b), | Місце для проминання перешкоди; Надання місця для проминання перешкоди |
| Правило 63.3, | Слухання; Право бути присутнім |
| Правило 64.1(c), | Ухвали; Покарання і виправдовування |

Якщо два протести виникають через один, і той самий, інцидент, або ж через два дуже пов'язаних між собою інциденти, то їх треба слухати разом у присутності представників всіх суден-учасників події.

Короткий виклад фактів

За умов стану моря від середнього до жорстокого, і за свіжого вітру судно S, яке вітрилило щільним бейдевіндом на правому галсі, сходилося з перекритими між собою суднами PW і PL, які вітрилили повним бакштагом лівого галсу на іншому відрізу дистанції. Хоч судно S і привелося різко, намагаючись уникнути зіткнення, проте, між наряддями суден PW та S відбувся дотик, але без будь яких пошкоджень матчастини, чи травмувань людей.

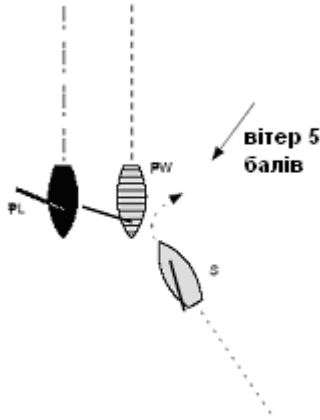


Two protests arose from this one incident and were heard separately. In the first protest, S v PW, the latter was disqualified under rule 10. The facts found in that hearing did not mention PL. During the hearing of the second protest, PW v PL, PL stated that she knew that S was converging with PW and PL, that PW would be likely to need room from PL to avoid a possibly serious collision, and that the situation was developing rapidly. PL was disqualified under rule 19.2(b) for not giving PW room between her and S, an obstruction. PW appealed the decision of the protest committee disqualifying her for breaking rule 10.

Decision

In cases of this kind, the two protests should be heard together in the presence of representatives of all the boats involved. This ensures that all of them hear all of the testimony given to the protest committee about the incident, as required by rule 63.3. Had this procedure been followed, the protest committee would have learned that the collision between PW and S arose from the inability of PW to bear away because PL did not give her room to do so, and, as provided in rule 64.1(a), PW would have been exonerated for breaking rule 10.

PW's appeal is upheld, and she is to be exonerated for breaking rule 10 and reinstated. The protest committee's decision to disqualify PL for breaking rule 19.2(b) was correct.



Через цей один інцидент виникло два протести, які слухалися окремо. У першому протесті, судна S проти судна PW, останнє було дискваліфіковане за правилом 10. У встановлених фактах щодо цього слухання судно PL не згадувалося. Протягом слухання другого протесту, PW проти PL, судно PL стверджувало, що на ньому було відомо про перетинання курсу S з курсами PW і PL, що PW треба було б отримати місце від PL, для уникання можливо серйозного зіткнення, і що ситуація розгорталася швидко. Судно PL було дискваліфіковане за правилом 19.2(b), за те, що не надало місця PW між собою і S, тобто перешкодою. PW апелювало щодо рішення протестового комітету дискваліфікувати його за порушення правила 10.

Ухвала

У випадках на кшталт того, про який йдеться, обидва протести мають слухатися разом, у присутності представників усіх суден-учасників інциденту. У такий спосіб гарантується, що всі сторони чують всі відповіді на опитування протестовим комітетом щодо інциденту, як і вимагається за правилом 63.3. Якби цієї процедури було дотримано, то протестовий комітет мав би з'ясувати, що зіткнення між суднами PW і S спричинилося через неможливість PW увалити, адже PL не надало йому для цього місця, і, як зазначено у правилі 64.1(b), судно PW має бути виправданим за порушення ним правила 10.

Апеляцію PW підтримано і воно виправдано щодо порушення ним правила 10 і його результат відновлено. Ухвала протестового комітету дискваліфікувати судно PL була правильною.

RYA 1981/6

CASE 50

Definitions, Keep Clear

Rule 10, On Opposite Tacks

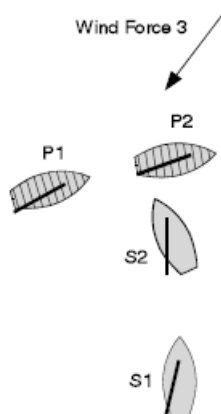
Rule 14, Avoiding Contact

When a protest committee finds that in a port-starboard incident S did not change course and that there was not a genuine and reasonable apprehension of collision on the part of S, it should dismiss her protest. When the committee finds that S did change course and that there was reasonable doubt that P could have crossed ahead of S if S had not changed course, then P should be disqualified.

Summary of the Facts

On a windward leg, P met S and sailed a course to cross ahead of S. S bore away, displayed a protest flag, and hailed P her intent to protest. Both boats were identical 27-foot (8 m) keel boats, and the wind strength was Force 3.

S protested under rule 10, stating that she had to bear away to avoid colliding with P. The protest committee dismissed the protest by S, stating that: 'The need to change course could not be substantiated by the conflicting testimony of the two helmsmen.' S appealed.



ВИПАДОК 50

Визначення, Триматися осторонь

Правило 10, На протилежних галсах

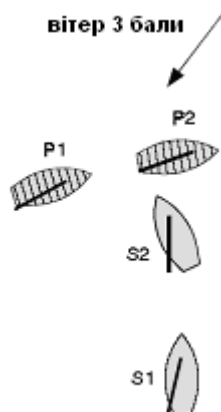
Правило 14, Уникання дотику

Якщо протестовий комітет встановить, що в інциденті між правим і лівим галсом судно S не змінювало курс і наразі не існувало невдаваного і слушного побоювання щодо зіткнення з боку судна правого галсу, то комітет має відхилити протест цього судна. Якщо ж комітет з'ясує, що S змінило курс і що існував слушний сумнів, чи має змогу P проминати S попереду від нього, у разі останнє не змінюватиме курс, то P має бути дискваліфікованим.

Короткий виклад фактів

На бардіжальному відрізку P зустрівся з S і тримало курс на розходження попереду від S. S увалилося, піднесло протестовий прапор і з нього окликнули P про те, що буде подано протест. Обидва судна, про які йдеться, це однакові 27-футові (8м) кильові яхти. Сила вітру дорівнювала трьом балам.

S протестувало за правилом 10, стверджуючи, що воно мало увалюватися для уникання зіткнення з P. Протестовий комітет не задовольнив протест S зазначивши наступне: "Необхідність зміни курсу не може бути обґрунтована на підставі конфліктного опитування двох стернових". S апелювало.



Decision

Rule 10 protests involving no contact are very common, and protest committees tend to handle them in very different ways. Some place an onus on the port-tack boat to prove conclusively that she would have cleared the starboard-tack boat, even when the latter's evidence is barely worthy of credence. No such onus appears in rule 10. Other protest committees are reluctant to allow any rule 10 protest in the absence of contact, unless the starboard-tack boat proves conclusively that contact would have occurred had she not changed course. Both approaches are incorrect.

S's diagram, later endorsed by the protest committee, shows that S bore away to avoid contact. P's diagram, which was not endorsed by the protest committee, showed a near miss if S did not bear away. P did not deny or confirm that S bore away but said that, if she did, it was unnecessary.

A starboard-tack boat in such circumstances need not hold her course so as to prove, by hitting the port-tack boat, that a collision was inevitable. Moreover, if she does so she will break rule 14. At a protest hearing, S must establish either that contact would have occurred if she had held her course, or that there was enough doubt that P could safely cross ahead to create a reasonable apprehension of contact on S's part and that it was unlikely that S would have 'no need to take avoiding action' (see the definition Keep Clear).

In her own defence, P must present adequate evidence to establish either that S did not change course or that P would have safely crossed ahead of S and that S had no need to take avoiding action. When, after considering all the evidence, a protest committee finds that S did not change course or that there was not a genuine and reasonable apprehension of collision on her part, it should dismiss her protest. When, however, it is satisfied that S did change course, that there was reasonable doubt that P could have crossed ahead, and that S was justified in taking avoiding action by bearing away, then P should be disqualified.

On the facts, as shown in the diagram and the report of the protest committee, the ability of P to cross ahead of S was doubtful at best. S's appeal is upheld, and P is disqualified.

Ухвала

Протести за правилом 10, у яких не було дотику між суднами, є дуже поширеними, і протестові комітети схильні поводитися з ними і розв'язувати їх у дуже різний спосіб. Деякі комітети, навіть тоді, коли свідчення судна правого галсу майже неможливо брати на віру, покладають весь тягар відповідальності на судно лівого галсу, доводячи, що врешті решт саме воно має триматися осторонь від судна правого галсу. Але ж такий підхід до відповідальності не впливає із правила 10. Інші протестові комітети, у разі відсутності дотику, відмовляються сприймати будь який протест за правилом 10, якщо тільки судно правого галсу переконливо не доведе, що дотик був би неминучим, якби воно не змінило курс. Обидва підходи не є правильними.

На схемі, наданій судном S, з якою пізніше погодився протестовий комітет, показано, що S увалювалося для уникання дотику. На схемі, складеній судном P, з якою протестовий комітет не погодився, показано, що, за відсутності увалювання судна S, розходження відбувалося б на дуже близькій відстані. P а ні погоджувалося, а ні заперечувало факту, що S увалювалося, але стверджувало, що якби S це і робило, то така дія була б зайвою.

Судно правого галсу за таких умов не повинне тримати свій курс заради того, аби шляхом створення дотику з судном лівого галсу довести неминучість зіткнення. Більше того, якщо воно так робитиме, то порушуватиме правило 14. На слуханні судно S має довести або те, що дотик мав би місце, якби воно не змінювало курс, або ж те, що був достатній сумнів щодо можливості судна P безпечно провітрити попереду S так, аби практично не виникало невдаваних і слухних побоювань щодо дотику з цим судном, і щоби для S "потреба вживання дій щодо розходження" (дивіться визначення Триматися осторонь), була мало правдоподібною.

Для захисту своєї позиції P має надати відповідні свідчення, аби довести, або, що S не змінювало курс, або, що P безпечно розминулося б з S, провітрити попереду від нього, і що у S не виникало необхідності вживання дій щодо розходження. Якщо, після обговорення всіх свідчень, протестовий комітет дійде висновку, що S не змінювало курс, або, що з його боку насправді не існувало невдаваних і слухних побоювань щодо зіткнення, то він має не задовольняти протест цього судна. Навпаки, якщо буде доведеним, що S змінювало курс, що існував достатній сумнів щодо можливості судна P безпечно провітрити попереду S, і що увалювання S було вмотивованою дією щодо розходження, то судно P має бути дискваліфіковане.

За тими фактами, що їх показано на схемі і зазначено у повідомленні протестового комітету, можливості P щодо проминання попереду від S були у найкращому разі сумнівними. Апеляцію S підтримано, а судно P – дискваліфіковано.

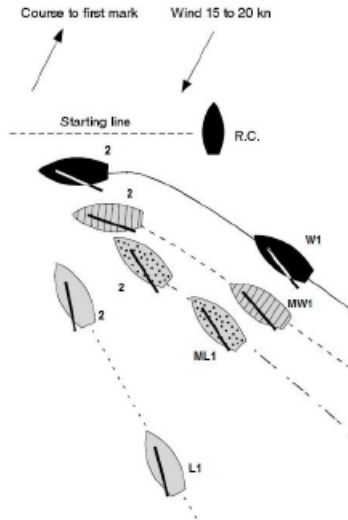
СУА 1981/58

CASE 51

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

Rule 64.1(a), Decisions: Penalties and Exoneration

A protest committee must exonerate boats when, as a result of another boat's breach of a rule, they are all compelled to break a rule.



Summary of the Facts

The diagram shows the tracks of four large boats from approximately thirty seconds before their starting signal until fifteen seconds before. At position 2, MW was forced to bear away to avoid collision with W, and almost immediately afterwards ML and L were also forced to bear away to avoid the boat to windward. There was no contact between any of the boats. Had W steered a course to keep clear, she would have crossed the starting line before her starting signal. Each boat to leeward hailed the boat to windward, and each protested the boat or boats to windward of her.

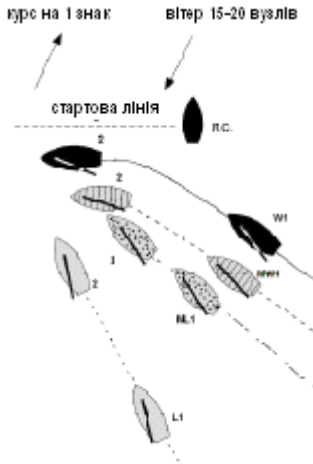
The protest committee disqualified W, MW, and ML and justified its action with respect to the middle boats by stating that 'failure to do so would limit the effectiveness of rule 11 because all boats, except the most windward one, would be immune from disqualification.' MW and ML both appealed.

ВИПАДОК 51

Правило 11, На однаковому галсі, перекриті

Правило 64.1(с), Ухвали; Покарання і виправдовування

Протестовий комітет мусить виправдати судна, що порушили правила, якщо порушити правила їх всіх змусило інше судно.



Короткий виклад фактів

На схемі представлено чотири великі яхти, у проміжку часу від тридцяти секунд перед їхнім сигналом стартування і до моменту, коли до сигналу залишалося 15 секунд. У положенні 2 судно MW, аби уникнути зіткнення з W, було вимушено увалитися, і майже одразу після цього судна ML і L були також вимушені увалюватися, запобігаючи зіткненням з навітряними суднами. Жодних дотиків між суднами не відбулося. Якби судно W прямувало курсом, за яким воно трималося б осторонь, то йому б довелося перетнути стартову лінію ще перед його сигналом стартування. З кожного із підвітряних суден було зроблено оклик до навітряного судна і кожне із підвітряних суден протестувало проти судна, яке було з навітру від нього.

Протестовий комітет дискваліфікував W, MW і ML і розцінив їхні дії, як дії суден, що втрутилися між двома іншими, і зауважив, що його "відмова від таких дій призвела б до обмеження ефективності правила 11, оскільки всі судна, за винятком найнавітрянішого, виявилися б недоторканими щодо дискваліфікації". Двоє суден, MW і ML—апелювали.

Decision

Both appeals are upheld. MW and ML are to be reinstated. Both of them, by their hails, attempted to avoid having to bear away, and neither bore away before becoming obligated to do so to avoid contact with the boat immediately to windward. Rule 14 required them to avoid contact if it was 'reasonably possible' to do so, and they complied with the rule. Each of them broke rule 11, but each was compelled to do so because W broke rule 11. Therefore, each of them is entitled to exoneration under rule 64.1(a).

USSA 1950/37

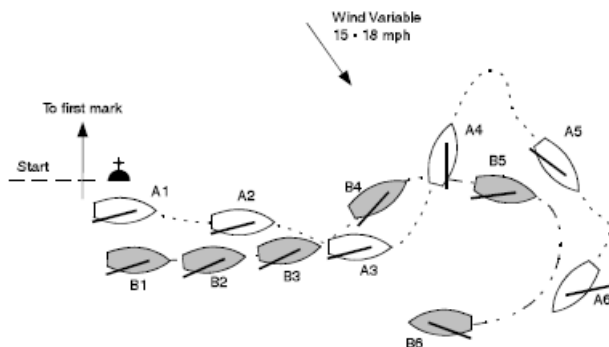
CASE 52

Rule 16.1, Changing Course

Rule 16.1 does not restrict the course of a keep-clear boat. Manoeuvring to drive another boat away from the starting line does not necessarily break this rule.

Summary of the Facts

Before the starting signal, the two boats reached away from the starting line. A, moving faster, passed and was clear ahead of B at position 3. At position 4, A luffed up to close-hauled, intending to tack back to the line, but she found that B also had luffed and worked into position where, had A tacked, there would have been an immediate collision. A then bore away to gybe, only to discover that B had borne away into a position where a gybe would again cause collision. Finally, B gybed and headed for the starting line, leaving A well astern.



Ухвала:

Обидві апеляції – підтримано. Результати суден MW і ML – відновлено. Обидва судна за своїми окликами намагалися уникнути зіткнень завдяки увалюванню і жодне з них не увалювалося, допоки не постало зобов'язаним це робити для уникання дотиків з суднами, які були безпосередньо з навітру від них. За правилом 14 вони були зобов'язані уникати дотику, у разі наявності для цього "розумної можливості" і вони додержали вимог цього правила. Кожне з них порушило правило 11, але ж кожне було змушене це зробити через порушення правила 11 судном W. Отже, кожне з них підпадає під виправдання за правилом 64.1(с).

USSA 1950/37

ВИПАДОК 52

Правило 16.1, Зміна курсу

Правило 16.1 не обмежує курсу судна, яке має триматися осторонь. Маневрування з метою відігнати інше судно геть від стартової лінії не обов'язково є порушенням цього правила.

Короткий виклад фактів

Перед сигналом стартування два судна вітрилили бакштагом геть від стартової лінії. А, яке рухалося швидше, проминуло В і постало чисто попереду у положенні 3. У положенні 4 А з наміром скрутити оверштаг і повернутися до лінії, привелося до щільного бейдевінду, але виявило, що В також привелося і прямує до такої точки, що, у разі А поверне оверштаг, то одразу матиме з ним зіткнення. Відтак А увалилося для повороту фордевінд, але вдалося, що тільки для того, аби виявити, що В теж увалилося до такого положення, що, у разі А поверне фордевінд, то це знов призводитиме до зіткнення. Нарешті В повернуло фордевінд і попрямувало до стартової лінії, залишивши А далеко позаду.



A protested B under rule 16.1, claiming that she had been interfered with while in the act of keeping clear. The protest committee disqualified B, who appealed, holding that her disputed manoeuvres were legitimate means of driving a competitor away from the starting line.

Decision

B's appeal is upheld. She is reinstated. B's actions describe a classic manoeuvre in match and team racing, used to gain a favourable starting position relative to another competitor. The essential point is that rule 16.1 applies only to a right-of-way boat, which B, at positions 3 and 4, was not.

At position 4, B, as windward boat, had to keep clear under rule 11, but A could not tack without breaking rule 13. At position 5, B became the leeward boat with right of way under rule 11. Had A gybed onto starboard tack, A would have been subject to rule 15 and, if she changed course after she was on starboard tack, to rule 16.1. The facts show that neither boat broke any rule.

USSA 1955/63

CASE 53

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped Rule 15, Acquiring Right of Way

A boat clear ahead need not take any action to keep clear before being overlapped to leeward from clear astern.

Summary of the Facts

Thirty seconds before the starting signal, W was nearly wayless, her sails flapping. At least three hull lengths prior to becoming overlapped to leeward of W, L hailed 'Leeward boat'. W took no evasive action. Immediately after she became overlapped, L had to bear away to avoid contact with W; meanwhile, W began to trim her sails and head up. L protested. The protest committee found that W, having been given adequate warning of the impending situation, failed to keep clear of a leeward boat, thereby breaking rule 11. W appealed asking: 'Does W, under rules 11 and 15, have an obligation to anticipate becoming overlapped to the extent of having to gather sufficient way to be able to respond immediately after the boats become overlapped?'

А протестувало проти В за правилом 16.1, доводячи, що йому, судну А, перешкоджали тоді, як воно виконувало маневр щодо тримання осторонь. Протестовий комітет дискваліфікував В, воно апелювало, вважаючи, що його оскаржені дії були законним маневруванням, спрямованим на те, аби відігнати супротивника геть від стартової лінії.

Ухвала

Апеляцію судна В підтримано. Його результат відновлено. Дії В являють собою класичний прийом, що його застосовують у матчевих і командних перегонях задля того, аби отримати вигідне стартове положення попереду від іншого учасника. Наріжним каменем є те, що правило 16.1 застосовується тільки до судна, яке має право на дорогу, а судно В у положеннях 3 і 4 таким ніяк не було.

У положенні 4 судно В, як навітряне, має триматися осторонь за правилом 11, але ж А не може повертати оверштаг не порушуючи правило 13. У положенні 5, В постає підвітряним судном з правом на дорогу за правилом 11. Якщо А поверне фордевінд на правий галс, то підлягатиме вимогам правила 15 і, якщо змінюватиме курс після того, як опиниться на правому галсі, також і вимогам правила 16.1. Факти свідчать, що кожне з суден не порушило жодного з правил.

USSA 1955/63

ВИПАДОК 53

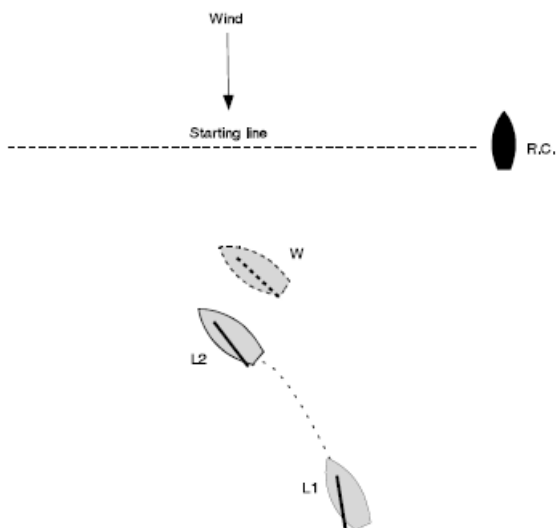
Правило 11, На однаковому галсі, перекриті

Правило 15, Набування права на дорогу

Судно, яке є чисто попереду, не зобов'язане діяти наперед щодо свого обов'язку триматися осторонь, допоки інше судно із положення чисто позаду не постане перекритим з підвітру.

Короткий виклад фактів

За тридцять секунд перед сигналом стартування судно W було майже без ходу, його вітрила фалали. Принаймні за три довжини корпусу перед тим, як L мало постати перекритим з підвітру від W, з нього пролунав оклик: "підвітряне судно". W не вжило жодних заходів, аби ухилитися. Негайно після того, як воно постало перекритим, L увалилося задля уникання дотику з W, тимчасом на W почали підбирати вітрила і приводитися. L протестувало. Протестовий комітет встановив, що W, яке мало відповідне попередження про ситуацію, яка насувалася, не дотримало своїх обов'язків триматися осторонь від підвітряного судна і, таким чином, порушило правило 11. Судно W апелювало, запитуючи: "Чи покладено за правилами 11 і 15 на W обов'язок передбачати, що буде започатковано перекривання з підвітру і зарані набирати достатній хід, аби негайно, щойно судна постануть перекритими, бути спроможним на відповідні дії?"



Decision

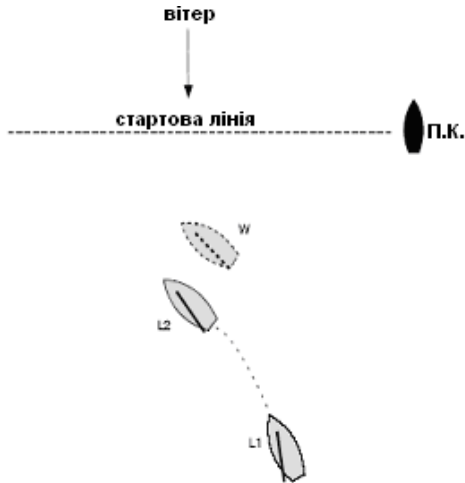
Allowing adequate time for response, when rights and obligations change between two boats, is implied in rule 15 by its requirement to allow a newly obligated boat 'room to keep clear'. This rule does not require a boat clear ahead to take any action to keep clear as a windward boat before the boat clear astern becomes overlapped to leeward.

If L had not borne away immediately, she would have broken rule 15. After L became overlapped to leeward of W, W immediately trimmed her sails, headed up, and thereafter kept clear. By taking these actions, W fulfilled her obligations under rule 11. W's appeal is upheld; neither boat broke any rule. W is to be reinstated.

USSA 1969/126

CASE 54

Withdrawn for Revision during 2013



Ухвала

Потрібність надання відповідного часу на реагування, у разі зміни прав і обов'язків між двома суднами впливає із вимоги правила 15 надавати судну, яке щойно набуло права на дорогу, "місця, аби воно трималося осторонь". Це правило не вимагає від судна, яке є чисто попереду, вживати будь яких заходів щодо тримання осторонь, як майбутнього навітряного судна, ще перед тим, як судно, яке є чисто позаду, не постане перекритим з підвітру від нього.

Якби L не увалилося б негайно, то порушило б правило 15. Оскільки на W одразу добрали вітрила і воно здобуло хід, а відтак стало триматися осторонь, воно додержало своїх обов'язків за правилом 11. Апеляцію судна W підтримано; жодне з суден не порушило будь якого з правил. Результат судна W відновлено.

USSA 1969/126

ВИПАДОК 54

Видалено для перегляду протягом 2013

CASE 55

Definitions, Party

Rule 62.1, Redress

Rule 70.1, Appeals and Requests to a National Authority

A boat cannot protest the race committee. However, she may request redress or, if she is a party to a hearing, request that it be reopened. A boat that was not a party to a hearing does not have the right to appeal. When she believes that her score has been made significantly worse by an improper action or omission of the race committee, her only remedy is to request redress. She may then appeal the decision of the redress hearing.

Summary of the Facts

Boat A 'protested' the race committee because of inadequate rescue facilities in contravention of the club's constitution. After receiving A's 'protest', the race committee abandoned the completed race. No hearing took place as a result of A's 'protest'. Boat B appealed.

Decision

B's appeal is refused because it cannot be heard under rule 70.1. B does not have the right to appeal because she was not a party to a hearing. Therefore her 'appeal' is in fact not an appeal but a request for redress that could have been addressed to and heard by the protest committee.

The following points may assist in the understanding of this case:

1. Only a boat can be protested; there is no provision in the racing rules under which a boat can protest the race committee. The only actions a boat can take against the race committee or any other body listed in rule 62.1(a) is to request redress when she claims that her score in a race or a series of races has been made significantly worse through no fault of her own by an improper action or omission of the body concerned, or to ask for a hearing to be reopened under rule 66 when she is a party to it. In this case, A made no such request; her 'protest' was merely a criticism of the race committee, which has no significance under the racing rules.
2. Quite apart from her right under the racing rules to request redress, a competitor is at liberty to point out to the race committee that it has made an error. When aware of its error, the race committee may consider abandoning the race under rule 32.1 or try to have the error

ВИПАДОК 55

Визначення, Сторона

Правило 62.1, Відшкодування

Правило 70.1, Апеляції та звернення до національної повноважної організації

Судно не має права на протестування проти перегонного комітету. Проте, воно може звернутися про відшкодування, або, якщо воно є стороною у слуханні, звернутися про повторне слухання. Судно, яке не було стороною у слуханні, не має права на апеляцію. Якщо з його боку вважається, що його залікове місце істотно погіршилося через неналежні дії, або похибку перегонного комітету, то для нього єдиним засобом щодо виправлення ситуації залишається звернення про відшкодування. Відтак судно може апелювати щодо ухвали за цим слуханням.

Короткий виклад фактів

Судно А "протестувало" проти перегонного комітету через неадекватне рятувальне забезпечення, що не відповідало статуту клубу. Після отримання «протесту» судна А перегонний комітет припинив перегони, що були завершені. Жодного слухання, як наслідку «протесту» судна А не відбувалося. Судно В апелювало.

Ухвала

Апеляцію судна В відхилено, оскільки вона за правилом 70.1 слухатися не може. Судно В не має права на апеляцію, оскільки воно не було стороною у слуханні. Отже, його "апеляція" фактично не є апеляцією, а є зверненням про відшкодування, з яким можна звертатися до протестового комітету, аби він провів слухання щодо цього звернення.

Наступні погляди можуть посприяти розумінню цього випадку:

1. Протест може бути подано тільки на судно; у правилах перегонів не обумовлено для судна можливості протестувати проти перегонного комітету. Єдиною дією, яку судно може вжити проти перегонного комітету, або іншого органу, що його зазначено у правилі 62.1(a), є звернутися про відшкодування, яке спирається на твердження, що залікове місце судна у перегонах, або серії перегонів, не з його власної провини істотно погіршилося через неналежні дії або похибку одного з органів, про які йдеться, або ж, якщо воно є стороною у слуханні, звернутися про повторне слухання за правилом 66. У нашому випадку судно А нічого такого не вимагало; його "протест" був скоріше критиканством щодо комітету, яке у царині правил перегонів не має жодного статусу.
2. Зовсім незалежно від його прав за правилами перегонів звертатися про відшкодування, змагун має повну свободу звернути увагу перегонного комітету на те, що той помилився. Тоді перегонний комітет, знаючи про свою помилку, може взяти це до уваги і прийняти рішення про припинення перегонів за правилом 32.1, або спробувати звернутися до протестового комітету, щоб той

- taken into account by asking the protest committee to consider giving redress as permitted by rule 60.2(b).
3. If B had been a competitor in the race, or the series if the race was part of a series, and had lodged a valid request for redress under rule 62.1(a) claiming that her score in the race or series had been made significantly worse through no fault of her own by the abandonment of the race, she would have been entitled to a redress hearing at which she would have been a party. She then could have appealed the decision of that hearing.

RYA 1982/11

CASE 56

Deleted

CASE 57

**Rule 60.2, Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69
Action**

Rule 78.3, Compliance with Class Rules; Certificates

The race committee is required to protest only as a result of a report received from an equipment inspector or a measurer appointed for an event. When a current, properly authenticated certificate has been presented in good faith by an owner who has complied with the requirements of rule 78.1, the final results of a race or series must stand, even though the certificate is later withdrawn.

Summary of the Facts

A and B were among boats racing under a rating system in a summer-long series. After its completion, B requested redress on the grounds that the race committee had used an incorrect rating certificate for A throughout the series. After the request was lodged, the rating authority confirmed that there had been an unsuspected error made by the rating authority in A's certificate ever since her first hull measurement some years previously. B

розглянув надання про надання відшкодування, як дозволено за правилом 60.2(b).

3. Якби судно В, будучи учасником перегонів, або серії, у разі перегони були частиною серії, подало б чинне звернення про відшкодування, за правилом 62.1(a) доводячи, що його залікове місце у перегонах, або серії, істотно погіршилося не з його власної провини, через припинення перегонів, то воно мало би право на слухання щодо відшкодування, і було б стороною у цьому слуханні. Відтак воно мало би право на апеляцію щодо ухвали за цим слуханням.

RYA 1982/11

ВИПАДОК 56

Видалено

ВИПАДОК 57

Правило 60.2, Право на протестування; Право на звернення про відшкодування, або на дії щодо правила 69

Правило 78.3, Відповідність правилам класу; Свідоцтва

Перегоновий комітет має право на протестування тільки у разі отримання рапорту від інспектора щодо спорядження або вимірювача, призначеного на змагання. Якщо не прострочене, вимірювальне свідоцтво (свідоцтво про бал), справжність якого було встановлено у належний термін, було чесно і довірливо пред'явлене власником, який додержав вимог правила 78.1, то кінцеві результати перегонів, або серії, мають залишатися незмінними, навіть якщо вимірювальне свідоцтво (свідоцтво про бал) і було потім скасоване.

Короткий виклад фактів

А і В, судна, виміряні за правилами IOR, змагалися у серії, яка проводилася впродовж всього літа. Після завершення змагань судно В звернулося про відшкодування на підставі того, що перегоновий комітет протягом всієї серії користувався неправильним вимірювальним свідоцтвом (свідоцтвом про бал) судна А. Після того, як було подано звернення, Повноважний вимірювальний орган підтвердив те, що мала місце невідомою раніше помилка у свідоцтві про бал судна А, ще з часів першого вимірювання його корпусу кілька років тому. Відтак В стало стверджувати, що перегоновий

then stated that the race committee should have protested A, as required by rule 60.2.

The protest committee found that the owner of A was not responsible for the error in the rating, nor was there any evidence that he had broken rule 78.1. It decided that no action or omission of the race committee was responsible for the error or for its remaining undiscovered, and that therefore B was not entitled to redress. It requested confirmation or correction of its decision under rule 70.2.

Decision

The decision of the protest committee is confirmed. B claimed that the race committee's failure to protest A, as required by the last sentence of rule 60.2, was prejudicial to herself and the other boats in the class. However, that rule's provision concerning rule 78.3 did not apply. Rule 78.3 applies to a report received from an equipment inspector or a measurer appointed for an event. In this case the report came from the national rating authority, over which neither the organizing authority nor the race committee had any authority.

When a valid certificate is found to be defective, it may be withdrawn by the authority that issued it, but no retrospective action may be taken in regard to a completed series or any completed races in a series that is still in progress. Thus, when a current, properly authenticated certificate has been presented in good faith and a race or series has been completed, the results of that race or series must stand, even though at a later date the certificate is withdrawn.

RYA 1983/1

CASE 58

Definitions, Finish

Definitions, Mark

Rule 28.1, Sailing the Course

If a buoy or other object specified in the sailing instructions as a finishing-line limit mark is on the post-finish side of the finishing line, a boat may leave it on either side.

комітет мав опротестувати судно А, як і вимагається за правилом 60.2.

Протестовий комітет встановив, що власник судна А не є відповідальним за помилку в обчислюванні перегонного балу, і немає жодних даних для того, аби вважати, що він порушив правило 78.1. Протестовий комітет вирішив, що перегонний комітет через жодні його дії, чи прорахунки, не є відповідальним як за помилку, так і за те, що вона залишалася не виявленою, отже судно В не має прав на відшкодування. Протестовий комітет звернувся за правилом 70.2 про схвалення, або ж виправлення його ухвали.

Ухвала

Ухвалу протестового комітету затверджено. В стверджувало, що перегонний комітет, ухилившись від того, щоб опротестувати судно А, як те вимагається від нього за останнім реченням правила 60.2, завдав шкоди йому та іншим суднам класу. Проте, вимога правила 78.3 не є застосовною. Правило 78.3 застосовується у разі отримання рапорту від інспектора щодо спорядження або від вимірювача, призначеного на певні змагання. У нашому випадку документ надійшов від національного вимірювального органу, над яким а ні організаційний комітет, а ні перегонний комітет, не мають жодної влади.

Якщо з'ясується що дійсне вимірювальне свідоцтво (свідоцтво про бал) є хибним, то воно має бути скасоване повноважним органом, який його видав, але не може бути вжито жодних заходів зворотної сили стосовно серії, що відбулася, чи перегонів, які відбулися, у серії, яка все ще триває.

Таким чином, коли представлено чинне, правильно і сумлінно оформлене вимірювальне свідоцтво (свідоцтво про бал), а перегони, або серія, уже є завершеними, то результати цих перегонів, або серії, мають залишатися в силі, навіть у разі у більш пізній термін вимірювальне свідоцтво (свідоцтва про бал) буде визнане недійсним.

RYA 1983/1

ВИПАДОК 58

Визначення, Фініш

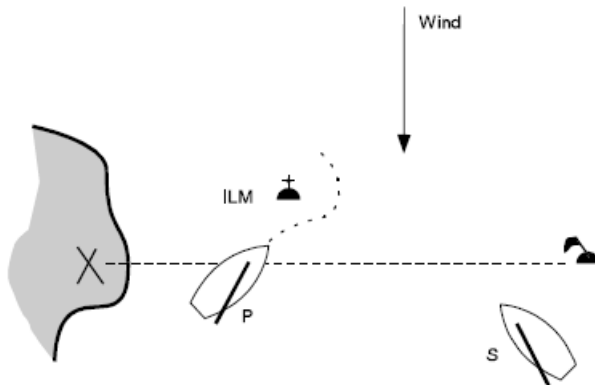
Визначення, Знак

Правило 28.1, Провітрилення дистанції

Якщо буй, або інший предмет, зазначений у вітрильницькій інструкції як знак, що обмежує фінішну лінію, розташовано на післяфінішній стороні від фінішної лінії, то судно може залишити його з будь якого боку.

Summary of the Facts

The sailing instructions stated that the finishing line was between a mast on shore and a mark, with an inner limit mark to be left to port. On the day in question, the inner limit mark lay on the post-finish side of the line. P crossed the line, and then rounded the inner limit mark as shown in the diagram. The race officer timed her as finishing when her bow crossed the line, before she had rounded the limit mark.



S requested redress on the grounds that the race officer acted incorrectly in recording P as having finished before she had completed the course. The protest committee did not give S redress and referred that decision, under rule 70.2, for confirmation.

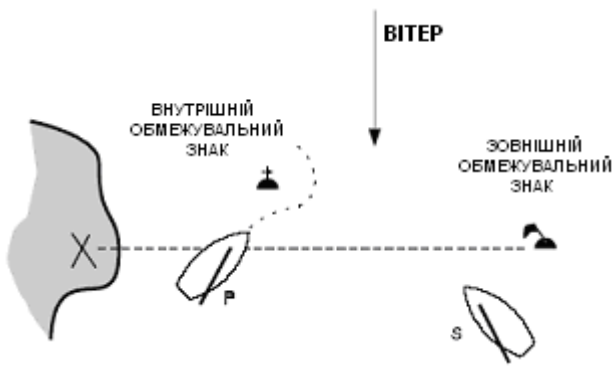
Decision

The protest committee's decision is confirmed. Rule 28.1 states that 'A boat may leave on either side a mark that does not begin, bound or end the leg she is sailing.' Since the inner limit mark was beyond the finishing line it did not 'bound' or 'end' the last leg of the course. Only when a limit mark is on, or on the course side of, the finishing line must a boat leave it on the specified side before, or when, finishing.

RYA 1983/5

Короткий виклад фактів

Фінішною лінією була лінія між щоглою на березі і знаком; було також застосовано внутрішній обмежувальний знак, який належало залишати зліва. У той день, про який йдеться, внутрішній обмежувальний знак було встановлено на післяфінішній стороні від лінії. Судно Р перетнуло лінію, і після того обігнуло внутрішній обмежувальний знак, як показано на схемі. Суддя на фініші зареєстрував час фінішування, коли прова судна перетнула лінію, тобто раніше, ніж воно обігнуло внутрішній обмежувальний знак.



Судно S звернулося про відшкодування наводячи за підставу те, що суддя на фініші діяв неправильно, зареєструвавши фінішування судна Р ще перед тим, як воно провітрило дистанцію. Протестовий комітет не надав відшкодування судну S і, за правилом 70.2, звернувся щодо схвалення своєї ухвали.

Ухвала

Ухвалу протестового комітету – схвалено. Правило 28.1 зазначає, що "Судно може залишати з будь якого боку кожний знак, яким не починається, обмежується або закінчується відрізок дистанції, на якому воно вітрилить." Оскільки обмежувальний знак був за фінішною лінією, ним не "обмежувався" або не "закінчувався" останній відрізок дистанції. Тільки у такому разі, коли обмежувальний знак є на лінії, або на боці дистанції від лінії, він є знаком за визначенням, і тільки у такому разі судно має залишати його з певного боку або перед фінішуванням, або під час фінішування.

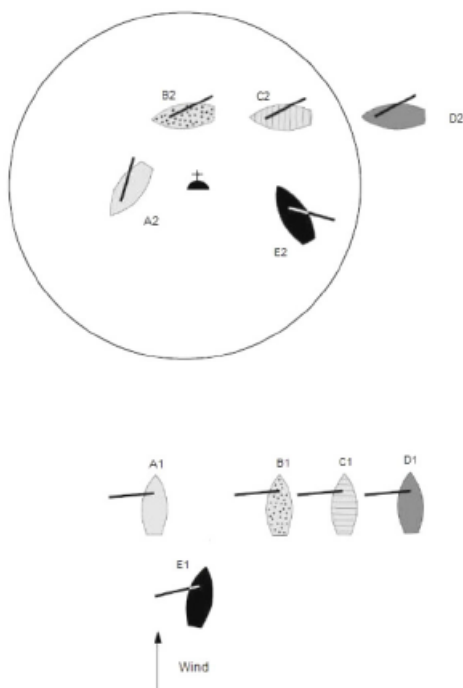
RYA 1983/5

CASE 59

Rule 18.2(a), Mark-Room: Giving Mark-Room

Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room

When a boat comes abreast of a mark but is outside the zone, and when her change of course towards the mark results in a boat that is in the zone and that was previously clear astern becoming overlapped inside her, rule 18.2(a) requires her to give mark-room to that boat, whether or not her distance from the mark was caused by giving mark-room to other boats overlapped inside her.



Assumed Facts

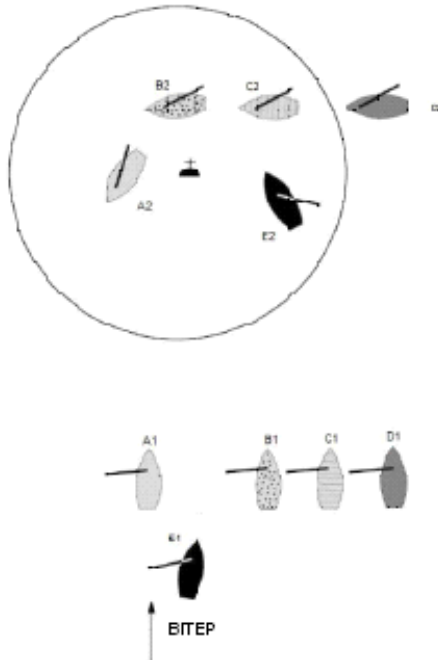
Five boats were approaching a leeward mark dead before the wind. Four of them were overlapped in line with A nearest the mark. The fifth boat, E,

ВИПАДОК 59

Правило 18.2(а) Знакомісце; Надавання знакомісця

Правило 18.2(б) Знакомісце; Надавання знакомісця

Якщо судно досягло траверзу знака, але є поза зоною, і зміна його курсу у бік знака призводить до того, що судно, яке є у зоні, але яке перед тим було чисто позаду, постає перекритим зсередини від нього, то за правилом 18.2(а) вимагається, аби воно надало цьому судну знакомісце, незалежно від того, що його віддаленість від знака була спричинена надаванням знакомісця іншим, перекритим з середини від нього, суднам.



Припустимі факти

П'ять суден на чистому фордевінді наближалися до підвітряного знака. Четверо із них були перекритими на одній лінії, де А було найближчим

was clear astern of A, B and C when those three boats reached the zone. When D came abreast of the mark and turned to round it, E became overlapped inside D. This occurred after E had already reached the zone and before D reached it. E rounded the mark behind A, B and C but inside D, which was able to give mark-room to E.

Question

Was E entitled to mark-room under rule 18.2(a) from D?

Answer

Yes. Because E was clear astern of A, B and C when they reached the zone, she was required by rule 18.2(b) to give each of them mark-room. Between E and D, however, a different relationship developed. In order to leave room for the three inside boats with their booms fully extended, D had to approach the mark on a course that brought her abreast of it outside the zone. When E reached the zone, she was clear astern of D and D was still outside the zone. Therefore, rule 18.2(b) did not apply between D and E. When D changed course towards the mark, E obtained an inside overlap and rule 18.2(a) began to apply between D and E. E was entitled to mark-room under that rule, which D was able to give.

USSA 1982/250

CASE 60

Definitions, Keep Clear

Definitions, Room

Rule 16.1, Changing Course

Rule 18.1(c), Mark-Room: When Rule 18 Applies

When a right-of-way boat changes course in such a way that a keep-clear boat, despite having taken avoiding action promptly, cannot keep clear in a seamanlike way, the right-of-way boat breaks rule 16.1.

до знака. П'яте судно, Е, було чисто позаду від А, В, і С на той момент, коли ці судна досягли зони. Коли D досягло траверзу знака і змінило курс для його огинання, то судно Е постало перекритим зсередини від D. Це трапилось тоді, коли Е уже сягнуло зони і перед тим, як D досягло зони. Судно Е обігнуло знак позаду А, В і С, але зсередини від D, яке мало змогу надати знакомісце судну Е.

Запитання

Чи мало судно Е за правилом 18.2(а) право на отримання знакомісця від судна D?

Відповідь

Так. Оскільки Е було чисто позаду від суден А В і С на момент досягнення ними зони, воно мало за вимогою правила 18.2(b) надавати знакомісце кожному з них. Проте, стосунки між суднами Е і D розвивалися інакше. Задля того, аби залишити місце для трьох внутрішніх суден, чиї гіки були повністю витравлені назовні, судно D мало наблизитися до знака курсом, який вів на траверз знака поза зоною. Коли судно Е досягло зони, то воно було чисто позаду від D, а D було все ще поза зоною. Отже, між суднами Е і D правило 18.2(b) не було застосовним. Коли D змінило курс у бік знака, судно Е набуло внутрішнього перекривання, і між суднами Е і D постало застосовним правило 18.2(а). Судно Е за цим правилом набуло права на знакомісце, яке судно D мало змогу надати.

USSA 1982/250

ВИПАДОК 60

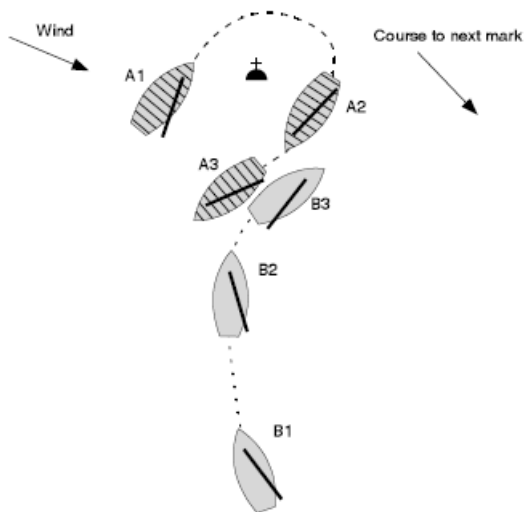
Визначення, Триматися осторонь

Визначення, Місце

Правило 16.1, Зміна курсу

Правило 18.1(с) Знакомісце; Коли правило 18 застосовується

У разі судно з правом на дорогу, змінює курс у такий спосіб, що судно, яке має триматися осторонь, хоч і здійснює негайно маневр задля уникання дотику, все ж таки не має змоги утриматися осторонь, маневруючи на рівні доброї морської практики, то судно з правом на дорогу порушує правило 16.1.



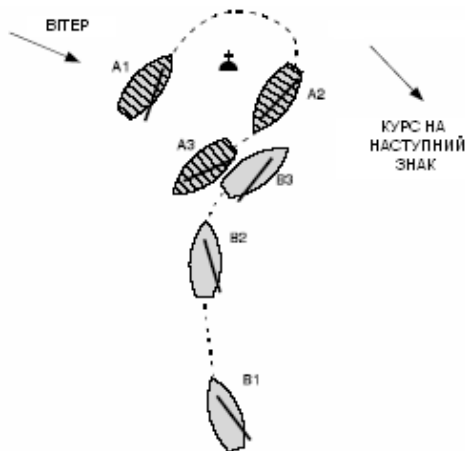
Summary of the Facts

After A rounded the windward mark to starboard ahead of B and then gybed onto starboard tack, she chose not to sail directly towards the next mark but, for tactical reasons, to reach high above it. To do so, after gybing she luffed sharply, at which point she was bow to bow with B, who was on port tack beating to windward. The boats were now little more than one length apart. B immediately bore away as hard as she could to avoid a collision, but her action was not sufficient. However, A quickly luffed still further and the two passed very close to each other but without contact. The protest committee upheld A's protest under rule 10 and B appealed, claiming that A had broken rule 16.1 by failing to give B room to keep clear.

Decision

B's appeal is upheld; she is reinstated and A is disqualified.

Tactical desires do not relieve a boat of her obligations under the rules. A was free to adopt any course she chose to reach the leeward mark, but she did not have the right to luff into the path of B so close to B that B could not keep clear. Despite B's bearing away as hard as possible, a potentially serious collision would have occurred had A not taken avoiding action by quickly luffing further. As it turned out, their combined efforts narrowly averted such a collision, but that does not change the conclusion that in



Короткий виклад фактів

Після того, як А обігнуло знак правим облавком попереду від В, а відтак повернуло фордевінд на правий галс, воно не попрямувало на наступний знак, а, з тактичних причин, стало лягати на курс бакштаг, який вів вище від знака. Діючи так, після повороту фордевінд воно різко привелося і в цьому положенні опинилося прова до прови з судном В, яке бардіжало проти вітру на лівому галсі. Наразі судна були на відстані по траверзу ледь більшій за одну довжину корпусу. Судно В, задля уникання зіткнення, негайно увалилося настільки різко, наскільки було спроможним, але його дія не була достатньою. Проте, А швидко привелося ще більше, і два судна розійшлися дуже близько одне до одного, але без дотику. Протестовий комітет задовольнив протест судна А за правилом 10 і В апелювало, спираючись на те, що А порушило правило 16.1 не надаючи місця судну В, аби воно трималося осторонь.

Ухвала

Апеляцію судна В підтримано, його результат відновлено, а судно А – дискваліфіковано.

Тактичні устремління не звільняють судно від обов'язків, що їх покладено на нього правилами. А було вільним у виборі будь якого курсу для того, аби дістатися до підвітряного знака, але воно не мало права приводитися на курс В настільки близько до нього, щоб В не мало змоги триматися осторонь. Хоч В і увалилося настільки різко, наскільки було спроможним, зіткнення з серйозними наслідками відбулося б, якби А, ще більше і швидко приводячись, не вжило б дій щодо розходження. Як трапилося насправді, спільні дії обох суден в останній момент відвернули таке зіткнення, але це не змінює висновку

this case when A gybed onto starboard tack, became the right-of-way boat, and continued to change course, she did not at any time give B 'the space [she needed] . . . while manoeuvring promptly in a seamanlike way' to enable A to 'sail her course with no need to take avoiding action.' Therefore A broke rule 16.1. B broke rule 10, but is exonerated under rule 64.1(a).

Although both boats were in the mark's zone, rule 18 did not apply because B was approaching the mark and A was leaving it (see rule 18.1(c)). Therefore, A was not entitled to exoneration under rule 21 for breaking rule 16.1.

USSA 1975/178

CASE 61

Rule 71.4, National Authority Decisions

When the decision of a protest committee is changed or reversed upon appeal, the final standings and the awards must be adjusted accordingly.

Question

May the notice of race or sailing instructions state that, while the right of appeal is not denied, final regatta standings and awards will not be affected by any appeal decision?

Answer

No. Rule 86.1 prohibits changing any part of rule 70 or rule 71 in the sailing instructions. An appeal involves not only the adjudication of a dispute on the meaning of a rule but also, in the event of a change or reversal of the decision of the protest committee, an adjustment of the results of the race and the final standings of the regatta on which the awards are based. Rule 71.4 states that the decision of the national authority is final, and this decision must be implemented by those bodies subject to rule 85 and governed by the rules: the organizing authority, the race committee and the protest committee.

USSA 1983/252

про те, що у цьому випадку А, коли скрутило фордевінд на правий галс, постало судном, яке має право на дорогу, і продовжувало змінювати курс, ні в якому разі не надавало судну В "простору, (що було потрібним)... для маневрування жваво і на рівні доброї морської практики", яке б уможливило для А "вітрилити своїм курсом без потреби вживання дій щодо розходження". Отже, А порушило правило 16.1. В порушило правило 10, але виправдане за правилом 64.1(a).

Хоч обидва судна були у зоні знака, правило 18 було незастосовним, адже судно В наближалося до знака, а судно А його полишало (дивіться правило 18.1(c)). Отже, судно А не мало права на виправдання за правилом 21 щодо порушення правила 16.1.

USSA 1975/178

ВИПАДОК 61

Правило 71.4, Рішення Національної повноважної організації

Якщо ухвалу протестового комітету змінено або скасовано в наслідку апеляції, то підсумкові результати і нагородження мають бути відповідно змінені.

Запитання

Чи може повноважний організатор, який проводить перегони, зазначати у положенні про перегони, або у вітрильницькій інструкції, що хоч апелювання і не є скасованим, рішення щодо апеляції жодним чином не впливатиме на підсумкові результати і нагородження переможців?

Відповідь

Ні. Правило 86.1 забороняє змінювати вітрильницькою інструкцією будь яку частину правила 70 або правила 71. Рішення щодо апеляції стосується не тільки розв'язання суперечок про сенс правила, але, також, у разі зміни, або обернення на зворотне, ухвали протестового комітету, тягне за собою перегляд і приведення у відповідність до цього рішення результатів, як окремих перегонів, так і регати в цілому, які і є підставою для нагородження. У правилі 71.4 зазначено, що рішення національної повноважної організації є остаточним. Воно мусить проводитися в життя тими органами, які є предметом правила 85 і керуються правилами, а саме: повноважним організатором, перегонним комітетом і протестовим комітетом.

USSA 1983/252

CASE 62

Deleted

CASE 63

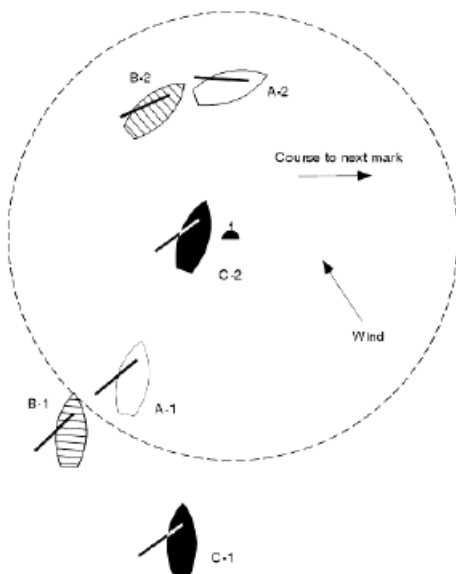
Definitions, Mark-Room

Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room

Rule 18.2(c)(2), Mark-Room: Giving Mark-Room

Rule 21(a), Exoneration

At a mark, when space is made available to a boat that is not entitled to it, she may, at her own risk, take advantage of the space.



Summary of the Facts

Two boats, A and B, broad reaching and about to leave a mark to starboard, were overlapped with B outside. C was further astern. A passed the mark about one hull length to leeward, as did B, leaving ample space

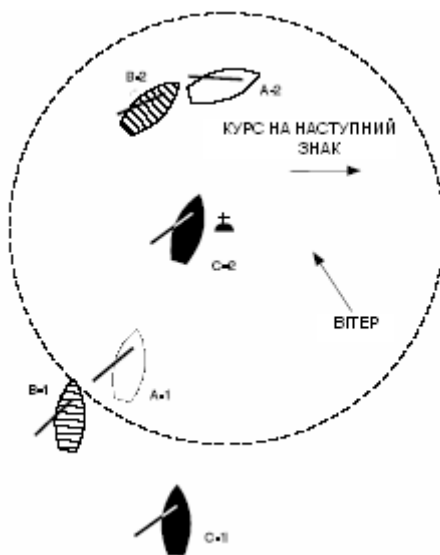
ВИПАДОК 62

Видалено

ВИПАДОК 63

Визначення,	Знакомісце
Правило 18.2(b),	Знакомісце; Надавання знакомісця
Правило 18.2(c)(2),	Знакомісце; Надавання знакомісця
Правило 21(a),	Виправдовування

Біля знака, якщо є наявним достатньо місця для судна, яке не має на нього права, то судно може, на свій власний ризик, скористатися з цього місця.



Короткий виклад фактів

Два судна, А і В, на курсі повний бакштаг налаштувалися огинати підвітряний знак, вони були перекритими, і В при цьому було зовнішнім. С було трохи позаду. Судно А, проминуло знак на відстані приблизно довжини корпусу з підвітру, те саме здійснило і судно В, залишаючи достатньо простору, аби С спромоглося обігнути знак зсередини від

for C to round the mark inside them. B, because of her position outside A, was unable to deny C that space, and at no time during the incident sailed a course that would have resulted in a collision with C. No contact occurred. B protested C.

The next leg of the course was a close reach on starboard tack to the next mark (see direction to the next mark in the diagram).

The protest committee dismissed B's protest stating that C did not break any rule when she sailed between B and the mark and C did not cause B to take avoiding action or prevent B from luffing. B appealed on the grounds that C's action prevented her from executing her intended manoeuvre, which had been to slow down by bearing away and then to harden up across A's transom, thereby denying space to C to pass inside.

Decision

B's appeal is dismissed.

Rule 12 (and later rule 11) required C to keep clear of B. When B reached the zone at position 1, she was clear ahead of C so rule 18.2(b) required C to give B mark-room. C complied with those rules.

After C became overlapped inside B, C was also required by rule 18.2(c)(2) to give B room to sail her proper course. However, because B was overlapped outside A, B was prevented by A from sailing any closer to the mark than she did. As a result, there was ample space for C to sail between B and the mark without preventing B from sailing her proper course. Therefore, C did not break rule 18.2(c)(2).

When a boat voluntarily or unintentionally makes space between herself and a mark available to another that has no right to such space, the other boat may take advantage, at her own risk, of the space. The risk the other boat takes is that the boat entitled to mark-room may be able to close the gap between herself and the mark while sailing her proper course. In that case, the boat entitled to mark-room will be exonerated under rule 21(a) if she breaks a rule of Section A or rule 15 or 16, and only rule 14 will limit her course if she makes a rapid and aggressive attempt to close the gap between herself and the mark.

них. Судно В, через те, що було ззовні від А, не було спроможним позбавити судно С цього простору, і у перебігу інциденту жодного разу не опинялося на курсі, який вів би до зіткнення з судном С. Жодних зіткнень не відбулося. Судно В протестувало проти судна С.

На наступному відрізку дистанції був щільний бакштаг правого галсу на наступний знак (дивіться напрямок на наступний знак, вказаний на схемі).

Протестовий комітет не задовольнив протесту судна В проти судна С, зауваживши, що судно С не порушувало жодного правила, коли вітрилило між В і знаком, а також не спричиняло необхідності для В вживати дій щодо розходження та не обмежувало його приведення. Судно В апелювало на підставі того, що своїми діями судно С перешкодило йому виконати задум, який полягав у тому, аби увалитися і зменшити хід, а відтак привестися за кормою судна А, і тим позбавити судно С можливості потрапити до середини.

Ухвала

Апеляцію судна В відхилено. За правилом 12, (а відтак і за правилом 11) від судна С вимагалось триматися осторонь від В. Коли судно В сягнуло зони у положенні 1, воно було чисто попереду від С, отже за правилом 18.2(b) судно С було зобов'язаним надати судну В знакомісце. Судно С додержало вимог цих правил.

Після того, як судно С постало перекритим зсередини від В, судно С було також зобов'язаним за правилом 18.2(c)(2) надати судну В місце, аби воно вітрилило своїм належним курсом. Проте, оскільки судно В було перекритим ззовні від судна А, воно було через наявність цього судна позбавлене можливості вітрилити трохи щільніше до знака, ніж воно це робило за фактом. У наслідку цього, судно С мало достатньо простору, аби провітрилити між судном В і знаком, не позбавляючи судно В можливості вітрилити своїм належним курсом. Отже, судно С не порушило правила 18.2(c)(2).

Якщо судно навмисне, чи ненавмисне, залишає між собою і знаком простір, достатній для іншого судна, яке не має права на такий простір, то це інше може скористатися з такого простору на свій власний ризик.

Ризик, на який наражається судно, полягає в тому, що судно, яке має право на знакомісце, може виявитися спроможним, вітрилячи своїм належним курсом, закрити просвіт між собою і знаком. У такому разі судно, яке має право на знакомісце, має бути виправданим за правилом 21(a) якщо порушить правило Розділу А або ж правила 15 чи 16, і тільки правило 14 буде для нього стримуючим, у разі воно здійснить у швидкій і атакуючій манері спробу закрити просвіт між собою і знаком.

RYA 1984/1

CASE 64

Deleted

CASE 65

Sportsmanship and the Rules

Rule 2, Fair Sailing

Rule 30.3, Starting Penalties: Black Flag Rule

Rule 69.2, Allegations of Gross Misconduct: Action by a Protest Committee

When a boat knows that she has broken the Black Flag rule, she is obliged to retire promptly. When she does not do so and then deliberately hinders another boat in the race, she commits a gross breach of sportsmanship and of rule 2, and her helmsman commits a gross breach of sportsmanship.

Summary of the Facts

At the start of race 4, A was clearly about three to four hull lengths on the course side of the starting line. Rule 30.3 was in effect, so the race committee disqualified her without a hearing. A, although she knew she was over the line at her starting signal, continued to race and covered B for the first part of the first beat. B protested A for breaking rule 2.

The protest committee confirmed the disqualification of A under rule 30.3. It also decided that, by continuing to race and cover B when she knew that she had broken rule 30.3, A broke rule 2. As required by rule 90.3(b), it penalized her by making her disqualification not excludable. Later the same day, acting under rule 69.2, it called a hearing alleging that the behaviour of A's helmsman in hindering B was a gross breach of sportsmanship and of rule 2. It decided that the helmsman's actions were gross breaches of sportsmanship and rule 2 and that he had broken rule 69.1(a). It excluded him and disqualified A from all races of the series. A appealed the protest committee's decisions.

Decision

A's appeal is dismissed.

ВИПАДОК 64

Видалено

ВИПАДОК 65

Порядність і правила

Правило 2, Чесне вітрилення

Правило 30.3, Стартові покарання; Правило Чорного прапора

Правило 69.2, Заява про злісно неправомірну поведінку; Дії протестового комітету

Якщо на судні відомо, що воно порушило правило чорного прапора, то воно є зобов'язаним негайно зійти з перегонів. Якщо ж судно цього не зробить, а відтак буде навмисно заважати іншому судну брати участь у перегонах, то воно вчинить цим брутальне порушення порядності та правила 2, а його стерновий вчинить брутальне порушення порядності.

Короткий виклад фактів

На старті перегонів 4 судно А було явно на боці дистанції від стартової лінії на три-чотири довжини корпусу. Правило 30.3 – було в дії, тому перегоновий комітет дискваліфікував судно без слухання. Судно А, хоч на ньому і було відомо, що воно на момент свого стартового сигналу було вище лінії, продовжувало брати участь у перегонах і крило судно В на початковій частині першого бардіжання. В протестувало проти А щодо порушення правила 2.

Протестовий комітет схвалив дискваліфікацію А за порушення правила 30.3. Він також дійшов рішення, що продовжуючи вітрилити по дистанції перегонів і криючи судно В, судно А, коли на ньому було відомо, що воно порушило правило 30.3, порушувало правило 2. Як належить за правилом 90.3(b) комітет покарав судно А, зробивши його дискваліфікацію такою, що не вилучається. Того самого дня, але пізніше, діючи за правилом 69.1 ПрК розпочав слухання, стверджуючи, що поведінка командира-стернового цього судна щодо притримування судна В, була брутальним порушенням порядності і правила 2. Комітет вирішив, що стерновий вчинив брутальне порушення порядності і правила 2 та що він порушив правило 69.1(a). ПрК відсторонив його від участі у змаганнях і дискваліфікував судно А на всі перегони серії. Судно А. апелювало щодо ухвали протестового комітету.

Ухвала

Апеляцію відхилено.

A was correctly disqualified from race 4 for breaking rule 30.3. The protest committee found as fact that A's helmsman knew that he had been on the course side of the starting line at the starting signal; that he had broken rule 30.3; that he was, therefore, already disqualified; and that he had seriously hindered another boat in the race. A competitor who, while knowing that his boat has already been disqualified, intentionally hinders another boat clearly commits a gross breach of sportsmanship (see Sportsmanship and the Rules) and rule 2. The protest committee was justified in calling a hearing under rules 69.2(a) and 69.2(b), and it acted properly under rule 69.2(c) in excluding A's helmsman and disqualifying A from all races of the series.

RYA 1984/7

CASE 66

Rule 64.1, Decisions: Penalties and Exoneration Rule 85, Governing Rules

A race committee may not change, or refuse to implement, the decision of a protest committee, including a decision based on a report from an authority responsible for interpreting the class rules.

Assumed Facts

A race committee protests a number of boats, under rule 60.2, for failure to comply with class rules. The protest committee, after a hearing, concludes that there is reasonable doubt about the interpretation or application of the relevant class rules. Acting under rule 64.3(b), it refers the matter to the class association, as being the appropriate authority qualified to resolve such questions. The class association reports that all the boats concerned have broken a class rule, and the protest committee, accepting the report, disqualifies the boats. The race committee then refuses to implement these decisions because it alleges that for various reasons they are unfair.

Questions

May the race committee change or decide not to implement the decisions of a protest committee, whether or not these decisions are based on a report made under rule 64.3(b)? If not, who may take what action?

Судно А було правильно дискваліфіковане на перегони 4 за порушення правила 30.3. Протестовий комітет встановив факт, що стерновий судна А знаючи, що на момент свого сигналу стартування він знаходився на боці дистанції від стартової лінії, знаючи, що він порушив правило 30.3 і через це був уже дискваліфікованим; все ж таки істотно перешкоджав іншому судну в перегонах. Спортсмен, який, знаючи, що його судно уже є дискваліфікованим, навмисне притримує інше судно, явно є брутальним порушником порядності (дивіться Порядність і правила) і правила 2. Протестовий комітет був задоволений тим, що розпочав слухання за правилами 69.2(a) і 69.2(b) і діяв належно за правилом 69.2(c) відсторонивши стернового судна А і дискваліфікувавши судно А на всі перегони серії.

RYA 1984/7

ВИПАДОК 66

Правило 64.1, Ухвали; Покарання і виправдовування

Правило 85, Керівні документи

Перегоновий комітет не може змінити ухвалу протестового комітету, або відмовитися від її виконання, в тому числі і таку ухвалу, яку прийнято на підставі повідомлення від компетентної організації, повноважної щодо розв'язання питань з вимірювання.

Припустимі факти

Перегоновий комітет опротестував низку суден за правилом 60.2 через невідповідність вимогам вимірювання. Після проведеного слухання протестовий комітет дійшов висновку, що наявним є небезпідставний сумнів щодо тлумачення чи розуміння відповідних правил класу. Діючи за правилом 64.3(b), він звернувся до асоціації класу, як до компетентної організації, повноважної щодо розв'язання таких питань. Асоціація класу повідомила, що всі судна, про які йдеться, порушили правило класу, і протестовий комітет, сприймаючи це повідомлення, дискваліфікував згадані судна. Перегоновий комітет відмовився діяти відповідно до цієї ухвали, завваживши, що через низку причин, ухвала є несправедливою.

Запитання

Чи може перегоновий комітет змінити, або вирішити не застосовувати ухвалу протестового комітету, незалежно від того, чи спирається, а чи ні, ця ухвала на звернення (рапорт) за правилом 64.3(b)? Якщо ні, то хто і яких заходів може вживати?

Answers

Rule 85 states that the race committee shall be governed by the rules. A race committee has no jurisdiction over a protest committee and is not entitled to change or refuse to implement any decision that the protest committee may have made. Rule 64.1 provides that a protest committee's decision to penalize must be implemented.

In this case, the race committee and each boat protested by it are the parties to the hearing. Under rule 66 a party may ask that the hearing be reopened on the grounds that the protest committee made a significant error or that significant new evidence has become available. Also, under rule 70.1, a party may appeal the protest committee's decision or its procedures.

RYA 1984/16

CASE 67

Part 2 Preamble

Rule 69.2, Allegations of Gross Misconduct: Action by a Protest Committee

When a boat is racing and meets a vessel that is not, both are bound by the government right-of-way rules. When, under those rules, the boat racing is required to keep clear but intentionally hits the other boat, she may be penalized for gross misconduct.

Summary of the Facts

Under the government right-of-way rules applicable, W, a boat that was racing, was required to keep clear of a sailing vessel to leeward, L, that was not racing. W wished to sail a lower course to a mark and hailed L, which refused to respond. W then intentionally hit L by bumping her boom against L several times, thereby causing damage.

L informed the race committee of W's behaviour. The race committee protested W, and a hearing was called. W was disqualified for breaking rules 11 and 14. W appealed on the grounds that the racing rules did not apply, and consequently the protest committee was not entitled to disqualify her.

Відповіді

Правило 85 констатує, що перегоновий комітет має керуватися правилами. Протестовий комітет не підпадає під юрисдикцію перегонного комітету і останній не має права змінювати, чи відмовлятися від виконання будь яких ухвал, чи рішень, що їх може приймати протестовий комітет. Правилем 64.1 передбачено, що ухвала протестового комітету про покарання має бути запроваджена у життя.

У випадку, про який йдеться, перегоновий комітет і кожне із суден, що ним опротестоване, є сторонами у слуханні. За правилом 66 сторона може звернутися про повторне слухання на підставі того, що протестовий комітет припустився значної помилки, або що отримано нові важливі свідчення, чи докази. Також, за правилом 70.1 сторона може подати апеляцію щодо ухвали протестового комітету, або процедурного порядку його роботи.

RYA 1984/16

ВИПАДОК 67

Преамбула до Частини 2

Правило 69.2, Заява про злісно неправомірну поведінку; Дії протестового комітету

Якщо судно є у перегонах і зустрічається з судном, яке не є у перегонах, то обидва вони мають керуватися чинними правилами щодо права на дорогу. Якщо за цими правилами судно, що є у перегонах, має триматися осторонь, і навмисне створює навал на інше судно, воно може бути покаране за бурхливо неетичну поведінку.

Короткий виклад фактів

За чинними на даній акваторії правилами плавання судно W, яке було у перегонах, мусило триматися осторонь від підвітрянного вітрильного судна L, яке не було у перегонах. На судні W воліли вітрилити повнішим курсом на знак і окликнули L, з якого відмовилися виконувати прохання. Після цього судно W навмисне доткнулося судна L, неодноразово штовхаючи його своїм гіком, від чого спричинилося пошкодження.

L поінформувало перегоновий комітет про поведінку судна W. Перегоновий комітет подав протест проти судна W, і відбулося слухання. Судно W було дискваліфіковане за порушення правил 11 і 14. W апелювало на підставі того, що правила перегонів не були застосовними, і протестовий комітет не мав права на його дискваліфікацію.

Decision

W's appeal is dismissed. The preamble to Part 2 of the racing rules makes it clear that, when W met L, W was required to comply with the government right-of-way rules. Moreover, W was also subject to the racing rules other than those of Part 2. W did not comply with the government rules and, by intentionally hitting and damaging L, committed a gross breach of not only a rule but of good manners as well.

The decision of the protest committee is upheld, but W is disqualified under the government rule applicable and not under racing rule 11 or rule 14. Both those rules are rules of Part 2, which would have applied only if both boats had been intending to race, were racing, or had been racing. W also committed a gross breach of the government rule and a gross breach of good manners, so it would have been appropriate for the protest committee to call a hearing under rule 69.2.

KNWV 2/1982

CASE 68

Definitions, Racing

Rule 62.1(a), Redress

The failure of a race committee to discover that a rating certificate is invalid does not entitle a boat to redress. A boat that may have broken a rule and that continues to race retains her rights under the racing rules, including her rights under the rules of Part 2 and her rights to protest and appeal, even if she is later disqualified.

Summary of the Facts

In a long distance race, boat A protested boat B under a rule of Part 2 and B was disqualified.

B requested redress. She stated that it had come to light in a protest hearing after an earlier race that A had failed to revalidate her rating certificate and therefore had been ineligible to enter the long distance race. B further claimed that since A was ineligible when she entered that race she was not racing in it; therefore B had no reason to take a penalty or retire, nor did A have the right to protest under rule 60.1.

Ухвала

Апеляцію судна W відхилено. За преамбулою до Частини 2 правил перегонів стає ясным, що коли W зустрівся з L, то судно W було зобов'язаним додержувати чинних на даній акваторії правил щодо права на дорогу. Ба більше, судно W підпадало також під дію правил перегонів не тільки Частини 2, а і решти правил. W не додержувало загальних правил плавання, які діють на цій акваторії, і, навмисне стикаючись та завдаючи пошкоджень судну L, вчинило брутальне порушення не тільки правила, а так само і загальноновизнаних норм етичної поведінки, моралі і порядності.

Ухвалу протестового комітету схвалено, але судно W є дискваліфікованим не порушення ним правила 11 або 14. Обидва ці правила є правилами частини 2, які були б застосовними, тільки у такому разі, якби обидва судна мали б намір брати, брали, або ж перед тим брали участь у перегонах. Судно W вчинило грубе порушення застосовних на даній акваторії правил плавання, а також і брутальне порушення загальноновизнаних норм етичної поведінки, моралі і порядності, отже для протестового комітету було цілком доречним розпочати слухання за правилом 69.2.

KNWV 2/1982

ВИПАДОК 68

Визначення, У перегонах

Правило 62.1(а), Відшкодування

Те, що перегоновий комітет не вдався до дослідження, щодо недійсності свідоцтва про бал, не дає судну права на відшкодування. За судом, яке вірогідно порушило правило і продовжує брати участь у перегонах, зберігаються як ті права, що воно має за правилами частини 2, так і права на протестування і на апелювання навіть у разі воно і було потім дискваліфіковане.

Короткий виклад фактів

У перегонах на довгій дистанції судно А опротестувало судно В за одним із правил частини 2 і В було дискваліфіковане.

В звернулося про відшкодування, зазначаючи, що на слуханні, яке відбувалося після одних із попередніх перегонів, з його боку було висвітлено факт, що А не поновило дійсності свого вимірювального свідоцтва (свідоцтва про бал) і через те не має права бути допущеним до перегонів на довгу дистанцію. Далі В наполягало на тому, що, оскільки А не мало права бути допущеним до цих перегонів, то воно і не було таким, яке бере в них участь, отже, як для судна В не було причини, аби приймати покарання, чи сходити з перегонів, так і судно А не мало права на протест за правилом 60.1.

The protest committee denied B's request for redress, stating that the invalidity of A's rating certificate did not change the fact that she was racing within the terms of the definition and so was entitled to her rights under the rules of Part 2 and her right to protest under rule 60.1. B appealed.

Decision

B's appeal is dismissed. The failure of the race committee to discover the invalidity of A's rating certificate and prevent her from racing was not an improper omission which worsened B's finishing place within the meaning of rule 62.1(a). Therefore, the protest committee properly denied B's request for redress. A was a boat 'intending to race' prior to her preparatory signal and a boat racing thereafter. The rules of Part 2 applied to her and to all other boats that were racing. The principles of sportsmanship require a boat to take a penalty when she realizes that she has broken a rule, but if she continues racing she retains her rights under the racing rules, including her rights under the rules of Part 2 and her rights to protest and appeal. The rules of Part 2 govern all boats that are racing, whether or not one of them is later disqualified for some reason.

CYA 1978/40

CASE 69

Rule 42.1, Propulsion: Basic Rule

Momentum of a boat after her preparatory signal that is the result of being propelled by her engine before the signal does not break rule 42.1.

Assumed Facts

In a flat sea and 1-2 knots of wind a boat enters the starting area under power shortly before her preparatory signal at a speed of 5-6 knots. At the preparatory signal she is moving at the same speed but no longer motoring. At 2.5 minutes before her starting signal she hoists her sails and slows to 2 knots.

Question

Does she break rule 42.1?

Протестовий комітет не задовольнив звернення В про відшкодування, завваживши, що недійсність вимірювального свідоцтва (свідоцтва про бал) судна А не змінює факту, знаходження судна у перегонах за значенням цього терміну у визначенні, отже, судно А мало всі ті права, що належать йому за правилами перегонів Частини 2 і право на протестування за правилом 60.1. Судно В апелювало.

Ухвала

Апеляцію судна В відхилено. Те, що перегонний комітет не з'ясував, що вимірювальне свідоцтво (свідоцтво про бал) судна А є недейсним, і не заборонив цьому судну брати участь у перегонах, не було неналежними діями або похибкою перегонного комітету через яку місце судна В на фініші значно погіршилося у сенсі того, як це потрактовано у правилі 62.1(а). Отже, протестовий комітет правильно відхилив звернення В про відшкодування. А було судном, "допущеним до перегонів" перед його підготовчим сигналом, а потім таким, що брало участь у перегонах. Правила Частини 2 були застосовними для нього і для всіх інших суден, які були такими, що є у перегонах. Принципи спортивної порядності вимагають від судна, якщо стане зрозумілим, що воно порушило правило, прийняти покарання, але, у разі воно продовжує брати участь у перегонах, то воно продовжує зберігати свої права за правилами Частини 2, так само, як і свої права на протестування і апелювання. Вимогам правил Частини 2 підлягають всі судна, які є у перегонах, незалежно від того, чи буде якесь із них пізніше дискваліфікованим з будь якої причини.

СYA 1978/40

ВИПАДОК 69

Правило 42.1, Рушійна сила; Основне правило

Просування судна після його підготовчого сигналу за інерцією, що є наслідком його руху за допомогою двигуна перед сигналом – не є порушенням правила 42.1.

Припустимі факти

За абсолютно спокійного моря і вітру швидкістю в 1-2 вузли, судно з'явилося у районі старту перед самим підготовчим сигналом, рухачись за допомогою двигуна зі швидкістю 5-6 вузлів. На момент підготовчого сигналу воно рухалося з тією ж швидкістю, але уже з вимкнутим двигуном. За 2,5 хвилини перед сигналом стартування воно поставило вітрила і його швидкість знизилася до 2 вузлів.

Запитання

Чи порушило судно правило 42.1?

Answer

No. A boat begins racing at her preparatory signal. During the period in which the boat was racing she was using wind as a source of power as required by rule 42.1. Her motion also resulted from momentum created by engine power that propelled her before she began racing. Nothing in the rule requires that a boat be in any particular state of motion or non-motion when she begins racing. Therefore rule 42.1 was not broken.

USSA 1986/269

CASE 70

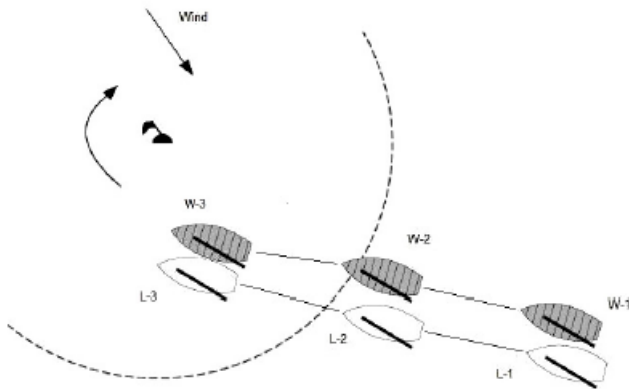
Definitions, Mark-Room

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room

Rule 21(a), Exoneration

An inside overlapped windward boat that is entitled to mark-room from the outside boat must keep clear of the outside boat and, if she is sailing outside of the mark-room to which she is entitled, she is not exonerated if she fails to keep clear.



Summary of the Facts

L and W, both about 14 feet (4 m) long, were sailing on starboard tack at about 4 knots, approaching a windward mark to be left to starboard. The

Відповідь

Ні. Судно постає таким, що є у перегонах, з моменту його підготовчого сигналу. Протягом періоду, коли судно було у перегонах, джерелом енергії якою користується судно, був вітер, як і вимагається за правилом 42.1. Рух судна породжувався також і інерцією, що була наслідком просування за рахунок роботи двигуна, який працював перед тим, як судно постало у перегонах. У правилі нічого не сказано про те, що судно має бути у якомусь певному стані руху, чи спокою на момент, коли воно постає таким, що є у перегонах. Отже, правило 42.1 порушеним не було.

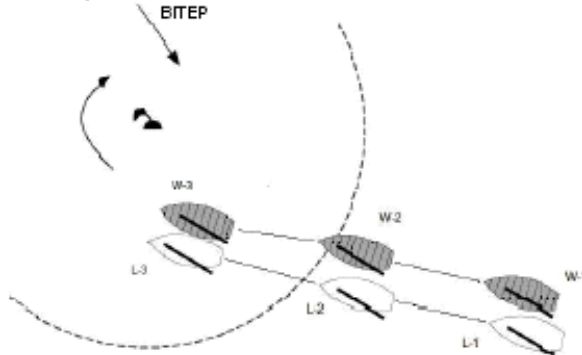
USSA 1986/269

ВИПАДОК 70

Визначення,	Знакомісце
Правило 11,	На однаковому галсі, перекриті
Правило 18.2(b),	Знакомісце; Надавання знакомісця
Правило 21(a),	Виправдовування

Будь яке перекрите з середини навітряне судно, яке має право на знакомісце і отримує його від зовнішнього судна, має триматися осторонь від зовнішнього судна, та, якщо воно вітрилить поза межами знакомісця, на яке воно має право, воно не отримає виправдання, якщо не додержуватиме вимоги триматися осторонь.

Короткий виклад фактів



L і W, обидва довжиною біля 14 футів (4м), вітрилили правим галсом зі швидкістю близько 4 вузлів, наближаючись до навітряного знака, який належало огинати правим облавком. Курс на наступний знак був у

direction of the course to the next mark was downwind. The boats were overlapped with W, the inside boat, slightly ahead. W requested mark-room and L replied, 'Mark-room will be given when needed.' Subsequently, when 20 feet (6 m) from the mark, the boats made contact beam to beam. No damage or injury occurred. L protested W, alleging that W broke rule 11.

The protest committee disqualified L for not giving W room to sail to the mark after she asked for it. L appealed.

Decision

Before and at the time of the contact, rule 11 required W to keep clear of L. While W was sailing to the mark, she broke rule 11 by sailing so close to L that there was a need for L to take avoiding action. Under rule 18.2(b) W was entitled to mark-room from L. W's proper course was to sail close to the mark, and so she was entitled to the space she needed in the existing conditions to sail promptly to it in a seamanlike way. The diagram accepted by the protest committee showed that, from the time W reached the zone until contact occurred, L had given W room to sail to the mark, but when W broke rule 11 she was not sailing within that room. For this reason, W is not exonerated under rule 21(a) for breaking rule 11.

Both boats could easily have avoided the contact, and so both broke rule 14. However, the contact caused neither damage nor injury and, because L was the right-of-way boat and W was entitled to mark-room, both boats are exonerated for breaking rule 14 (see rule 14(b)).

L's appeal is upheld. She is reinstated in her finishing place and W is disqualified for breaking rule 11.

USSA 1988/273

CASE 71

Sportsmanship and the Rules

Rule 29.1, Recalls: Individual Recall

Rule 62.1(a), Redress

Rule 64.2, Decisions: Decisions on Redress

A hail is not the 'sound signal' required when flag X is displayed. Answers to questions arising from requests for redress after a procedural error by the race committee.

підвітряний бік. Судна були перекриті з судном W, яке було внутрішнім і трохи попереду. З судна W запросили знакомісце, а з L відповіли: "знакомісце буде надано, коли буде потрібно". Після того, коли до знака залишалось 20 футів (6м), між суднами відбувся дотик мідель до міделя. Жодних пошкоджень матчастини, чи травмувань людей не відбувалося. Судно L протестувало проти судна W звинувачуючи його у порушенні правила 11.

Протестовий комітет дискваліфікував L за ненадання судну W, після його звернення про це, місця, аби вітрилити до знака. Судно L апелювало.

Ухвала

Як перед, так і під час дотику, за правилом 11 вимагалось, аби судно W трималося осторонь від L. Коли W вітрилило до знака, воно порушило правило 11 тим, що вітрилило настільки близько до судна L, що судну L довелося вживати дій щодо розходження. а За правилом 18.2(b) судно W мало право на місце від судна L. Належним курсом W було вітрилити впритул до знака, і у такому разі воно мало право на простір, який, за наявних обставин, був потрібним йому, аби не гаючись вітрилити на нього на рівні доброї морської практики. На схемі, визнаній протестовим комітетом, показано, що від моменту, коли судно W сягнуло зони, і до моменту, коли відбувся дотик, судно L надавало судну W місце, аби те вітрилило до знака, але коли W порушувало правило 11, воно не було таким, що вітрилить у межах цього місця. На цій підставі судно W не отримало виправдання за правилом 21(a) щодо порушення ним правила 11

Обидва судна мали змогу легко уникнути дотику, отже обидва порушили правило 14. Проте, дотик не спричинив а ні пошкодження матчастини, а ні травмування людини, і, оскільки L було судном з правом на дорогу, а W із правом на знакомісце, обидва вони виправдані щодо порушення правила 14 (дивіться правило 14(b)).

Апеляцію судна L підтримано. Результат L відновлено відповідно до його місця на фініші, а судно W – дискваліфіковано за порушення правила 11.

USSA 1988/273

ВИПАДОК 71

Порядність і правила

Правило 29.1, Відклики; Індивідуальний відклик

Правило 62.1(a), Відшкодування

Правило 64.2, Ухвали; Ухвали про відшкодування

Оклик не є тим "звуковим сигналом", що вимагається за піднесення прапору X. Відповіді на запитання, які виникають щодо звернень про відшкодування після процедурної похибки перегонового комітету.

Summary of the Facts

Boats A and B were near the port end of the starting line and very close to the line at the starting signal. The race committee, believing that both had been on the course side of the line at their starting signal, displayed flag X and hailed both sail numbers.

Neither A nor B heard the hails or saw flag X but continued racing and their finishing places were recorded. Preliminary results were posted showing A and B scored as OCS.

A promptly requested redress, citing as grounds that the race committee failed to make the required sound signal and that she did not see a flag or have any other reason to believe that she did not start correctly.

The protest committee heard A's request. The committee did not find as fact whether or not A or B was on the course side of the starting line at the starting signal. However, when the committee learned that B was next to A, it gave redress to both boats, stating that they were to be scored in their finishing places and, where appropriate, other boats' scores were to be adjusted downwards. This done, C, which had finished behind A and B, requested redress, claiming that the race committee's omission of the required sound signal had made her score significantly worse by causing two boats which failed to start properly to be scored ahead of her. C's request was denied and she appealed.

In commenting on the appeal the race committee asked several questions.

Question 1

Did the hail of sail numbers constitute a sound signal?

Answer 1

No. The hail of one or more sail numbers is not the sound signal required when flag X is displayed.

Question 2

Did the protest committee act properly in giving redress to A?

Answer 2

Yes. When a boat reasonably believes that she has started properly and has not been notified to the contrary in the manner required by rule 29.1 and when she is then scored OCS, she is entitled to redress under rule 62.1(a). The claim that A was over the line early was not established as fact.

Короткий виклад фактів

На момент сигналу стартування судна А і В були поблизу лівого кінця стартової лінії і впритул до неї. Перегоновим комітетом, який вважав, що обидва судна на момент їхнього сигналу стартування були на боці дистанції, було піднесено прапор Х і вигуками сповіщено вітрильні числа обох суден.

А ні на судні А, а ні на судні В, окликів не чули, не бачили прапора Х, і продовжували участь у перегонах; місця суден на фініші було занотовано. У попередніх результатах, які було вивішено, судна А і В були заліковані, як НБД (ОС).

Судно А негайно звернулося про відшкодування, посилаючись на те, що перегоновий комітет не додержав вимоги робити відповідний звуковий сигнал, а з судна А ніхто не бачив прапора Х, як не було і іншої причини вважати, що судно А не стартувало правильно.

Протестовий комітет провів слухання щодо звернення судна А.. Протестовий комітет не встановив факту, чи були, а чи не були на боці дистанції від лінії судна А і В на момент їхнього сигналу стартування. Проте, коли комітет встановив, що судно В було на фініші наступним після А, він надав відшкодування обом суднам зазначивши, що вони мають бути заліковані, як такі, що фінішували на своїх фактичних місцях, а місця інших суден мають бути відповідно посунуті донизу. Після того, як це було зроблено, судно С, яке фінішувало після А і В, звернулося у свою чергу про відшкодування, ґрунтуючись на тому, що похибка перегонового комітету, який не подав відповідного звукового сигналу, значно погіршила його місце на фініші, оскільки суднам, які неправильно стартували, надано місця поперед нього. Звернення С не було задоволене, і судно С апелювало.

У коментарі, що його надав протестовий комітет, він звернувся з декількома запитаннями.

Запитання 1

Чи є оклик про вітрильні числа суден звуковим сигналом?

Відповідь 1

Ні. Оклик, у якому називається одне, чи кілька вітрильних чисел, не є тим звуковим сигналом, яким вимагається супроводжувати піднесення прапора Х.

Запитання 2

Чи належними були дії протестового комітету, який надав відшкодування судну А?

Відповідь 2

Так. Якщо на судні небезпідставно вважають, що воно стартувало правильно і протилежне не було означеним у спосіб, що його передбачено правилом 29.1, та після того його було визначено у заліку, як НБД (ОС), то воно має право на відшкодування за правилом 62.1(а). Твердження про те, що судно А зарано було вище лінії, не є

Therefore, scoring A in her finishing place was an appropriate form of redress in this circumstance.

However, if it were determined in a hearing that a boat knew that she had been over the line, she would have been obliged to comply with rule 28.1 and, if it applied, rule 30.1, and she would not be entitled to redress. Had she broken those rules, she would also have broken rule 2 and failed to comply with the Basic Principle, Sportsmanship and the Rules.

Question 3

Did the protest committee act properly in giving redress to B, which had not requested it?

Answer 3

Yes. The protest committee found that B was in the same circumstances as A, and it then acted as required by rule 64.2's first sentence.

Question 4

Was C entitled to redress?

Answer 4

No. The claim that A and B were over the line early was not established as fact. Therefore, despite the race committee's failure to make the required sound signal, C's claim that her score was made significantly worse by that error is not supported by the facts. C is not entitled to redress, and her appeal is denied.

USSA 1988/276

CASE 72

Rule 61.1(a), Protest Requirements: Informing the Protestee

Discussion of the word 'flag'.

Question

What is the test of whether an object is a flag within the meaning of rule 61.1(a)?

встановленим фактом. Таким чином повернення судну А залікового місця, що відповідає його фактичному місцю на фініші, є формою відшкодування, яка відповідає конкретним умовам.

І, все ж таки, якщо протягом слухання було б встановлено, що на судні знали про його знаходження вище лінії, то судно не мало би ніяких прав на відшкодування і воно було б зобов'язаним додержати правила 28.1, та, у разі воно було застосоване, і правила 30.1. Якби воно ухилилося від додержання цих правил, то порушило би правило 2 і постало б таким, що не додержує Основного принципу, Порядність і правила.

Запитання 3

Чи правильно вчинив протестовий комітет, надавши відшкодування судну В, яке за ним не зверталось?

Відповідь 3

Так. Протестовий комітет встановив, що судно В було в таких самих умовах, як і судно А, а відтак він чинив за вимогами першого речення у правилі 64.2.

Запитання 4

Чи мало судно С право на відшкодування?

Відповідь 4

Ні. Те, що судна А і В були вище лінії зарано, не є встановленим, фактом. Отже, хоч перегоновий комітет і не виконав свого обов'язку подати необхідний звуковий сигнал, твердження судна С про те, що його залік істотно погіршився через цю похибку, не ґрунтується на фактах. С не має права на відшкодування і його апеляцію відхилено.

USSA 1988/276

ВИПАДОК 72

Правило 61.1(а), Вимоги щодо протестування; Сповіднення опротестованого

Обговорення слова "прапор".

Запитання

Яким чином визначається, чи є певний предмет прапором у розумінні правила 61.1(а)?

Answer

In the context of rule 61.1(a), a flag is used as a signal to communicate the message 'I intend to protest.' Only if the object used as a flag communicates that message, with little or no possibility of causing confusion on the part of those on competing boats, will the object qualify as a flag. A flag must be seen primarily to be a flag.

USSA 1988/277

CASE 73

Rule 2, Fair Sailing

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

When, by deliberate action, L's crew reaches out and touches W, which action could have no other intention than to cause W to break rule 11, then L breaks rule 2.

Summary of the Facts

W and L were overlapped on starboard tack beating towards the windward mark. The crew of L, who was on a trapeze, reached out and deliberately touched W's deck with a hand and intimated that W should retire. L protested W. The protest committee disqualified W under rule 11 and she appealed.

Decision

W's appeal is upheld; L is disqualified and W reinstated. Because L could sail her course with no need to take avoiding action and there was no risk of immediate contact had L changed course in either direction, W was keeping clear of L. Therefore, W did not break rule 11. The deliberate action of L's crew, which could have had no other intention than to disqualify W, broke rule 2.

RYA 1971/6

Відповідь

За контекстом правила 61.1(a) прапор застосовується у якості сигналу, який означає повідомлення: "Я маю намір протестувати". Тільки у такому разі, коли вірогідність того, що предмет, який використовується в якості прапора, може бути сприйнятим на судах, що беруть участь у перегонах, як щось інше, є мінімальною, чи взагалі не існує, – цей предмет має визнаватися прапором. Прапор має на перший погляд сприйматися як прапор.

USSA 1988/277

ВИПАДОК 73

Правило 2, Чесне Вітрилення

Правило 11, На однаковому галсі, перекриті

Якщо, діючи навмисне, шкотовий судна L вивішуючись назовні доторкається до судна W, і ця дія не має на меті нічого іншого, окрім спричинити порушення судном W правила 11, то судно L порушує цим правило 2.

Короткий виклад фактів

W і L були перекритими на правому галсі і бардіжали до навітряного знака. Шкотовий судна L, який був на трапеції, навмисне рукою доторкнувся до палуби судна W і сповістив про це, натякаючи, що W мусить зійти з перегонів. Протестовий комітет дискваліфікував судно W за правилом 11 і воно апелювало.

Ухвала

Апеляцію судна W підтримано; судно L дискваліфіковано, а результат W відновлено. Оскільки судно L мало змогу вітрилити своїм курсом без потреби вживати дій щодо розходження і не було жодного ризику того, що зміна курсу судном L у будь яку сторону призведе одразу до дотику з навітряним судном, судно W трималося осторонь від L. Отже судно W не порушувало правила 11. Навмисні дії шкотового судна L, які не могли мати на меті нічого іншого, окрім дискваліфікації судна W, є порушенням правила 2.

RYA 1971/6

CASE 74

Rule 2, Fair Sailing

Rule 11, On the Same Tack, Overlapped

There is no rule that dictates how the helmsman or crew of a leeward boat must sit; contact with a windward boat does not break rule 2 unless the helmsman's or crew's position is deliberately misused.

Summary of the Facts

W was overtaking L in sub-planing conditions on a close reach. L luffed slightly, the helmsman's back making contact with W just forward of the shroud. At this point the hulls were about an arm's length apart. Neither boat took a penalty. At the subsequent hearing, the protest committee disqualified L under rule 2, stating that W was correctly trimmed with full sails and her crew sitting by the leeward shroud. 'Contact', it continued, 'could only have been made if L's helmsman was sitting out flat.' In the prevailing conditions this was significantly beyond the normal sailing position required.' L appealed.

Decision

L's appeal is upheld; she is reinstated and W disqualified under rule 11. In Case 73 it is clear that L's crew deliberately touched W with the intention of protesting her out of the race. In this case there was no such deliberate action by L. There is no rule that dictates how a helmsman or crew must sit and, in the absence of deliberate misuse of his positioning, no breach of rule 2 took place.

RYA 1993/2

CASE 75

Rule 10, On Opposite Tacks

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 16.1, Changing Course

Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room

Rule 18.4, Mark-Room: Gybing

When rule 18 applies, the rules of Sections A and B apply as well. When an inside overlapped right-of-way boat must

ВИПАДОК 74

Правило 2, Чесне Вітрилення

Правило 11, На однаковому галсі, перекриті

Немає жодного правила, за яким би вказувалося, як мусить сидіти стерновий або шкотовий підвітряного судна; дотик до навітряного судна не порушує правила 2, якщо тільки стерновий або шкотовий не приймають таких положень, які є навмисним зловживанням.

Короткий виклад фактів

Судно W, за умов, коли ще не стало можливим глісирування, наздоганяло L на гострому галфвінді. L злегка привелося, спина стернового мала дотик до W безпосередньо попереду ванти. На цей момент корпуси суден були по траверзу приблизно на відстані витягнутої руки. Жодне із суден не виконувало покарання подвійним обертом. На наступному слуханні протестовий комітет дискваліфікував L за правилом 2, зазначивши, що W мало правильний крен з наповненими вітрилами і його шкотовий сидів біля підвітряної ванти. "Дотик", зазначалося далі, "міг спричинитися тільки у такому разі, якби стерновий судна L сидів поза палубою". За існуючих умов це явно перевищувало ступінь відкренювання, яке було необхідним для нормального вітрилення. Судно L апелювало.

Ухвала

Апеляцію підтримано; результат судна L відновлено, а W дискваліфіковано за правилом 11. У випадку 73 ясно, що член екіпажу судна L навмисне доторкнувся до судна W з наміром опротестувати його і усунути з перегонів. У випадку, про який йдеться, не було таких навмисних дій з боку судна L. Не існує правила, яке б диктувало стерновому, чи шкотовому, як він має сидіти, і, оскільки ніякого навмисного зловживання своєю посадкою не було, то і жодне порушення правила 2 не мало місця.

RYA 1993/2

ВИПАДОК 75

Правило 10, На протилежних галсах

Правило 14, Уникання дотику

Правило 16.1 Зміна курсу

Правило 18.2(b) Знакомісце; Надавання знакомісця

Правило 18.4 Знакомісце; Поворот фордевінд

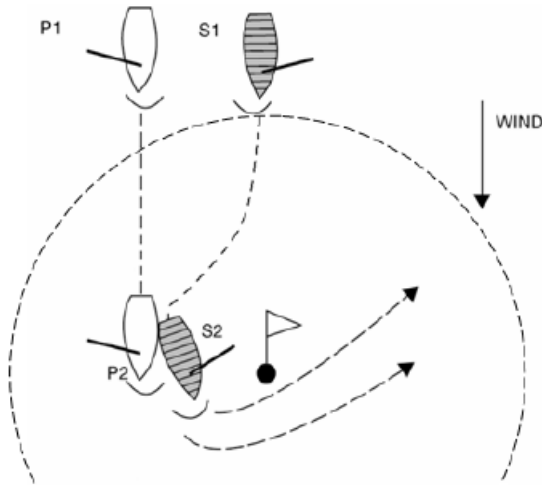
Якщо застосовується правило 18, то правила розділів A і B є також застосовними. У разі перекрите внутрішнє судно має

gybe at a mark, she is entitled to sail her proper course until she gybes. A starboard-tack boat that changes course does not break rule 16.1 if she gives a port-tack boat adequate space to keep clear and the port-tack boat fails to take advantage of it promptly.

Summary of the Facts

Two boats, S and P, were sailing directly downwind towards a leeward mark to be left to port. They had been overlapped for several lengths with S inside and slightly ahead. As S entered the zone, she luffed. As her bow came abreast of the mark she bore away to gybe, and there was contact, but no damage or injury. S protested P under rule 10 while P protested S under rule 18.

The protest committee disqualified P for breaking rule 10. P appealed, asserting that she had given S mark-room and that S had broken rule 18.4.



Decision

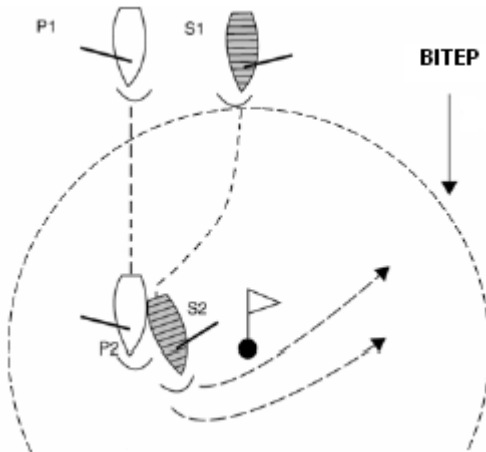
At position 1, S reached the zone and P was required by rule 18.2(b) to give S mark-room thereafter. In addition, until S gybed P was required by rule 10 to keep clear of S. As S luffed, she was required by rule 16.1 to give P room to keep clear, and until she gybed S was also required by rule 18.4 to sail no farther from the mark than needed to sail her proper course. The mark-room that P was required to give S was the space S needed in the existing conditions to sail promptly to the mark in a seamanlike way.

повертати фордевінд біля знака, то воно має право вітрилити своїм належним курсом аж допоки не поверне фордевінд. Судно правого галсу, яке змінює курс, не порушує правила 16.1, якщо воно надає судну лівого галсу належний простір, аби те мало змогу триматися осторонь, а судно лівого галсу ігнорує негайне використання цієї нагоди.

Короткий виклад фактів

Два судна, S і P, вітрилили чистим фордевіндром на підвітряний знак, який належало огинати лівим облявком. Судна були перекритими за кілька корпусів перед знаком, при чому S було внутрішнім і трохи попереду. Коли S досягло зони, то воно привелося. Коли його прова порівнялася зі знаком, воно увалилося для виконання повороту фордевінд і між суднами відбувся дотик, але без пошкоджень, чи травмувань S протестувало проти P за правилом 10, а P протестувало проти S за правилом 18.

Протестовий комітет дискваліфікував судно P за порушення правила 10. P апелювало, стверджуючи, що воно надало судну S знакомісце, а судно S порушило правило 18.4.



Ухвала

У положенні 1 судно S сягнуло зони і P за правилом 18.2(b) було, відтак, зобов'язаним надавати судну S знакомісце. Окрім того, аж допоки S не повернуло, судно P, мало триматися осторонь від S за правилом 10. Оскільки S приводилося, воно було зобов'язаним за правилом 16.1 надавати судну P місце, аби те трималося осторонь, і, допоки воно не повернуло фордевінд, судно S було також зобов'язаним за правилом 18.4 вітрилити не далі за знак, ніж потрібно, аби вітрилити своїм належним курсом. Знакоміщем, що його судно P було зобов'язаним надати судну S, був простір, необхідний судну S за наявних умов, аби вітрилити на рівні доброї морської практики

That space was a direct corridor from S1 to a position close to and alongside the mark on the required side. P gave S that room. However, because S had right of way she was not required to remain within that corridor; she was permitted to sail any course provided that she complied with rules 16.1 and 18.4.

S luffed gradually through approximately 45 degrees while sailing about three lengths forward, and P made no effort to keep clear. Shortly before position 2, S needed to act to avoid P. At that moment P broke rule 10. When S luffed after position 1, if P had acted promptly there was space for her to have manoeuvred in a seamanlike way to keep clear of S. Therefore S did not break rule 16.1.

When S gybed just after position 2, she had not sailed farther from the mark than needed to sail her proper course. Indeed, in the absence of P (the boat 'referred to' in the definition Proper Course), S's proper course might well have been to sail even farther from the mark and higher than she did, so as to make a smoother, faster rounding and to avoid interference with her wind by being backwinded or blanketed by other boats ahead. Therefore S did not break rule 18.4.

Concerning rule 14, both boats broke the rule because there was contact and it was 'reasonably possible' for each of them to avoid it. P is therefore disqualified under rule 14 as well as rule 10. However, S is exonerated because she was the right-of-way boat when the contact occurred and there was no damage or injury (see rule 14(b)).

P's appeal is dismissed. She was properly disqualified, and S did nothing for which she could be penalized.

USSA 1976/195

CASE 76

Rule 16.1, Changing Course

Rule 18.1(a), Mark-Room: When Rule 18 Applies

Rule 64.1(a), Decisions: Penalties and Exoneration

When a right-of-way boat changes course she may break rule 16, even if she is sailing her proper course.

якнайскоріше до знака. Цим простором був прями́й коридор від положення 1 для судна S і до його положення поруч зі знаком і впритул до нього з належної сторони. Судно P надало судну S це місце. Проте, оскільки судно S мало право на дорогу, воно не було зобов'язаним залишатися у цьому коридорі; воно мало право вітрилити будь-яким курсом за умови дотримання ним вимог правил 16.1 і 18.4.

Судно S, вітрилячи вперед на відстань у три довжини корпусу, поступово привелося приблизно на 45°, і судно P не зробило жодних намагань, аби триматися осторонь. Безпосередньо перед положенням 2 для S постало необхідним вживати дій щодо розходження з судном P. У цей момент судно P порушило правило 10. Якби під час приведення судна S після положення 1 судно P діяло без зволікань, то для нього було досить простору, аби маневруючи на рівні доброї морської практики, триматися осторонь від судна S. Отже, судно S не порушило правила 16.1.

Коли судно S одразу після положення 2 повернуло фордевінд, воно не провітрилило далі за знак, ніж було потрібно, аби вітрилити належним курсом. Далєбі, за відсутністю судна P (судна, до якого стосується "посилання" у визначенні Належний курс), належним курсом судна S, скоріше за все, було вітрилити навіть далі від знака і вийти вище на вітер, ніж це фактично відбувалося, так, аби за більш плавного і швидкісного огинання уникнути "відпрацьованого вітру" або й блокування суднами, що були попереду. Отже, судно S не порушувало правила 18.4.

Щодо правила 14, то обидва судна порушили це правило, адже мав місце дотик, і кожне із двох суден мало "розумну можливість" аби його уникнути. Отже, судно P дискваліфікується за порушення правила 14, так само як і правила 10. Проте судно S постає виправданим, оскільки воно на момент, коли відбувся дотик, було судном з правом на дорогу, і не трапилося а ні пошкоджень, а ні травмувань (дивіться правило 14(b)).

Апеляцію судна P відхилено. Воно було правильно дискваліфіковане, а судно S не зробило нічого такого, за що на нього могло б накладатися покарання.

USSA 1976/195

ВИПАДОК 76

Правило 16.1, Зміна курсу

Правило 18.1(a), Знакомісце; Коли правило 18 застосовується

Правило 64.1(a), Ухвали; Покарання і виправдовування

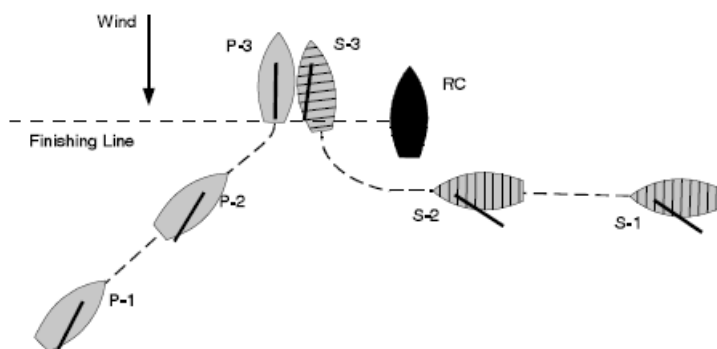
Коли судно змінює курс, то це може бути порушенням правила 16, навіть якщо воно вітрилить своїм належним курсом.

Assumed Facts

S on starboard tack and P on port tack are on a leg from the leeward mark to the finishing line. S has overstood and bears away to clear the stern of the committee boat at the starboard end of the line. P can cross S clear ahead if S maintains that course, and P hails S to hold her course. After S passes the stern of the committee boat, her proper course is to luff to a close-hauled course. S luffs to a close-hauled course at which point there is less than a hull length between S and P. Both then luff to head to wind, and they manage to avoid contact by the narrowest of margins.

Question

What rules govern the relationship between the two boats?



Answer

Rule 18 does not apply because the boats are on opposite tacks on a beat to windward (see rule 18.1(a)). Therefore, S is not entitled to mark-room from P. P is subject to rule 10, which requires her to keep clear of S, but rule 16.1 prohibits S from changing course without giving P room to keep clear, even when S is sailing her proper course. In this situation when S luffs to a close-hauled course just after passing the stern of the committee boat, she does not give P room to keep clear and, therefore, breaks rule 16.1. P breaks rule 10, but is compelled to do so because S breaks rule 16.1. Therefore, P is to be exonerated under rule 64.1(a).

USSA 1980/231

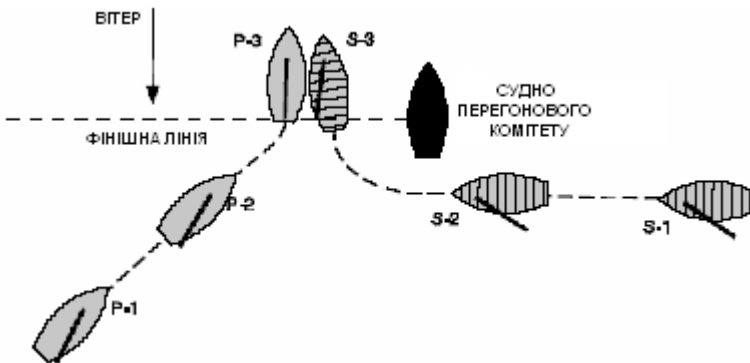
Припустимі факти

S на правому галсі і Р на лівому галсі були на відрізку від підвітряного знака до фінішної лінії. Судно S перебрало і увалилося, аби проминути корму суддівського судна на правому кінці лінії. Якби S зберігало свій курс, то Р могло розійтися з ним чисто по прові, тому з судна Р звернулися окликом до судна S, аби те зберігало свій курс. Після того, як S проминуло корму суддівського судна, його належним курсом стало приведення до курсу щільний бейдевінд.

Коли S привелося до щільного бейдевінду, то відстань між суднами S і Р становила менше, ніж одну довжину корпусу. Відтак обидва судна привелися до положення вітер в чоло, і обидва намагалися уникнути дотику, за дуже вузького просвіту між ними.

Запитання

Якими правилами регулюються стосунки між цими двома суднами?



Відповідь

Правило 18 не застосовується, тому що судно є на різних галсах на бардіжанні проти вітру (дивіться правило 18.1(a)). Отже, судно S не має права на отримання знакомісця від Р. Судно Р підпадає під дію правила 10, яке вимагає від нього триматися осторонь від судна S, але ж, за правилом 16.1 судно S, навіть у разі воно вітрилить своїм належним курсом, не дозволяється змінювати курс, не надаючи судну Р місця, аби триматися осторонь. У ситуації, про яку йдеться, коли S привелося одразу після того, як проминуло корму суддівського судна, воно не надало судну Р достатньо місця, аби триматися осторонь, отже, порушило правило 16.1. Судно Р порушило правило 10, але було вимушеним зробити це через порушення судном S правила 16.1, і тому його виправдано за правилом 64.1(a).

USSA 1980/231

CASE 77

Definitions, Keep Clear

Rule 12, On the Same Tack, Not Overlapped

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 31, Touching a Mark

Contact with a mark by a boat's equipment constitutes touching it. A boat obligated to keep clear does not break a rule when touched by a right-of-way boat's equipment that moves unexpectedly out of normal position.

Assumed Facts

Boats A and B approached the leeward mark with spinnakers set. A rounds the mark clear ahead of B. A has difficulty lowering her spinnaker and, as she assumes a close-hauled course, her spinnaker guy trails astern by some 30 feet (9 m) and drags across part of the mark above the water. Later, when the mark is about five lengths astern of B, the boats are sailing close-hauled on port tack and B is 20 feet (6 m) astern of A. A is still having difficulties handling her spinnaker and the head of her spinnaker unexpectedly streams astern and strikes B's headstay.

Question

What rules apply during these incidents and does any boat break a rule?

Answer

When A's spinnaker guy drags across the mark, she breaks rule 31. A boat touches a mark within the meaning of rule 31 when any part of her hull, crew or equipment comes in contact with the mark. The fact that her equipment touches the mark because she has manoeuvring or sail-handling difficulties does not excuse her breach of the rule.

When contact occurs later between the two boats, rule 18 no longer applies. Because A's spinnaker is not in its normal position, the boats are not overlapped and, therefore, rule 12 applies. That rule requires B to keep clear of A, which she is doing because nothing B did or failed to do required A 'to take avoiding action' (see the definition Keep Clear). This is shown by the fact that the contact between them results exclusively from A's equipment moving unexpectedly out of normal position. Therefore, B did not break rule 12.

Rule 14 also applied. A broke rule 14 by causing contact that she could have avoided. However, because there was no damage or injury, A is

ВИПАДОК 77

Визначення, Триматися осторонь

Правило 12, На однаковому галсі, не перекриті

Правило 14, Уникання дотику

Правило 31, Дотикання знака

Доторкання спорядженням судна до знака означає, що судно доткнулося знака. Якщо судно, яке має триматися осторонь, дотикається до такого спорядження судна з правом на дорогу, яке несподівано опинилося не на своєму звичному місці, то воно не порушує цим правил

Припустимі факти

Судна А і В, наближалися з поставленими спінакерами до підвітряного знака. Судно А обігнуло знак чисто попереду від В. Судно А наразилося на складнощі з прибиранням спінакера і коли воно лягло на курс щільний бейдевінд, його спінакергик волочився за яких 30 футів (9м) позаду судна і проїхався по надводній частині знака. Після того, коли знак був уже на відстані п'ятьох довжин корпусу позаду від В, судна вітрилили щільним бейдевіндом лівого галсу, а судно В було на відстані 20 футів (6м) позаду від А. Судно А все ще мало складнощі щодо прибирання спінакера і фаловий кут його спінакера несподівано віднесло назад і вдарило об штаг судна В.

Запитання

Які правила були застосовними протягом цього інциденту і чи мало місце порушення правила якимось із суден?

Відповідь

Коли спінакергик судна А проїхався по знаку, то А порушило правило 31. У розумінні правила 31 судно дотикається знака, коли будь яка частина його корпусу, екіпажу, чи обладнання, торкається знака. Факт, що обладнання судна доткнулося знака через те, що його екіпаж не впорався з керуванням судном або вітрилами, не пробачає порушення судном правила.

Коли пізніше стався дотик між двома суднами, то обидва вони на той момент проминули знак і, через те, правило 18 уже не було застосовним. Оскільки спінакер судна А знаходився не у своєму нормальному положенні, то судна не були перекритими, отже застосовувалося правило 12. За цим правилом вимагається, аби В трималося осторонь від А, що воно і робило, адже а ні дії, а ні їх відсутність з боку судна В не були такими, які б примушували А "вживати дій щодо розходження" (дивіться визначення Триматися осторонь). Це видно з того факту, що дотик між суднами було спричинено виключно обладнанням судна А, яке непередбачувано змістилося зі свого нормального положення. Отже, судно В не порушувало правила 12.

Застосовним було і правило 14. Судно А порушило правило 14 спричинивши дотик, якого воно могло би уникнути. Проте, оскільки не

exonerated (see rule 14(b)). It was not reasonably possible for B to avoid contact with A's spinnaker as it streamed astern, and so B did not break rule 14.

Note that Case 91 also addresses an incident involving equipment out of its normal position.

USSA 1980/232

CASE 78

Rule 2, Fair Sailing

Rule 41, Outside Help

Rule 69.1(a), Allegations of Gross Misconduct: Obligation not to Commit Gross Misconduct

In a fleet race either for one-design boats or for boats racing under a handicap or rating system, a boat may use tactics that clearly interfere with and hinder another boat's progress in the race, provided that, if she is protested under rule 2 for doing so, the protest committee finds that there was a reasonable chance of her tactics benefiting either her final ranking in the event or her chances of gaining selection for another event or for her national team. However, she breaks rule 2, and possibly rule 69.1(a), if while using those tactics she intentionally breaks a rule.

Assumed Facts for Question 1

In a fleet race for one-design boats, Boat A uses tactics that clearly interfere with and hinder Boat B's progress in the race. While using those tactics, A does not break any rule, except possibly rule 2 or rule 69.1(a). B protests A under rule 2.

Question 1

In which of the following circumstances would A's tactics be considered unsportsmanlike and a breach of rule 2 or of rule 69.1(a)?

- (a) The protest committee finds that there was a reasonable chance that A's tactics would benefit her final ranking in the event.
- (b) The protest committee finds that there was a reasonable chance that A's tactics would increase her chances of gaining selection for another event.

було а ні пошкодження, а ні травмування судно А має бути виправданим (дивіться правило 14). Ніякої розумної можливості уникнути дотику зі спінакером судна А, коли його віднесло назад, у В не було, отже В правила 14 не порушувало.

Візьміть до уваги, що випадок 91 стосується також інциденту, де мало місце зміщення обладнання з його нормального положення.

USSA 1980/232

ВИПАДОК 78

Правило 2,

Чесне Вітрилення

Правило 41,

Стороння допомога

Правило 69.1(a),

Заява про злісно неправомірну поведінку;
Обов'язок не припускатися злісно неправомірної поведінки

У перегонах флоту, все одно, чи монотипів, чи суден, які змагаються за гандикапом, або за рейтинговою системою перегонних балів, судно може застосовувати тактику, за якою воно явно займає контролююче тактичне положення стосовно іншого судна і тим утруднює просування цього судна вперед по дистанції перегонів, за умови, що у разі протесту за правилом 2 стосовно таких дій, протестовий комітет встановить, що за застосування судном цієї тактики для нього існувала слухна можливість покращити свій власний загальний результат у змаганнях, чи можливість бути відібраним для участі в інших змаганнях, чи до складу своєї національної команди. Проте, судно порушуватиме правило 2 і, вірогідно, правило 69.1(a), якщо для підвищення шансів на успіх у застосуванні цієї тактики свідомо порушуватиме якесь правило.

Короткий виклад фактів для запитання 1

У перегонах флоту для суден-монотипів, судно А застосовувало тактику за якої воно явно займало контролююче тактичне положення стосовно судна В і тим утруднювало просування цього судна вперед у перегонах. Судно не порушило жодного з правил, за винятком, вірогідно, правила 2, або правила 69.1(a). Судно В протестувало проти А за правилом 2.

Запитання 1

У яких із наступних обставин, застосована судном А тактика, розглядатиметься, як прояв непорядності, і як така, за якої порушується правило 2 або правило 69.1(a)?

- (a) Протестовий комітет встановив, що для А була слухна нагода за такою тактикою покращити свій фінальний результат у даних змаганнях.
- (b) Протестовий комітет встановив, що для А була слухна нагода покращити свій шанс на проходження відбору на інші змагання

- (c) The protest committee finds that there was a reasonable chance that A's tactics would increase her chances of gaining selection to her national team.
- (d) The protest committee finds that A and a third boat, Boat C, had agreed that they would both adopt tactics that benefited C and that there was a reasonable chance that A's tactics would benefit C's final ranking in the event.
- (e) The protest committee finds that A was attempting to worsen B's race or series score for reasons unconnected with sport.

Answer 1

In circumstances (a), (b) and (c), A would be in compliance with recognized principles of sportsmanship and fair play because there is a sporting reason for her actions.

In circumstance (d), both A and C would break rule 2, and possibly rule 69.1(a). In addition, by receiving help prohibited by rule 41 from A, C would also break rule 41.

In circumstance (e), A would break rule 2, and possibly rule 69.1(a) because, with no good sporting reason, her actions would clearly break recognized principles of sportsmanship and fair play.

Question 2

Would Answer 1 be different if the boats had been racing under a handicap or rating system and if A had been faster or more manoeuvrable than B?

Answer 2

No.

Question 3

Would Answer 1 be different if, while using tactics that clearly interfered with and hindered B's progress in the race, A had intentionally broken a rule?

Answer 3

Yes. Whenever a boat intentionally breaks a rule, she also breaks rule 2, and possibly rule 69.1(a).

USSA 1991/282, revised extensively by ISAF 2009 and 2013

- (c) Протестовий комітет встановив, що для А була слухна нагода покращити свої можливості щодо відбору до своєї національної команди.
- (d) Протестовий комітет встановив, що А і третє судно, судно С, домовилися про те, аби вдвох застосовувати тактику, яка сприятиме судну С, і що було слухним сподіватися на те, що тактика судна А поліпшить фінальний результат судна С у змаганнях, про які йдеться.
- (e) Протестовий комітет встановив, що А намагалося погіршити результат судна В у серії з причини, не пов'язаної зі спортом.

Відповідь 1

За обставин (a), (b) і (c) судно А дотримувалося визнаних принципів порядності і чесної гри, адже для його дій існували спортивні причини.

За обставин (d), обидва судна, і А, і С, порушували б правило 2 і, вірогідно, правило 69.1(a). Позате, і через отримання допомоги від судна А, що є забороненою за правилом 41, судно С також порушувало б і правило 41.

За обставин (e), судно А порушувало би правило 2 і, вірогідно, правило 69.1(a), тому що за відсутності дійсно спортивної причини його дії явно були б порушенням загально визнаних принципів порядності і чесної гри.

Запитання 2

Чи була б відповідь на запитання 1 іншою, якби судна змагалися за системами гандикапу, чи рейтингової системи перегонових балів, і якби судно А мало б більшу швидкість чи було б більш маневреним, ніж судно В?

Відповідь 2

Ні.

Запитання 3

Чи була б відповідь на запитання 1 іншою, якби, застосовуючи тактику, за якою воно явно займало б контролююче положення стосовно судна В, і утруднювало б його просування вперед у перегонах, судно А, свідомо порушувало б будь яке правило?

Відповідь 3

Так. Якщо судно, свідомо порушує правило, то воно також порушує і правило 2 та, вірогідно, також і правило 69.1(a).

USSA 1991/282, глибоко переглянуте ISAF 2009 та 2013

CASE 79

Rule 29.1, Recalls: Individual Recall

When a boat has no reason to know that she crossed the starting line early and the race committee fails to promptly signal 'Individual recall' and scores her OCS, this is an error that significantly worsens the boat's score through no fault of her own, and therefore entitles her to redress.

Assumed Facts

At the start of a race for one-design boats, ten boats near the middle of the starting line were slightly across the line at their starting signal. The race committee signalled 'Individual recall' by displaying flag X with one gun. However, these signals were made approximately 40 seconds after the starting signal. None of the boats returned to start, and several of them lodged requests for redress upon learning after the race that they had been scored OCS.

Question 1

In rule 29.1, what does 'promptly display' mean?

Answer 1

No specific amount of time will apply in all circumstances, but in this rule it means a very short time. A race committee should signal 'Individual recall' within a very few seconds of the starting signal. Forty seconds is well beyond the limits of acceptability.

Question 2

Is it reasonable for a boat to request redress because of a less-than-prompt individual recall signal, even when she did not return to start?

Answer 2

Yes.

Question 3

Why should a boat be given redress because of the committee's failure to signal promptly, when the rules say that failure to notify a boat that she is on the course side of the starting line at her starting signal does not relieve her of her obligation to start correctly?

ВИПАДОК 79

Правило 29.1, Відклики; Індивідуальний відклик

Якщо на судні немає підстав вважати, що воно перетнуло стартову лінію зарано, а перегоновий комітет, не спромігшись на негайне подання сигналу "Індивідуальний відклик", зараховує судно як НБД (OCS), то він припускається помилки, через яку місце судна на фініші значно погіршується не з його власної провину, і, таким чином, судно отримує право на відшкодування.

Припустимі факти

На старті перегонів для яхт-монотипів десять суден, які знаходились біля середини стартової лінії, були такими, які трохи перетнули стартову лінію на момент їхнього сигналу стартування. Перегоновий комітет подав сигнал "індивідуальний відклик" для чого було піднесено прапор Х (ексрей) у супроводі одного пострілу. Однак, ці сигнали було подано через яких 40 секунд після сигналу стартування. Жодне із суден не повернулося на старт і деякі із них, після того, як дізналися, що вони отримали заліковий стан НБД (OCS), подали звернення про відшкодування.

Запитання 1

Яке значення у правилі 29.1 вкладається у вираз "негайно піднести"?

Відповідь 1

Для випадків, які трапляються за різних обставин, не може застосовуватися єдиний, точно визначений, відрізок часу, але у цьому правилі згаданий вираз означає дуже короткий відтинок часу. Перегоновий комітет має подати сигнал "індивідуальний відклик" у межах кількох, а не кільканадцяти секунд, після сигналу стартування. Сорок секунд – це відтинок часу, який є явно поза межами прийнятного.

Запитання 2

Чи є прийнятним для судна, навіть якщо воно не повернулося для стартування, звертатися про відшкодування на підставі того, що сигнал індивідуального відклику було подано "пізніше, ніж негайно"?

Відповідь 2

Так.

Запитання 3

Чому має надаватися відшкодування судну через те, що перегоновий комітет помилково подав сигнал індивідуального відклику не негайно, коли у правилах сказано, що відсутність сповіщення судна про те, що воно на момент його сигналу стартування знаходилося на боці дистанції від стартової лінії, не звільняє судно від його обов'язків стартувати правильно?

Answer 3

The rules do not say this. Rule 29.1 obligates the committee to signal all boats that one or more of them are on the course side of the starting line at the starting signal. Rule 28.1 and, if it applies, rule 30.1 obligate each boat to return to the pre-start side of the line and then start, but this assumes that the signals, both visual and sound, have been made. When a signal is not made or, as in this case, when the signal is much too late, it places a boat that does not realize that she was slightly over the line at the starting signal at a significant disadvantage because she can not use the information the signal provides, in combination with her observations of her position relative to other boats at the time the signal is made, to decide whether or not to return to the pre-start side of the line.

Question 4

How can a boat that fails to start properly be entitled to redress when rule 62.1 requires that her score be made significantly worse 'through no fault of her own'?

Answer 4

A boat that has no reason to believe that she was on the course side of the line at her starting signal has the right to assume that she started correctly unless properly signalled to the contrary. As Answer 3 indicates, a boat can be significantly disadvantaged by a delay by the race committee in making the recall signal. That error is entirely the race committee's fault, and not that of the disadvantaged boat. (See Case 31 for a discussion of appropriate redress in a similar situation.)

USSA 1992/285

Відповідь 3

У правилах такого не сказано. Правило 29.1 зобов'язує перегоновий комітет подати сигнал для всіх суден, сповістивши їх про те, що одне, чи кілька з них, є на момент сигналу стартування на боці дистанції від стартової лінії. Правило 28.1 і, якщо застосовується, правило 30.1 зобов'язують кожне судно повернутися на передстартовий бік лінії, а відтак стартувати, але при цьому вважається, що як візуальний, так і звуковий сигнал, було подано. Якщо сигнал не було подано, або, як у випадку, про який йдеться, сигнал було подано запізно, то це ставить судно, на якому не зрозуміли, що воно злегка перетнуло лінію у момент сигналу стартування, у дуже не вигідне становище, оскільки воно для прийняття рішення, чи повертатися на передстартовий бік лінії, чи ні, не може скористатися сукупно із власними спостереженнями щодо його положення стосовно інших суден на момент сигналу стартування, з інформацією, яка надається за допомогою сигналів.

Запитання 4

Як судно, яке не спромоглося стартувати правильно, може мати право на відшкодування, коли за правилом 62.1 для цього треба, аби його залікове місце значно погіршилося "не з його власної провини"?

Відповідь 4

Судно, у якого немає причин припускати, що воно було на боці дистанції від лінії на момент його сигналу стартування, має право вважати, що воно стартувало правильно, якщо тільки не було подано належного сигналу про протилежне. Як зазначається у відповіді 3, судно може бути поставлене у дуже не вигідне становище через зволікання перегонного комітету з поданням сигналу відклику. Ця помилка є вповні провиною перегонного комітету, а не судна, яке було поставлене у вкрай не вигідне становище (див. у випадку 31 щодо обговорення надання відповідного відшкодування за подібної ситуації).

USSA 1992/285

CASE 80

**Rule 60, Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action
Rule 61.2(b), Protest Requirements: Protest Contents
Rule 62.1(a), Redress
Rule A5, Scores Determined by the Race Committee**

A hearing of a protest or a request for redress must be limited to the alleged incident, action or omission. Although a boat may be scored DNF if she does not finish according to that term's definition, she may not be scored DNF for failing to sail the course correctly.

Summary of the Facts

When boat A crossed the finishing line from the course side, the race committee scored her DNF because it believed from its observations that she had not left one of the rounding marks on the required side and, therefore, had failed to sail the course correctly. A requested redress on the grounds that, even though she had finished properly, she was not given a finishing place. The protest committee did not give A redress, deciding that rule 62.1(a) did not apply because A failed to sail the course correctly, and that her failure to do so was not due to an act or omission of the race committee but was entirely her own fault. A appealed.

Decision

A's appeal is upheld. The race committee acted improperly in scoring A DNF when she did finish according to the definition Finish. The race committee could have scored boat A as DNF only for failing to finish correctly (see rule A5). Since A crossed the finishing line from the course side, and none of the three exceptions in the definition Finish applied, she should have been recorded as having finished.

A fundamental principle of protest committee procedure is that a hearing must be limited to the particular 'incident' alleged in a protest (see rule 61.2(b)) or to the particular incident alleged to be 'an improper action or omission' in a request for redress under rule 62.1(a). Although the incident that was the subject of A's request for redress was that she had been incorrectly scored DNF, the protest committee turned to a different incident when it considered whether or not she had failed to sail the course correctly and therefore broken rule 28.1. Since that incident was not the incident alleged in the redress for request, the committee acted improperly.

ВИПАДОК 80

Правило 60, **Право на протестування; Право на звернення про відшкодування або на дії щодо правила 69**

Правило 61.2(b), **Вимоги щодо протестування; Зміст протесту**

Правило A5, **Заліковий стан, який визначається перегоновим комітетом**

Слухання щодо протесту, або звернення про відшкодування мають обмежуватися розглядом випадку, дії або помилки про яку йдеться. Отже, судну може бути надано заліковий стан НФН (DNF), якщо воно не фінішувало відповідно до цього терміну у визначенні, але йому не може бути надано заліковий стан НФН (DNF) за те, що судно не спромоглося правильно провітрити дистанцію.

Короткий виклад фактів

Коли судно А перетнуло фінішну лінію курсом у напрямку від останнього знака дистанції, перегоновий комітет записав його заліковий стан, як DNF (НФН) тому що за своїми спостереженнями вважав, що воно залишило один із поворотних знаків не з належної сторони, і через це є таким, яке неправильно провітрило дистанцію. Судно А звернулося про відшкодування на підставі того, що хоч воно і фінішувало правильно, йому не надано місця на фініші. Протестовий комітет не надав відшкодування судну А, вважаючи, що правило 62.1(a) не є застосовним через те, що А не спромоглося правильно провітрити дистанцію, і що його неспроможність здійснити це не може вважатися неналежними діями, чи похибкою перегонного комітету, а є цілком його власною провиною. Судно А апелювало.

Ухвала

Апеляцію судна А підтримано. Перегоновий комітет припустився помилки, коли надав судну А заліковий стан НФН (DNF), поза те, що воно фінішувало відповідно до визначення Фініш. Перегоновий комітет мав право заліковувати А, як НФН (DNF) тільки у разі судно фінішувало би неправильно (дивіться правило A5). Оскільки А перетнуло фінішну лінію у напрямку від останнього знака, і жоден із трьох винятків у визначенні Фініш, не був застосовним, воно має бути записаним, як таке, що фінішувало.

Основний принцип протестового комітету щодо процедури слухань полягає в тому, що слухання має обмежуватися окремим конкретним "інцидентом", що його зазначено у протесті (дивіться правило 61.2(b)), або . окремим конкретним "інцидентом" визначеним як "неналежні дії або похибка" у зверненні про відшкодування за правилом 62.1(a). Хоча інцидентом, який був підставою щодо звернення судна А про відшкодування, був факт того, що судно А неправильно отримало заліковий стан НФН (DNF), протестовий комітет звернувся до іншого інциденту, коли він почав обговорювати питання про те, чи справді судно провітрило дистанцію неправильно і тим порушило правило 28.1. Оскільки цей інцидент не був інцидентом, про який йшлося у зверненні про відшкодування, комітет діяв неправильно.

If a race committee believes from its observations that a boat has not sailed the course correctly, it may protest the boat for that breach as permitted by rule 60.2(a). In this case, the race committee did not protest A. Because A had not been protested for failing to sail the course correctly, she could not be penalized for that failure.

In summary, the facts show that A finished according to the definition Finish. She should not have been scored DNF and was therefore entitled to redress under rule 62.1(a) for an improper action of the race committee. The decision of the protest committee is reversed and A is to be scored as having finished at the time she crossed the finishing line.

USSA 1993/289

CASE 81

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 15, Acquiring Right of Way

Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room

Rule 18.2(c), Mark-Room: Giving Mark-Room

When a boat entitled to mark-room under rule 18.2(b) passes head to wind, rule 18.2(b) ceases to apply and she must comply with the applicable rule of Section A.

Summary of the Facts

Two boats, A and B, close-hauled on starboard tack, approached a mark to be left to starboard. A entered the zone clear ahead and on a track to leeward of B, and tacked onto a close-hauled port-tack course in order to round the mark. B, still on starboard tack, made contact with A, then on port tack, causing no damage or injury. Both boats protested.

Citing rule 18.1(b), the protest committee decided that rule 18 did not apply because just prior to the contact both boats were on opposite tacks and B had to tack to pass the mark on her proper course. Having decided that rule 18 did not apply, the protest committee disqualified A under rule 10. A appealed.

Якщо перегоновий комітет, спираючись на свої спостереження, вважав, що судно не провітрило дистанцію правильно, то він міг, протестувати на судно за це порушення, як і передбачено правилом 60.2(a). У випадку, про який йдеться, перегоновий комітет не протестував проти судна А. Оскільки судно А не було опротестоване за те, що неправильно провітрило дистанцію, воно не може бути покараним за це порушення.

Нарешті, факти свідчать, що судно А фінішувало відповідно до визначення Фініш. Отже йому не могло бути надано заліковий стан НФН (DNF) і воно мало право на відшкодування за правилом 62.1(a) через неналежні дії перегонного комітету. Ухвалу протестового комітету змінено на протилежну, а судну А надано залікові очка, відповідні його фактичному місцю на фініші на момент перетинання ним фінішної лінії.

USSA 1993/289

ВИПАДОК 81

Правило 14, Уникання дотику

Правило 15, Набування права на дорогу

Правило 18.2(b), Знакомісце; надавання знакомісця

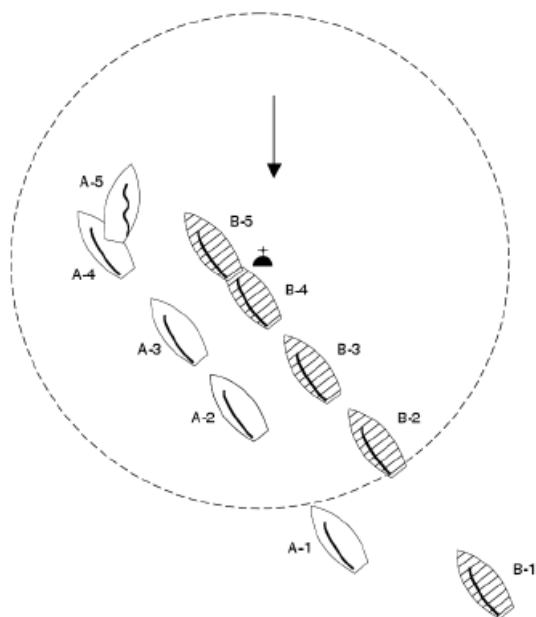
Правило 18.2(c), Знакомісце; надавання знакомісця

Якщо судно, яке має право на знакомісце за правилом 18.2(b), проминає положення вітер в чоло, правило 18.2(b) постає незастосовним і судно має додержувати застосовних правил розділу А.

Короткий виклад фактів

Два судна, А і В, на щільному бейдевінді правого галсу наблизилися до знака, який належало огинати правим облавком. Судно А сягнуло зони чисто попереду та підвітряніше за В, і повернуло оверштаг на щільний бейдевінд лівого галсу задля огинання знака. Судно В, яке все ще було на правому галсі, доткнулося судна А, яке було вже на лівому, не спричинивши жодних пошкоджень або травм. Обидва судна протестували.

Цитуючи правило 18.1(b), протестовий комітет вирішив, що правило 18 не застосовується, оскільки безпосередньо перед дотиком обидва судна були на різних галсах і судно В мало повертати оверштаг, аби огинати знак належним курсом. Вирішивши, що правило 18 не застосовується, протестовий комітет дискваліфікував А за правилом 10. Судно А апелювало.

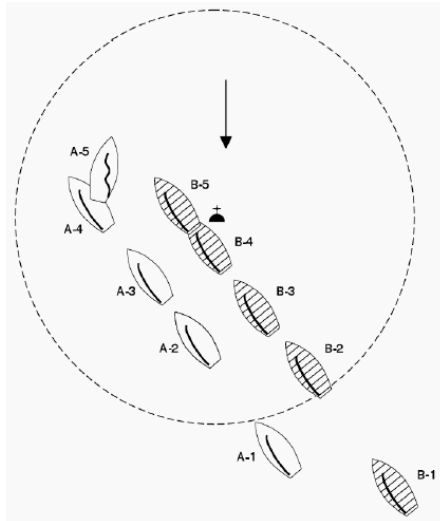


Decision

B was clear astern of A from position 1 to position 4. While B was clear astern, rule 12 required her to keep clear of A. Also, from the time A reached the zone until she passed head to wind, rule 18.2(b)'s second sentence applied, requiring B to give A mark-room. B fulfilled both these obligations. Shortly before position 5, when A passed head to wind, rule 18.2(b) ceased to apply (see rule 18.2(c)). At that time B acquired right of way and A became obligated to keep clear of B, first by rule 13 and later, after A was on a close-hauled course, by rule 10. Rule 15 did not apply because B acquired right of way as a result of A's tack.

It is not clear from the facts whether B needed to act to avoid A before or after A assumed a close-hauled course on port tack. However, it is clear that B needed to act to avoid A while B held right of way. Therefore, A is disqualified, under either rule 13 or rule 10. Because it was possible for A to have avoided the contact, she also broke rule 14.

Rule 14 applied to B, but the facts do not enable a determination of whether it was reasonably possible for B, acting after it became clear that A was not keeping clear, to have avoided the contact. However, it is not



Ухвала

Від положення 1 до положення 4 судно В було чисто позаду від А. Коли В було чисто позаду, то за правилом 12 було зобов'язаним триматися осторонь від судна А. Разом з тим, від моменту, коли судно А сягнуло зони, і до моменту, коли воно проминуло положення вітер в чоло, було застосовним друге речення правила 18.2(b), за яким судно В було зобов'язаним надавати судну А знакомісце. Судно В додержало обох цих обов'язків. Майже безпосередньо перед положенням 5, коли А проминуло положення вітер в чоло, правило 18.2(b) постало незастосовним (дивіться правило 18.2(c)). В цей момент судно В набуло права на дорогу і судно А постало зобов'язаним триматися осторонь від В, спочатку за правилом 13, а відтак, коли судно А опинилося на щільному бейдевінді, за правилом 10. Правило 15 не застосовувалося, адже судно В набуло права на дорогу завдяки тому, що судно А повернуло оверштаг.

За встановленими фактами не видається ясным, чи існувала для судна В потреба вживати дій щодо розходження з судном А, перед тим, або після того, як судно А опинилося на курсі щільний бейдевінд лівого галсу. Проте, є цілком ясным, що судно В мало потребу вживати дій щодо розходження з судном А, коли В було судном з правом на дорогу. Тому, судно А є дискваліфікованим, все одно, чи за порушення правила 13, чи правила 10. Оскільки судно А мало змогу уникнути зіткнення, воно також порушило і правило 14.

Судно В підпадає під дію правила 14, але за фактами не можна визначити, чи існувала для судна В, після того, як стало ясным, що судно А не тримається осторонь, розумна можливість діяти так, аби уникнути зіткнення. Проте, і немає необхідності це визначати, оскільки

necessary to make that determination because B had right of way and the contact did not cause damage or injury. Therefore, if B had been found to have broken rule 14, she would have been exonerated under rule 14(b).

A's appeal is dismissed. She remains disqualified, and B is not to be penalized.

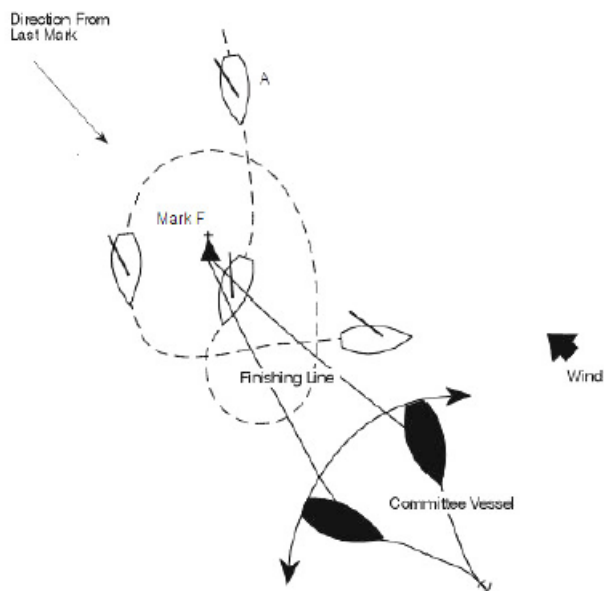
USSA 1993/290

CASE 82

Definitions, Finish

Rule 62.1(a), Redress

When a finishing line is laid so nearly in line with the last leg that it cannot be determined which is the correct way to cross it in order to finish according to the definition, a boat may cross the line in either direction and her finish is to be recorded accordingly.



В було судном з правом на дорогу і жодних пошкоджень, або травм через дотик спричинено не було. Отже, якби було встановлено, що судно В порушило правило 14, воно було б виправдане за правилом 14(b).

Апеляцію судна А відхилено. Воно залишається дискваліфікованим, а на судно В не накладається жодних покарань.

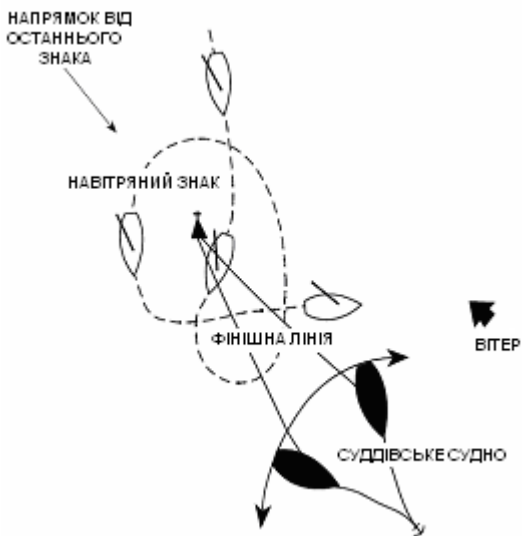
USSA 1993/290

ВИПАДОК 82

Визначення, Фініш

Правило 62.1(a), Відшкодування

Якщо фінішну лінію розташовано настільки близько до лінії напрямку вітрилення останнього відрізка дистанції, що неможливо визначити, з якого напрямку перетинання лінії відповідає визначенню Фініш, судно може перетинати лінію з будь якого напрямку, і його фінішування має бути занотоване відповідно до цього.



Summary of the Facts

At the finish of a race boat A crossed the finishing line from the side of the line that she believed was the course side, leaving mark F to starboard. She recorded the time she crossed the line. The race officer did not record her as having finished and did not make a sound signal. Hearing no sound signal, A sailed the track shown in the diagram and finally crossed the line leaving mark F to port, at which time the race officer recorded her as having finished and made a sound signal. A requested redress, asking that the time she recorded at her first crossing be used as her finishing time.

The protest committee found as a fact that the committee boat was swinging back and forth across a line parallel to the last leg, but believed that the race officer was watching closely to determine the correct direction for each boat to cross the line. Redress under rule 62.1(a) was denied and A appealed.

Decision

A's appeal is upheld. Positioning the finishing line marks so that boats cannot easily determine in which direction they should cross the finishing line is an improper action on the part of the race committee. When a boat cannot reasonably ascertain in which direction she should cross the finishing line so as to conform to the definition Finish, she is entitled to finish in either direction. A is therefore entitled to redress under rule 62.1(a). She is to be given her finishing place calculated from the time she herself recorded when she crossed the line for the first time.

RYA 1992/1

CASE 83

Rule 49.2, Crew Position; Lifelines

Repeated sail trimming with a competitor's torso outside the lifelines is not permitted.

Assumed Facts

In a race for 24-foot sloops whose class rules require lifelines the wind is about 15 knots with gusts lasting about three seconds; a choppy sea is striking the boats on the beam. A's spinnaker trimmer is standing on the windward side of the deck holding the sheet, which he is barely able to pull in. His posture changes to compensate for changes in the boat's trim

Короткий виклад фактів

На фініші перегонів судно А перетнуло фінішну лінію у напрямку, як на ньому вважали, від останнього знака, і залишило знак F з правого боку. На судні занотували час його фінішування. Керівник перегонів на фініші не записав судно як таке, що фінішувало, і не подав звукового сигналу. Не почувши звукового сигналу, судно А провітрилило так, як показано на схемі, і нарешті перетнуло лінію, залишивши знак F зліва. У цей момент керівник перегонів записав судно як таке, що фінішувало, і подав звуковий сигнал. Судно А звернулося про відшкодування з тим, аби час, першого перетинання було взято, як час фінішування судна.

Протестовий комітет встановив, як факт, що фінішне судно моталося вперед-назад перетинаючи лінію, яка була паралельною до останнього відрізка дистанції, але повірив, що керівник перегонів пильно стежив за тим, аби визначати правильний напрямок, з якого кожному із суден треба перетинати лінію. У відшкодуванні за правилом 62.1(а) судну було відмовлено, і судно А апелювало.

Ухвала

Апеляцію судна А підтримано. Якщо знаки фінішної лінії розташовані так, що з суден непросто з'ясувати, у якому напрямку треба перетинати фінішну лінію, то це є неналежною дією підрозділу перегонного комітету. Якщо з судна неможливо обґрунтовано з'ясувати у якому напрямку треба перетинати фінішну лінію, аби це відповідало визначенню фініш, то воно має право фінішувати з будь якого напрямку. Отже судно А має право на відшкодування за правилом 62.1(а). Йому повернуто його місце на фініші, обчислене за часом, який було записано на судні, коли воно вперше перетнуло фінішну лінію.

RYA 1992/1

ВИПАДОК 83

Правило 49.2, Розташування екіпажу

Повторні зміни положення вітрила зі знаходженням верхньої частини тіла змагуна ззовні від леєрів безпеки, не є дозволеними діями.

Припустимі факти

У перегонах для 24 футових шлюпів, правилами класу яких вимагається мати леєри безпеки, вітер був біля 15 вузлів з жорсткими поривами. тривалістю приблизно по три секунди, і з короткою злою хвилею, яка вдарила в середину облавку. Спінакерщик судна А стояв на навітряному боці палуби і тримав шкот, який він був ледь спроможним підібрати. Його поза змінювалася відповідно до змін крену

and the load on the sheet. During some of the gusts he is seen to be leaning back with part of his torso outboard of the lifelines.

Questions

1. Is it correct to equate the words 'position any part' in rule 49.2 with a stationary position?
2. Is leaning against the load on a sheet 'to perform a necessary task', for example trimming the sheet?
3. Is the duration of a gust 'brief' in these circumstances?

Answers

It is clear from diagram 6 of Case 36 that the position adopted by A's crew member is capable of breaking rule 49.2. To 'position the torso' does not mean that the torso is stationary; it implies a deliberate act with some duration.

The phrase 'to perform a necessary task' contained within rule 49.2 means that the torso may be positioned outside the lifelines only to perform a task that could not reasonably be carried out from within the lifelines. The use of 'briefly' in the rule makes it clear that the torso must be moved inboard as soon as the task is completed.

The rule is clearly aimed at permitting an otherwise illegal action. Permission does not extend to normal sail trimming even when this would be more effectively achieved by positioning the torso outside the lifelines. Rule 49.2 is for the safety of the crew, and it is unavoidable that it inhibits the gains that might be obtained from optimizing weight distribution of the crew. The actions of A's crew member in leaning outboard of the lifelines break rule 49.2.

RYA 1992/10

CASE 84

Deleted

судна і навантажень на шкот. Під час одного з поривів було помічено, що він нахилився назад так, що верхня частина його тулуба опинилася ззовні від леєрів безпеки.

Запитання

1. Чи правильним буде вважати, що слова "розташовувати жодної частини..." у правилі 49.2 стосуються постійного розташування?
2. Чи є нахил для створення противаги навантаженню на шкот "виконанням необхідної роботи", наприклад добиранням. Чи попусканням шкота?
3. Чи є тривалість поривів за умов, про які йдеться, "стислим проміжком часу"?

Відповіді

Якщо подивитися на зображення 6 до випадку 3б, то буде ясно, що поза, у якій був шкотовий судна А, є порушенням правила 49.2. Щодо "розташування частини тулуба" то ці слова не означають, що тулуб розташовується незмінно, чи нерухомо; під цими словами розуміється свідомо дія, яка має якусь тривалість.

Вираз "виконання необхідної роботи" застосований у правилі 49.2, означає, що тулуб може опинитися ззовні від леєрів безпеки тільки для виконання такого завдання, яке не може бути виконане у розумний спосіб, знаходячись зсередини від цих леєрів. Застосування у правилі виразу "стислий проміжок часу" вносить ясність у те, що тулуб має бути повернутим всередину негайно після того, як завдання буде виконане.

Правило чітко зазначає, які саме дії, що суперечать цьому правилу, є все ж таки дозволеними. Дозвіл не розповсюджується на звичайні дії щодо шкотування вітрил, такі, які навіть є більш ефективними, коли виконуються, маючи тулуб шкотового поза леєрами безпеки. Правило 49.2 існує для безпеки щодо особистого складу і воно недвозначно забороняє отримувати будь який зиск, що є наслідком оптимізації перерозташування ваги будь кого з членів екіпажу. Дії шкотового судна А, який вивисився за леєри безпеки, є порушенням правила 49.2.

RYA 1992/10

ВИПАДОК 84

Видалено

CASE 85

Definitions, Rule

Rule 61.1, Protest Requirements: Informing the Protestee

Rule 86.1(c), Changes to the Racing Rules

If a racing rule is not one of the rules listed in rule 86.1(c), class rules are not permitted to change it. If a class rule attempts to change such a rule, that class rule is not valid and does not apply.

Summary of the Facts

Boats in the XYZ Class have hulls 8 m long. Rule 5 in the XYZ Class Rules states:

The requirement in racing rule 61.1 to display a red flag shall not apply to the XYZ Class unless specifically required in writing in the sailing instructions of a race or series of races.

In a race for XYZ Class boats, boat A protested boats B and C and noted on her protest form that she did not display a red flag because it was not required by her class rules. The protest committee, relying on class rule 5, decided the protest was valid and B objected to that decision on the grounds that class rule 5 was not valid. Despite B's objection, the protest committee proceeded with the hearing and disqualified B and C. B appealed.

Decision

B's appeal is upheld. Paragraph (d) of the definition Rule makes it clear that class rules apply to a race. Class rules may change racing rules, but only the rules listed in rule 86.1(c) and, with the approval of the ISAF, a rule in Appendix G (see rule G5). Rule 61 is not one of those rules, and therefore class rule 5, which attempts to change rule 61.1, is not valid and can not apply. The sailing instructions might have changed rule 61.1 as permitted in rule 86.1(b), but did not do so. Therefore, A's protest was invalid and should have been refused. Accordingly, the protest committee's decisions are reversed, and the two boats are reinstated in their finishing places.

USSA 1994/299

ВИПАДОК 85

Визначення,	Правило
Правило 61.1,	Вимоги щодо протестування; Сповідання опротестованого
Правило 86.1(с),	Зміна правил перегонів

Якщо правило перегонів не є одним з правил, перелічених у правилі 86.1(с), то воно не може змінюватись правилами класу. Якщо у правилі класу є намагання змінити таке правило, то це правило класу є недійсним і не застосовується.

Короткий виклад фактів

У суден класу XYZ довжина корпусу становить 8 м. У правилі 5 правил класу XYZ зазначається:

Вимога правила 61.1 підносити червоний прапор не застосовується в класі XYZ, якщо тільки на це не існує письмової вимоги у вітрильницькій інструкції для перегонів, або для серії перегонів.

У перегонах для суден класу XYZ, судно А подало протест проти суден В і С із зазначенням у письмовому протесті, що червоний прапор не було піднесено, оскільки цього не вимагається правилами його класу. Протестовий комітет, відповідно до правила класу 5, визнав протест дійсним, а судно В заперечувало цю ухвалу на підставі того, що правило класу 5 не є дійсним. Поза заперечення судна В, протестовий комітет провів слухання і дискваліфікував судна В і С. Судно В апелювало.

Ухвала

Апеляцію судна В підтримано. У пункті (d) визначення Правило чітко зазначається, що у перегонах застосовуються правила класу. Правилами класу можуть змінюватися правила перегонів, але тільки ті правила, що їх перелічено у правилі 86.1(с). Правило 61 не значиться у цьому переліку, і, оскільки правило класу 5 змінює правило 61.1, то воно не є дійсним, і не може застосовуватися. Вітрильницькою інструкцією, як дозволено у правилі 86.1(b), можна змінити правило 61.1, але цього зроблено не було. Отже, протест судна А був недійсним і має бути відхиленим. Відповідно до цього ухвалу протестового комітету змінено на протилежну, а двом суднам, В і С, поновлено результати згідно з їхніми місцями на фініші.

USSA 1994/299

CASE 86

Deleted

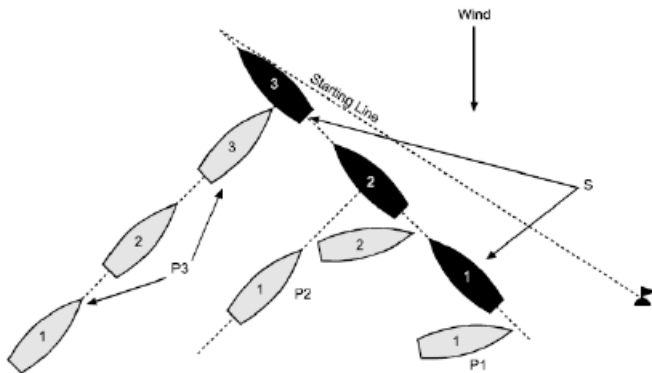
CASE 87

Definitions, Keep Clear

Rule 10, On Opposite Tacks

Rule 14(a), Avoiding Contact

A right-of-way boat need not act to avoid contact until it is clear that the other boat is not keeping clear.



Summary of the Facts

The angle of the starting line made it only just possible for a close-hauled boat on starboard tack to cross the line, and most boats approached on port tack. However, S approached on starboard tack from the right-hand end, continually hailing 'Starboard' to port-tack boats as they approached.

P1 and P2 bore off below S. P3, however, made no attempt to avoid S and struck her amidships at right angles, causing considerable damage. The protest committee disqualified both boats, P3 under rule 10 and S under rule 14. S appealed.

ВИПАДОК 86
Видалено

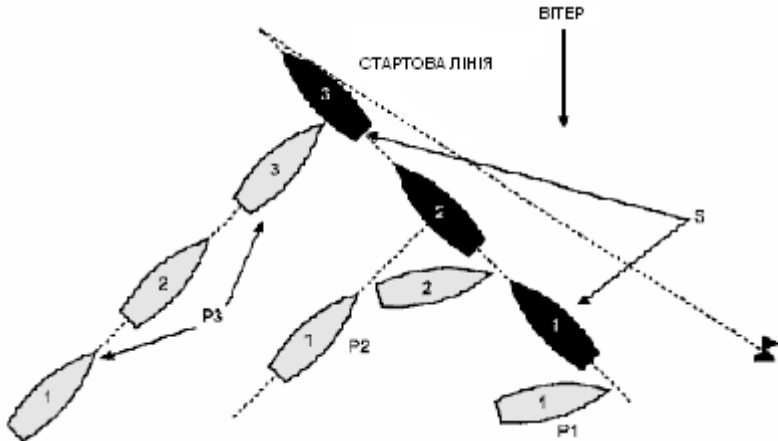
ВИПАДОК 87

Визначення, Триматися осторонь

Правило 10, На протилежних галсах

Правило 14, Уникання дотику

Судно з правом на дорогу не повинне вживати дій щодо уникання дотику, допоки не стане ясным, що інше судно не є таким, що тримається осторонь.



Короткий виклад фактів

Стартова лінія стояла під таким кутом до напрямку вітру, що з щільного бейдевінду правого галсу її ледь-ледь можна було перетнути, і більша частина суден наближалася до неї з лівого галсу. Судно S, однак, наближалось правим галсом з правого кінця лінії, і з нього постійно до тих суден лівого галсу, що сходилися з ним, гукали: "правий!".

Судна P1 і P2 увалилися під корму S. Однак судно P3 не зробило жодної спроби розійтися з S чисто і вдарило його під прямим кутом у районі міделю, спричинивши значне пошкодження. Протестовий комітет дискваліфікував обидва судна: P3 за правилом 10 і S за правилом 14. Судно S апелювало.

Decision

Rule 10 required P3 to keep clear of S. Rule 14 required each boat to avoid contact with the other boat if reasonably possible. In P3's case, rule 14's requirement to avoid contact with S was consistent with the broader requirement of rule 10 that she allow S to 'sail her course with no need to take avoiding action' (see the definition Keep Clear). P3 broke both rule 10 and rule 14.

In S's case, while rule 10 required P3 to keep clear of her, at the same time S was required by rule 14 to avoid contact if it was 'reasonably possible' to do so. However, rule 14(a) allowed S to sail her course in the expectation that P3 would keep clear as required, until such time as it became clear that P3 would not do so. In this case, the diagram shows that P3 could readily have borne off and avoided S from a position very close to S. For that reason, the time between the moment it became clear that P3 would not keep clear and the time of the collision was a very brief interval, so brief that it was impossible for S to avoid contact. Therefore, S did not break rule 14. S's appeal is upheld, and she is to be reinstated.

CYA 1994/105

CASE 88

Definitions, Keep Clear

Rule 10, On Opposite Tacks

Rule 14, Avoiding Contact

A boat may avoid contact and yet fail to keep clear.

Summary of the Facts

S and P, two keelboats about 24 feet (7 m) in length, approached each other on a windward leg, sailing at approximately the same speed in 12 to 15 knots of wind and 'minimal' sea conditions. S was slightly ahead. When approximately three hull lengths away, S hailed 'Starboard' and did so again at two hull lengths, but P did not respond or change course. At position 1 in the diagram both boats changed course at the same moment. S, fearing a collision, luffed sharply intending to tack and thereby minimize damage or injury, and P bore away sharply. As soon as she saw P bear away, S immediately bore away also. P, with her tiller turned as far to port as it would go, passed astern of S within two feet (0.6 m) of her. There was no contact. S protested under rule 10.

Ухвала

За правилом 10 судно РЗ є зобов'язаним триматися осторонь від S. За правилом 14 кожне з цих суден зобов'язане за розумною можливістю уникати дотику з іншим судном. Що стосується судна РЗ, то вимога правила 14 уникати дотику з судном S поглинається більш широкою вимогою правила 10, надавати можливість судну S "вітрилити своїм курсом без потреби вживання дій щодо розходження" (дивіться визначення Триматися осторонь). Судно РЗ порушило обидва, і правило 10, і правило 14.

У випадку судна S, тоді, як за правилом 10 судно РЗ мало триматися осторонь від нього, воно само було зобов'язаним за правилом 14, уникати, у разі наявності "розумної можливості", дотику з іншим судном. І, все ж таки, за правилом 14(a), судно S мало право вітрилити своїм курсом, сподіваючись, що судно РЗ буде, як від нього і вимагається, триматися осторонь, аж допоки S не пересвідчилося б у тому, що РЗ не стане цього робити. Щодо випадку, про який йдеться, то із схеми ясно, що РЗ, мало змогу без будь яких ускладнень увалитися і розійтися чисто з цим судном, коли воно було дуже близько до S. З цієї причини, відтинок часу між тим моментом, коли на судні S пересвідчилися, що РЗ не триматиметься осторонь, і моментом, коли відбулося зіткнення, був дуже стислим, настільки стислим, що для судна S уже не залишалось можливості уникнути зіткнення. Отож, судно S не порушувало правила 14. Апеляцію судна S підтримано, а його результати поновлено.

CYA 1994/105

ВИПАДОК 88

Визначення, Триматися осторонь

Правило 10, На протилежних галсах

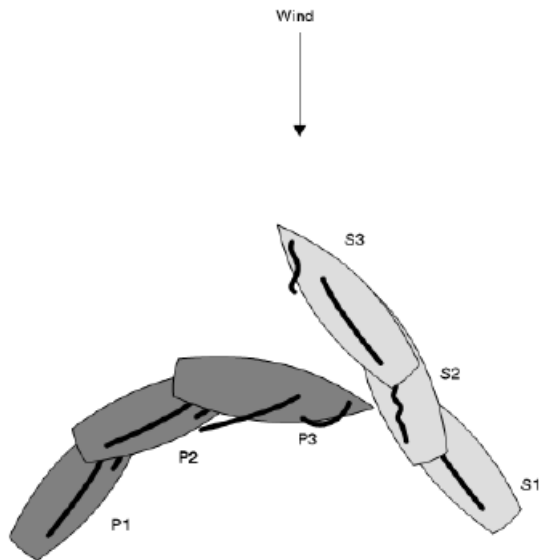
Правило 14, Уникання дотику

Судно може уникнути дотику і все ж таки не бути таким, що тримається осторонь.

Короткий виклад фактів

S і P, дві кільові яхти довжиною біля 24 футів (7м), наближалися одна до одної на бардіжальному відрізьку дистанції, вітрилячи з майже однаковою швидкістю за вітру 12 – 15 вузлів і "мінімальним" станом моря. S була трохи попереду. Коли відстань між суднами була приблизно три довжини корпусу, з S гукнули "правий галс" і повторили це знову на відстані двох довжин корпусу, але P ніяк не реагувала і не змінювала курсу. У позначеному на схемі положенні 1, обидва судна у той самий момент змінили курси. Судно S, побоюючись зіткнення, різко привелося з наміром повернути оверштаг і у такий спосіб зменшити пошкодження, чи травмування, а судно P різко увалилося. Побачивши, що P увалюється, S одразу також увалилося. Судно P, з кермом, покладеним на облавок, розминулося з судном S на відстані приблизно 2 футів (0,6м) по кормі. Дотику не було. Судно S протестувало за правилом 10.

The protest committee decided that P did not break rule 10. It then considered whether S had broken rule 16.1 or 16.2 by luffing and then immediately bearing away. It concluded that she had not, after finding that her course changes did not affect P, which was already making a severe course change that would have been necessary even in the absence of S's actions. S's protest was dismissed, and she appealed.



Decision

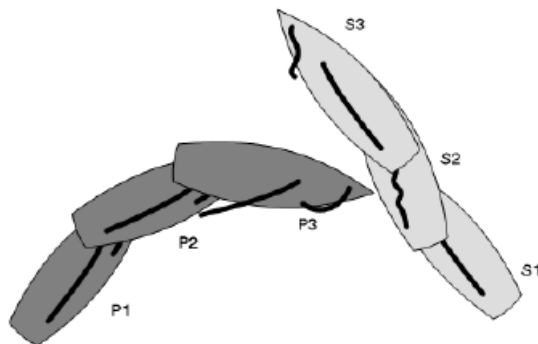
S's appeal is upheld. P is disqualified for breaking rule 10.

Rule 10 required P to 'keep clear' of S. 'Keep clear' means something more than 'avoid contact'; otherwise the rule would contain those or similar words. Therefore, the fact that the boats did not collide does not necessarily establish that P kept clear. The definition Keep Clear in combination with the facts determines whether or not P complied with the rule. In this case, the key question raised by the definition is whether S was able to sail her course 'with no need to take avoiding action'.

The following considerations lead to the conclusions that P failed to keep clear of S and therefore broke rule 10:

- (1) the courses of the boats when the incident began. They were on collision courses, which meant that at least one of them would have to change course.

Протестовий комітет вирішив, що судно Р не порушило правила 10. Відтак, він обговорив питання, чи порушило само судно S правила 16.1 або 16.2 тим, що привелося, а потім одразу увалилося. Після того, як було встановлено факт, що зміни курсу яхтою S не вплинули на судно Р, яке уже різко змінювало курс, що було б необхідним навіть за відсутності маневрів яхти S, комітет дійшов висновку, що яхта S правил не порушувала. Протест судна S не було задоволено, і воно апелювало.



Ухвала

Апеляцію судна S підтримано. Судно Р дискваліфіковано за порушення правила 10.

За правилом 10 Р має "триматися осторонь" від S. "Триматися осторонь" означає дещо більше, ніж "уникати дотику"; в іншому разі у правилі були б застосовані саме ці, або ж подібні до них, слова. Таким чином сам факт того, що судна не зіткнулися, не обов'язково свідчить про те, що Р трималося осторонь. У розв'язуванні питання, чи додержало судно Р правил, визначальним є термін Триматися осторонь, взятий у сукупності з фактами. У випадку про який йдеться, ключовим є встановлення факту, чи могло судно S слідувати своїм курсом без "вживання дій щодо розходження".

До певних висновків і прийняття рішення про те, що судно Р не трималося осторонь і тим порушило правило 10, веде розгляд наступних питань:

- (1) курси суден, на початку інциденту. Яхти були на перетинаючихся курсах, а це означає, що принаймні одна із них мусила б змінювати курс.

- (2) the distance between the boats at the moment both boats changed their courses. After position 1, if neither boat had changed course, P's bow would have struck the leeward side of S after the boats had sailed approximately two-thirds of a hull length.
- (3) the estimated time remaining before contact. When both boats changed course there was very little time remaining before a collision would have occurred. For example, at a speed of five knots one of these boats would travel two-thirds of her length in 1.9 seconds. At six knots it would be 1.5 seconds.
- (4) the extent of the course change needed by each boat to avoid a collision. This increased as the boats came closer. At the time P changed course, the change required was such that 'with her tiller turned as far to port as it would go' she passed S's stern 'within two feet' (0.6 m). At the same moment, the course change S would have needed to avoid P if P did not change course was approximately 90 degrees because S would have had to tack.
- (5) the time required by either boat to make the necessary course change. This factor was itself determined by several others: the boat's weight and speed, her underwater hull shape, the size of her rudder, the sail handling required, and wind and sea conditions.

When the boats reached position 1 in the diagram, P was not keeping clear. A collision was imminent, and almost unavoidable, as shown by the fact that with helm hard over P passed less than two feet (0.6 m) from S's stern. At that diagram position, S had no assurance that P had heard her hails, or was preparing to change course, or even that P was aware of the presence of S. Also, P had sailed beyond the point at which she should have borne off, either to minimize the time and distance to reach the windward mark or to sail a course chosen for tactical reasons. For all these reasons, S was clearly unable to sail her course 'with no need to take avoiding action' and so P broke rule 10. S was fully justified in expecting a collision and in concluding that only her action would prevent it.

There is no need to address the question of whether or not S broke rule 16.1 or 16.2 because, by the time S changed course, P had already broken rule 10, and S, acting as required by rule 14, changed course to avoid a collision. Even if the facts had indicated that S had broken rule 16.1 or 16.2, she would have been exonerated as provided in rule 64.1(a).

See also Case 50.

- (2) відстань між суднами на момент, коли обидва почали змінювати свої курси. Після положення 1, якби жодне з суден не змінювало курсу, то після того, як судна провітрили би приблизно дві третини довжини корпусу, прова судна Р вдарила би у лівий облавок S.
- (3) справжній час, який залишався до зіткнення. Коли обидва судна змінили курси, то до моменту, коли мало би статися зіткнення, залишався дуже короткий проміжок часу. Наприклад, за швидкості 5 вузлів, кожне з цих суден мало би долати дві третини довжини свого корпусу за 1,9 секунди. За швидкості в шість вузлів, це було б 1,5 секунди.
- (4) міра зміни курсу, необхідної для кожного з суден, аби уникнути зіткнення. Вона збільшується, з наближенням суден одне до одного. На момент, коли Р змінювало курс, необхідна зміна була такою, що з "кермом повністю на облавку" воно проминуло корму S на відстані "у межах двох футів" (0,6м). На той самий момент зміна курсу судном S, що була б необхідною для уникання зіткнення з Р, якби Р не змінило курсу, становила би приблизно 90 градусів, адже S мало б крутити оверштаг.
- (5) час, потрібний кожному з суден, для виконання необхідної для нього зміни курсу. Цей фактор, у свою чергу, визначався декількома іншими: масою і швидкістю судна, конфігурацією підводної частини корпусу, величиною пера стерна, обсягом робіт із вітрилами, та вітровими умовами і станом моря.

Коли судна потрапили у зазначене на схемі положення 1, судно Р не було таким, що тримається осторонь. Зіткнення було дуже близьким, навіть невідворотним, що видно з того, що з покладеним на облавку стерном судно Р проминуло корму S на відстані меншій, ніж два фути (0,6м). У цьому, зазначеному на схемі, положенні, на S не були впевненими, чи почули їхні оклики на судні Р, чи готувалося Р до зміни курсу, або ж навіть, чи давало Р собі звіт про присутність судна S. Крім того, Р, чи заради того, аби скоротити час і відстань до навітряного знака, чи задля слідування обраним заради тактичних міркувань курсом, вітрилило аж до самої тієї точки, у якій воно мало б різко увалювати зі свого курсу. З огляду на всі ці причини, судно S було явно не у змозі слідувати своїм курсом "без потреби вживання дій щодо розходження", отже Р порушило правило 10. S мало всі підстави очікувати зіткнення і вважати, що тільки його власні дії можуть цьому запобігти.

Питання про те, чи порушило судно S правила 16.1, або 16.2 є недоречним, тому що в той час, коли S змінювало курс, судно Р уже порушило правило 10, і S, діючи за вимогою правила 14, змінювало курс для уникання зіткнення. Навіть якби факти свідчили про те, що судно S порушило правила 16.1 або 16.2, воно б мало бути виправданим, як зазначено у правилі 64.1(a).

USSA 1996/305

CASE 89

Rule 43.1(a), Competitor Clothing and Equipment

A competitor may not wear or otherwise attach to his person a beverage container.

Question

Does rule 43.1(a) permit a competitor to wear or otherwise attach to his person a beverage container while racing?

Answer

No. Except on a windsurfer or a kiteboard, there is no necessity for such a practice, and therefore its primary purpose must be considered to be to increase the competitor's weight. (Note that rules B4 and F4 modify rule 43.1(a) for windsurfing competition and kiteboard racing.)

ISAF 1997

CASE 90

Rule 28.2, Sailing the Course

When a boat's string passes a mark on the required side, she does not break rule 28.2 if her string, when drawn taut, also passes that mark on the non-required side.

Assumed Facts

The first leg of a race on the Panama River was to windward, in a weak and fluky wind and against a strong current. Boats A and B started correctly, but the wind died and they drifted backwards. A passed outside the port end of the line, and B crossed back over the line. Later, the wind returned but from a new direction, and both boats passed to starboard of the race committee boat at the starboard end of the line and continued up the leg.

A protested B for breaking the 'string rule' (rule 28.2) but the protest committee decided that the protest was invalid. However, it sent a request for interpretation of rule 28.2 to the national authority under rule 70.4.

ВИПАДОК 89

Правило 43.1(a), Одяг і спорядження змагунів

Змагун не має права в жодний спосіб приєднувати до свого тіла чи одягу ємність для питної рідини.

Запитання

Чи дозволяється правилом 43.1(a) змагунові, коли він є у перегонах, мати вдягнуеною на себе, або приєднаною до себе в інший спосіб, місткість з питною рідиною?

Відповідь

Ні. За винятком того, коли це на вітродощці, немає жодної потреби застосовувати такий спосіб, і тому головною метою таких дій має вважатися збільшення ваги змагуна. (Зверніть увагу, на те, що правила B4 і F4 змінюють правило 43.1(a) для змагань з віндсюрфінгу і кайтбордінгу.

ISAF 1997/1

ВИПАДОК 90

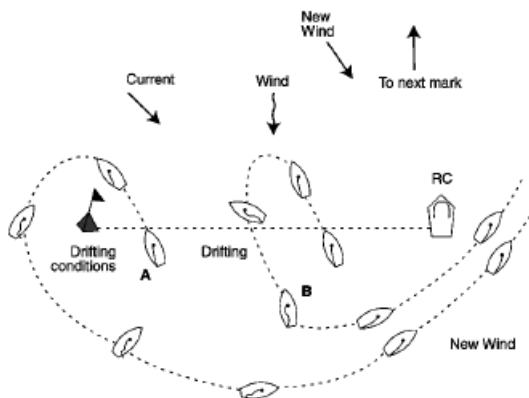
Правило 28.2, Провітрилення дистанції

Якщо мотузок судна проминає знак з належного боку, то судно не порушує правила 28.2, у разі цей мотузок, якщо його натягнути, проминає знак також і з його неналежного боку.

Припустимі факти

Перший відрізок перегонів на річці Панама Рівер був бардіжальним проти сильної течії і відбувався за слабкого вітру, який дмухав "порціями". Судна А і В правильно стартували, але вітер ущух і їх понесло назад. А пронесло ззовні від лівого кінця лінії, а б перетнуло лінію у зворотному напрямку. Згодом, вітер появився знову, але з іншої сторони, і обидва судна проминули стартове судно ПК, яке знаходилося на правому кінці лінії, з його правого боку і посунули далі по дистанції.

А протестувало проти В за порушення "правила мотузки" (правило 28.2), але протестовий комітет визнав цей протест недійсним. І все ж таки він звернувся про тлумачення правила 28.2 до національної повноважної організації за правилом 70.4.



Question

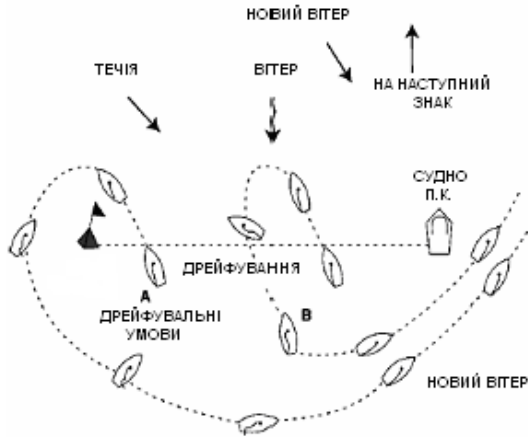
Did boats A and B comply with rule 28.2?

Answer

Boat A complied with rule 28.2. After starting, she left each starting mark on its required side. Then she sailed around the entire starting line as shown. Even so, the string representing her track, when drawn taut, leaves each starting mark on the required side as it crosses the starting line. Rule 28.2 does not prohibit extra turns around a mark, provided that the string when drawn taut lies on the required side of each mark. For example, if a boat touches a rounding mark while leaving it on her starboard side as required by the sailing instructions, and then makes a clockwise penalty turn around it, she complies with rule 28.2. Another example, as boat A illustrates in this case, is when a boat's string passes the two starting-line marks on the required side, she does not break rule 28.2 when her string also passes one of those marks (in this case the race committee boat) on the non-required side.

Boat B broke rule 28.2. After starting, she left the port-end mark to port and the starboard-end mark to starboard, as required. However, she later drifted back across the starting line and then left the starboard-end mark to port. When the string representing her track is drawn taut it will not pass through the starting line and therefore will not leave the starboard-end mark on the required side.

See Case 106 for a discussion of a similar incident at a finishing line.



Запитання

Чи дотримали судна А та В вимог правила 28.2?

Відповідь

Судно А дотримало вимог правила 28.2. Після свого стартування воно залишило кожний із стартових знаків з його належного боку. Потім, як показано на схемі, воно провітрилило навкруг стартової лінії, яку воно уже перетнуло. Навіть, якщо й так, то мотузок, що зображує його кільватерний слід, якщо його натягнути, залишає, перетинаючи стартову лінію, кожний зі стартових знаків з його належної сторони. Правило 28.2 не забороняє робити додаткові оберти навкруг знака, за умови, що мотузка, якщо її натягнути, пролягатиме з належного боку кожного знака. Наприклад, якщо судно доткнеться знака під час огинання його за вітрильницькою інструкцією з правого боку, а відтак, виконає покаральний оберт навкруг знака за сонцем, то не порушить цим правила 28.2. Ще один приклад, що його у нашому випадку проілюструвало судно А, коли мотузок судна ліг на знак (у нашому випадку на стартове судно ПК) з належного боку, то судно не порушує правила 28.2, якщо його мотузок лягає на цей знак також і з неналежного боку.

Судно В порушило правило 28.2. Після стартування воно, як і належить, залишило знак лівого кінця лінії зліва, а знак правого кінця лінії справа. Проте, після цього, воно сдрейфувало назад, перетнувши стартову лінію, а відтак залишило знак правого кінця зліва. Якщо мотузку, що зображує його кільватерний слід, натягнути, то вона не перетинатиме стартову лінію, отже, вона не лежатиме на належній стороні знака, який є знаком правого кінця лінії.

Дивіться випадок 106 щодо обговорення схожого інциденту на фінішній лінії.

FAY 1996/3

CASE 91

Definitions, Clear Astern and Clear Ahead; Overlap

Definitions, Keep Clear

Rule 12, On the Same Tack, Not Overlapped

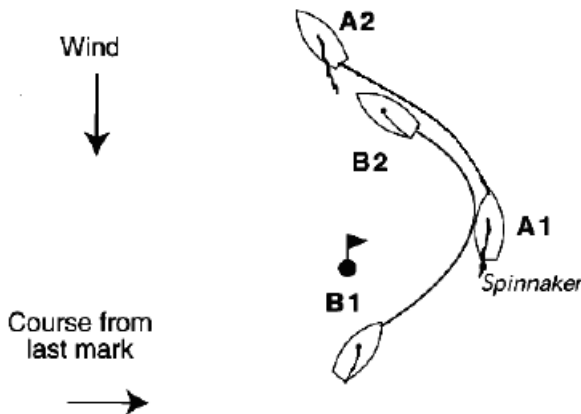
Rule 14, Avoiding Contact

A boat required to keep clear must keep clear of another boat's equipment out of its normal position when the equipment has been out of its normal position long enough for the equipment to have been seen and avoided.

Summary of the Facts

Boats A and B were reaching on port tack and approaching a leeward mark to be left to port. B was clear astern of A. A's spinnaker had been flying out of control from the top of her mast for the entire leg. Both boats tacked around the mark. After both had tacked, B sailed a short distance close-hauled. She then bore away, and her rigging made contact with A's spinnaker, which was still flying from the top of A's mast. The contact did not result in damage. A protested.

The protest committee disqualified B for breaking rule 12 when her rigging made contact with A's spinnaker. B appealed.



Decision

The contact was caused by B bearing away. At the time of contact, A's spinnaker was not in its normal position, and B's bow was astern of A's

ВИПАДОК 91

Визначення, Чисто позаду і чисто попереду; Перекриті

Визначення, Триматися осторонь

Правило 12, На однаковому галсі, не перекриті

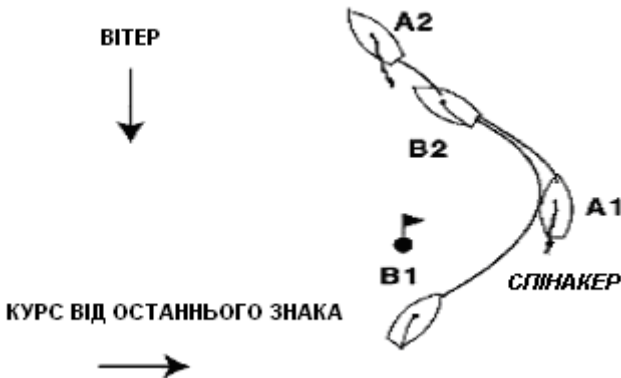
Правило 14, Уникання дотику

Судно, що має триматися осторонь, зобов'язане триматися осторонь також і від такого спорядження судна з правом на дорогу, яке хоч і не є на своєму звичному місці, але ж перебуває у такому стані досить довго, аби його можна було побачити і уникнути.

Короткий виклад фактів

Судна А і В вітрилили галфвіндом-бакштагом лівого галсу, наближаючись до нижнього знака, який належало огинати лівим облявком. В було чисто позаду від А. Спінакер судна А протягом всього відрізка дистанції некеровано маяв за вітром від топа його щогли. Обидва судна скрутили поворот оверштаг навкруг знака. Після того, як обидва завершили поворот, судно В провітрилило короткий відрізок щільним бейдевіндом. Після того, воно увалилося і своїм наряддям створило дотик із спінакером судна А, який все ще маяв з топа щогли А. Судно А протестувало.

Протестовий комітет дискваліфікував судно В за порушення правила 12 тоді, коли його наряддя мало дотик зі спінакером судна А. Судно В апелювало.



Ухвала

Дотик було спричинено увальюванням судна В. На момент дотику спінакер судна А не був у своєму нормальному положенні, а прова судна В була позаду від корпусу і всього того спорядження судна А, яке

hull and all of her equipment that was in normal position. Therefore, there was no overlap (see the definition Clear Astern and Clear Ahead; Overlap), and rule 12 applied. It required B to keep clear of A's hull, equipment and crew, including her spinnaker.

B broke rule 12 by failing to keep clear, because by sailing towards A's spinnaker she created a need for A to take avoiding action (see the definition Keep Clear). B's crew had been able to see A's spinnaker streaming from the top of her mast for quite some time before the contact, so B's failure to keep clear could not be blamed on the fact that A's spinnaker was not in its normal position.

Case 77 addresses an incident that appears to be similar but is significantly different. There, B passed the mark close astern of A with no knowledge that A would lose control of her spinnaker. B could not have been expected to foresee that A's spinnaker would suddenly trail astern by 20 feet (6 m).

In this case, B also broke rule 14 by causing contact she could have avoided. However, A did not break that rule because, after it became clear that B was not keeping clear, it was not reasonably possible for her to avoid the contact. Even if it had been possible, as a right-of-way boat she would have been exonerated under rule 14(b).

B was properly disqualified for breaking rule 12. She also broke rule 14. Her appeal is dismissed.

USSA 1987/271

CASE 92

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 16.1, Changing Course

Rule 16.2, Changing Course

When a right-of-way boat changes course, the keep-clear boat is required to act only in response to what the right-of-way boat is doing at the time, not what the right-of-way boat might do subsequently.

Summary of the Facts

On a windward leg in winds of 18 knots, S and P approached each other on opposite tacks. P bore off to avoid S. S also bore off, and P continued

було у своєму нормальному положенні. Тому перекривання не існувало (дивіться визначення Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті), і правило 12 було застосовним. За ним від судна В вимагається триматися осторонь від корпусу, обладнання, включно зі спінакером, і екіпажу судна А.

Судно В порушило правило 12 тим, що не трималося осторонь, тому що, вітрилячи у бік спінакера судна А, воно створило для А необхідність вживати дій щодо розходження (дивіться визначення Триматися Осторонь). Екіпаж судна В мав повну можливість бачити спінакер судна А, який майорів у повітрі з топа щогли, протягом якогось часу перед тим, як стався дотик, отже, те що судно В не трималося осторонь, не було спричинене тим, що спінакер був не на своєму нормальному місці.

У випадку 77 розглядається інцидент, якій на перший погляд видається схожим, але, насправді, є істотно відмінним. У тому випадку судно В проминуло знак безпосередньо за судном А, і його екіпажу не було відомо, що судно А втратить контроль над своїм спінакером. В не мало змоги передбачити, що спінакер судна А раптово почне волочитися слідом за ним на відстані 20 футів (6 м) за кормою.

У випадку, про який йдеться, судно В порушило також і правило 14, створивши дотик, якого воно могло б уникнути. Однак, судно А не порушувало цього правила, тому що йому бракувало розумної можливості, для уникання дотику. Навіть, якщо б і існувала така можливість, то воно, як судно з правом на дорогу, було б виправдане за правилом 14(b).

Судно В було правильно дискваліфіковано за порушення правила 12. Воно також порушило і правило 14. Його апеляцію – відхилено.

USSA 1987/271

ВИПАДОК 92

Правило 14, Уникання дотику

Правило 16.1, Зміна курсу

Правило 16.2, Зміна курсу

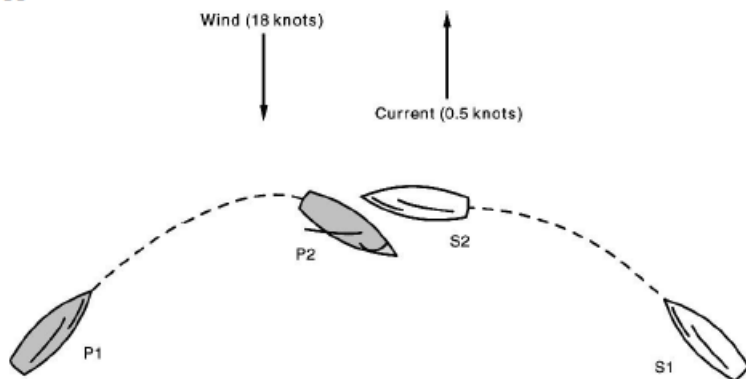
Якщо судно з правом на дорогу змінює курс, то судно, яке має триматися осторонь, зобов'язане реагувати тільки на ті дії судна з правом на дорогу, які відбуваються наразі, але ж не на ті, які імовірно можуть бути наступними.

Короткий виклад фактів

На бардіжальному відрізку за 18 вузлового вітру S і P наближалися одне до одного на протилежних галсах. P увалилося, аби розійтися з S. S також стало увальювати і P продовжило увальювання, аби

bearing off in order to pass astern of S. S also continued to bear off, heeling further to leeward as a result. There was contact between the masts and rigging of the two boats and P's mast was broken.

The protest committee disqualified S for breaking rule 16 and she appealed.



Decision

S's appeal is dismissed. The protest committee's decision to disqualify her is upheld, under rules 14, 16.1 and 16.2.

Initially the boats were on collision courses. P bore away to keep clear of S as required by rule 10. The written facts and the diagram established that P would have kept clear of S by passing astern of her if S had not changed her course. However, S bore away, causing P to immediately bear away still further to be able to continue keeping clear. By changing course as she did, S broke rule 16.2.

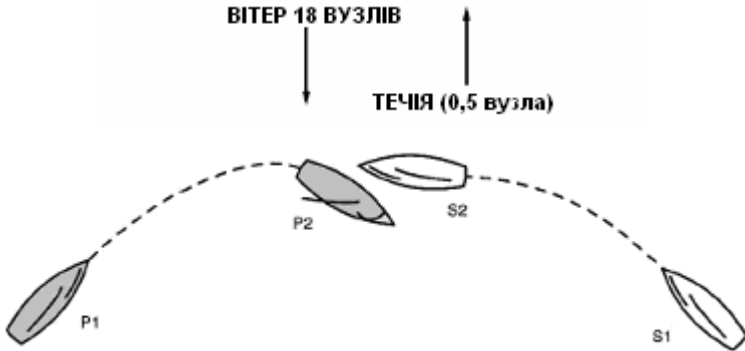
S continued changing course, at an increasing rate of turn. At some time before the collision, nothing that P could have done in a seamanlike way would have made it possible for her to keep clear. Therefore, by continuing to change course S also broke rule 16.1.

In addition, S broke rule 14 and must be penalized under that rule because, as the right-of-way boat, she failed to avoid contact that caused damage.

S argued that P could have tacked or gybed, and claimed that this was P's obligation. This is a misunderstanding of the obligations of a keep-clear boat under rule 10 and other right-of-way rules. A keep-clear boat is required to act only in response to what a right-of-way boat is doing at the time, not what the right-of-way boat might do subsequently. Until she was

провітрилити по кормі S. S також продовжило увалювання і через це воно ще більше нахилилося у підвітряний бік. Між щоглами і знаряддям двох суден стався дотик і щоглу P було зламано.

Протестовий комітет дискваліфікував S за порушення правила 16 і воно апелювало.



Ухвала

Апеляцію судна S відхилено. Ухвалу протестового комітету, щодо дискваліфікації S, підтримано, за правилами 14, 16.1 і 16.2.

З самого початку судна були на курсах, що перетинаються. P увалилося, аби триматися осторонь, як і вимагається за правилом 10. Факти за текстом і за схемою свідчать, що P, провітриливши позаду S, трималося б від нього осторонь, якби S не змінювало свій курс. Проте, S увалилося, змушуючи P одразу увалюватися ще більше, аби мати змогу і далі триматися осторонь. Змінюючи курс у такий спосіб, S порушило правило 16.2.

S продовжувало змінювати курс, і ця зміна все більше скидалася на оберт. У той момент, який безпосередньо передував зіткненню, P не мало змоги зробити щось таке на рівні доброї морської практики, що дало би йому можливість триматися осторонь. Таким чином, продовжуючи зміну курсу, судно S порушило також і правило 16.1.

Крім того, судно S порушило правило 14 і має бути покараним за цим правилом, оскільки, як судно, що має право на дорогу, воно не вживало дій щодо уникання зіткнення, яке призвело до істотного пошкодження.

S стверджувало, що, мовляв, судно P могло б скрутити поворот оверштаг, чи поворот фордевінд, і наполягало на тому, що це й було його обов'язком. Таке розуміння обов'язків судна, що має триматися осторонь, як у сенсі правила 10, так і інших правил щодо права на дорогу, є абсолютно неправильним. Судно, яке має триматися осторонь, зобов'язане діяти, реагуючи тільки на те, що судно з правом на дорогу робить на даний момент, а не на те, що судно з правом на дорогу може зробити згодом. Допоки воно не постало неспроможним

unable to do so, P did as she was required, keeping clear by changing course in such a way that S, had she not continued to bear away towards P, would have had 'no need to take avoiding action' (see the definition Keep Clear).

In failing to keep clear, P broke rule 10, but that was a consequence of S's breaches of rules 16.1 and 16.2. Therefore P is exonerated under rule 64.1(a).

USSA 1997/75

CASE 93

Definitions, Room

Rule 15, Acquiring Right of Way

Rule 16.1, Changing Course

Rule 18.3(b), Mark-Room: Tacking in the Zone

Rule 21(a), Exoneration

Rule 64.1(a), Decisions: Penalties and Exoneration

If a boat luffs immediately after she becomes overlapped to leeward of another boat and there is no seamanlike action that would enable the other boat to keep clear, the boat that luffed breaks rules 15 and 16.1. The other boat breaks rule 11, but is exonerated under rule 64.1(a).

Summary of the Facts

At position 1 W and L were on opposite tacks on a beat to windward to a windward mark that they were required to leave to port. After W passed head to wind within the zone and was on her new close-hauled course, L was directly astern of her. W's course was far enough above the layline to allow L to pass between W and the mark. In position 2, L had borne off from a point close astern of W and was about to overlap W to leeward. When the overlap began L immediately luffed and struck W's port side. The boats then continued around the mark without further incident. L protested W but L was disqualified for breaking rule 16.1. She appealed.

робити це, судно Р виконувало те, що від нього вимагалось: трималося осторонь, змінюючи курс у такий спосіб, що судну S, якби воно не продовжувало увалювати в бік судна Р, не треба було б "вживати дій щодо розходження" (дивіться визначення Триматися осторонь).

Не додержавши вимоги триматися осторонь, судно Р порушило правило 10, але це сталося у наслідку порушення судном S правил 16.1 і 16.2. Через те судно Р за правилом 64.1(a) – виправдано.

USSA 1997/75

ВИПАДОК 93

Визначення, Місце

Правило 15, Набування права на дорогу

Правило 16.1, Зміна курсу

Правило 18.3(b), Знакомісце; Поворот оверштаг у зоні

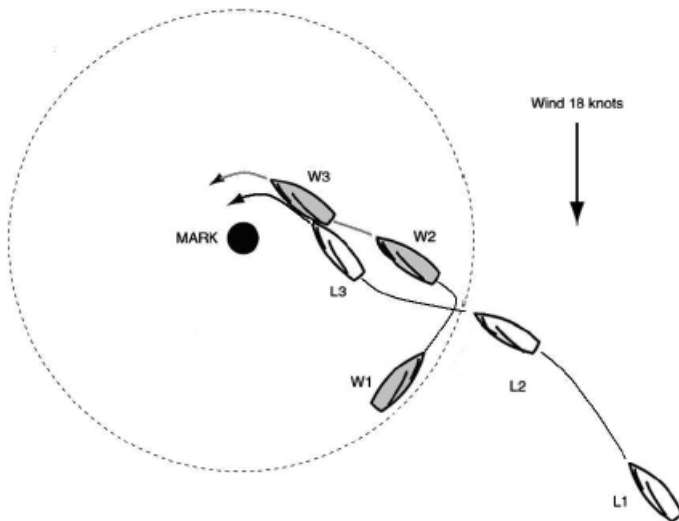
Правило 21(a), Виправдовування

Правило 64.1(a), Ухвали; Покарання і виправдовування

Якщо судно, як тільки постає перекритим з підвітру від іншого судна, приводиться, і це не є маневром на рівні доброї морської практики, який дає можливість іншому судну триматися осторонь, то судно, що приводиться, порушує правила 15 і 16.1. Інше судно порушує правило 11, але має бути виправданим за правилом 64.1(a).

Короткий виклад фактів

У положенні 1 W та L були на протилежних галсах, бардіжаючи проти вітру до навітряного знака, який вони мали огинати лівим облавком. Після того, як W проминуло у межах зони положення вітер в чоло і опинилося на новому курсі щільний бейдевінд, L було прямо по кормі від W. Курс судна W був настільки вищим за лей лайн, що це дозволяло L провітрити між W і знаком. У положенні 2, L увалилося із точки, що була безпосередньо за кормою W, і мало ось-ось постати перекритим з підвітру від W. Як тільки перекривання було започатковано, L негайно привелося і вдарило судно W у його лівий облавком. Відтак, судна прослідували, огинаючи знак, без будь яких наступних інцидентів. L протестувало проти W, але L було дискваліфіковане за порушення правила 16.1. Воно апелювало.



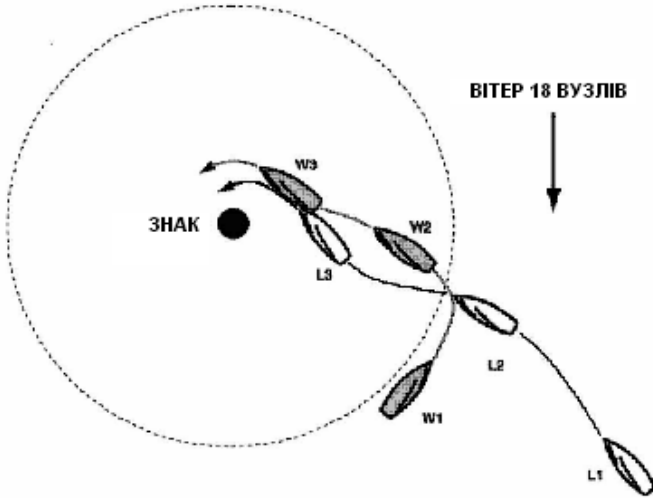
Decision

Between positions 1 and 2, while in the zone, W passed head to wind. At that time, L was fetching the mark, so rule 18.3 began to apply. In her appeal L argued that W broke rule 18.3(b). That rule required W to give L mark-room. The facts indicate that W's course was far enough above the layline to allow L room to sail to the mark and round it. Therefore, W did not break rule 18.3(b).

At position 2 W had right of way over L under rule 12. A short time later, between positions 2 and 3, the boats became overlapped at which time L acquired right of way under rule 11, and initially rule 15 required L to give W room to keep clear. At all times after the boats became overlapped, rule 16.1 applied. L's luff, which was made immediately after the overlap began, deprived W of room to keep clear. No seamanlike action was available to her to do so. L thus broke rules 15 and 16.1.

L is not exonerated under rule 21(a) because, at the time she broke rules 15 and 16.1, she was not sailing within the mark-room to which she was entitled and which W gave her. That fact made rule 21(a) inapplicable.

When L luffed, W unavoidably broke rule 11, but she is exonerated under rule 64.1(a) because she was compelled to do so by L's breaches of rules 15 and 16.1.



Ухвала

У положенні 1 і 2, знаходячись у зоні, W проминуло положення вітер в чоло. На цей момент L вкеровувалося на знак, отже правило 16.3 постало застосовним. В апеляції судна L стверджується, що судно W порушило правило 18.3(b). За цим правилом від W вимагається надавати судну L знакомісце. Факти вказують на те, що курс судна W був достатньо вищим за лейлайн, аби надавати судну L місце для вітрилення до знака, і для огинання його. Отже, судно W не порушувало правила 18.3(b).

У положенні 2 судно W мало право дороги щодо судна L за правилом 12. Невдовзі після цього, між положеннями 2 і 3, судна постали перекритими і в цей момент судно L набуло права на дорогу за правилом 11, разом із тим, за правилом 15, судно L було зобов'язаним початково надавати місце судну W, аби те трималося осторонь. Воно не мало жодної можливості, аби виконати це на рівні доброї морської практики. Отже судно L порушило правила 15 і 16.1.

Судно L не виправдовується за правилом 21(a), оскільки тоді, коли воно порушило правила 15 і 16.1, воно не вітрилило у межах знакомісця, на яке воно мало право, і яке було надано йому судном W. За цим фактом правило 21 постає незастосовним.

Коли судно L привелося, то судно W неминуче підпало під порушення правила 11, але воно виправдовується за правилом 64.1(c), тому що було наражене на це тим, що судно L порушило правила 15 і 16.1

L became overlapped from clear astern within two of her hull lengths of W, and so rule 17 prohibited L from sailing above her proper course. The protest committee did not find facts as to whether or not L sailed above her proper course after the overlap began. If she did, she broke rule 17. However, nothing is to be gained by seeking the facts needed to resolve this question because L would remain disqualified under rules 15 and 16.1.

The protest committee did not discuss rule 14. W did not break rule 14, as it was not reasonably possible for her to avoid contact. L, however, did break rule 14; the fact that she caused the contact showed that it was possible for her to avoid it. She would have been subject to penalty for this breach if there had been damage or injury to either boat. No facts were found about damage or injury, but this issue need not be addressed since L would remain disqualified under rules 15 and 16.1.

For the above reasons L's appeal is denied.

USSA 1998/76

CASE 94

Deleted

CASE 95

Definitions, Mark-Room

Definitions, Room

Rule 18.1(a), Mark-Room: When Rule 18 Applies

Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room

Rule 18.3(b), Mark-Room: Tacking in the Zone

Rule 21(b), Exoneration

Rule 64.1(a), Decisions: Penalties and Exoneration

If two overlapped boats on the same tack are on a beat to windward and are subject to rule 18.2(b), rule 18 ceases to apply when either of them turns past head to wind. When a boat is required to give another boat mark-room, the space she must give includes space for the other boat to comply with rule 31. When the boat entitled to mark-room is compelled to touch the mark while sailing within the mark-

Судно L постало перекритим із положення чисто позаду у межах двох довжин свого корпусу від W і за правилом 17 йому не дозволялося вітрилити вище за свій належний курс. Протестовий комітет не встановив фактів, щодо того, чи вітрилило, а чи ні, судно L вище за свій належний курс після початку перекривання. Якщо воно це зробило, то порушило правило 17. Проте, ми нічого не отримаємо від встановлення фактів, необхідних для розв'язання цього питання, тому що L так, чи інакше, залишиться дискваліфікованим за правилами 15 і 16.1.

Протестовий комітет не обговорював питання щодо порушення правила 14. Судно W не порушувало правила 14, адже у нього не було розумної можливості уникнути дотику. L, однак, порушило правило 14: за фактом того, як воно спричинило дотик, видно, що для нього було можливим уникнути дотику. Воно підпадало би під покарання за це порушення, якщо мало б місце пошкодження матчастини, чи травмування людини, але піднімати це питання не має потреби через те, що L, все одно, залишиться дискваліфікованим за правилами 15 і 16.1.

USSA 1998/76

ВИПАДОК 94

Видалено

ВИПАДОК 95

Визначення, Знакомісце

Визначення, Місце

Правило 18.1(a), Знакомісце; Коли застосовується правило 18

Правило 18.2(b), Знакомісце: Надавання знакомісця

Правило 18.3(b), Знакомісце; Поворот оверштаг у зоні

Правило 21(b), Виправдовування

Правило 64.1(a), Ухвали; Покарання і виправдовування

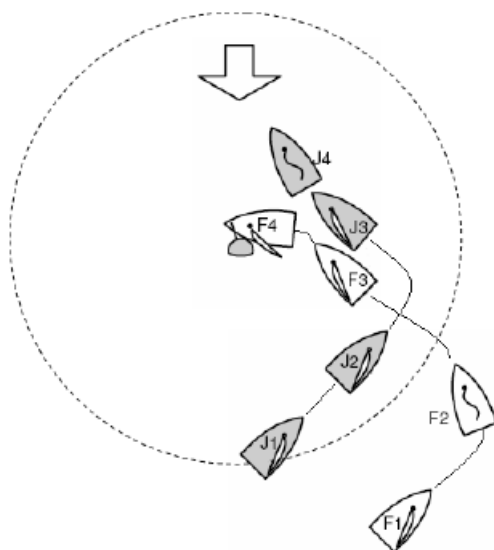
Якщо два перекритих на однаковому галсі судна є на бардіжанні проти вітру і підпадають під дію правила 18.2(b), то, у разі будь яке із суден промине положення вітер в чоло. правило 18 постає незастосовним. Якщо судно має надавати іншому знакомісце, то простір, який воно має надавати, включає і простір, потрібний іншому судну для додержання вимог правила 31. Якщо судно, яке має право на знакомісце, буде наражене на дотикання знака, коли воно вітрилить у межах

room to which she is entitled, she is exonerated for her breach of rule 31.

Summary of the Facts

Approaching the windward mark, *Jagga* and *Freebird* were overlapped on port tack, *Freebird* being between one and two boat-lengths to leeward. *Freebird* tacked. *Jagga* then tacked into a position to windward of *Freebird*. *Jagga* luffed so that her swinging stern required *Freebird* to change course to avoid contact, which she did, touching the mark as a result. *Freebird* protested.

The protest committee disqualified *Jagga* under rule 18.3(b). *Jagga* appealed on the grounds that, as an inside overlapped boat, she was entitled to room to pass the mark.



Decision

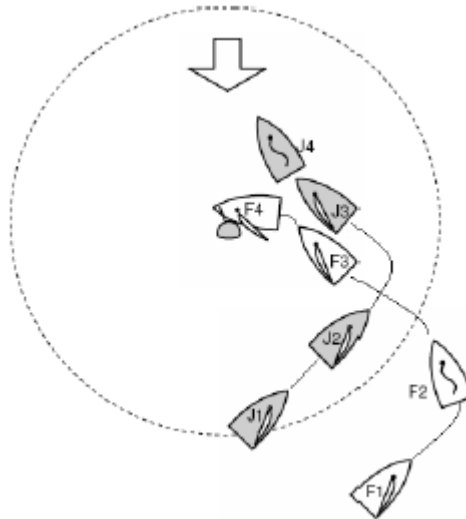
When *Jagga* reached the zone she was overlapped inside *Freebird*. From that time until *Freebird* turned past head to wind, rule 18.2(b) required *Freebird* to give *Jagga* mark-room. When *Freebird* turned past head to wind, the boats were on opposite tacks on a beat to windward, and so rule 18 ceased to apply (see rule 18.1(a)). *Freebird* had right of way under rule

знакомісця, на яке воно має право, то воно має бути виправданним щодо порушення правила 31.

Короткий виклад фактів

Наближаючись до верхнього знака, *Jagga* та *Freebird* були перекритими на лівому галсі, судно *Freebird* було на відстані від однієї до двох довжин корпусу з підвітру. Судно *Freebird* повернуло оверштаг. Відтак судно *Jagga* повернуло і опинилося з навітру від *Freebird*. Судно *Jagga* привелося так, що його "хвищаюча" корма примусила *Freebird* змінювати курс для уникання дотику, що воно і зробило, та у наслідку доткнулося до знака. Судно *Freebird* протестувало.

Протестовий комітет дискваліфікував *Jagga* за правилом 18.3(b). *Jagga* апелювало на підставі того, що воно, як внутрішнє перекрите судно мало право на місце для проминання знака.



Ухвала

Коли *Jagga* сягнуло зони, воно було перекритим з середини від *Freebird*. Від цього моменту і до того, коли *Freebird* проминуло положення вітер в чоло, судно *Freebird* було зобов'язаним за правилом 18.2(b) надавати знакомісце судну *Jagga*. Після того, як *Freebird* проминуло положення вітер в чоло, судна постали такими, що бардіжають на різних галсах, і правило 18 постало незастосовним (дивіться правило 18.1(a)). *Freebird* мало право на дорогу за правилом

10, but initially she was subject to rule 15. She complied with that rule because *Jagga* had room to keep clear by crossing ahead of her.

Between positions 2 and 3 *Jagga* passed head to wind and was then on the same tack as *Freebird*. At that time *Freebird* was fetching the mark, so rule 18.3 began to apply. While rule 18.3 applied, rule 18.2 did not. However, a short time later when *Jagga* completed her tack, *Freebird* was overlapped inside her, and *Jagga* was required by rule 18.3(b) to give *Freebird* mark-room.

After *Jagga* crossed ahead of *Freebird*, *Freebird* had right of way, first under rule 10, then under rule 13 and finally under rule 11. Therefore, *Jagga* had no protection from rule 15 during that time.

After position 3, Rule 11 and the definition Keep Clear required *Jagga* to sail so that *Freebird* could ‘sail her course with no need to take avoiding action’. The fact that, when *Jagga* luffed, *Freebird* had to change course to avoid contact was evidence that *Jagga* broke rule 11 by not keeping clear. Also, when *Jagga* luffed she did not give *Freebird* space to sail to the mark and comply with her obligation under rule 31. Therefore, *Jagga* broke rule 18.3(b) (see also the definitions Mark-Room and Room).

The protest committee correctly disqualified *Jagga* under rule 18.3(b), but she also broke rule 11. *Freebird* broke rule 31 when she touched the mark, but she is exonerated under both rule 21(b) and rule 64.1(a). *Jagga*’s appeal is dismissed.

RYA 2000/4

CASE 96

Rule 30.3, Starting Penalties: Black Flag Rule

When after a general recall a boat learns from seeing her sail number displayed that she has been disqualified by the race committee under the second sentence of rule 30.3 and believes the race committee has made a mistake, her only option is not to start, and then to seek redress. However, if the race committee does not display her sail number and she sails in the restarted race, she should be scored BFD, and not DNE.

10, але спочатку воно підпало під вимоги правила 15. Воно додержало вимог цього правила, адже судно *Jagga* мало місце, аби триматися осторонь, вітрилячи попереду від нього.

Між положеннями 2 і 3, *Jagga* проминуло положення вітер в чоло і опинилося на тому ж галсі, що і *Freebird*. На цей момент судно *Freebird* викеровувалося на знак, отже, правило 18.3 постало застосовним. Коли застосовується правило 18.3, то правило 18.2 не застосовується. І, все ж таки, одразу після того, як *Jagga* завершило поворот оверштаг, *Freebird* було стосовно нього внутрішнім, і *Jagga* було зобов'язаним за правилом 18.3(b) надавати судну *Freebird* знакомісце.

Після того, як *Jagga* проминуло по прові судно *Freebird*, останнє мало право на дорогу, спочатку за правилом 10, потім за правилом 13 і нарешті за правилом 11. Отже судно *Jagga* протягом цього часу не було захищене правилом 15.

Після положення 3 за правилом 11 і визначенням триматися осторонь від судна *Jagga* вимагається вітрилити у такий спосіб, аби судно *Freebird* було спроможним "вітрилити своїм курсом без потреби вживання дій щодо розходження". Той факт, що коли судно *Jagga* привелося, судну *Freebird* довелося змінювати курс для уникання дотику, свідчить про те, що судно *Jagga* не трималося осторонь і тим порушило правило 11. Окрім того, коли судно *Jagga* приводилося, воно не надало судну *Freebird* простору, аби вітрилити до знака і додержати своїх обов'язків за правилом 31. Отже, *Jagga* порушило правило 18.3(b) (дивіться також, визначення Знакомісце і Місце)

Протестовий комітет правильно дискваліфікував судно *Jagga* за правилом 18.3(b), але воно порушило також і правило 11. Судно *Freebird* порушило правило 31 тим, що доткнулося знака, але воно виправдовується як за правилом 21(b), так і за правилом 64.1(a). Апеляцію судна *Jagga* відхилено.

RYA 2000/4

ВИПАДОК 96

Правило 30.3, Стартові покарання; Правило чорного прапора

Якщо після загального відклику, з судна побачили що його вітрильне число виставлене на знак того, що судно дискваліфіковано перегоновим комітетом за другим реченням правила 30.3, але вважають, що перегоновий комітет припустився помилки, то у судна залишається тільки одна можливість: не стартувати, а потім домагатися відшкодування. Проте, якщо перегоновий комітет не виставить його вітрильне число, і судно вітрилитиме у перегонах, яким дано повторний старт, то воно має отримати заліковий стан ЧПД (BFD), а не ДНВ (DNE).

Assumed Facts for Question 1

The race committee displayed the black flag as the preparatory signal for the start of a class. Boat A was identified in the triangle formed by the ends of the starting line and the first mark during the last minute before her starting signal. After the starting signal, the race committee signalled a general recall. The race committee disqualified A without a hearing for breaking rule 30.3, and displayed her sail number before the next warning signal for the race.

Question 1

If A believes that the race committee made a mistake when it identified her in the triangle during the last minute, do the rules permit her to sail in the race when it is restarted and then request redress?

Answer 1

Rule 30.3 clearly requires A not to sail in the restarted race and states that her disqualification will become non-excludable if she does. Her only remedy is to request redress, which, if given in a series, would normally be based on her results in other races.

Assumed Facts for Question 2

The assumed facts are the same as for Question 1 except that the race committee failed to display A's sail number before the next warning signal for the race, and A sailed in the race when it was restarted.

Question 2

Is A entitled to a finishing place?

Answer 2

No. A should be disqualified as required by the second sentence of rule 30.3. However, because the race committee erred by not displaying her sail number between the general recall and the next warning signal for the race, she should be scored BFD (Disqualification under rule 30.3), and not DNE (Disqualification not excludable under rule 90.3(b)). If she requests redress claiming that she is entitled to a finishing place because the race committee erred by not displaying her sail number, her request should be denied. While not displaying her sail number is an improper omission by the race committee, it is not the omission that deprived her of her finishing place, but the fact that she had been on the course side of the starting line

Припустимі факти для запитання 1

Перегоновий комітет у якості підготовчого сигналу для стартування класу підніс чорний прапор. Судно А було визначено як таке, що знаходилося протягом останньої хвилини перед сигналом його стартування у трикутнику, утвореному кінцями стартової лінії і першим знаком. Після сигналу стартування перегоновим комітетом було подано сигнал загального відклику. Перегоновий комітет без слухання дискваліфікував судно А за порушення правила 30.3 і виставив його вітрильне число перед поданням попереджувального сигналу для перегонів.

Запитання 1

Якщо на судні А вважають, що перегоновий комітет припустився помилки, визначивши його таким, що знаходилося у трикутнику протягом останньої хвилини, чи дозволяється правилами, аби воно вітрилило у перегонах, яким дано повторний старт, а відтак зверталось про відшкодування?

Відповідь 1

За правилом 30.3 від судна А ясно вимагається не вітрилити у повторних перегонах і зазначається, що його дискваліфікація, у разі воно все ж таки візьме в них участь, не вилучатиметься із загального заліку. Його панацеєю залишається тільки звертатися про відшкодування, яке, якщо буде надане у серії, має зазвичай спиратися на результати судна в інших перегонах серії.

Припустимі факти для запитання 2

Припустимі факти є такими самими, як для запитання 1 за винятком того, що перегоновий комітет не виставив для наступного попереджувального сигналу для цих перегонів вітрильне число судна А, і А вітрилило у повторних перегонах.

Запитання 2

Чи має судно А право на місце на фініші?

Відповідь 2

Ні. Судно А має бути дискваліфіковане, як зазначено у другому реченні правила 30.3. Проте, оскільки перегоновий комітет припустився помилки тим, що не виставив вітрильного числа судна у часі між загальним відкликом і наступним попереджувальним сигналом для цих перегонів, воно має отримати заліковий стан ЧПД (BFD) – (дискваліфікація за правилом 30.3), а не ДНВ (DNE) (дискваліфікація, яка не підлягає вилученню за правилом 90.3(b)). Якщо судно звертається про відшкодування, стверджуючи, що воно має право на своє місце на фініші з тієї причини, що перегоновий комітет помилився не виставивши вітрильного числа судна, то звернення про відшкодування має бути відхилене. Хоч те, що перегоновий комітет не виставив вітрильного числа судна, і є його неналежною дією, чи й похибкою, ця похибка не є такою, яка позбавила судно його місця на фініші, але ж фактом є те, що судно було на боці дистанції за хвилину

in the minute before her starting signal. However, if she was scored DNE, redress should be granted to the extent of changing her score to BFD.

RYA 2000/1

CASE 97

Rule 50.3, Setting and Sheeting Sails: Use of Outriggers

A jockey pole attached to a spinnaker guy is not an outrigger.

Question

Is a jockey pole (a pole that exerts outward pressure on the line that controls the fore and aft position of a spinnaker pole) an outrigger?

Answer

No. When a spinnaker pole is set, the line that controls the fore and aft position of that pole is a guy, not a sheet. A jockey pole putting outward pressure on a guy is therefore not an outrigger, defined by rule 50.3(a) as a 'fitting or device' that exerts 'outward pressure on a sheet or sail'.

RYA 2000/2

CASE 98

Definitions, Rule

Rule 3(a), Acceptance of the Rules

Rule 63.7, Conflict between the Notice of Race and the Sailing Instructions

Rule 85, Governing Rules

Rule 87, Changes to Class Rules

Rule 88.2, National Prescriptions

Rule J1.1(2), Notice of Race Contents

Rule J1.2(9), Notice of Race Contents

Rule J2.1(1), Sailing Instruction Contents

Rule J2.2(7), Sailing Instruction Contents

The rules listed in the definition Rule apply to races governed by The Racing Rules of Sailing whether or not the

перед сигналом стартування. І, все ж таки, якщо судно отримало заліковий стан ДНВ (DNE), то йому має бути надане відшкодування у формі зміни його залікового стану на ЧПД (BFD).

RYA 2000/1

ВИПАДОК 97

Правило 50.3, Постановка і шкотування вітрил; Застосування аутригерів

Розпірка (джокі-пул), якою розпирають спінакер-брас, не є аутригером.

Запитання

Чи є джокі-пул (розпірка, за допомогою якої виноситься назовні точка прикладання зусилля на снасть, якою керують положенням спінакер-гіка у горизонтальній площині) аутригером?

Відповідь

Ні. За поставленого спінакер-гіка, снасть, якою керують положенням цього рангоутного дерева у горизонтальній площині, є брасом, а не шкотом. Джокі-пул, який виносить назовні точку прикладання зусилля до браса, таким чином не є тим аутригером, про який йдеться у правилі 50.3(a), як про "оковку або інший пристрій", який дає можливість виносити "назовні точку прикладання зусилля до шкота, або до вітрила"

RYA 2000/2

ВИПАДОК 98

Визначення,	Правило
Правило	3(a), Сприйняття правил
Правило 63.7,	Суперечність між положенням про перегони і Вітрильницькою інструкцією
Правило 85,	Керівні документи
Правило 87,	Зміни правил класу
Правило 88.2,	Національні приписи
Правило J1.1(2),	Зміст положення про перегони
Правило J1.2(9),	Зміст положення про перегони
Правило J2.1(1),	Зміст вітрильницької інструкції
Правило J2.2(7),	Зміст вітрильницької інструкції

Правила, що їх перелічено у визначенні Правило, застосовуються у перегонах, які проводяться за Правилами вітрильницьких перегонів, незалежно від того,

notice of race or sailing instructions explicitly state that they apply. A sailing instruction, provided it is consistent with any prescription to rule 88.2, may change some or all of the prescriptions of the national authority. Generally, neither the notice of race nor the sailing instructions may change a class rule. When a boat races under a handicapping or rating system, the rules of that system apply, and some or all of her class rules may apply as well. When the notice of race conflicts with the sailing instructions, neither takes precedence.

Assumed Facts

The notice of race and the sailing instructions for the Spring Tune-Up Race stated that *The Racing Rules of Sailing* would apply, but made no reference to the prescriptions of the national authority, the sailing instructions, the class rules, the notice of race or any other document or rule. Starts were given for a class of boats racing under a handicap system and for two one-design classes. *Buttercup*, a J/24, raced in the handicap class and was protested for breaking a J/24 class rule.

Question 1

Did any of the following apply?

- (1) the prescriptions of the national authority
- (2) the class rules
- (3) the notice of race
- (4) the sailing instructions
- (5) other documents governing the event

Answer 1

Rules J1.1(2) and J2.1(1) require that both the notice of race and the sailing instructions inform competitors ‘that the race will be governed by the rules as defined in *The Racing Rules of Sailing*.’ If the notice of race or the sailing instructions includes such a statement, then the prescriptions of the national authority, the class rules, the notice of race and the sailing instructions all apply because they are all defined to be rules. Any other documents that will govern the event must be listed in the notice of race and the sailing instructions (see rules J1.1(3) and J2.1(2)).

In this case the notice of race and the sailing instructions for the Spring Tune-Up did not comply with rules J1.1(2) and J2.1(1). They stated only

чи вказано у положенні про перегони або у вітрильницькій інструкції про кожні із них зокрема, що вони застосовуватимуться. Проте вітрильницька інструкція, якщо це не суперечить жодному з приписів до правила 88.2, може змінити окремі, або ж і всі, приписи національної повноважної організації. Взагалі, а ні положенням про перегони, а ні вітрильницькою інструкцією не можна змінювати правил класів. Якщо судно бере участь у перегонах, які проводяться за рейтинговою системою перегонових балів, або системою гандикапування, то застосовуються правила цієї системи і, разом з тим, можуть застосовуватися окремі, чи й всі правила його класу. Якщо між положенням про перегони і вітрильницькою інструкцією виникає суперечність, то переваги не надається жодному з цих документів.

Припустимі факти

У положенні про перегони і у вітрильницькій інструкції для весняних установлювальних перегонів значилося, що застосовуватимуться *Правила вітрильницьких перегонів*, але не було згадано а ні про приписи Національної повноважної організації, а ні про вітрильницьку інструкцію, а ні про правила класу, положення про перегони або про будь які інші документи, чи правила. Було дано старту для класу, в якому змагання проводяться за системою гандикапування, і для двох класів монотипів. *Баттеркап*, судно класу J/24, брало участь у перегонах того класу, де застосовувалося гандикапування, і було опротестовано за порушення правил класу J/24.

Запитання 1

Чи було застосовним що не будь із наступного:

1. приписи Національної повноважної організації
2. правила класу
3. положення про перегони
4. вітрильницька інструкція
5. інші документи, за якими проводяться змагання.

Відповідь 1

За правилами J1.1(2) і J2.1(1) вимагається, аби, як у положенні про перегони, так і у вітрильницькій інструкції, було доведено до відома змагунів, що "перегони проводитимуться за *правилами*, як цей термін визначено у *Правилах вітрильницьких перегонів*". Якщо у положенні про перегони або у вітрильницькій інструкції міститься це твердження, то, приписи національної повноважної організації, правила класу, положення про перегони і вітрильницька інструкція є застосовними, оскільки всі вони визначені такими, що є правилами. Будь які інші документи, за якими проводитимуться змагання, мають бути перелічені у положенні про перегони і у вітрильницькій інструкції (дивіться правила J1.1(3) і J2.1(2)).

У випадку, про який йдеться, а ні у положенні про перегони, а ні у вітрильницькій інструкції для весняних установлювальних перегонів не було додержано вимог правил J1.1(2) і J2.1(1). У цих документах

that '*The Racing Rules of Sailing* would apply.' Nevertheless, documents 1, 2, 3 and 4 all applied. The reasoning that leads to this conclusion is presented in the next paragraph.

If a term appears in italics in a racing rule, that term is used in the sense stated in the Definitions (see Terminology in the Introduction). Rule 3(a), in which 'rules' is in italics, makes it clear that, by participating in the race, each competitor and boat owner agrees to be governed by the racing rules and by the rules in the documents listed in the definition Rule. That list includes documents 1, 2, 3 and 4. Rule 85, in which 'rules' again appears in italics, implies that the rules in all those documents also apply to the organizing authority, the race committee and the protest committee while they are conducting and judging the race.

Question 2

May a prescription or a rule in the notice of race or the sailing instructions be changed?

Answer 2

Yes, provided that the procedures stated in the racing rules for making such a change are followed. (Note the statement under Terminology in the Introduction that an addition to a rule, or deletion of all or part of it, is a 'change' to the rule.) A sailing instruction may change a prescription or state that some or all of the prescriptions will not apply, provided that the national authority has not restricted changes to those prescriptions in a prescription to rule 88.2. In the absence of such a sailing instruction, all the prescriptions apply. Rules 89.2(a) and 90.2(c) cover the procedures for changing, respectively, the notice of race and the sailing instructions.

Question 3

May a class rule be changed?

Answer 3

No, unless the class rules themselves permit such a change, or unless written permission of the class association for the change has been obtained and is displayed on the official notice board (see rule 87).

Rule J2.2(7) requires the sailing instructions to inform competitors of any changes made to the class rules under rule 87. Rule J1.2(9) requires that such a change in a class rule also be included in the notice of race when that information would help competitors decide whether to attend the

зазначалося тільки, що "застосовуватимуться *Правила вітрильницьких перегонів*". І, все ж таки, документи 1, 2, 3, і 4 є застосовними. Обґрунтування таких висновків містяться у наступному абзаці.

Якщо термін у правилі перегонів надруковано курсивом, то він застосовується у сенсі, сформульованому у Визначеннях (дивіться Термінологія у Вступі). У правилі 3(a), де слово "правила" надруковано курсивом, чітко зазначено, що кожний змагун і власник судна змагаючись у перегонах, бере на себе зобов'язання додержувати правил і документів, що їх перелічено у визначенні Правило. Цей перелік включає документи 1, 2, 3 і 4. У правилі 85, де слово "правила" знов надруковано курсивом, розуміється, що правила у всіх цих документах у процесі проведення і суддівства перегонів є також застосовними для повноважного організатора, перегонового комітету і протестового комітету.

Запитання 2

Чи може бути змінено правило або припис положенням про перегони, або вітрильницькою інструкцією?

Відповідь 2

Так, за умови, що дотримано зазначеної у правилах перегонів процедури для таких змін. (Зверніть увагу на твердження у Вступі (підрозділ Термінологія) що будь яке доповнення до правила, або вилучення частини, чи й всього правила, є "змінною" правила.) Пунктом вітрильницької інструкції може бути змінено припис, або зазначено у цьому пункті, що деякі, або й всі приписи не застосовуватимуться, якщо тільки Національна повноважна організація не заборонила зміни цих приписів, у приписі до правила 88.2. За відсутності такого пункту у вітрильницькій інструкції, всі приписи є застосовними. У правилах 89.2(a) і 90.2(c) зазначено процедури для запровадження змін, відповідно, положенням про перегони і вітрильницькою інструкцією.

Запитання 3

Чи може бути змінене правило класу?

Відповідь 3

Ні, якщо тільки у самих правилах класу не міститься дозволу на такі зміни, або ж не отримано письмового дозволу від асоціації класу на такі зміни і цей дозвіл не вивішено на дошці офіційних повідомлень (дивіться правило 87).

У правилі J2.2(7) міститься вимога, аби у вітрильницькій інструкції змагунам сповіщалося про будь які зміни правил класу за правилом 87. За правилом J1.2(9) вимагається, аби таку зміну у правилах класу було зазначено і у положенні про перегони, якщо така інформація допомагатиме учасникам приймати рішення щодо їх участі у цих

event or would provide information that they will need before the sailing instructions become available.

Question 4

Buttercup, a J/24, raced in the handicap class. Did the J/24 Class Rules or the handicap system rules apply to her?

Answer 4

The rules of the handicap system applied to *Buttercup* (see paragraph (d) in the definition Rule). If her handicap was explicitly based on the assumption that she race in compliance with some, or all, of the J/24 class rules, then those J/24 class rules, or all the J/24 class rules, applied to her. However, if *Buttercup*'s handicap was not based on such an assumption, then none of the J/24 class rules applied to her.

Question 5

If a rule in the notice of race conflicts with a rule in the sailing instructions, which takes precedence? Can the conflict be resolved?

Answer 5

Neither takes precedence. Rule 63.7 governs a protest or request for redress arising from such a conflict. It requires the protest committee to apply the rule that it believes will provide the fairest result for all boats affected. If such a conflict arises outside of a hearing of a protest or request for redress, the conflict can be removed by changing either the notice of race (as permitted by rule 89.2(a)) or the sailing instructions (as permitted by rule 90.2(c)).

USSA 2000/80

CASE 99

Rule 10, On Opposite Tacks

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 44.1, Penalties at the Time of an Incident: Taking a Penalty

Rule 64.1(b), Decisions: Penalties and Exoneration

The fact that a boat required to keep clear is out of control does not entitle her to exoneration for breaking a rule of Part 2. When a right-of-way boat becomes obliged by rule

змаганнях або міститиме відомості про те, що вони мають зробити ще до того, як вони матимуть доступ до вітрильницької інструкції.

Запитання 4

Баттеркап, J/24, брав участь у перегонах класу, де застосовується гандикап. Які правила є застосовними для нього, правила класу J/24, чи правила системи гандикапування?

Відповідь 4

До *Баттеркап* застосовуються правила системи гандикапування (дивіться пункт (d) у визначенні Правило). Якщо гандикапування явно спиралося на припущення, що судно бере участь у перегонах із додержанням деяких, чи усіх правил класу J/24, то такі правила класу J/24, або й всі правила класу J/24, є для нього застосовними. Проте, якщо гандикапування *Баттеркап* не спиралося на такі припущення, то жодне із правил класу J/24 не було для нього застосовним.

Запитання 5

Якщо між положенням про перегони і вітрильницькою інструкцією існує суперечність, то що з них має переважати?

Відповідь 5

Переваги не має ні те, ні інше. У правилі 63.7 зазначається, яким чином розв'язувати протести, чи звернення про відшкодування, які виникають за такої суперечності. Воно приписує протестовому комітетові застосувати те правило, яке на його думку, сприятиме прийняттю справедливішого, щодо всіх суден рішення. Якщо ж така суперечність виникає поза слуханням протесту або звернення про відшкодування, то вона може бути розв'язана шляхом зміни, або положення про перегони (як дозволено правилом 89.2(a)), або ж вітрильницької інструкції (як дозволено правилом 90.2(c)).

USSA 2000/80

ВИПАДОК 99

Правило 10, На протилежних галсах

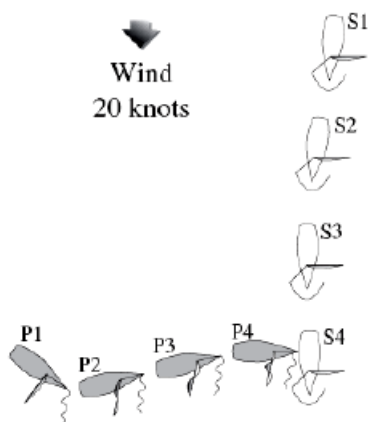
Правило 14, Уникання дотику

Правило 44.1, Покарання під час інциденту; **Прийняття покарання**

Правило 64.1(b), Ухвали; Покарання і виправдовування

Факт того, що судно, яке є зобов'язаним триматися осторонь, втратило керованість, не надає йому права на відшкодування за порушення правила Частини 2. Коли судно, яке має право на дорогу, постає, за правилом 14, зобов'язаним, " уникати дотику... за всякої

14 to 'avoid contact . . . if reasonably possible' and the only way to do so is to crash-gybe, she does not break the rule if she does not crash-gybe. When a boat's penalty under rule 44.1(b) is to retire, and she does so (whether because of choice or necessity), she cannot then be disqualified.



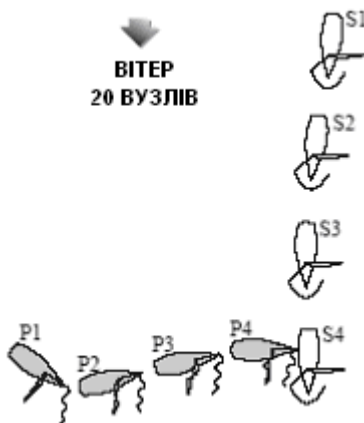
Summary of the Facts

Farr 30s were racing in difficult conditions. Boat S was running at 10-14 knots. Before Boat P reached position 1 she had broached and was out of control. P struck S amidships resulting in serious damage. Both boats retired. S protested P.

The protest committee found that S had made minor changes of course when the boats were well apart; that these were thwarted by the erratic motion of P, still out of control; and that when it became apparent that P was not going to keep clear the only action available to S was to crash-gybe, which risked considerable damage to S.

The protest committee disqualified both boats, P for breaking rule 10 and S for breaking rule 14, stating that S should have been aware of the difficulties experienced by P and should have taken more significant action earlier. It referred its decision to the national authority for confirmation or correction.

розумної можливості", а єдиною можливістю виконати це, є аварійне перекидання грота ("полундра"), воно не порушує правил, якщо не здійснює такого аварійного перекидання. Якщо покаранням судна за правилом 44.1(b) є сходження з перегонів, і воно так і робить, (хоч за своїм власним вибором, хоч за необхідністю), воно відтак не може бути дискваліфікованим.



Короткий виклад фактів

Судна класу „Фарр 30” брали участь у перегонах за важких погодних умов. Судно S вітрилило фордевіндром зі швидкістю 10 – 14 вузлів. Перед тим, як судно P досягло положення 1, його кинуло у брочинг і воно стало некерованим. P вдарило судно S у районі міделя, спричинивши серйозні пошкодження. Обидва судна зійшли з перегонів. S протестувало проти P.

Протестовий комітет встановив, що судно S здійснювало невеликі зміни курсу тоді, коли судна були досить віддаленими одне від одного; що йому заважали невпорядковані дії судна P, яке все ще було некерованим, і що коли з'ясувалося, що P не збирається триматися осторонь, то єдиним виходом для S було робити аварійне перекидання грота ("полундру"), за якої існував ризик зазнати значних пошкоджень цього судна.

Протестовий комітет дискваліфікував обидва судна, судно P за порушення правила 10, а судно S за порушення правила 14, зазначивши, що на судні S мали знати про труднощі, яких зазнає судно P і мали заздалегідь вжити більш істотних заходів. Протестовий комітет звернувся до Національної повноважної організації, аби вона або затвердила, або виправила його рішення.

Decision

The decisions of the protest committee are reversed. Both boats are to be scored DNF.

Clearly, P broke rules 10 and 14. No rule justifies exonerating her, even though she was out of control. In breaking rules 10 and 14, P caused serious damage. Rules 10 and 14 are rules of Part 2, and rule 44.1 permits a boat that breaks one or more rules of Part 2 to take a penalty. Because P caused serious damage, the applicable penalty for her was to retire (see rule 44.1(b)). P did retire (whether because of choice or necessity does not matter) and was, therefore, exempt from disqualification (see rule 64.1(b)). Her disqualification is reversed, and she is to be scored DNF.

Turning to S, rule 14 makes special provisions in the case of a right-of-way boat. First, for her to be penalized, there must be contact that caused damage or injury. This is not in doubt. Second, she was not required to act to avoid contact until it was clear that P was not keeping clear. It was only at that time that rule 14 required her to avoid contact if reasonably possible. The protest committee found that, when it became clear to S that P was not going to keep clear, the only action available to S was to crash-gybe, which risked considerable damage to S. That finding was equivalent to a finding that it was not reasonably possible for S to avoid contact. Therefore, S did not break rule 14. Her disqualification is reversed, and she too is to be scored DNF.

Finally, the protest committee should note that, in light of the changed decision, rule 60.3(b) entitles it to call a hearing to consider giving S redress under rule 62.1(b).

RYA 2001/7

CASE 100

Rule 41, Outside Help

When a boat asks for and receives tactical racing advice she receives outside help, even if she asks for and receives it on a public radio channel.

Summary of the Facts

Three large boats were to round a mark near coastal rocks and then sail into a 6-knot current. The wind was light. Boat A radioed to boat B, whose

Ухвала

Рішення протестового комітету змінено на протилежні. Обидва судна отримують заліковий стан НФН (DNF).

Ясно, що судно Р порушило правило 10 і 14. Факт того, що воно було некерованим, не дає підстав для його виправдання. Порушуючи правила 10 і 14, судно Р спричинило серйозне пошкодження. Правила 10 і 14 є правилом Частини 2, і, за правилом 44.1 судно, яке порушило одне, чи кілька, таких правил, має право прийняти самопокарання. Оскільки судно Р спричинило серйозне пошкодження, відповідним покаранням було зійти з перегонів (дивіться правило 44.1(b)). Судно Р зійшло з перегонів (не має значення, чи за своїм власним вибором, чи за необхідністю) і, таким чином, звільнилося від дискваліфікації (дивіться правило 64.1(b)). Його дискваліфікацію відмінено і йому надано заліковий стан НФН (DNF).

Щодо судна S, то у правилі 14 зазначено окремі умови стосовно судна, яке має право на дорогу. По-перше, аби його дискваліфікувати, має бути наявним таке зіткнення, наслідком якого було пошкодження матчастини, або травмування людини. Щодо його наявності не виникає жодних сумнівів. По-друге, воно не було зобов'язаним вживати заходів щодо уникання зіткнення допоки не стане ясним, що Р не триматиметься осторонь. Тільки у такому разі від нього, за правилом 14, вимагалось уникати дотику за всякої розумної можливості. Протестовий комітет встановив, що, на той момент, коли для судна S стало ясним, що Р не збирається триматися осторонь, єдиною дією, яку могло застосувати судно S, було здійснення аварійного перекидання грота, через яке виникав ризик зазнати значних пошкоджень. Таким чином фактично було встановлено, що для судна S не існувало розумної можливості уникнути зіткнення. Отож, судно S не порушувало правила 14. Його дискваліфікацію відмінено і йому також надано заліковий стан НФН (DNF).

І, нарешті, протестовий комітет має звернути увагу на те, що у світлі змінення його ухвали він може, відповідно до правила 60.3(b), розпочати слухання щодо розгляду питання про надання судну S відшкодування за правилом 62.1(b).

RYA 2001/7

ВИПАДОК 100

Правило 41, Стороння допомога

Коли судно звертається за порадою щодо тактики ведення перегонів, і отримує її, то воно отримує сторонню допомогу, навіть якщо воно звертається за нею і отримує її по каналу відкритого радіозв'язку.

Короткий виклад фактів

Три великих судна мали обігнути знак поблизу берегових скал, а відтак слідувати далі проти 6 вузлової течії. Вітер був слабкий. З судна А

skipper was more familiar with the area, asking whether it was safe to anchor in the vicinity of the mark. B replied that it was not safe to anchor. Boat C protested both boats under rule 41, for discussing what tactics were to be used for rounding the mark and sailing the next leg.

The protest committee dismissed the protest against B and disqualified A for receiving outside help. It noted that she could have sailed or motored away from the mark in perfect safety at any time, and that the only reasons for anchoring at the mark were to overcome the adverse current and to win the race.

A appealed, on the grounds that she did not believe she had received help, that she believed that advice given on a public radio channel was not outside help, and that a national authority should not condone disqualification for receiving safety information.

Decision

A's appeal is dismissed. A asked for help for tactical racing reasons and received it. It is irrelevant that A's question and the information she received in response were broadcast on a public radio channel. The help A received did not come within the scope of the exceptions to rule 41, especially not rule 41(d) since she solicited the information. Therefore A broke rule 41.

RYA 2001/4

CASE 101

Rule 20.2(c), Room to Tack at an Obstruction: Responding

When a boat with right of way is required to give another boat room for a manoeuvre, right of way does not transfer to the boat entitled to room. When, in reply to her call for room to tack when approaching an obstruction, a boat is hailed 'You tack', and when she does so and is then able to tack again to keep clear in a seamanlike way, the other boat has given the room required.

Summary of the Facts

A and B were International Dragons. A was approaching the shore close-hauled on starboard tack, clear ahead and on a track to leeward of B. A hailed for room to tack, and B replied 'You tack.' A tacked and B held her

передали радіопосилання до судна В, капітан якого був більш обізнаним з навколишньою акваторією, запитуючи, де неподалік від знака є місце, у якому можна безпечно закотуватися. З судна В відповіли, що тут взагалі не є безпечним ставати на кітву. Судно С опротестувало обидва судна за правилом 41 інкримінуючи їм обговорення тактики, застосовної для огинання знака і провітрювання наступного відрізка дистанції.

Протестовий комітет відхилив протест проти судна В і дискваліфікував А за отримання сторонньої допомоги. Він зауважив, що судно А мало змогу у будь який момент абсолютно безпечно рухатися геть від знака, користуючись чи вітрилами, чи двигуном, і що єдиною причиною для кортування біля знака було намагання вистояти проти зустрічної течії і перемоги у перегонах.

Судно А апелювало, на підставі того, що не погодитися з отриманням ним допомоги, що на його думку, порада, отримана по радіоканалу з відкритими частотами, не є сторонньою допомогою, і що національна повноважна організація має не пробачати дискваліфікацію за отримання відомостей щодо безпеки.

Ухвала

Апеляцію судна А відхилено. Судно А зверталось по сторонню допомогу щодо тактики перегонів і отримало її. Те, що судно А зверталось із запитанням і отримало відповідь на нього по радіоканалу з відкритими частотами, не має значення. Допомога, яку отримало судно А не підпадає під винятки до правила 41, зокрема під виняток 41(d), оскільки судно зверталось з проханням про надання цих відомостей. Отже, судно А порушило правило 41.

RYA 2001/4

ВИПАДОК 101

Правило 20.1(b), Місце для повороту оверштаг біля перешкоди; Окликання і реагування

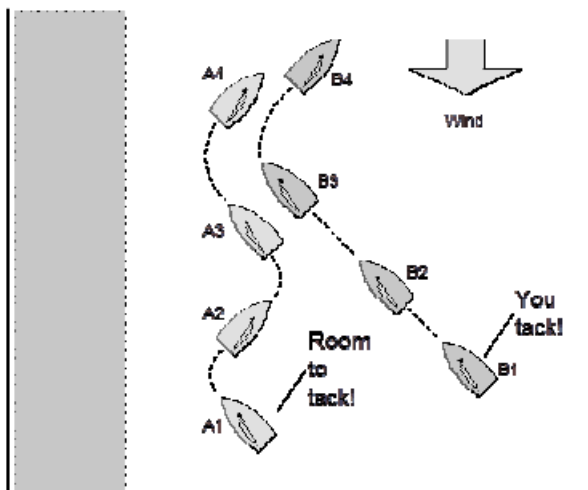
Якщо судно, що має право на дорогу, є зобов'язаним надати іншому судну місце для маневру, то право на дорогу не переходить до судна, яке має право на місце. Якщо у відповідь на його оклик про місце для повороту за наближення до перешкоди воно отримує відповідь 'Ю тек', і якщо воно так і робить, а відтак постає спроможним знов виконати поворот оверштаг, аби триматися осторонь на рівні доброї морської практики, то це означає, що інше судно надало місце, яке воно зобов'язане надати..

Короткий виклад фактів

А і В – судна міжнародного класу "Дракон". А наближалось до берега на щільному бейдевінді правого галсу чисто попереду і підвітряніше за судно В, що було на паралельному курсі. З судна А окликнули про надання місця для повороту оверштаг, а з судна В відповіли: "Ю тек". А повернуло оверштаг, а В продовжувало слідувати своїм курсом

course. A was then on a collision course with B and tacked again. Both of A's tacks were made in a normal, seamanlike way. After A's second tack she was overlapped to leeward of B. Shortly afterwards B tacked and A did likewise. A protested B for not giving room as required by rule 20.2(c).

The protest committee concluded that B failed to give A 'room to tack and avoid her', and disqualified B, stating that she had 'failed to keep clear of A after her tack.' B appealed.



Decision

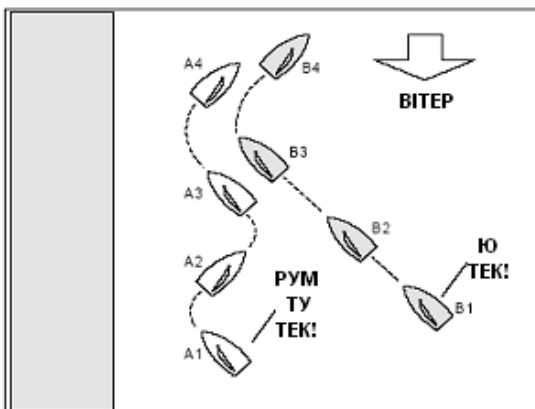
B's appeal is upheld, and she is to be reinstated. A's actions show that she had room to tack and avoid B. B therefore met her obligation under rule 20.2(c).

It is important to distinguish a requirement to keep clear from a requirement to give room. When a boat with right of way is required to give another boat room for a manoeuvre, right of way does not transfer to the boat entitled to room. After A tacked onto port tack, B was not required to keep clear of A; instead, it was A that was required by rule 10 to keep clear of B. B was only required by rule 20.2(c) to give A room to tack and avoid B, and B did so.

RYA 2001/11

Відтак А опинилося з В на курсах, що перетинаються, і знов повернуло оверштаг. Обидва повороти судно А виконало на рівні нормальної морської практики. Після свого другого повороту А постало перекритим з підвітру від В. Невдовзі після цього В повернуло оверштаг, і А зробило те саме. А протестувало проти В за те, що воно не надало йому місця, яке мало надати за правилом 20.2(с).

Протестовий комітет дійшов висновку, що В не дотримало щодо А свого обов'язку надати "місце, аби повернути оверштаги і обминати його" і дискваліфікував судно В, зазначивши, що воно "не дотримало свого обов'язку триматися осторонь від А, після того, як А повернуло оверштаг". В апелювало.



Ухвала

Апеляцію судна В підтримано і його результат поновлено. Дії судна А показують, що воно мало місце для повороту оверштаг і для розходження з В. Отже судно В дотримало своїх обов'язків за правилом 20.2(с).

Є дуже важливим розрізнити поняття обов'язку триматися осторонь і обов'язку надавати місце. Якщо судно з правом на дорогу є зобов'язаним надавати іншому судну місце для маневрування, то право на дорогу не переходить до судна, яке має право на місце. Після того, як судно А повернуло оверштаг на лівий галс, судно В не було зобов'язаним триматися осторонь від судна А, навпаки, судном, яке за правилом 10 було зобов'язаним триматися осторонь від В, було судно А. Судно В було зобов'язаним тільки надати судну А місце для повороту оверштаг і розходження з В за правилом 20.2(с), що судно В і зробило.

RYA 2001/11

CASE 102

Rule 62.2, Redress

When a boat requests redress because of an incident she claims affected her score in a race, and thus in a series, the time limit for making the request is the time limit for the race, rather than a time limit based on the posting of the series results.

Summary of the Facts

Scruples requested redress at the end of an eight-race series because of an incident that occurred in Race 5 of the series, which was sailed three weeks earlier. The protest committee found her request to be invalid because it was made after the time limit. She appealed, stating that it was not until the end of the series and the posting of the results that she knew that her score in Race 5 had affected her series score and that the time for her to make her request did not begin until after the series was completed and the results posted.

Decision

Scruples's appeal is dismissed. Her request for redress was not valid because it was not delivered to the race office within the protest time limit that applied to Race 5 (see rule 62.2). The incident affected her score in the series only through its effect on her score in Race 5 and, therefore, the relevant time limit for requesting redress was the time limit that applied to that race.

RYA 2001/9

CASE 103

Definitions, Room

The phrase 'seamanlike way' in the definition Room refers to boat-handling that can reasonably be expected from a competent, but not expert, crew of the appropriate number for the boat.

ВИПАДОК 102

Правило 62.2, Відшкодування

Коли судно звертається про відшкодування на підставі випадку, який воно вважає таким, що вплинув на його залікове місце, як у перегонах, так і у серії, то обмеженням часу для такого звертання скоріше є час протестування у перегонах, ніж часове обмеження, яке спирається на момент оприлюднення результатів серії.

Короткий виклад фактів

Судно "Scruples" звернулося про відшкодування наприкінці серії, що складалася із восьми перегонів, з приводу інциденту, який трапився у п'ятих перегонах серії, що відбулися на три тижні раніше. Протестовий комітет визначив звернення недійсним через те, що воно було подане після закінчення обмеженого часу. Судно апелювало, стверджуючи, що йому було невідомо до тих пір, поки не були опубліковані кінцеві результати серії, про те, що його результат у п'ятих перегонах вплинув на його загальний результат у серії, і що для нього час для звертання про відшкодування не починався, допоки не було завершено серію і не було вивішено її загальні результати.

Ухвала

Апеляцію судна "Scruples" відхилено. Його звернення про відшкодування не було дійсним, оскільки воно не було подане до буро регати у межах часу протестування, який був відповідним для п'ятих перегонів (дивіться правило 62.2). Інцидент вплинув на загальний залік у серії тільки через те, що вплинув на його залік у п'ятих перегонах, отже відповідним обмеженим часом для звернення про відшкодування і був обмежений час, який стосується саме цих перегонів.

RYA 2001/9

ВИПАДОК 103

Визначення, Місце

Під виразом "на рівні доброї морської практики" у визначенні Місце розуміється настільки вміле керування судном, яке може розумно очікуватися від екіпажу, який складається із відповідної для судна кількості підготовлених хоч і не на професійно-фаховому рівні, але вмілих і компетентних яхтсменів.

Assumed Facts

Two 30-foot boats on port tack, OL and IW, are at an obstruction, an anchored boat. OL has chosen to pass to leeward of the obstruction. The boats are overlapped with IW on the inside. Although boats of this class are normally sailed by a crew of six, IW is sailing with a crew of three, and they are relatively inexperienced.

Question 1

Should the experience and number of crew members sailing IW be considered in determining how much 'room' she is entitled to under rule 19.2(b) between OL and the obstruction?

Answer 1

Neither the experience of IW's crew nor their number is relevant in determining 'room'. In rule 19.2(b), which requires OL to give IW 'room' between her and the obstruction, 'room' is a defined term. The definition Room is 'the space a boat needs in the existing conditions . . . while manoeuvring promptly in a seamanlike way'. In determining whether or not OL has given the required space, the interpretation of 'seamanlike way' must be based on the boat-handling that can reasonably be expected from a competent, but not expert, crew of the appropriate number for the boat.

Question 2

Is the answer the same with respect to 'room' as used in the definition Mark-Room and in rules 15, 16.1 and 20.2(c)?

Answer 2

Yes.

USSA 1999/77

CASE 104

Rule 63.6, Hearings: Taking Evidence and Finding Facts

Rule 70.1, Appeals and Requests to a National Authority

Rule R5, Inadequate Facts; Reopening

Attempting to distinguish between facts and conclusions in a protest committee's findings is sometimes unsatisfactory

Припустимі факти

Два 30 футових (9,6 м) судна на лівому галсу, OL і IW, наблизилися до перешкоди, закотвованого судна. Судно OL обрало проминання перешкоди з підвітру від неї. Судна були перекритими, при чому IW було внутрішнім. І хоч на суднах такого класу екіпаж зазвичай складається із шести осіб, екіпаж судна IW складався тільки із трьох, до того ж і недосвідчених, членів екіпажу.

Запитання 1

Чи має для визначення кількості "місця", між судном OL і перешкодою, на яке за правилом 19.2(b) має право судно IW, братися до уваги досвід і кількість членів його екіпажу, який працює на ньому?

Відповідь 1

А ні досвід, а ні кількість членів екіпажу не стосуються визначення "місце". У правилі 19.2(b), за яким OL є зобов'язаним надати "місце" судну IW між собою і перешкодою, слово "місце" є визначеним терміном. За визначенням Місце є "простір, що його за наявних обставин потребує судно, жваво маневруючи на рівні доброї морської практики". Щодо уточнення того, чи достатнім за потребою було надане від OL місце, то під поняттям "рівень доброї морської практики" має вважатися такий рівень вміння керувати судном, який розумно і небезпідставно може очікуватися від екіпажу, що складається із підготовлених і вмілих, хоч і не професійно-фахового рівня, яхтсменів, у відповідній для судна кількості.

Запитання 2

Чи такою самою є відповідь щодо поняття "місце", яке застосоване у визначенні Знакомісце і у правилах 15, 16.1 і 20.2(c)?

Відповідь 2

Так.

USSA 1999/77

ВИПАДОК 104

Правило 63.6, Слухання; Отримання свідчень та доказів і встановлення фактів

Правило 70.1, Апеляції; Схвалення або виправлення рішень; Тлумачення правил

Правило R5, Невідповідні факти; Повторне слухання

Намагання знайти відмінності між поняттям "факти" і поняттям "з'ясовані реалії", якими оперують у текстах своїх ухвал протестові комітети, часто густо не досягає

because findings may be based partially on fact and partially on a conclusion. A national authority can change a protest committee's decision and any other findings that involve reasoning or judgment, but not its findings of fact. A national authority may derive additional facts by logical deduction. Neither written facts nor diagrammed facts take precedence over the other. Protest committees must resolve conflicts between facts when so required by a national authority.

Question 1

What criteria determine whether a finding in a protest committee's decision is subject to change on appeal? Are the criteria based on whether the finding is a 'fact' or a 'conclusion', whether it incorporates an interpretation of a rule, or something else?

Answer 1

The distinction between 'fact' and 'conclusion' does not provide a satisfactory criterion because the two concepts can overlap. In the context of rule 63.6 and other rules using the term, a 'fact' is an action or condition that a protest committee 'finds' occurred or existed. A 'conclusion' is derived by reasoning from something else, and can be purely factual. For example, if the facts are that there were three classes in a race and five boats in each class, it is both a conclusion and a fact that there were 15 boats in the race. A conclusion can also be partially non-factual, as when a judgment is made that includes non-factual elements. An example is the statement 'Boat A displayed her flag at the first reasonable opportunity after the incident', which is based on a combination of the facts about an incident and an interpretation of the phrase 'first reasonable opportunity' in rule 61.1(a).

A finding that is an interpretation of a rule is clearly subject to change by a national authority, but other findings that involve reasoning or judgment are equally subject to change. For example, a protest committee might state that 'The wind velocity of 15 knots was too high for the boats to be able to race in safety.' This statement is an opinion or judgment but not an interpretation of the rules.

The criterion for determining whether a protest committee's finding is subject to change on appeal is therefore only that the finding is not exclusively factual in nature. Rule 70.1 permits the appeal of a protest committee's 'decision or its procedures, but not the facts found.' However,

мети, адже будь яке рішення комітету може спиратися почасти на факти, а почасти на логічно з'ясовані реалії, чи логічні висновки. Національна повноважна організація може змінити як саму ухвалу, так і інші рішення протестового комітету, які постають, як результат міркувань і логічних висновків членів комітету, але не може змінити встановлення комітетом фактів. Національна повноважна організація може віднайти додаткові факти шляхом логічної дедукції. А ні письмові, а ні схематичні викладення фактів не мають переваги одні над одними. За вимогою Національної повноважної організації, протестовий комітет мусить розв'язати суперечності між фактами

Запитання 1

За якими критеріями має визначатися, чи підлягає змінам через апелювання висновок, рішення, яке є складовою ухвали комітету? На що саме спираються ці критерії, може на те, чи є встановлене комітетом "фактом", а чи "логічним висновком" комітету, або чи містить рішення комітету тлумачення правила, а чи ні, або ще щось інше?

Відповідь 1

Щодо визначення відмінностей між "фактом" і "логічним висновком", чи "з'ясованими реаліями", не може існувати задовільних критеріїв через те, що обидві концепції можуть перекривати одна одну. У контексті правила 63.6 та інших правил, де застосовується термін, під "фактом" розуміється якась дія, стан, або обставина, які протестовий комітет "встановив" такими, що відбулися, або такими, що були наявними. "Логічний висновок" постає з причинності від чогось іншого, і може цілком відповідати дійсності. Наприклад, якщо фактами є те, що у перегонах було три класи, а у кожному класі по п'ять яхт, то і фактом, і логічним висновком є те, що у перегонах було 15 суден. Логічний висновок може, також, бути частково і не фактичним, у разі судження спирається на нефактичні елементи. Прикладом може слугувати вираз: "Судно А піднесло прапор за першої слушної можливості після інциденту", який спирається на сполучення із фактів щодо певного інциденту і тлумаченні виразу "перша слушна можливість" у правилі 61.1(a).

Висновок, який є тлумаченням правила, безперечно є предметом для зміни його національною повноважною організацією, але ж і інші висновки, які базуються в тому числі на міркуваннях, або судженнях, також можуть зазнавати змін. Наприклад, протестовий комітет може зазначити, що "Швидкість вітру у 15 вузлів була занадто великою для того, аби судна були спроможними безпечно брати участь у перегонах". Таке твердження є міркуванням, або судженням, але ж не тлумаченням правил.

Отже, критерієм щодо визначення того, чи є висновки протестового комітету в апеляції такими, що їх може змінювати національна повноважна організація, є тільки те, що висновок за своєю природою не базується на фактологічному матеріалі. За правилом 70.1 апелювати дозволяється "на ухвалу протестового комітету, або процедурний порядок його роботи, але не на встановлені ним факти". Проте, воно не

it does not prohibit the appeal of other findings or judgments made by the protest committee. Similarly, rule R5 requires a national authority to accept a protest committee's findings of fact, but does not require the acceptance of other findings. The effect of both rules is that a national authority can change any finding by a protest committee except a finding of fact.

Question 2

May a national authority derive additional facts by drawing conclusions from the protest committee's written facts or its diagram?

Answer 2

Yes. The national authority may apply logic to derive additional facts from either source.

Question 3

What is the status of a diagram prepared or endorsed by a protest committee as required by rule R2.2(b)?

Answer 3

Both the diagram and the written facts are facts found by the protest committee. Neither takes precedence over the other.

Question 4

When facts conflict with each other, such as a conflict between the diagram and the written facts, is a national authority required to accept all of them? How are conflicts to be resolved?

Answer 4

The national authority cannot logically accept conflicting facts. Rule R5 gives a national authority the authority to require the protest committee to provide revised or additional facts that resolve the conflict.

USSA 2003/85

забороняє апелювання на інші висновки, чи судження, яких дійшов протестовий комітет. Так само і правилом F5 від національної повноважної організації вимагається визнати встановлювання протестовим комітетом фактів, але ж там немає вимоги визнання інших висновків, або суджень комітету. Із обох правил випливає, що національна повноважна організація може змінювати будь які висновки, або судження перегонного комітету за винятком встановлених на фактологічному матеріалі.

Запитання 2

Чи може Національна повноважна організація вивести додаткові факти, користуючись відомостями, які містяться у складених протестовим комітетом схемах, або ж у записах щодо встановлених ним фактів?

Відповідь 2

Так. Національна повноважна організація може застосовувати логічний метод для того, аби видобувати додаткові факти із будь якого джерела.

Запитання 3

Який статус має складена, чи схвалена, протестовим комітетом схема, що її зазначено у вимогах правила R2.2(b)?

Відповідь 3

Як записані комітетом факти, так і складена ним схема, є фактами, встановленими протестовим комітетом. А ні перше, а ні друге, не має переваги над іншим.

Запитання 4

Якщо існують певні суперечності між фактами, такі, як, скажімо, суперечності між схемою і записами про встановлені факти, чи зобов'язана національна повноважна організація визнавати всі разом, як ті, так і інші? Яким чином можуть бути розв'язані суперечності?

Відповідь 4

Національна повноважна організація не може визнати дійсними факти, які суперечать одні одним. За правилом R5 національній повноважній організації надано право поставити перед протестовим комітетом вимогу про надання переглянутих, або ж додаткових фактів, які б розв'язували суперечність.

USSA 2003/85

CASE 105

Rule 10, On Opposite Tacks

Rule 14, Avoiding Contact

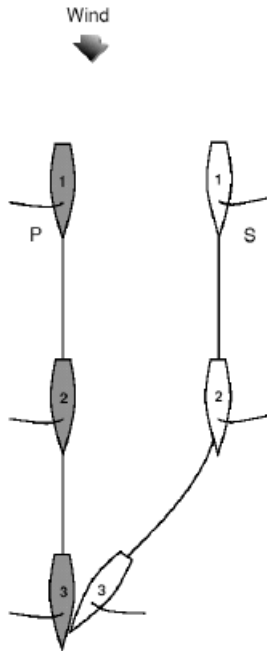
Rule 15, Acquiring Right of Way

Rule 16.1, Changing Course

When two boats are running on opposite tacks, the starboard-tack boat may change course provided she gives the port-tack boat room to keep clear.

Assumed Facts

After sailing alongside P for some time on port tack, S gybes to starboard tack without breaking rule 15. Both boats continue to sail parallel courses. About two minutes after her gybe S begins to luff. P does not respond to the luff and the boats touch at position 3. There is no damage or injury.



ВИПАДОК 105

Правило 10, На протилежних галсах

Правило 14, Уникання дотику

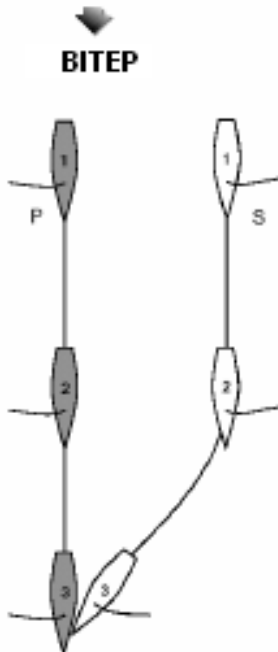
Правило 15, Набування права на дорогу

Правило 16.1, Зміна курсу

У разі два судна вітрилять фордевіндом на різних галсах, то судно правого галсу може змінювати курс, якщо надаватиме судну лівого галсу місце, аби триматися осторонь.

Припустимі факти

Провітриливши деякий час паралельним з судном Р курсом на лівому галсі, судно S, не порушуючи правила 15, зробило "перекидку" фордевінд на правий галс. Обидва судна продовжували вітрилити паралельними курсами. Через яких дві хвилини після своєї "перекидки" судно S почало приводитись. Р не реагувало на приведення і судна у положенні 3 доткнулися одне одного. Жодних пошкоджень матчастини, чи травмувань людей не відбулося.



Questions

At the time of the contact, does rule 15 still apply? Does S break rule 16?

Answers

S as the starboard-tack boat has right of way under rule 10, and P as the port-tack boat must keep clear. Rule 15 applies only briefly after S becomes the right-of-way boat, but rule 16.1 continues to limit how S may change course. S may luff provided that she does so in a way that gives P room to keep clear, and P must be prepared to react promptly, if necessary by gybing, to continue to keep clear. Rule 16.2 does not apply because, although the boats are on opposite tacks, P is not sailing to pass astern of S. Since P has room to keep clear of S by responding promptly when S luffs, S does not break rule 16.1. P does not keep clear and does not avoid contact with S. P therefore is to be penalized for breaking rules 10 and 14.

S also breaks rule 14 because, after it became clear that P was not keeping clear, S could have avoided the contact. However, because there was no damage or injury she is exonerated (see rule 14(b)).

DSA 2005

CASE 106

Rule 28.2, Sailing the Course

When the string representing a boat's track lies on the required sides of finishing marks or gate marks, it is not relevant that, when drawn taut, it also passes one of those marks on the non-required side.

Assumed Facts

As boats approach a downwind finishing line, a tidal current takes one of them outside one of the finishing marks. She sails beyond the entire finishing line, rounds the other finishing mark, and then crosses the finishing line from its course side.

Question

Has the boat complied with rule 28.2?

Запитання

Чи було на момент дотику правило 15 іще застосовним? Чи порушило судно S правило 16?

Відповіді

Судно S має, як судно правого галсу, право дороги за правилом 10, а P, як судно лівого галсу, має триматися осторонь. Правило 15 було застосовним тільки на короткий період часу, після того, як судно S постало судном з правом на дорогу, але правило 16.1 продовжувало врегульовувати спосіб, у який S може змінювати курс. Судно S може приводитися, якщо робитимете це так, аби судно P мало місце для тримання осторонь, а P має бути готовим негайно реагувати, і, якщо це буде необхідно для того, щоб продовжувати триматися осторонь, то повертати фордевінд. Правило 16.2 не є застосовним, тому що, хоч судна і є на різних галсах, судно P не є таким, що вітрилить, аби проминути судно S по кормі. Допоки P має місце, аби швидко реагуючи триматися осторонь від S, тоді, як S приводитиметься, судно S не порушуватиме правило 16.1. Судно P не трималося осторонь і не уникало дотику з судном S. Отже P має бути покараним за порушення правил 10 і 14.

Судно S також порушило правило 14, адже після того, як стало ясным, що P не тримається осторонь, S мало всі можливості, аби уникнути дотику. Проте, оскільки не мали місця а ні пошкодження, а ні травми, воно виправдовується (дивіться правило 14 (b)).

DSA 2005

ВИПАДОК 106

Правило 28.2, Провітрilenня дистанції

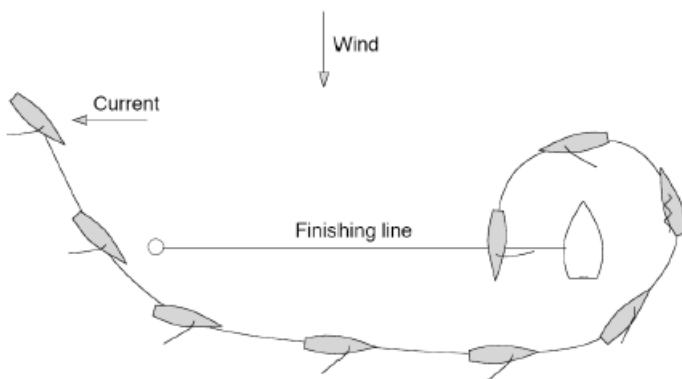
Якщо мотузок, який представляє собою шлях судна, лягає з належного боку на фінішні, або брамові знаки, те, що він, якщо його натягнути, проляже, також і з неправильного боку одного з цих знаків не береться до уваги.

Припустимі факти

Коли судна наблизилась до підвітряної фінішної лінії, то одного з них припливною течією пронесло ззовні від одного із фінішних знаків. Воно провітрилило вздовж лінії не перетинаючи її, обігнуло протилежний фінішний знак, а відтак перетнуло фінішну лінію у напрямку від останнього знака дистанції.

Запитання

Чи додержало судно вимог правила 28.2?



Answer

Yes. When the course requires boats to pass between two marks at a finishing line or at a gate, a boat complies with rule 28. 2 if the string representing her track when drawn taut passes between the marks from the direction of the previous mark. She complies with rule 28. 2 even if the string also passes one mark of the finishing line or gate on the non-required side. In this case the boat passed the buoy serving as a mark of the finishing line on the non-required side before passing it on the required side.

See Case 90 for a discussion of a similar incident at a starting line.

RYA 2004/4

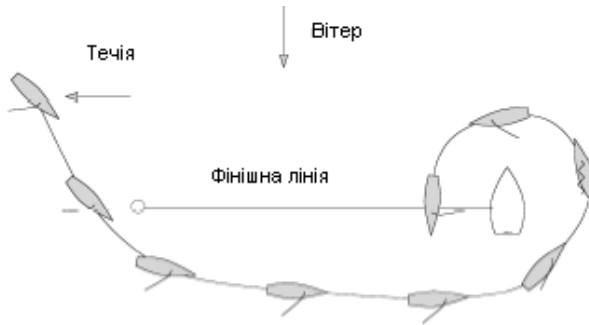
CASE 107

Rule 14, Avoiding Contact

Rule 44.1, Penalties at the Time of an Incident: Taking a Penalty

Rule 64.1(b), Decisions: Penalties and Exoneration

During the starting sequence, a boat that is not keeping a lookout may thereby fail to do everything reasonably possible to avoid contact. Hailing is one way that a boat may 'act to avoid contact'. When a boat's breach of a rule of Part 2 causes serious damage and she then retires, she has taken the applicable penalty and is not to be disqualified for that breach.



Відповідь

Так. Якщо за схемою дистанції судну належить вітрилити між двома знаками на фінішній лінії, або у брамі, судно додержує вимог правила 28.2, якщо мотузок, який зображує його курс, пролягатиме, якщо його натягнути, між знаками з напрямку від попереднього знака. Воно додержує вимог правила 28.2, навіть якщо мотузок пролягатиме також і з неналежного боку одного зі знаків фінішної лінії, або брами. У випадку, про який йдеться, судно проминуло буй, який слугував одним із знаків фінішної лінії з неналежного боку ще перед тим, як проминуло його з належного боку.

Дивіться випадок 90 щодо обговорення схожої ситуації на стартовій лінії.

RYA 2004/4

ВИПАДОК 107

Правило 14, Уникання дотику

Правило 44.1, Покарання під час інциденту; Прийняття покарання

Правило 64.1(с), Ухвали; Покарання і виправдовування

Під час стартової процедури судно, з якого не ведеться постійне спостереження за обстановкою на воді, може з цієї причини не зробити всього того, що можна зробити за всякої розумної можливості для уникання дотику. Оклик є одним із способів, у який судно може "діяти, щодо уникання дотику". Якщо судно порушує правило Частини 2, спричиняючи серйозне пошкодження, а відтак сходить з перегонів, то воно є таким, що прийняло відповідне покарання, і не може бути дискваліфікованим за це порушення.

Summary of the Facts

Between the preparatory and starting signals, *Ephesian* on starboard tack and *Jupa* on port tack approached each other head-to-head. Both boats were heavy keelboats, 33 feet (10 m) long. Neither boat was aware of the other. The bowmen on both boats, who normally would have been stationed by the forestay, were handling their genoas, and no other crew members were keeping a lookout. *Ephesian* was moving slowly with limited manoeuvrability. They collided, causing serious damage to *Jupa*, who therefore retired. In the resulting protest, *Jupa* was disqualified under rule 10, and *Ephesian* was disqualified under rule 14. *Ephesian* appealed, claiming that she could not have avoided *Jupa* by changing course or speed.

Decision

Rule 14 begins ‘A boat shall avoid contact with another boat if reasonably possible.’ This requirement means a boat must do everything that can reasonably be expected of her in the prevailing conditions to avoid contact. This includes keeping a good lookout while sailing in the starting area during the starting sequence, a time when boats are often close to one another and frequently change course.

The protest committee concluded that if either boat had seen the other a collision could have been avoided, even at the last minute, particularly if *Ephesian* had hailed *Jupa* when it was clear that *Jupa* was not changing course to keep clear. Until that moment, rule 14(a) allows a right-of-way boat to delay acting to avoid contact. It follows that at that moment she must begin to act in an effort to avoid contact. The word ‘act’ is not restricted to changing course or speed. Hailing was an action that *Ephesian* could and should have taken. *Ephesian* broke rule 14. Because the collision resulted in damage, the protest committee’s decision to disqualify *Ephesian* was correct (see rules 14(b) and 64.1). Her appeal is therefore dismissed.

Clearly, *Jupa* broke rule 10. As a result of the serious damage she suffered in the collision, she retired from the race and thus took the applicable penalty (see rule 44.1(b)). Rule 64.1(b) prohibits penalizing her further. The disqualification of *Jupa* is reversed and she is to be scored DNF.

Короткий виклад фактів

Між підготовчим сигналом і сигналом стартування, судно *Ephesian* на правому галсі і *Jura* на лівому наближалися одне до одного прова до прови. Обидва судна, це великі кильові яхти, 33 фути (10 м) довжиною. На жодному з суден не усвідомлювали наявності іншого. Провові спостережники, які зазвичай мають знаходитися біля форштагів, на обох суднах були задіяні на шкотах генуезьких стакселів, і жоден із решти членів екіпажів не спостерігав за обстановкою на воді попереду судна. *Ephesian* рухалося повільно і його маневрувальні можливості були обмежені. Судна зіткнулися, спричинивши серйозні пошкодження судна *Jura*, яке через це зіткнення зійшло з перегонів. Через протест, який був наслідком інциденту, судно *Jura* було дискваліфіковане за правилом 10, а судно *Ephesian* – за правилом 14. *Ephesian* апелювало, стверджуючи, що воно не мало можливості розійтися з *Jura* а ні змінюючи курс, а ні змінюючи хід.

Ухвала

Текст правила 14 починається з того, що "За всякої розумної можливості судно має уникати дотику з іншим судном". Ця вимога означає, що судно має робити для уникання дотику все можливе, чого тільки від нього можна небезпідставно очікувати за наявних обставин. До такого переліку відноситься також і добре спостереження за обстановкою на воді, особливо за умов скупчення суден у передстартовій ситуації.

Протестовий комітет дійшов висновку, що, якби з будь якого з суден бачили інше, то зіткнення можна було б уникнути, навіть якби з судна *Ephesian* в останню хвилину, тоді, як стало ясно, що *Jura* не змінює курс, аби триматися осторонь, просто окликнули судно *Jura*. До цього моменту за правилом 14(а) судну з правом на дорогу можна не вживати дій щодо уникання дотику. Але у цей момент воно є зобов'язаним почати діяти, намагаючись уникнути дотику. Слово "діяти" не обмежується тільки зміною курсу, чи ходу. Оклик був для судна *Ephesian* дією, яку і можна, і потрібно було вживати. Судно *Ephesian* порушило правило 14. Оскільки зіткнення призвело до пошкодження, ухвала протестового комітету дискваліфікувати судно *Ephesian* була правильною (дивіться правила 14(b) і 64.1). Отже, апеляцію *Ephesian* – відхилено.

Судно *Jura* явно порушило правило 10. У наслідку того, що воно зазнало серйозного пошкодження, воно зійшло з перегонів і тим самим прийняло відповідне покарання (дивіться правило 44.1(b)). За правилом 64.1(b) забороняється накладати на нього додаткове покарання. Дискваліфікацію судна *Jura* відмінено і йому надано заліковий стан НФН (DNF).

RYA 2004/6

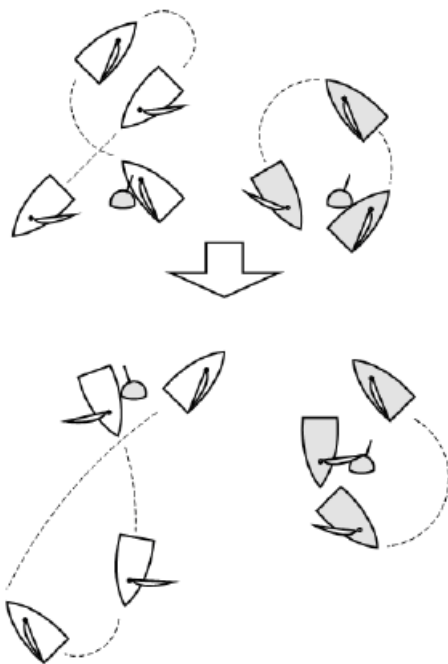
CASE 108

Rule 28.2, Sailing the Course

Rule 44.1(b), Penalties at the Time of an Incident: Taking a Penalty

Rule 44.2, Penalties at the Time of an Incident: One-Turn and Two-Turns Penalties

When taking a penalty after touching a mark, a boat need not complete a full 360° turn, and she may take her penalty while simultaneously rounding the mark. Her turn to round the mark will serve as her penalty if it includes a tack and a gybe, if it is carried out promptly after she is no longer touching the mark and is well clear of other boats, and when no question of advantage arises.



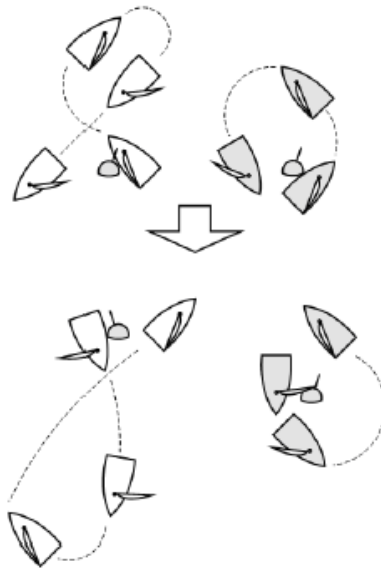
Assumed Facts

In each of the four illustrated situations, a boat touches a rounding mark that she is required to leave to port and then makes a turn that includes one tack and one gybe.

ВИПАДОК 108

- Правило 28.2, Провітрилення дистанції
Правило 44.1(b), Покарання під час інциденту; Прийняття покарання
Правило 44.2, Покарання під час інциденту; Одно обертове, чи двообертове покарання

Коли судно виконує покарання за дотик до знака, то воно не зобов'язане виконувати повний оберт на 360°, і може виконати покарання одночасно з огинанням знака. Той оберт, яким судно огинає знак, може слугувати також і покаральним, якщо включатиме один поворот оверштаг і один поворот фордевінд, якщо його буде виконано негайно після того, як судно постало чисто від знака, і судно під час виконання залишатиметься чисто від знака та інших суден, а також якщо не виникне жодних питань щодо набування цим судном переваги.



Припустимі факти

У кожній, із чотирьох зображених ситуацій судно доткнулося до поворотного знака, який належало огинати лівим облавком, а після того виконало оберт, який включав один поворот оверштаг і один поворот фордевінд.

Question

In each situation, does the boat take a One-Turn Penalty that complies with rule 44 and with rule 28.2?

Answer

When a boat breaks rule 31, her penalty is usually a One-Turn Penalty. However, if, by touching the mark, she causes injury or serious damage or gains a significant advantage in the race or series, her penalty is to retire (see rule 44.1(b)).

In each illustrated situation she takes a One-Turn Penalty that complies with rule 44.2, provided that

- (a) as soon as possible, and before beginning her penalty turn, she sails well clear of any other boats;
- (b) when she begins her penalty turn she is no longer touching the mark; and
- (c) she makes her penalty turn promptly after she is clear of other boats.

Rule 44.2 does not require a boat that takes a One-Turn Penalty to complete a full 360° turn, or a turn of any particular number of degrees, and it does not prohibit taking the penalty while making another manoeuvre, such as rounding the mark.

All four illustrated turns comply with rule 28.2. Provided that the string representing the boat's track when drawn taut lies on the mark's required side, the boat would comply with rule 28.2 even if (as not illustrated) a penalty turn resulted in the boat making an extra 360° turn around the mark.

RYA 2005/4

CASE 109

Part 2 Preamble

Rule 48, Fog Signals and Lights; Traffic Separation Schemes International Regulations for Preventing Collisions at Sea

The IRPCAS or government right-of-way rules apply between boats that are racing only if the sailing instructions say so, and in that case all of the Part 2 rules are replaced. An IRPCAS or government rule may be made

Запитання

Чи виконало судно у кожній із зображених ситуацій однообертове покарання, із додержанням вимог правила 44 і правила 28.2?

Відповідь

Якщо судно порушує правило 31, то його покаранням зазвичай є однообертове покарання. Проте, якщо дотикаючись знака, воно спричинить травмування людини, чи серйозне пошкодження матчастини, або набуде значної переваги у перегонах, чи ж у серії, то його покаранням має бути сходження з перегонів (дивіться правило 44.1(b)).

У кожній із зображених ситуацій, судно виконує покарання одним обертотом, яке відповідає правилу 44.2, за умов, що:

- (a) воно якнайскоріше за можливістю і ще перед тим, як починати свій покаральний оберт провітрилить напевно осторонь від всіх інших суден і залишатиметься чисто осторонь від них, під час виконання свого обертоту;
- (b) починаючи свій покаральний оберт судно уже не дотикатиметься знака;
- (c) виконуватиме свій покаральний оберт негайно після того, як постане осторонь від інших суден.

За правилом 44.2 від судна, яке виконує однообертове покарання, не вимагається завершувати повний оберт на 360°, або ж оберт на якесь певне число градусів, і не забороняється виконувати покарання, разом з виконанням іншого маневру, такого, як, скажімо, огинання знака.

Всі чотири оберти, про які йдеться, відповідають вимогам правила 28.2. За умов, що мотузок, який представляє собою шлях судна, у разі його натягнути, проляже з належного боку знака, і судно буде таким, що додержало вимог правила 28.2, навіть якщо (чого не зображено) через виконання покарання воно зробить додатковий оберт на 360° навколо знака.

RYA 2005/4

ВИПАДОК 109

Частина 2 Прембула

Правило 48, Туманні сигнали і вогні за Міжнародними правилами запобігання зіткнень на морі

МПЗЗМ, або чинні (на даній акваторії) правила щодо права на дорогу, застосовуються між суднами, що є у перегонах, тільки якщо так зазначено у вітрильницькій інструкції, і, у такому разі ними замінюються всі правила Частини 2. Будь яке правило МПЗЗМ, або чинне (на даній акваторії) правило

to apply by including it in the sailing instructions or in another document governing the event.

Question 1

What are the 'government rules' to which the preamble to Part 2 and rule 48.1 refer? How do those rules differ from the *International Regulations for Preventing Collisions at Sea (IRPCAS)*?

Answer 1

The *IRPCAS* apply only 'upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels' (*IRPCAS* Rule 1(a)). On a country's harbours, rivers, lakes and other inland waters, governments and other government authorities may establish other rules. Those other rules are the 'government rules' to which the Part 2 preamble and rule 48.1 refer. Such rules, which may apply nationally on all inland waters or only on specific inland waters, may restate, replace, change or add to the *IRPCAS* (*IRPCAS* Rules 1(b) and 1(c)).

Question 2

When the notice of race, sailing instructions and other documents that govern an event do not mention the *IRPCAS* or government rules, do any rules of the *IRPCAS* or government rules apply to a boat racing under *The Racing Rules of Sailing*?

Answer 2

Yes. When a boat sailing under the Part 2 rules meets a vessel that is not, the *IRPCAS* or government right-of-way rules apply between them (Part 2 preamble). In addition, a boat racing shall comply with rule 10, Traffic Separation Schemes, of the *IRPCAS* (rule 48.2). Finally, when safety requires, a boat racing shall sound fog signals and show lights as required by the *IRPCAS* or applicable government rules (rule 48.1).

Question 3

May the notice of race, sailing instructions or another document that governs the event make the *IRPCAS* or government right-of-way rules or other rules of the *IRPCAS* or government rules applicable?

Answer 3

Yes, in three ways:

щодо розходження, може постати застосовним через включення його, чи до вітрильницької інструкції, чи до іншого документу, який є керівним для певних змагань.

Запитання 1

Що таке "чинні правила" про які йдеться у преамбулі до Частини 2 і у правилі 48.1? У який спосіб ці правила відрізняються від *Міжнародних правил запобігання зіткнень на морі (МПЗЗМ)*?

Відповідь 1

МПЗЗМ застосовуються тільки "на екстериторіальних водах відкритого моря і на всіх прилеглих акваторіях, на яких відбувається судноплавний рух транспортних суден" (МПЗЗМ правило 1(a)). На акваторіях приналежних до певних країн, портів, гаваней, річок, озер, та на інших внутрішніх водах, урядами, або іншими владними структурами, можуть запроваджуватися інші правила. Ці інші правила і є тими "чинними правилами", про які йдеться у преамбулі до Частини 2 і у правилі 48.1. Такі правила, які можуть бути чинними у межах певної держави на всіх внутрішніх водах, або тільки на її окремих внутрішніх водах, можуть повторювати, замінювати, змінювати, чи доповнювати МПЗЗМ (МПЗЗМ правило 1(b) і 1(c)).

Запитання 2

Якщо у положенні про перегони вітрильницькій інструкції, та інших документах, які є керівними для змагання, не згадується про МПЗЗМ, або про інші чинні правила плавання, то чи підпадає судно, яке є у перегонах за *Правилами вітрильницьких перегонів*, під дію якого не будь правила МПЗЗМ, або іншого чинного правила плавання?

Відповідь 2

Так. Якщо судно, яке керується правилами Частини 2, зустрічається із судном, яке ними не керується, то між ними застосовуються МПЗЗМ або чинні (на даній акваторії) правила плавання (Частина 2 Преамбула). Крім того, судно, яке є у перегонах, має виконувати вимоги правила 10 щодо Схем розподілу руху (Traffic Separation Schemes) МПЗЗМ (правило 48.2). Насамкінець, якщо того вимагає безпека, судно, що є у перегонах, має подавати і звукові, і світлові туманні сигнали, як вимагається за МПЗЗМ чи за відповідними чинними правилами (правило 48.1).

Запитання 3

Чи можна положенням про перегони, вітрильницькою інструкцією, або іншим керівним для даних змагань документом запровадити повне, чи часткове застосування МПЗЗМ, або чинних (на даній акваторії) правил плавання?

Відповідь 3

Так, у три способи:

- (1) The sailing instructions may state that the right-of-way rules of the *IRPCAS* or government rules replace all of the rules of Part 2 (Part 2 preamble and rule J2.2(2)). This is often done for oceanic races and also for racing at night.
- (2) The sailing instructions may state that a particular rule from the *IRPCAS* or government rules (other than a right-of-way rule) will apply to the event and include the text of that rule (rule J2.2(40)).
- (3) The definition Rule includes '(g) any other documents that govern the event.' Such a document may include the text of a particular rule or rules from the *IRPCAS* or government rules (other than a right-of-way rule) that will apply to the event. To govern an event, a document must be listed in the notice of race (rule J1.1(3)), stating where or how it may be seen, and in the sailing instructions (rule J2.1(2)).

A boat that breaks a rule of the *IRPCAS* or a government rule can always be prosecuted by an authority responsible for its enforcement, but a protest may be made under such a rule only when the rule concerned 'governs the event'.

Question 4

If the sailing instructions state that the right-of-way rules of the *IRPCAS* replace the rules of Part 2, which rules of Part 2 are replaced by which rules of the *IRPCAS*?

Answer 4

All the rules of Part 2 are replaced. Part B of the *IRPCAS* contains the *IRPCAS* 'Steering and Sailing Rules', which are, in effect, 'right-of-way rules'. However, Part B of the *IRPCAS* must be read in conjunction with the whole of the *IRPCAS*, particularly Part A. For example, many terms used in Part B are defined in Part A.

Question 5

Is it possible to provide for a wider or narrower range of replacements of right-of-way rules that apply between competing boats?

Answer 5

A sailing instruction may only replace all the rules of Part 2 with all the right-of-way rules of the *IRPCAS* or government rules. Rule 86.1 states that the sailing instructions shall not change Part 2, which includes its

- (1) У вітрильницькій інструкції може міститися пункт про те, що правила частини 2 замінюються на МПЗЗМ, або чинні (на даній акваторії) правила плавання (Преамбула до частини 2 і правило J2.2(2)). Це часто робиться для океанських перегонів, або для перегонів у темний час доби.
- (2) У вітрильницькій інструкції може зазначатися, що певне правило із МПЗЗМ, або із чинних (на даній акваторії) правил плавання, (окрім правил щодо права на дорогу) буде застосовано на змаганнях і вітрильницька інструкція має містити текст цього правила (правило J2.2(40)).
- (3) Визначення Правила охоплює також і "(g) будь які інші документи, які є керівними для змагання". Такий документ може містити текст певного правила, чи правил, із МПЗЗМ, або із чинних правил плавання (окрім правил щодо права на дорогу), яке буде застосовуватися на даних змаганнях. Аби документ був таким, що є керівним для даних змагань, про нього має йтися у положенні про перегони (правило J1.1(3)) із зазначенням того, де, і як його можна побачити на власні очі, а також цей документ має зазначатися у вітрильницькій інструкції (правило J2.1(2)).

Судно, яке порушило правило МПЗЗМ або чинне (на даній акваторії) правило, завжди може бути притягнуто до відповідальності організацією, яка є відповідальною за додержання МПЗЗМ, або чинних (на даній акваторії) правил плавання, але протест щодо цих правил може бути подано тільки у разі таке правило стосується "проведення змагань".

Запитання 4

Якщо у вітрильницькій інструкції зазначено, що правила частини 2 замінюються правилами щодо права на дорогу МПЗЗМ, то які правила частини 2 замінюються і які правила із МПЗЗМ їх замінюють?

Відповідь 4

Заміняються всі правила частини 2. Частина В МПЗЗМ містить "Правила плавання суден і кермування ними" які на практиці і є "правилами щодо права на дорогу". Проте, частина В МПЗЗМ має сприйматися у світлі повного змісту МПЗЗМ, зокрема змісту частини А. Наприклад, визначення цілої низки термінів, застосованих у частині В, містяться у частині А.

Запитання 5

Чи можна запроваджувати широку, чи обмежену заміну правил щодо права на дорогу, які застосовуються між суднами, що беруть участь у змаганнях?

Відповідь 5

У вітрильницькій інструкції може зазначатися тільки повна заміна правил Частини 2 всіма правилами щодо права на дорогу МПЗЗМ, або чинними (на даній акваторії) правилами плавання. У правилі 86.1 зазначається, що вітрильницька інструкція не може змінювати Частину

preamble. Therefore, a wider or narrower range of replacements of right-of-way rules that apply between competing boats is not permitted.

RYA 2005/1

CASE 110

Rule 62.1(b), Redress

A boat physically damaged from contact with a boat that was breaking a rule of Part 2 is eligible for redress only if the damage itself significantly worsened her score. Contact is not necessary for one boat to cause injury or physical damage to another. A worsening of a boat's score caused by an avoiding manoeuvre is not, by itself, grounds for redress. 'Injury' refers to bodily injury to a person and, in rule 62.1(b), 'damage' is limited to physical damage to a boat or her equipment.

Assumed Facts

Boat B is required to keep clear of Boat A. However, B collides with A, turning A 180 degrees before she is able to continue sailing to the next mark. A loses five finishing places because of the incident. She protests B and requests redress under rule 62.1(b). During the hearing, it is established that there was physical damage to A but that the damage itself did not affect her ability to proceed in the race at normal speed. A's protest is upheld and B is disqualified.

Question 1

Is A entitled to redress?

Answer 1

No. Under rule 62.1(b), the damage itself must be the reason a boat's score is made significantly worse. In this case the damage had no effect on A's score.

Question 2

Must contact between the boats occur in order for redress to be granted under rule 62.1(b)?

2, яка включає і преамбулу до неї. Отже широка, чи обмежена, заміна правил щодо права на дорогу, які застосовуються між суднами, що беруть участь у змаганнях, не є дозволеною.

RYA 2005/1

ВИПАДОК 110

Правило 62.1(b), Відшкодування

Судно, яке зазнало матеріальних пошкоджень через зіткнення з судном, яке порушило правило Частини 2, має право на відшкодування тільки у такому разі, коли його заліковий стан істотно погіршився саме через пошкодження. Не обов'язково одне судно має доткнутися до іншого, аби стати причиною травмування людини, чи пошкодження матчастини цього судна. Погіршення залікового стану судна спричинене його маневром щодо уникання дотику, не є, само по собі, підставою для надання цьому судну відшкодування. Термін "травмування" стосується тілесних травмвань, чи поранень, людини, а термін "пошкодження" у правилі 62.1(b), охоплює тільки поняття матеріального пошкодження самого судна, або ж його спорядження.

Припустимі факти

Судно В було зобов'язаним триматися осторонь від судна А. Але ж судно В зіткнулося з А і перед тим, як судно А отримало можливість вітрилити до наступного знака, його було прокручено на 180°. Через цей інцидент судно А втратило п'ять фінішних місць. Воно протестувало проти судна В і звернулося про відшкодування за правилом 62.1(b). Протягом слухання було з'ясовано, що судну А було спричинено пошкодження матеріальної частини, але ж саме це пошкодження не вплинуло на спроможність судна А продовжувати участь у перегонах зі своєю нормальною швидкістю. Протест судна А задоволено, а судно В дискваліфіковане.

Запитання 1

Чи має судно А право на відшкодування?

Відповідь 1

Ні. За правилом 62.1(b) причиною того, що заліковий стан судна істотно погіршився, має бути само по собі пошкодження. У випадку, про який йдеться, пошкодження само по собі не вплинуло на заліковий стан судна А.

Запитання 2

Чи є дотик між суднами обов'язковою умовою для надання судну відшкодування за правилом 62.1(b)?

Answer 2

No. A boat that suffers injury to a member of her crew or physical damage while acting to avoid contact with a boat that has broken a rule of Part 2 may be entitled to redress if the injury or damage is found to have made her score significantly worse and was not her fault.

Question 3

If there had been no collision because A had been able to avoid B by changing course 180 degrees, but A lost five places as a result, would she have suffered 'injury' or 'damage' as those terms are used in rule 62.1(b)?

Answer 3

No. 'Injury' in the racing rules refers only to bodily injury to a person, and 'damage' is limited to physical damage to a boat or her equipment.

USSA 1996/73 and 2007/98

CASE 111

Rule 30.2, Starting Penalties: Z Flag Rule

Rule 30.3, Starting Penalties: Black Flag Rule

If a boat breaks rule 30.2 or rule 30.3 during a starting sequence that results in a general recall, the race committee is required to penalize her even if the race had been postponed before that starting sequence or if, during a later starting sequence, a postponement was signalled before the starting signal.

Assumed Facts for Question 1

The fourth race of a series was scheduled to start at 10:00 a.m., but it was postponed for thirty minutes while the race committee waited for the wind to fill in. At the preparatory signal, the race committee displayed flag Z. Boat A was identified in the triangle formed by the ends of the starting line and the first mark during the last minute before her starting signal. After the starting signal the race committee signalled a general recall. The race committee then began a second starting sequence for that race and again displayed flag Z as the preparatory flag. After removing the preparatory flag, but before the starting signal, the race committee signalled a postponement. Later, the race committee began a third sequence of signals

Відповідь 2

Ні. Судну, на якому хтось із членів екіпажу зазнав травмування, або ж само судно зазнало матеріальних пошкоджень через дії щодо уникання дотику з судном, яке порушило правило частини 2, може бути надане відшкодування, тільки якщо буде встановлено, що саме травмування, чи пошкодження, зробили його заліковий стан значно гіршим, і що ці травмування, чи пошкодження, трапилися не з його власної провини.

Запитання 3

Якщо б зіткнення не відбулося через те, що судно А, змінивши свій курс на 180°, спромоглося б уникнути зіткнення з судном В, але ж у наслідку цього судно А втратило би п'ять місць на фініші, то чи зазнало б воно "травмування", чи "пошкодження" у тому сенсі, у якому ці терміни застосовано у правилі 62.1(b)?

Відповідь 3

Ні. Термін "травмування" у правилах перегонів стосується тільки тілесних травм, чи поранень, людини, а термін "пошкодження" стосується тільки пошкоджень судна, чи його обладнання.

USSA 1996/73 та 2007/98

ВИПАДОК 111

Правило 30.2, Стартові покарання; Правило прапора Z (Зулу)

Правило 30.3, Стартові покарання; Правило чорного прапора

Якщо судно є покараним за порушення правил 30.2, або 30.3, під час стартової процедури, яка призвела до загального відклику, то перегоновий комітет має накласти на таке судно покарання навіть у разі перегони було відстрочено перед цією стартовою процедурою, або якщо протягом пізнішої стартової процедури було подано сигнал відстрочення ще перед сигналом стартування.

Короткий виклад фактів для запитання 1

За розкладом перегонів старт четвертих перегонів серії мав даватися о 10.00, але його було відстрочено на тридцять хвилин, тому що перегоновий комітет очікував, аби вітер встановився. Разом із підготовчим сигналом перегоновий комітет підніс прапор Z (зулу). Судно А було визначено, як таке, що під час останньої хвилини перед його сигналом стартування знаходилося у трикутнику, утвореному кінцями стартової лінії і першим знаком. Після сигналу стартування перегоновий комітет подав сигнал загального відклику. Відтак перегоновий комітет розпочав вдруге стартову процедуру для цих перегонів і знову у якості підготовчого сигналу підніс прапор Z (зулу). Після прибрання підготовчого прапора, але ще перед сигналом стартування, перегоновий комітет подав сигнал відстрочення.

and was successful in starting the fourth race, and the race was completed. A was given a 20% Scoring Penalty, and she requested redress on the grounds that the race had been postponed – indeed, postponed twice – before its starting signal and, therefore, under rule 30.2’s third sentence, she should not have received the penalty.

Question 1

When the race committee imposed a 20% Scoring Penalty on Boat A, did it act properly under rule 30.2?

Answer 1

Yes. The race committee acted properly under rule 30.2. The first three sentences of rule 30.2 refer to a single starting sequence. The starting sequence in which A was identified in the triangle formed by the ends of the starting line and the first mark during the last minute before her starting signal was not postponed or abandoned before its starting signal. Therefore, the race committee acted appropriately under rule 30.2 when it imposed a 20% Scoring Penalty on A. That action was not an improper action, and A was not entitled to redress.

During the second starting sequence, if a boat had been identified in the triangle between the time that the preparatory flag was removed and the time that the postponement signal was made, then it would have been an improper action under rule 30.2 to give that boat a 20% Scoring Penalty.

Assumed Facts for Question 2

The assumed facts are the same as those in Question 1 except that the black flag was used as the preparatory flag for the first and second attempted starts. Before the warning signal for the second attempted start the race committee displayed A’s sail number. A sailed in the starting area during the second starting sequence and sailed in the race after the third starting sequence. A was scored DNE for that race without a hearing.

Question 2

When the race committee scored A DNE without a hearing, did it act properly under rule 30.3?

Answer 2

Yes. The reasoning in Answer 1 also applies here. The race committee acted properly when it scored A DNE without a hearing, and A was not entitled to redress.

Після того перегоновий комітет розпочав третю стартову процедуру і вона закінчилася вдало: четверті перегони було розпочато і завершено. Судно А отримало двадцятивідсоткове залікове покарання і воно подало звернення про відшкодування на підставі того, що перегони було відстрочено – далєбі відстрочено двічі – перед його сигналом стартування, отже, за третім реченням правила 30.2 на нього має не накладатися покарання.

Запитання 1

Чи належно за правилом 30.2 діяв перегоновий комітет, накладаючи двадцятивідсоткове залікове покарання на судно А?

Відповідь 1

Так. Перегоновий комітет діяв належним чином відповідно до правила 30.2. Кожне з перших трьох речень правила 30.2 стосується однієї і тієї ж самої стартової процедури. За стартової процедури у якій судно А було визначено, як таке, що під час останньої хвилини перед його сигналом стартування знаходилося у трикутнику, утвореному кінцями стартової лінії і першим знаком, перегони не було а ні відстрочено, а ні припинено перед сигналом стартування. Отже, перегоновий комітет наклавши на судно А двадцятивідсоткове залікове покарання, діяв відповідно до правила 30.2. Ця дія не була неналежною дією, і судно А не мало права на відшкодування.

Якби у другій стартовій процедурі якийсь судно було б визначене як таке, що є у трикутнику протягом часу між прибранням підготовчого прапору і поданням сигналу припинення, то накладання на це судно двадцятивідсоткового залікового покарання за правилом 30.2 було б дією неналежною.

Короткий виклад фактів для запитання 2

Припустимі факти є такими ж, як і у запитанні 1, за винятком того, що у якості підготовчого прапора і у першій, і у другій стартовій процедурі, про які йдеться, було застосовано чорного прапора, і судно А було дискваліфіковане без слухання.

Запитання 2

Чи належно за правилом 30.3 діяв би перегоновий комітет, якби дискваліфікував судно А без слухання?

Відповідь 2

Так. Аргументація для відповіді на запитання 1 є застосовною і в даному випадку. Перегоновий комітет дискваліфікувавши судно А без слухання діяв правильно, і судно А не мало права на відшкодування.

During the second starting sequence, if a boat had been identified in the triangle between the time that the preparatory flag was removed and the time that the postponement signal was made, then it would have been an improper action under rule 30.3 to disqualify that boat without a hearing.

ISAF 2009

CASE 112

Definitions, Finish

Rule 28.2, Sailing the Course

Rule 61.1(a)(3), Protest Requirements: Informing the Protestee

If one boat makes an error in sailing the course, a second boat may notify the first that she intends to protest before the first boat finishes, or at the first reasonable opportunity after the first boat finishes.

Assumed Facts

Boat A leaves the first mark of the course on the wrong side. Then, without correcting her error, she sails the remainder of the course correctly and crosses the finishing line from the course side and then returns to the harbour. Another boat, B, sees A leave the first mark on the wrong side and decides to protest her.

Question 1

Does A finish when she crosses the finishing line?

Answer 1

A finishes provided that she crosses the finishing line in accordance with the definition Finish, whether or not a string representing her track complies with rule 28.2. Because A did not continue to sail the course after crossing the finishing line, she finished in accordance with the definition at the time she crossed the line (see definition Finish (c)).

Question 2

When does A break rule 28.2?

У другій стартовій процедурі якби, судно було визначено, як таке, що було у трикутнику протягом часу між прибранням підготовчого прапора і поданням сигналу припинення, то дискваліфікація цього судна за правилом 30.3 без слухання була б дією неналежною.

ISAF 2009

ВИПАДОК 112

Визначення,	Фініш
Правило 28.2,	Провітриння дистанції
Правило 61.1(a)(3),	Вимоги щодо протестування; Сповідання опротестованого

Якщо судно припустилося помилки щодо провітриння дистанції, то інше судно може сповістити перше про свій намір протестувати, або перед тим, як перше фінішує, або за першої слушної можливості після того, як перше судно фінішує.

Припустимі факти

Судно А залишило перший знак дистанції з неналежного боку. Відтак, не виправляючи своєї помилки, воно провітрило решту дистанції правильно, перетнуло фінішну лінію у напрямку від останнього знака, а відтак повернулося до місця стоянки. З іншого судна, В, бачили, що судно А залишило перший знак з неналежного боку, і вирішили на нього протестувати.

Запитання 1

Чи фінішувало судно А, коли воно перетнуло фінішну лінію?

Відповідь 1

Судно А фінішувало, якщо воно перетнуло фінішну лінію відповідно до визначення Фініш, незалежно від того, чи мотузок, який представляє собою шлях судна, пролягає відповідно до вимог правила 28.2. Оскільки судно А не продовжувало вітрилити по дистанції після перетинання ним фінішної лінії, воно є таким, що фінішувало відповідно до визначення у той момент, коли перетнуло лінію (дивіться визначення Фініш (с)).

Запитання 2

Коли судно А порушило правило 28.2?

Answer 2

A makes an error when she leaves the first mark on the wrong side. However, rule 28.2 allows her to correct her error at any time before she finishes, but not thereafter. Therefore, A does not break rule 28.2 until she finishes.

Question 3

When must B inform A of her intention to protest?

Answer 3

Rule 61.1(a)(3) states that B need not hail 'Protest' or display a red flag, but she must inform A of her intention to protest before A finishes or at the first reasonable opportunity after A finishes.

RYA 2003/4

CASE 113

Rule 20, Room to Tack at an Obstruction

An explanation of the application of rule 20 when three boats sailing close-hauled on the same tack are approaching an obstruction and the leeward-most boat hails for room to tack, but cannot tack unless both boats to windward of her tack.

Assumed Facts

L, M and W are sailing close-hauled on starboard tack. They are approaching an obstruction they cannot safely avoid without making a substantial course change. The obstruction is not a mark. When the boats are in the positions shown in the diagram, L hails 'Room to tack' loudly enough to be heard by both M and W. When L hails, it is clear that M and W must both tack in order to give room to L, and M does not have room to tack and avoid W.

Відповідь 2

Судно А, припустилося помилки, коли воно полишило перший знак з неправильного боку. Проте, за правилом 28.2 воно має право виправити свою помилку в будь який момент перед тим, як воно фінішує, але не після цього. Отже, судно А не порушило правила 28.2 допоки воно не фінішувало.

Запитання 3

Коли судно В має сповістити судно А про те, що має намір протестувати?

Відповідь 3

У правилі 61.1(a)(3) зазначено, що від судна В не вимагається а ні гукати «Протест!», а ні підносити червоного прапора, але воно має сповістити інше судно про свій намір протестувати перед тим, як судно А фінішує, або ж "за першої слушної можливості" після того, як А фінішує.

RYA 2003/4

ВИПАДОК 113

Правило 20, Місце для повороту оверштаги біля перешкоди

Пояснення щодо застосування правила 20 у разі три судна що бардіжають на однаковому галсі, наближаються до перешкоди і найпідвітряніше серед них окликає про місце для повороту оверштаг, але не може повертати допоки не повернуть обидва судна, які є у нього з навітру.

Припустимі факти

Судна L, M, та W вітрили на щільному бейдевінді правого галсу. Вони наблизилися до перешкоди і, аби уникнути перешкоди задля безпеки плавання, їм треба було істотно змінювати курс. Перешкода не була знаком. Коли судна опинилися у положенні, що його зображено на схемі, з судна L гукнули: "PUM TU TEK". Достатньо гучно, аби було чути на обох судах, M та W. Коли з судна L пролунав оклик, було ясно, що для того, аби надати місце судну L, повертати оверштаг мають обидва судна, і M, і W, а судно M не має місця, аби повернути і розійтися з W.



Question 1

Does rule 20.2(c) require W to respond to L's hail?

Answer 1

Yes. When a boat that is not adjacent to the hailing boat has heard the hail, and will have to respond before the hailing boat is able to tack, she is a 'hailed boat' in the context of rule 20.2 and she shall respond accordingly.

Question 2

Is M required to hail W for room to tack immediately after L's hail?

Answer 2

Yes, if W is not already responding to L's hail. Because replying 'You tack' is not an option for M in this case, M is required by rule 20.2(c) to respond to L's hail by tacking as soon as possible. Therefore, if M cannot tack because of the presence of W, she must immediately hail W for room to tack, and rule 20.3 permits her to do so even if, in the absence of L, M would not yet need to hail for room to tack. If she fails to hail for room, and as a result is unable to tack as soon as possible, she breaks rule 20.2(c).

ISAF 2009



Запитання 1

Чи вимагається за правилом 20.2(c) від судна W реагувати на оклик з судна L?

Відповідь 1

Так. Якщо на судні, яке не є безпосереднім сусідом судна, з якого окликають, почули оклик, і воно має реагувати ще перед тим, як судно, з якого окликнули, буде спроможним виконати поворот оверштаг, то воно є "судном, що його окликнули" за контекстом правила 20.2 і воно повинне реагувати відповідним чином.

Запитання 2

Чи є зобов'язаним судно M негайно після того, як на ньому почули оклик з судна L, окликати про місце для повороту оверштаг судно W?

Відповідь 2

Так, у разі судно W ще не відреагувало на оклик з судна L. Оскільки за нашого випадку відповідь "Ю тек" не є нормальним вибором для судна M, то, за правилом 20.2(c), воно зобов'язане відреагувати на оклик з судна L поворотом оверштаг якнайскоріше за можливістю. Отже, якщо судно M не може повертати через наявність судна W, з нього мають негайно окликати судно W про місце для повороту. Якщо судно M цього не робитиме і через це не матиме змоги повертати якнайскоріше за можливістю, то воно порушить правило 20.2(c).

ISAF 2009

CASE 114

Definitions, Mark-Room

Definitions, Room

Rule 16.1, Changing Course

Rule 18.2, Mark-Room: Giving Mark-Room

When a boat is entitled to room, the space she is entitled to includes space for her to comply with her obligations under the rules of Part 2 and rule 31.

Assumed Facts for Question 1

A, B and C are overlapped and on the same tack when the first of them reaches the zone of a mark. A is on the outside, C is on the inside and B is between them.

Question 1

Does rule 18.2 require A to give enough space to B to enable B to give mark-room to C?

Answer 1

Yes. The definition Mark-Room uses the defined term 'room', and room includes the space a boat needs to comply with her obligations under the rules of Part 2 and rule 31. The space that A is required to give to B includes the space B needs to comply with her obligations under the rules of Part 2. Therefore, rule 18.2 requires A to give B sufficient space for B to give C mark-room.

Assumed Facts for Question 2

L, M and W are overlapped and on the same tack with L to leeward, W to windward and M between them. L has no proper course restriction and she luffs. Both M and W luff in response to L's luff.

Question 2

Does rule 16.1 require L to give enough space to M to enable M to give room to W to keep clear?

Answer 2

Yes. When M changes course to keep clear of L, rule 16.1 requires M to give W room to keep clear. The space that L is required to give to M includes the space M needs to comply with her obligations under the rules

ВИПАДОК 114

Визначення, Знакомісце

Визначення, Місце

Правило 16.1, Зміна курсу

Правило 18.2, Знакомісце: Надавання Знакомісця

Якщо судно має право на місце, то воно має право і на простір, потрібний йому, аби дотриматися своїх обов'язків за правилами Частини 2 і правила 31.

Припустимі факти для запитання 1

Судна А, В і С були перекритими і на однаковому галсі, коли перше із них сягнуло зони знака. А було зовнішнім, С – внутрішнім, а В було між ними.

Запитання 1

Чи вимагається за правилом 18.2, від А надавати достатньо місця для В, аби В мало змогу надати знакомісце судну С?

Відповідь 1

Так. У визначенні «знакомісце» застосовується визначений термін «місце», а місце включає простір, потрібний судну, аби додержати його обов'язків за правилами Частини 2 і правилом 31. Простір, що його А має надати судну В, включає в себе і простір, потрібний судну В для додержання його обов'язків за правилами Частини 2. Отже, за правилом 18.2 від судна А вимагається, надати судну В достатній простір, аби те надало знакомісце судну С.

Припустимі факти для запитання 2

L, M і W були перекритими і на однаковому галсі, де L було підвітряним, W – навітряним, а судно M було між ними. Судно L не підпадало під обмеження щодо слідування не вище за належний курс і воно привелося. Обидва судна, M і W, привелися у відповідь на приведення судна L.

Запитання 2

Чи вимагається за правилом 16.1, аби L надавало достатньо місця для M, аби M мало змогу надати місце судну W, для того, аби те трималося осторонь?

Відповідь 2

Так. Коли M змінює курс, аби триматися осторонь від L, то за правилом 16.1 воно має надавати місце судну W, аби те трималося осторонь. Простір, що його потребує судно M, включає і простір, потрібний для додержання судном M його обов'язків за правилами

of Part 2. Therefore, rule 16.1 requires L to give M sufficient space for M to give W room to keep clear.

Assumed Facts for Question 3

The mark at the starboard end of the starting line is surrounded by navigable water. When approaching the starting line to start, L and W are overlapped on starboard tack. L is sailing a course that will pass sufficiently far from the mark that there is space for W to sail between L and the mark. W sails into the space that L freely gives. After W is alongside the mark L luffs, and by luffing promptly in response W keeps clear of L. However, in order to keep clear of L, W is compelled to touch the mark.

Question 3

Does L comply with rule 16.1?

Answer 3

No. W is required to keep clear under rule 11 and, as stated in the preamble to Section C, she is not entitled to room under rule 19 or mark-room under rule 18. However, when L changes course W is entitled to room to keep clear of L under rule 16.1, including the space W needs to comply with rule 31. L's change of course compels W to touch the mark. L breaks rule 16.1 and, under rule 64.1(a), W is exonerated for her breach of rule 31.

Assumed Facts for Question 4

The same as the facts for Question 3 except that rule 31 has been deleted by the rules of Appendix B or F or by the sailing instructions, and the mark is a committee boat or other substantial object.

Question 4

Does L comply with rule 16.1?

Answer 4

No. A boat entitled to room under rule 16.1 is entitled to the space she needs to manoeuvre in a seamanlike way to keep clear. Touching such a mark risks damaging either the boat racing or the committee boat, and taking such a risk is not seamanlike.

ISAF 2010/ revised by ISAF 2013.

Частини 2. Отже, за правилом 16.1 судно L є зобов'язаним надати судну M достатньо місця, щоб його вистачило для надання місця судну W, аби те мало змогу триматися осторонь.

Припустимі факти для запитання 3

Знак на правому кінці стартової лінії є оточеним судноплавною водою. Наближаючись до стартової лінії для стартування, судна L і W були перекритими на правому галсі. Судно L вітрилило курсом, на проминання досить далеко від знака, так, що між ним і знаком залишався достатній простір, аби W мало змогу прослідувати між L і знаком. Судно W скористалося з місця, яке L залишило вільним. Після того, як судно W опинилося поруч зі знаком, L привелося, і судно W негайним приведенням у відповідь утрималося від нього осторонь. Проте, тримаючись осторонь від L, судно W було змушене доткнутися знака.

Запитання 3

Чи додержало судно L вимог правила 16.1?

Відповідь 3

Ні. Судно W, за правилом 11, було зобов'язаним триматися осторонь і, як зазначається у преамбулі до розділу C, воно не мало прав, а ні на місце за правилом 19, а ні на знакомісце за правилом 18. І, все ж таки, коли L змінювало курс, судно W, за правилом 16.1, мало право на місце, аби триматися осторонь від L., включно з простором, який потребувало судно W, аби додержати вимог правила 31. Зміна курсу судном L наразила судно W на дотикання знака. Судно L порушило правило 16.1 і, за правилом 64.1(c), W виправдовується щодо порушення ним правила 31.

Припустимі факти для запитання 4

Такі ж самі, як і для запитання 3, але, за умови, що, або правило 31 є вилученим за правилами Додатків B, або F, або ж вітрильницькою інструкцією, а знаком є судно перегонного комітету, чи інший масивний матеріальний об'єкт.

Запитання 4

Чи додержало судно L вимог правила 16.1?

Відповідь 4

Ні. Судно, яке має право на місце за правилом 16.1, має також право і на те, аби триматися осторонь, маневруючи на рівні доброї морської практики. Дотик до такого знака, про який йдеться, є ризиком пошкодити, як судно, що є у перегонах, так і судно перегонного комітету, а припускатися такого ризику не є доброю морською практикою.

ISAF 2010/переглянуте ISAF 2013

CASE 115

Rule 66, Reopening a Hearing

Interpretation of the word 'new' as used in rule 66.

Question

What criteria should the protest committee use to decide whether or not evidence is 'new'?

Answer

Evidence is 'new'

- if it was not reasonably possible for the party asking for the reopening to have discovered the evidence before the original hearing,
- if the protest committee is satisfied that before the original hearing the evidence was diligently but unsuccessfully sought by the party asking for the reopening, or
- if the protest committee learns from any source that the evidence was not available to the parties at the time of the original hearing.

ISAF 2011

CASE 116

Rule 62.1(b), Redress

Rule 64.2, Decisions: Decisions on Redress

Rule A10, Guidance on Redress

A discussion of redress in a situation in which a boat is damaged early in a series, is entitled to redress under rule 62.1(b), and is prevented by the damage from sailing the remaining races. In such a situation it is not fair to the other boats in the series to award her average points for half or more of the races that comprise her series score.

Assumed Facts

A regatta is held over two days, with five races scheduled. Under the scoring system if five races are completed, each boat's series score is the total of her race scores excluding her worst score. On the first day, only Race 1 is completed and Boat A finishes in second place. On the second

ВИПАДОК 115

Правило 66, Повторне слухання

Тлумачення слова «нові», застосованого у правилі 66.

Запитання

За якими критеріями має протестовий комітет вирішувати, чи є свідчення «новими», а чи ні?

Відповідь

Свідчення є «новими»:

- Якщо для сторони, яка звертається про повторне слухання, не було розумної можливості, аби дослідити наявність свідків, чи свідчень ще перед початком первинного слухання.
- Якщо протестовий комітет є певним того, що свідків, чи свідчення сторона, яка звертається про повторне слухання, шукала ретельно, але безрезультатно, або
- Якщо протестовий комітет дізнався із будь якого джерела, що свідки, чи свідчення, на момент первинного слухання не були доступними для сторін.

ISAF 2011

ВИПАДОК 116

Правило 62.1(b), Відшкодування

Правило 64.2, Ухвали: Ухвали про відшкодування

Правило A10, Настанова щодо відшкодування

Обговорення надання відшкодування за таких обставин, коли судно, яке було пошкоджене раніше у серії, має право на відшкодування за правилом 62.1(b), і не може брати участі у решті перегонів через пошкодження. За таких обставин не буде справедливим для інших суден, які беруть участь у серії, надати судну середню кількість очок за половину, чи й більше, перегонів, які складають його залік у серії.

Припустимі факти

У регаті було заплановано п'ять перегонів на два дні. За системою заліку, якщо буде завершено п'ять перегонів, то залік у серії становить суму очок, набраних судном у всіх перегонах серії, з вилученням його найгіршого результату. Першого дня було завершено тільки перегони 1 і судно А фінішувало на другому місці. Другого дня судно А фінішувало

day, A finishes fifth in Race 2. Before the start of Race 3, A collides with Boat B and the damage is so extensive that A is unable to compete in the remaining races of the series. She protests B and requests redress under rule 62.1(b). The protest committee finds that A is entitled to redress, and acting under rule A10(b) it awards her for Races 3 and 4 the average of her points in Races 1 and 2. A is scored DNC in Race 5, but discards that score. A's series score is the lowest and so she wins the regatta, despite having competed in only two of the five races.

Question 1

Was the redress granted to A appropriate?

Answer 1

No. Although the protest committee did not break any rule, its decision in awarding the redress was not the fairest arrangement for all boats affected (see rule 64.2). In this case, awarding a boat her average scores for only half of the races that counted towards her series score is not fair to the other boats.

Question 2

What would have been a fair award of redress to A?

Answer 2

The protest committee should ensure that, after excluding her worst score, more than half of a boat's race scores, are based on her finishing positions in races that she starts. Different situations may require different redress arrangements. One possibility in this particular case is that the protest committee could have awarded A redress only for the race in which the collision took place.

ISAF 2011

п'ятим у перегонах 2. Перед стартом перегонів 3 судно А зіткнулося із судном В і пошкодження було настільки важким, що А не було спроможним брати участь у решті перегонів серії. Судно А протестувало, і звернулося про відшкодування за правилом 62.1(b). Про тестовий комітет визначив, що судно А має право на відшкодування і вчинивши за правилом А10(b) надав судну А за перегони 3 і 4 середню кількість очків, отриманих судном у перегонах 1 і 2. У перегонах 5 судну А було надано заліковий стан НЗС (DNC), Але цей результат було вилучено. Кількість очок, що їх отримало судно А у серії, виявилось найменшим, і, таким чином це судно, поза те, що брало участь тільки у двох перегонах із п'яти, виграло регату.

Запитання 1

Чи було відшкодування, надане судну А, прийнятним?

Відповідь 1

Ні. Поза те, що протестовий комітет не порушував жодного з правил, його ухвала про надання відшкодування на була найсправедливішим рішенням щодо всіх суден, на яких впливала ухвала (дивіться правило 64.2). За такого випадку, надання судну середньої кількості очок за тільки половину перегонів, якими визначається його місце у серії, не є справедливим для решти суден.

Запитання 2

Яке відшкодування для судна А було б справедливим?

Відповідь 2

Протестовий комітет має пересвідчитися у тому, що після вилучення найгіршого результату судна, залікові результати, надані більше ніж половини перегонів мають підставою результати, показані судном у тих перегонах, у яких воно фактично стартувало. Різні обставини можуть потребувати різних варіантів відшкодування, яке може надати перегоновий комітет. Одною із можливостей протестового комітету щодо надання відшкодування за обставин, про які йдеться, було б надати судну А відшкодування тільки за ті перегони, у яких мало місце аварійне зіткнення.

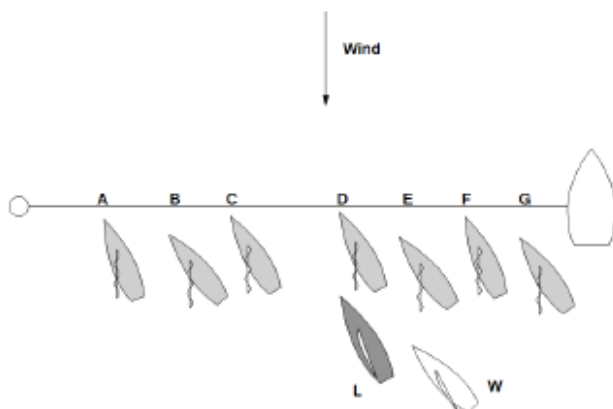
CASE 117

Definitions, Obstruction

Rule 15, Acquiring Right of Way

Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

When three boats are on the same tack and two of them are overlapped and overtaking the third from clear astern, if the leeward boat astern becomes overlapped with the boat ahead, the boat ahead is no longer an obstruction, and rule 19.2(b) does not apply. There are no situations in which a row of boats sailing close to one another is a continuing obstruction.



Assumed Facts

Approximately 15 seconds before the starting signal. Boats A, B, C, D, E, F and G are holding their positions on starboard tack a short distance below the starting line. Boats L and W are approaching the line of boats from astern. There is insufficient space for both L and W to pass through any of the gaps between adjacent boats ahead of them.

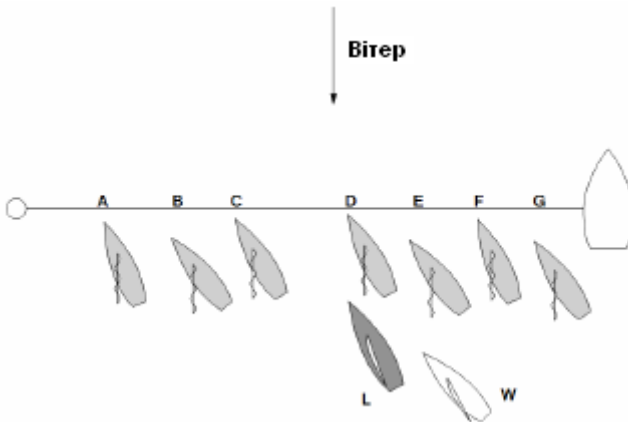
Question 1

If L becomes overlapped to leeward of D while W is clear astern of D, is L required to give W room to pass to leeward of D?

ВИПАДОК 117

Визначення,	Перешкода
Правило 15,	Набування права на дорогу
Правило 19.2(b),	Місце для проминання перешкоди; Надавання місця біля перешкоди

Коли три судна на однаковому галсі, а два з них, що є перекритими між собою, наздоганяють третє із положення чисто позаду, то, якщо підвітряне судно, із тих, що є позаду, постає перекритим із судном, яке є попереду, то судно, яке було попереду уже не є перешкодою, і правило 19.2(b) відтак не застосовується. Не існує обставин, за яких щільний ряд суден, що є у перегонах, вважається подовженою перешкодою.



Припустимі факти

За яких 15 секунд перед сигналом стартування, судна A, B, C, D, E, F, та G, зберігали свої положення на правому галсі нижче від стартової лінії і на короткій відстані від неї. Судна L і W наблизилися до ряду суден з корми. У жодному з проміжків між сусідніми суднами у ряду не було достатнього місця для того, аби два судна разом могли потрапити у проміжок.

Запитання 1

Якщо судно L постало би перекритим з підвітру від судна D, тоді як судно W було б чисто позаду від D, чи було б судно L зобов'язаним надавати судну W місце для проминання з підвітру від судна D?

Answer 1

No. When L becomes overlapped to leeward of D, she obtains right of way over D, and therefore D is no longer an obstruction to L and W. For that reason, rule 19.2(b) does not apply between L and W. Instead, rule 11 begins to apply between L and D, but L is initially required by rule 15 to give D room to keep clear. W continues to be required by rule 12 to keep clear of D and by rule 11 to keep clear of L.

After L becomes overlapped to leeward of D, L has right of way over both D and W. Therefore, at that time L becomes an obstruction to D and W and, if W becomes overlapped with D, rule 19.2(b) begins to apply between D and W. Rule 19.2(b) requires D to give W room to pass between herself and L unless D has been unable to do so from the time that W's overlap with D began.

Question 2

If there is not space for both L and W to pass through the gap between C and D, does that mean that L has to allow W into the gap and not pass through the gap herself?

Answer 2

No.

Question 3

According to the definition Obstruction, a boat racing is never a continuing obstruction. Nevertheless, are there any situations, such as the one in the diagram, where a row of racing sailing close to one another becomes a continuing obstruction?

Answer 3

No.

ISAF 2011

Відповідь 1

Ні. Коли L постало би перекритим з підвітру від D, воно отримало би право на дорогу стосовно D, отже, D уже не було б перешкодою для L і W. На цій підставі правило 19.2(b) постало б незастосовним між L і W. Натомість постало б застосовним правило 11 між L і D, але за правилом 15 судно L мало б початково надавати D місце, аби те мало змогу триматися осторонь. Судно W все ще було б зобов'язаним за правилом 12 триматися осторонь від D, а за правилом 11 триматися осторонь від L..

Після того, як L постало би перекритим з підвітру від D, судно L набуло б права на дорогу стосовно обох, і D, і W. Отже, на той момент L постало би перешкодою для D, і W, та, оскільки W постало б перекритим з D, правило 19.2(b) стало би застосовуватися між суднами D, і W. За правилом 19.2(b) від судна D вимагалось б надавати місце судну W для проминання між ним самим і судном L, якщо тільки на момент започаткування перекривання між суднами W і D воно було б спроможним це зробити.

Запитання 2

Якщо простору для проминання у проміжку між C і D обох суден разом, і L, і W, немає, то чи не означає це, що судно L має дозволити судну W увійти у проміжок, а самому туди не потрапляти?

Відповідь 2

Ні.

Запитання 3

Відповідно до визначення Перешкода, судно, що є у перегонах, ніколи не буває подовженою перешкодою. Проте, бувають випадки, на кшталт такого, який зображено на схемі, коли ряд суден-перегонців, розташованих впритул одне до одного, постає подовженою перешкодою?

Відповідь 3

Ні.

ISAF 2011

CASE 118

Definitions, Mark-Room

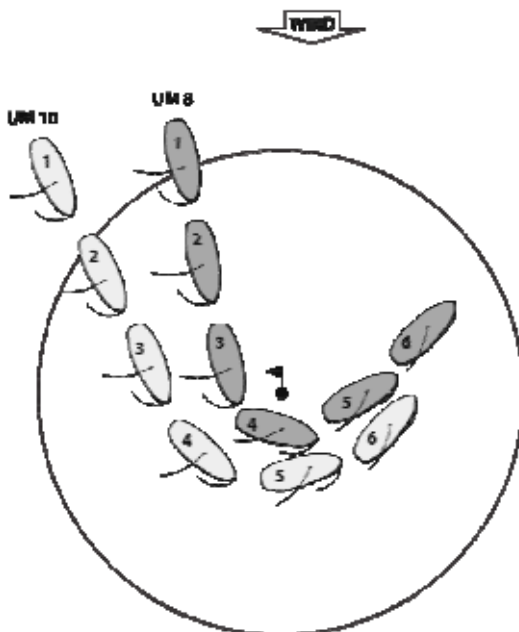
Definitions, Room

Rule 18.2(b), Mark-Room: Giving Mark-Room

In the definition Mark-Room, the phrase 'room to sail to the mark' means space to sail promptly in a seamanlike way to a position close to, and on the required side of, the mark.

Summary of the Facts

UM8 and UM10, overlapped on port tack with UM8 inside, approached a leeward mark to be left to port and subsequently rounded it as shown in the diagram. The next leg was a beat to windward. The wind was moderate and the seas negligible. UM8 protested UM10 under rule 18.2(b) for not giving her room to sail to the mark and round it. The protest committee decided that UM10 did give UM8 the room she was entitled to and denied the protest. UM8 appealed.



ВИПАДОК 118

Визначення, Знакомісце

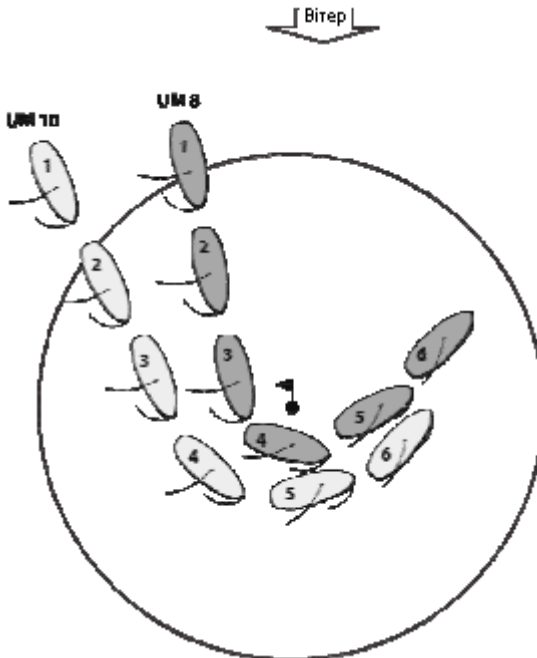
Визначення, Місце

Правило 18.2(b), Знакомісце; Надавання знакомисця

У визначенні Знакомісце, вираз «місце, аби вітрилити до знака» означає простір для вітрилення жваво і на рівні доброї морської практики у положення впритул до знака і з його належного боку.

Короткий виклад фактів

UM8 та **UM10** були перекритими на лівому галсі, при чому **UM8** було внутрішнім, наблизилися до підвітряного знака, який належало огинати лівим облявком, а відтак обігнули його, як показано на схемі. Наступним відрізком було бардіжання проти вітру. Вітер був помірний, а стан моря таким, що можна не брати до уваги. **UM8** протестувало на **UM10** за правилом 18.2(b), як на таке, що не надало йому місця, аби вітрилити до знака і огинати його. Протестовий комітет вирішив, що **UM10** надало **UM8** місце, на яке те мало право, і відхилив протест. **UM8** апелювало.



Decision

In order to sail the course, it was necessary for *UM8* to change course from a broad reach to a close-hauled course as she rounded the mark. Therefore, her proper course was to sail close to the mark at some point in her turn. Because *UM8* was entitled to mark-room, she was entitled to room, as defined by the definition Room,

- to leave the mark to port,
- to sail to the mark, and
- to round the mark onto a close-hauled course.

The phrase ‘room to sail to the mark’ means space to sail promptly in a seamanlike way to a position close to, and on the required side of, the mark. In this case, *UM8* had sailed to the mark at position 3 in the diagram because the mark was abeam of her bow and she was close to the mark. Between positions 3 and 6 she was rounding the mark and, therefore, entitled to room to turn promptly in a seamanlike way from a broad reach to a close-hauled course.

The diagram indicates the *UM10* gave *UM8* room to sail to the required side of the mark and to round it as necessary to sail the course. Therefore, the protest committee’s application of rule 18.2(b) and the three components of the definition Mark-Room were correct. *UM8*’s appeal is denied and the decision of the protest committee is upheld.

USSA 2011/105

CASE 119

Rule 62.1(a), Redress

Rule A3, Starting Times and Finishing Places

When a race is conducted for boats racing under a rating system, the rating that should be used to calculate a boat’s corrected time is her rating at the time the race is sailed. Her score should not be changed if later the rating authority, acting on its own volition, changes her rating.

Assumed Facts

Boat A entered and participated in a race for a perpetual trophy and was scored by the race committee using the rating on her performance-handicap rating certificate that was in effect at the time of the race. No

Ухвала

У порядку провітрювання дистанції судну **UM8** було потрібно за огинання знака змінити курс від повного бакштага до щільного бейдевінду. Отже, його належним курсом було вітрилити впритул до знака у певній точці під час огинання. Оскільки **UM8** мало право на знакомісце, воно мало право на місце, як його зазначено у визначенні Місце,

- огинати знак лівим облявком,
- вітрилити до знака, та
- огинати знак на курс щільний бейдевінд.

Вираз «місце, аби вітрилити до знака» означає простір для вітрювання жваво і на рівні доброї морської практики у положення, у положення впритул до знака з його належного боку. За випадку, про який йдеться, **UM8** мало вітрилити до знака у положення 3 на схемі, адже тоді знак був на траверзі його прови і воно було впритул до знака. Між положеннями 3 і 6 воно огинало знак, отже мало право на місце аби змінювати курс жваво і на рівні доброї морської практики від повного бакштага до щільного бейдевінду.

На схемі видно, що **UM10** надавало **UM8** місце, аби вітрилити до належної сторони знака і аби огинати його як потрібно для того, щоб провітрилити дистанцію. Отже, застосування протестовим комітетом правила 18.2(b) і трьох складових визначення Знакомісце, було правильним. Апеляцію **UM8** відхилено і ухвалу протестового комітету підтримано.

USSA 2011/105

ВИПАДОК 119

Правило 62.1(a), Відшкодування

Правило А.3, Час стартування і місце на фініші

Якщо перегони проводяться для суден, які змагаються за системою гандикапу, то перегоновий бал, який має застосовуватися для обчислення скорегованого часу судна, є тим його перегоновим балом, який існував на час проведення перегонів. Його заліковий стан має не змінюватися, якщо пізніше Позноважний рейтинговий орган, який діє на свій власний розсуд, змінить перегоновий бал судна.

Припустимі факти

Судно А було допущене до змагань та брало участь у перегонах на перехідний приз, і отримало заліковий стан, обчислений перегоновим комітетом на підставі перегонного балу, що його було зазначено у свідоцтві про перегоновий бал (вимірювальному свідоцтві), яке було чинним на час проведення перегонів. Проти судна не було

protest against her was made, and no boat requested redress claiming that A had been improperly scored.

Several weeks after the race, the rating authority, acting on its own volition, changed A's rating. No changes had been made in A's hull or equipment between the end of the race and the time that her rating was changed. When the race committee learned of the change in A's rating, it re-scored the race using the new rating, which made A's score significantly worse.

A requested redress, claiming that it was improper for the race committee to re-score the race. The protest committee agreed and, under rule 62.1(a), granted A redress by reinstating her original score.

Questions

Was it an improper action of the race committee to re-score the race based on the change in A's rating? Was the redress given to A appropriate?

Answers

Re-scoring the race was an improper action of the race committee. A boat's rating under a rating system may, from time to time, be changed by the rating authority even though no changes have been made in the boat's hull or equipment. This is particularly common for ratings given under a performance-handicap rating system. These systems base a boat's rating, in part, on her performance in past races, which may change over time. The rating for a boat at the time a race is sailed is the rating that should be used by the race committee to calculate her corrected time under rule A3. The original score given by the race committee to A was calculated based on A's rating at the time of the race. Therefore, the redress given to A by the protest committee was appropriate.

USSA 2011/104

подано жодного протесту, і жодне з суден не звернулося про відшкодування на підставі того, що судну А було надано неправильний заліковий стан.

Через кілька тижнів після перегонів Повноважний рейтинговий орган, діючи на свій розсуд, змінив перегоновий бал судна А. За період від закінчення перегонів і до моменту, коли було змінено його перегоновий бал жодних змін щодо корпусу, чи спорядження судна А зроблено не було. Коли перегоновому комітетові стало відомо про зміну перегонного бала судна А, він переобчислив результати перегонів, застосувавши новий перегоновий бал, що зробило заліковий стан судна А істотно гіршим.

Судно А звернулося про відшкодування, маючи підставою для цього те, що переобчислення залікового стану було неналежною дією перегонного комітету. Протестовий комітет погодився, і, діючи за правилом 62.1(a) надав судну А відшкодування, повернувши йому первинний заліковий стан.

Запитання

Чи належним чином діяв перегоновий комітет провівши переобчислення результатів, маючи за підставу зміну перегонного балу судна А? Чи було належним надане судну А відшкодування?

Відповіді

Переобчислення результатів було неналежною дією перегонного комітету. Переоновий бал (рейтинг) судна за певною системою гандикапу може, час від часу, змінюватися Повноважним рейтинговим органом, навіть у разі жодних змін а ні корпусу, а ні спорядження, не відбувалося. Це є поширеною практикою стосовно систем, де перегоновий бал спирається на перегоновий гандикап. Такі системи у визначенні перегонного бала спираються по часті на результати судна в колишніх перегонах, тобто, перегоновий бал може час від часу змінюватися. Переоновий бал (рейтинг) судна на момент перегонів, які відбуваються, є тим перегонним балом, який перегоновий комітет має застосовувати для обчислення скорегованого часу судна за правилом А3. Первинний заліковий стан судна, що його було надано судну А перегонним комітетом, було обчислено за тим перегонним балом судна, який був чинним на час перегонів. Отже, відшкодування, надане судну А протестовим комітетом, було цілком прийнятним.

CASE 120

Rule 41(c), Outside Help

'Information freely available' in rule 41(c) is information that is available without monetary cost and that may be easily obtained by all boats in a race. Rule 41(c) is a rule that may be changed for an event provided that the procedure established in the rules is followed.

Question 1

What is the meaning of the term 'information freely available' as used in rule 41(c)?

Answer 1

'Information freely available' means information that is available without monetary cost and that may be easily obtained by all boats in a race. 'Easily obtained' means the information is available from a public source that competitors can reasonably be expected to be aware of and can locate with little effort. An example of information found by little effort is information that can be found near the top of the list of internet addresses identified by conducting a search for the information using a widely-used internet search program. Information for which a fee has been paid (even if that fee is very small) or that is not easily obtained by all boats in a race is not 'freely available'. Examples are information supplied only to those boats that have paid a subscription fee or other fee for the information, and information whose location on the internet is hidden or obscure.

The costs of equipment or software and fees for communication services are not costs for the information that can be obtained with that equipment, software or communications service. For example, a cost to a competitor for a computer or cell phone and for internet access is not considered a cost for the information that the competitor can obtain with that equipment. If there is no charge for access to that information, the information is 'freely available'.

However, information is not 'freely available' if access to it is limited to persons who have purchased special-purpose equipment or software from the person or organization that provides the information. Such information is not 'freely available' even if there is no additional charge made for receiving the information using the special-purpose equipment or software.

ВИПАДОК 120

Правило 41(с), Стороння допомога

"Інформація, яка є вільно доступною" у правилі 41(с) є такою інформацією, яка є доступною поза будь які грошові витрати і яка може бути легко отриманою всіма суднами, що є у перегонах. Правило 41(с) є таким правилом, яке може бути змінене для певних змагань, за умови, що процедурного порядку, встановленого правилами, буде додержано.

Запитання 1

Яким є значення терміну, *"інформація, що є вільно доступною"*, застосованому у правилі 41(с)?

Відповідь 1

"Інформація, яка є вільно доступною", означає такі відомості, що є доступними поза будь які грошові витрати, і які може бути легко отримано всіма суднами, що є у перегонах. "Легко отримані" означає, що відомості можна отримати із джерел загального користування, і які учасниками змагань небезпідставно вважаються такими, що їх можна отримати за незначних намагань. Прикладом відомостей, які можна отримати за незначних намагань, можуть бути відомості, які отримуються не заглиблюючись далеко у пошукову систему Інтернету, а користуючись широкоживаними пошуковими адресами і програмним забезпеченням. Відомості, за які мають сплачуватися певні грошові внески (навіть якщо такі внески і є дуже невеликими), або такі відомості, які не можуть бути легко отримані кожним із суден, що беруть участь у перегонах, не є "вільно доступними". Приклад, що його можна навести, є відомості, які надаються тільки тим суднам, що сплатили за отримання відомостей, про які йдеться, підписні внески, та відомості, наявність яких в Інтернеті є або прихованою, або й взагалі, невідомою.

Витрати на обладнання, чи на програмне забезпечення, і сплата за користування послугами зв'язку, не є сплатою за відомості, які можна отримати за допомогою цього обладнання, програмного забезпечення та послуг зв'язку. Скажімо, вартість комп'ютера, чи стільникового телефону і сплата за користування Інтернетом, не вважаються ціною за певні відомості, які змагун може отримати за допомогою цього обладнання, Якщо немає окремої оплати за доступ до певної інформації, то така інформація є "вільно доступною".

Втім, відомості не є "вільно доступними", якщо доступ до них є відкритим тільки для осіб, які купили спеціальне цільове обладнання, або програмне забезпечення, у осіб, чи організацій, які і надають інформацію, про яку йдеться. Така інформація не є "вільно доступною" навіть якщо не сплачується додатковий внесок за її отримання із застосуванням спеціального цільового обладнання, або програмного забезпечення.

For example, any data or information that can be retrieved at no cost using an existing internet access account is 'freely available.' However, data or information is not 'freely available' if it is only accessible if one pays the person or organization that provides the information for special-purpose hardware or application software.

In addition to the above considerations, information is not 'freely available' if it becomes available so close to the start of a race that competitors do not have a reasonable period of time to find it and familiarize themselves with it. This prevents one competitor from arranging for data to be posted just before a race, with other competitors not having the time to find it and familiarize themselves with it.

Note that, in addition to the provisions in rule 41, a class rule may prohibit certain equipment from being on board a boat, and such a class rule may, therefore, limit information that a boat may use.

Assumed Facts for Question 2

Boat A is a large boat with plenty of space for equipment and a large crew with a dedicated navigator/weather router on board. She has an Inmarsat or VSAT system and pays a monthly communications fee of \$5000, enabling large amounts of downloads and browsing of the internet. The boat's objective in having very good access to the internet is to have access to digital weather information for use in routing. All the data used by the boat are available throughout the year at no charge, to anyone with internet access. None of the data that is downloaded comes from the Inmarsat or VSAT communications provider themselves.

Boat B is a 40-foot boat with a crew of eight. She uses a tablet computer with a mobile data card for which she pays a small monthly communications fee similar to a phone communications fee. The crew purchased a routing and weather analysis application for use during the race. The application costs \$2000 and is available on the open market for purchase by anyone. The application includes a paid-in-advance subscription to weather data that can be downloaded during the race. The weather data is the same for all boats that have purchased the application. The weather data is race-specific. The weather data cannot be used with other weather or routing applications and is not usable without purchasing the routing and weather analysis application.

Boat C is a 40-foot boat with a crew of eight. She uses a tablet computer with a mobile data card for which she pays a small monthly communications fee similar to a phone communications fee. The crew is

Наприклад, будь які дані, чи відомості, які можна відшукати без жодних витрат, користуючись наявним доступом до Інтернету, є "вільно доступними". Однак, дані, або відомості, не є "вільно доступними", якщо їх можна отримати тільки у разі сплати особі, чи організації, яка надає спеціальну цільову інформацію, із використанням спеціального цільового обладнання, або із застосуванням особливого прикладного програмного забезпечення.

На додаток до зазначених вище підстав, відомості також не вважаються "вільно доступними", якщо вони стають доступними настільки близько у часі до початку перегонів, що змагуни не мають розумного проміжку часу, для того, аби їх отримати і ознайомитися з ними. Цим запобігається влаштування перегонцем подання інформації, яку оприлюднено безпосередньо перед перегонами, так, щоб інші змагуни не мали часу на її отримання і ознайомлення з нею.

Візьміть до уваги, що окрім умов, зазначених у правилі 41, за правилами класу може бути заборонено мати на облавку судна певне обладнання, і таким чином правило може обмежувати інформацію, якою можна скористатися на облавку судна.

Припустимі факти для запитання 2

Судно А є великим судном на якому є чимало місця на облавку, як для обладнання, так і кількісного екіпажу з професійним штурманом, чи метеорологом. На цьому судні стоїть система Inmarsat або VSAT, для цього судна сплачується щомісячний внесок за послуги зв'язку у сумі \$5000, який надає можливість користуватися великим обсягом завантажень і зчитаної з Інтернету інформації. Можливості судна щодо дуже доброго доступу до Інтернету дозволяють отримувати цифрову інформацію про погоду, яку можна застосовувати у маршрутизації. Всі дані, що використовуються судном, є доступними протягом року безоплатно для будь кого, хто має доступ до Інтернету.

Судно В, це 40 футове судно, екіпаж якого складається із восьми осіб. На ньому застосовується планшетний комп'ютер з мобільною картою даних за що сплачується помірний щомісячний внесок за послуги зв'язку, який може бути зіставлений із витратами на телефонний зв'язок. Екіпаж придбав право на користування протягом перегонів аналітичними матеріалами щодо маршрутів і погоди. Це право на користування коштує \$2000 і є доступним на відкритому ринку для купівлі будь якою особою. Доступ до такої прикладної програми передбачає попередню оплату за дані про погоду, які можна буде завантажувати під час перегонів. Дані про погоду є однаковими для всіх, хто купив право на користування даними. Дані про погоду є специфічно перегоновими. Дані про погоду не можуть використовуватися іншими прикладними програмами щодо погоди, чи маршрутизації, і ними не можна користуватися, не купивши право на користування аналітичними даними про погоду і маршрутизацію.

Судно С є також 40 футовиком з екіпажем із восьми осіб. На ньому також користуються планшетним комп'ютером з мобільною картою даних, за що сплачується помірний щомісячний внесок за послуги зв'язку, який може бути зіставлений із витратами на телефонний

downloading hi-resolution weather files for a small monthly subscription fee. The files are not tailored to the boat; all boats subscribing to the files receive the same data. Nobody, even ashore with internet access, could access this data without subscribing and paying for it.

Boat D is a 40-foot boat with a crew of eight. She uses a tablet computer with a mobile data card for which she pays a small monthly communications fee similar to a phone communications fee. She additionally contracts for a subscription for private weather data for \$15,000 for the race. That private weather data includes extremely high resolution satellite imagery on which every squall can be seen and tracked. This imagery is not customized for the particular boat and is available to any boat that pays for it and has the ability to download it.

Question 2

Do any of these boats break rule 41(c) if they receive information using the services described?

Answer 2

Boat A does not break rule 41(c). She does not pay a fee for the information she receives. Paying a fee for a communications system, such as an Inmarsat or VSAT system, and a monthly communication fee that enables her to communicate and access information on the internet does not break rule 41(c).

Boat B breaks rule 41(c). The routing and weather information that Boat B downloads cannot be accessed without the special-purpose software that Boat B purchased. Therefore she is receiving information that is not freely available to boats that have not made that purchase.

Boats C and D break rule 41(c). The fees that they pay enable them to receive weather information that they would not be able to receive if they had not paid the fees. The requirement to pay a fee for information, whether it is large or small, means that that information is not available at no monetary cost, and therefore the information is not 'freely available'.

Question 3

Can rule 41(c) be changed for a particular event?

Answer 3

Yes. See rule 86.1. Rule 41(c) is a rule that may be changed for an event provided that the procedure established in the rules for such changes is followed. Case 121 discusses that procedure.

зв'язок. Його екіпаж завантажує погодні файли високої розподільчої якості за невеличку щомісячну передплату. Файли не є спеціально пристосованими для цього судна, кожне з суден, яке здійснило передплату за отримання файлів, отримує ті самі дані. Ніхто, навіть на березі, із доступом до Інтернету не може отримати ці дані без того, щоб не сплатити за них певний попередній внесок.

Судно D так само є 40 футовим судном з екіпажем із восьми осіб. На ньому застосовується планшетний комп'ютер з мобільною картою даних, за що сплачується помірний щомісячний зв'язковий внесок, який може бути зіставлений із витратами на телефонний зв'язок. Крім того у нього є укладений контракт на отримання передплачених приватних погодних даних на суму \$15,000 на перегони. Ці приватні погодні дані включають супутникові зображення надзвичайно високої розподільчої якості, на яких можна бачити кожний шквал і шлях його слідування. Ці зображення не є ізольованими для певного судна, вони є доступними для кожного судна, яке за це заплатить і яке має можливості, аби їх завантажити.

Запитання 2

Чи порушує будь яке з цих суден правило 41(с), якщо отримує відомості за користування зазначеним вище забезпеченням?

Відповідь 2

Судно А не порушує правила 41(с). Воно не сплачувало ніяких внесків за відомості, що воно їх отримує. Сплата внесків до систем зв'язку, таких, як Inmarsat або ж VSAT, та сплати щомісячних внесків за послуги зв'язку, завдяки яким судно має змогу зв'язуватися і отримувати відомості із Інтернету, не є порушенням правила 41(с).

Судно В порушує правило 41(с). Інформація щодо маршрутизації і погоди, яку завантажує судно В, не може бути отриманою без застосування спеціального цільового програмного забезпечення, яке куплене судном В. Отже, воно отримує відомості, які не є вільно доступними для тих суден, які не зробили цієї покупки.

Судна С і D порушують правило 41(с). Кошти, що вони вкладають, дозволяють їм отримувати відомості про погоду, які б вони не мали змоги отримати, не вклавши в це своїх коштів. Вимога сплачувати певну суму за надання інформації, незалежно від того, є така сума великою, чи малою, означає, що ця інформація не є доступною без вкладання певних грошових коштів, отже, ця інформація не є "вільно доступною".

Запитання 3

Чи може правило 41(с) бути зміненим для певних окремих змагань?

Відповідь 3

Так. Дивіться правило 86.1. Правило 41(с) є таким правилом, яке може бути змінене для окремих змагань, за умови, що буде додержано процедурного порядку, передбаченого правилами для таких змін. Ці процедури розглядаються у Випадку 121.

Question 4

Can the restriction stated in rule 41(c) be changed for an event without changing the rule?

Answer 4

No.

ISAF 2012

CASE 121

Rule 86, Changes to the Racing Rules

Rule J1.2, Notice of Race Contents

Rule J2.2(3), Sailing Instructions Contents

The procedure that must be followed in order to change a racing rule for an event is described in detail.

Question 1

What is the procedure that must be followed in the notice of race and the sailing instructions to change a racing rule for a particular event?

Answer 1

This three-step procedure must be followed:

- (1) Determine whether or not the rule you wish to change may be changed. Rule 86.1(b) states that certain racing rules may not be changed unless the change is permitted in the rule itself. Rules 86.2 and 86.3 permit exceptions to rule 86.1(b) in certain circumstances. If the rule may be changed, then complete steps (2) and (3). If not, do not change the rule, unless one of the exceptions in rules 86.2 and 86.3 applies.
- (2) The organizing authority is responsible for publishing the notice of race (see rule 89.2) and must decide whether the change in the rule would help competitors decide whether to attend the event or would provide them with information they will need before the sailing instructions become available (see rule J1.2). If so, as required by rule J1.2(1), the notice of race must identify the rule that will be changed and include a summary of the change, along with a statement that the change in full will appear in the sailing instructions. Note that, as stated in Terminology in the Introduction,

Запитання 4

Чи можуть обмеження, зазначені у правилі 41(с) бути зміненими для певних окремих змагань без зміни самого правила?

Відповідь 4

Ні.

ISAF 2012

ВИПАДОК 121

Правило 86, Зміна правил перегонів

Правило J1.2, Зміст положення про перегони

Правило J2.2(3), Зміст вітрильницької інструкції

"Детальне викладення процедурного порядку, якого має бути дотримано задля зміни правила перегонів для окремого змагання".

Запитання 1

Яким є процедурний порядок, що його має бути дотримано у положенні про перегони і у вітрильницькій інструкції, аби змінити правило для певних окремих змагань?

Відповідь 1

Має бути додержано наступних трьох кроків за процедурним порядком:

- (1) Визначтеся з тим, чи може бути змінене те правило, яке ви бажаєте змінити. У правилі 86.1(b) зазначено, що жодне з правил перегонів не може бути змінене, якщо тільки на це немає дозволу у самому правилі. За правилами 86.2 та 86.3 дозволяється, за певних умов, робити винятки щодо правила 86.1(b). Якщо правило може бути змінене, то доведіть до кінця кроки (2) і (3). У разі цього не зроблено, не змінюйте правило, якщо тільки не є застосовним один із винятків, зазначених у правилах 86.2 і 86.3.
- (2) Повноважний організатор є відповідальним за оприлюднення положення про перегони (дивіться правило 89.2) і має вирішити питання, чи зміни щодо правил, сприятимуть прийняттю змагуном рішення брати, чи не брати участь у змаганнях, про які йдеться, або надати їм відомості, які їм будуть потрібними ще перед тим, як можна буде ознайомитися з вітрильницькою інструкцією (дивіться правило J1.2). Якщо так, то, як вимагається за правилом J1.2(1), у положенні про перегони має бути зазначене правило, яке буде змінене, зі стислим викладом зміни, а разом з тим, і сповіщення про те, що повний виклад зміни міститиметься у вітрильницькій інструкції. Зверніть увагу на те, що у підрозділі "Термінологія" у вступі до правил перегонів, як доповнення

an addition to a rule or deletion of all or part of it is a 'change' to the rule.

- (3) The race committee is responsible for publishing written sailing instructions (see rule 90.2(a)). Rule J2.2(3) requires the race committee to include in the sailing instructions an instruction that specifically identifies the rule that is being changed and states the change. After reading that instruction, it should be possible for a reader to know precisely how the changed rule would read.

In addition, when a rule change is made under rule 86.2, a letter of approval must be obtained from ISAF, the authorization must be stated in the notice of race and the sailing instructions, and the letter must be posted on the official notice board. When a rule change is made under rule 86.3, the approval of the national authority may be required.

Question 2

Can a racing rule be changed for an event without following the procedure described in Answer 1?

Answer 2

No.

ISAF 2012

CASE 122

Rule 69.2(c), Allegations of Gross Misconduct: Action by a Protest Committee

An interpretation of the term 'comfortable satisfaction'.

Assumed Facts for Question 1

Based on a report that the protest committee received, it believes that a competitor may have broken rule 69.1(a). It has called a hearing and taken the evidence of the party and witnesses.

Question 1

Rule 69.2(c) requires that, before the committee warns or penalizes the competitor, it shall be 'established to the comfortable satisfaction of the protest committee, bearing in mind the seriousness of the alleged misconduct, that the competitor has broken rule 69.1(a)'.

до правила, так і повне, чи часткове, його вилучення, є "зміною" правила.

- (3) Перегоновий комітет є відповідальним за видання вітрильницької інструкції у письмовій формі (дивіться правило 90.2(a)). За правилом J2.2(3) від перегонового комітету вимагається, аби до вітрильницької інструкції було включено пункт, у якому б конкретно зазначалося правило, що його змінено, і було викладено саму зміну. Той, хто читатиме цей пункт інструкції, має точно уявляти собі, як читатиметься змінене правило.

Окрім того, якщо зміну правила зроблено за правилом 86.2, то лист від ISAF щодо погодження зі зміною, має бути отримано, надання повноважень щодо зміни має значитися у положенні про перегони і у вітрильницькій інструкції, а сам лист має бути вивішений на дошці офіційних повідомлень. Якщо зміну правила запроваджено за правилом 86.3, то може бути потрібним отримати погодження з Повноважною національною організацією.

Запитання 2

Чи може правило перегонів бути зміненим для якихось змагань, без додержання процедурного порядку, зазначеного у відповіді 1?

Відповідь 2

Ні.

ISAF 2012

ВИПАДОК 122

Правило 69.2(с), Заява про злісно неправомірну поведінку: дії Протестового комітету

"Тлумачення терміну "за відповідного виконання", що означає, за "зручної задовільності".

Припустимі факти для запитання 1

Спираючись на заяву (доповідну), отриману протестовим комітетом, комітет завважив, що змагун вірогідно порушив правило 69.1(а). Комітет розпочав слухання і отримав свідчення від сторони і від свідків.

Запитання 1

За правилом 69.2(с) вимагається, аби перед тим, як комітет зробить попередження, чи накладе покарання на учасника, він "за відповідного виконання" (діючи за нормою "зручної задовільності" ('comfortable satisfaction')) встановив, беручи до уваги серйозність скоєного злісно неправомірного вчинку, що змагун порушив правило 69.1(а)".

What is the meaning of 'comfortable satisfaction' as used in rule 69.2(c)?

Answer 1

'Comfortable satisfaction' is one of three standards of proof commonly used in courts of law or arbitration hearings. The other two standards are 'proof beyond a reasonable doubt' and 'balance of probabilities'. The 'proof beyond a reasonable doubt' standard is the strictest of the three standards. It is usually reserved for serious criminal cases. The 'balance of probabilities' standard (also sometimes referred to as the 'preponderance of the evidence' standard) is the least strict of the three, and it is widely used in civil legal proceedings.

Both the World Anti-Doping Agency and the Court of Arbitration for Sport use the 'comfortable satisfaction' standard. The World Anti-Doping Agency uses that standard in hearings to determine whether or not an athlete has violated the World Anti-Doping Code. Article 3.1 of the code states that, bearing in mind the seriousness of the allegation, it shall be established to the 'comfortable satisfaction' of the hearing panel that a violation occurred. Article 3.1 goes on to state, 'This standard of proof in all cases is greater than a mere balance of probabilities but less than proof beyond a reasonable doubt.'

The racing rules do not state which standard of proof a protest committee should use in a hearing to decide a protest or a request for redress. However, in most such hearings, the protest committee uses the 'balance of probabilities' standard, which is whether it is more likely than not that an allegation or claim has been established.

Rule 69.2(c) specifically requires that in a rule 69 hearing the protest committee use the more strict 'comfortable satisfaction' standard. The rule further requires the seriousness of the alleged conduct to be considered as an important factor when the committee is addressing whether or not it is 'comfortably satisfied' that the alleged offence was committed. The 'comfortable satisfaction' standard is always more strict than the 'balance of probabilities' standard but is less strict than the standard of 'beyond a reasonable doubt'. In between these two limits, the standard of proof is a sliding scale, based on the seriousness of the allegations before the committee.

It is also a fundamental principle in disciplinary proceedings that competitors must be regarded as innocent until any allegation is proven against them. Therefore part of the 'comfortable satisfaction' test is

Що означає вираз "відповідне виконання", тобто, "зручна задовільність" ('comfortable satisfaction'), застосований у правилі 69.2(c)?

Відповідь 1

"Відповідне виконання" або 'Comfortable satisfaction', тобто: "зручна задовільність", є одною із трьох доказових норм, що зазвичай застосовуються для слухань у правовому або у третейському суді, чи в арбітражі. Іншими двома нормами є "доказова норма поза слухним сумнівом" та "противага вірогідностей". Норма "доказ поза слухним сумнівом" є найбільш чіткою із трьох норм. Вона зазвичай вживається стосовно важких кримінальних випадків. Норма "противага вірогідностей" (на яку часто-густо посилаються як на норму "переважання свідчень") є найменш прямою серед трьох згаданих і широко використовується у провадженнях з цивільного права.

Як Всесвітня анти-допінгова агенція, так і Арбітражний суд по спорту, користуються нормою "зручна задовільність" ('Comfortable satisfaction'), що і є "відповідним виконанням". Всесвітня анти-допінгова агенція застосовує цю норму для слухань, на яких визначається, чи порушив, а чи ні, спортсмен Світовий анти-допінговий кодекс. У статті 3.1 цього кодексу зазначено, що пам'ятаючи про серйозність звинувачення, групою, яка проводить слухання, для визначення того, чи було насправді скоєно порушення, має бути закладено норму "зручна задовільність". Стаття 3.1 продовжується наступним: "Це мірило щодо доказів у всіх відношеннях є значнішим, ніж проста противага вірогідностей, але менш значним ніж доказ поза слухним сумнівом".

У правилах перегонів не зазначено, яку саме доказову норму у слуханнях має застосувати протестовий комітет, аби прийняти рішення щодо протесту, або щодо звернення про відшкодування. Проте, у більшості таких слухань протестовий комітет користується нормою "противага вірогідностей", за якою більш вірогідним є те, що позов, чи звинувачення буде вважатися доведеним.

За правилом 69.2(c) окремо вимагається, аби у слуханнях щодо правила 69 протестовий комітет слідував більш чіткій нормі "зручна задовільність" (що і є "відповідним виконанням"). За цим правилом також вимагається, аби серйозність звинувачення у скоєнні злісно неправомірного вчинку враховувалася, як вирішальний чинник, коли протестовий комітет вирішує, чи є "зручна задовільність" щодо факту скоєння вірогідного порушення. Норма "зручна задовільність" завжди є більш вимогливою і чіткою нормою, ніж "противага вірогідностей" але менш суворя і чітка, ніж норма "поза слухним сумнівом". Між цих двох меж щодо норм доведеності лежить рухома лічильна шкала, яка спирається на серйозність звинувачення перед комітетом.

Головним принципом у дисциплінарних провадженнях є те, що спортсмен, доки не буде доведено і затверджено справедливості звинувачення, висунутого проти нього, має розглядатися, як особа невинувата. Отже, роль застосування "зручної задовільності" є такою, аби, незалежно від того, чи є надані комітету докази достатніми, все ж таки, визначити, що спортсмен більш не може розглядатися, як невинуватий. Таким чином роль застосування "зручної задовільності" є

whether or not the evidence presented to the committee is sufficient to mean the competitor is no longer presumed to be innocent.

The last sentence of the Terminology section of the Introduction implies that the words 'comfortable' and 'satisfaction' are used in rule 69.2(c) in 'the sense ordinarily understood in . . . general use.' Both 'comfortable' and 'satisfaction' are frequently used in everyday speech, and so most judges will be familiar with how they are generally used. Judges could also consider whether they feel 'uncomfortable' with any conclusion reached. If they are uncomfortable, then they are not 'comfortably satisfied'.

Note that in a rule 69 hearing, the protest committee must answer 'Yes' to both of the following questions before it warns or penalizes a competitor or boat under rule 69.2(c)(1) or 69.2(c)(2):

- Is the committee comfortably satisfied that the facts found establish that the alleged conduct occurred?
- Is the committee comfortably satisfied that the conduct that occurred was gross misconduct?

As rule 69.1(a) states, an act of gross misconduct may be a gross breach of a rule, good manners or sportsmanship, or conduct that brings the sport into disrepute.

Question 2

Please provide a plausible example of a report of an incident alleging a gross breach of a rule and a report of a hearing under rule 69.2 in which the 'comfortable satisfaction' standard is used.

Answer 2

Boat A had been presented for pre-event measurement and a required corrector weight was properly attached under a floorboard that was held in place by several screws. During the event, A was spot checked by the equipment inspector, and the corrector weight was missing. The protest committee alleged that the crew of boat A had removed the corrector weight, and that that action was a gross breach of rule 78.1 and, therefore, a breach of rule 69.1(a). The committee called a hearing under rule 69.2. Boat A was represented at the hearing by P, who was the helmsman of A and the person in charge of A. P denied having any knowledge of the missing corrector weight. He explained that the boat was left unlocked and unattended every night. He alleged that somebody else had removed the corrector weight during the night. Boat A's crew were called as witnesses. They also testified that they had no knowledge of the missing weight and

такою, аби визначити незалежно від того, чи є надані комітету докази достатніми, аби вважати, що спортсмен більш не може розглядатися, як невинуватий.

За останнім реченням у підрозділі Термінологія, що міститься у Вступі до правил, слова "відповідне виконання", які у правилі 69.2(с) означають "зручну задовільність" треба розуміти у тому значенні, "яке вони мають у ...загальному вжитку" Обидва слова, і "зручна", і "задоволеність", часто використовуються у звичайному мовленні, отже, більшість суддів мають бути обізнаними із тим, як вони на загал застосовуються. Отже судді мають обмірковувати, чи почуватимуться вони "незручно" через будь який висновок до якого вони дійшли. Якщо вони почувуються незручно, то вони не є "зручно задоволеними".

Візьміть до уваги, що у слуханні, яке стосується правила 69, протестовий комітет перед тим, як застосувати до спортсмена, чи судна, попередження, або покарання за правилом 69.2(с)(1) або ж правилом 69.2(с)(2), має відповісти "ТАК" на обидва наступні питання:

- Чи зручно є задовільність комітету тим, що встановлені факти свідчать про те, що поведінка, яка ставиться за вину, насправді мала місце?
- Чи є комітет зручно задоволеним, аби вважати, що поведінка, яка мала місце, була насправді злісно неправомірною поведінкою?

Адже у правилі 69.1(а) зазначено, що, злісно неправомірною поведінкою може бути брутальне порушення правил, загально визначених норм етичної поведінки, моралі і порядності, або вчинення дій, які призводять до знеславлення спорту.

Запитання 2

Наведіть, будь ласка, правдоподібний приклад, доповідної про інцидент, у якому має місце звинувачення у брутальному порушенні правила і сповіщення про слухання за правилом 69.2, де була б застосована норма "зручної задовільності".

Відповідь 2

Коли судно А було надане для передзмагального контрольного огляду і вимірювання, необхідний корегуючий тягар було належним чином приєднано під пайолою, де він утримувався на місці кількома гвинтами. Під час змагань, судно А потрапило під вибірккову перевірку інспектора по контролю за спорядженням і корегуючий тягар виявився відсутнім. Протестовий комітет виставив проти судна звинувачення у тому, що екіпаж видалив корегуючий тягар і що такий вчинок, був брутальним порушенням правила 78.1 і, відповідно, порушенням правила 69.1(а). Комітет розпочав слухання за правилом 69.2. Судно А було представлено на слуханні особою Р, який був стерновим судна А і відповідальною довіреною особою на ньому. Пан Р заперечив те, що він мав будь які відомості щодо відсутності корегуючого тягара. Він сказав, що кожної ночі судно залишалося без догляду і незамкненим. Він твердив, що хтось сторонній, мабуть вночі, зняв корегуючий тягар. Членів екіпажу судна А було викликано у якості свідків. Вони також відповідали, що не мають жодних уявлень про відсутність корегуючого

that they had seen no evidence that the floorboard had been removed and replaced.

Nearly all the evidence supported the allegation that a member of A's crew had removed the corrector weight. Because tools were needed to remove the weight, the committee concluded that the weight had been removed deliberately (not accidentally). Boat A gained an advantage by the weight's removal, and its removal was not likely to be discovered because the floorboard was screwed into place. The only contradictory evidence was that each member of the crew denied having removed the weight. The protest committee concluded that it was comfortably satisfied that a member of A's crew had removed the weight and that that action constituted a gross breach of rule 78.1 and, therefore, a breach of rule 69.1(a). Boat A was penalized under rule 69.2(c)(2) by being scored DGM for all races in the event.

Because nearly all the evidence supported the allegation, the committee would have reached the same conclusion had it used the 'balance of probabilities' standard of proof. However, if the committee had used the 'beyond a reasonable doubt' standard, it might well have reached a different conclusion. No member of A's crew ever admitted removing the weight, and it was, in principle, possible that someone else could have removed it because the boat was often left unattended and unlocked. Therefore, there was a possibility that the weight could have been removed without the knowledge of A's crew. Consequently, if the standard of proof had been 'beyond a reasonable doubt', the committee probably would not have concluded that a member of A's crew removed the weight.

тягаря, що вони не бачили такого, щоб пайолу знімали і заміняли.

Майже всі свідчення підтверджують звинувачення в тому, що хтось із членів екіпажу судна А видалив корегуючий тягар. Оскільки для видалення корегуючого тягаря треба було мати інструмент, протестовий комітет дійшов висновку, що тягаря було знято навмисне (а не випадково). Судно А завдяки видаленню корегуючого тягаря отримало деяку перевагу у перегонах, а дізнатися про видалення тягаря було, мабуть, непросто, через те, що пайолу було пригвинчено на своєму місці. Єдиним протипоказанням було те, що жоден із членів екіпажу не визнав того, що він зняв і видалив тягар, про який йдеться. Протестовий комітет вирішив, що він є зручно задоволеним аби вважати, що один із членів екіпажу зняв і видалив корегуючий тягар і що такий вчинок є брутальним порушенням правила 78.1, отже і порушенням правила 69.1(а). Судно А було покаране за правилом 69.2(с)(2) у спосіб надання йому залікового стану ДЗП (DGM) у всіх перегонах змагання.

Оскільки майже всі свідчення підтверджували звинувачення, комітет дійшов би такого ж висновку, застосовуючи доказову норму "протиवाга вірогідностей". Проте, якби протестовий комітет застосував доказову норму "поза слушним сумнівом", то його рішення могло б бути іншим. Жоден із членів екіпажу судна А навіть не припускав визнання того, що видалив тягар, і, у принципі, можливим було таке, що видалення здійснила стороння особа, адже судно часто-густо залишалось без нагляду і незамкненим. Отже, існувала можливість того, що тягар було видалено так, що жоден із членів екіпажу про це не знав. Отже, якщо було б застосовано норму доказу "поза межами слушного сумніву", комітет, можливо, не прийняв би рішення, що хтось із членів екіпажу судна А зняв і видалив тягар.

ISAF 2012
