



ПОСІБНИК ISAF

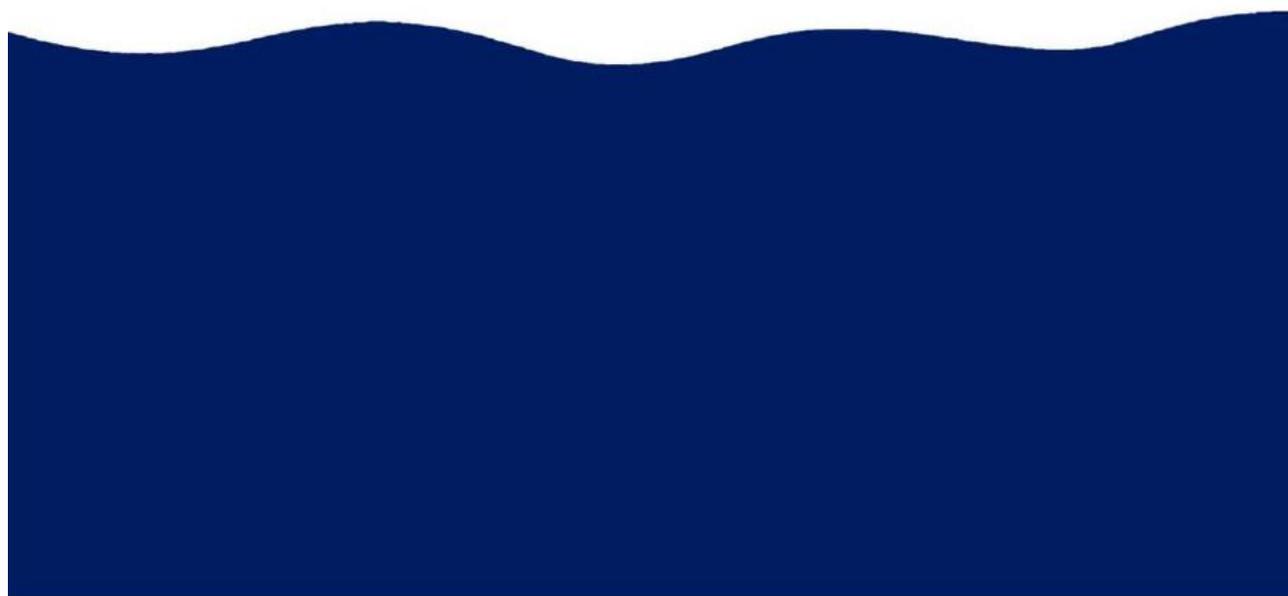
ДЛЯ

МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ

ЛЮТИЙ 2013

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



ПЕРЕДНЄ СЛОВО

Цей посібник створено як підручник для суддів, які набувають знань і досвіду, аби постати Міжнародними суддями (суддями-рефері С.М.). Він має бути також і довідковим посібником для тих, хто уже є Міжнародним суддею, і сприяє узагальненню послідовності, логічності і філософії суддівства по всьому світі.

Оскільки наш вид спорту постійно розвивається і зазнає змін, посібники такого кшталту, як цей, мають бути документами актуальними, які потребують постійного редагування і перевидання, аби завжди відповідати вимогам сучасності. Сприяння вдосконаленню цього посібника, як у вигляді доповнень його новими темами, так і за сприяння покращенню його у деталях, завжди будуть вітатися, і вдосконалені варіанти вивішуватимуться на вебсайті ISAF за порядком їх надходження.

Особливо дякуємо багатьом досвідченим міжнародним суддям, які зробили свій вклад у цей посібник

Андрес Перець, Голова підкомітету

Міжнародних суддів-рефері ISAF

ЗАСТОСУВАННЯ

Цей посібник створено і написано для міжнародних суддів ISAF, які працюють у складі міжнародних журі і як текстовий підручник для проведення семінарів з міжнародними судьями-рефері ISAF.

Поради і процедури, які містяться у цьому посібнику на загал стосуються головних регат і чемпіонатів.

Крім цього читач може скористатися з нього як з:

- посібника для судді-рефері на будь яких змаганнях;
- документу, на який можна спиратися за проведення національних і регіональних суддівських семінарів; та
- основи для створення національних посібників з суддівства, що їх видають національні повноважні органи.

Закликаємо Міжнародних суддів-рефері до участі у вдосконаленні цього видання посібника. Пропозиції щодо покращання надсилайте до секретаріату ISAF.

* * *

Задля ясності і лаконічності у цьому посібнику традиційно застосовується жіночий рід, коли йдеться про судно, і чоловічий рід, коли йдеться про особу.

І, все ж таки, всі члени суддівської спільноти мають розуміти, що стать особи не має жодного значення, якщо йдеться про визначення її, чи його, вміння і компетентності, як судді-рефері.

Цей посібник спирається на численні зауваження низки дуже досвідчених суддів. Міжнародна вітрильницька федерація виносить їм всім подяку за витрачений ними час і цінний вклад у загальну справу.

Підкомітет суддів-рефері ISAF

Червень 2013

Переднє слово	I
Застосування	II

ЗАГАЛЬНІ РОЗДІЛИ ПОСІБНИКІВ ISAF ДЛЯ КЕРІВНИХ ПЕРЕГОНОВИХ ОСІБ

Розділ 1 – Арбітражний суд зі спортивних питань (CAS)

1.1 Вступ	1 / 2
1.2 Юрисдикція, документи і правила	1 / 2
1.3 Слухання в Арбітражному суді (CAS)	1 / 2
1.4 Зв'язок з ISAF у разі участі у слуханнях (CAS)	1 / 3

Розділ 2 – Підтримуючі особи на регатах

2.1 Вступ	2 / 2
2.2 Визначення тих, хто є підтримуючими особами: тренери, керівники команд, батьки та інші особи	2 / 2
2.2.1 Стосунки з підтримуючими особами	2 / 3
2.2.2 Професійні тренери	2 / 3
2.2.3 Батьки як підтримуючі особи	2 / 4
2.2.4 Інші підтримуючі особи	2 / 4
2.3 Послуги, які організатори мають надавати учасникам	2 / 4
2.4 Початковий і щоденні брифінги для учасників і підтримувачів	2 / 5
2.4.1 Інші спілкування протягом регати	2 / 6
2.5 Катери підтримки на воді	2 / 7
2.6 Запровадження заборонених зон на воді	2 / 8
2.6.1 План щодо безпеки, який включає катери підтримки на воді.	2 / 9
2.6.2 Зв'язок з підтримувачами на воді	2 / 10
2.7 Інформація суддів про накладені ними покарання за порушення правила 42 і пояснення їхніх рішень	2 / 10
2.7.1 Спілкування ампайрів зі змагунами	2 / 10
2.8 Коли справи йдуть неналежним чином	2 / 11
2.8.1 Порядок, встановлений <i>правилами</i> , щодо розгляду справ і накладання покарань	2 / 11
2.8.2 Порядок, за яким треба діяти у разі порушень з боку підтримуючих осіб	2 / 12
2.8.2.1 Інциденти, учасниками яких є тренери	2 / 12
2.8.2.2 Інциденти, учасниками яких є батьки, чи інші підтримуючі особи	2 / 12
2.9 Звернення щодо фізичних, чи сексуальних образ молодих змагунів з боку тренерів, батьків, чи підтримуючих осіб	2 / 12
2.10 Приклади інцидентів, які мали місце на регатах	2 / 13

Розділ 3 – Порядок дій щодо непередбачених і надзвичайних ситуацій

3.1 Мета і завдання	3 / 2
3.2 Вступ	3 / 2
3.3 Оцінка рівнів ризику та план заходів за надзвичайних і непередбачених ситуацій	3 / 2
3.4 Залежність характеру заходів щодо безпеки від типу змагань	3 / 3
3.5 Відповідальність	3 / 3
3.5.1 Змагуни	3 / 3
3.5.2 Керівник перегонів	3 / 3
3.6 Схема побудови плану щодо безпеки	3 / 4
3.6.1 Змагання швертботів і вітродошок	3 / 4
3.6.2 Океанські змагання, змагання крейсерських і змагання перегонних яхт	3 / 8

Розділ 4 – Керівні перегонні особи і юні спортсмени

4.1 Вступ	4 / 2
4.2 Визначення, хто є юними спортсменами-вітрильниками	4 / 2

4.3	Роль керівних перегонових осіб на юнацьких і юніорських регатах	4 /3
4.4	Прозорість і доступність	4 /3
4.5	Спілкування зі змагунами та їхніми тренерами	4 /4
4.6	Протести	4 /4
4.7	Спостерігачі	4 /4
4.8	Застосування протестового прапора	4 /5
4.9	Сповідання перегонного комітету на фініші	4 /5
4.10	Арбітраж	4 /5
4.11	Правило 42 і Додаток Р	4 /5
4.12	Бріфінги на регаті	4 /6
4.13	Батьки, тренери і клубні підтримувачі	4 /7
4.14	Судна підтримки	4 /7
4.15	Правило 69 Злісно неправомірна поведінка	4 /7
4.16	Вітрильницька етика	4 /8
4.17	Правові обов'язки щодо захисту дитини	4 /8
4.18	Стороння допомога	4 /9
4.19	Правила перегонів ISAF для новачків ISAF	4 /9
4.20	Вітрильницька інструкція	4 /9

Розділ 5 – Прояви злісно неетичної поведінки

5.1	Вступ	5 /3
5.2	Коли має застосовуватися правило 69	5 /3
5.3	Хто підпадає під дію правила 69.1	5 /3
5.4	Типи поведінки, за яких застосування дій за правилом 69 є доречним	5 /3
5.5	Хто може подавати звернення (заяву)	5 /4
5.6	Форма звернення	5 /4
5.7	Кому має подаватися звернення	5 /4
5.8	Звернення (заяви), що їх подано до повноважних організаторів, клубів, інших організацій	5 /4
Додаток А – Приклади злісно неетичної поведінки		5 /6

Розділ 6 – Взаємодія з засобами масової інформації

6.1	Вступ	6 /2
6.2	Визначення	6 /2
6.3	Підхід ISAF до взаємодії зі ЗМІ	6 /2
6.4	Як діяти і як не діяти у розмовах із представниками ЗМІ	6 /2
6.4.1	Як треба діяти	6 /3
6.4.2	Як не треба діяти	6 /4
6.4.3	Розуміння того, як працюють журналісти	6 /4
6.4.4	Записування на диктофон спілкування з пресою	6 /5

РОЗДІЛИ ПОСІБНИКА ДЛЯ СУДДІВ-РЕФЕРІ ISAF

А Основи

A.1	Передмова	A 3
A.2	Значення термінів	A 3

В Організація Міжнародних суддів ISAF *

V.1	Як стати Міжнародним суддею	V 2
V.2	Період, на який присвоюється звання	V 3
V.3	Звернення щодо присвоєння і щодо поновлення звань	V 3
V.4	Загальні кваліфікаційні вимоги до всіх Міжнародних керівних перегонових осіб	V 4
V.5	Прийняття рішень про присвоєння звань	V 6
V.6	Оформлення стандартних характеристик-рекомендацій	V 6

С Особисті якості Міжнародного судді-рефері

C.1	Кодекс поведінки	C 2
C.2	Конфлікт інтересів	C 2

D Судді-рефері та юні спортсмени

D.1	Вступ	D /2
D.2	Визначення, хто є юними спортсменами-вітрильниками	D /2
D.3	Роль суддів-рефері на юнацьких і юніорських регатах	D /3
D.4	Прозорість і доступність	D /3
D.5	Спілкування зі змагунами та їхніми тренерами	D /4
D.6	Протести	D /4
D.7	Спостерігачі	D /4
D.8	Застосування протестового прапора	D /5
D.9	Сповідження перегонного комітету на фініші	D /5
D.10	Арбітраж	D /5
D.11	Правило 42 і Додаток Р	D /5
D.12	Брифінги на регаті	D /6
D.13	Батьки, тренери і клубні підтримувачі	D /6
D.14	Судна підтримки	D /7
D.15	Правило 69 Злісно неправомірна поведінка	D /7
D.16	Вітрильницька етика	D /8
D.17	Правові обов'язки щодо захисту дитини	D /8
D.18	Початкові правила ISAF (Правила перегонів для новачків)	D /8
D.19	Вітрильницька інструкція	D /8
D.19.1	Зміни до Вітрильницької інструкції	D /9

E Протестові комітети

E.1	Вступ	E 2
E.2	Формування складу	E 2
E.3	Погодження складу Міжнародного журі з Національною повноважною організацією	E 3
E.4	Права і обов'язки	E 4
E.4.1	Додаткові права і обов'язки Міжнародних журі	E 4
E.5	Процедурний порядок	E 4

F Альтернативна система суддівства із застосуванням свистків

F.1	Вступ до "Суддівства на воді"	F 2
F.2	Дотримання основних правил	F 2
F.2.1	Вступ	F 2
F.2.2	Доповнення до положення про перегони і до вітрильницької інструкції	F 3
F.2.3	Початковий інструктаж (брифінг) на зборах учасників і тренерів	F 4
F.2.4	Найкраще застосування на практиці	F 4
F.2.5	Суддівські записи	F 4
F.2.6	Розбори	F 4
F.2.7	Висновки	F 5
F.3	Додаток Q та Доповнення Q – Суддівство на воді для перегонів флоту	F 5
F.3.1	Вступ	F 5
F.3.2	Доповнення до положення про перегони і до вітрильницької інструкції	F 6
F.3.3	Початковий інструктаж (брифінг) на зборах учасників і тренерів	F 6
F.3.4	На воді	F 6
F.3.5	Спорядження	F 7
F.3.6	Розбори	F 7
F.3.7	Висновки	F 7
F.4	Судна, керовані по радіо	F 7

.....Цей розділ до Українського видання не включений.....С. М.

G	Забезпечення певних змагань	
G.1	Передзмагальні обов'язки голови журі певних змагань	G 2
G.2	Спілкування з Головою міжнародного журі і з його заступником	G 2
G.3	Вирішування питань щодо розширення повноважень Міжнародного журі	G 2
G.4	Перегляд проектів Положення про перегони і Вітрильницької інструкції	G 2
G.4.1	Загальні проблеми щодо положень про перегони і вітрильницьких інструкцій	G 3
G.5	Класифікаційний кодекс ISAF	G 4
H	Діяльність між народного журі на змаганнях	
H.1	Початкові збори Міжнародного журі	H 2
H.1.1	Порядок отримання випадково виникаючих запитань від змагунів	H 2
H.1.2	Принцип підходу до розгляду протестів, започаткованих самим ПрК	H 3
H.2	Передперегонова зустріч з Головою перегонового комітету, Головним керівником перегонів та іншими офіційними особами	H 3
H.3	Брифінг для учасників	H 3
H.4	Інспекторський огляд і перевірка суден	H 4
H.5	Зважування змагунів і одягу	H 4
H.6	Спілкування з Тренерами і підтримуючими особами	H 5
H.7	Порушення з боку тренерів та інших офіційних осіб команд	H 6
H.8	Взаємодія з представниками ЗМІ	H 6
I	Суддівство на воді, включно з суддівством щодо правила 42 і застосуванням Додатку Р	
I.1	Спрямованість	I 2
I.2	Плинний контроль щодо додержання правил – Загальне (Моніторинг)	I 2
I.3	Взаємодія з перегоновим комітетом	I 2
I.4	Необхідне матеріальне забезпечення	I 2
I.5	Правило 42	I 3
I.6	Прийняття рішення, чи накладати покарання, а чи ні	I 3
I.7	Процедурний порядок суддівства на регаті (перегони флоту)	I 5
I.7.1	Подавання сигналу про покарання	I 5
I.7.2	Запис про покарання	I 6
I.7.3	Тлумачення покарання для перегонців	I 7
I.8	Визначення місць розташування катерів	I 8
I.8.1	Перед стартом	I 9
I.8.1.1	Старт	I 9
I.8.2	Проти вітру	I 11
I.8.3	На бакштагах	I 12
I.8.4	Фордевінд	I 13
I.8.5	Фініш	I 15

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ ЗАГАЛЬНИЙ РОЗДІЛ 1

I.9 На брифінгу для змагунів

I 16

I.10 На березі після перегонів

I 16

I.11 Слухання щодо надання відшкодувань стосовно правила 42

I 16

I.12 Додаток Р—Особливий порядок суддівства щодо правила 42

I 17

J Порядок керування справами протестового комітету

J.1 Обов'язки секретаря протестового комітету

J 2

J.2 Загальне щоденне ведення справ

J 2

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ ЗАГАЛЬНИЙ РОЗДІЛ 1

J.3	Отримання протестів	J 3
J.4	Реєстрація і копіювання протестів	
J 3		
J.5	Система арбітражу	
J 3		
J.6	Відкликання протестів	J 3
J.7	Визнання порушення	J 4
J.8	Розклад слухань	J 4
J.9	Слухання	J 5
J.10	Після останніх перегонів	J 5
К	Слухання протестів	
K.1	Юрисдикція, загальні принципи, приготування	
K 3		
K.2	Перекладачі	K 4
K.3	Право бути присутнім	K 4
K.4	Право на відкликання протесту	K 5
K.5	Паралельне слухання більш, ніж одного протесту	K 5
K.6	Покарання судна, яке не є а ні опротестованим, а ні протестуючим	
K 6		
K.7	Спостерігачі	K 6
K.8	Процедура слухань: дійсність протестів	
K 6		
K.8.1	Загальні принципи	K 6
K.8.2	Вчасне отримання письмового протесту	
K 7		
K.8.3	Визначення опротестованого	K 7
K.8.4	Опис інциденту	K 7
K.8.5	Представництво протестуючого	
K 7		
K.8.6	Оклик	K 7
K.8.7	Протестовий прапор	
K 8		
K.8.8	Протести на акваторії району перегонів	
K 8		
K.8.9	Протести поза акваторією району перегонів	K 8
K.8.1	Встановлення дійсності (чинності) протесту	K 8
K.9	Порядок слухання: отримання свідчень і встановлення фактів	
K 8		
K.10	Порядок слухання: свідки і свідчення	K 8
K.11	Вплив перегонної пам'яті на свідчення-спогади про інцидент	
K 9		
K.12	Застереження щодо оцінки свідчень	K 9
K.13	Свідчення з чужих слів	K 9
K.14	Фотосвідчення	K 9
K.15	Письмові свідчення	
K 10		
K.16	Навідні запитання	K 10
K.17	Обговорення	
K 11		
K.18	Порядок слухання: встановлення фактів	
K 12		
K.19	Розв'язування спірних питань	K 13
K.20	Член протестового комітету, який жорстко дотримується своєї думки, будучи у меншості	K 13
K.21	Обов'язок переконати протестовий комітет	K 13

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ ЗАГАЛЬНИЙ РОЗДІЛ 1

K.22	Записування фактів і рішень; правило 14	
K 14		
K.23	Оголошення прийнятої ухвали	K 14
K.24	Протести перегонного комітету	
K 15		
K.25	Протести, що стосуються правил класу	
K 15		
K.25.1	Основні правила	K 16
K.25.2	Правила класу	K 16
K.25.3	Вітрильницькі інструкції	K 16
K.25.4	Права і обов'язки вимірювача	K 16
K.25.5	Визнання дійсним протесту, який стосується правил класу	
K 17		
K.25.6	Обов'язки протестового комітету щодо протесту, який стосується правил класу	
K 17		
K.25.7	Свідки-експерти і їх показання	K 17
K.25.8	Повторне вимірювання	K 18

K.25.9	Повноважна правомочна організація	K 18
K.26	Протести самого протестового комітету	K 18
K.27	Слухання стосовно зловживань забороненими лікарськими засобами	K 19
K.28	Звернення про відшкодування	K 19
K.28.1	Хто може звертатися про надання відшкодування?	K 19
K.28.2	Сторони у слуханні щодо відшкодування	K 20
K.28.3	Слухання	K 21
K.28.4	Дійсність (чинність)	K 21
K.28.5	Відповідність	K 22
K.28.6	Залік	K 22
K.28.7	Значно, істотно	K 22
K.28.8	Не з його власної провини	K 23
K.28.9	Неналежні дії, або похибка	K 23
K.28.10	Факти пошкодження матчастини, чи травмування людини	K 24
K.28.11	Надавання допомоги	K 24
K.28.12	Накладання покарань	K 24
K.28.13	Надавання відшкодування	K 24
K.28.14	Настанови щодо відшкодувань, які можуть бути надані	K 25
K.28.15	Перед-перегонове "звернення про відшкодування"	K 26
K.28.16	Звернення про відшкодування через твердження про допущену перегоновим комітетом похибку стосовно надання судну залікового стану НБД (OCS), ППЗ (ZFP), або ЧПД (BFD)	K 26
K.28.17	Відшкодування після дискваліфікації без слухання	K 26
K.28.18	Додаток Q (Медал рейс)	K 27
K.28.19	Додаток В (Правила змагань з віндсюрфінгу)	K 27
K.28.20	Додаток F (Правила перегонів на кайтбордах)	K 27
K.29	Звернення про повторне слухання	K 27
L	Арбітраж	
L.1	Вступ	L 2
L.2	Покарання	L 2
L.3	Принципи арбітражу	L 3
L.4	Процедурний порядок	L 5
L.5	Арбітр	
	L 6	
L.6	Висновки	L 6
M	Пошкодження матчастини або травмування людини	
M.1	Вступ	M 2
M.2	Пошкодження	M 2
M.3	Серйозне пошкодження	M 2
M.4	Фізичне пошкодження	M 2
M.5	Серйозне травмування	M 2
N	Правило 2 та правило 69	
N.1	Правило 2 Чесне вітрилення	N 2
N.2	Слухання за правилом 69	N 2
N.2.1	Коли протестовий комітет має започатковувати дії за правилом 69	N 2
N.2.2	Хто може бути об'єктом слухання за правилом 69	N 2
N.2.3	Час порушення	N 3
N.2.4	Місце порушення	N 3
N.2.5	Приготування протестового комітету	N 3
N.2.6	Сповіднення особи у письмовій формі	N 4
N.2.7	Приклади випадків для порушення слухань за правилом 69	N 4

N.2.9	Слухання	N 5
N.2.10	Заперечування	N 6
N.2.11	Сторона не з'явилася на слухання	N 6
N.2.12	У разі виправдання звинувачуваного	N 7
N.2.13	Покарання	N 7
N.2.14	Означення подробиць у разі подавання звіту про регату до ISAF	N 7
N.2.15	Апелювання щодо ухвали	N 7
N.2.16	Сповідання Національних повноважних організацій	N 7
N.2.17	Дії Національної повноважної організації	N 7
Додаток А		N 8
О	Класифікація – Статутне положення ISAF 22	
O.1	Вступ	O 2
O 2	Положення про перегони/Вітрильницька інструкція	
	O 2	
O.3	Вибіркова перевірка	
	O 3	
O.4	Протести	O 3
O.5	Протести стосовно обмежень щодо складу екіпажу	
	O 4	
O.6	Зміни, що здійснюються комісією	
	O 4	
O.7	Отримання інших звинувачень, чи відомостей	
	O 4	



ПОСІБНИКИ ISAF

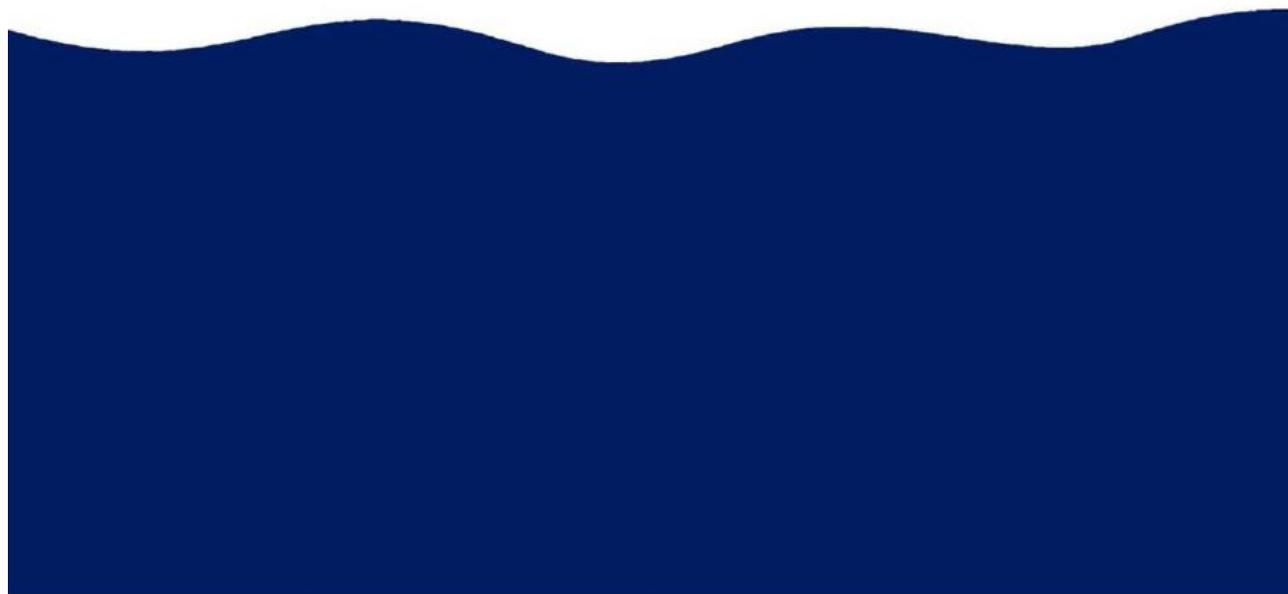
ДЛЯ

КЕРІВНИХ ПЕРЕГОНОВИХ ОСІБ

ЗАГАЛЬНІ РОЗДІЛИ

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013





ПОСІБНИКИ ISAF

ДЛЯ

КЕРІВНИХ ПЕРЕГОНОВИХ ОСІБ

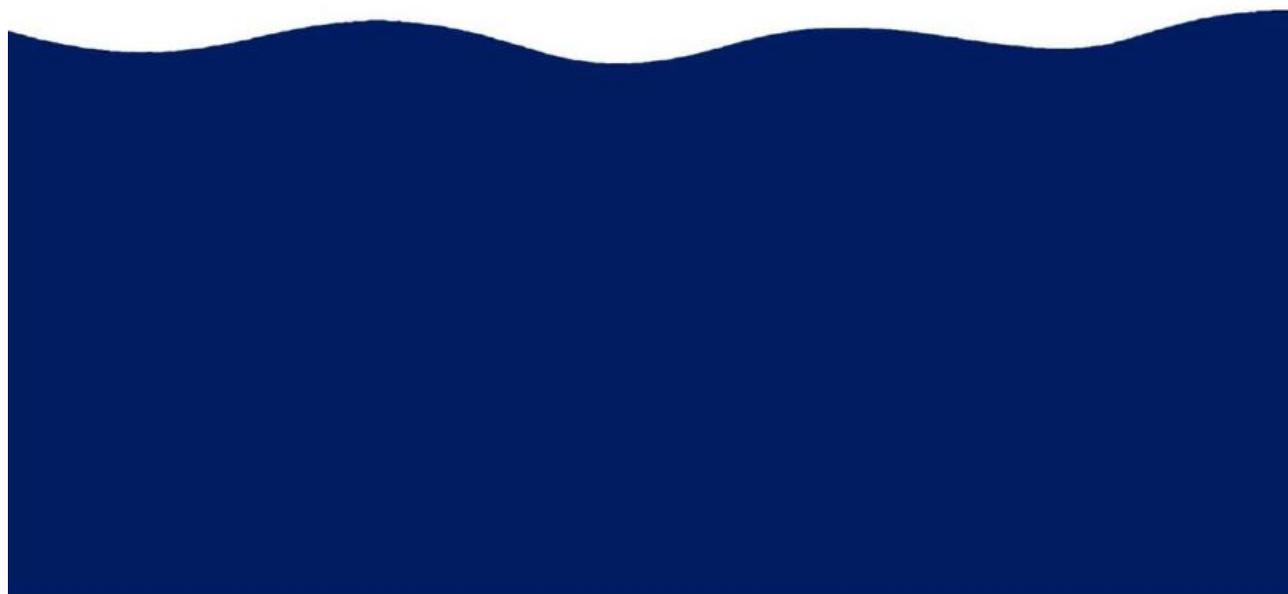
ЗАГАЛЬНІ РОЗДІЛИ

РОЗДІЛ 1

Арбітражний суд зі спортивних питань (CAS)

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



Зміст	Сторінка
1.1 Вступ	1 / 2
1.2 Юрисдикція, документи і правила	1 / 2
1.3 Слухання в Арбітражному суді (CAS)	1 / 2
1.4 Зв'язок з ISAF у разі участі у слуханнях (CAS)	1 / 3

1.1. Вступ

Арбітражний суд зі спортивних питань (CAS) є міжнародним арбітражним органом, який створено для вирішування суперечок, які стосуються спорту.

Протягом останніх років була ціла низка справ, що стосувалися вітрильницького спорту, які було вирішено арбітражним судом CAS.

Важливо давати собі звіт у тому, що юрисдикція CAS поширюється на обмежений обсяг справ.

Аби спірне питання було подано на розгляд арбітражного суду CAS, звернення до нього має бути погоджено між сторонами які і порушують звернення по допомогу. ISAF потребує аби за певних обставин питання підпадали під юрисдикцію CAS, а саме, коли посилання на це є у Статутних положеннях, наприклад щодо антидопінгових питань.

Сторони мають погодити між собою звернення до арбітражного суду CAS оскільки він є арбітражним органом.

1.2. Юрисдикція, документи і правила

Юрисдикція арбітражного суду CAS поширюється також і на будь яке спірне питання, що виникло через випадок, що виник у зв'язку з, чи є пов'язаним з, Олімпійськими іграми, через статтю 59 Олімпійської хартії, яка вимагає вирішення таких спірних питань тільки через Арбітражний суд зі спортивних питань (CAS).

Треба зауважити, що це стосується не тільки самих Олімпійських ігор, але і будь яких спірних питань, "які пов'язані" з Олімпійськими іграми.

CAS має встановлений порядок щодо подання документів, і залучення адвокатів сторонами у розгляді звернень є звичайною справою.

Особовий склад груп Арбітражного суду CAS комплектується із юристів і суддів, які є досвідченими у розгляданні спортивних справ, але можуть бути і не дуже досконало знайомі із вітрильництвом. Таким чином, важливо бути певними того, що у документах, які подаються, є наявним повне роз'яснення справи, аби арбітражний суд CAS ще перед початком слухання мав бачення позицій сторін. До таких документів можуть відноситися Правила перегонів ISAF, та бажано, Положення про перегони і Вітрильницька інструкція, а, також, пояснення щодо обставин, через які виникло рішення, на яке подається апеляція.

Важливо давати собі звіт у тому, що CAS має юрисдикцію, яка матиме верховенство над правилами спортивних федерацій, та їхніми протестовими комітетами, у разі суд визначить, що органи, які приймали рішення, недостатньо керувалися моральними настановами та неупередженістю, або діяли не відповідно до процесуального порядку. Зазвичай апеляції мають подаватися до арбітражного суду CAS стосовно наступного:

- Справ щодо ігрового поля;
- Справ, що стосуються слухань протестів.

1.3. Слухання в Арбітражному суді (CAS)

Стосовно слухань протестів CAS зазвичай зосереджується на безсторонності, неупередженості та добросовісності процедурного порядку і на тому, аби пересвідчитися, що Протестовий комітет застосовував правила і не був упередженим, чи ж не припускався нечесності в інший спосіб.

За своїм генеральним принципом CAS не перетинається з рішеннями, що їх прийнято "на ігровому полі". Підставою для цього є те, що такий орган загалом не може переглядати рішення суддів, чи ампайрів, які мали добру позицію для прийняття рішення щодо певних випадків, які траплялися на ігровому полі, і тому що такі справи є, за своєю природою, справами чисто технічного гатунку.

Цей підхід, позате, завжди регулюється і стримується вимогою, аби такі рішення приймалися без порушень правил змагань, і такий судовий процес, чи ухвала, були зроблені за додержання моральних устоїв, скажімо, без наявності корупційних дій, національних упереджень, чи чогось подібного. На загал, до функцій апеляційного суду CAS не входить перегляд технічних питань і цей суд має втручатися тільки тоді, коли рішення офіційної перегонової особи на ігровому полі запламоване наявністю обману, свавілля, чи корупції.

Іноді до інструкцій включаються пункти, за яких передбачено покарання, менш суворе, ніж дискваліфікація. Досвід показує, що для журі важливо ще перед початком змагань, мати документ, який давав би для журі настанови щодо критеріїв, які мають застосовуватися за визначення прийнятних покарань у разі матимуть місце випадки, передбачені інструкцією. Згадане документування і показ того, як журі має застосовувати ці критерії, буде дуже корисним за випадків, про які йдеться.

Досвід показує, що арбітражний суд CAS має підтримуючий напрямок щодо рішень, ухвалених керівними перегоновими особами, у разі додержання умов, що їх викладено вище.

1.4. Зв'язок з ISAF у разі участі у слуханнях (CAS)

Беручи до уваги те, що справи, які розглядатиме CAS, можуть бути ускладненими, перегонові офіціалісти, які є причетними до апеляції, поданої до апеляційного суду CAS, мають негайно порадитися з генеральним секретарем ISAF. Адже є дуже можливим, що сама ISAF буде стороною у будь якому з таких проваджень.



ПОСІБНИКИ ISAF

ДЛЯ

КЕРІВНИХ ПЕРЕГОНОВИХ ОСІБ

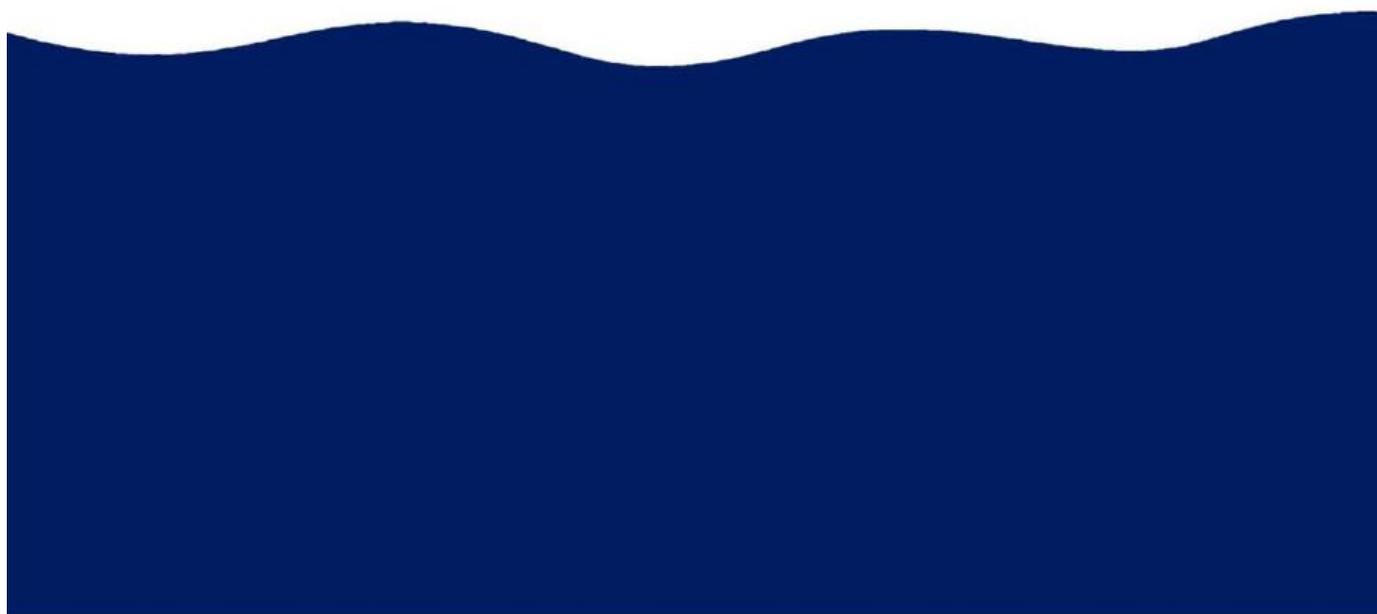
ЗАГАЛЬНІ РОЗДІЛИ

РОЗДІЛ 2

ПІДТРИМУЮЧІ ОСОБИ НА РЕГАТАХ

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2012



	Зміст	Сторінка
2.1	Вступ	2 /2
2.2	Визначення тих, хто є підтримуючими особами: тренери, керівники команд, батьки та інші особи	2 /2
2.2.1	Стосунки з підтримуючими особами	2 /3
2.2.2	Професійні тренери	2 /3
2.2.3	Батьки як підтримуючі особи	2 /4
2.2.4	Інші підтримуючі особи	2 /4
2.3	Послуги, які організатори мають надавати учасникам	2 /4
2.4	Початковий і щоденні брифінги для учасників і підтримувачів	2 /5
2.4.1	Інші спілкування протягом регати	2 /6
2.5	Катери підтримки на воді	2 /7
2.6	Запровадження заборонених зон на воді	2 /8
2.6.1	План щодо безпеки, який включає катери підтримки на воді.	2 /9
2.6.2	Зв'язок з підтримувачами на воді	2 /10
2.7	Інформація суддів про накладені ними покарання за порушення правила 42 і пояснення їхніх рішень	2 /10
2.7.1	Спілкування ампайрів зі змагунами	2 /10
2.8	Коли справи йдуть неналежним чином	2 /11
2.8.1	Порядок, встановлений <i>правилами</i> , щодо розгляду справ і накладання покарань	2 /11
2.8.2	Порядок, за яким треба діяти у разі порушень з боку підтримуючих осіб	2 /12
2.8.2.1	Інциденти, учасниками яких є тренери	2 /12
2.8.2.2	Інциденти, учасниками яких є батьки, чи інші підтримуючі особи	2 /12
2.9	Звернення щодо фізичних, чи сексуальних образ молодих змагунів з боку тренерів, батьків, чи підтримуючих осіб	2 /12
2.10	Приклади інцидентів, які мали місце на регатах	2 /13

2.1 Вступ

Цей розділ стосується взаємодії із тренерами, батьками, та з іншими підтримуючими особами на регатах і того, як розв'язувати проблеми, які можуть виникати. Взаємодія включає домовленості, спілкування і використання засобів, що стосуються подальшого проведення регати, як то брифінги і слухання протестів. Взаємодія має здійснюватися і тоді, коли не все йде так, як треба.

2.2 Визначення тих, хто є підтримуючими особами: тренери, керівники команд, батьки та інші особи

Змагуни-учасники часто-густо з'являються на регатах разом із тренерами, керівниками команд, батьками та іншими особами, які забезпечують їхню підтримку. У цьому розділі ми застосовуватимемо термін «підтримуючі особи» який є узагальнюючим для всіх таких осіб.

Підтримуючі особи є важливою складовою за проведення регат, вони є дійовими особами щодо доставки на змагання і відправки після змагань спортсменів і матчастини, та надання необхідної підтримки спортсменам під час регати. Це може мати різні форми залежно від типу змагань і від віку змагунів. Вони супроводжують змагунів на спортивні заходи, воліють бути допущеними на місце проведення змагань і, якщо вимагається, отримати акредитаційний статус щодо допуску у закриті для інших зони, потребують можливості користуватися катерами і мати місця для їх стоянки на березі і брати участь у соціальних заходах. Роль, яку вони відіграють для своїх змагунів щодо успішного виступу тих на змаганнях є дуже важливою і зазвичай має проявлятися у спілкуванні з офіційними особами від імені своїх учасників, але перевага має надаватися у їхньому спілкуванні і переговорах справам, що стосуються саме тих спортсменів, разом із якими вони пройшли реєстрацію.

Залежно від рівня і типу спортивного загалу, скажімо, за участі у змаганнях національних команд, змагуни також можуть мати обслуговуючий персонал, як то, радників-консультантів з метеорології, чи з правил змагань, та інших, які і не прибували до місця проведення змагань. Там, де запроваджено вивішувати сповіщення ще перед регатою, цим особам видається корисним мати відомості із числа тих, що вивішені на дошці офіційних повідомлень, а потім відомості про протести, яких оголошено для слухань і відомості про ухвали по цих протестах, та володіти іншою інформацією, яка паралельно публікуються на вебсайті змагань. Не завжди є можливість одночасно публікувати на вебсайті все те, що вивішується на дошці офіційних повідомлень і це також залежить від досвідченості і програмової забезпеченості вебсайту змагань і коштів, які є необхідними для того, аби мати такий вебсайт. На даний момент не існує *стандартного* характеру для вебсайту, який би забезпечував викладене вище. На таких вебсайтах надається інформація, яка є безпосередньо доступною для віддалених від місця змагань осіб на їхню потребу і на користь пов'язаних із ними учасників змагань.

Офіційним особам непогано знати, хто саме є підтримуючими особами на змаганнях, із якими саме змагунами пов'язана кожна з цих осіб і у якій саме ролі вони виступають на змаганнях. Для офіційних осіб також важливо розуміти стосунки змагунів із їхніми підтримувачами.

На деяких регатах змагуни, чи й команди відібрані і заявлені їхніми Національними повноважними організаціями або клубами. Ці НПО, чи клуби часто-густо відряджають своїх власних тренерів, або керівників команд. На дитячих та юнацьких регатах, батьки, або інші дорослі особи, зазвичай супроводжують змагунів і, зрозуміло, несуть відповідальність за поведінку юних змагунів у широкому сенсі цього слова. На деякі регати разом з юними спортсменами прибувають супроводжуючі їх власні тренери, чи інші підтримуючі особи. Іноді такі особи являються підтримуючими особами одночасно для цілої низки змагунів.

2.2.1 Стосунки з підтримуючими особами

Підтримуючі особи часто звертаються до офіціалістів від імені тих змагунів, що є під їхньою опікою, або разом із змагунами, за отриманням відомостей щодо розкладу і безпосереднього відбування регати, або ж за подробицями щодо ухвал ПрК і накладених на їхніх змагунів покарань.

Дуже корисно і благотворно мати робочі стосунки з підтримуючими особами, які на даний момент знаходяться разом зі змагунами. Найбільш відповідною формою стосунків є така, коли підтримуючі особи відчувають себе залученими до процесу, є шанованими і поважними для офіційних осіб і не очікують втручання до їхніх рольових функцій, чи перешкоджання їхній діяльності.

Які способи налагоджування відповідних стосунків є кращими, може залежати від цілої низки факторів і бути різними на кожній з регат. Відмінності можуть залежати від оточення, особистостей відповідних представників керівного складу регати та ставлення і рівня досвіду підтримуючих осіб. Чим вищими посадовцями у керівництві відповідним Класом є офіційні особи змагань, тим більш поважними будуть стосунки між ними і підтримувачами.

Ось деякі поради щодо прийомів і поведінки, які можуть прислужитися офіційним особам змагань:

- Бути на виду і доступними для спілкування.
- Бути помітними на місці проведення змагань, як на березі, так і на воді. Бути доступними для співбесід з підтримувачами, але уникати проявів наявності особистих зацікавлень щодо осіб, або й колективів. Позате, якщо можливо, старайтеся, аби були присутніми на розмові, чи неподалік, ще хто не будь із офіціалістів.
- Бути доступними не означає, що ви маєте весь час намагатися всім догодити, тому що у разі ви так дієте, то тим самим створюєте ситуації за яких ви нікому не допоможете, або, гірше того, виглядатимете слабким, безпорадним і таким, яким можна маніпулювати.
- Беріть до уваги культурні і мовні відмінності. Те, що виглядає нормальним і прийнятним поведінням у межах однієї культури, в іншій культурі може сприйматися як протистояння і брутальність, а то і образа. Засвоєння декількох слів чужої мови на кшталт "доброго ранку", може сприяти кращим відносинам навіть тоді, коли стосунки є складними в інакший спосіб.

2.2.2 Професійні тренери

Багато хто з тренерів є оплачуваними фахівцями. Деякі є діючими контрактниками, майбуття яких є у прямій залежності від успішності виступів спортсменів, яких вони тренують. Часто-густо тренери і керівники команд мають не менший, а то й вищий фаховий рівень, ніж ті офіційні особи, які проводять і судять перегони, отже можуть мати надзвичайно глибоке розуміння випадків і ситуацій, які виникають протягом змагань. Уважне ставлення до врахування вірогідності виникнення певних ситуацій, з яких можуть скористатися тренери, у разі їхні змагуни виступатимуть не на очікуваному рівні, є важливою передумовою успішних стосунків з тренерами і змагунами за нештатних ситуацій.

Тренер може бути визначений, як "підготовлений", чи "кваліфікований" фахівець, який має закінчену відповідну освіту, надану, чи визнану його НПО, або НПО іншої країни. Поняття підготовленого і відповідно атестованого тренера зазвичай включає такі якості, як вміння оцінювати ситуації, взаємодіяти з іншими, здатність реалізовувати керівництво, розв'язувати проблеми, і критично мислити.

Найважливішою суттю і стрижнем компетентності є моральність і етичність у прийнятті рішень. Наступною необхідністю є вміння керувати моторним катером і користуватися радіоприладами УВЧ, так само, як і бути атестованим щодо надання першої медичної допомоги, СЛР (серцево-легеневої реанімації), вміння плавати і надавати рятувальну допомогу на воді.

У багатьох країнах тренери зобов'язані дотримуватися вимог Тренерського кодексу честі, або Тренерського кодексу додержання етичних норм. У кодексах багатьох Національних повноважних організацій зазначається, що від тренерів очікується слідування етичним нормам, серед яких фігурують наступні:

- Поважати права, гідність і достоїнство інших.
- Уникати будь яких форм залякування, завдання клопоту, чи настирливого залицяння до осіб жіночої статі
- Додержувати, основних принципів, букви і духу правил
- Бути вірним спортивним принципам, як їх визначено у керівних документах
- Сприяти поширенню позитивних поглядів на додержання чесної гри і порядності у спортивній боротьбі

- Забезпечувати захист природного середовища
- Бути провідником за особистим прикладом
- Бути сумлінним, чесним, порядним
- Бути надійним гарантом безпеки тих, хто тренується
- Турбуватися про невживання спортсменами наркотиків, алкогольних напоїв, боротися з палінням

У більшості кодексів визначено процедурні порядки щодо розслідувань стосовно порушень вимог цих кодексів і передбачено дисциплінарні заходи з боку НПО на підставі отриманої заяви про вірогідне порушення вимог кодексу.

За дотримання своїх тренувальних та етичних принципів, тренери можуть бути неоціненними партнерами щодо ефективного проведення регати. Тренери можуть впливати на своїх спортсменів заспокоюючи їх і сприяючи тверезому і об'єктивному ставленню до подій, особливо за стресових ситуацій.

2.2.3 Батьки як підтримуючі особи

Юні змагуни, які беруть участь у регатах, часто-густо супроводжуються своїми батьками, які беруть на себе виконання тренерських функцій, зазвичай таке відбувається на юнацьких змаганнях. Батьки є особливою групою індивідуальностей, яка вносить свої погляди на тренувальний процес і спортивний досвід за підтримування змагунів у процесі змагань. Тоді, як дехто з батьків є досвідченими змагунами, інші мають дуже незначний спортивний досвід, а то й ніякого, і треба мати на увазі, що такі особи не зобов'язувалися додержувати жодних морально-етичних кодексів. Головне, чого вони бажають, і що є їхньою домінуючою метою, це мати певність щодо безпеки, здоров'я, добробуту їхніх дітей, і досягнення останніми змагальних цілей.

Зазвичай батьки не мають такого ж розуміння, щодо відповідного поведіння і постави, яке є притаманним практикуючим тренерам.

2.2.4 Інші підтримуючі особи

Команди, такі, як національні збірні, мають у своєму складі інших підтримуючих осіб, які не є а ні тренерами, а ні батьками. Такі люди теж становлять щодо досвідченості, тренувального процесу, та рольових функцій теж відмінну від інших особливу групу осіб. Вони можуть бути найманими вихователями, які опікуються дитиною, або бути певними фахівцями, скажімо щодо метеорології, догляду за судном, чи інших аспектах вітрильництва. Залежно від їхнього фахового рівня, вони можуть не всі мати правильне уявлення про те, яким є їхнє місце на регаті і як вони мають себе поводити на змаганнях. Виходячи з того, що вони призначені асоціацією класу, чи НПО можна сподіватися, що вони додержуватимуть вимог морально-етичних кодексів.

2.3 Послуги, які організатори мають надавати учасникам

Повноважний організатор має надати потенційним учасникам відомості, які є необхідними для підготовки до участі у регаті. Ці відомості, так, як і вимоги щодо допуску, із зазначенням стартового внеску, у наш час зазвичай надаються через сайт змагань і можуть складатися із відомостей про:

Місце проведення: Місце, яке буде базовим для проведення регати і акваторія на якій відбуватимуться перегони.

Погодні умови та припливи-відпливи і течії: Середні погодні умови на період змагань та найвищий і найнижчий рівень припливно-відпливної води, припливні і відпливні течії, а також середні температури повітря і води.

Сполучення: Дані щодо транспортних сполучень для прибуття на місце проведення регати, разом з настановами для водіїв, ближчими вітчизняними і міжнародними аеропортами, залізничними станціями, поромами та порядками щодо отримання віз.

Розміщення: Інформація про сполучні ланки чи прямі контакти щодо отримання помешкань, місць у готелях або інших місць для розквартирування.

Стоянка автотранспортних засобів: Зазначення можливостей щодо стоянки для трейлерів, мікроавтобусів і кемперів у часі перед регатою, протягом регати, та після неї.

Сайт, що передує регаті, і є доступним для змагунів та підтримуючих осіб має: містити відомості щодо будь яких обмежень, які значитимуться на сайті регати перед змаганнями і де буде забезпечено можливість стоянки автотранспорту і суден.

Для змагунів, які будуть на воді: Надання відомостей щодо вимог для участі, порядку подання заявок, стартового внеску, порядку акредитації.

Умови щодо суден підтримки: Відомості щодо стоянки на воді і на березі, заправки, витаскування на берег:

Надання відомостей щодо стоянки на березі, умов і можливостей стоянки на ківті, або біля причальної стінки, умов щодо заправки паливом, можливостей витаскування на берег катерів підтримки. Вимоги стосовно необхідності попередньої реєстрації і акредитації, що її проводить повноважний організатор для оцінки кількості підтримуючих плавзасобів і розташування їх на місці проведення змагань.

Страховання: Часто країни проведення і організатори змагань вимагають від змагунів і тренерів наявності страхування відповідальності перед третіми особами і обсяг вимог щодо цього страхування, включно зі страхуванням щодо дій поліції має зазначатися на сайті.

Вітрильницька інструкція: В ідеалі має бути можливим завантажити вітрильницьку інструкцію з вебсайту принаймні за три дні до початку регати, але паперові варіанти інструкції мають завжди вручатися змагунам під час реєстрації.

2.4 Початковий і щоденні брифінги для учасників і підтримувачів.

Зазвичай брифінг для учасників проводиться напередодні першого перегонного дня. Особи, які є підтримувачами змагунів, мають також запрошуватися і заохочуватися, аби бути присутніми на цьому брифінгу. Поширеною практикою постало також проведення і щоденних брифінгів для надання змагунам і їхнім підтримувачам додаткової інформації і для сповіщень про те, що перегонний комітет планує проводити цього дня.

Проведення брифінгів сприяє можливості заснувати і підтримувати постійну взаємодію між організаторами, офіційними перегонними особами, учасниками змагань і особами, які є підтримувачами цих змагунів, та представити офіційних осіб, які проводитимуть і судитимуть регату про яку йдеться. Ретельно підготовлений офіціалістами брифінг є консолідуючим фактором для створення міцних зв'язків і взаємодії, а, також, є офіційною можливістю створити у присутніх добре враження і впевненість у тому що офіційні перегонні особи на цих змаганнях є добре обізнаними, освіченими, такими, що завжди йтимуть назустріч і ставитимуться дружньо і з симпатією до змагунів і підтримувачів.

На початковому брифінгу змагуни і їхні підтримувачі ознайомлюються з порядком звернень до офіціалістів щодо розв'язування проблем, що виникатимуть протягом регати.

На брифінгу для підтримуючих осіб і керівних осіб команд має бути зроблено наступне:

- Проведено презентацію головних керівних перегонних осіб, як то: Головного керівника перегонів (Директора регати, Голови ПеК) вимірювачів, Голови журі, чи ПрК, Головного ампайра та членів журі/ампайрів;
- Визначено судна ПеК, катери журі (ПрК) катери ампайрів;
- Висвітлено будь які правила плавання для місцевої бази, гавані, правила щодо безпеки і митні правила;
- Ознайомлено з намірами ПеК щодо проведення перегонів за певних умов погоди, проходження транспортних суден по місцевих суднових ходах і т. п.;
- Наголошено на необхідності додержання вимог, зазначених у вітрильницькій інструкції, чи в інших документах, щодо суден підтримки. Такі вимоги можуть стосуватися і необхідності нести на судах підтримки національні означення;
- Зазначені конкретні завдання, які покладаються на тренерські катери щодо безпеки на воді;

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ ЗАГАЛЬНИЙ РОЗДІЛ 2

Нагадайте спортсменам, що вітрильний спорт є спортом, у якому додержання правил змагань забезпечується самими учасниками, і про їхні обов'язки щодо додержання основного принципу "Порядність і правила";

- Запропонуйте змагунам у разі потреби звертатися до будь кого з вимірювачів, членів перегонового комітету, членів журі (ПрК), та до ампайрів, як на воді, так і на березі, будь коли, за винятком періодів, коли тривають перегони;
- Зазначені конкретні завдання, які покладаються на тренерські катери щодо безпеки на воді;

В інших частинах посібника для офіційних перегонових осіб висвітлено інші теми, які мають фігурувати на таких брифінгах.

Найбільш прийнятним формулюванням у вітрильницькій інструкції може бути таке:

Збори тренерів і керівників команд

Кожного ранку о xxxx або, у разі змін у розкладі проведення перегонів на більш ранній термін, за 2 години до першого попереджувального сигналу дня, відбуватимуться збори тренерів і керівників команд. Метою проведення зборів є отримання зворотного зв'язку від тренерів щодо організації регати обміну поглядами на ключові питання та доведення до уваги тренерів будь яких змін вітрильницької інструкції зокрема і у проведенні регати в цілому.

Ці збори не є заміником сповіщень для змагунів, вивішених на дошці офіційних повідомлень.

Зазвичай на щоденних зборах можуть порушуватися наступні питання:

Логістика, організаційне і матеріально-технічне забезпечення регати

- Стоянка, місцеві громадські вимоги, медичне обслуговування, забезпечення харчування, соціальні заходи, транспорт, спуск на воду і витаскування після повернення, урочистості відкриття і закриття, дошки офіційних повідомлень, розташування бюро регати, приміщень журі (ПрК), ампайрів;
- Управління системою безпеки: безпека на воді, в тому числі за поганої погоди, порядок буксирування суден, судна, залишені без догляду, канали радіо зв'язку;
- Забезпечення проведення перегонів: прогнози погоди, акваторії дистанцій, дії голови ПеК у разі відсутності вітру, чи інших причин, що впливають на потребу змінювати розклад перегонів, залишатися на березі;
- Спортивне спорядження: якщо судна надаються повноважним організатором, заміна спорядження, *Where boats are supplied by the organising authority, equipment substitution*, місце стоянки суден, судна на воді для зберігання запасного спорядження і непотребу;
- Привертання уваги до будь яких повідомлень для змагунів, від журі (ПрК)/ампайрів, привертання уваги до речей, які стосуються підтримувачів, як то: зони, заборонені для знаходження на їх акваторії катерів підтримки, перетинання суднами, що фінішували, районів дистанцій на яких ще тривають перегони;
- Зворотний зв'язок: піднімання різних питань, сприймання порад щодо вдосконалення цих, та майбутніх змагань.

Зазвичай такі збори проводяться повноважним організатором за присутності принаймні голови перегонового комітету (головного керівника перегонів), голови журі (ПрК), та головного ампайра. Присутність на таких зборах всіх офіційних перегонових осіб змагань є бажаною.

2.4.1 Інші спілкування протягом регати

Залежно від характеру регати, важливою справою є налагодження специфічних стосунків з підтримуючими особами, тобто знайомство, спілкування з ними, та інші форми приділення уваги до підтримувачів.

Спілкування з підтримуючими особами постає набагато простішим і більш ефективним, якщо є налагоджений взаємозв'язок. Особливо важливою є ця справа на дитячих і юнацьких змаганнях, де рольові функції офіційних перегонових осіб загалом і суддів-рефері зокрема, містять також і

педагогічно навчальну складову. Взаємозв'язки із тренерами можуть значно відрізнятись від спілкувань із батьками, беручи до уваги те, що тренери поводять себе менш емоційно ніж батьки.

Офіційні особи мають не залишатися осторонь, чи відчуженими. Взаємозв'язок надає можливість подальшого поглиблення взаємодії і розширення продуктивних стосунків. Завжди зберігайте прихильність у ставленні і завжди будьте відкритими для спілкування.

Офіційні особи мають приділяти увагу тому, аби бути на виду, досяжними для інших і доступними для змагунів та осіб, які їх підтримують. Аби спростити знайомство, оприлюдніть список ключових керівних осіб змагань (з їхніми світлинами, якщо можливо) на дошці офіційних повідомлень регати.

В той час, коли офіціалісти знаходяться на березі і є вільними від виконання ними своїх офіційних обов'язків, вони можуть завітати до місця стоянки суден у парах і поспілкуватися як з учасниками, так і з їхніми підтримувачами, або піти до головного громадського місця на каву, чи перекусити. Наполегливо рекомендується, аби у будь якій бесіді, дискусії, чи обговоренні зі змагунами брали участь більш, ніж один офіціаліст, аби запобігти можливим викривленням сказаного, підозрам щодо конфліктів інтересу, та різним іншим приводам для недовіри, зокрема у разі спілкування з юними змагунами. Це постає особливо важливим у таких випадках, коли змагун, або його підтримувач, може мати близькі стосунки із офіціалістом через особисті дружні відносини, членство того ж клубу, чи тому, що вони є співвітчизниками.

Часом неформально сказане зауваження на стоянці суден спортсменом, або його підтримуючою особою, може бути дуже корисною для розуміння проблеми, чи питання, що їх можливо буде розв'язати ще перед тим, як вони призведуть до ще більших проблем.

Бувають випадки, коли неформальне спілкування з тренером, може відвернути можливе порушення спортсменом норм доброї поведінки, які поки що не досягли рівня, на якому його уже буде звинувачено у злісно неправомірній поведінці.

Якщо змагуни мають бажання поговорити з офіційною особою, то на таку розмову завжди до участі у бесіді має бути запрошена і підтримуюча особа. Зазвичай ознайомлення з відповіддю на запитання змагуна буде корисним для решти змагунів. За таких випадків офіціаліст має звернутися до змагуна з тим, аби той виклав своє запитання у письмовому вигляді, аби офіціалісти мали змогу вивісити відповідь на дошці офіційних повідомлень регати. Бувають випадки, коли офіційній особі ставлять такі запитання, що було б не погано порадитись перед тим, як відповідати. Такі запитання теж краще отримувати у письмовому вигляді, аби у перегонового офіціаліста була б можливість обговорити питання із своїми колегами, а відтак надати письмову відповідь, яку вивісити на дошці офіційних повідомлень.

Перегонові офіціалісти, здійснюючи свій головний обов'язок, мають володіти можливостями забезпечувати додержання змагунами-учасниками правил, за якими проводиться регата. Такими правилами можуть бути, скажімо, вимоги щодо особистих засобів плавучості, не забруднення непотребом оточуючого середовища та правила вимірювання певних класів. Якщо змагун їх не додержує, то зазвичай ввічливе і доброзичливе зауваження буває достатнім для наведення ладу щодо додержання вимог правил. Перед початком регати офіційні особи мають погодити порядок подавання і розгляду протестів з боку перегонового комітету, ампайрів, вимірювачів, чи протестового комітету. Це може бути домовленістю про необхідність попереднього погодження щодо подання офіційного протесту з головою перегонового, чи з головою протестового комітету.

2.5 Катери підтримки на воді

На багатьох регатах у наш час публікуються вимоги щодо користування тренерськими катерами які стосуються цього конкретного заходу. У світлі таких настанов зазвичай тренерськими катерами вважаються будь які судна підтримки, що є у розпорядженні осіб, які здійснюють фізичну, або дорадчу підтримку спортсменів, включно зі збиранням даних, які можуть бути використані у майбутньому. Настанови і вимоги мають також стосуватися і суден для глядачів, у разі останні є якимось чином пов'язаними зі змагуном. Зразки настанов для тренерських катерів можна скачати з вебсайтів таких змагань, як Чемпіонати, чи Кубки Світу.

Типові настанови щодо користування тренерськими катерами зазвичай містять схеми зон, де можуть знаходитись тренерські катери під час перегонів, і описи заборонених зон. У настановах також можуть зазначатися і обмеження щодо знаходження на облавку тренерських катерів певного обладнання. Такі настанови можуть містити також і санкції, які застосовуватимуться у разі наявності порушень.

Звичайним методом означення катерів підтримки є вимога нести національні літери змагунів, яких вони підтримують, та визначальний номер, виданий їм організатором.

Якщо можливості допуску великої кількості катерів підтримки є обмеженими, то повноважний організатор має зазначити у настановах для тренерських катерів що від кожної з країн учасниць допускається тільки по одному тренерському катеру, куди можуть пересісти всі решта тренерів, які є із цієї країни.

Не всі змагуни-учасники можуть мати катери підтримки на воді, отже, офіціалісти мають турбуватися про те, аби не виказувати прихильність, чи неоднакове ставлення до будь якого із суден-учасників.

2.6 Запровадження заборонених зон на воді

Справедливість спортивної боротьби, додержання вимог безпеки та забезпечення зручності виконання офіціалістами своїх обов'язків, вимагає наявності контролю за місцями знаходження катерів підтримки і за їх пересуваннями на всій акваторії дистанції. Запровадження чітких і обґрунтованих обмежень щодо користування катерами підтримки забезпечує добрі умови для спортивної боротьби змагунів на дистанції.

Організувати систему підпорядкування катерів підтримки і контролю за ними на воді є справою асоціацій класів, чи інших повноважних організаторів, чи і тих, і других. За наявності встановленої системи катери підтримки постають відповідальними перед керівниками перегонів за своє розташування і пересування.

Підтримуючі особи зазвичай мають наміри спочатку спостерігати стартові ситуації, а відтак прослідувати до навітряного знака і відстежити його огинання. За певних випадків такі особи знають, яким чином треба поводитися, аби не ставати на заваді перегонцям, або й суддівським (офіційним) катерам, та не створювати додаткових хвиль на своєму шляху до навітряного знаку, зокрема за слабких вітрів. Але бувають і такі особи підтримки, які не мають ніякого досвіду і просто не розуміють як вони мають поводитися на воді.

Заборонені зони, що зазначаються у вітрильницькій інструкції, мають бути означені плавучими знаками. Вони, такі зони, можуть означатися по різному: від простого зазначення у вітрильницькій інструкції "не наближатися до суден-перегонців ближче, ніж на 50 метрів", до значно жорсткіших заборон, коли для суден підтримки визначається чітко обмежена зона їх знаходження і шляхи, якими вони мають право рухатися з однієї сторони дистанції до іншої.

Як правило, за змагань з багатостартовими процедурами перегонів комітети встановлюють лінію буйків на продовженнях стартової лінії і нижче лінії, наперед від яких катерам підтримки заходять забороняється.

Прості означення заборонених зон можуть становити такі вимоги до катерів підтримки:

- після першого попереджувального сигналу і під час всіх стартових процедур залишатися приблизно на 50 метрів нижче від стартової лінії; та
- не ближче за 100 метрів від зони дистанції, обмеженої навітряним і підвітряним знаками та лейлайнами обох галсів, або
- не ближче 100 метрів від ліній курсів, якими можуть вітрилити судна-перегонці.

Більш складні обмеження можуть бути такими, як наводилося вище, а саме: зазначатися, як зона знаходження катерів підтримки, розташована нижче від стартової лінії і "ліній", що обмежують "верх" і "низ" дистанції. Якщо встановлено трапецоїдну дистанцію, то заборонена для

потрапляння до неї зона, має повністю включати район дистанцій, навіть і за таких обставин, коли жодне з суден не знаходиться на внутрішній, або на зовнішній петлі дистанції.

Необхідним є також і те, аби було встановлено порядок, за яким забезпечувалася б неможливість надання на воді тренерських вказівок суднам, які є у перегонах. Подібну сторонню допомогу викрити шляхом наведення незаперечних фактів і опротестуванню є справою непростюю. Цього типу поведінки краще запобігти за допомогою встановлення превентивних умов, таких, як встановлення на акваторії дистанції зон, заборонених для катерів підтримки, запровадження вимог знаходження на катерах підтримки осіб із різних національних команд, або й встановлення днів, коли знаходження катерів підтримки на акваторії перегонових дистанцій не дозволяється.

Завжди звіряйтеся з правилами класів щодо певних вимог, чи заборон, стосовно осіб підтримки, які виходять на воду.

Тоді, як перегоновий комітет є відповідальним за запровадження заборонених для суден підтримки зон, судді та ампайри, які є на воді, часто-густо бувають більш спроможними відслідковувати поведінку катерів підтримки. Вони мають змогу здійснювати це не чекаючи конкретних звернень від перегонового комітету. **На практиці** краще за все обговорити цю справу між перегоновим комітетом, суддями-рефері і ампайрами заздалегідь, і домовитися про спільні дії у разі виникнення нестандартних ситуацій. Таке планування має узгоджуватися з побажаннями і установками повноважного організатора. Нагляд за суворим додержанням вимог щодо знаходження у заборонених зонах, є справою не першочерговою порівняно з плинним контролем за додержанням правила 42 (дії за Додатком Р), або ж порівняно з ампайрінгом на воді.

Будьте твердими і послідовними у стремлінні щодо запровадження у життя запроваджених настанов. Турбуйтеся про застосування цієї політики без прояв фаворитизму. Будь які дрібні відхилення від стрижню цієї політики можуть мати місце тільки у разі наявності обставин, які можуть бути легко зрозумілими. Найкращі наслідки дає ввічливе, але тверде і наполегливе поведіння.

Якщо судна підтримки не додержують вимог правил і встановлень, то як судді-рефері, так і інші офіціалісти, які перебувають на воді, завдяки місцю свого перебування, мають більше можливостей нагадувати катерам підтримки про додержання ними певних обов'язків. Попросіть катер повернутися на місце, або ж дайте ввічливо відповідний знак рукою.

У разі катер підтримки не реагує, занотуйте країну і ідентифікаційне число судна, та вивісьте сповіщення на дощці офіційних повідомлень для тренера, аби він до закінчення часу протестування на цей день зустрівся з суддями у приміщенні для слухання протестів, або ж з керівниками перегонів у бюро регати.

Заява про порушення настанов може бути спрямована у вигляді протесту проти змагуна, чи змагунів, які пов'язані з катером підтримки, чи з підтримуючими особами. У разі за вітрильницькою інструкцією передбачено покарання на розсуд суддів, то прийміть рішення про заборону підтримуючим особам виходити на воду на певний період часу.

2.6.1 План щодо безпеки, який включає катери підтримки на воді.

Катери підтримки є важливою, а часом і винятковою, складовою служби безпеки, що підвищує безпеку проведення перегонів на регаті. Для ефективного планування служби безпеки із залученням катерів підтримки, має бути наявною рішучість щодо виконання взятих на себе зобов'язань прийти на допомогу за вимогою, розуміння умов, за яких така вимога може мати місце, розуміння поняття "стороння допомога" і наявність надійного зв'язку на воді.

Проведення інструктажу для підтримуючих осіб щодо служби безпеки і певність у покладанні на їхню повну підтримку у справі, де їхня підтримка необхідна для проведення перегонів, є вирішальним фактором щодо успішного і безпечного проведення змагань. **План діяльності служби безпеки** має містити вимоги до підтримувачів, у разі отримання ними вказівки щодо надання допомоги на воді, діяти беззаперечно і активно. Перегоновий комітет має проводити перед першими перегонами регати інструктаж щодо безпеки і отримати згоду щодо дотримання всіх планованих заходів безпеки.

Пункт вітрильницької інструкції, який регламентує місцезнаходження і пересування катерів підтримки, може бути на кшталт такого:

"Тренерські катери підтримки

За винятком виконання обов'язків щодо рятувально-допоміжних дій всі зареєстровані катери підтримки від моменту підготовчого сигналу для старту першої групи (флоту) і до моменту, коли всі судна, або фінішують, або зійдуть з дистанції, або ж перегоновий комітет подасть сигнал відстрочення, чи припинення, перегонів для всіх стартових груп (флотів), зобов'язані знаходитися поза зонами, що їх зазначено у пункті хх вітрильницької інструкції. Простір, яким користуються судна, що є у перегонах, визначено у пункті уу вітрильницької інструкції. Кожний з катерів підтримки має знаходитися на радіозв'язку з перегоновим комітетом, на каналі аа¹ УКХ, який використовується для надання вказівок щодо рятувально-допоміжних дій."

Катери суддів-рефері і ампайрів мають не буксирувати перегонові судна у район старту перед початком перегонів, навіть за умов відсутності вітру. Але ж буксирування суден на берег після завершення перегонів за вказівкою перегонного комітету є бажаним, якщо тільки з боку суддів, чи ампайрів не буде виявлятися преференція до одних і неухвага до інших суден, яким вони надають допомогу.

2.6.2 Зв'язок з підтримувачами на воді

Якщо це є практично можливим, перегонові офіціалісти мають здійснювати радіо посилення щодо цікавих відомостей для катерів підтримки, таких, як намір прибрати прапор відстрочення, перестановку дистанції та швидкість вітру.

2.7 Інформація суддів про накладені ними покарання за порушення правила 42 і пояснення їхніх рішень

Якщо судді діють за Додатком Р, то важливо, аби змагуни, і, якщо потрібно, то і підтримувачі, були обізнані щодо того, чому саме на судно було накладено покарання. Судді мають бути готові до пояснення і обговорення дій змагуна, які призвели до накладання покарання, та пояснити, чому саме було накладено покарання.

У дні, коли проводиться кілька перегонів, судді, якщо це практично є можливим, мають розташовуватися на катерах поруч із стартовою лінією для наступних перегонів, аби бути доступними як для змагунів, так і для тренерів.

У такі дні, коли проводяться тільки одні перегони, або ж в інші дні, але після останніх перегонів дня, краще, аби до суддів можна було звернутися на березі перед початком призначеного слухання протестів. У такому разі коли обговорення відбувається на березі, краще, аби воно відбувалося між двома суддями і змагуном та, якщо можливо, з його тренером. Суддя, який призначав покарання, має, якщо можливо, бути на обговоренні разом із суддею, який не був його напарником за призначення покарання. Якщо таке не є можливим, то спілкуватися зі змагуном мають двоє суддів, які були в катері під час призначення покарання. Кожному судді під час розмови зі змагуном завжди потрібно мати при собі іншого суддю.

Для отримання більш детальних відомостей щодо процедури пояснення рішень суддів про накладене ними покарання за Додатком Р щодо порушення правила 42, дивіться Посібник для міжнародних суддів-рефері.

2.7.1 Спілкування ампайрів зі змагунами

Між флайтами, чи матч-рейсами, або тім-рейсами, змагуни, або їхні підтримувачі, можуть наближатися на воді до ампайрів і звертатися до них за поясненнями щодо накладених у процесі флайту покарань. Якщо час дозволяє вести обговорення, чи пояснення накладеного покарання на воді, то ампайрам краще так і робити, аби сприяти розумінню змагунами певних ситуацій і застосувань правил. Ампайри мають також проводити на березі сповіщення і роз'яснення щодо накладених покарань (дебрифінг).

¹ Не тільки власний канал ПеК, але і застосовний в цей день і час, якщо тільки не застосовується конкретний приватний канал

2.8 Коли справи йдуть неналежним чином

Можуть траплятися випадки, коли підтримуючі особи, які пов'язані з певними учасниками, створюють проблеми щодо проведення змагань. Якщо офіціалісти стикаються з такими випадками, то важливо мати відпрацьований заздалегідь план, що робити за таких обставин. Напрямок і стиль дій може різнитися, залежно від того, до кого він стосується, до тренерів, чи до батьків, і залежить від конкретних ситуацій.

Правила вітрильницьких перегонів передбачають проведення слухань, де фігурують судна, до яких є претензії щодо порушення *правил*, за що передбачені покарання і виправдовування. У разі виникнення інциденту, першим кроком має бути з'ясовано з якими саме суднами і змагунами пов'язана, чи які саме судна і яких саме змагунів підтримує особа, про яку йдеться в інциденті. У бюро регати має бути список суден підтримки, тренерів, та інших осіб, які здійснюють підтримку і обслуговування змагунів, з якими саме змагунами, чи з якою саме командою, пов'язані ці катери чи особи.

Наступним кроком має бути визначення, ким саме є кожна з таких осіб. Чи є ця особа тренером? Якщо так, то чи є він, або вона, працівником НПО, або клубу, чи школи, члена НПО, чи є особою, найнятою змагуном або групою змагунів без офіційного оформлення? Чи є така особа тренером, підготовленим, чи сертифікованим НПО, до якого вона стосується? Навіть тренери, найняті змагунами, часто-густо бувають сертифікованими своєю НПО і таким чином можуть бути від неї залежними. Для дисциплінарного впливу на тренерів є значно більше засобів, ніж на батьків, чи на інших підтримуючих осіб.

2.8.1 Порядок, встановлений *правилами*, щодо розгляду справ і накладання покарань

Якщо підтримуюча особа надає сторонню допомогу судну, яке є у перегонах, то інше судно може протестувати на таке судно за правилом 41. Перегоновий, або Протестовий комітет також може подати протест, але ж не на підставі відомостей, отриманих від зацікавленої сторони, іншої, ніж такої, яка є представником власне самого судна. Якщо протест буде задоволено, то покаранням судна має бути дискваліфікація на перегони, про які йдеться, чи на перегони, що відбулися найближче за часом до часу, коли мав місце інцидент, як зазначено у правилі 64.1.

У вітрильницькій інструкції може бути зазначено зону, заборонену на час перегонів для суден-підтримувачів. Порушення вітрильницької інструкції може бути підставою для протесту з боку іншого судна, або перегонового, чи протестового комітету. Зазвичай, протест подається проти судна, чи суден, які стосуються підтримуючої особи, яка порушила вимоги щодо забороненої зони. Якщо протест задоволено після його слухання, то покарання має бути накладеним на судно, чи судна, із якими пов'язана підтримуюча особа-порушник. Вітрильницькою інструкцією може передбачатися менш суворе, ніж ДСК (DSQ) покарання, визначене на розсуд протестового комітету.

У положенні про перегони, чи у вітрильницькій інструкції, можуть міститися пункти, якими регулюється поведінка на регаті тренерів, батьків, та інших підтримувачів. Такі пункти є правилами і будь які їх порушення можуть мати наслідком протест проти судна, чи суден, із якими пов'язані особи-порушники.

Правила вітрильницьких перегонів не поширюються на тренерів, батьків, та інших підтримуючих осіб. Протестовий комітет не може порушувати слухання за правилом 69.1(a), реагуючи на спрямоване до нього звернення щодо брутального порушення правил, загально визнаних норм етичної поведінки, моралі і порядності, або вчинення дій, які призводять до знеславлення спорту, тренером, кимсь із батьків, або іншою підтримуючою особою. Проте, у правилі 69.1(a) зазначається, що "у всьому правилі 69 "змагун" означає і власника судна", а у правилі 69.3(a) сказано: "проти змагуна, чи судна, або *проти іншої причетної особи*". Отже, протестовий комітет може подати доповідню щодо поведінки певної особи до її Національної повноважної організації. Міжнародне журі, що його призначено за правилом 89.2(b) може звертатися безпосередньо до ISAF.

2.8.2 Порядок, за яким треба діяти у разі порушень з боку підтримуючих осіб

2.8.2.1 Інциденти, учасниками яких є тренери

У разі на регаті трапився інцидент за участю у ньому тренера, то це може бути доведено до відома НПО, членом якої є цей тренер. НПО може дослідити цю справу і вжити деяких заходів, що є у межах її юрисдикції. Вищі керівні особи яхт клубу, у якому трапився інцидент, також можуть вжити заходів за статутними положеннями, чи правилами поведінки на території яхт клубу.

2.8.2.2 Інциденти, учасниками яких є батьки, чи інші підтримуючі особи

У разі на регаті трапився інцидент за участю у ньому особи, яка не є дипломованим тренером, такою, як хтось із батьків, чи інша підтримуюча особа, то такий випадок має бути предметом розгляду повноважного організатора. Порадившись із вищими керівними особами яхт клубу, можна вжити заходів за статутними положеннями, чи правилами поведінки на території яхт клубу. Привілеї, які надавалися таким особам щодо користування територією яхт клубу і його послугами, такими, як стоянка суден на воді, або на березі, чи стоянка автотранспорту, можуть бути переглянуті.

2.9 Звернення щодо фізичних, чи сексуальних образ молодих змагунів з боку тренерів, батьків, чи підтримуючих осіб

Будь яке звернення з оскарженням щодо образ у бік юних змагунів, має сприйматися дуже серйозно, і має розглядатися за порядком, передбаченим для дорослих, як осіб відповідачів відповідно до законів країни, де відбуваються змагання. Під поняття "юні змагуни" зазвичай підпадають діти, віком 16 років і молодше, але у кожній країні є свої особливості і відмінності щодо віку.

Законами кожної із країн визначається поняття "образа". Наступні приклади офіційних визначень наводяться тільки як інформативно-керівний принцип, але не є загальносвітовими офіційними визначеннями. Рекомендується бути добре знайомими з поняттям і визначенням образи тим особам, які мають справу з проведенням юнацьких регат. Зверніться також до розділів, які стосуються справ щодо дітей та юнацтва у вітрильництві, скажімо до розділу *D Судді та юні змагуни у вітрильництві* у Посібнику для суддів-рефері.

Ображенням є будь який різновид завдання фізичної шкоди, брутального статевого поведіння, емоційного образливого ставлення, чи зневаги, вираженої в емоційній формі, який може призвести до фізичної, чи психологічної травми. Ось чотири категорії поганого поведіння з дітьми, чи нанесення їм образ:

- Фізичними образливими діями вважаються такі дії, коли особа, яка є відповідальною за поведінку дитини, заподіює, чи допускає, або сприяє заподіянно дитині тілесних ушкоджень в тому числі і таких, після яких на тілі просто залишається забите місце.
- Образливими діями статевого характеру, чи розбещуванням дитини є такі дії, коли доросла людина використовує дитину, чи підлітка, для статевої цілей, все одно, за погодженням, чи й без нього. Образливими діями статевого характеру серед дітей та підлітків постають такі, які скоюються без взаємної згоди, або, у разі вікова різниця перевищує два роки, навіть за співпадання воль сторін.
- Емоційним ображенням, чи створенням неналежного психологічного клімату, вважаються такі дії, коли особа, яка є відповідальною за догляд за дитиною і за її виховання, чи безпосередньо ставлячись до дитини, чи через сприяння певному ставленню з боку оточення, створює атмосферу постійного висміювання, глуму і приниження, або ж поведіння з дитиною, як із непридатною в колективі.
- Під зневагою розуміється наслідок серйозної неувважності чи недбалості з боку вихователів до основних фізичних і емоційних потреб дитини. Причиною нехтування дитиною може бути злиденність існування, необізнаність, неосвіченість, або недосвідченість вихователя, або ж може бути пов'язана з тим, що батьки є зануреними в інші проблеми. І, все ж таки, оскільки постійна зневага наносить фізичну і психічну шкоду дитині, на це явище не можна не звертати уваги, якщо воно має місце. Зневага має місце тоді, коли один із батьків, чи й обидва, які є відповідальними за догляд за дитиною і її виховання, ставлять під загрозу результати цього процесу, або ж добробут і благополуччя дитини навіть через обставини, що роблять їхні дії, чи бездіяльність, вибачними.

Заяву про фізичне або статево ображення, чи жорстоке поводження, з юними змагунами з боку тренерів, кого не будь із батьків, або підтримуючих осіб, має бути дбайливо і цілеспрямовано розглянуто. У кожній країні є свої власні правові вимоги до дорослих з боку владних структур, у разі отримання подібних заяв. Типовим є обов'язок негайно сповістити про випадок поліцію та орган, який здійснює захист дитинства. Якщо ви знаходитесь на змаганнях поза межами своєї правової системи, то маєте покластися на місцевих осіб для отримання допомоги щодо складання відповідного документу. Однак це, все одно, не звільняє вас від обов'язку зробити необхідні сповіщення.

Обов'язки дорослих осіб у разі отримання подібних відомостей є, принаймні, такими:

- Якщо ви маєте слушні підстави вважати, що дитина зазнала, зазнає, чи є ризик того що зазнає, образ і жорстокого поводження, то ви маєте сповістити про свої підозри місцевим органам захисту дитинства.
- Ви маєте не проводити розгляду через наявність підозри або на підставі поширення відповідних розмов. Будь які запитання до дитини мають стосуватися тільки прояснення сутності її претензій чи скарги.
- Не давайте обіцянок юному спортсменові тримати відомості у секреті. Обов'язковість сповіщення відповідних органів є безумовною щодо дітей віком 16 років і молодше; про будь які інциденти, де вірогідним є фізичне або статево ображення, чи жорстоке поводження з дитиною, має бути сповіщено місцевим органам захисту дитинства і поліції.

2.10 Приклади інцидентів, які мали місце на регатах:

- Один із батьків зустрічається з головним керівником перегонів і запитує його, чи задовольняє того рівень кваліфікації ампайрів. Він сповіщає про те, що телефонував головному ампайрові, аби той висловив свій погляд на те, що цей батько щойно побачив.
- Один із батьків зустрічається з головним керівником перегонів і запитує його про справедливість і неупередженість конкретного ампайра.
- Тренер погрожує ампайру фізичною розправою.
- Тренер бреше, аби виправдати провину змагуна.
- Тренер словесно ображає керівника перегонів.
- Батьки після закінчення перегонів дають вказівки змагунові вимагати відшкодування.
- Один із батьків дає вказівку змагунові говорити неправду на слуханні. Він, або вона, радить змагунові сказати: "я випадково почув, що вони домовлялися, аби випхати мене з гри".
- Тренер на воді, ігноруючи те, що у вітрильницькій інструкції чітко вказано межі забороненої зони, продовжує протягом перегонів знаходитися у цій зоні, що призводить до того, що й інші катери підтримки заходять у заборонену зону.
- Тренер підходить до спортсмена, який подав протест на його змагуна і "радить" йому: "Тобі буде соромно, якщо відбудеться слухання за твоїм протестом".
- Змагун, чи змагунка, юного віку, довідавшись про поданий проти нього, чи неї, протест, плаче. Один із батьків звертається до офіціаліста: "Залиште мою дитину у спокої", а відтак не дозволяє дитині бути присутньою на слуханні.
- Один із батьків подає протест від імені своєї дитини, змагуна. Ця особа сама з'являється на слухання протесту, аби репрезентувати судно.
- Тренер наполягає на тому, аби представляти судно свого змагуна на слуханні протесту з вимірювання.
- Один із батьків змагуна, який не говорить англійською, наполягає на тому, аби бути перекладачем на слуханні для своєї дитини, яка є стороною у протесті.
- У проміжку між перегонами вітер скисає до одного вузла. Пек підносить АР, аби чекати на кращі умови. Десь о 16 годині з катера підтримки, який рухається серед суден-змагунів, підбивають змагунів, аби ті стукали натоками (румпелями) по палубі. Змагуни починають стукати.
- Змагун під час перегонів отримав покарання жовтим прапором за порушення правила 42. Його батько, який не є тренером, знаходячись на своєму катері-

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ ЗАГАЛЬНИЙ РОЗДІЛ 2
підтримувачі робить голосно образливий коментар на адресу судді. На березі цей батько знов робить агресивні зауваження голові перегонового комітету.



ПОСІБНИКИ ISAF

ДЛЯ

КЕРІВНИХ ПЕРЕГОНОВИХ ОСІБ

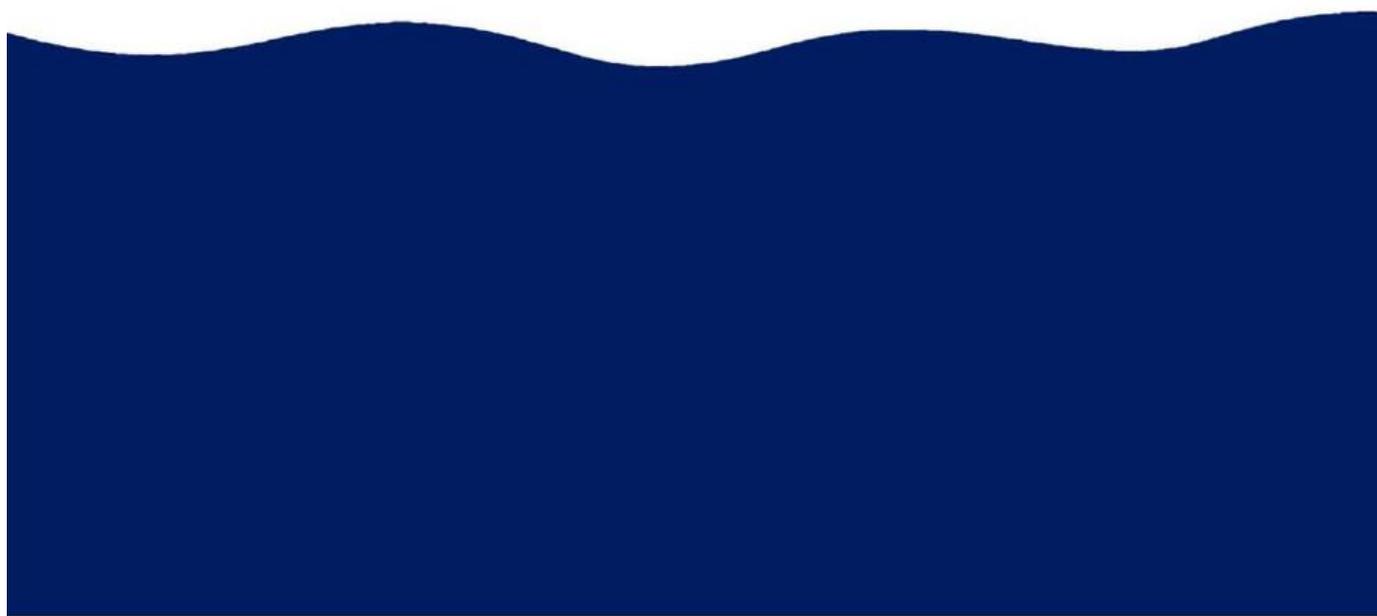
ЗАГАЛЬНІ РОЗДІЛИ

РОЗДІЛ 3

**ПОРЯДОК ДІЙ ЩОДО НЕПЕРЕДБАЧЕНИХ І НАДЗВИЧАЙНИХ
СИТУАЦІЙ**

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ ЗАГАЛЬНИЙ РОЗДІЛ 3

Зміст	Сторінка
3.1 Мета і завдання	3./2
3.2 Вступ	3./2
3.3 Оцінка рівнів ризику та план заходів за надзвичайних і непередбачених ситуацій	3./2
3.4 Залежність характеру заходів щодо безпеки від типу змагань	3./3
3.5 Відповідальність	3./3
3.5.1 Змагуни	3./3
3.5.2 Керівник перегонів	3./3
3.6 Схема побудови плану щодо безпеки	3./4
3.6.1 Змагання швертботів і вітродошок	3./4
3.6.2 Океанські змагання, змагання крейсерських і змагання перегонових яхт	3./8

3.1 Мета і завдання

Метою і завданням будь якої політики щодо безпеки, прийнятої на якій би то не було змагання, є запровадження ефективної, грамотної системи безпеки, яка б надала можливість змагунам, офіціалам, та всім, хто є причетним до проведення змагань, отримати від змагань максимальне задоволення із найменшим ризиком для свого здоров'я і благополуччя, незалежно від наявності як очікуваних, так і непередбачених умов.

3.2 Вступ

3.3 У ПВП 1, ПВП 4 і у стандартних вітрильницьких інструкціях, а саме у пунктах, які стосуються питань безпеки, зазначається, що судно є цілком відповідальним за свою власну безпеку. Незважаючи на це, безпека є такою цариною, яка не може бути поза активним і відповідним до "доброї морської практики" контролем і управлінням з боку керівних перегонових осіб.

Заходи щодо питань безпеки на будь яких змаганнях повинні мати різний характер, що залежить від низки чинників. Такими чинниками є типи суден, які беруть участь у перегонах, кількість суден і змагунів-учасників, типи дистанцій, що застосовуються, місцезнаходження району перегонів, умови можливих станів моря і підготовленість для таких умов учасників перегонів. Утім, для змагань будь якого типу є загальний підхід до організації заходів щодо безпеки, а саме, має бути зроблено оцінку ступеню ризику і складено план дій у разі виникнення непередбачених і надзвичайних ситуацій. Зазвичай оцінка ступеню ризику і план дій за непередбачених і надзвичайних ситуацій знаходяться у межах одного документу, де поперед них містяться загальні дані про захід в цілому і наводиться перелік головних керівних осіб заходу.

У цьому розділі посібника наведено різні варіанти вирішень питань, що стосуються порядку використання засобів безпеки, на будь яких окремих змаганнях з метою зниження ступеня природного ризику, який є притаманним для змагань на вітрильних суднах, настільки, наскільки це є практично можливим (ALARP)*. Наступні поради стосуються всіх можливих різновидів вітрильницьких перегонів. Утім, оскільки ці поради спираються на приклади з практичного проведення різних перегонів, вони мають розглядатися як поради, а не як вказівки, яким обов'язково треба слідувати, адже вони тільки висвітлюють практичні досягнення. Існують інші системи, які також є цілком прийнятними. Керівники перегонів мають порівняти наведені тут поради із характером своїх перегонів і, якщо це є прийнятним, пристосувати їх до конкретних специфічних вимог.

3.3.1 Оцінка рівнів ризику

Оцінка рівня ризику має бути зроблена для кожних змагань, аби можна було визначити потенційний ризик і знизити його до практично можливого рівня.

Кожний із ризикових чинників має бути визначеним і описаним разом із можливостями його мінімізації. Можливе значення, матеріалізованих наслідків ризику мають бути висвітлені як показники виміру того, які треба вживати заходи, аби мінімізувати цей ризик. Спроба кваліфікувати, чи визначити значення, ризику, дає можливість все розставити по своїх місцях і впливати на ситуацію. Ймовірніше за все, спеціальну оцінку доведеться проводити не тільки по одному із факторів ризику.

У процесі оцінок рівнів ризику може виявитися недосконалість планованої раніше керівником перегонів організації безпеки і з'явиться можливість ввести в дію подальшу контрольну оцінку майбутніх ризиків, аби і їх мінімізувати.

3.3.2 План заходів за надзвичайних і непередбачених ситуацій

Знов таки, цей документ має бути створений набагато раніше, ніж розпочнуться змагання. Він має визначити те, що треба буде зробити, у разі появи серйозного ризику (про який йтиметься в оцінці рівнів ризику). Особи, відповідальні за безпосереднє проведення певних дій, чи за нагляд за виконанням таких дій, мають бути визначені за їхніми прізвищами, або

* Принцип **ALARP** полягає в тому, що залишковий ризик повинен бути настільки низьким, наскільки це можливо. (Пояснення перекладача)0

посадами і наведено контактні зв'язки. Має бути зазначено також і потенційні джерела допомоги іззовні та наведено їхні контактні дані (скажімо, рятувальної служби, чи служби з надзвичайних ситуацій, швидкої медичної допомоги, лікарняних установ і т. ін). Необхідні негайні адресні сповіщення про надзвичайний випадок мають також контролюватися і забезпечуватися призначеними для цього певними відповідальними особами.

3.4 Залежність характеру заходів щодо безпеки від типу змагань

Різновид організації служби безпеки має обиратися у відповідності з типом і характером змагань. Чинниками, які впливають на тип і обсяг служби безпеки є, між іншим, такі:

- Типи суден. Вимоги щодо кільових яхт, швертботів, дошок, чи моделей, є дуже відмінними одні від одних. Змішаний флот часто створює додаткові проблеми щодо організації безпеки.
- Кількість суден. Як різновид, так і обсяг служби безпеки часто напряму залежить від кількості суден та/або змагунів-учасників.
- Місцезнаходження району перегонів. Вимоги щодо безпеки для океанських перегонів, відрізняються від просто перегонів у відкритому морі, перегонів на внутрішніх водах, чи на закритих акваторіях.
- Підготовленість спортсменів-учасників. Зазвичай за загальну підготовленість треба вважати рівень підготовленості найменш підготовлених змагунів, який і має визначати необхідний тип, характер і обсяг організації безпеки для всього флоту.
- Вік змагунів. Як дуже молоді, так і змагуни похилого віку є фактором, який вимагає підвищеної уваги щодо безпеки.

3.5 Відповідальність

3.5.1 Змагуни

У правилі ПВП 1 чітко визначено обов'язок мати вдягненим на собі індивідуальний засіб плавучості як особистий обов'язок змагуна, таким чином це правило доповнює правило ПВП 4 у якому чітко прописано, що тільки саме судно несе повну відповідальність за своє рішення брати участь у перегонах (або продовжувати участь у перегонах, якщо воно стартувало) і нести на облавку відповідні рятувальні засоби для цього. Обов'язком змагунів також є і надання допомоги будь якій особі, або судну, що є у небезпеці.

У вітрильницькій інструкції має зазначатися вимога до учасників додержувати запровадженої системи безпеки, за якою було б гарантовано те, що перегоновий комітет отримав підтвердження, що судно, яке допущене до перегонів і бере у них участь, знаходиться на дистанції і бере участь у перегонах, або ж, що воно отримало допомогу і не є таким, що бере участь у перегонах.

3.5.2 Керівник перегонів

Рішення про те, що на учасниках перегонів обов'язково мають бути вдягнені особисті засоби плавучості є, як зазначено у ПВП 40, на відповідальності керівника перегонів, якщо тільки не вимагається за місцевими правилами плавання, аби під час знаходження судна на воді ОЗП завжди були вдягненими на особовому складі суден. Отже, ця справа так, чи інакше, є одним із обов'язків управління проведенням перегонів. Окрім цього за Кодексом поведіння ISAF увесь склад керівництва перегонами несе відповідальність за будь які свої дії, що стосуються безпеки і благополуччя учасників перегонів. Отже, не дивлячись на те, що на змаганнях може бути причетною і відповідальною за рятування і безпеку ціла низка осіб, відповідальність щодо цього лежить виключно на головному керівникові перегонів, навіть тоді, коли ці обов'язки формально покладені на інших осіб.

Керівник перегонів має весь час здійснювати плинний контроль за флотом і спостерігати за умовами, за яких відбуваються перегони. Безпека самих змагунів завжди є першочерговим завданням, порівняно з безпекою суден та іншою матчастиною. Вибір моменту для будь якого втручання також є дуже важливим; адже перекидання для одних типів суден є досить звичайною справою, тоді як для інших являє собою надзвичайну ситуацію; якщо перегони можуть тривати безпечно без втручання у їх відбування, то вони мають тривати. Засоби

безпеки і рятування мають залишатися у стані готовності, аж доки всі судна, що були у перегонах, або й зійшли, не повернуться безпечно на берег, чи до гавані на кшталт стоянки у яхт-клубі, чи у марині.

Медичне обслуговування має забезпечуватися або медпунктом на самих змаганнях, де чергує лікар змагань, або службою швидкої меддопомоги та іншими місцевими медичними закладами. Кожне із суден, які обслуговують змагання, чи мають пряме відношення до змагань, повинне мати на облавку як мінімум сумку-аптечку для першої меддопомоги.

3.6 Схема побудови плану щодо безпеки

3.6.1 Змагання швертботів і вітрошонок

Для того, аби мати найбільш повне забезпечення допомоги за надзвичайних обставин, має бути складено відповідний план.

На такий план впливає декілька чинників:

3.6.1.1 Розмір і розташування акваторії перегонів.

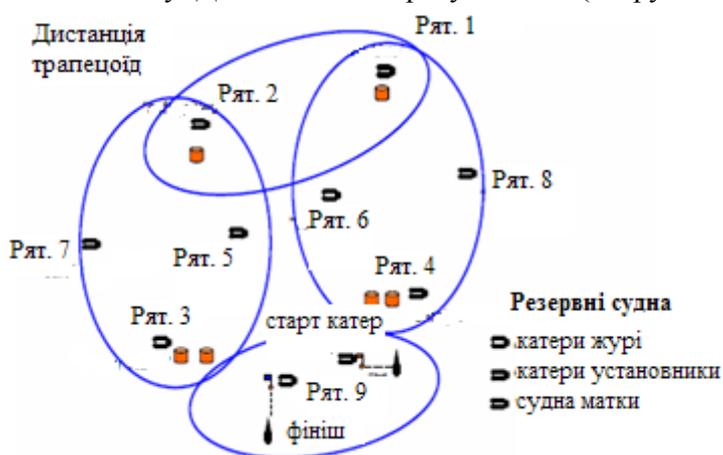
Перегони на внутрішніх водах і у дельтах річок зазвичай контролюються радіозв'язком безпосередньо з головного суддівського судна. Плинне спостереження за перебігом внутрішніх перегонів може здійснюватися просто із вікон приміщень яхт-клубу. Але ж наявність засобів зв'язку з суднами рятувально-патрульної служби все одно є необхідною умовою.

3.6.1.2 Кількість районів перегонів.

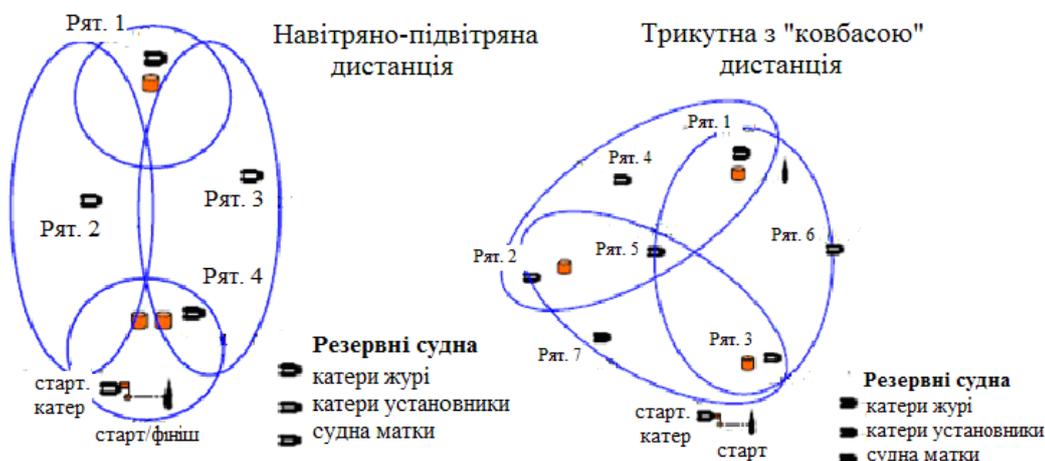
Вимоги до централізації системи зв'язку щодо управління, розподілу ділянок і координації дій рятувально-патрульними катерами визначаються кількістю районів перегонів. На більшості змагань, де задіяно кілька районів перегонів, найкращим методом управління рятувально-патрульною службою, є управління із центральної бази. Але ж це може бути, як плавуча база, у разі знаходження керівника рятувально-патрульної служби на воді, так і берегова, за знаходження його у певному приміщенні бази. Зв'язок між катерами і центральною базою зазвичай здійснюється по радіо, але можуть використовуватися і мобільні телефони. Якщо ж перегони проводяться тільки на одній дистанції, то зазвичай немає необхідності мати іншу базу, окрім головного керівника перегонів, який виконує свої обов'язки, або ж для керування катерами може призначена особа.

3.6.1.3 Різновиди допомоги

Надавати допомогу швертботам та іншим суднам, які можуть перевертатися, краще за все з надувних катерів з жорстким днищем (RIB) або з подібних до них малих катерів. Зазвичай краще мати флот катерів, розташованих на визначених заздалегідь місцях дистанції. Зручно мати також і плавучу базу на кшталт судна матки до якої може швартуватися судно, яке не у змозі впоратися з наявними погодними умовами, екіпаж якого вибився із сил, чи ще щось, тоді, як інші катери продовжують рятувальні роботи. Важливо мати план, за яким патрульні катери розподіляються, аби стояти на чатах, аби використовувати їх ефективно для плинного контролю, спостереження за учасниками і надання у разі необхідності відповідної допомоги. Цей план має бути доведений до відома і сприйнятий кожним із рятувальних екіпажів для ефективного несення патрульної служби тоді, коли судна слідує до району дистанції, беруть участь у перегонах і повертаються на базу. Для кожного із рятувальних (патрульних) катерів мають бути визначені ділянки, на яких вони є відповідальними під час перегонів, та під час слідування суден, як до району дистанції, так і наворот, до місця базування. Під час перегонів рятувальні патрульні катери мають займати свої місця у призначених для них патрульних зонах (дивіться схеми).



На загал 1 чи 2 катери мають забезпечувати кожний з окремих відрізків дистанції з перекриванням меж "своїх" районів навкруг знаків. Біля "фордевіндових" знаків мають бути також встановлені катери, адже ділянки біля цих знаків зазвичай бувають небезпечними. За умов поганої видимості, важкого стану моря, сильних вітрів і т. ін. мають встановлюватися патрульні катери, які були б "на підхваті" на підвітряному боці дистанції, це є особливо важливим за умов берегових вітрів. Якщо є можливість використання більшої кількості патрульних катерів, то деякі з них можуть виконувати роль "блукаючих" спостерігачів.



3.6.1.4 Намір брати участь у перегонах і декларації

У вітрильницькій інструкції має міститися вимога, за якою керівник перегонів мав би завжди знати хто є на воді, а хто на березі, чи в гавані. На змаганнях швертботів, чи вітродошок, має бути задіяна система бирок, чи система розписів про вихід і про повернення на базу, аби перегоновому комітетові було відомо хто є на воді, а хто на березі.

3.6.1.5 Особовий склад

На посаду керівника патрульно-рятувальної служби має бути призначено особу, яка б координувала дії служби під управлінням головного керівника перегонів (голови перегонного комітету). Особового складу має вистачати для забезпечення флоту патрульно-рятувальної служби, який був би відповідним за умовами акваторії дистанції, кількістю патрульних катерів, віком і підготовленістю екіпажів та їхньою здатністю працювати за очікуваних погодних умов. На кожному з патрульних катерів має знаходитися принаймні двоє компетентних дорослих людей, один із яких був би вдягнений так, аби міг скочити за облавок для надання допомоги у воді. На катерах має не бути великої кількості рятувальників, аби катер не був перевантаженим і мав змогу прийняти на облавок додаткових людей у разі необхідності. Кількість людей на патрульному катері зазвичай має не перевищувати трьох.

Інші судна, які обслуговують і проводять перегони, мають бути готовими надати рятувальну допомогу за першим наказом керівника перегонів – катери журі, ампайрів, вимірювачів, тренерів. Це стосується не тільки несприятливих погодних умов. Може знадобитися і допомога щодо буксирування суден на базу.

3.6.1.6 Обладнання

На змаганнях для швертботів і вітродошок наявність радіостанцій та мобільних телефонів є необхідною умовою.

Рятувально-патрульні катери на змаганнях для швертботів і вітродошок мають також нести на своїм облавку:

- Достатню кількість пального.
- Звуковий пристрій (свисток, або туманний горн).
- Компас
- Кітву і відповідну для акваторії дистанції кітвову линву.
- Гострий ніж, краще із зубцями і такий, аби його можна було швидко застосувати.
- Страховий шнур безпеки для мотора і необхідний набір запчастин, який має бути у водія катера, коли катер є у роботі.

- Особисті засоби плавучості, які повсякчас мають бути вдягненими.
- Яскраві наліпки для означення покинутих суден.
- Весло і шполик.
- Питну воду.
- Буксирний кінець (бажано із плавучої снасті) і шлею для буксирування.
- Водонепроникний комплект першої допомоги і теплозахисні речі (ковдри, спальні мішки).
- Сигнали біди:- 2 жовтогарячі дими і 2 червоні для означення місця, або 2 денних/нічних світлових сигнальних вогні.

Окрім того бажано мати на облавку:

- Різак для тросів, аби перерізати троси такелунку, або трапецій.
- Комплект інструменту.
- GPS для визначення місця
- Смолоскип
- Радіо обладнання

3.6.1.7 Зв'язок

Важливо мати надійний зв'язок між всіма, хто має відношення до плану безпеки, і, звичайно, до власне самих учасників. **Ще перед початком перегонів головному керівникові перегонів треба провести брифінг (інструктаж) для змагунів і проводити інструктажі і розбори з особовим складом служби безпеки, якщо потрібно, то щоденно.**

Якщо застосовується радіозв'язок, то треба, аби за поганої погоди, тоді, коли патрульно-рятувальній службі доводиться працювати у повну силу, всі користувачі були на надійному зв'язку. **Свист вітру є важкою перешкодою щодо користування ручними УКХ радіоприладами, отже, користувачі мають бути добре ознайомлені з практикою користування ними. Мають бути призначені позивні, визначені і встановлені основні і резервні канали УКХ, а у разі зв'язок із зовнішньою станцією (скажімо береговою) здійснюється на іншому каналі, то має бути встановлений час для зв'язку на цьому каналі. Якщо потрібно, то користування радіозв'язком має бути перевірятися.**

3.6.1.8 Настанови щодо надзвичайних ситуацій

У разі виникнення надзвичайної ситуації (скажімо важкого поранення людини, або аварійно небезпечного пошкодження судна), найближче до події патрульне судно має повідомити всі патрульні пости, застосовуючи заздалегідь обумовлене кодове слово, (на кшталт: " Червона Ситуація ") і вказати місце випадку. **Це кодове означення має міститися у плані патрульно-рятувальної служби і нагадуватися на інструктажі. За такого випадку має надаватися негайна допомога за вказівкою керівника перегонів, та включатися, якщо такий було передбачено, відповідний план дій.**

За ситуацій, які можна вважати небезпечними, що трапилися серед решти флоту, керівник перегонів може прийняти рішення зупинити перегони, або скоротивши дистанцію, або, якщо це є доречним, подати сигнал про припинення перегонів.

Надзвичайну ситуацію можна вважати вичерпаною тільки тоді, коли її буде повністю розв'язано. Керівник перегонів тільки відтак може оголосити, що "Червону Ситуацію" врегульовано.

3.6.1.9 Інші спірні питання

Наступні питання мають вирішуватися як такі, що по суті стосуються управління службою безпеки:

- системи означення суден, з яких знято екіпаж, наприклад означення суден вимпелами або довгими яскравими стрічками
- план дій за непередбачених змін погодних умов, таких, як, скажімо, туман
- взаємодія з береговими службами щодо надання допомоги за надзвичайних ситуацій, аби вправитися з наданням швидкої медичної допомоги у разі критичного стану людини, чи поранення, в тому числі призначення пунктів висадки на берег за випадків такого характеру
- порядок визначення необхідності надання допомоги суднам і надання допомоги членам екіпажів перекинутих суден, а також визначення моментів, коли втручання у ситуацію є необхідним
- ознайомленість із суднами, які беруть участь у перегонках, та у який спосіб їх ставить за перекидання (зазвичай такі відомості отримують від тренерів відповідного класу).

3.6.1.10 Інструктажі (брифінги) щодо безпеки

Важливо, аби особовий склад патрульно-рятувальної служби пройшов інструктаж перед початком змагань, а відтак проводилися щоденні інструктажі і розбори. Останні потрібні для впевненості у тому, що особовий склад служби працює як єдине ціле і підвищує технічну якість своєї роботи у процесі змагань. Хоч ГКП і є головним відповідальним за безпеку, проводити такі інструктажі і розбори має зазвичай керівник патрульно-рятувальної служби, але завжди за присутності ГКП. На первинному інструктажі мають розглядатися такі питання:

- представити керівника перегонів та інших керівних осіб
- сповістити про будь які місцеві специфічні ризики і небезпеки
- сповістити про рівень технічної підготовленості змагунів, що беруть участь
- система бирок для реєстрації виходів і повернень
- система означення суден, на яких немає екіпажів, маркування стрічками, чи вимпелами швертботів і дошок
- місце розташування судна матки, якщо таке застосовується
- плани дій за непередбачених змін погодних умов, таких, як, скажімо, туман і користування приладами GPS
- порядок дій у разі важких травмувань та інших випадків, за яких є потрібною швидка медична допомога
- МІСЦЯ висадки на беріг у разі необхідності надання швидкої медичної допомоги
- порядок патрулювання суден, які слідує у район дистанції, під час перегонів і за повернення на базу після перегонів
- порядок дій у разі перекидань і означення моменту, коли потрібне втручання
- порядок технічних дій щодо постановки перекинутих суден тих типів, за які є відповідальною патрульно-рятувальна служба, про яку йдеться (а також і на інших дистанціях, якщо це є потрібним).
- канали УКХ зв'язку якими користуватимуться, і резервний канал, на який переходитимуть у разі блокування головних каналів
- порядок користування УКХ радіозв'язком за погіршення погодних умов і штормового вітру
- визначення, коли і про що можна робити УКХ радіо пересилання, особливо у разі наявності тільки одного каналу зв'язку для певного району дистанції, жодних "цвірінквань" під час стартової процедури
- порядок закінчення роботи на воді наприкінці дня
- час проведення щоденних інструктажів і розборів (брифінгів і дебрифінгів)
- місце і видача харчової підтримки і напоїв на воді.

3.6.2 Океанські змагання, змагання крейсерських і змагання перегонових яхт

Основні концепції щодо патрульно-рятувального обслуговування залишаються такими ж, як і для змагань для швертботів і для дошок, але є певні питання, які треба мати на увазі.

3.6.2.1 Розміри і розташування району перегонів і району дистанцій є досить великими і можуть бути поза обсягом баченого. Для крейсерських перегонів необхідно мати "базу" з якої здійснюватиметься постійний плинний контроль за місцем знаходження і просуванням суден, які на неї "базуються". Для цього можуть застосовуватися різні доступні способи і засоби, пристрої для ведення прокладки, системи супутникового зв'язку, у разі судна можуть опинитися досить далеко, УКХ радіозв'язок, як з боку самих учасників, так і з "базис", коли можна чекати відчутно компактного розташування суден. База може бути як плаваючою, у випадку, коли базою є судно матка, так і розташовуватися на березі. Яку б систему не було застосовано, вона має бути такою, аби забезпечувати зв'язок, як зі змагунами, так і з розташованими на березі рятувальними службами. Цей вид спостереження має застосовуватися постійно, під час перегонів, від їх початку і до моменту, коли всі судна не повернуться до місць стоянки, або не опиняться в інших безпечних місцях.

3.6.2.2 Різновиди надання допомоги

Характер надання допомоги змагунам залежить від типів суден-учасників перегонів. Великі яхти є самодостатніми суб'єктами щодо безпеки за винятком випадків, коли необхідно є допомога спеціалізованих морських рятувальних служб. У разі поранення людини з такої яхти, іноді буває зручніше і безпечніше залишити постраждалого на судні, замість того, щоб перетягувати його на інше судно, чи надувний моторний катер. Тармінову евакуацію краще виконувати гелікоптером.

3.6.2.3 Намір брати участь у перегонах і декларації

Вітрильницька інструкція має містити вимоги, за якими забезпечувалася б поінформованість керівника перегонів про те, хто є на воді, а хто на березі, чи у безпечній гавані. Останнє, знов таки залежить від типів суден-учасників. Для яхт – за загальним порядком у передстартовий період судна мають не віддалятися від головного суддівського судна і сповіщати по УКХ радіо перегоновий комітет про їхнє сходження з перегонів, або ж про передчасне повернення на базу. Навзамін може запроваджуватися негайне сповіщення декларуванням на папері після перегонів.

3.6.2.4 Особовий склад

Декілька осіб беруть участь у наданні допомоги за надзвичайних обставин, як у перегонах крейсерських яхт, так і в океанських перегонах. Професійна підготовленість таких осіб має бути різною, найголовнішою справою є забезпечення зв'язку і загальної організації дій – аби у разі тривоги надання рятувальної допомоги було насправді якомога негайнішим і скоординованим, а також обов'язково підтримувати зв'язок з учасниками, аби вони були постійно були обізнані з тим, як і що робиться для надання необхідної допомоги.

3.6.2.5 Обладнання

Обладнання для забезпечення океанських перегонів обмежується прокладувальними приборами, засобами супутникового зв'язку і УКХ радіозв'язку. Для змагань на внутрішніх водах наявність радіостанцій УКХ зв'язку і мобільних телефонів є необхідною.

3.6.2.6 Взаємозв'язки

Добре налагоджені взаємозв'язки між усіма учасниками процесу є важливою умовою будь якого плану щодо функціонування патрульно-рятувальної служби, безумовно йдеться і про власне самих учасників змагань. Перед початком змагань керівником перегонів мають проводитися добре організовані інструктажі (брифінги) для змагунів. Іноді це робиться у вигляді "Зауважень для змагунів", тоді, коли судна не розташовуються на стоянці в одному місці, і з'являються до району перегонів з різних місць базування.

3.6.2.7 Настанови щодо надзвичайних обставин

У разі виникнення надзвичайних обставин яхти-учасники мають сповістити про це всі станції застосовуючи кодові слова (скажімо: "Червоний шифр", або просто: "НП") і зазначити суть випадку та, звичайно, вказати його місце.



ПОСІБНИКИ ISAF

ДЛЯ

КЕРІВНИХ ПЕРЕГОНОВИХ ОСІБ

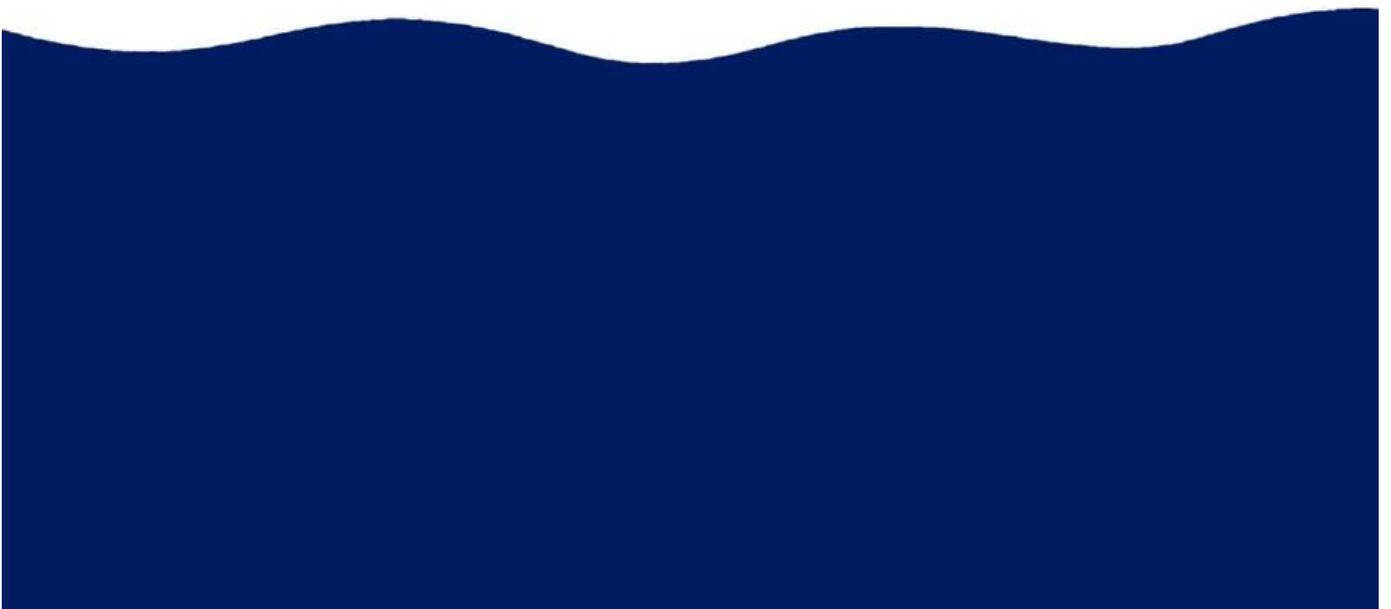
ЗАГАЛЬНІ РОЗДІЛИ

РОЗДІЛ 4

КЕРІВНІ ПЕРЕГОНОВІ ОСОБИ І ЮНІ СПОРТСМЕНИ

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



Зміст	Сторінка
4.1 Вступ	4 /2
4.2 Визначення, хто є юними спортсменами-вітрильниками	4 /2
4.3 Роль керівних перегонних осіб на юнацьких і юніорських регатах	4 /3
4.4 Прозорість і доступність	4 /3
4.5 Спілкування зі змагунами та їхніми тренерами	4 /4
4.6 Протести	4 /4
4.7 Спостерігачі	4 /4
4.8 Застосування протестового прапора	4 /5
4.9 Сповідання перегонного комітету на фініші	4 /5
4.10 Арбітраж	4 /5
4.11 Правило 42 і Додаток Р	4 /5
4.12 Бріфінги на регаті	4 /6
4.13 Батьки, тренери і клубні підтримувачі	4 /7
4.14 Судна підтримки	4 /7
4.15 Правило 69 Злісно неправомірна поведінка	4 /7
4.16 Вітрильницька етика	4 /8
4.17 Правові обов'язки щодо захисту дитини	4 /8
4.18 Стороння допомога	4 /9
4.19 Правила перегонів ISAF для новачків ISAF	4 /9
4.20 Вітрильницька інструкція	4 /9

4.1 Вступ

Юні яхтсмени складають у нашому виді спорту найбільшу групу змагунів.

Зміст цього розділу **допоможе всім офіційним перегоновим особам**, але **головним чином** суддям-рефері, зрозуміти свою роль у **розвитку** і вихованні дитини, юнака, чи юніора, де головним завданням є прояснення того, що всі юні спортсмени-вітрильники мають отримати від того, що займаються вітрильництвом якомога більше цінностей у житті і наворотилися б до того, аби не полишати заняття цим спортом на довгі часи у майбутньому. Це стосується наслідків від участі у заходах будь якого рівня, від місцевих клубних змагань до великих міжнародних регат на яких виникають унікальні можливості означити перетинання культур, побачити їхні протистояння і потенційні можливості.

Важливо дійти до розуміння того, що юні спортсмени-вітрильники мають відмінні один від одного потреби та зацікавлення. Як перегонна офіційна особа, ви маєте усвідомлювати і поважати те, що юні спортсмени знаходяться на дуже різних рівнях щодо їхньої спортивної підготовленості, досвідченості і знання правил перегонів.

Дорослі на змаганнях (з офіційними особами включно) мають керівний і відповідальний стан, отже, мають своїм обов'язком представляти спорт змагунам, у такому світлі, коли постають рельєфними їхня співучасть, втіха, захищеність і задоволення їхніх власних устремлінь. Тренери зазвичай представляють і відіграють провідну роль не тільки щодо підтримки своїх змагунів, але й щодо зв'язків, обслуговування змагань, патрульно рятувальних заходів і навіть у слуханні протестів.

Якщо діти та юні особи не захищені від образ, травмувань, залякувань, настирливих залицянь, утисків, чи схожих з ними негативних проявів ставлення, їхнє задоволення від занять вітрильництвом може постати сумнівним і, як наслідок, заняття спортом буде ними покинуто.

Разом з тим, юні спортсмени мають засвоювати те, що вони мають бути відповідальними за свою власну безпеку, та за безпеку інших.

Має мати місце також і турбота стосовно додержання національних та міжнародних етичних норм у спорті. Зазвичай увагу має бути приділено таким справам, як вживання допінгів, образи дітей, привселюдне жорстоке поведження, сексуальне насильство та неправомірна, чи негідна поведінка, неповага до офіційних осіб та до інших змагунів, і надмірний батьківський тиск на дітей. Все це справи, яким, якщо має місце звернення про допомогу, має приділятися увага офіційних осіб на дитячих, юнацьких та юніорських змаганнях.

Офіційні перегонові особи мають бути обізнані щодо політик асоціацій всіх юнацьких класів від вимірювання до протестувань, цих політик має бути додержано, аби юні спортсмени успішно брали участь у всіх головних змаганнях для цих класів.

4.2 Визначення, хто є юними спортсменами-вітрильниками

У правилах перегонів ніде не зазначається вік, по досягненні якого, змагун уже не вважається юним спортсменом. Утім, асоціації певних класів (наприклад IODA та ILCA) визначають вікові групи для перегонів і щодо політики протестування, які спираються на традиції і спортивну політику їхніх класів.

Щодо цього розділу, то у ньому йдеться про юних спортсменів, які, на загал, є у віці від 9 до 18 років.

Наукові дослідження кажуть нам про те, що хронологічний вік є ненадійним показником зрілості індивіда, отже, досягнення певного віку не може бути широко застосовним показником розвиненості. Більш підходящим підходом є визначання зрілості за показниками підготовленості. Особа є підготовленою, якщо, що певні умови, та/чи досвід, є накопиченими у такій мірі, що це дозволяє молодому змагунові навчитися нових навичок і набути нових знань. Підготовленість дитини, чи юнака залежить від його/її:

- фізичної підготовленості, скажімо координованості рухів у спортивній техніці і рівня загальної фізичної розвиненості і підготовленості;

- соціальної підготовленості, скажімо, відчуття власного я, підтримки і заохочування з боку батьків і друзів;
- мотиваційної підготовленості, наприклад, виразного бажання змагатися та/чи вчитися, і;
- готовності до сприйняття знань, тобто, здатність розуміти вказівки, та інструкції, правила, чи тактичні прийоми, виражені у відповідній мовній формі.

І, нарешті, для розуміння унікальних форм поведінки юних спортсменів, перегонів офіціалісти мають засвоїти наявні на головних юнацьких і юніорських змаганнях певні практичні прийоми (наприклад несистемне, за жеребом, вимірювання, піднесення протестового прапора і доповідь перегоновому комітетові на фініші), що їх запроваджено політикою асоціацій класів, і має бути додержано, аби допомагати юним змагунам підготуватися до участі у головних міжнародних юнацьких і юніорських змаганнях у цих класах.

4.3 Роль керівних перегонових осіб на юнацьких і юніорських регатах

Офіційні перегонів особи мають відігравати істотну роль щодо забезпечення справедливості і чесності спортивної боротьби, обстоюванні довір'я з боку змагунів, тренерів і підтримуючих осіб.

Офіційні особи мають ламати усталений стереотип відстороненості суддів, та інших офіціалістів, і не тільки слідкувати за додержанням правил, але й допомагати спортсменам та їхнім тренерам щодо тлумачення і роз'яснень правил так, аби сприяти задоволенню змагунів від занять спортом і участі у змаганнях.

Є ще одна чутлива риса у задаванні тону на юнацьких змаганнях. Важливо, аби до змагунів незалежно від їхнього віку ставилися не зверхньо, чи менторськи, а з повагою до них, як до особистостей.

Рішення і дії офіціалістів можуть бути підсилюючим фактором щодо усвідомлення необхідності належно поводитись, як на воді, так і на березі та необхідності приймати покарання у разі свідомого порушення правила.

Судді можуть також мати основний вплив і на майбутню поведінку змагуна. Ні за яких обставин не можна дозволяти змагунам відчувати, що вони вільні у тому, аби "обійти", навіть незначне порушення правил, завдяки поступок перед їхнім віком. Суворі, вимогливі та неухильні настанови отримані на початку кар'єри яхтсмена-перегонця, можуть мати великий виховний ефект.

4.4 Прозорість і доступність

На юнацьких змаганнях всі офіційні керівні особи, особливо судді-рефері або ампаїри, мають концентрувати свою увагу на тому, аби бути на виду, відкритими для спілкування зі змагунами та їхніми підтримувачами.

Всі перегонів офіціалісти мають бути представлені на брифінгу для тренерів/змагунів, аби спортсмени та їхні тренери завжди протягом регати мали змогу їх розпізнавати, та до них звертатися. Корисно також вивісити на дошці офіційних повідомлень список суддів (бажано з їхніми світлинами), аби було легко визначити кожного із офіціалістів і персонально до нього звернутися.

Особливо судді-рефері, але також і інші перегонів офіціалісти, знаходячись на березі і поза виконанням своїх офіційних обов'язків, мають поводити себе так, аби бути доступними для змагунів. Це може реалізуватися у формі відвідин місць стоянки суден у парі, аби бути готовими до спілкування зі змагунами, тренерами, чи батьками.

Якщо обставини дозволяють, то рекомендовано, аби у таких розмовах зі змагунами судді брали участь не поодиночі, аби уникнути будь яких відчуттів на кшталт наявності упередженості, чи конфлікту інтересів та будь яких інших причин, через які можуть виникати непорозуміння.

4.5 Спілкування зі змагунами та їхніми тренерами

Розмовляючи зі спортсменами, застосовуйте їхні імена (якщо треба, то запитайте). Також за роз'яснення чи тлумачення правил змагунові суддя-рефері, або ампайр, має докласти зусиль до того, аби користуватися тими словами, які притаманні правилам, і не змінювати мову правил через те, що змагун є молодим. Якщо є можливим, то краще, аби до розмови був залучений тренер, або хтось із батьків спортсмена, та потурбуйтеся про те, аби поряд із вами був інший суддя, чи ампайр.

Іноді вимірювачеві важко бути зрозумілим для змагуна і за такого випадку має бути присутнім або тренер, або хтось із батьків.

Зокрема на юнацьких регатах до перегонового комітету часто-густо звертаються із запитаннями, аби, у разі змагун отримав заліковий стан НБД/ЧПД, надати пояснення, де і як було спостережено те, що він знаходився вище за стартову лінію, і як це було занотовано. Це так само стосується і суддів-рефері/ампайрів, до яких керівник перегонів має звернутися з тим, аби обставини було розтлумачено, застосовуючи слова, притаманні висловам у правилах, а також висвітлено інші подробиці, якими володіє пояснюючий, як у вигляді диктофонних, так і відеозаписів старту, де можна було б чітко визначити змагуна.

Якщо є така можливість, то організаторові треба забезпечити, якщо на це є можливість, перекладачів, які володіють відповідними мовами.

4.6 Протести

Важливим місцем, де судді спілкування з юними змагунами-вітрильниками, є кімната слухань протестів. Всі спортсмени-вітрильники, і особливо юні змагуни, **мають розраховувати на послідовний, справедливий процес, який проводитиметься зрозумілою для них мовою.**

Слухання протестів має бути належним за формою, судді мають бути непохитними і рішучими, ввічливими, чемними і готовими допомогти стосовно всіх учасників змагань.

Юні спортсмени можуть не мати попереднього досвіду участі у впорядкованих слуханнях протестів. Голова ПрК має пересвідчитися у тому, що сторони, разом зі своїми тренерами, є поінформованими про те, якого процесуального порядку треба додержувати, і, якщо виникне така потреба, то чітко пояснити сторонам (і свідкам) процесуальні вимоги, як перед початком, так і під час слухання. Аби визначитися з тим, як проводити слухання далі, буває дуже корисним перед початком слухання поставити сторонам запитання, чи мають вони досвід участі у впорядкованих слуханнях.

Щоб запобігти непорозумінню протягом слухання і, особливо, за спілкування під час встановлення фактів, прийняття висновків і ухвал, судді мають користуватися словниковим запасом правил. Судді мають не забувати, що юні спортсмени можуть не мати вичерпного знання правил і процедур. Скажімо, може бути доречним ставити запитання, користуючись краще текстами самих визначень, ніж визначеними ними термінами. "Чи був ваш спінакер попереду від стерна іншого судна?" може бути кращою формою запитання, ніж "Чи були ви перекритими?"

Необхідність у наявності одного, чи й більше, перекладачів для забезпечення можливості спілкування між змагунами, між якими немає єдиної мови для спілкування, має бути визначена і відпрацьована ще перед початком слухання. Або ж доведеться скористатися перекладацькими послугами батьків, тренерів, чи інших підтримувачів.

4.7 Спостерігачі

На юніорських і юнацьких регатах наявність спостерігачів є бажаною. Поза те, що спостерігачами будуть тренери, чи батьки, дуже корисно, також, спостерігати за процесом слухання і для інших спортсменам (за винятком тих, які фігуруватимуть у якості свідків). Голова ПрК (або призначена ним особа) має погодити з повноважним організатором виділення такого приміщення для слухань, у якому була б можливість присутності певної кількості спостережників. Коли секретар ПрК складає розклад то має

повідомляти сторони про те, що спостерігачі ласкаво запрошуються.

Має застосовуватися нормальний порядок для спостерігачів і вони мають бути поінформованими про цей порядок перед початком слухання.

4.8 Застосування протестового прапора

Незважаючи на те, що за правилами перегонів протестові прапори не вимагаються для суден менших за 6 метрів (розмір більшості суден юнацьких класів) певні асоціації класів вимагають застосування протестових прапорів, аби змагуни мали змогу дізнатися про започаткований процес протестування (прапор) і опротестованим суднам було б простіше усвідомити те, що на них протестують, і вони могли б виконати альтернативне покарання. Якщо правилами класу не вимагається використання протестових прапорів, то протестовий комітет не може наполягати на його застосуванні без зазначення його обов'язковості у вітрильницькій інструкції.

Асоціації більшості юнацьких класів, таких, як Оптимісти, Себоти, Летючі мурахи, Летючі 11 та ін. якими керують яхтсмени віком 15 років та молодше, сповідують політику обов'язкового застосування протестових прапорів на головних змаганнях. Проте деякі інші класи, скажімо Кадет та Лейзер 4.7 протестових прапорів не використовують.

4.9 Сповіщення перегонного комітету на фініші

Для вдосконалення перегонців є корисним, аби вони приймали рішення про додержання правил на дистанції перегонів, і вирішували на місці, чи протестувати проти іншого судна, а чи ні. Декотрі асоціації класів вимагають, аби у вітрильницькій інструкції зазначалося (на додаток до зведення протестового прапора), що одразу після фінішування судно має сповістити перегонний комітет про свій намір протестувати і зазначити вітрильне число судна, на яке воно протестує. Практично це не становить для запису на фініші жодних проблем і є запобіжним заходом проти того, щоб тренери спонукали змагунів до протестування уже після того, як ті повернуться на берег. Асоціації інших дитячих та юнацьких класів таких вимог не ставлять.

4.10 Арбітраж

Застосування арбітражу на юнацьких змаганнях має всіляко вітатися. У разі простого протесту судна на судно, арбітраж є процесом розв'язання суперечки у більш простий спосіб і за коротший час. Якщо арбітр не є людиною двомовною, то має залучатися перекладач, аби забезпечити відбування процесу.

Особливо на заходах, де перетинаються різні культури, можна допускати присутність спостерігачів, за умови відсутності ризику того, щоби ці особи фігурували у якості свідків на можливому наступному слуханні, уразі протест буде повернуто для розгляду до протестового комітету. Арбітраж є менш формальним, отже може створювати менший тиск на сторони, які є юними особами.

4.11 Правило 42 і Додаток Р

Застосування суддівства на воді для здійснення плинного контролю за додержанням вимог правила 42 на дитячих і юнацьких змаганнях має вітатися. Це є не тільки допоміжним щодо розуміння змагунами механізмів правила 42 чинником, але присутність суддів на воді сприяє додержанням перегонцями і інших правил змагань.

Поза регатами вищих рівнів серед дітей, юнаків і юніорів, повноважні організатори мають приймати рішення щодо зміни покарань за третє, та наступні порушення відповідно до Додатку L, 14.4. Це допомагає розумінню змагунами які саме дії є забороненими за правилом 42 і надає спортсменам можливість вчитися на власних помилках. Незважаючи на те, що покарання за додатком Р можуть бути пом'якшеними на певних регатах зазначенням про це у вітрильницькій інструкції, жодні відхилення від прийнятих стандартів додержання вимог правила 42 є неприпустимими і судити їх потрібно на рівні, який відповідає усталеним вищим нормам.

Судді мають пересвідчуватися щодо безпомилкового виконання двообертового покарання (або ж сходження з перегонів, якщо це доречно) як описано у правилі 44.2. Якщо судно не виконує покарання як належить, то воно має отримувати заліковий стан відповідно до вимог Додатку Р2.1. (тобто ДСК (DSQ)).

Судді мають бути доступними для змагунів, аби ті мали змогу обговорювати ті свої дії, які призвели до покарання. У такі дні, коли проводиться кілька перегонів, судді мають після завершення виконання своїх обов'язків щодо суддівства на воді знаходитися на своїх катерах поряд із фінішем, так, щоб змагунам на було потреби їх розшукувати.

У такі дні, коли проводяться тільки одні перегони, або ж після останніх перегонів будь якого дня, судді мають краще поквапитися на берег, аби встигнути туди до початку слухань протестів. Судді мають бути здатні висвітлити і розтлумачити дії змагунів, та пояснити за що саме було накладено покарання. Суддя має послатися на правило, яке було порушеним, та на будь яке відповідне тлумачення ISAF щодо правла 42. Якщо обговорення відбувається на березі, після перегонів, то кращим способом є такий, коли обговорення накладеного покарання проводить один із двох суддів, які були на катері, разом із іншим суддею із всієї суддівської бригади. Якщо разом із спортсменом на змаганнях присутні або його тренер, або хтось із батьків, то, зазвичай, це полегшує ситуацію для змагуна.

Перед Тим, як мають розпочатися перегони судді мають бути на своїх катерах на воді у районі дистанції, аби бути на очах у всіх учасників. Суддівські катери мають бути неподалік від стартової лінії, аби всім змагунам їх було видно і було легко їх визначати. Такий порядок полегшує змагунам можливість знайти суддів у разі бажання з ними поспілкуватися.

4.12 Бріфінги на регаті

На брифінгу для змагунів головний керівник перегонів, директор регати, головний вимірвач, голова протестового комітету, мають визначитись із тим, хто саме має здійснити наступне із того, що є потрібним для проведення змагань:

- Представити і визначити по спеціалізації офіційних керівних осіб регати;
- Зробити компліменти стосовно клубу, асоціації класу і самого заходу;
- Зазначити, що всі офіціалісти тут для того, аби прислужитися змагунам, і що їхній головний обов'язок, це забезпечення справедливості спортивної боротьби;
- Зазначити намір протестового комітету знаходитися на воді задля спостережень щодо додержання вимог правила 42 і сповістити змагунів як і коли вони матимуть змогу спілкуватися із суддями, чи й, взагалі, з протестовим комітетом;
- Нагадати учасникам про місце розташування дошки офіційних повідомлень, бюро регати і приміщення для слухання протестів;
- Якщо буде застосовуватися арбітраж, то пояснити за яким порядком це відбуватиметься;
- Запросити спостерігачів бути присутніми на слуханнях, як це передбачено правилами;
- Зауважити змагунам, що керівництво перегонами і суддівська бригада не миритимуться із лайливими висловлюваннями;
- Наголосити на тому, що всі судна підтримки є зобов'язаними додержувати вимог, зазначених у вітрильницькій інструкції та інших керівних документах;
- Звернути увагу змагунів на те, що вони будь коли (за винятком часу відбування перегонів) можуть звертатися до офіціалістів, як на воді, так і на березі; і
- Нагадати спортсменам, що вітрильництво є спортом, де застосовується самозабезпечення правопорядку, і про їхній обов'язок щодо "Порядності і правил".

У разі наявності особливих причин (скажімо, обмежені просторові можливості, кількості мов, традицій певних класів), зазвичай на великих дитячо-юнацьких змаганнях на брифінгах для учасників присутніми бувають самі тренери. Чіткий інструктаж, наданий тренерам, може посприяти гарному поведженню змагунів і додержанню правил їхніми змагунами. Для наявних офіціалістів може бути дуже доречним бути присутніми разом із головним

керівником перегонів на поточних брифінгах для тренерів і висвітлювати додержання правил та інциденти, що мали місце, відповідати на запитання, сприймати поради і побажання, і поширювати зв'язки і спілкування.

4.13 Батьки, тренери і клубні підтримувачі

Батьки, тренери і клубні підтримувачі є важливою складовою дитячо-юнацьких регат та розвитку і поширення юнацького вітрильництва. Їхня пов'язаність із змагунами має сприйматися позитивно і підтримуватись, якщо вона є чесною і неупередженою.

Юним змагунам, які запрошуються для розмови з будь якою офіційною особою, завжди має бути сказано, що його тренери і батьки ласкаво запрошуються, аби бути присутніми на розмові, надавати спортсменові допомогу для кращого розуміння обговорення.

4.14 Судна підтримки

Катери підтримки, на яких знаходяться підтримуючі змагунів особи, відіграють дуже важливу роль щодо організації безпеки на регатах. Без цих підтримувачів дитячо-юнацький вітрильницький спорт не був би таким надійним, як він є за їх наявності. Як місцезнаходження, так і пересування катерів підтримки треба обмежувати, але їм має бути дозволено рухатися навкруг дистанції поза її межами, якщо тільки вони додержуватимуть обмежень, зазначених у вітрильницькій інструкції та у настановах для тренерських катерів. На головних змаганнях рекомендується, аби запроваджувати, як обов'язкову умову, знаходження на кожному із катерів підтримки представників принаймні двох різних змагунів, чи команд.

У розі катери підтримки не додержують вимог вітрильницької інструкції і настанов щодо користування тренерськими катерами, якщо вони застосовуються, то судді, або ампаїри, які є на воді, мають бути у таких місцях, аби не допускати порушень з боку катерів підтримки, чи, якщо вони не можуть відволіктися від своїх суддівських обов'язків, то, принаймні записати ідентифікаційні дані порушників. Для суддів краще не створювати конфронтаційних ситуацій безпосередньо на воді, а, навзаєм, запросити водія катера зустрітися із суддями, чи ампаїрами, у приміщенні протестового комітету перед закінченням часу протестів цього дня, або ж, якщо має місце брутальне порушення, подати протест проти відповідних, пов'язаних із цим тренером, змагунів.

Не всі молоді перегонці мають підтримуючий персонал на воді. Офіціалісти мають бути певними того, що вони не виявляють прихильності, чи упередження стосовно будь якого із суден. Суддівські катери мають не брати на буксир жодних суден-учасників перед початком перегонів навіть за умов відсутності вітру. Утім, буксирування суден на базу після перегонів є цілком прийнятним, якщо тільки судді не виявляють а ні упередженості, а ні прихильності до окремих суден, яким вони надають допомогу і не забувають про те, що буксирування суден на берег має здійснюватися за зверненням перегонного комітету.

4.15 Правило 69 Злісно неправомірна поведінка

Важливо, аби всім офіційним особам було зрозуміло, що за певних випадків, є доречним провести розгляд та/або слухання за правилом 69 щодо звинувачень у будь яких проявах задиркуватості, залякування, чи ображення, або у лайці і поганому поведінні. Якщо одного разу стане ясным, що трапився інцидент, який має розглядатися за правилом 69, то протестовий комітет має діяти за звичайним порядком проведення слухань і накладати такі покарання, які вважатиме за відповідні.

Про будь які дії, окрім попередження, має бути за правилом 69.1(с) сповіщено національну повноважну організацію місця проведення змагань і ту, до якої належить покараний змагун, якщо тільки це не є та сама НПО.

Юрисдикція протестового комітету поширюється тільки на змагання, про які йдеться від початку реєстрації і до закінчення урочистостей нагородження, а також на випадки, що вони трапилися безпосередньо перед початком, або одразу після закінчення цього періоду. До повноважень протестового комітету не входить розгляд сповіщень про негідну, чи неналежну, поведінку, яка мала місце на інших змаганнях, тренувальних зборах, або групових тренуваннях і т. ін. Будь які справи такого кшталту мають спрямовуватися до відповідної національної повноважної організації.

Будь яке звинувачення у жорстокому поводженні з дитиною, чи у відсутності турботи про дитину (не важливо від кого і у який спосіб отримане) має бути передане на розгляд повноважному організаторові. Важливо, аби журі мало уяву щодо принципів місцевої юстиції і вимог щодо захисту дитини. У деяких країнах (наприклад: AUS, USA і GBR) є закони дуже прямої дії. Залежно від обсягу місцевого законодавства організатори мають проінструктувати суддів щодо місцевих законів які стосуються захисту дитини.

Скарга щодо жорстокого поводженні з дитиною не може бути залишена без уваги. Місцеві владні структури мають бути негайно сповіщені через повноважного організатора.

За деяких випадків протестовий комітет приймає рішення про те, аби звернутися до місцевих владних структур, але разом з тим, хоче продовжувати діяти сам щодо розгляду справи у світлі звинувачення у порушенні правила 69. У такому разі протестовий комітет має діяти надзвичайно обачно і переважно звертатися за порадою до місцевих структур і повноважного організатора змагань.

Якщо немає сумнівів у тому, що звернення про випадок порушення правила 69 не стосується зокрема звинувачення у жорстокому поводженні з дитиною, чи в утисках і залякуванні, то протестовий комітет може провадити окремо справу щодо додержання спортивних етичних і моральних принципів, якщо на це є згода місцевих структур.

Якщо відкрито провадження за правилом 69 і дійшло до проведення слухання, то не має бути ЖОДНИХ посилай на жорстоке поводження з дитиною, утиски дитини, чи її залякування.

Якщо від місцевих компетентних органів не отримано згоди, або з ними немає змоги зв'язатися, то протестовий комітет має не відкривати провадження. Якщо питання захисту дитини буде відповідно зняте, то випадок завжди може підпасти під провадження національною повноважною організацією за правилом ПВП 69.2.

Основним логічним міркуванням має бути те, що не завжди є в інтересах юного змагуна, який обирає нерозголошення будь якого випадку, який стосується жорстокого поводження з дитиною, утисків, чи залякувань, аби уникнути повного провадження за правилом 69 під час проведення змагань. В цей час він, чи вона, є під тиском спортивного виступу, особливо, тоді, як звинувачення стосується безпосередньо участі у змаганнях.

Співбесіди з дітьми, особливо у разі підозри щодо жорстокого поводження з дитиною, краще доручати підготовленим особам, але ж більшість суддів не є такими підготовленими особами. У найгіршому варіанті наслідком від проведеної не підготовленою особою співбесіди може бути таке, що офіційна особа, хоч і з найкращих міркувань і по за те, що діяла відповідно до моральних настанов, зриває досягнення мети від серйозного опитування.

4.16 Вітрильницька етика

Часто-густо буває доречним нагадати юним спортсменам про загальноприйняті норми поведінки, яких вони мають дотримуватись щодо додержання правил змагань та у стосунках з іншими змагунами. Певні національні повноважні організації запровадили "Етичні кодекси юних моряків-вітрильників", які видані і для того, аби вони вивішувалися у яхт-клубах і у місцях проведення змагань. Протестові комітети мають користуватися такими документами, у якості зручних інструментів, коли йдеться про непристойну поведінку на юнацьких, чи дитячих змаганнях.

**" Етичний кодекс українських юних моряків-вітрильників" розміщено на вебсайті ВФУ*

4.17 Правові обов'язки щодо захисту дитини

Організатори міжнародних змагань зобов'язані ще перед початком змагань сповістити членів протестових комітетів про будь які місцеві закони і правила, які стосуються юних змагунів на місці проведення змагань. Голови ПрК разом із

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ ЗАГАЛЬНИЙ РОЗДІЛ 4
організаторами мають перед початком змагань ознайомити членів ПрК з такими документами.

4.18 Стороння допомога

На дитячих і юнацьких змаганнях з досвідченим протестовим комітетом організація безпеки на воді має супроводжуватися пунктом вітрильницької інструкції, де зазначається, що питання покарань за порушення правила 41, Стороння допомога, вирішуються виключно на розсуд протестового комітету. Це може постати дуже корисним, якщо, скажімо, катер перегонного комітету, або катер підтримки, витягує з води і повертає на облавок перегонного судна члена його екіпажу, після того, як той випав за облавок. Заміна перегонним комітетом, чи окремим суддею-рефері, який опинився поряд, покарання за порушення правила 41 такого кшталту має полягати у негайному видаленні учасника з перегонів, щоб запобігти офіційному втручання у зміну зафіксованих результатів. У разі опротестування їхніх дій, офіційні особи, які видалили судно з перегонів, мають чітко змалювати протестовому комітетові обставини, за яких це було зроблено, а протестовий комітет може відтак не накладати жодних покарань, або накладати покарання менш суворе, ніж дискваліфікація.

Рекомендовано включити до положення про перегони і до вітрильницької інструкції наступне:

До ПВП 41 додається: (e) допомога у витягуванні із води і повернення на облавок члена екіпажу за умов, що повернення на облавок є поверненням безпосередньо на судно, з якого випав член екіпажу.

4.19 Правила перегонів ISAF для новачків

У порядку допомоги початківцям-учасникам перегонів на вітрильних судах, ISAF видала обсягом в одну сторінку Правила перегонів для початківців, які супроводжено деякими схемами. Мета цих Правил перегонів для новачків є зробити правила якнайпростішими для тих, хто починає брати участь у перегонах. Відповідно Правила для новачків є якомога базовими, отже вони є сумісними з принципами і основними правилами, які містяться у Правилах вітрильницьких перегонів (ПВП). Правила для новачків видано, як частину Завдання 2 Стратегічного плану ISAF щодо залучення нових учасників перегонів, яким хочуть показати, що правила не є перешкодою для участі у змаганнях. ISAF має намір, аби люди різного віку мали змогу брати участь у перегонах, користуючись правилами, про які йдеться, без необхідності вповні знати ПВП.

*The ISAF Introductory Rules of Racing are available at: <http://www.sailing.org/sailors/25664.php>

Правила перегонів ISAF для новачків українською можна отримати на сайті ВФУ

4.20 Вітрильницька інструкція

Наскільки тільки можливо, вітрильницькі інструкції для дитячих і юнацьких змагань мають бути послідовними і схожими (застосовуючи Додатки L або LE) від змагань до змагань, за винятком будь яких специфічних відмінностей регати, які впливають на відмінності пунктів щодо часу старту, опису знаків, району перегонів, місця знаходження дошки офіційних повідомлень і місць, де подаватимуться сигнали на березі. В ідеалі вітрильницька інструкція має бути вивішена на вебсайті змагань принаймні за один тиждень перед початком регати. Не можна вважати в інтересах учасників отримання ВІ на кількох сторінках безпосередньо перед початком перегонів. Не треба очікувати від юних змагунів, аби вони розбиралися у дрібних змінах у вітрильницькій інструкції, в той час, коли для них набагато важливішою справою є готуватися до перегонів.

4.20.1 Зміни вітрильницької інструкції

На дитячих і юнацьких регатах може бути доречним включати до вітрильницької інструкції наступні особливі пункти:

- Зміни вітрильницької інструкції (скоригований L3).
- Зміни щодо розкладу перегонів мають вивішуватися перед закінченням часу протестування того дня, який передуює зміні розкладу.
- Старт.
- Протягом часу, коли триває стартова процедура для інших груп, судна, чий попереджувальний сигнал не було подано, мають триматися поза районом старту.

- Система покарань (скоригований L14, Додаток L)
- Застосуйте скоригований варіант L14.4, що його рекомендовано для дитячих і юнацьких змагань.
- Протести і звернення про відшкодування (скоригований пункт Додатку L16)
- Якщо так вимагається політикою певної асоціації класу, або організаторів змагань, вимогу до всіх суден незалежно від їхньої довжини, зносити за протестування протестовий прапор.

Якщо так вимагається політикою певної асоціації класу, або організаторів змагань, вимогу до суден, які мають намір протестувати, негайно після фінішування, на додаток до вимог правила 61.1(a), сповіщати судно перегонного комітету про свій намір протестувати і ознаки судна, на яке протест подається. Перегонний комітет має занотовувати ці дані у своєму протоколі щодо результатів.

Якщо тільки це не зазначено як вимога правил класу, все одно, чи прямо у вітрильницькій інструкції, чи у регламенті проведення змагань певного класу, де воно фігурує як вимога включати у положення про перегони/вітрильницьку інструкцію у якості правила для окремих змагань, - це не застосовується, а якщо цю вимогу написано у правилах класу, то вона не є дійсною.

4.20.2 Судна підтримки (скоригований Додаток L 23)

За винятком випадків, коли вони діють як рятувальні судна, керівники команд, тренери, батьки та інші підтримувачі, від моменту попереджувального сигналу для першої стартової групи і до того часу, коли всі судна фінішують, зійдуть, або ж перегонний комітет подасть сигнал відстрочення, чи припинення для всіх флотів, мають залишатися поза простором, де судна беруть участь у перегонах. Простір, де судна беруть участь у перегонах, визначається як акваторія, що її розташовано всередині дистанції і xx метрів назовні від (відстань має бути зазначено перегонним комітетом ще перед початком регати) кожного із знаків, кожної лейлайн, стартової та фінішної лінії, або ж від будь якої точки, у якій опинилося, або може опинитися, судно, яке вітрилить у перегонах.

Організатори мають розробити порядок дій для катерів підтримки, як рятувальних суден, у разі виникнення надзвичайної ситуації. Збори для тренерів, чи керівників команд мають використовуватися як чудова нагода для обговорення плану рятувальних заходів.



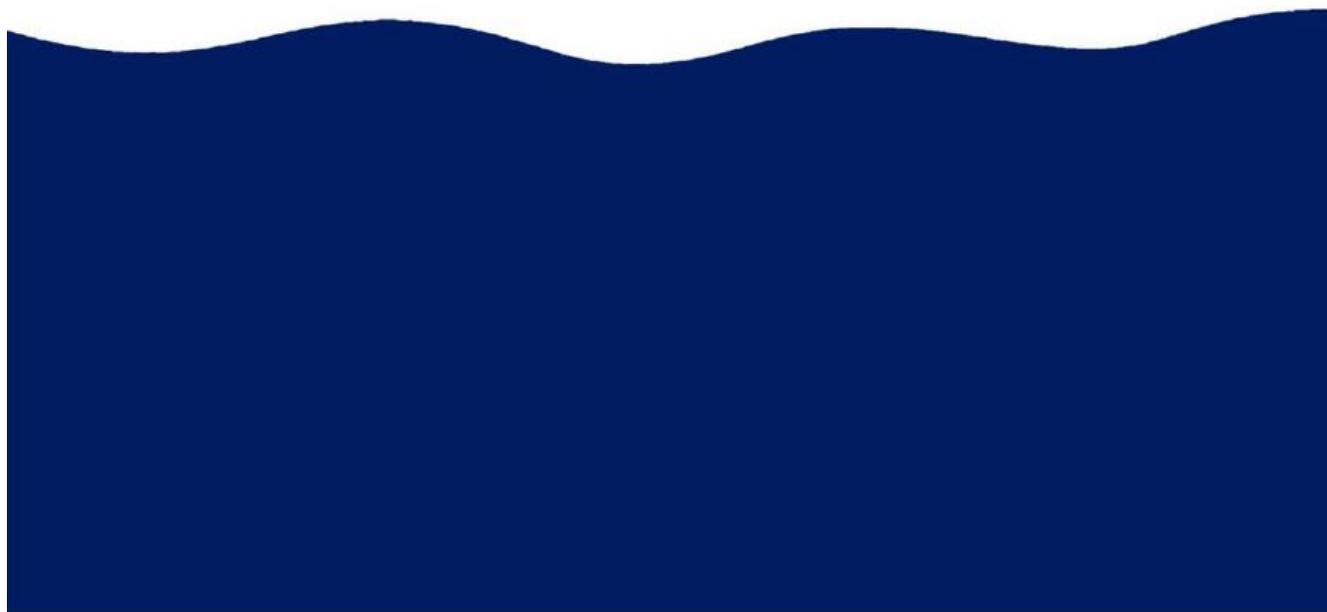
ПОСІБНИКИ ISAF
ДЛЯ
КЕРІВНИХ ПЕРЕГОНОВИХ ОСІБ
ЗАГАЛЬНІ РОЗДІЛИ
РОЗДІЛ 5

Прояви злісно неетичної поведінки

КВІТЕНЬ 2012

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2012



Зміст	Сторінка
5.1 Вступ	5 /3
5.2 Коли має застосовуватися правило 69	5 /3
5.3 Хто підпадає під дію правила 69.1	5 /3
5.4 Типи поведінки, за яких застосування дій за правилом 69 є доречним	5 /3
5.5 Хто може подавати звернення (заяву)	5 /4
5.6 Форма звернення	5 /4
5.7 Кому має подаватися звернення	5 /4
5.8 Звернення (заяви), що їх подано до повноважних організаторів, клубів, інших організацій	5 /4
Додаток А – Приклади злісно неетичної поведінки	5 /6

5.1 Вступ

Всі керівні особи, судді, учасники змагань та інші особи, мають турбуватися про чесність і справедливість проведення змагань і право на повагу до себе і є дуже важливим, аби цих принципів було дотримано. Правило 69 запроваджено з метою застосування його у разі стикання зі змагуном, який можливо припустився злісного порушення правила, загальноновизнаних норм етики і моралі, або порядності, чи знеславив спорт своєю поведінкою.

5.2 Коли має застосовуватися правило 69

Спорт не може миритися з неетичною поведінкою та аморальними вчинками і дії за правилом 69 є могутнім чинником у боротьбі за порядність. Затуляння очей на брутальні вчинки і неетичну поведінку слугує тільки руйнуванню втіх і задоволення у тих, хто дотримує моральних норм і поводить себе у спорті належним чином, нехтування вживанням заходів проти порушників порядності призводить до того, що люди припиняють заняття спортом і подальшу участь у змаганнях.

Відповідальним обов'язком всіх офіціалістів на змаганнях є вживання заходів щодо непорядної і неетичної поведінки вчасно та у відповідній і прийнятній формі. У разі наявності сумніву, краще провести слухання за правилом 69, і встановити безпідставність заяви, ніж взагалі ухилитися від дій і не проводити ніякого слухання.

5.3 Хто підпадає під дію правила 69.1

«Змагун, учасник змагань», ним є, як довірена особа на судні за правилом 46, так і будь який інший член екіпажу.

Правило 69 не є застосовним до інших осіб (скажімо, тренерів, батьків та інших осіб, які мають відношення до регати), навіть у разі вони якось пов'язані зі змагуном, але про неприйнятну поведінку такої особи може бути скеровано рапорт-сповіщення до клубу, об'єднання класу, або НПО. Національна повноважна організація може провести своє розслідування за правилом 69.2(a).

5.3.1 Де і коли застосовується правило 69 (час і місце злісно неетичної поведінки)

Юрисдикція протестового комітету щодо правила 69 поширюється на місце проведення змагань від моменту прибуття учасника, до моменту, коли він полишить це місце.

Якщо змагун легко може бути сприйнятий таким, що пов'язаний зі змаганням, або скандал відбувається у публічному місці між учасниками змагань, або кілька змагунів разом вчиняють те, що розглядається як злісно неетична поведінка, то протестовий комітет має всі підстави, аби вживати заходів. Важливо мати відповідь на питання, чи може поведінка змагунів небезпідставно вважатися такою, що має відношення до спорту, або до конкретного спортивного заходу.

Якщо до клубу, або до керівництва спортивним заходом надійде від будь кого, хто безпосередньо не пов'язаний із цим заходом, скарга на непристойну поведінку одного, чи й більше, змагунів, то це має означати, що його, чи їхня, погана поведінка уже впливає на знеславлення спорту взагалі (і конкретного спортивного заходу зокрема).

Випадок порушення норм етики і моралі, який стався після закінчення змагань, можливо навіть поза місцем проведення змагань, все ж таки може розглядатися у світлі правила 69, якщо буде встановлено його явну причетність до змагань.

5.4 Типи поведінки, за яких застосування дій за правилом 69 є доречним

Всяка поведінка має розглядатися у певному контексті, – деякі типи поведінки мають сприйматися, як такі, із яких випливає «нульова толерантність» щодо інших людей, інші типи поведінки, (такі, як лайлива мова) мають обговорюватися і ставлення до них має залежати, як від конкретної ситуації, так і від характеру змагань.

Розгляд цих питань є повністю у компетенції протестових комітетів, однак, те що один офіціаліст сприймає, як припустиме, для інших може виглядати, як явний

прояв неприйнятної поведінки. Те саме стосується і спортсменів, адже спортсмен, який належить до однієї культури, може сприйняти висловлювання на дистанції, чи де інде, спортсмена, який належить до іншої культури, як дуже агресивний.

Приклади злісно неетичної поведінки (які безумовно не є вичерпними), наведено у Додатку А.

До всіх змагунів ставлення має бути однаковим

Будь які рішення щодо участі спортсмена у подальших змаганнях може приймати тільки НПО, або й сама ISAF.

5.5 Хто може подавати звернення (заяву)

Звернення може бути подане будь якою особою (яка не є учасником змагань). Такою особою може бути:

- перегоновий комітет, або один із його членів;
- протестовий комітет, або один із його членів;
- глядачі;
- круїзні судна, які проминають акваторію перегонів;
- місцеві мешканці;
- базовий клуб (який не є повноважним організатором); або
- організатори, або учасники інших змагань.

5.6 Форма звернення

Визначення, що саме треба вважати рапортом, чи зверненням, не існує. Зверненням-доповідною може бути письмова, або й усна, скарга. Проте, було б краще, аби звернення було подано у письмовій формі.

5.7 Кому має подаватися звернення

Якщо протестовий комітет є уже призначеним, то звернення має до нього і подаватися.

Але ж, протестовий комітет за першої можливості має залучити до справи повноважного організатора (оргкомітет), адже бажано, аби слухання проводив протестовий комітет в іншому, краще підсиленому, складі. Призначити протестові комітети, які проводили б слухання, що стосується правила 69, є справою повноважного організатора, якщо тільки не було призначено на регату Міжнародне журі.

Якщо не було призначено ніякого протестового комітету, то звернення (рапорт) має прийматися повноважним організатором, який має, відтак, призначити протестовий комітет. Після призначення протестового комітету, звернення для розгляду і прийняття по ньому ухвали має потрапляти до цього протестового комітету.

5.8 Звернення (заяви), що їх подано до повноважних організаторів, клубів, інших організацій

Якщо звернення подано повноважному організаторові, клубу, або перегоновому комітетові, то воно не обов'язково має подаватися на розгляд до протестового комітету, але наполегливо рекомендується так і чинити.

Прийнятним є також і спрямування рапорту до базового клубу, чи іншої організації (скажімо до асоціації класу, крейсерського союзу і т. ін.), аби вони вжили дисциплінарних заходів, які є у їхньому розпорядженні у межах їхньої юрисдикції.

Дії за правилом 69 не виключають застосування дисциплінарних заходів з боку клубу, чи інших організацій, і навпаки. Позате, покаральні засоби клубу (якими можуть бути припинення, чи й позбавлення членства), не можуть бути засобами, що їх застосовує протестовий комітет.

На змаганнях, що їх організовано клубом, або організацією класу, може бути доречно і корисно, аби голова протестового комітету сповістив відповідну керівну офіційну особу (наприклад, командора клубу, або відповідального члена керівного органу Асоціації класу) про те, що можна очікувати слухання щодо правила 69. Конструктивний діалог між офіціалами-керівниками перегонів і представниками клубу/організації класу, є важливим заходом щодо низки питань: представники

клубу, або організації класу, можуть надати важливі відомості, які стосуються до справи, і прояснити комітетові, якими є дисциплінарні звичаї і традиції, поширені у їхньому Класі.

Може статися і так, що протестовий комітет вирішить, що факт порушення етичних норм краще віддати на розгляд клубу або Класу, які б діяли за своїми дисциплінарними нормами. Комітетові треба мати впевненість у тому, що клуб або організація класу, вживуть дієвих заходів щодо порушника, адже у разі не буде вжито жодних заходів до закінчення змагань, після того уже не буде можливості повернутися до справи і провести її розгляд.

Майте на увазі, що обговорювати деталі і особливості випадку поза межами протестового комітету є неприйнятним. Комітет має також виявляти обережність щодо обговорень особистих і біографічних даних змагуна, оскільки це може звести (підсвідомо) до обговорення і сприймання під час слухання недоречної інформації.

Спортсмен може підпасти під дію правила 69 за випадок, який трапився після закінчення змагань, скажімо у разі публічного нечесного критиканства з його боку на адресу офіційних осіб, які організували і проводили змагання, що може призводити до знеславлення спорту. Якщо протестовий комітет на цей момент уже полишив місце змагань, то порушення такого типу має стати предметом розгляду НПО за правилом 69.1(d).

Для ознайомлення з процедурним порядком щодо правила 69 скористуйтеся з Посібника для суддів-рефері.

ДОДАТОК А:**ПРИКЛАДИ ЗЛІСНО НЕЕТИЧНОЇ ПОВЕДІНКИ**

- 1) Участь у будь якій неприпустимій протиправній діяльності (такої, як крадіжка, бійка, напади, злочинне заподіяння шкоди)
- 2) Участь у будь якій діяльності, що веде до знеславлення спорту
- 3) Задирливі дії, дискримінаційне, упереджене, ставлення та залякування
- 4) Застосування, або загроза застосування фізичної сили
- 5) Навмисне пошкодження або зловживання чужою майновою власністю (в тому числі і судном)
- 6) Навмисне невиконання слушних вказівок офіційних осіб, які проводять змагання
- 7) Неодноразові порушення правила 2
- 8) Підбурювання, намовляння інших до порушень правила 2
- 9) Навмисне порушення правил перегонів з метою отримання переваги у спортивній боротьбі
- 10) Навмисне порушення недоторканності предметів спорядження інших учасників змагань
- 11) Повторне навмисне, або й через недбалу необачність, порушення правил вимірювання
- 12) Неправдивість на слуханні
- 13) Інші форми обману, такі, як фальсифікація особистих, вимірювальних, сертифікаційних, класових документів, заявка на участь у змаганнях судна, знаючи, що воно не відповідає правилам вимірювання, ліквідація марок, аби отримати більшу вітрильну площу і т. ін.
- 14) Лайливі, або нецензурні вислови, застосовані для образи*

*Лихослов'я (в тому числі і таке, що не стосується офіційних осіб) має розцінюватися у цьому контексті. Якщо Вам стає незручно від застосованих до Вас виразів, то мають вживатися заходи проти таких виразів. Можна вважати належним для клубів, на базі яких проводяться змагання і для організаторів змагань, аби перед початком заходу ясно зазначалося, що вживання нецензурної лайки призводитиме до порушення дій щодо застосування правила 69. Якщо організатори зроблять таку заяву, то протестовий комітет повинен мати на увазі, що йому належить діяти, запроваджуючи ці попередження у життя. Як клуби, так і спортивні заходи мають запроваджувати свої власні стандарти.

Лайливі і образливі вирази, у бік офіційних осіб, які проводять змагання, мають розцінюватися як протистояння і направлятися до протестового комітету для можливого застосування дій за правилом 69.



ПОСІБНИКИ ISAF

ДЛЯ

КЕРІВНИХ ПЕРЕГОНОВИХ ОСІБ

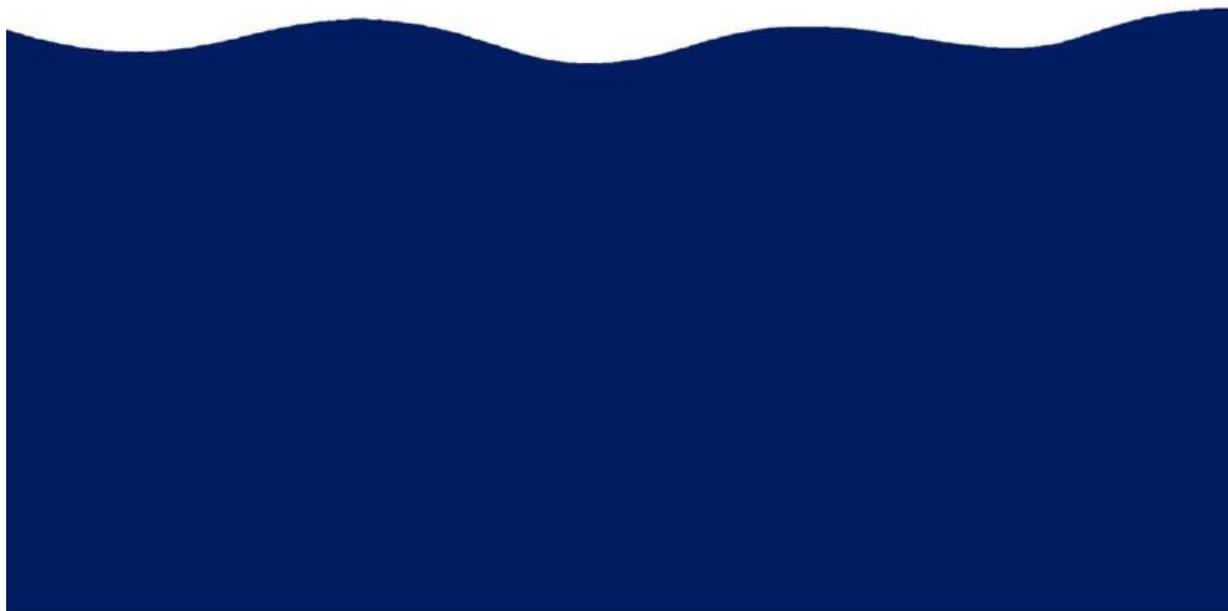
ЗАГАЛЬНІ РОЗДІЛИ

РОЗДІЛ 6

Взаємодія з засобами масової інформації

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



	Зміст	Сторінка
6.1	Вступ	6 /2
6.2	Визначення	6 /2
6.3	Підхід ISAF до взаємодії зі ЗМІ	6 /2
6.4	Як діяти і як не діяти у розмовах із представниками ЗМІ	6 /2
6.4.1	Як треба діяти	6 /3
6.4.2	Як не треба діяти	6 /4
6.4.3	Розуміння того, як працюють журналісти	6 /4
6.4.4	Записування на диктофон спілкування з пресою	6 /5

6.1 Вступ

У наші дні і часи, коли метою телебачення, газет та Інтернету є збирання новин і їх негайний показ та публікація, є великий тиск і навантаження на перегонових офіційних осіб, аби провадити постійне надання відомостей про те, що трапилось протягом перегонів, або про питання, які *виринули на поверхню, як спірні* щодо рішень, прийнятих керівниками перегонів, ампайрами, чи журі.

Багато хто із перегонових офіціалістів є має відкрито спілкуватися ЗМІ, і спираючись на це було вирішено включити до загальних розділів посібника для перегонових офіційних осіб невеликий розділ, у якому містилися б настанови для офіційних осіб і зауваження, яких їм потрібно додержувати.

6.2 Визначення

Посилання на ЗМІ у цьому розділі стосуються всіх типів особистого спілкування з журналістами, які пишуть статті для друкованих видань, Інтернету, репортерами, які готують матеріали для пересилань по телебаченню, радіо, чи електронним засобам інформації.

6.3 Підхід ISAF до взаємодії зі ЗМІ

Підхід ISAF до взаємодії зі ЗМІ має за ключові наступні програмні питання:

- Поширення і поглиблення зацікавленості до занять і змагань у всіх різновидах вітрильництва.
- Посилення сприйняття вітрильництва, як спорту, який зберігає свою привабливість і позитивний образ на все життя, який має загальноосвітове поширення і відкритість доступу для будь кого, який є різноманітним і таким, що несе радість кожному, хто до нього причетний.
- Поширення розуміння ролі ISAF як керівної, ведучої і такої, що розвиває вітрильницький спорт, організації.
- Задля досягнення цього ми поширюємо відомості з актуальним цікавим і різнобарвним змістом у своїх власних засобах інформації, каналах зв'язку, і прямо співпрацюємо з вітрильницькими, та іншими ЗМІ.
- Будування довгострокових взаємозв'язків з журналістами з тим, аби покращувати бачення як самої ISAF, так і вітрильництва взагалі, через позитивне їх висвітлення у ЗМІ, є важливим чинником для вирішення цих завдань.

Маючи на думці такий підхід, перегонові офіційні особи мусять слідувати цільовим завданням, що їх викладено у наступних пунктах, і мати на увазі, що перегонові офіціалісти, розмовляючи з журналістами, мусять бути уважними і дбайливими, адже, недодержання такого порядку може негативно вплинути на бренд ISAF.

На початкових зборах перегонових офіціалістів у кожному з підрозділів має бути призначено особу, відповідальну за спілкування зі ЗМІ. Ця особа має бути єдиною, що може давати інтерв'ю, відповідати на запитання журналістів, і, взагалі, спілкуватися з ними. У разі проведення прес-конференції, всі особи, призначені по підрозділах, як відповідальні за спілкування зі ЗМІ, мають бути присутніми і бути поіменно означеними, як такі.

6.4 Що робити і чого не робити у розмовах із представниками ЗМІ

Пам'ятайте, що найголовнішим у спілкуванні з журналістами є цілковита прямота і відвертість. Наступні напучення стосуються більшості практичних випадків; офіційні особи мають їх знати і застосовувати, як для прямого спілкування на змаганнях, так і для телефонних розмов, чи для електронної пошти, та вони мають допомогти офіціалістам уникнути деяких утруднень, з якими можна зіткнутися у подібних випадках.

6.4.1 Як треба діяти

Намагайтеся отримати якнайбільше інформації за своєю можливістю від представника ЗМІ, це буде у поміч як вам, так і йому. Такими відомостями можуть бути:

- його ім'я,
- для якої радіо, або телепрограми, вебсторінки, газети, чи часопису, він працює,
- якою є його аудиторія,
- інформацію якого характеру він хотів би отримати,
- яким для нього є крайній термін (у випадку, коли журналіст є поза місцем змагань),
- чому він створює репортаж, передачу, або статтю,
- який обсяг інформації йому потрібний (коротке повідомлення для новин, чи стаття в газеті/журналі?).

Надавайте себе як джерело інформації і обговорюйте справи тільки у тій царині інтересів ISAF, у якій ви є особою компетентною і відповідальною.

Якщо ви є обмеженими у часі, то насамперед скажіть про це представникові ЗМІ, скажімо: невдовзі має розпочатися слухання. Разом із тим поцікавтеся, чи не має він полишати вас через певний проміжок часу.

Не пожалкуйте часу, аби, якщо це виглядає потрібним, просвітити журналіста щодо певного предмету, чи теми розмови. Це може сприяти тому, що він повернеться до вас у майбутньому.

Якщо можете, то з'єднайте разом дві-три теми, чи напряду, які заслуговують висвітлення у пресі.

Будьте готові до реагування на будь які негативні, чи спірні питання, які можуть вигулькнути на поверхню.

Якщо тільки є можливість намагайтеся знайти таке місце для спілкування з журналістами, де б ніхто не втручався і не перебаранчав вас і де б ви відчували себе невимушено і комфортно.

Будьте стислі у своїх висловлюваннях. Якщо журналіст записує сказане вами, то, у разі ви говоритимете швидко, чи не зблизька, то скоріше за все припуститься помилок. Якщо ви даєте інтерв'ю для передач (телевізійних, радіо, чи в Інтернеті), то короткі відповіді типу "так"/"ні" не будуть цікавими, якщо ви говоритимете довго, то люди втрачатимуть інтерес.

Будьте позитивні і захоплені щодо вітрильництва. Ваше позитивне ставлення буде віддзеркалюватися у тому, що передаватиметься, чи що буде написане журналістом.

Користуйтеся такою мовою, яку ви б хотіли чути, чи бачити надрукованою, і яка є для вас властивою.

Будьте природними і будьте самим собою.

Завжди залишайтеся спокійним і шанобливим, навіть у разі ви відчуваєте озлобленість, чи розчарування, або журналіст поводить себе грубо і невиховано.

Передачі по телебаченню, радіо, чи в Інтернеті мають бути цікавими і привабливими. Поговоріть насамперед про інтерв'ю з журналістом, аби мати уяву про бажаний тип і спрямованість інтерв'ю, та обговоріть із ним запитання, перед тим, як розпочинати інтерв'ю.

Якщо вам задані про щось запитання на які вам незручно відповідати:

- У теле, та радіо передачах просто скажіть, що ви не можете це коментувати, але не відповідайте так на всі запитання.
- Для друкованих і веб інтерв'ю кажіть, що ви не можете коментувати, але можете влаштувати спілкування з певною особою, яка зможе надати коментар. Будьте правдивим і щирим, якщо ви не знаєте відповіді на

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ ЗАГАЛЬНИЙ РОЗДІЛ 6

запитання, скажіть, що ви повернетесь до розмови якнайскоріше за
можливістю, або знайдете того, хто знає відповідь і влаштуєте з ним зустріч.

У записаних заздалегідь передачах, веб, чи друкованих інтерв'ю, якщо ви не певні того, чи правильно ви зрозуміли запитання, повторіть запитання журналіста своїми словами, аби пересвідчитися що задане запитання розуміється належним чином.

Цілком нормально запитати, чи правильно ви зрозуміли запитання журналіста, але не тоді, коли ви є у прямому етері.

Якщо інтерв'ю записується заздалегідь, то, у разі ви припустилися помилки, є цілком нормальним зупинитися і попросити почати знову.

Робіть запис бесіди на свій диктофон.

6.4.2 Як не треба діяти

Не робіть надмірно підкреслених претензій, чи заяв. Представники ЗМІ зазвичай намагаються наводити достатні підстави до будь яких претензій, чи зауважень.

Не вважайте, що представники ЗМІ розуміють події, ситуації, чи спірні питання так добре, як ви самі. З'ясуйте насамперед, яким є їхній рівень знання, аби надавати відповідний обсяг подробиць.

Не кажіть нічого такого, чого ви не хотіли б бачити надрукованим, або включеним до теле, чи радіо посилань. Найбезпечніше правило є таким, аби розглядати все так, про що вами сказано: "для запису", інакше кажучи, було прийнятним для друку, чи для передачі. Ставтеся до всього, чого ви не бажаєте бачити надрукованим, чи включеним до передачі, чи до такого, що є "не для запису" з надзвичайною обережністю. Ніколи не кажіть нічого поза записом, якщо тільки ви не мали довготривалих зв'язків із цим журналістом, і у вас є випробувані підстави довіряти йому. Навіть якщо ви просите, аби не бути цитованим, то на це немає ніяких гарантій, особливо, якщо те, що ви кажете, є цікавим, або несе певний негативний сенс.

Не розмовляйте про питання, що стосуються царин діяльності ISAF, у яких ви не берете участі, говоріть тільки про те, до чого маєте безпосереднє відношення. Скажіть журналістові, що якщо він хоче обговорювати інші питання, то ви допоможете йому залучити для цього відповідних осіб.

Ніколи, навіть задля того, аби вийти із складної ситуації, не робіть свідомо заяв, які зводять на хибний шлях, чи вводять в оману.

Ніколи не забувайте про обережність і власну захищеність, навіть тоді, коли ви відчуваєте, що спілкування з журналістом триває так, як треба.

Якщо запанує тиша, то не вважайте, що ви маєте її заповнювати. Часто-густо журналісти застосовують це як тактичний прийом для того, аби витягти з вас більше відомостей, ніж ви хочете надати.

6.4.3 Розуміння того, як працюють журналісти

Будьте обізнані з крайніми термінами виконання журналістської роботи. Якщо ви хочете повернутися до спілкування із журналістом, або хочете отримати щось додаткове від спілкування із журналістом, з'ясуйте його крайній термін виконання і якнайшвидше поверніться до спілкування із ним.

Журналісти створюють новини. Завжди намагайтеся подати свою тему як цікавий погляд, який стосується загальної теми змагань, певного випадку, чи питання.

Журналістам подобаються факти, особистості та цікаві зауваження і коментарі для залучення до їхніх матеріалів, отже, якщо можливо, то постарайтеся підготувати такі матеріали зарані і мати їх напоготові.

Якщо у вас беруть інтерв'ю для теле, чи радіо передачі, або для Інтернету, журналісти мають зробити це інтерв'ю як цікавим, так і розважальним. Вони працюватимуть з вами, якщо відображення подій їх не влаштовуватиме і інтерв'ю не складатиметься на добре.

Не просіть проглянути чорновий матеріал ще перед тим, як його буде надруковано. Це порушує самостійність і незалежність журналіста. Застосовною тактикою, яку треба мати на увазі, є така, аби, у разі матеріал є надто технічним, чи стосується тем, у яких журналіст не є обізнаним, запропонувати журналістові переглянути матеріал на предмет уточнення технічних питань і термінології.

Деякі журналісти користуються диктофонами, як точнішим засобом, ніж записи на папері. З цього не треба хвилюватись.

Закінчуйте зустріч подякою журналістові і наданням йому своїх контактних номерів телефонів та/або номерів засобів інформації ISAF для майбутніх зв'язків.

6.4.4 Записування на диктофон спілкування з пресою

Надішліть, будь ласка, до видавництва новин newseditor@isaf.com наступні дані про журналіста, аби можна було застосувати матеріал для нашої вебекспозиції.

- Ім'я журналіста
- Назву публікації
- Дату спілкування
- Якщо журналіст є незалежним, то для кого він зробив публікацію
- Все інше, що виглядає потрібним

Якщо вам потрібна допомога:

Tamsin Rand – Communications Manager

tamsin.rand@isaf.com

Tel: +44 (0) 2380 635 111

Skype: tamsinrand

Daniel Smith – Website and Media Co-ordinator

newseditor@isaf.com

Tel: +44 (0) 2380 635 111

Skype: daniel.smith237

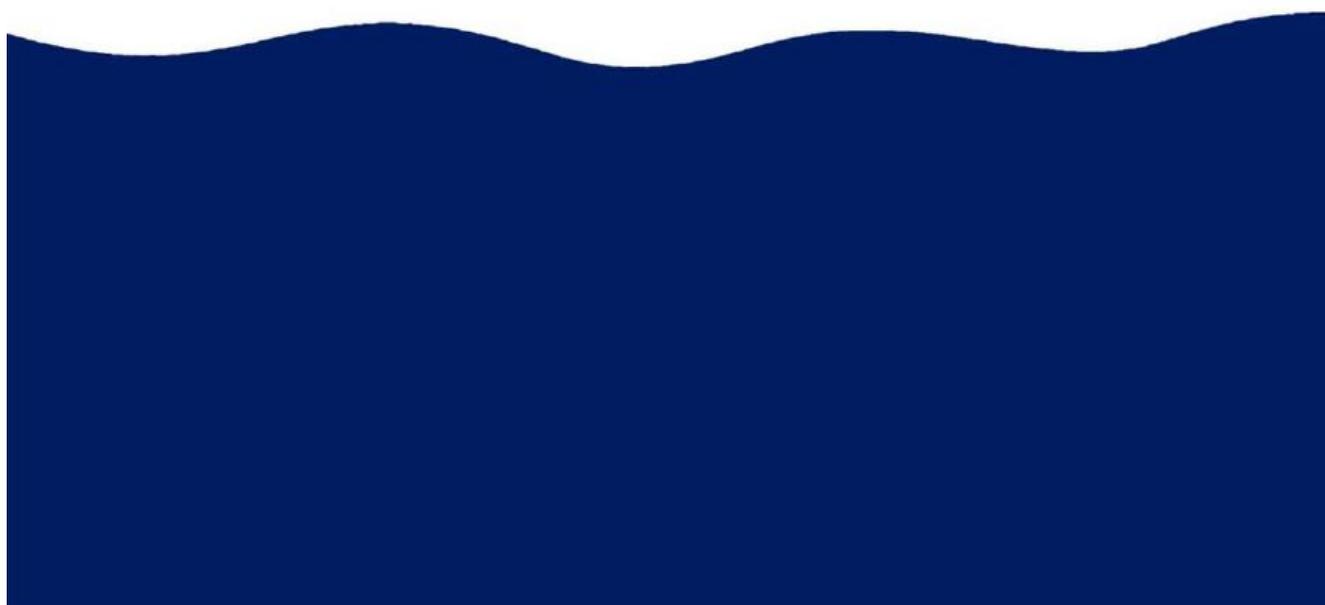


ПОСІБНИК
ДЛЯ
МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ

РОЗДІЛ А
Основи

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2012



Зміст		Сторінка
А	Основи	
A.1	Передмова	A 3
A.2	Значення термінів	A 3

A.1 Передмова

Роль судді у вітрильницьких перегонах полягає у забезпеченні чесності і справедливості спортивної боротьби. Ця рольова функція є унікальною з багатьох поглядів. Насамперед, суддя має вирішувати суперечки між змагунами. Аби його дії виглядали, як справедливі і як такі, що відповідають вимогам правил, суддя має досконало знати *Правила вітрильницьких перегонів*.

По-друге, суддя часто-густо має допомагати у чисельних вирішальних моментах щодо практичного проведення регати, таких, як складання Положення про перегони і Вітрильницької інструкції, вирішування спірних питань щодо дотримання правил вимірювання і застосування систем гандикапування, відстежування порушень правил, забезпечення на воді дотримання правил щодо застосування рушійної сили і виконання багатьох інших завдань.

І нарешті, але далеко не насамкінець за важливістю, від судді вимагається приймати рішення, які напряду стосуються справедливості змагальної боротьби. Іноді виконання всіх цих завдань на високому рівні, постає як виклик на перевірку компетентності, а іноді і особистих якостей судді, як виконавця дуже важкої роботи.

Спорт вітрильних перегонів завжди залишається у боргу перед цими людьми щодо вдячності їм за те, що вони добровільно взяли на себе таку велику відповідальність і постійно набувають необхідних знань, аби виконувати свої завдання якнайкраще. Ті, хто бере на себе ці важкі зобов'язання, робить величезний вклад у розвиток нашого виду спорту.

A.2 Значення термінів

Правила вітрильницьких перегонів («правила»)

Правила, які застосовуються до вітрильних суден, які є у перегонах, що підпадають під юрисдикцію Міжнародної вітрильницької федерації.

Кодекси і статутні положення ISAF

На Кодекс ISAF на допуск, Кодекс про рекламування та Кодекс проти застосування допінгів, (Статутні положення ISAF 19, 20 і 21) є посилання у визначенні Правило. Їх не включено до *Правил вітрильницьких перегонів* позаяк вони часто змінюються протягом чотирьохрічного періоду на який публікуються правила перегонів. Зміни публікуються на сайті ISAF www.sailing.org і через Національні повноважні організації, які є її членами.

Книга випадків («випадки»)

ISAF публікує тлумачення правил перегонів у *Книзі випадків* і визнає їх як керівні тлумачення і роз'яснення правил. Вони спираються на апеляції і запитання подані до Комітету з правил перегонів. У них висвітлюється значення кожного з правил і даються відповіді на питання щодо спірних тлумачень.

Правила, зміни до правил і Випадки затверджуються Радою ISAF за поданням і рекомендаціями Комітету з правил перегонів. Це означає, що, як *Правила вітрильницьких перегонів*, так і Випадки ISAF є керівними документами. Міжнародні судді зобов'язані керуватися правилами ISAF і Випадками у разі потреби тлумачити правила.

Міжнародна вітрильна федерація (ISAF)

Міжнародною організацією, яка керує спортом перегонів на вітрильних суднах, є Міжнародна вітрильницька федерація. Вона містить в собі національні повноважні організації, які є її членами, асоціації класів та інші афілійовані організації. Серед багатьох інших прав, обов'язків і програм ISAF вона займається підготовкою і атестацією Міжнародних офіціалістів (суддів різних спеціалізацій), таких, як міжнародні судді-рефері, ампайри, керівники перегонів, і вимірювачі.

Національна повноважна організація

Національна повноважна організація є організацією, яка керує спортом перегонів на вітрильних судах у межах своєї юрисдикції, будучи в той самий час членом ISAF. Багато які із національних повноважних організацій мають додаткові права і обов'язки, такі, як, скажімо, круїзи і перегони моторних суден.

Національні повноважні організації часто приписують до правил перегонів свої, додаткові, правила. Такі приписи, шляхом зазначення у вітрильницькій інструкції, включаються, як правила, що є керівними для перегонів вітрильних суден у межах юрисдикції національної повноважної організації. На міжнародних змаганнях такі приписи застосовуються не дуже часто.

Багато хто із національних повноважних організацій призначають комітети для слухань апеляцій, отриманих від суден стосовно ухвал протестових комітетів і від перегонових комітетів стосовно ухвал протестових комітетів. Процедурні порядки щодо розглядів апеляцій мають відмінності залежно від приписів, зроблених у різних країнах.

Найвищі повноваження щодо апеляцій мають національні повноважні організації під юрисдикцією яких відбувалися змагання. ISAF не проводить слухання апеляцій.

Національні повноважні організації можуть пропонувати Комітетові ISAF з правил перегонів апеляції, які вони вважають такими, що вносять ясність у правила, або допомагають їх тлумаченню. Якщо комітет згоден з рішенням, або вважає роз'яснення корисним, він визнає апеляцію, як один із випадків ISAF, що підлягає схваленню Радою ISAF.

Повноважний організатор

Організація, яка планує і проводить перегони, чи змагання, є Повноважним організатором. Нею може бути клуб, асоціація класу, національна повноважна організація, сама ISAF, або об'єднання будь кого із вищезазначених. Повноважний організатор призначає Перегоновий комітет. Повноважний організатор, або ISAF призначає Протестовий комітет, або Міжнародне журі.

Перегоновий комітет

Перегоновий комітет є комітетом, що його призначив повноважний організатор для проведення перегонів. На нього покладено обов'язок видати і оприлюднити вітрильницьку інструкцію, та проводити визначення результатів. У разі, якщо повноважний організатор не призначив протестового комітету, або Міжнародного журі, перегоновий комітет має призначити протестовий комітет для проведення слухань. Члени перегонового комітету можуть брати участь у роботі протестового комітету за винятком слухань щодо надання відшкодування за правилом 62.1(a). За таких випадків, протестовий комітет має бути незалежним від перегонового комітету.

Протестовий комітет

Протестовий комітет проводить слухання протестів, звернень про відшкодування і заяв про порушення правила 69. Він призначається повноважним організатором, або перегоновим комітетом. Він може бути незалежним від перегонового комітету, або підкомітетом самого перегонового комітету. Він може, у разі додержання вимог Додатку N, бути кваліфікованим, як Міжнародне журі. Від січня 2009 Міжнародні журі вважаються протестовими комітетами, коли йдеться про слухання протестів і звернень про відшкодування.

Міжнародне журі

Міжнародне журі є протестовим комітетом, який відповідає вимогам Додатку N до правил перегонів. Воно призначається повноважним організатором і, у разі наявності відповідного

припису національної повноважної організації, має бути погоджене з нею. Воно є повністю незалежним від перегонового комітету.

Міжнародне журі складається із досвідчених яхтсменів, які володіють відмінним знанням правил перегонів і мають широкий досвід роботи у протестових комітетах. Воно створюється із представників різних національностей, більшість його членів має бути атестованими ISAF Міжнародними суддями. За умов, коли воно керується процедурними порядками, що їх описано у Додатку N, то, як зазначено у правилі 70.5, його ухвали не можуть бути предметом апелювання.

Вимірювач на змаганнях, Вимірювальний комітет, Повноважний вимірювальний орган

Повноважний організатор головних змагань може призначити вимірювача на змаганнях, або вимірювальний комітет для вимірювання суден і перевірки відповідності їх правилам вимірювання перед початком змагань і проведення подальшого нагляду (такого, як чи поставлені вітрила у межах марок, розташування баласту, зважування одягу і т. ін.) під час змагань. Повноважним вимірювальним органом є, або особа, або комітет (груповий орган), що його повноважний організатор призначив, чи визначив, як такого, що є вповноваженим тлумачити правила вимірювання. Якщо під час слухання протестовий комітет засумнівається щодо значення, чи тлумачення якого не будь правила вимірювання, він має звернутися з цим питанням, додавши до нього встановлені факти, до повноважного вимірювального органу і має відтак спиратися на його рішення.

Суддя-рефері, Національний суддя-рефері, Міжнародний суддя

Термін «суддя» (в Україні «суддя-рефері», примітка перекладача) часто-густо застосовується для визначення члена протестового комітету, який бере участь у прийнятті рішень і ухвал. Звання «Національний суддя-рефері» надається відповідно атестованій Національною повноважною організацією особі, яка відповідає певним порядкам, встановленим для «Національних суддів-рефері». Звання «Міжнародний суддя» надається ISAF особам, які відповідають критеріям, визначеним у Статутних положеннях ISAF.

Суддя-ампайр, Національний суддя-ампайр, Міжнародний ампайр

Ампайром є спеціально підготовлений суддя (суддя-рефері) який приймає рішення на воді і може накладати покарання під час матчевих, або командних перегонів. Ампайри також можуть залучатися для слухання протестів на змаганнях з матчрейсінгу, або тімрейсінгу.

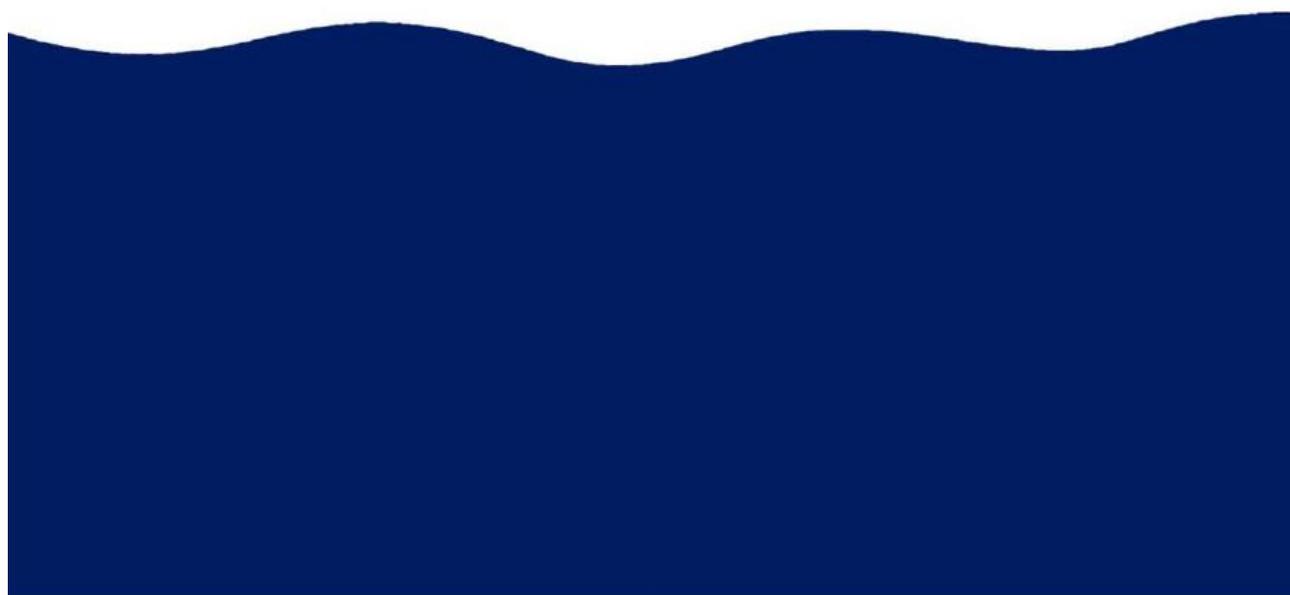


ПОСІБНИК
ДЛЯ
МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ
РОЗДІЛ В
ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ ISAF

ЛИСТОПАД 2013

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



Зміст	Сторінка
В Організація Міжнародних суддів ISAF *	
В.1 Як стати Міжнародним суддею	В 2
В.2 Період, на який присвоюється звання	В 3
В.3 Звернення щодо присвоєння і щодо поновлення звань	В 3
В.4 Загальні кваліфікаційні вимоги до всіх Міжнародних керівних перегонових осіб	В 4
В.5 Прийняття рішень про присвоєння звань	В 6
В.6 Оформлення стандартних характеристик-рекомендацій	В 6

* Примітка перекладача: В Українській термінології замість англomовного терміну "Judges" ("судді") вживається термін "судді-рефері" (на відміну від суддів-вимірювачів, суддів-керівників перегонів та суддів-ампайрів).

В.1 Як стати Міжнародним суддею

У 1981 році, аби задовольнити три потреби, які відчувалися змагунами, ISAF створено інститут міжнародних суддів, такими потребами були: перша, це необхідність визначення осіб, добре обізнаних, кваліфікованих і досвідчених задля того, щоб працювати у протестових комітетах на чемпіонатах світу, та інших змаганнях високого рівня, друга, це необхідність забезпечити, аби на таких міжнародних змаганнях протестові комітети уявляли і брали до уваги належність змагунів до різноманітних національних і вітрильницьких культур і, нарешті, необхідність чіткого визначення результатів по закінченні регати.

Відтак, ISAF розширила програму підготовки і атестації суддів, включивши до неї також вимірювачів, ампайрів і керівників перегонів. Підготовка і атестація керівних осіб для проведення перегонів вітрильних суден і для контролю за додержанням Правил вітрильницьких перегонів було визнано стержневим завданням Міжнародної вітрильницької федерації.

Адміністративне керування всім інститутом суддів здійснюється Комітетом керівних перегонових осіб через його підкомітети, зокрема через підкомітет Міжнародних суддів. Його права і обов'язки зазначено у статутних положеннях ISAF 6.9.7 та 31, які наводяться нижче.

6.9.7 Підкомітет міжнародних суддів (рефері)

Призначення комітету

6.9.7.1 Підкомітет міжнародних суддів, який має керувати інститутом (програмою) Міжнародних суддів, створено Радою, як Підкомітет Комітету керівних перегонових осіб, що і передбачено статтею 42.

6.9.7.2 Підкомітет міжнародних суддів складається із Голови і кількох членів підкомітету які час від часу мають призначатися Радою, як обумовлено у статті 42.

Межі повноважень

6.9.7.3 Підкомітет міжнародних суддів має:

- (a) здійснювати адміністративне керування всім інститутом Міжнародних суддів;*
- (b) надавати Комітетові керівних перегонових осіб рекомендації щодо певних осіб про присвоєння їм відповідно до цих Положень звань Міжнародних суддів;*
- (c) розповсюджувати інформацію серед Міжнародних суддів і здійснювати зв'язок, як з ними, так і з Національними повноважними організаціями;*
- (d) володіючи правами на це, здійснювати навчання і оцінювання Міжнародних суддів та кандидатів на отримання звань Міжнародних суддів, у тому числі:

 - i) здійснювати розгортання, організацію і проведення семінарів, для навчання і атестації Міжнародних суддів та кандидатів на отримання звань Міжнародних суддів, та*
 - ii) опрацьовувати формулювання іспитових вимог, яких претенденти мають виконати, аби бути атестованими як Міжнародні судді і, якщо потрібно, встановлювати оціночні критерії результатів діяльності і керування процесом оцінювання,**
- (e) надавати допомогу Національним повноважним організаціям щодо навчань і вдосконалення організації національних суддів;*
- (f) давати рекомендації і поради щодо політики спілкування і поводження з Міжнародними суддями і міжнародними журі,*

- (g) адміністративне керування забезпеченням підготовки і запровадження єдиних програм щодо застосування Міжнародними суддями несуперечливих і сталих розумінь і тлумачень Правил перегонів та інших документів ISAF,
- (h) пропонувати зміни правил і подавати на розгляд до Комітету з правил перегонів, Комітету керівних перегонових осіб, та до інших відповідних інстанцій, пропозиції щодо тлумачень Правил вітрильніцьких перегонів,
- (i) розробляти та впроваджувати у життя процедурні порядки щодо розподілення по групах, та класифікації Міжнародних суддів за їхньою компетенцією, розподіляти їх по групах, спираючись на погоджені критерії,
- (j) видавати документи Підкомітету міжнародних суддів, такі, як Посібники щодо суддівства, бланки звернень про присвоєння та про поновлення звань Міжнародних суддів,
- (k) передавати на розгляд питання, порушені Міжнародними суддями,
- (l) вирішувати питання, з якими може звернутися будь який з комітетів ISAF.

В.2 Період, на який присвоюється звання

31 Присвоєння звань Міжнародним керівним перегоновим особам, а саме: Міжнародним суддям, ампайрам, вимірювачам і керівникам перегонів

- 31.1 *Норми цих положень стосуються всіх міжнародних керівних перегонових осіб, а саме, Міжнародних суддів, Міжнародних ампайрів, Міжнародних вимірювачів, і Міжнародних керівників перегонів, які у цьому статутному положенні фігурують під загальним найменням "Міжнародні керівні перегонові особи".*
- 31.2 *Комітет Міжнародних керівних перегонових осіб має присвоювати звання Міжнародним керівним перегоновим особам після розгляду рекомендацій, отриманих від підкомітетів, які є повноважними щодо відповідних спеціалізацій.*
- 31.3 *Стосовно питань, що вони розглядаються у цих статутних положеннях, словосполучення "Головні змагання" означає змагання, що їх визначено як такі Комітетом керівних перегонових осіб і це опубліковано на вебсайті ISAF. За цими статутними положеннями від генерального секретаря не вимагається зазначати кожне зі змагань окремо.*

Період, на який присвоюється звання

- 31.4 *Період, на який Міжнародній керівній перегоновій особі присвоєно звання починається з дати, коли звання присвоєно Комітетом Міжнародних керівних перегонових осіб та,*
 - (a) *якщо претендент на день присвоєння КМКП звання, є за віком молодшим за сімдесят років, то присвоєне звання залишається чинним протягом чотирьох років,*
 - (b) *якщо претендентові на день присвоєння КМКП звання, виповнилося сімдесят років, то присвоєне звання залишається чинним протягом двох років.*

У світлі рішення Ради від листопаду 2009 щодо зміни періодів, протягом яких мають бути додержані відповідні вимоги, Комітет Міжнародних керівних перегонових осіб має прийняти план на перехідний період з 2010 по 2013 рік включно, для звернень щодо поновлення звань.

В.3 Звернення щодо присвоєння і щодо поновлення звань

31.5 Кандидат на первинне присвоєння має:

- (a) *бути запропонованим у якості кандидата на присвоєння звання Національною повноважною організацією, Асоціацією класу, або Комітетом Міжнародних керівних перегонових осіб,*

- (b) мати рекомендацію від своєї Національної повноважної організації;
- (c) вислати звернення на офіційному бланку так, аби воно було отримане Генеральним секретарем до 1 вересня, та
- (d) відповідати загальним кваліфікаційним вимогам і додатковим кваліфікаційним вимогам відповідної спеціалізації.

31.6 Претендент на поновлення звання має:

- (a) звернутися безпосередньо до ISAF;
- (b) надіслати звернення на офіційному бланку так, аби воно було отримане Генеральним секретарем до 1 вересня, та
- (c) відповідати загальним кваліфікаційним вимогам і додатковим кваліфікаційним вимогам відповідної спеціалізації.

31.7 ISAF має сповістити Національну повноважну організацію претендента про звернення.

31.8 Звертаючись про присвоєння, чи про поновлення, кожна з Міжнародних керівних перегонових осіб тим самим погоджується з тим, що у разі відмови вона застосовуватиме тільки ті засоби правового захисту, які відповідають цим статутним положенням, та незалежно від того, чи будуть ці засоби правового захисту вичерпані повністю, а чи ні, не звертатиметься до будь яких судових інстанцій, чи до суду.

В.4 Загальні кваліфікаційні вимоги до всіх Міжнародних керівних перегонових осіб

31.9 Претендент на присвоєння, чи на поновлення звання з будь якої спеціалізації має:

- (a) за винятком подання на Міжнародного вимірювача, бути досвідченим і майстерним вітрильницьких перегонцем,
- (b) бути у достатній мірі обізнаним з Правилами вітрильницьких перегонів і ерудованим щодо деталей правил, настанов, посібників та інших вимог і публікацій, які стосуються його спеціалізації,
- (c) вправно володіти англійською мовою і вправно спілкуватися, як із іншими керівними перегоновими особами, так і зі змагунами щодо справ, які стосуються його спеціалізації,
- (d) виявляти такий темперамент і поведінку, яка очікуються від Міжнародних керівних перегонових осіб на змаганнях,
- (e) мати досить міцне здоров'я і фізичний стан аби задовольняти вимогам його спеціалізації,
- (f) володіти перевіреними вміннями і навичками, необхідними для виконання обов'язків за своєю спеціалізацією,
- (g) бути згодним підтримувати політику ISAF і сприяти її перспективним цілям, правилам, настановам і положенням,
- (h) володіти неушкодженим зором і слухом, природним, чи скорегованим, такого рівня, щоб виконувати обов'язки, відповідні його спеціалізації, та
- (i) бути здатним до сприяння розвиткові програм, які стосуються його спеціалізації.

31.10 Якщо претендент має брати участь у суддівстві змагань поза межами своєї Групи, чи Національної повноважної організації, то має бути додержано наступних умов:

- (a) якщо змагання є Олімпійськими змаганнями з вітрильництва, Юнацькими олімпійськими іграми, Паралімпійськими іграми, чи головними змаганнями, визначеними, як такі, у Статутному положенні 25.8.17 (a) вони мають кваліфікуватися саме, як такі змагання, навіть, якщо вони проводяться в середині його Групи або Національної повноважної організації,
- (b) якщо кандидат є із Груп А-Н, змагання мають бути поза межами його Групи,
- (c) якщо кандидат є із Груп I-Q, то змагання мають бути поза межами його повноважної організації.

Додаткові кваліфікаційні вимоги для окремих спеціалізацій

31.11 Міжнародний суддя

31.11.1 Кандидат на первинне присвоєння звання Міжнародний суддя має виконати за останні чотири роки перед 14 жовтня року подання, вимоги за Системою 1, а саме:

- (a) взяти участь у суддівському семінарі ISAF на протязі періоду в останні чотири роки перед 14 жовтня року подання,
- (b) скласти на протязі періоду в останні чотири роки перед 14 жовтня року подання письмовий іспит, на наявність міцних знань Правил перегонів,
- (c) кандидат, який не склав іспиту з першого разу, може знову складати іспит, але не раніше, ніж через шість місяців після першого разу, за винятком наявності особливих обставин,
- (d) знання кандидатів, які не склали іспиту вдруге, і звертаються з тим, аби знов складати іспит, мають оцінюватися на індивідуальних засадах. Рішення про те, чи дозволити таку оцінку, приймається Головою Підкомітету міжнародних суддів. Кандидати, які не склали іспиту після третього заходу, можуть повторити своє звернення, не раніше, ніж через два роки після цього третього іспиту, і тільки у разі вони знов виконають всі вимоги щодо первинного звернення,
- (e) відсудити у якості члена протестового комітету принаймні три головних змагання. На двох із цих трьох змагань, претендент має бути членом міжнародного журі. Одне з цих трьох змагань має відбуватися поза межами Групи, або Національної повноважної організації кандидата, та
- (f) одержати від трьох відповідних Голів журі заповнені бланки Підкомітету міжнародних суддів для надання рекомендацій. Тільки стандартні бланки ПМС, які заповнено Міжнародними суддями, є чинними для прийняття рішень. Звернення претендентів, які більш, ніж одноразово, отримали негативний результат, мають розглядатися на індивідуальних засадах.

31.11.2 Претендент на поновлення звання Міжнародного судді має до 14 жовтня року подання, або виконати вимоги за Системою 1, що її викладено у Статутному положенні 31.11.1 (за винятком 31.11.1(d)) не включаючи сюди вимогу взяти участь у Суддівському семінарі ISAF, якщо раніше було додержано цієї умови, або ж, виконати вимоги за Системою 2, що означає:

- (a) *скласти суддівський іспит ISAF протягом періоду в три роки перед 14 жовтня року подання. Однак, можна складати іспит і після 14 жовтня за наступних обставин:
 - 1. якщо кандидат виконав всі інші вимоги, то його звання може бути поновлене, якщо він складе іспит не пізніше за 1 травня наступного року.
 - 2. Якщо кандидат не складе іспиту до 2 травня наступного року, то він може звернутися щодо поновлення звання до наступної щорічної конференції ISAF.
- (b) *будь який іспит може бути використаним для присвоєння звання тільки одноразово, за винятком присвоєння звань претендентам, яким на момент присвоєння виповнилося сімдесят років.
- (c) за період у чотири роки перед 14 жовтня року подання, відсудити у якості члена протестового комітету принаймні шість головних змагань, більшість із яких має бути змаганнями з перегонів флоту. Не менше, ніж на трьох із цих шести змагань кандидат має бути членом Міжнародного журі. Принаймні двоє із цих головних змагань мають відбуватися поза межами Групи, чи Національної повноважної організації кандидата.

**Статутні положення 31.11.2(a) та (b) набувають чинності для всіх подань щодо поновлень звань, яких внесено на розгляд у 2014 році і пізніше.*

В.5 Прийняття рішень про присвоєння звань

31.15 Кожний із Підкомітетів, приймаючи рішення про присвоєння звання, має брати до уваги наступне:

- (a) виконання кандидатом вимог, що їх зазначено вище,*
- (b) будь які зауваження, отримані із заповнених бланків звітів про регати,*
- (c) досвід претендента в інших спеціалізаціях, та*
- (d) будь які інші відомості, які можуть стати у пригоді.*

31.16 Кандидат на поновлення звання, який не виконав всіх вимог щодо поновлення, особливо, стосовно участі у суддівстві змагань, може за особливих обставин, чи з медичних причин, отримати рекомендацію на поновлення звання. За таких обставин Комітет керівних перегонових осіб може ухвалити, або:

- (a) поновити звання кандидатові на наступні 4 роки, або:*
- (b) продовжити існуюче звання на 12 місяців.*

31.17 Офіційні керівні перегонові особи, звання яких постало не чинним менш, ніж 12 місяців тому, мають розглядатися, як кандидати на поновлення звання і мають виконати головні і додаткові вимоги щодо поновлення звання по кожній із спеціалізації.

31.18 Офіційні керівні перегонові особи, звання яких постало не чинним більше, ніж 12 місяців тому, мають розглядатися, як кандидати на первинне присвоєння звання, і вони мають виконати всі вимоги, щодо первинного присвоєння звання по кожній із спеціалізації.

В.6 Оформлення стандартних характеристик-рекомендацій

Першого разу претендент має виконати умови Статутних положень 31.11.1(d), які зазначено вище у розділі В.4. Бланки для оформлень звернень, можна завантажити з вебсайту ISAF.

Оформлення характеристики-рекомендації і її подання на розгляд здійснюється наступним чином:

Настанови для кандидата і для Голови журі

Перед початком регати, на якій ви хочете отримати характеристику-рекомендацію за типовою формою, ви **маєте** отримати в ISAF бланк і подати його **Голові журі** із зазначенням вашого ім'я, прізвища та адреси та прикласти посвідчення яхтсмена-члена ISAF.

По закінченні регати, перед тим, як полишити місце її проведення, Голова журі має заповнити бланк, про який йдеться, і **повинен** обговорити оцінювання з претендентом, а потім відправити характеристику до секретаріату ISAF на raceofficials@isaf.com не пізніше, ніж через 4 тижні після завершення змагань.

Голова журі має знати із **Настанов для Голів журі** у якому разі характеристика-рекомендація не надається і сповіщення про це **має** у першу чергу бути надіслане до ISAF, аби визначити, чи є можливість отримати відомості з інших джерел на змаганні.

Характеристика-рекомендація **має не** надаватися на ретроспективній основі, оскільки це підриватиме навчальну природу самого процесу отримання характеристик-рекомендацій.

Типова форма характеристики-рекомендації має використовуватися відповідно до Статутного положення ISAF 31.11.1(d) у якому зазначається, що для присвоєння звання Міжнародного судді необхідно отримати принаймні три характеристики-рекомендації з головних змагань. Характеристика-рекомендація може бути чинною для прийняття рішення тільки у такому разі, якщо її надано Міжнародним суддею, який є Головою журі такої регати.

Ви маєте право на одержання копії характеристики-рекомендації, яку ви можете отримати безпосередньо від Голови журі, або ж із офісу ISAF, коли її там отримують.

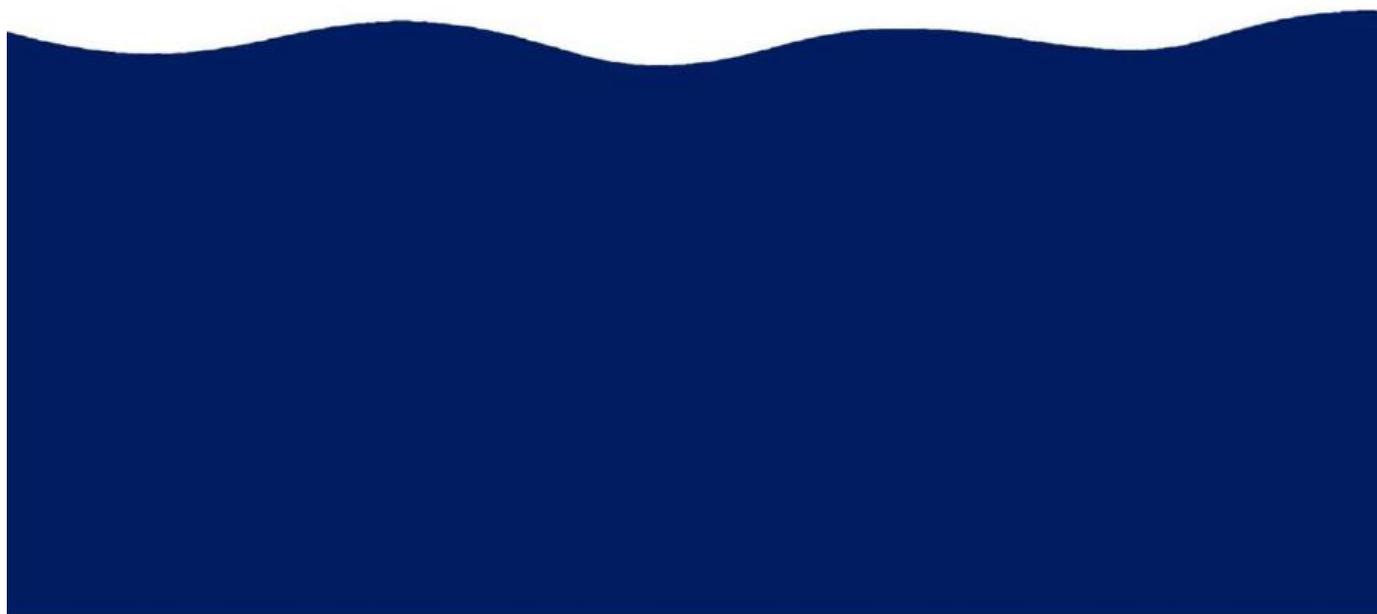


ПОСІБНИК
ДЛЯ
МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ
РОЗДІЛ С

Особисті якості Міжнародного судді-рефері

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ РОЗДІЛ С (ОСОБИСТІ ЯКОСТІ)

Зміст	Сторінка
C.1 Кодекс поведінки	C 2
C.2 Конфлікт інтересів	C 2

С.1 Кодекс поведінки

Міжнародні судді-рефері ISAF серед усіх офіційних осіб у вітрильницькому спорті є найбільш відкритими для громадськості. Тому є дуже важливим, аби судді поводити себе відповідно до найвищого рівня компетентності, пристойності, чесності і непідкупності. Суддя має ніколи не робити нічого такого, що може знеславлювати спорт.

Від Міжнародного судді-рефері ISAF очікується, що він, чи вона:

- підтримує себе на вищому рівні щодо розуміння і застосування правил перегонів, випадків, процедурних порядків та загальної політики ISAF;
- забезпечує, аби кожне рішення спиралося на правила і принципи справедливості і об'єктивності, робилося уважно і турботливо та без упередженості;
- додержує конфіденційності щодо обговорення справ у протестовому комітеті, як під час проведення, так і після закінчення регати;
- буде поводитися виховано, ввічливо, сприйнятливо і терпляче стосовно своїх колег, змагунів, офіційних осіб регати, команд-учасників, тренерів і хазяїв місця проведення;
- буде з повагою, ставитися до культурних відмінностей своїх колег, змагунів, офіційних осіб регати, команд-учасників, тренерів і хазяїв місця проведення;
- буде заявляти про будь який конфлікт інтересів перед тим, як прийняти запрошення до участі у роботі протестового комітету. (Дивіться Розділ 3.2 і Статутне положення ISAF 34);
- плануватиме приїзд до місця змагань вчасно і залишатиметься до повного завершення розгляду всіх протестів;
- отримуватиме тільки ті грошові кошти, які є необхідними і у разі відшкодування коштів претендувати тільки на узаконені та необхідні суми поза кишеньковими витратами;
- з'являтися вчасно і належно вдягненим, як на воді, так і на березі;
- утримуватися від паління у приміщенні протестового комітету, та в інших приміщеннях і місцях на території бази проведення регати, де паління є забороненим, а, також, і під час виконання суддівських обов'язків на воді;
- утримуватися від вживання алкогольних напоїв перед слуханнями, чи під час слухань. Навіть якщо перед слуханням відбувалося приймання їжі, алкогольні напої мають бути виключені. Суддя-рефері має ніколи під час проведення змагань не виглядати таким, що є напідпитку.

Судді, які не додержуються цього кодексу поведінки, ризикують бути позбавленими своєї посади, а то і звання.

С.2 Конфлікт інтересів

Статутне положення ISAF 34 - Конфлікт інтересів

- 34.1** *Конфлікт інтересів має місце, якщо офіційна керівна перегонова особа ISAF має, або ж, видається обґрунтованим припускати, що є такою, яка має, особисту, чи фінансову зацікавленість, що може впливати на здатність цієї офіційної особи бути справедливою і неупередженою.*
- 34.2** *Якщо офіційній перегонувій особі ISAF відомо про конфлікт інтересів, то вона, чи він, має відмовитися від запрошення судити регату на яку призначається міжнародне журі.*
- 34.3** *Якщо офіційна перегонувальна особа ISAF має сумнів щодо наявності, чи, навпаки, відсутності, конфлікту інтересів, то така офіційна перегонувальна особа має негайно проконсультуватися з ISAF перед тим, як давати згоду на запрошення суддівстві, та бути зобов'язаним виконати рішення ISAF.*
- 34.4** *Якщо під час змагань якійсь офіційній перегонувальній особі ISAF стане відомо про конфлікт інтересів, то вона, чи він, має запобігти потенційному конфліктові, сповістивши міжнародне журі, яке має прийняти відповідне рішення.*

Настанови щодо конфлікту інтересів і причетні до цього документи включно з останніми документами комітету з конфлікту інтересів, можна знайти на вебсайті ISAF за адресою:
www.sailing.org/raceofficials/conflict-of-interest.php

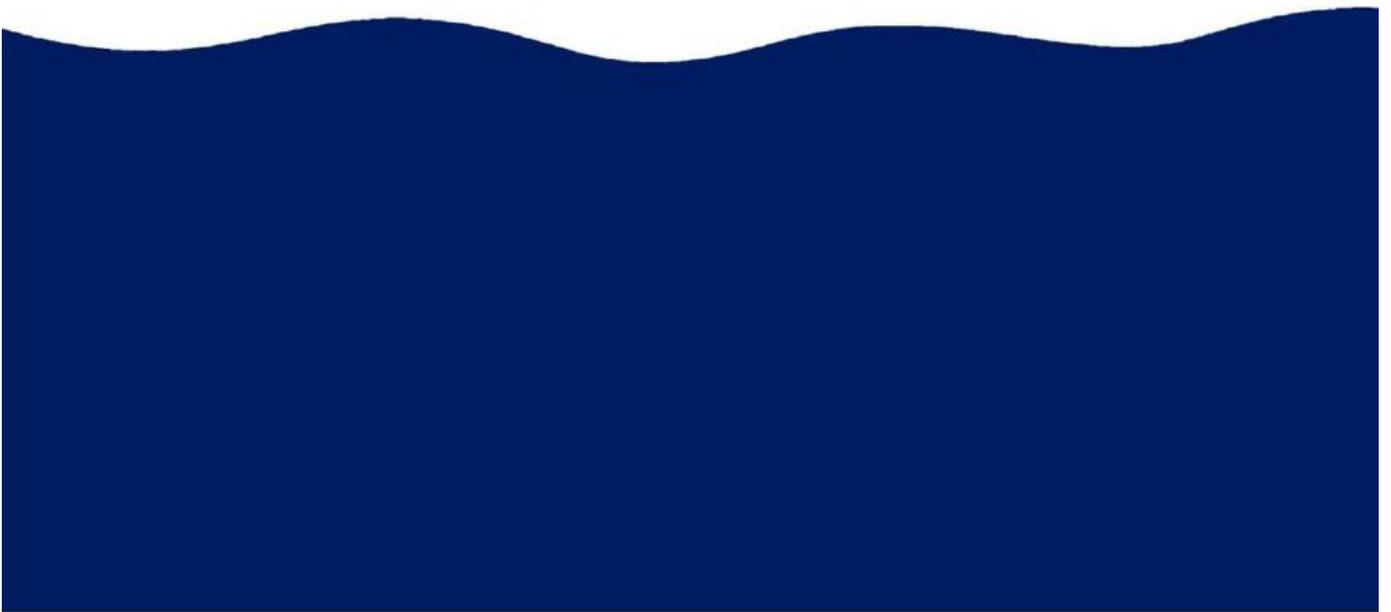


ПОСІБНИК
ДЛЯ
МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ
РОЗДІЛ D

Судді-рефері та юні спортсмени

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



Зміст	Сторінка
D.1 Вступ	D /2
D.2 Визначення, хто є юними спортсменами-вітрильниками	D /2
D.3 Роль суддів-рефері на юнацьких і юніорських регатах	D /3
D.4 Прозорість і доступність	D /3
D.5 Спілкування зі змагунами та їхніми тренерами	D /4
D.6 Протести	D /4
D.7 Спостерігачі	D /4
D.8 Застосування протестового прапора	D /5
D.9 Сповідання перегонного комітету на фініші	D /5
D.10 Арбітраж	D /5
D.11 Правило 42 і Додаток Р	D /5
D.12 Брифінги на регаті	D /6
D.13 Батьки, тренери і клубні підтримувачі	D /6
D.14 Судна підтримки	D /7
D.15 Правило 69 Злісно неправомірна поведінка	D /7
D.16 Вітрильницька етика	D /8
D.17 Правові обов'язки щодо захисту дитини	D /8
D.18 Початкові правила ISAF (Правила перегонів для новачків)	D /8
D.19 Вітрильницька інструкція	D /8
D.19.1 Зміни до Вітрильницької інструкції	D /9

D.1 Вступ

Юні яхтсмени складають у нашому виді спорту найбільшу групу змагунів.

Зміст цього розділу **допоможе** суддям-рефері, зрозуміти свою роль у **розвитку** і вихованні дитини, юнака, чи юніора, де головним завданням є прояснення того, що всі юні спортсмени-вітрильники мають отримати від того, що займаються вітрильництвом якомога більше цінностей у житті і навертали б до того, аби не полишати заняття цим спортом на довгі часи у майбутньому. Це стосується наслідків від участі у заходах будь якого рівня, від місцевих клубних змагань до великих міжнародних регат на яких виникають унікальні можливості означити перетинання культур, побачити їхні протистояння і потенційні можливості.

Важливо дійти до розуміння того, що юні спортсмени-вітрильники мають відмінні один від одного потреби та зацікавлення. Як перегонна офіційна особа, ви маєте усвідомлювати і поважати те, що юні спортсмени знаходяться на дуже різних рівнях щодо їхньої спортивної підготовленості, досвідченості і знання правил перегонів.

Офіційні особи, тренери і батьки на змаганнях мають керівний і відповідальний стан, отже, мають своїм обов'язком представляти спорт змагунам, у такому світлі, коли постають рельєфними їхня співучасть, вітха, захищеність і задоволення їхніх власних устремлінь. Тренери зазвичай представляють і відіграють провідну роль не тільки щодо підтримки своїх змагунів, але й щодо зв'язків, обслуговування змагань, патрульно рятувальних заходів і у слуханні протестів.

Якщо діти та юні особи не захищені від образ, травмувань, залякувань, настирливих залицянь, утисків, чи схожих з ними негативних проявів ставлення, їхнє задоволення від занять вітрильництвом може постати сумнівним і, як наслідок, заняття спортом буде ними покинуто.

Разом з тим, юні спортсмени мають засвоювати те, що вони мають бути відповідальними за свою власну безпеку, та за безпеку інших.

Офіційні особи на дитячих, юнацьких і юніорських змаганнях мають бути обізнаними із етичними основами у спорті. Зазвичай увагу має бути приділено таким справам, як вживання допінгів, образи дітей, привселюдне жорстоке поводження, сексуальне насильство та неправомірна, чи негідна поведінка, неповага до офіційних осіб та до інших змагунів, і надмірний батьківський тиск на дітей.

Офіційні перегонні особи мають бути обізнані щодо політик асоціацій всіх юнацьких класів від вимірювання до протестувань, цих політик має бути додержано, аби юні спортсмени успішно брали участь у всіх головних змаганнях для цих класів.

D.2 Визначення, хто є юними спортсменами-вітрильниками

У правилах перегонів ніде не зазначається вік, по досягненні якого, змагун уже не вважається юним спортсменом. Утім, асоціації певних класів (наприклад Оптимістів та ILCA) визначають вікові групи для перегонів і щодо політики протестування, які спираються на традиції і спортивну політику їхніх класів.

Щодо цього розділу, то у ньому йдеться про юних спортсменів, які, на загал, є у віці від 9 до 18 років. У деяких класах юніорами вважаються особи віком 19 років.

Судді мають розуміти унікальність у поведінці юних спортсменів. Наукові дослідження кажуть нам про те, що хронологічний вік є ненадійним показником зрілості індивіда, отже, досягнення певного віку не може бути широко застосовним показником розвиненості. Більш підходящим підходом є визначання зрілості за показниками підготовленості. Особа є підготовленою, якщо, що певні умови, та/чи досвід, є накопиченими у такій мірі, що це дозволяє молодому змагунові навчитися нових навичок і набути нових знань. Підготовленість дитини, чи юнака залежить від його/її:

- фізичної підготовленості, скажімо координованості рухів у спортивній техніці і рівня загальної фізичної розвиненості і підготовленості;

- соціальної підготовленості, скажімо, відчуття власного я, підтримки і заохочування з боку батьків і друзів;
- мотиваційної підготовленості, наприклад, виразного бажання змагатися та/чи вчитися, і;
- готовності до сприйняття знань, тобто, здатність розуміти вказівки, та інструкції, правила, чи тактичні прийоми, виражені у відповідній мовній формі.

І, нарешті, для розуміння унікальних форм поведінки юних спортсменів, судді мають засвоїти наявні на головних юнацьких і юніорських змаганнях певні практичні прийоми, що їх запроваджено політикою асоціацій класів. До цього відноситься піднесення протестового прапора і доповідь перегоновому комітетові на фініші, але мають місце зміни і Оптиміст прибрав вимогу щодо піднесення червоного прапора.

Судді мають таких вимог додержувати, аби допомагати юним змагунам підготуватися до участі у головних міжнародних юнацьких і юніорських змаганнях у цих класах.

D.3 Роль суддів-рефері на юнацьких і юніорських регатах

Судді мають відігравати істотну роль щодо забезпечення справедливості і чесності спортивної боротьби, обстоюванні довір'я з боку змагунів, тренерів і груп підтримувачів.

Судді мають вживати заходів, аби не тільки слідкувати за додержанням правил, але й допомагати спортсменам та їхнім тренерам щодо тлумачення і роз'яснень правил. Це має сприяти задоволенню змагунів від занять спортом і участі у змаганнях.

Є ще одна чутлива риса у задаванні тону на юнацьких змаганнях. Важливо, аби до змагунів незалежно від їхнього віку ставилися не зверхньо, не менторські, а з повагою до них, як до особистостей.

Рішення і дії суддів можуть бути підсилюючим фактором щодо усвідомлення необхідності належно поводитись, як на воді, так і на березі та необхідності приймати покарання у разі свідомого порушення правила.

Судді можуть також мати основний вплив і на майбутню поведінку змагуна. Ні за яких обставин не можна дозволяти змагунам відчувати, що вони вільні у тому, аби "обійти", навіть незначне порушення правил, завдяки поступок перед їхнім віком. Суворі, вимогливі та неухильні настанови отримані на початку кар'єри яхтсмена-перегонця, можуть мати важливий виховний ефект.

Під час регат можуть з'являтися нагоди і можливості для проведення семінарів, чи симпозіумів з правил перегонів. Може з'являтися також нагода і можливість з'ясування застосування правил з тренерами. Такий час може з'явитися, якщо перегони припинено, чи відстрочено, а змагуни знаходяться на березі.

D.4 Прозорість і доступність

На всіх регатах судді-рефері мають концентрувати свою увагу на тому, аби бути на виду, відкритими для спілкування зі змагунами та їхніми підтримувачами, але особливо це є необхідним на юнацьких змаганнях, де спортсмени, можливо уперше у своєму житті перетинаються з протестовим комітетом, чи міжнародним журі. Є дуже корисним, якщо судді на брифінгу для змагунів будуть представлені, аби спортсмени та їхні тренери завжди протягом регати мали змогу їх розпізнавати, та до них звертатися. Корисно також вивісити на дошці офіційних повідомлень список суддів (бажано з їхніми світлинами), аби було легко визначити кожного із офіціалістів і персонально до нього звернутися.

Знаходячись на березі, судді-рефері, які є поза виконанням своїх офіційних обов'язків, мають поводити себе так, аби бути доступними для змагунів. Це може реалізуватися у формі відвідин місць стоянки суден у парі, аби бути готовими до спілкування зі змагунами, тренерами, чи батьками.

Якщо обставини дозволяють, то рекомендовано, аби у таких розмовах зі змагунами судді

брали участь не поодиноці, аби уникнути будь яких перекосів, чи конфлікту інтересів, та будь яких інших причин, через які можуть виникати непорозуміння.

D.5 Спілкування зі змагунами та їхніми тренерами

Розмовляючи зі спортсменами, застосовуйте їхні імена навіть, якщо треба запитати про її, чи його ім'я. За роз'яснення чи тлумачення правил змагунові суддя-рефері, або ампайр, має докладати зусиль до того, аби користуватися тими словами, які притаманні правилам, і не змінювати мову правил через те, що змагун є молодим. Якщо є можливим, то краще, аби до розмови був залучений тренер, або хтось із батьків спортсмена, та потурбуйтеся про те, аби поряд із вами був інший суддя. Потурбуйтеся про те, аби на міжнародних змаганнях, якщо це є можливим, мати перекладача.

D.6 Протести

Важливим місцем, де судді мають спілкування з юними змагунами-вітрильниками, є кімната для слухань протестів. Всі спортсмени-вітрильники, і особливо юні змагуни, мають розраховувати на послідовний, справедливий процес, який проводитиметься зрозумілою для них мовою.

Слухання протестів має бути належним за формою, судді мають бути непохитними і рішучими, ввічливими, чемними і готовими допомогти, стосовно всіх учасників змагань.

Юні спортсмени можуть не мати попереднього досвіду участі у впорядкованих слуханнях протестів. Оскільки слухання може бути першим у житті змагуна, ГОЛОВА ПрК має пересвідчитися у тому, що сторони, разом зі своїми тренерами, є поінформованими про те, якого процесуального порядку треба додержувати, і, якщо виникне така потреба, то чітко пояснити сторонам (і свідкам) процесуальні вимоги, як перед початком, так і під час слухання. Аби визначитися з тим, як проводити слухання далі, буває дуже корисним перед початком слухання поставити сторонам запитання, чи мають вони досвід щодо участі у впорядкованих слуханнях.

Щоб запобігти непорозумінню протягом слухання і, особливо, за спілкування під час встановлення фактів, прийняття висновків і ухвал, судді мають користуватися словниковим запасом правил.

Юні спортсмени можуть не мати вичерпного знання правил і процедур. Скажімо, може бути доречним ставити запитання, користуючись краще текстами самих визначень, ніж визначеними ними термінами. “Чи був ваш спінакер попереду від стерна іншого судна?” може бути кращою формою запитання, ніж “Чи були ви перекритими?”

Необхідність у наявності одного, чи й більше, перекладачів для забезпечення можливості спілкування між змагунами, між якими немає єдиної мови для спілкування, має бути визначена і відпрацьована. Якщо можливо, то майте у якості перекладача суддю, який розмовляє тою мовою, що і змагун(и), або ж доведеться скористатися перекладацькими можливостями тренерів, чи інших підтримувачів.

D.7 Спостерігачі

На юніорських і юнацьких регатах наявність на слуханнях спостерігачів є бажаною. Поза те, що спостерігачами будуть тренери, чи батьки, дуже корисно, також, спостерігати за процесом слухання і для інших спортсменів (за винятком тих, які фігуруватимуть у якості свідків). Голова ПрК (або призначена ним особа) має погодити з повноважним організатором виділення такого приміщення для слухань, у якому була б можливість присутності певної кількості спостережників. Коли секретар ПрК складає розклад, то батьки мають бути поінформованими про те, що спостерігачі ласкаво запрошуються.

Має застосовуватися нормальний порядок для спостерігачів що його зазначено у Розділі К7. Поінформуйте про цей порядок ще перед початком слухання.

D.8 Застосування протестового прапора

За правилами перегонів протестові прапори не вимагаються для більшості класів, на яких змагаються юні спортсмени. Будьте свідомі щодо вимог певних класів стосовно протестових прапорів та інших особливих вимог, які можуть бути запроваджені Класом. Якщо правилами класу не вимагається використання протестових прапорів, то протестовий комітет не може наполягати на його застосуванні без зазначення його обов'язковості у вітрильницькій інструкції.

D.9 Сповіщення перегонного комітету на фініші

Для вдосконалення перегонців є корисним, аби вони приймали рішення про додержання правил на дистанції перегонів, і вирішували на місці, чи протестувати проти іншого судна, а чи ні. Декотрі асоціації класів вимагають, аби у вітрильницькій інструкції зазначалося, що одразу після фінішування судно має сповістити перегонний комітет про свій намір протестувати і зазначити вітрильне число судна, на яке воно протестує. Практично це не становить для запису на фініші жодних проблем і є запобіжним заходом проти того, щоб тренери/батьки спонукали змагунів до протестування уже після того, як ті повернуться на берег.

D.10 Арбітраж

Застосування арбітражу на юнацьких змаганнях має всіляко вітатися. У разі простого протесту судна на судно, арбітраж є процесом розв'язання суперечки у більш простий спосіб і за коротший час. Якщо необхідно, то, аби забезпечити відбування процесу, має залучатися перекладач, яким може бути і суддя-арбітр. Можна допустити присутність спостерігачів, особливо на заходах, де перетинаються різні культури, за умови відсутності ризику того, щоби, у разі протест буде повернуто для розгляду до протестового комітету, ці особи фігурували у якості свідків на можливому наступному слуханні. Арбітраж є менш формальним, отже може створювати менший тиск на сторони, які є юними особами.

D.11 Правило 42 і Додаток Р

Застосування суддів на воді для здійснення плинного контролю за додержанням вимог правила 42 на дитячих і юнацьких змаганнях має вітатися. Це є не тільки допоміжним, щодо розуміння змагунами механізмів правила 42 чинником, але присутність суддів на воді сприяє додержанням перегонцями і інших правил змагань.

Рекомендується, аби на більшості дитячих, юнацьких і юніорських регат, двообертове покарання застосовувалося у якості будь якого покарання за Додатком Р. Це допомагає розумінню змагунами того, які саме дії є забороненими за правилом 42 і надає спортсменам можливість вчитися на власних помилках. Незважаючи на те, що покарання за додатком Р на певних регатах можуть бути пом'якшеними через зазначення про це у вітрильницькій інструкції, жодні відхилення від прийнятих стандартів додержання вимог правила 42 є неприпустимими і судити їх потрібно на рівні, який відповідає ustalеним вищим нормам.

Судді мають пересвідчуватися що двообертове покарання або сходження з перегонів, було виконано відповідно до правила 44. Якщо судно не виконує покарання як належить, то судді мають вживати заходів, які відповідають Додатку Р.

Судді мають бути доступними для змагунів, аби ті мали змогу обговорювати ті свої дії, які призвели до покарання. У такі дні, коли проводиться кілька перегонів, судді мають після завершення виконання своїх обов'язків щодо суддівства на воді знаходитися на своїх катерах поряд із фінішем, так, щоб змагунам на було потреби їх розшукувати. У такі дні, коли проводяться тільки одні перегони, або ж після останніх перегонів будь якого дня, має бути забезпечена можливість зустрітися із суддями можна на березі. Судді мають бути здатні висвітлити і розтлумачити дії змагунів, та пояснити за що саме було накладено покарання. Судді мають послатися на правило, яке було порушеним, і, якщо потрібно, на тлумачення ISAF. Якщо обговорення відбувається на березі, то кращим способом є такий, коли обговорення накладеного покарання проводиться між двома суддями та змагуном за присутності його тренера і кого не будь із батьків. Принаймні один із суддів має бути членом бригади, яка накладала покарання. За політикою ISAF має бути так, що, коли один із суддів пояснює покарання, другий прослуховує сказане, не втручаючись у розмову.

Особливо з юними змагунами важливо уникати відчуттів того, що двоє суддів спілкуються з одним змагуном.

Перед тим, як розпочнуться перегони, судді мають бути на своїх катерах на воді у районі дистанції, на очах у всіх учасників. Суддівські катери мають бути впритул до стартової лінії, аби всім змагунам було видно, що судді є на воді і суддівські катери легко визначалися, у разі виникнення бажання поспілкуватися із суддями.

D.12 Брифінги на регаті

На брифінгу для змагунів голова журі (протестового комітету), має обговорити наступне, що має стосунок до змагань:

- Представити і назвати поіменно суддів;
- Зробити позитивні замітки стосовно клубу, асоціації класу і самої регати;
- Зазначити, що Протестовий комітет тут для того, аби прислужитися змагунам, і що їхній головний обов'язок, це забезпечення справедливості у спортивній боротьбі;
- Зазначити намір протестового комітету знаходитися на воді задля спостережень щодо додержання вимог правила 42 і сповістити змагунів як і коли вони матимуть змогу спілкуватися із суддями, чи й, взагалі, з протестовим комітетом;
- Нагадати учасникам про місце розташування дошки офіційних повідомлень і приміщення для слухання протестів;
- Якщо буде застосовуватися арбітраж, то стисло пояснити порядок, за яким це відбуватиметься;
- Запросити спостерігачів бути присутніми на слуханнях, як це передбачено правилами;
- Зауважити змагунам, що керівництво перегонами і суддівська бригада не миритимуться із лайливими висловлюваннями;
- Наголосити на тому, що всі судна підтримки є зобов'язаними додержувати вимог, зазначених у вітрильницькій інструкції та інших керівних документах;
- Звернути увагу змагунів на те, що вони будь коли (за винятком часу відбування перегонів) можуть звертатися до офіціалістів, як на воді, так і на березі; і
- Нагадати спортсменам, що вітрильництво є спортом, де застосовується самозабезпечення правопорядку, і про їхній обов'язок щодо "Порядності і правил".

У разі наявності особливих причин (скажімо, обмежені просторові можливості, кількості мов, традицій певних класів), на великих дитячо-юнацьких змаганнях на брифінгах для учасників присутніми бувають тільки самі тренери. Чіткий інструктаж, наданий тренерам, може посприяти гарному поведженню змагунів і додержанню ними правил. Для голови журі (протестового комітету) може бути дуже доречним бути присутніми разом із головним керівником перегонів на поточних брифінгах для тренерів і висвітлювати додержання правил та інциденти, що мали місце, відповідати на запитання, сприймати поради і побажання, і поширювати зв'язки і спілкування.

D.13 Батьки, тренери і клубні підтримувачі

Батьки, тренери і клубні підтримувачі є важливою складовою дитячо-юнацьких регат та розвитку і поширення юнацького вітрильництва. Їхня пов'язаність із змагунами має сприйматися позитивно і підтримуватись, якщо вона є чесною і неупередженою.

Юним змагунам, які запрошуються для розмови з суддею, завжди має бути сказано, що його тренери, батьки, чи репрезентанти, ласкаво запрошуються, аби бути присутніми на розмові, надавати спортсменові допомогу для кращого розуміння обговорення.

D.14 Судна підтримки

Катери підтримки, на яких знаходяться підтримуючі змагунів особи, відіграють дуже важливу роль щодо організації безпеки на регатах. Без цих підтримувачів дитячо-юнацький вітрильний спорт не був би таким надійним, як він є за їх наявності. Як місцезнаходження, так і пересування катерів підтримки треба обмежувати, але їм має бути дозволено рухатися навкруг дистанції поза її межами, якщо тільки вони додержуватимуть обмежень, зазначених у вітрильницькій інструкції та у настановах для тренерських катерів. На головних змаганнях рекомендується, аби запроваджувати, як обов'язкову умову, знаходження на кожному із катерів підтримки представників принаймні двох різних змагунів, чи команд.

У розі катери підтримки не додержують вимог вітрильницької інструкції і настанов щодо користування тренерськими катерами, то судді, які є на воді, мають бути у таких місцях, аби не допускати порушень з боку катерів підтримки. Якщо судно не реагує на зауваження, або постає ясным, що жодні аргументи не діють, то суддям краще не створювати конфронтаційних ситуацій безпосередньо на воді, а, навзаєм, запросити водія катера зустрітися із суддями у приміщенні протестового комітету перед закінченням часу протестування цього дня.

Не всі молоді перегонці мають підтримуючий персонал на воді. Судді мають бути певними того, що вони не виявляють прихильності, чи упередження стосовно будь якого із суден. Суддівські катери мають не брати на буксир жодних суден-учасників перед початком перегонів навіть за умов відсутності вітру. Утім, буксирування суден на базу після перегонів є цілком прийнятним, якщо тільки судді не виявляють а ні упередженості, а ні прихильності до окремих суден, яким вони надають допомогу і не забувають про те, що буксирування суден на берег має здійснюватися за зверненням перегонного комітету.

D.15 Правило 69 Злісно неправомірна поведінка

Важливо, аби всім офіційним особам було зрозуміло, що за певних випадків, є доречним провести розгляд та/або слухання за правилом 69 щодо звинувачень у будь яких проявах задиркуватості, залякування, чи ображення, або у лайці і поганому поведженні. Якщо стане ясным, що трапився окремий інцидент, який має розглядатися за правилом 69, то протестовий комітет має діяти за звичайним порядком проведення слухань, застосувати покарання, які вважатиме за відповідні, та доповісти про це відповідній національній повноважній організації.

Будь яке звинувачення у жорсткому поведженні з дитиною, чи у відсутності турботи про дитину (не важливо від кого і у який спосіб отримане) має бути передане на розгляд повноважному організаторові. Важливо, аби журі мало уяву щодо принципів місцевої юстиції і вимог щодо захисту дитини. У деяких країнах (наприклад: AUS, USA і GBR) є закони дуже прямої дії, про які організатори мають сповістити суддів. Окрім того, НПО може визначити політику щодо захисту дитини для клубів і Класів і призначити для певного клубу/Класу координатора щодо захисту дитини.

Скарга щодо жорсткого поведженні з дитиною не може бути залишена без уваги. Місцеві владні структури мають бути негайно сповіщені через повноважного організатора.

Інколи можуть трапитися випадки, за яких на додаток до подання необхідних доповідей до місцевих владних структур, протестовий комітет хоче продовжувати діяти сам щодо розгляду справи у світлі звинувачення у порушенні правила 69. У такому

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ РОЗДІЛ D (СУДДІ ТА ЮНІ СПОРТСМЕНИ)
разі протестовий комітет має діяти надзвичайно обачно і переважно звертатися за порадами до місцевих структур і повноважного організатора змагань.

Якщо немає сумнівів у тому, що звернення про випадок порушення правила 69 не стосується зокрема звинувачення у жорсткому поводженні з дитиною, чи в утисках і залякуванні, то протестовий комітет може провадити окремо справу щодо додержання спортивних етичних і моральних принципів, якщо на це є згода місцевих структур.

Якщо від місцевих компетентних органів не отримано згоди, або з ними немає змоги зв'язатися, то протестовий комітет має не відкривати провадження за правилом 69. Навзамін цього протестовий комітет має подати рапорт до Національної повноважної організації.

Підставою для цього є те, що не завжди буде в інтересах юного змагуна, який не хотів подавати звернення про певний випадок, що стосувався жорсткого поводження з дитиною, утисків, чи залякувань, аби уникнути розголошення і повного провадження під час проведення змагань, коли він, чи вона, є під тиском спортивного виступу, особливо, у разі звинувачення стосується безпосередньо участі у змаганнях.

Якщо відкрито провадження за правилом 69 і дійшло до проведення слухання, то не має бути ЖОДНИХ посилок на жорстоке поводження з дитиною, утиски дитини, чи її залякування.

Співбесідами з дітьми, особливо у разі підозри щодо жорсткого поводження з дитиною, краще доручати підготовленим особам, але більшість суддів не є такими підготовленими особами. Офіційні перегонові особи мають уникати таких опитувань, які проводяться компетентними органами у разі звинувачень у брутальному поводженні з дитиною.

D.16 Вітрильницька етика

Часто-густо буває доречним нагадати юним спортсменам про загальноприйняті норми поведінки, яких вони мають дотримуватись щодо додержання правил змагань та у стосунках з іншими змагунами.

D.17 Правові обов'язки щодо захисту дитини

Організатори міжнародних змагань зобов'язані ще перед початком змагань сповістити членів протестових комітетів про будь які місцеві закони і правила, які стосуються юних змагунів на місці проведення змагань. Голова ПрК разом із організаторами змагань мають перед початком заходу ознайомити членів ПрК з такими документами.

D.18 Правила перегонів ISAF для новачків

У порядку допомоги початківцям-учасникам перегонів на вітрильних судах, ISAF видала обсягом в одну сторінку Правила перегонів для початківців, які супроводжено деякими схемами. Мета цих Правил перегонів для новачків є дуже простою: зробити правила якнайпростішими для тих, хто починає брати участь у перегонах. Відповідно Правила для новачків є якомога базовими, отже вони є сумісними з принципами і основними правилами, які містяться у Правилах вітрильницьких перегонів (ПВП).

Правила для новачків видано, як частину Завдання 2 Стратегічного плану ISAF щодо залучення нових учасників перегонів, яким хочуть показати, що правила не є перешкодою для участі у змаганнях. ISAF має намір, аби люди різного віку мали змогу брати участь у перегонах, користуючись правилами, про які йдеться, без необхідності вповні знати ПВП.

*The ISAF Introductory Rules of Racing are available at: <http://www.sailing.org/sailors/25664.php>

Правила перегонів ISAF для новачків українською можна отримати на сайті ВФУ

D.19 Вітрильницька інструкція

Наскільки тільки можливо, вітрильницькі інструкції для дитячих і юнацьких змагань мають бути за винятком певних специфічних відмінностей, послідовними і схожими від змагань до змагань. Такі специфічні відмінності стосуються часу стартів, опису знаків, району перегонів, місця знаходження дошки офіційних повідомлень і

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ РОЗДІЛ D (СУДДІ ТА ЮНІ СПОРТСМЕНИ)
МІСЦЬ, де подаватимуться сигнали на березі. Вітрильницьку інструкцію має бути вивішено на вебсайті змагань принаймні за один тиждень перед початком змагань.

Не треба очікувати від юних змагунів, аби вони розбиралися у дрібних змінах у вітрильницькій інструкції, в той час, коли для них набагато важливішою справою є готуватися до перегонів.

D.19.1 Зміни до вітрильницької інструкції

На дитячих і юнацьких регатах може бути доречним включати до вітрильницької інструкції наступні особливі пункти:

Зміни до вітрильницької інструкції (скоригований п.3 Додатку L).

Якщо є зміни щодо розкладу перегонів, то рекомендовано їх вивішувати перед закінченням часу протестування того дня, у який зміна набуває сили, так, аби юні змагуни могли полишити місце змагань у розумний час.

Старт

Включіть варіант (11.3 Додатку L) зобов'язуючий судна, які не стартували поступатися суднам, які стартують.

Система покарань (скоригований п.14 Додатку L)

Може бути доречним для флотів, які складаються із недосвідчених учасників, прибрати пункти P2.2 і P2.3 і вимагати тільки однообертове покарання за кожне з порушень правила 42

Протести і звернення про відшкодування (скоригований п.16 Додатку L)

Якщо так вимагається політикою Асоціації Класу, чи організаторами, зобов'яжіть усі судна, незалежно від довжини, підносити червоний прапору разі протестування.

Якщо так вимагається політикою Асоціації Класу, або організаторами змагань, зобов'яжіть судна, які мають намір протестувати, негайно після фінішування, на додаток до вимог правила 61.1(a), сповіщати судно перегонного комітету на лінії фінішу про свій намір протестувати і ознаки судна/ен, на яке/ї подається протест. Перегонний комітет має занотовувати ці дані у своєму протоколі щодо результатів.

Судна підтримки (скоригований п.23 Додатку L)

На деяких регатах застосовують Настанови щодо користування тренерськими катерами. З іншого боку, за винятком випадків, коли вони діють як рятувальні судна, керівники команд, тренери, батьки та інші підтримувачі, від моменту попереджувального сигналу для першої стартової групи і до того часу, коли всі судна фінішують, зійдуть, або ж перегонний комітет подасть сигнал відстрочення, чи припинення для всіх флотів, мають залишатися поза простором, де судна беруть участь у перегонах. Простір, де судна беруть участь у перегонах, визначається як акваторія, що її розташовано всередині дистанції і певну кількість метрів назовні від (відстань має бути зазначено ПеК ще перед початком регати) кожного із знаків, кожної лейлайн, стартової та фінішної лінії, або ж від будь якої точки, у якій опинилося, або може опинитися, судно, яке вітрилить у перегонах.

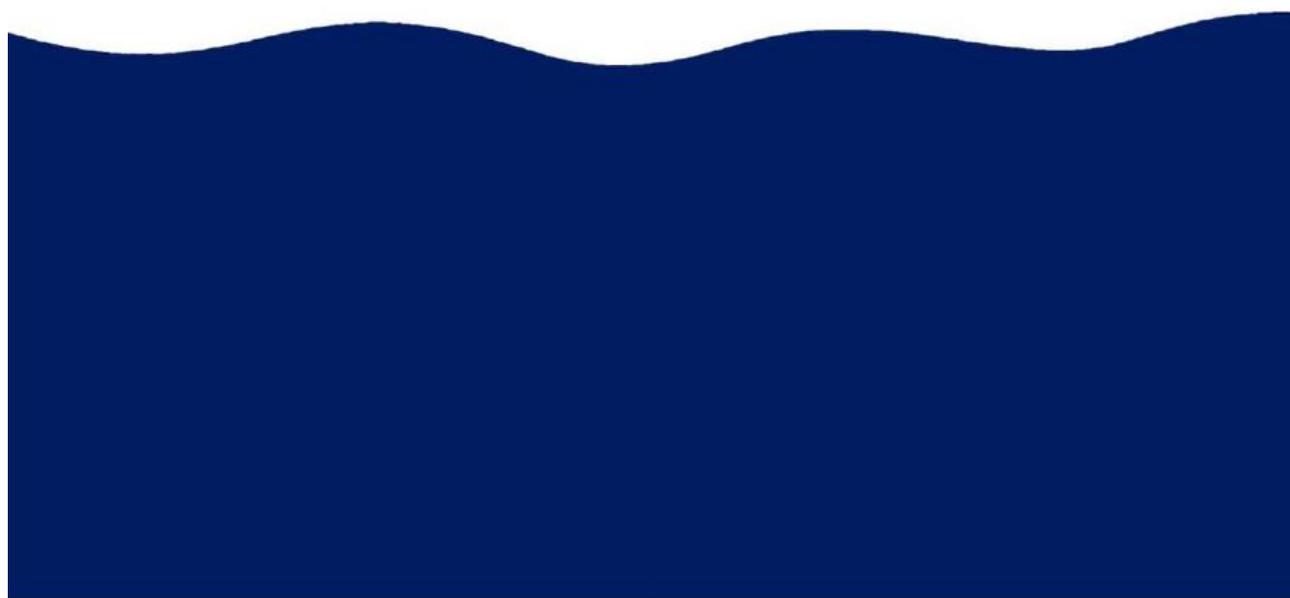
Повноважним організатором має бути розроблено план дій суден підтримки за наявності надзвичайних ситуацій. Цей план має бути обговорено на зборах тренерів.



ПОСІБНИК
ДЛЯ
МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ
РОЗДІЛ Е
Протестові комітети

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ) РОЗДІЛ Е (ПРОТЕСТОВІ КОМІТЕТИ)

Зміст	Сторінка
Е.1 Вступ	Е 2
Е.2 Формування складу	Е 2
Е.3 Погодження складу Міжнародного журі з Національною повноважною організацією	Е 3
Е.4 Права і обов'язки	Е 4
Е.4.1 Додаткові права і обов'язки міжнародних журі	Е 4
Е.5 Процедурний порядок	Е 4

Е.1 Вступ

Кількісний склад, обсяг повноважень і рівень суддівського обслуговування які організатор має забезпечити для змагунів, залежить від типу змагань, що проводяться. Розбір протестів і суперечок, що виникають у царині перегонів самими членами клубу не є прийнятним. Якщо виникає протест, то перегоновий комітет зазвичай для слухання протестів призначає комітет, утворений із добре обізнаних членів клубу.

На "відкритих" змаганнях, у яких беруть участь представники інших клубів, бажано, аби повноважний організатор призначав протестовий комітет, як правило у складі трьох членів, який є незалежним від перегонного комітету. Для запобігання можливим проявам фаворитизму, чи протекціонізму необ'єктивності і конфлікту інтересів цей протестовий комітет має створюватися із представників різних клубів. Для того, аби забезпечити найвищий рівень досвідченості і обізнаності, багато з національних повноважних організацій мають національні суддівські програми і кваліфікують певних осіб як національних суддів. У деяких національних повноважних організаціях існують вимоги, аби на національних змаганнях більшість членів протестового комітету були національними суддями. Жоден із членів протестового комітету не може бути *зацікавленою стороною*. На головних міжнародних змаганнях є дуже бажаним, а часто-густо навіть вимагається асоціаціями класів або ж національними повноважними організаціями, призначати "Міжнародне журі" сформоване відповідно до ПВП N1; яке було б органом, що складається із досвідчених суддів від різних країн переважно з таких, хто є кваліфікованим ISAF як "Міжнародний суддя". Не може бути апелювання щодо рішень утвореного належним чином Міжнародного журі, яке діє у межах своєї юрисдикції за правилом 70.5.

Ухвали протестового комітету можуть бути апелювані. Винятком є тільки такий випадок, коли у положенні про перегони і у вітрильницькій інструкції зазначено, що право на апелювання є скасованим (RRS 70.5) через:

- (a) *те, що є необхідним негайно визначити результати перегонів, у яких судна отримують право на участь у наступних щаблях змагання, чи у наступних змаганнях (національна повноважна організація може приписати, що такий процедурний порядок має бути з нею погодженим);*
- (b) *те, що національна повноважна організація так приписала для окремих змагань, які підпадають під її власну юрисдикцію; або;*
- (c) *те, що національна повноважна організація після консультації з ISAF, так приписала для окремих змагань, за умови, що протестовий комітет утворено відповідно до вимог Додатку N, але у такому разі вимагається аби тільки двоє із членів комітету були міжнародними суддями.*

Багато хто із організаторів змагань з матчових, чи командних перегонів використовують систему ампайрингу, за якою покарання накладаються під час перегонів. За цією системою у переважній більшості випадків виключається необхідність подавати звичайні протести і запобігає їх виникненню. У змаганнях з матчових і командних перегонів суддям необхідно мати додаткову кваліфікацію. Як сама ISAF, так і багато хто із національних повноважних організацій проводять підготовку ампайрів за окремими програмами. Програму ISAF оприлюднено окремо, як посібники з матчрейсінгу і з тімрейсінгу, які містяться на вебсайті ISAF www.isaf.com/raceofficials/index.php під рубрикою "перегонові офіціалісти", чим можуть скористатися ті судді, бажають вдосконалюватися і більше знати стосовно суддівства медалрейсів, ампайрингу і командних перегонів.

Е.2 Формування складу

У більшості випадків членів протестових комітетів призначають повноважні організатори. На такі регати, як чемпіонати Світу, ці призначення робляться спільно повноважним організатором і асоціацією класу. Тільки на особливі змагання, такі, як Олімпійські ігри, та інші Чемпіонати, ISAF має виключне право на призначення протестових комітетів (дивіться Статутні положення ISAF 23.3 і 25.8).

Дві ключові постаті є визначальними для успішної діяльності міжнародного журі, це, звісно ж, голова, та його заступник. Задля того, аби протестовий комітет виглядав незалежним, найкраще призначити його головою особу, добре знану та шановану спортсменами, і краще не з тої самої країни, де відбуваються змагання. Якщо цього буде дотримано, то "місцевому" заступнику голови мають бути надані права і обов'язки щодо керування всіма справами які стосуються передзмагальної організації і підготовки.

Оскільки організатори регат зазвичай добре знають "місцевого" суддю, то саме йому у першу чергу пропонують вирішувати питання організації протестового комітету. Роблячи це, "місцевий" суддя має пояснити, що протестовий комітет найлегше зробити таким, аби він виглядав незалежним, якщо головою буде "чужий" суддя, а він сам буде його заступником. Він має також надати допомогу щодо запрошення на участь у суддівстві кваліфікованого іноземного судді у якості голови і, разом із ним, набрати решту членів протестового комітету.

У Додатку N зазначено вимоги, про формування Міжнародного журі належним чином. Мінімальним кількісним складом Міжнародного журі є п'ять осіб, і завжди бажано мати непарне число членів. Більшість членів мають бути суддями ISAF. Вимоги, що стосуються максимальної кількості членів від різних країн, залежать від того, до яких саме груп ISAF належать ці члени комітетів, про це йдеться у правилі N1.3 (*не більш, ніж двоє членів журі (троє у Групах M, N, та Q) можуть бути із однієї національної організації*). Групою M є Південна і Південно-західна Америка, Групою N Центральна і Південно-східна Америка, та Групою Q Північ Південної Америки, Центральна Америка і Кариби. Групи національних повноважних організацій зазначені у списку A (Стаття 40) Статуту ISAF.

Національна приналежність члена протестового комітету не може визначати його, як зацікавлену сторону, так само, як це не може вважатися створенням конфлікту інтересів. Проте, оскільки протестовий комітет утворений як Міжнародне журі, є незалежним від перегонного комітету, жоден із членів протестового комітету не може бути разом з тим і членом перегонного комітету.

За утворення протестового комітету має братися до уваги тип суден і різновид змагань. Принаймні один із членів протестового комітету має бути добре обізнаним щодо суден, які змагатимуться, а також із правилами і традиціями класу. Протестовий комітет на змаганнях з віндсюрфінгу має бути готовим розглядати питання, що відрізняються від тих, які виникають на чемпіонатах суден-монотипів, чи на змаганнях з крейсерських перегонів.

У разі наявності такої можливості, корисним є включити до складу комітету особу, яка є добре обізнаною з місцевими умовами.

У такому разі, коли суддівство на воді щодо правила 42, Рушійна сила, здійснюється відповідно до Додатку P, більшість членів протестового комітету мають бути такими, які є досвідченими і здатними працювати, як спеціалісти у цьому різновиді суддівства.

Нарешті, розгляньте і питання про включення до складу одного-двох кваліфікованих місцевих суддів, яким корисно набиратися досвіду, і тим допомогти їм щодо виконання вимог, необхідних для отримання звання Міжнародного судді.

Е.3 Погодження складу Міжнародного журі з Національною повноважною організацією

Деякі національні повноважні організації відповідно до своїх приписів вимагають погодження з ними персонального складу Міжнародного журі. Якщо таке погодження є необхідним, то повноважний організатор зазвичай має подати на розгляд разом із іншими подробицями щодо проведення змагань також і запронованих кандидатів на голову і на членів журі.

У правилі N1.6 (правило 91(b)) вимагається, аби у разі національної повноважною організацією приписано, що за призначення Міжнародного журі погодження його складу з нею є необхідним, таке погодження має бути включене до вітрильницької інструкції, або ж вивішене на дошці офіційних повідомлень.

Якщо національна повноважна організація вимагає такого погодження, вона часто формує комітет із досвідчених суддів, які є в той самий час і Міжнародними судьями, аби вони надали рекомендації щодо затвердження Міжнародного журі, яке відповідає б вимогам правила N1.1, але не щодо його персонального складу.

Цей комітет має уважно переглянути пропозицію, аби пересвідчитися у тому, що додержано всіх вимог Додатку N.

Е.4 Права і обов'язки

Головними обов'язками призначеного протестового комітету, або Міжнародного журі, є проведення слухань протестів, звернень про відшкодування і звинувачень за правилом 69. Інколи до його обов'язків додається і суддівство на воді правила 42 (Рушійна сила) на змаганнях швертботів, а також нагляд за додержанням правил. До того ж протестовий комітет має надавати поради, чи консультації, як перегоновому комітетові, так і повноважному організаторові у разі їхнього звернення і допомагати у вирішенні проблем, які виникають за проведення регат.

Е.4.1 Додаткові права і обов'язки міжнародних журі

Незважаючи на те, що у технічному виконанні обов'язків місцевим протестовим комітетом і сформованим на рівні Міжнародного журі принципової різниці немає, але ж, чим вище рівень регати, тим більшим є тиск на суддів, організаторів і учасників. За умов відсутності прав на апеляцію від протестового комітету, створеного як Міжнародне журі, репутація вітрильництва лягає на Міжнародне журі регати, яке приймає правильні та справедливі рішення.

На таких змаганнях до Міжнародного журі часто-густо звертаються, аби вирішити питання щодо допуску, вимірювання, чинності вимірюваних свідоцтв і сертифікатів, та щодо надання дозволів на заміну учасників, суден, вітрил і спорядження.

Е.5 Процедурний порядок

Рішення протестового комітету приймаються більшістю голосів. Якщо більшості немає, то голова слухання може долучити додатковий голос.

Якщо член протестового комітету є *зацікавленою стороною*, то він, чи вона, має не брати участі у слуханні. За такого випадку протестовий комітет, який утворено як Міжнародне журі, залишається таким, що вважається належно утвореним, якщо, він складається принаймні із трьох членів і принаймні двоє із них є Міжнародними судьями.

У разі повний склад Міжнародного журі, або його відділу зменшується до кількості трьох, або чотирьох членів, через захворювання або через непередбачений випадок і можливість кваліфікованої заміни відсутня, то він має складатися із членів, які є представниками принаймні трьох різних національних повноважних організацій, за винятком груп M, N і Q, де вони мають бути принаймні із двох різних національних повноважних організацій.



ПОСІБНИК

ДЛЯ

МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ

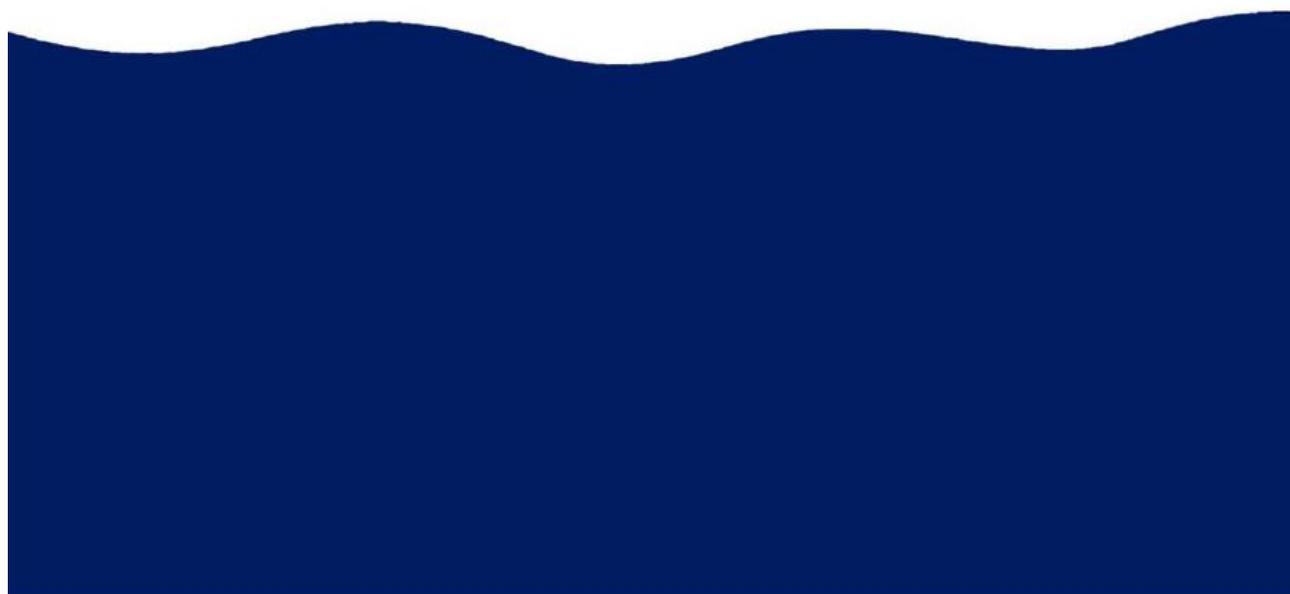
РОЗДІЛ F

АЛЬТЕРНАТИВНА СИСТЕМА ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ СВИСТКІВ

ЧЕРВЕНЬ 2013

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



	Зміст	Сторінка
F.1	Вступ до "Суддівства на воді"	F 2
F.2	Дотримання основних правил	F 2
F.2.1	Вступ	F 2
F.2.2	Доповнення до положення про перегони і до вітрильницької інструкції	F 3
F.2.3	Початковий інструктаж (брифінг) на зборах учасників і тренерів	F 4
F.2.4	Найкраще застосування на практиці	F 4
F.2.5	Суддівські записи	F 4
F.2.6	Розбори	F 4
F.2.7	Висновки	F 5
F.3	Додаток Q та Доповнення Q – Суддівство на воді для перегонів флоту	F 5
F.3.1	Вступ	F 5
F.3.2	Доповнення до положення про перегони і до вітрильницької інструкції	F 6
F.3.3	Початковий інструктаж (брифінг) на зборах учасників і тренерів	F 6
F.3.4	На воді	F 6
F.3.5	Спорядження	F 7
F.3.6	Розбори	F 7
F.3.7	Висновки	F 7
F.4	Судна, керовані по радіо	F 7
.....	Цей розділ до Українського видання не включений.....С. М.	

F.1 Вступ до "Суддівства на воді"

Хоча спортивні перегони вітрильних суден мають відбуватися, наскільки тільки це є можливим, за системою самозабезпечення правопорядку, тобто за системою самозабезпечення додержання правил, суддівство на воді все ж таки застосовується повноважними організаторами (ПО) для перегонів флотів, і спрямовується на вирішення низки питань. Цілком очевидним є те, що порушення правила Частини 2 визначається невідкладно і остаточно. Часто сюди долучається і правило 31, проте порушення правила 42 охоплюються застосуванням Додатку Р.

У результаті застосування такого покарання, чи не покарання, судно відтак знає своє відносне положення у флоті, отже має змогу приймати стратегічні рішення щодо ведення спортивної боротьби у перегонах, без необхідності чекати ухвали після слухання протесту.

Суддівство на воді розташовує суддів, що спостерігають за перегонами безпосередньо, на самій дистанції перегонів, де знаходяться і спортсмени. Судді працюють парами аби спостерігати за перегонами і подавати сигнали про порушення за різними системами, про які йтиметься далі.

Практика застосування цих систем поширюється на змагання з перегонами флотів і постійно вдосконалюється та поширюється, адже застосування різних систем має наслідком набирання досвіду від їх застосування на практиці. Зазвичай асоціації класів обирають застосування на своїх змаганнях суддівство на воді як частину регати і звертаються до суддів, аби ті імплементували систему, обрану асоціацією класу.

Складовими, які є необхідними для запровадження певних систем, є посилення у положенні про перегони, включення змін до вітрильницької інструкції, наявність кваліфікованих суддів, катерів журі, та іншого необхідного обладнання включно зі свистками та прапорами.

Завжди важливо мати відверті, щирі і відкриті бесіди зі змагунами на початковому інструктажі (брифінгу). Або в часі між перегонами, або ж після перегонів, судді мають бути готовими до вислуховання змагунів і охоче пояснювати їм свої суддівські рішення. Для змагунів, які змагаються у великому флоті, є також дуже корисним проведення "розборів польотів", або після відбування перегонів, або й наступного ранку, на яких кожний з перегонців може навчитися чомусь з аналізу кожного з випадків.

F.2 Дотримання основних правил

F.2.1 Вступ

Дотримання основних правил є одною з найпростіших форм суддівства на воді і є відмінною від Додатку Q і Доповнення Q, про які йтиметься у подальших розділах. Наразі застосовуються різні системи.

Якщо судді помічають порушення правила Частини 2, то вони негайно повідомляють про це судну, яке порушило правило. Сигналами для судна є наступні: звуковий, зазвичай свисток, та візуальний, зазвичай червоний прапор, яким вказують на одне, чи кілька суден-порушників, супроводжуючи це вигукуванням вітрильних чисел цих суден. Сигнали, про які йдеться, означають, що одне, чи кілька суден, порушили правила і можуть прийняти покарання за правилом 44. У разі жодне з суден не виконує покарання, судді мають подати протест щодо інциденту, свідками якого вони були, або ж вони можуть виступити на слуханні у якості свідків, якщо протест буде подано судном.

За застосування інших систем, судді просто подають сигнал про те, що вони бачили порушення правила, та зазначають цим своє сподівання на виконання судном, чи суднами, відповідного покарання.

Проте за застосування інших систем, суддям надається право накладати покарання на судно, яке вони вважають порушником правила. Відтак, невиконання судном покарання призводить до його дискваліфікації без слухання. Дбайливе вивчення вітрильницьких інструкцій кожного зі змагань сприяє безпомилковому застосуванню на практиці певних систем суддівства на воді.

F.2.2 Доповнення до положень про перегони і до вітрильницьких інструкцій

F.2.2.1 Положення про перегони

У Положенні про перегони має зазначатися, що на регаті може бути застосоване, чи й буде застосоване, суддівство на воді.

Приклад 1

"На змаганні може бути застосоване суддівство на воді, процедурний порядок і характер покарань для якого визначено у пункті X.X VI".

Деякі ПО можуть вважати за потрібне застосувати ті ж самі формулювання у положенні про перегони, що будуть міститися у вітрильницькій інструкції.

F.2.2.2 Вітрильницька інструкція

У вітрильницькій інструкції має міститися особливий пункт, яким би змагунам повідомлялося про те, що буде застосовуватися суддівство на воді. **Процедурний порядок має міститися в окремому пункті, чи підрозділі VI, у якому має бути детально роз'яснено, яким чином змагунам повідомлятиметься про порушення ними правила. Ось деякі приклади таких вставок в інструкції різних змагань:**

Приклад А

Щодо порушень правил Частини 2 і правила 31 застосовуватиметься система суддівства на воді. Судді, які є членами протестового комітету, подаватимуть сигнал свистком, якщо вважатимуть, що одне, чи й більше, суден мають виконати покарання. Крім того, вони старатимуться показати рукою на судно, чи судна, які вони вважатимуть такими, що втрапили в інцидент. Якщо наслідком інциденту буде слухання протесту, то на ньому ці судді можуть надати свої показання, як свідки випадку.

Приклад В

В.1 Окрім спостережень за порушеннями правила 42, члени протестового комітету знаходитимуться на воді і для спостережень за тим, як відбуваються перегони. Якщо суддя бачитиме порушення правил, то судді подаватимуть один звуковий сигнал свистком, але ніяких вітрильних чисел не називатимуть. Це має означати, що судді бачили випадок, який може бути опротестованим, та один, чи й більше змагунів, мають, або виконати покарання, або зійти з перегонів. Якщо жодне з суден не прийматиме покарання за правилом 44.1, то судді можуть подати протест проти одного, чи кількох, суден...

В.2 Наявність, чи відсутність дій з боку суддів за цим пунктом вітрильницької інструкції не може бути підставою для відшкодування. Це є зміною правила 62.1(a).

Приклад С.

С.1. Катери журі на воді нестимуть прапор "J" (Джульєтт). Члени протестового комітету можуть також бути присутніми на головному (сигнальному) суддівському судні, та, якщо так і буде, то на цьому судні також буде піднесено прапор "J" (Джульєтт).

С.2. Окрім нагляду за виконанням вимог правила 42, судді спостерігатимуть щодо порушень суднами правил Частини 2 і правила 31. Якщо судді бачитимуть порушення якогось із цих правил, то можуть подати один звуковий сигнал свистком, але жодних інших сигналів прапором, чи голосом, не подаватимуть. Якщо жодне із суден не виконуватиме покарання за правилом 44.1, судді можуть подати протест проти одного, чи кількох, суден.

С.3 Наявність, чи відсутність дій з боку суддів за цим пунктом вітрильницької інструкції не може бути підставою для відшкодування. Це є зміною правила 62.1(a).

F.2.3 Початковий інструктаж (брифінг) на зборах змагунів та/чи тренерів

На початковому брифінгу зі змагунами/тренерами представником протестового комітету має бути проведено бесіду щодо процедурного порядку, за яким відбуватиметься суддівство на воді.

Увагу треба порушити наступні питання:

- обговорити конкретно методи, що їх буде застосовано у суддівстві на воді і яким чином ці методи проводитимуться у життя,
- стисло викласти, що собою являтиме, і що саме означатиме звуковий сигнал,
- представити суддів,
- дати описання суддівських катерів і як вони будуть означені
- сповістити учасників перегонів про те, що суддівські катери будуть до суден, що змагаються, знаходитися дуже близько, а то і поміж ними.

F.2.4 Найкраще застосування на практиці

На кожному з суддівських катерів має бути по двоє суддів, які протягом перегонів розташовуватимуть свої катери у місцях, найзручніших для спостережень за ділянками дистанції, на яких найбільш вірогідною є гостра спортивна боротьба між учасниками перегонів.

Судді мають бути кваліфікованими водіями жорсткоднищевих надувних катерів (RIB'ів), чи схожих з ними моторних катерів з відповідними за потужністю двигунами, які, рухаючись по воді близько до суден, що змагаються на дистанції перегонів, не дають надмірної хвилі. Вони мають знаходитися дуже близько не тільки для того, аби бачити самі порушення, але і за тим, аби одразу визначати судна-порушники. Вони мають завжди бути певними того, що не створюють перешкод жодному з суден, що є у перегонах, і не стають їм на заваді створюючи ходову хвилю. Судді мають знаходитися досить близько до суден-учасників, аби тим було добре чути звуковий сигнал, який подаватимуть судді.

Судді мають завжди працювати в парі один з одним, таким чином можна завжди можна мати згоду, хоч бувають випадки, коли порушення спостерігав тільки один із суддів. Якщо кожний із суддів визначає судно на якому вони зосереджують свою увагу, то суддям буває не так уже й важко передбачати можливість виникнення певного інциденту і застосовних до нього правил, тоді, у разі виникнення інциденту, рішення щодо нього може бути прийняте дуже швидко. За будь яких обставин і за будь якого випадку, перед тим, як подавати сигнал, судді мають бути впевненими щодо наявності порушення правила.

Якщо судді мають різні думки щодо наявності порушення, або ж немає згоди про те, що правило не було порушеним, то жодних сигналів не подають.

F.2.5 Суддівські записи

Кожна суддівська пара має знаходитися в катері, який є відповідним щодо розмірів суден, що змагаються. Знаходячись на воді кожний із суддів має вести записи стосовно кожного з випадків, через які подавалися сигнали щодо порушення правила. Занотовується номер перегонів, дата, час, відрізок дистанції, судна-учасники інциденту, передмови щодо інциденту та судно, чи судна, які порушили правила. Якщо можливо, то краще зробити схему випадку, на якій зобразити якомога більше обопільних розташувань суден під час інциденту, аби мати можливість якомога детальніше описати випадок під час «розборів».

F.2.6 Розбори

Судді мають завжди бути готові до того, аби обговорити з будь ким із спортсменів-учасників перегонів випадки, які мали місце на воді. У бесідах мають брати участь суддівська пара, яка прийняла суддівське рішення (рішенням може бути як накладання покарання, так і залишення випадку без наслідків). Корисним для змагунів може бути

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ РОЗДІЛ F (АЛЬТЕРНАТИВНА СИСТЕМА..) також і проведення щоденних зустрічей, на яких судді описували б інциденти, які

призвели до суддівських сигналів. Такі заходи за допомогою детальних суддівських роз'яснень сприяють поглибленню змагунами знань щодо правил перегонів.

F.2.7 Висновки

Система, що її буде застосовано, має бути чітко зазначена у вітрильницькій інструкції і роз'яснена учасникам змагань, аби вони собі ясно уявляли, що саме означає сигнал суддів. За системи, коли суддями тільки подається сигнал, як сповіщення, може трапитися виконання покарання кількома суднами, тоді, як правило було порушено тільки одним судном. Можливо, що судно, яке не є певним того, що порушило правило, виконуватиме покаральні оберти у якості запобіжного заходу, навіть у разі воно і не порушувало жодного з правил. Дістаючись впритул до судна-порушника, або застосовуючи систему, за якою конкретно означається, яке саме судно порушило правило, скажімо, сповіщаючи вигуком вітрильне число судна, судді запобігають переважній більшості таких випадків.

Ця система має багато позитиву. Судна, які порушили правила, мають право вибору: прийняти покарання, яке є набагато менш суворим, за дискваліфікацію після слухання протесту. Також, змагуни прибувають на берег зі знанням того, якими вони фінішували у перегонах, маючи обмежену можливість того, що це зміниться. Інші протести щодо порушень правил, які не відносяться до правил Части 2, чи до правила 31, залишаються на розгляд протестовим комітетом через проведення слухань.

Нарешті, система вимагає значно менших витрат часу в приміщенні для слухань, отже більше часу залишається на участь у різних соціальних програмах регати і змагуни отримують вибір між повним протестовим процесом і можливістю скористатися з системи, про яку йдеться.

F.3 Додаток Q та Доповнення Q – Суддівство на воді для перегонів флоту

F.3.1 Вступ

Доповнення Q можна завантажити з веб-сайту ISAF: www.sailing.org. ISAF пропонує застосовувати його, як доповнення до вітрильницької інструкції на Чемпіонатах Світу, на Кубку ISAF, та рейтингових змаганнях для суддівства перегонів флоту в останніх перегонах кожної з серій для олімпійських класів.

Додаток Q можна завантажити з веб-сайту ISAF: www.sailing.org. (він міститься також і вучасній книзі правил перегонів 2013-2016 С. М.) На відміну від Доповнення Q його можна застосовувати на змаганнях будь якого рівня. Цей Додаток може бути запровадженим за правилом 86.3 (за сучасними правилами записом у VI С. М.). Такі запровадження можуть підпадати під вимогу НПО погоджувати з нею ці запровадження.

Застосування Додатку Q і Доповнення Q рекомендується для суддівства перегонів, де беруть участь від десяти до двадцяти суден. На кожні 3-4 судна флоту треба мати по одному суддівському катеру. Можна застосувати і меншу кількість катерів, але тоді покриття суддівським обслуговуванням погіршиться.

Пересвідчіться у тому, що до відома змагунів доведено факт того, що визначення фінішу і низку інших правил за Додатком – змінено.

Візьміть до уваги і те, що до Доповнення містить як Поради перегонцям, так і Поради суддям. Ці поради стосуються також і Додатку Q. Кожний ПО може окремо застосувати тільки частину порад до доповнення, чи до додатку, або ж застосувати вповні Додаток, чи Доповнення, але ж так, аби кожний, кого це стосується, добре зрозумів сутність систем.

F.3.2 Доповнення до положень про перегони і до вітрильницьких інструкцій

F.3.2.1 Положення про перегони

У Положенні про перегони має зазначатися, що на регаті буде застосовуватися Доповнення Q або Додаток Q.

F.3.2.2 Вітрильницька інструкція

На додаток до зазначеного у положенні про перегони, до вітрильницької інструкції має включатися, у якості доповнення до неї, повний текст Доповнення Q або Додатку Q.

F.3.3 Початковий інструктаж (брифінг) на зборах змагунів та/чи тренерів

Як у Доповненні Q, так і у Додатку Q, мають місце значні зміни правил перегонів, і цей факт має чітко зазначатися на початковому брифінгу для командирів-стернових. Будьте відкритими для запитань і закликайте учасників уважно проглянути і повністю засвоїти розділ Доповнення Q "Поради перегонцям".

Як у Доповненні Q, так і у Додатку Q, права змагунів на протестування урізано, а процедурний порядок протестування – змінено. Зробіть на цьому наголос, і поясніть змагунам, що у разі вони застосують неналежний сигнал щодо протестування, протест стосовно інциденту, про який йдеться, постане недійсним, і судді, навіть за фактичної наявності порушення, подадуть сигнал "жодних покарань".

F.3.4 На воді

Вирішальним фактором є обрання місця знаходження суддівських катерів, аби добре було бачити відбування певного інциденту і судді могли бути певними того, чи мало місце порушення правила. Якщо судді не знаходяться у такому положенні, з якого вони чітко спостерігають інцидент, вони мають подати сигнал "жодних покарань". За більшості випадків судді мають знаходитись на відстані декількох довжин корпусу від гострого випадку, аби належно сприймати і розуміти як дії судна, що має право на дорогу, так і дії судна, яке має триматися осторонь. За цим Додатком відповідь суддів на звернення змагуна за суддівським рішенням є відповіддю обох суддів разом, так само, як і накладання ініційованого ними самими покарання.

Кожний із суддів має з розумінням ставитися до процедурного порядку подавання сигналів про покарання. Дуже важливо, аби подаючи сигнал про накладання покарання, судді всієї суддівської бригади додержували однакового процедурного порядку.

У всій суддівській бригаді в цілому має бути домовлено про те, аби застосувати єдину систему, щодо визначення "гарячих точок" (місця на дистанції, де судна є впритул одне до одного і де виникнення інцидентів є найбільш вірогідним) і про те, аби бути певними, що такі визначення погоджені між різними судьями. Такими місцями головно бувають пристартова ділянка, простори біля знаків і біля фінішної лінії.

З метою повного охоплення гарячих точок на кожному з таких місць має знаходитись більш, ніж один суддівський катер, з якого судді бачили інцидент. Кожний із суддівських катерів може мати різні ракурси бачення, отже для них інцидент виглядатиме по різному і кожна з суддівських пар може приймати відмінне від інших рішення. Якщо суддя бачить інцидент, і у тому ж місці знаходяться інші судді, вони мають піднести руки, сповіщаючи, що вони теж бачили інцидент і готові приймати рішення. Якщо жоден з інших суддів не підносить руку, то суддя (в парі) має приймати рішення самостійно. Якщо судді на двох катерах підносять руки, то суддя однієї із пар вказує рукою на іншу пару і та пара суддів приймає рішення.

В Доповненні Q детально розписано, як належить розташовуватися, спілкуватися з іншими судьями, оцінювати інцидент і подавати сигнал про покарання. Ця настанова повністю стосується і Додатку Q.

Оскільки судді мають потрапляти до належного для бачення інциденту місця, а це породжує хвилю від руху їхнього катера на акваторії дистанції, вони мають завжди бути свідомими того, що від них іде хвиля, яка впливає, особливо за слабких вітрів, на судна-учасники перегонів. Передбачення того, де саме можуть з'явитися гарячі точки, сприяє

потрапляння суддів до належного місця у належний час найменше заважаючи суднам своєю хвилею.

F.3.5 Спорядження

, Аби за наявності гострих моментів суддям можна було знаходитись впритул до суден-учасників, суддівські катери мають бути відповідної величини. Судді, які здійснюють суддівство на воді, мають знаходитись ближче до перегонців, ніж за суддівства правила 42. За більшості випадків це має означати на відстань у яких п'ять довжин корпусу від суден, між якими виникає інцидент.

Для подавання сигналів про прийняті рішення суддям потрібно мати свистки, для спілкування в середині суддівської бригади їм потрібні УКХ радіостанції, а для записів випадків і прийнятих стосовно їх рішень, як з покаранням, так і без застосування покарань, - портативні диктофони, або й просто блокноти.

На кожному з суддівських катерів має бути зелений, чи зелено-білий прапор, для означення відсутності покарання, червоний прапор для означення того, що на одне, чи й на кілька, суден, накладено покарання, та чорний прапор для означення того, що судно є дискваліфікованим. Асоціації класів можуть призначати інші прапори, скажімо "Юніформ". Для означення порушень правила 42 мають застосовуватися інші прапори. (Дивіться Додаток Р).

F.3.6 Розбори

Як зазначалося у попередніх підрозділах, що стосувалися розборів, бесіди зі змагунами мають проводити двійко суддів, беручи до уваги як емоційність розмови, так і наявність часу для повного і широкого обговорення.

Для змагунів важливо усвідомити, що саме бачили судді, і які саме правила були застосованими для прийняття суддівського рішення. Такі розгляди мають не перетворюватися у гарячі суперечки, чи у намагання однієї сторони переконати іншу у тому, хто з них правий. Якщо розмова починає просуватися у такому напрямку, то краще обмежити дебати і рухатися далі.

Важливо, аби у разі суддівська пара припустилася помилки, вони, за своєю власною ініціативою сповіщували би про це змагунів, або на розборах, або маючи зі змагуном окрему розмову. Нічого не можна змінити, але всі мають зрозуміти, що метою є обслуговування тієї гри у якій всі ми беремо участь і отримуємо від того задоволення, та зробити цю гру ще кращою.

F.3.7 Висновки

Система суддівства на воді, про яку йшлося, може бути дуже благотворною для змагунів, якщо все це відбуватиметься у малому за розмірами флоті. Більшість порушень правил Частини 2 визначаються, як такі, отже судна можуть прийняти покарання. Хоч порушення інших правил та звернення про відшкодування залишаються для розгляду їх на слуханнях, спортсмени, все ж таки, можуть фінішувати у перегонах, знаючи, що місце, яке вони посіли на воді, залишається у заліку таким, як є.

Застосування суддівства на воді потребує залучень більших матеріальних, людських і грошових ресурсів, таких, як катери, спорядження для суддів, та додаткові витрати на пальне.

Обговорення інцидентів надають нових можливостей глибше зрозуміти правила, і дозволяють змагунам підвищувати свою обізнаність із тим, як можна скористатися зі знання правил для підвищення свого спортивного результату у перегонах.

F.4 Судна, керовані по радіо

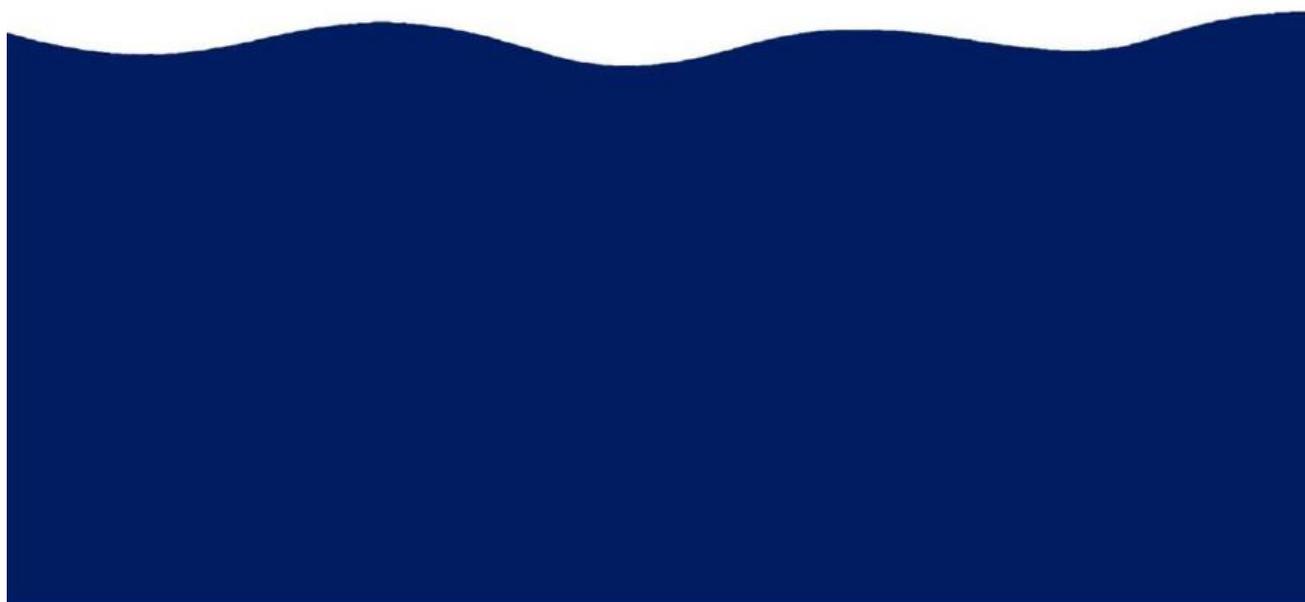
.....Цей розділ до Українського видання не включений.....С. М.



ПОСІБНИК
ДЛЯ
МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ
РОЗДІЛ G
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЕВНИХ ЗМАГАНЬ

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



Зміст	Сторінка
G Забезпечення певних змагань	
G.1 Передзмагальні обов'язки голови журі певних змагань	G 2
G.2 Спілкування з Головою міжнародного журі і з його заступником	G 2
G.3 Вирішування питань щодо розширення повноважень Міжнародного журі	G 2
G.4 Перегляд проєктів Положення про перегони і Вітрильницької інструкції	G 2
G.4.1 Загальні проблеми щодо положень про перегони і вітрильницьких інструкцій	G 3
G.5 Класифікаційний кодекс ISAF	G 4

G.1 Передзмагальні обов'язки Голови журі певних змагань

До початку проведення певного спортивного заходу голова міжнародного журі і його заступник мають низку справ, що їх треба виконати, і низку питань, що вимагають перевірки.

Незважаючи на те, що Голова не має керівних повноважень щодо повноважного організатора, він користується значним впливом для надання певної підтримки і допомоги. Якщо є така можливість, голова протестового комітету має тактично пересвідчитися у тому, що повноважний організатор є свідомим своїх обов'язків стосовно протестового комітету. Голова може надіслати повноважному організаторові копію Розділу G і контрольного списку із цього посібника. Це може посприяти тому, аби пересвідчитися у наявності відповідного обладнання, розміщення і т. ін. Такий список може бути підігнаний до рівня вимог щодо конкретного заходу, аби зробити його менш лякаючим.

Головні передзмагальні обов'язки покладаються на голову і його заступника, але у разі інші члени ПрК зможуть допомагати, то Міжнародне журі буде краще підготовлене до виконання своїх функцій.

G.2 Спілкування з Головою міжнародного журі і з його заступником

Заздалегідь перед початком змагань голова і його заступник мають вирішити втому числі наступні завдання:

- i) розглянути Положення про перегони і проект Вітрильницької інструкції;
- ii) визначити, кого саме треба запросити до участі у міжнародному журі;
- iii) погодити із повноважним організатором відшкодування витрат на відрядження, розміщення і т. ін.;
- iv) повідомити повноважного організатора про необхідне забезпечення роботи ПрК на воді і на березі.

G.3 Вирішування питань щодо розширення повноважень Міжнародного журі

Обов'язки, що покладаються на Міжнародне журі зазначено у правилі N2. У правилах N2.2 і N2.3 перелічено права і обов'язки, які покладаються, чи можуть бути покладені, на протестовий комітет повноважним організатором за необхідністю.

Важливо, аби протестовий комітет розглядався як орган, незалежний від перегонного комітету. Часто густо для повноважного організатора буває розумним надати протестовому комітетові наглядові, чи прямі керівні повноваження стосовно перегонного комітету. Передбачливий протестовий комітет може запропонувати голові перегонного комітету вдосконалення та ідеї щодо дистанцій та щодо інших справ перегонного комітету і привнести вдосконалення без наявності "прямих владних функцій". Якщо рішення перегонного комітету відтак постануть під питанням на слуханні щодо надання відшкодування, то протестовий комітет матиме можливість залишатися безстороннім і почуватиметься значно спокійніше і задоволеніше не втручаючись у такі рішення.

G.4 Перегляд проектів Положення про перегони і Вітрильницької інструкції

Положення про перегони є, за своєю сутністю, угодою, чи контрактом, укладеним між організаторами спортивного заходу і його учасниками. Організатори встановлюють умови, за яких вони готують проведення спортивного заходу і змагуни користуються цією інформацією для того, аби вирішити, чи витратити час, зусилля і гроші на участь у заході.

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ РОЗДІЛ G (ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗМАГАНЬ)

Отже є важливим, аби положення про перегони містило відомості, які давали б змогу спортсменові вирішувати, брати, чи не брати участі у цих змаганнях. Змагунам потрібна інформація щодо змін правил змагань, щодо умов рекламування, допуску (вага екіпажу,

обмеження, громадянство, вимірювання, чи свідоцтво про бал, і т. ін.), типи дистанцій, альтернативні покарання, залік та нагородження разом із іншими вимогами за правилом J1.

Аби було додержано послідовності і логічності, та щоби запобігти виникненню проблем у майбутньому і пересвідчитися, що всі необхідні відомості є наявними і що застосовані вирази відповідають стандартам, судді за перегляду ним положення про перегони буде доречним скористатися з Додатку J і з Посібника щодо положення про перегони за Додатком K.

I, все ж таки, навіть після докладання всіх зусиль, може постати необхідним внести зміни у положення про перегони (скажімо у разі заблокованості затоки транспортним судном, чи використання державними органами каналів радіозв'язку, що були передбачені для змагань). У переважній більшості випадків зміни мають бути зрозумілими для учасників, та нормально сприйняті ними, але зміни мають бути зведені до мінімуму. Наприклад, хтось, хто доставляє своє судно морським транспортом із Австралії до Європи, має право на оскарження, чи можливо і право на відшкодування, у разі з'ясується, що термін "контракту" змінено і він не матиме змоги встигнути на змагання за новим (зміненим) терміном.

Перевірте Положення про перегони і Вітрильницьку інструкцію на наявність будь яких відмінностей, чи похибок стосовно вимог Додатків J, K, та L. Якщо існує суперечність між Положенням про перегони і Вітрильницькою інструкцією, то за правилом 63.7 протестовий комітет має застосувати те правило (пункт положення, чи інструкції), яке на його думку сприятиме прийняттю справедливого, щодо всіх суден, на які може вплинути рішення щодо протесту, чи звернення про відшкодування. Проте, на практиці краще внести поправки до Положення про перегони, та/або до Вітрильницької інструкції одразу після того, як буде виявлено суперечність.

Голова протестового комітету і його заступник (а якщо можливо, то й інші члени ПрК) мають переглянути Вітрильницьку інструкцію ще перед тим, як буде затверджено її кінцевий варіант. Члени ПрК мають надіслати свої зауваження Голові комітету, який перегляне їх перед тим, як запропонувати їх Перегоновому комітетові. Всі члени протестового комітету мають розглянути кінцевий варіант документа, аби будь які виправлення можна було погодити із перегоновим комітетом ще перед проведенням брифінгу для змагунів. На останній момент щодо внесення змін, мають залишитися тільки такі зміни, які є конче необхідними для проведення регати.

G.4.1 Загальні проблеми щодо положень про перегони і вітрильницьких інструкцій

За Статутним положенням ISAF 20, Кодекс про рекламування (дивіться Додаток 1) вимагається ретельна перевірка щодо рекламування.

У положенні про перегони мають міститися обмеження, що стосуються рекламування.

Якщо не передбачено системи альтернативних покарань, то у разі наявності факту порушення судном пункту вітрильницької інструкції, у якому зазначено, що "судно має...", або ж "судно має не...", протестовому комітетові не залишиться нічого іншого, як тільки дискваліфікувати таке судно.

Визначення стартової і фінішної ліній, та вказівки щодо дистанцій, мають бути бездоганно точними. Якщо члени протестового комітету, чи протестовий комітет в цілому, не можуть легко зрозуміти цих визначень, чи вказівок, то так само будуть плутатися щодо них і учасники змагань.

За правилом 66 дозволяється подавати звернення про повторне слухання не пізніше, як через 24 години після того, як судно отримало ухвалу. Останнього дня на світових чемпіонатах, або великих міжнародних регатах, зазвичай для протестового комітету буває неможливим діяти у межах цього правила. Для таких випадків у Додатку L – Посібник щодо вітрильницької інструкції, рекомендовано додати пункти 16.7 і 16.8:

16.7.1 Останнього дня за розкладом звернення про повторне слухання може бути поданим тільки

- (a) у межах часу протестування, якщо сторону, яка звертається, було сповіщено про ухвалу напередодні;*
- (b) не пізніше, ніж через 30 хвилин після того, як сторону, яка звертається, було цього ж дня сповіщено про ухвалу.*

Це є зміною правила 66.

- 16.8** *Останнього за розкладом перегонного дня звернення про відшкодування, яке ґрунтується на ухвалі протестового комітету, має бути подане не пізніше, ніж через 30 хвилин після того, як було вивішено ухвалу.*

Це є зміною правила 62.2.

G.5 Класифікаційний кодекс ISAF

Останніми роками для багатьох з організаторів змагань і для Асоціацій класів постало необхідним мати універсальну систему, за якою серед спортсменів-вітрянників запроваджувалася б чітка різниця між "професіоналами" і "аматорами". Класифікаційний кодекс ISAF, Статутне положення ISAF 22, існує як послуга для проведення змагань із застосуванням міжнародної системи визначення класифікації яхтменів. Організатори змагань не зобов'язані застосовувати класифікаційну систему, але якщо вони хочуть таку систему застосувати, то мають застосовувати саме Класифікаційний кодекс ISAF.

Кодекс поділяє яхтменів на дві класифікаційні групи: Групу 1 і Групу 3. Класифікація спирається на фінансову причетність до перегонів яхт (не важливо прямо, чи опосередковано) і/або застосування у праці спортсмена його знань, чи практичної майстерності, які можуть вдосконалюватися від участі у перегонах на судні. Класифікація не звертає уваги на успішність виступів у змаганнях, завзяття чи талант спортсменів. Жодні моральні, чи етичні принципи не стосуються цієї класифікації. Як саме застосовувати класифікацію, є справою організаторів змагань і асоціацій класів.

Детальне роз'яснення і настанови для керівників перегонів, керівних органів класів і організаторів змагань розміщено на веб сторінці ISAF: www.isaf.com

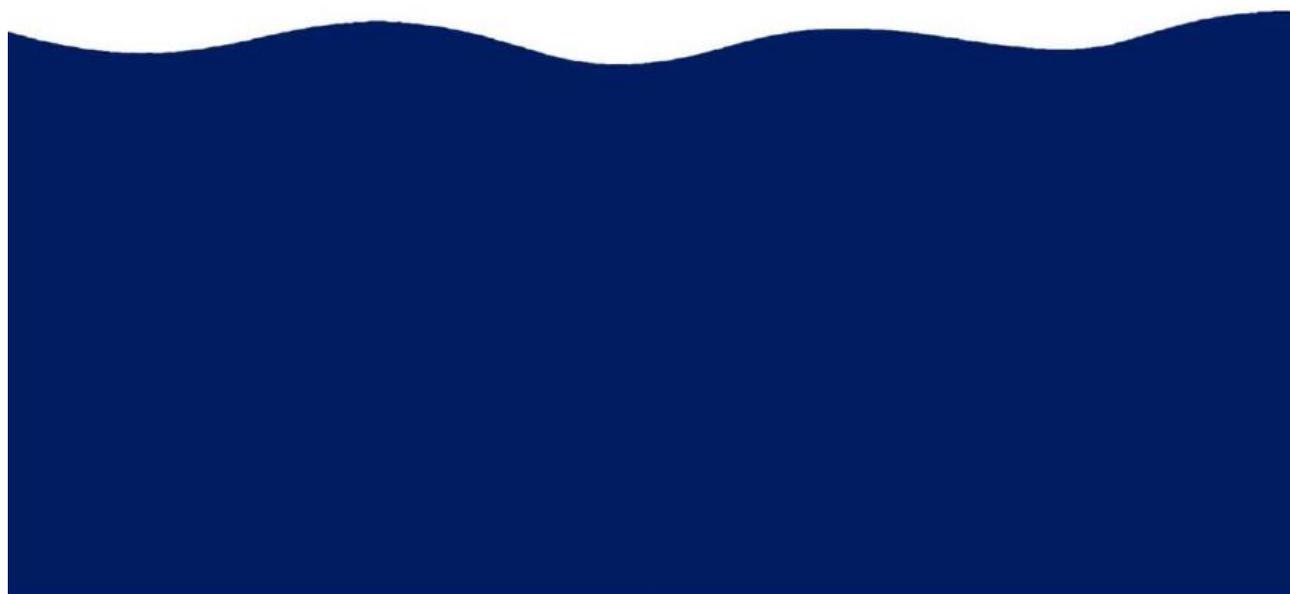


ПОСІБНИК
ДЛЯ
МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ
РОЗДІЛ Н

Діяльність міжнародного журі на змаганнях

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



Зміст	Сторінка
Н.1 Початкові збори Міжнародного журі	Н 2
Н.1.1 Порядок отримання випадково виникаючих запитань від змагунів	Н 2
Н.1.2 Принцип підходу до розгляду протестів, започаткованих самим ПрК	Н 3
Н.2 Передперегонова зустріч з Головою перегонового комітету, Головним керівником перегонів та іншими офіційними особами	Н 3
Н.3 Брифінг для учасників	Н 3
Н.4 Інспекторський огляд і перевірка суден	Н 4
Н.5 Зважування змагунів і одягу	Н 4
Н.6 Спілкування з Тренерами і підтримуючими особами	Н 5
Н.7 Порушення з боку тренерів та інших офіційних осіб команд	Н 6
Н.8 Взаємодія з представниками ЗМІ	Н 6

Н.1 Початкові збори Міжнародного журі

Чим більше змагунів з'являється під час передзмагального організаційного періоду, тим краще. Нарешті, всі змагуни мають прибути напередодні початку перегонів. Це дозволяє ознайомитися одним з одними, змагунам, персоналу обслуговування регати, керівникам перегонів і суддям-рефері, аби мати уявлення один про одного. Це сприяє також тому, аби протестовий комітет мав можливість відповісти на запитання щодо вимірювання, чи вітрильницької інструкції. Якщо прибути зарані виявляється можливим не для всіх членів комітету, то має бути на місці принаймні більшість складу ПрК включно з Головою, або з його заступником.

Повний склад журі має зустрітися принаймні на початку другої половини дня, у переддень перших перегонів.

Важливішою справою є перевірка вітрильницької інструкції в останній момент перед початком змагань. виправлення помилок можуть заощадити купу часу протягом майбутніх слухань. Проте на цьому останньому щаблі треба обмежитися внесенням тільки конче потрібних змін.

Будь які зміни до вітрильницької інструкції, які вважатимуться за необхідні, мають бути затверджені перегоновим комітетом, якщо тільки журі не надано керівних прав щодо внесення змін. Дипломатичне поводження на цих перших кроках є дуже важливим. Часто буває, що досвід первинного спілкування між перегоновим і протестовим комітетами, веде до взаємоповаги між перегоновим комітетом і журі протягом цілого змагання.

Порядок отримання випадково виникаючих запитань від змагунів

Ще до початку змагань журі має вирішити яким чином відповідати на неофіційні, випадково виникаючі, запитання від змагунів. Часто-густо до суддів звертаються змагуни із запитаннями щодо порядку проведення регати чи із запитаннями у формі припущень.

Для відповідей на запитання змагунів, або тренерів, можна рекомендувати наступний порядок:

- Якщо запитання не є дуже складним і відповідь може бути прямою і безпосередньою, а суддя знає відповідь, то суддя має одразу і відповідати на запитання.
- І, все ж таки, суддя має зауважувати, що відповідь є його особистим поглядом, і офіційний погляд протестового комітету може мати певну відмінність. Якщо змагун бажає мати офіційну відповідь на своє запитання, він має подати запитання у письмовій формі і тоді відповідь журі буде вивішено на дошці офіційних повідомлень.
- Якщо суддя не уявляє собі чіткої відповіді на запитання, то він має так і сказати і запропонувати змагунові подати запитання у письмовій формі, аби було надано офіційну відповідь протестового комітету.
- Якщо суддя вважає, що інші змагуни можуть мати аналогічні запитання, то змагунові з цим запитанням треба звернутися письмово до журі. Журі має вивісити і запитання, і свою відповідь на нього на дошці офіційних повідомлень.

Справедливість і неупередженість має зберігатися навіть стосовно змагунів, які є найважчими за своєю поведінкою. Тон спілкування має виявляти терпіння, але разом із тим, бути досить твердим. Якщо змагун починає дебатувати щодо відповіді, уникніть наведення доказів, а натомість запропонуйте запитувачу подати запитання у письмовому вигляді. З важкими змагунами окремому судді не треба вступати у подібні стосунки. Якщо ви є сам один, і певний доказ виглядає підходящим, відкладіть будь яке обговорення, допоки у розмові не братиме участь хтось інший із членів журі, або ж запропонуйте змагунові викласти його запитання у письмовій формі.

Принцип підходу до розгляду протестів, започаткованих самим ПрК

Протестовий комітет має обговорити і прийняти порядок розгляду протестів, започаткованих ним самим у разі ним самим спостерігалось порушення правил (скажімо правила 31.2). Незважаючи на те, що протестовий комітет, подає протест як цілісний орган, справа його подання делегується конкретним членам протестового комітету.

Н.2 Передперегонова зустріч з Головою перегонового комітету, Головним керівником перегонів та іншими офіційними особами

Перед початком перегонів має бути організовано зустріч між членами журі та Головою перегонового комітету, Головним керівником перегонів, а, також іншими ключовими особами, скажімо з відповідальним за безпеку. Метою цієї зустрічі є як запровадження духу співробітництва, так і визначення рівня взаєморозуміння і поваги одне до одного. Голова, чи представник журі, має також зустрітися з вимірювачами і перевірити обладнання для зважування мокрого одягу та порядок зважування обладнання, який буде застосовано.

Протестовий комітет має спілкуватися з перегоновим комітетом тільки через його голову, або через призначену його головою особу. Голова журі має спілкуватися з перегоновим комітетом тільки розмовляючи з головним керівником перегонів, або ж з особою, яку той для цього призначить. Це допоможе уникнути отримання змагунами конфліктних відомостей і скорочення можливостей щодо звернень про відшкодування за правилом 62.

Н.3 Брифінг для учасників

Є дуже бажаним проводити брифінг для учасників. Головним його завданням є репрезентувати змагунам ключових осіб із керівництва перегонами та із протестового комітету. Це надасть змагунам можливість знати, до кого саме треба звертатися під час проведення регати для розв'язування тих, чи інших питань.

Ці збори може проводити будь хто із членів оргкомітету, перегонового комітету або журі. Якщо розмовними мовами учасників є різні мови, то збори мають проводитися офіційною мовою ISAF. Із цього випливає, що головуючий на зборах має вправно володіти англійською та мати досвід спілкування на багатомовних зібраннях.

Слідування наступним моментам стосовно роботи, яку покладено на журі, допоможе створити атмосферу дружелюбності, чесності і неупередженості:

- Представте членів протестового комітету.
- Наголосіть на тому, що журі тут для того, аби слугувати змагунам-учасникам перегонів.
- Прокоментуйте спеціальні процедури суддівства за Додатком Р щодо правила 42, якщо він застосовується, і вивісьте тлумачення ISAF на дошці офіційних повідомлень.
- Якщо є ймовірним виникнення проблем у певних напрямках, то поясніть, якими будуть дії протестового комітету для здійснення плинного контролю щодо цих напрямів. Для тих змагунів, які додержують правил, приємно буде знати, що протестовому комітетові відомо про існуючі проблеми і що він готовий до їх відслідковування і розв'язання.
- На регатах, де беруть участь молоді, чи мало досвідчені змагуни, може бути доречним нагадати їм про важливість виконання покарань негайно після порушення правила, незалежно від того, чи подається на судно протест, а чи ні. Також нагадайте їм про покарання за правилом 44 за порушення правил Частини 2, або дотику до знака. Підкресліть також і те, наскільки важливим є протестування з боку одного, чи обох суден, якщо жодне із них не виконувало покарання після зіткнення.
- Часто-густо змагуни задають запитання стосовно вітрильницької інструкції, чи чогось іншого
 - (a) питання щодо порядку проведення регати. Велику увагу треба приділити до характеру реагування. З одного боку, Протестовий комітет хотів би

допомогти змагунам швидко відповідаючи на їхні запитання. Але з іншого боку іноді запитання бувають більш складними, ніж здавалося спочатку. Якщо відповідь не є явною, то краще запропонувати змагунові викласти своє запитання у письмовому вигляді, аби протестовий комітет мав змогу приділити йому належну увагу і надати письмову відповідь. Доречно також підкреслити, що жодна із відповідей на запитання не може вважатися офіційною, допоки і запитання і відповідь на нього не буде вивішено на дошці офіційних повідомлень.

Коли протестовий комітет має до справи з молодими, чи мало досвідченими перегонцями, то потрібно виявляти навіть більшу увагу і розуміння, ніж завжди. Старайтеся докласти зусиль, аби відповісти на всі їхні запитання. У разі звернення, роз'ясняйте усі рішення, аби і змагунові, і його тренерів, чи/та батькам, вони були зрозумілими. Члени протестового комітету мають повсякчас підтримувати атмосферу чесності і неупередженості.

Документ - звернення до змагунів під назвою СПОВЩЕННЯ ЗМАГУНАМ ВІД МІЖНАРОДНОГО ЖУРІ може містити застосовні настанови. Воно може містити і низку інших пунктів:

- Покаральні оберти і сходження з перегонів
- Спостерігачі на слуханнях
- Звернення про відшкодування за можливі помилки перегонного комітету щодо надання судну залікового стану НБД (OCS) або ЧПД (BFD)
- Допінг контроль
- Відео свідчення
- Протести

Стандартні документи за якими додержується послідовність і логіка щодо проведення і суддівства змагань, можна отримати з вебсайту ISAF (www.isaf.com/raceofficials) та наприкінці цих настанов. Для користувачів настановами є доцільним регулярно заходити на цей сайт аби отримувати всі документи, що там публікуються.

Н.4 Інспекторський огляд і перевірка суден

Коли судна мають бути вимірними, або має проводитися контрольне вимірювання, то призначені для цього члени протестового комітету мають спостерігати за цими процедурами, аби мати повне уявлення щодо процесу, адже це буде необхідним у разі виникнення протестних ситуацій під час проведення регати.

У таких серіях, де учасники міняють судна протягом регати, журі може вважати за потрібне проводити інспекторський огляд суден на відповідність їх протягом всієї регати встановленим стандартам однотипності. Проте, члени журі мають не підміняти роботи персоналу, який здійснює інспекторську перевірку суден.

Н.5 Зважування змагунів і одягу

Зважування екіпажу набуває все більшого поширення у вітрильництві коли максимальна загальна вага екіпажу судна зазначається у правилах класу та/або у положенні про перегони і у вітрильницькій інструкції.

Метою власника судна є мати загальну вагу екіпажу, яка б дорівнювала, чи майже дорівнювала, потрібному оптимуму. Це може призводити до голодування і фізичного навантаження перед тим, як проходити контрольне зважування, задля того, аби не перевищувати максимально можливої ваги, а відтак знов відгодовування їх уже для участі у перегонах.

Найкращою рівновагою між швидким нездоровим зменшенням ваги і відповідністю мати потрібну вагу, є метод, коли учасники зважуються одноразово на початку регати. За правилами деяких класів вимагається проводити зважування за системою випадкового відбору певного відсотка екіпажів періодично протягом регати.

Типовий пункт вітрильницької інструкції є таким: "загальна вага екіпажу судна, який є вдягненим принаймні у шорти і теніски має на момент зважування не перевищувати 450 кг. Екіпаж має з'явитися для зважування між (час) і (час) (дата)".

Класи легкої, середньої і великої ваги на деяких змаганнях вітродошок спонукають учасників до того, аби таку вагу, щоб бути визначеним як найлегший у найважчому класі. Тут спонукальним мотивом є такий, аби бути важким на зважуванні, а відтак убавити вагу для участі у перегонах.

Не рекомендується вимагати від змагунів, аби їхня вага залишалася весь час проведення регати нижчою за певну величину, з проведенням протягом регати контрольних зважувань за системою випадкового відбору. Змагуни, які змагаються на дошках, можуть істотно втрачати вагу за участі у напружених перегонах і можуть ненавмисно і не маючи у тому провини втратити вагу так, що вона постане нижчою за встановлену норму.

Повноважний організатор мусить мати у своєму розпорядженні точний ваговий пристрій (все одно, ручні ваги, чи електронні ваги, на які треба ставати), і надати змагунам вільний доступ до вагового пристрою, аби ті мали змогу перевіряти свою вагу. Якщо застосовується безмін, чи кантар, то контрольне встановлення ваги, близької до критичного показника є у повній залежності від точності вагового пристрою. За існуючою практикою ваговий пристрій має бути каліброваним і сертифікованим відповідним державним органом.

Відповідальність за зважування залишається покладеною на перегоновий комітет. Але ж цілком доречним з боку протестового комітету буде проконтролювати метод і обладнання, що застосовується для зважування. У такий спосіб будь який дефект, чи недолік може бути виправленим ще перед тим, як він викличе негаразди за яких з'явиться звернення про відшкодування.

Коли так зазначено у правилах класу, чи у положенні про перегони та у вітрильницькій інструкції, перегоновий комітет має проводити зважування одягу після перегонів контролюючи додержання обмежень, зазначених у правилі 43 відповідно до Додатку Н. Тямущий і обізнаний протестовий комітет має здійснювати плинний контроль за порядком зважування і за пристроями, що застосовуються.

Н.6 Спілкування з тренерами і з підтримуючими особами

Судді мають ставитися до тренерів, капітанів і керівників команд з належною повагою, як до професіоналів. Вони часто-густо мають набагато більший безпосередній досвід, ніж керівні перегонові особи, чи члени протестового комітету. Цілком звичайним для тренера олімпійської команди є відвідування протягом одного року чотирьох-п'яти світових чемпіонатів у різних класах. Це дає їм унікальне розуміння того, які саме особливі питання є на часі предметом обговорення і можуть виникнути під час проведення регати.

Часто буває корисним для повноважних організаторів влаштувати до початку перегонів збори тренерів і керівників команд і, якщо це є можливим, то повторювати такі збори кожного ранку протягом регати. Такі збори забезпечують неформальну взаємодію між змагунами, групою суддів-керівників перегонів і протестовим комітетом. Такі збори ні в який спосіб не заступають собою офіційних сповіщень, вивішених на дошці офіційних повідомлень.

З погляду організаторів регати можуть розглядатися наступні питання і способи дій:

- додержання правил
- додержання безпеки за поганої погоди і за буксирування
- адміністративні питання, такі як паркування автотранспорту, урочистості відкриття, соціальні заходи, стоянка суден, піднімання перекинутих і аварійних суден
- потрапляння суден підтримки до недоступної зони перегонів

Вранці останнього дня перегонів обговорення їхніх пропозицій щодо наступних регат.

Регулярне проведення таких зборів надає можливість змагунам вносити конструктивні пропозиції, як напрям, так і через своїх тренерів.

Бесіда з тренером часто може запобігти виникненню непорозумінь і проблем. Прикладом може слугувати те, що у спосіб співбесіди тренер може вплинути на те, аби спортсмен змінив свою поведінку і не наближався до межі, за якою поведінка є уже брутальним порушенням порядності.

Н.7 Порушення з боку тренерів, та інших офіційних осіб команд

Тренери не є змагунами за визначенням і не підпадають під дію правил перегонів. Якщо тренер порушує правило, то покарання накладається на судно, чи на судна, з якими він є пов'язаним. Винятком є тільки правило 69.3(a), за яким Національна повноважна організація або й сама ISAF, у разі діючи на підставі заяви, чи після слухання, проведеного міжнародним журі, призначеним за правилом 89.2(b), вживає дисциплінарних заходів проти судна, або проти інших причетних осіб.

Якщо тренер порушує правила, то найчастіше це буває наданням сторонньої допомоги або ж порушенням пункту вітрильницької інструкції за яким обмежується наближення тренерських катерів до перегонової дистанції.

Тренери можуть підпадати під дію правил щодо проведення регати шляхом впровадження пунктів вітрильницької інструкції, які стосуються обмежень дій тренерів, із зазначенням у них таких дій і покарань, передбачених за порушення вимог пункту ВІ. Наприклад, рекомендований пункт L23 вітрильницької інструкції – Судна підтримки, може бути зміненим із вимогою до катерів:

"... залишатися поза зонами, де судна змагаються (такі зони мають бути вказані у вітрильницькій інструкції) з моменту підготовчого сигналу для класу, що стартує першим, і допоки всі судна не фінішують, чи зйдуть, чи перегоновий комітет подасть сигнал відстрочення, загального відклику, або припинення."

У вітрильницькій інструкції мають бути зазначені покарання, які накладатимуться на розсуд протестового комітету. Такими покараннями можуть бути покарання від попередження і до дискваліфікації суден, з якими пов'язаний катер, або вимога до тренера залишатися на березі частину дня, чи весь день, чи, взагалі полишити місце проведення змагань.

Протестовий комітет може також за правилом 69.3(a) подати письмову доповідну (рапорт) щодо поведінки тренера, або керівника команди, до їхньої Національної повноважної організації. Переважна більшість НПО сприймають такі рапорти досить серйозно.

Н.8 Спілкування зі ЗМІ

Засоби масової інформації відіграють важливу роль у будь якій регаті. Журналісти, та інші особи, які є причетними до спілкування з широким загалом громадськості, є важливою частиною спортивного руху. Будь яка допомога засобам масової інформації і взаємодія з ними має відбуватися без жодних поступок щодо справедливості, чесності та неупередженості щодо проведення змагань.

Протестовий комітет має домовитися, хто саме із його членів буде репрезентантом комітету у спілкуванні зі ЗМІ. Найчастіше займатися цим доручають заступникові голови ПрК із місцевих суддів. Всі зв'язки мають відбуватися через інформаційний канал представника протестового комітету для преси. Копії результатів слухань мають негайно передаватися до недійного центру. Репрезентант протестового комітету має надавати журналістам роз'яснення щодо ухвал ПрК, або бути присутнім на брифінгах для преси. Такий порядок запобігатиме непорозумінням через які вітрильницький спорт може зазнавати шкоди щодо свого іміджу серед широкої публіки.

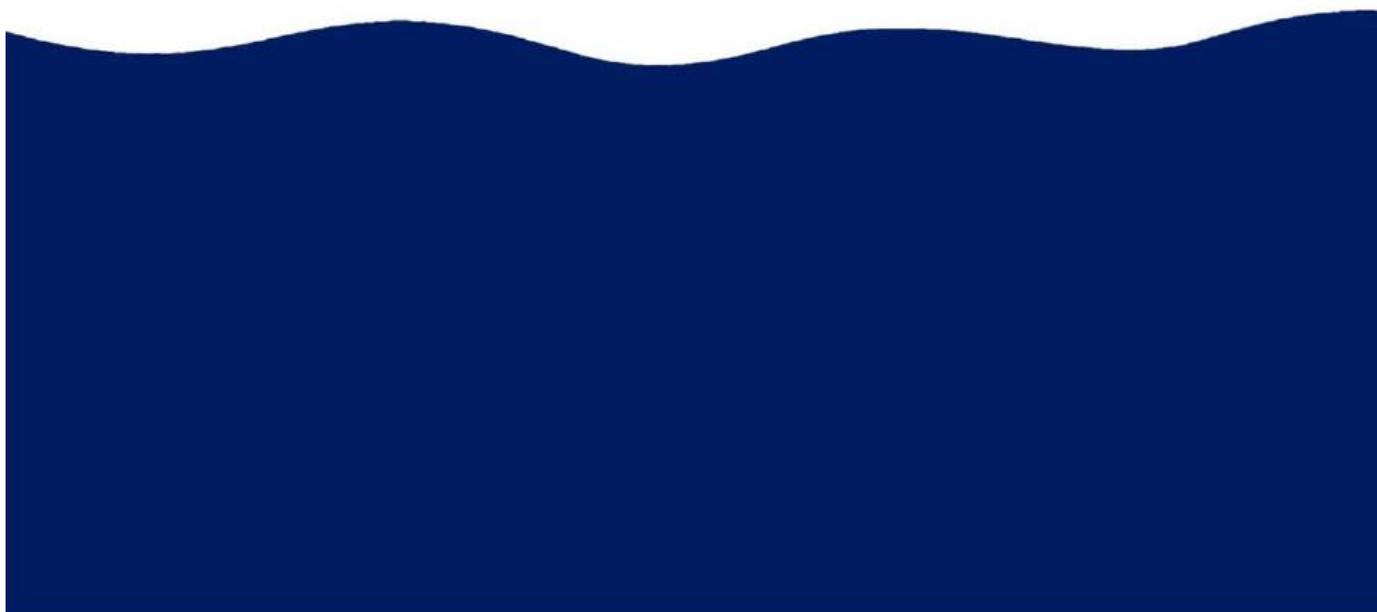


ПОСІБНИК
ДЛЯ
МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ
РОЗДІЛ І

**Суддівство на воді, включно з суддівством щодо правила 42 і
застосуванням Додатку Р**

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



	Зміст	Сторінка
I.1	Спрямованість	I 2
I.2	Плинний контроль щодо додержання правил – Загальне (Моніторинг)	I 2
I.3	Взаємодія з перегоновим комітетом	I 2
I.4	Необхідне матеріальне забезпечення	I 2
I.5	Правило 42	I 3
I.6	Прийняття рішення, чи накладати покарання, а чи ні	I 3
I.7	Процедурний порядок суддівства на регаті (перегони флоту)	I 5
I.7.1	Подання сигналу про покарання	I 5
I.7.2	Запис про покарання	I 6
I.7.3	Глумачення покарання для перегонців	I 7
I.8	Визначення місць розташування катерів	I 8
I.8.1	Перед стартом	I 9
I.8.1.1	Старт	I 9
I.8.2	Проти вітру	I 11
I.8.3	На бакштагах	I 12
I.8.4	Фордевінд	I 13
I.8.5	Фініш	I 15
I.9	На брифінгу для змагунів	I 16
I.10	На березі після перегонів	I 16
I.11	Слухання щодо надання відшкодувань стосовно правила 42	I 16
I.12	Додаток Р—Особливий порядок суддівства щодо правила 42	I 17

I.1 Спрямованість

Здебільшого увагу в цьому розділі присвячено діяльності суддів за умов, коли застосовується Додаток Р. Перша частина стосується будь якого моменту, коли судді знаходяться на воді, спостерігаючи перегони в цілому. Решта розділу присвячена суддівству щодо правила 42, коли діє Додаток Р.

I.2 Плинний контроль щодо додержання правил – Загальне

Присутність на воді суддів, які знаходяться у катерах, що легко розпізнаються, як судна Журі (ПрК), сприяє кращому додержанню правил і, таким чином, веде до підвищення якості перегонів. Ті перегонці, яким притаманне занадто активне поведіння, за таких умов менш схильні до порушень правил, тому що знають: судді спостерігають, і порушники можуть бути покарані, чи опротестовані. Більшість змагунів, які ставляться до правил з нормальною повагою, не відчують такого великого тиску щодо необхідності теж порушувати правила, аби не програвати тим, хто їх порушує. Змагуни, коли знають, що судді могли бачити інцидент, постають більш схильними до додержання правил, або, у разі порушення правил, до виконання покарань, чи ж до протестування.

Наш вид спорту спирається на передумову, що саме спортсмени, а не судді, є тими, на кому лежить основний тягар відповідальності за додержання правил, як ними самими, так і їх колегами, іншими змагунами. Разом з тим, не кожен випадок, спостережений судьями на воді, призводить до протесту. Судді мають протестувати тільки тоді, коли вони можуть засвідчити явне порушення, яке не було поміченим іншими змагунами, або коли є застосовним правило 2 (чесне вітрилення).

Судді мають занотовувати конкретність кожної помилки, чи неналежної дії перегонного комітету, які можуть стати підставою для звернення про відшкодування.

I.3 Взаємодія з перегонним комітетом

Багато які з правил класів містять спеціальні правила, які, залежно від швидкості вітру, включають, або, навпаки, виключають, застосування тих чи інших пунктів правила 42, що забороняють, або ж дозволяють, певні дії. Якщо швидкість вітру постає більшою, чи, навпаки, меншою за встановлені межі, то перегонний комітет на будь якому знаку може задіяти, або, навпаки, припинити застосування правила 42 (пампінгу, рокінгу і учінгу). Для таких класів є дуже важливим, аби перегонний комітет і судді на воді мали б певні погляди щодо необхідності підтримувати зв'язок, аби бути певними, що судді правильно застосовують правило 42.

Якщо радіозв'язок є утрудненим, то судьям треба намагатися огинати знаки разом із лідируючими суднами, аби бачити будь які сигнали, що можуть змінити застосування правил класів.

I.4 Необхідне обладнання

Перед змаганнями Голова журі має потурбуватися про катери, відповідні для суддівства на воді щодо правила 42. Відповідними для цього треба вважати такі, що є безпечними для суддів за користування ними в умовах, які є переважними для акваторії, та не впливали на справедливість спортивної боротьби на дистанції. Якщо немає можливості забезпечити суддів відповідними катерами, то судді мають відмовитися від суддівства на воді щодо правила 42.

Катери мають відповідати типам суден класів, яких стосується суддівство. Вони мають зазвичай бути маневреними, з жорсткими днищами і за швидкісними характеристиками бути такими, щоб забезпечувати супроводжування судьями перегонних суден. Місткість катерів має бути такою, аби забезпечувати розміщення двох суддів. Обладнання для суддів має бути достатнє за розмірами, аби надійно маневрувати на воді за таких умов погоди і стану моря, за яких проводяться перегони. Ба більше, оскільки судьям треба маневрувати у безпосередній близькості до суден, що змагаються, їхні катери мають бути за своєю

конструкцією такими, щоб не затуляти вітер і не давати хвилю суднам перегонців.

Судна журі мають бути ясно позначені, аби їх не можна було сплутати з суднами глядачів і тренерів. Забезпечення суддівських катерів радіостанціями двостороннього зв'язку, значно спрощує спілкування між суддями і перегоновим комітетом. У разі суддівства щодо правила 42 за Додатком Р, суддям треба мати при собі жовтий прапор і свисток для подавання змагунам покаральних сигналів.

Виходячи на воду, судді повинні мати при собі принаймні водостійкий блокнот, касетний, або цифровий диктофон, вітрильницьку інструкцію, правила класів, які стосуються правила 42 і тлумачення правила 42. Щодо повного переліку суддівського обладнання дивіться Додаток 2.

1.5 Правило 42

Правило 42 містить основне правило 42.1, перелік заборонених дій у правилі 42.2 і дозволених дій у правилі 42.3.

2003 року Комітет з правил перегонів прийняв низку тлумачень ISAF щодо правила 42, які були переглянуті і перевидані у 2005 і 2010 роках. Ці тлумачення мають таку саму силу, як і випадки ISAF і мають читатися у поєднанні з правилами вітрильницьких перегонів і з посібником для суддів-рефері. Тлумачення можуть перевидатися за необхідністю. Вони є на вебсайті ISAF за www.sailing.org/raceofficials/rule42/index.php

Тлумачення ISAF цього правила є настановами для змагунів щодо того, як саме вітрилити на їхніх суднах, та для суддів, як саме судити додержання правила 42 на воді.

Важливо, також, вчитати правила класів, з якими ви матимете до діла у суддівстві. У деяких класах правило 42 переглянуте так, що це прямо впливає на суддівство на воді.

Мета суддівства на воді щодо додержання вимог правила 42 полягає в тому, аби зробити змагання справедливими для всіх учасників і надати захист тим змагунам, які вітрилять у межах правил. Суддя має залишатися послідовним, чи послідовною, у своїх рішеннях. Єдиним засобом для послідовності є зберігання загальної об'єктивності. Якщо хто не будь порушує правило, ви накладаєте покарання. Дуже важливим також є і те, аби всі судді – члени бригади, були однаково послідовними у своїх рішеннях. Це потребує постійного обговорення суддями того, що було побачено ними на воді.

Одним із перших показників порушень правила 42 є спостережена відмінність у динаміці судна, щогли, вітрил, або тіл екіпажу від решти суден. Перед тим, як прийняти рішення про те, що змагун вчинив порушення правила 42, судді мають спостерегти, як самі дії, так і ефект від цих дій.

Ви можете також узнати більше про специфічні технічні прийоми, що застосовуються у певних класах, читаючи про порушення, які найчастіше трапляються, у документах, які можна отримати на вебсайті www.sailing.org/raceofficials/rule42/rule42-breaches.php. Ці документи перекладено різними мовами і дуже корисними для розуміння особливостей класів, що їх описано.

1.6 Прийняття рішення, чи накладати покарання, а чи ні

Перед початком перших перегонів судді мають обговорити порушення, з якими їм доведеться зустрічатися у певних класах, і обставини, за яких вони мають накладати на судно покарання. Обговоріть також і тенденції та висновки, що їх можна винести із

нещодавніх змагань. Протягом змагань судді мають регулярно переглядати накладені ними покарання і незвичайні рухи тіл змагунів, які вони бачили. Судді мають уникати обговорення персонально визначених змагунів. Проведення ротацій суддів у плинні перегонів має покращувати як послідовність, так і стабільність суддівства.

За суддівства правила 42 на воді судді мають накладати покарання на судно тільки у разі повної впевненості у тому, що вони спостерегли скоєння порушення правила 42 і вони здатні описати після закінчення перегонів це змагунові, застосовуючи терміни і поняття, які застосовано у правилах та у їх тлумаченнях ISAF. Вирішальним фактором щодо суддівства є його справедливість і об'єктивність. Друге, третє і наступні покарання судна мають судитися точно так само, як і перше. Суддям краще домогтися цього, не беручи до уваги загальні результати змагань і кількість попередніх покарань жовтим прапором. Вони мають спиратися на те, що вони бачать на власні очі на воді і чи динаміка вітрилення відповідає тлумаченням ISAF щодо правила 42.

Одним із перших показників того, що змагун, можливо, порушує правило 42, є те, що якимсь судно виглядає інакше, ніж решта, щодо рухів судна, наряддя, чи вітрил, або ж тіл екіпажу. Судді мають спостерегти, як дії, так і наслідки від цих дій, перед тим, як прийняти рішення про порушення змагуном правила 42.

Судді прийматимуть рішення, які будуть послідовними і несуперечливими, якщо перед тим, як накласти покарання слідуватимуть наступним настановам:

- Знаходитись у місці, правильно обраному для спостережень за вірогідними порушеннями;
- Визначати словами те, що вони бачать;
- Пов'язувати рухи змагуна із впливом на судно, чи на вітрила;
- Визначати, чи є певні рухи забороненими діями.

Судді мають ставити собі і один одному принаймні наступні питання:

Вірогідність пампінгу

- Чи є наявними умови для сьорфінгування?
- Чи судно пампінгує під час сьорфінгування, чи глісирування?
- Чи можна підбирання і попускання вважати реагуванням на умови?
- Чи спричиняє повторне підбирання і попускання змахування вітрилом?
- Чи не спричинене вистьобування задньої шкаторини зворотнім помпуванням? (Дозволено у ПОМПУВАННІ 4)
- Чи можете ви пов'язати вистьобування задньої шкаторини з рухами тіл, або ж вони відбуваються з інших причин?

Вірогідність рокінгу

- Чи спричиняє змагун розгойдування судна?
- Чи сприяє змагун посиленню природного бокового гойдання?
- Чи є спричинений змагуном гойдок таким, що сприяє стернуванню?
- Чи відповідає кількість гойдань кількості змін курсу?
- Чи відбуваються гойдання в унісон із хвилями?

Вірогідність учінгу

За вітром:

- Чи раптово зупиняє змагун (змагунка) рух свого тіла уперед?

Проти вітру:

- Чи є наявними хвилі?
- Чи рухи змагуна відповідають фазам хвилі?
- Чи мають місце вистьобування вітрила?
- Чи можуть вистьобування задньої шкаторини бути спричинені хвилями?
- Як все виглядає у порівнянні з іншими суднами?

Вірогідність скаліngu

- Чи є рухи натокою (румпелем) енергійними?
- Чи просувають вони судно вперед, або ж чи запобігають його рухові назад?
- Чи є судно на курсі, вищому за щільний бейдевінд і явно таким, що змінює курс до курсу щільний бейдевінд?
- Чи є скаліng' таким, що компенсує попередній скаліng?
- Якщо змагун виносить вітрило на вітер, то чи не є скаліng' таким, що запобігає зміні курсу судна?

Повороти оверштаг, або фордевінд, що повторюються

- Чи прискорюють рух судна окремі повороти оверштаг, чи фордевінд?
- Якими є часові проміжки між поворотами оверштаг, чи фордевінд і наскільки часто вони повторюються?
- Чи змінює судно напрямки руху в наслідку поворотів фордевінд?
- Чи можуть повороти фордевінд вважатися такими, що відбуваються або з тактичних причин, або через зміни напрямків вітру?

Загальне

Судді мають відслідковувати всі порушення правила 42, навіть ті, що тут не згадуються, такі, скажімо, як просування судна, за відштотвхування від інших суден, або зменшення швидкості, гальмуючи ногою, чи й тілом, у воді.

I.7 Процедурний порядок суддівства на регаті (перегони флоту)

Судді мають бути дуже обізнаними з Додатком Р, Особливий порядок суддівства щодо правила 42. У цьому додатку описано покарання і процедурні порядки суддівства на воді щодо правила 42. Судді мають також добре знати правило 42 і тлумачення щодо цього правила. Кожного дня перед тим, як йти на воду, суддя має перечитувати, як саме правило 42, так і тлумачення до нього, аби мати все це ясним і свіжим в своїй уяві.

Під час перегонів судді на воді мають робити все можливе, аби спостерігати за флотом в цілому, але головна увага має приділятися першій третині флоту, оскільки прикладом для наслідування зазвичай бувають провідні перегонці.

Порушення правила 42 розподіляються на два типи: тактичні і технічні.

- Тактичні порушення є короткочасними і їх вчиняють з метою набування негайної переваги. з метою отримати безпосередню перевагу на даний момент. **Найчастіше ВОНИ** трапляються біля старту, за перетинання дороги судна з правом на дорогу, близько до зони навкруг знака, або у районі фінішу.
- Технічні порушення правила 42 трапляються по всій дистанції і є частиною звичайної манери змагуна щодо керування судном.

Перед тим, як накласти на судно покарання за технічне порушення, двоє суддів у катері мають дійти між собою згоди щодо наявності порушення. Хоч сумнів і має вирішуватися на

користь змагуна, проте, у разі впевненості щодо наявності порушення, судді мають негайно застосувати покарання і тим додержати справедливості щодо решти учасників спортивної боротьби.

Суддя, який бачить явне порушення тактичного типу, може і має діяти самостійно і незалежно ні від кого.

1.7.1 Подавання сигналу про покарання

Якщо судді вирішили накласти на судно покарання, то один із них має займатися подаванням сигналів і записами про порушення, а інший зосередитися на керуванні катером.

Суддя, який опікується подаванням сигналів, має негайно піднести жовтий прапор високо вгору і тримати його у вертикальному положенні, тоді, як катер рухається до місця, із якого буде зроблено оклик змагунові. Через те, що катер журі зазвичай має прискорювати хід слідуючи до місця, із якого робитиметься оклик, тримання прапору піднесенням на катері, що швидко рухається, дає знати змагунам, що раптове пришвидшення ходу має певну причину.

Коли суддівський катер опиниться досить близько, аби судді були певними того, що змагуни їх почують і зрозуміють, суддя має подати потужний сигнал свистком, вказати жовтим прапором на судно, на яке накладається покарання, і гучно вигукнути вітрильне число цього судна. У разі виглядає так, що змагун не почув, чи не зрозумів оклику, повторіть оклик і, якщо можна, зустріньтеся очима зі змагуном. Домагайтеся абсолютної впевненості стосовно поінформованості змагуна про те, що на нього накладено покарання.

Якщо судді затримуються з сигналом, аби не збудливо і безпечно наблизитися до потрібного місця, то мають до вигуку вітрильного числа судна гучним голосом додати лаконічне пояснення щодо порушення, аби змагунові було зрозуміло, за що саме він отримує покарання. Оклики можуть бути, скажімо, такими: «скалінг безпосередньо перед стартом!» або: «пампінг тілом біля знака!».

Якщо судді певні того, що сигнал про покарання зроблено належним чином і змагун знає про накладене покарання, вони мають одразу прибрати жовтого прапора.

Не забувайте, що сигнали мають бути чіткими, а оклик теж чітким і гучним, таким, аби всі змагуни, які є навкруг судна-порушника, також знали кого саме покарано.

1.7.2 Запис про покарання

Суддя, який робить запис про покарання, має записати: вітрильне число судна, номер перегонів і відрізок дистанції, час, характер порушення, відповідні правила і тлумачення, якими були дії змагуна у відповідь на сигнал про покарання, та будь які інші обставини, які можуть братися до уваги, скажімо про те, що старт було відкликано.

Спостерігаючи виконання змагуном двообертового покарання занотуйте галс, на якому він був, коли почав виконувати оберти, і галс, коли він їх закінчив. Уважно дивіться, чи покаране судно вповні виконало покарання (За правилом 44.2 двообертове покарання включає два повороти оверштаг і два повороти фордевінд).

Якщо судді накладають покарання на два судна водночас, то кожний із них має спостерігати за одним із покараних суден, аби побачити, що кожне із суден вповні виконало належне покарання.

Якщо покарання накладається безпосередньо перед тим, або й після того, як судно фінішує, судді мають занотувати ті судна, які фінішували попереду, або одразу після покараного судна, як у разі його першого фінішування, так і за фінішування після виконання ним покаральних обертів. Судді мають звіритися з результатами, аби пересвідчитися у тому, що покараному судну надано правильне місце на фініші. Якщо судно не фінішувало належним чином після виконання ним покаральних обертів, судді мають сповістити про це перегоновий комітет, аби він надав їм заліковий стан DNF. Відповідальність за те, аби

бути певними того, що судно додержало вимог визначення фінішування, після виконання ним покарання, накладеного на нього судьями-рефері, є їхнім, а не перегонного комітету обов'язком

Судді мають доповідати про всі випадки покарання жовтим прапором і про дії змагунів у відповідь на це, тому судді, який відповідає за записи порушень у перегонах дня. Це стосується і сповіщення про те, що судді не накладали жодних покарань жовтим прапором.

У разі перегонець продовжує перегони, або неправильно виконує покаральні оберти, судді мають доповісти судді, який робить записи про дискваліфікацію судна із наступними заліковими станами: DSQ за перше і DNE, за друге, третє і наступні покарання. Суддя, який є відповідальним за ведення записів, має доповісти перегонному комітетові, відповідно до покарань за Додатком P2. Судді мають також перевірити вивішені результати, аби пересвідчитися у тому, що там відображено відповідне покарання. Якщо змагун звертається про відшкодування, щодо оприлюднених результатів, судді мають бути готові до виклику на слухання. P4 обмежує можливість надання відшкодування за дії за правилом P1, але не у разі надання судну залікового стану за P2.

Якщо судді накладають покарання на змагуна, а перегонний комітет відтак відстрочує старт, подає сигнал загального відклику, або припиняє перегони, то змагун не є зобов'язаним виконувати покарання. Якщо це перше порушення, то судно не повинне виконувати двообертове покарання. Якщо це друге, або й будь яке наступне за ним, порушення судном правила 42, то судно має право брати участь у будь якому повторному старті. Проте, судді мають зробити запис і подати рапорт про покарання у звичний спосіб, через те що, покарання зараховується до числа покарань, накладених на змагуна протягом серії.

Якщо судді накладають покарання на судно третього, чи й наступного разу, а воно не сходить з перегонів, то його покаранням має бути дискваліфікація без слухання на всі перегони регати. Його заліковий стан має бути DNE, а протестовий комітет має розглянути питання про порушення слухання за правилом 69.2(a).

Дуже корисним є застосування диктофонного запису. До практичних порад щодо підвищення результативності роботи має бути віднесено наступне:

- Захищайте диктофон від води, аби не зіпсувати його, і мікрофон від вітрових шумів.
- Знаходячись у такому місці, де є вірогідними тактичні порушення, тримайте диктофон увімкнутим на запис. Це стосується і періоду на останніх 90 секундах перед стартом, та періодів під час огинання знаків і під час спостережень на фініші.
- Коли обговорюється можливість технічного порушення, записуйте на диктофон розмову між судьями про дії змагуна. Це може стати у пригоді пізніше, коли ви будете описувати змагунові, що ви бачили на воді.
- Накладаючи покарання на змагунів записуйте оклики про покарання і залишайте магнітофон у режимі запису допоки перегонець не завершить виконувати своє покарання.
- За увімкнутого режиму запису приділяйте особливу увагу, до того аби голос і тон були об'єктивними і неупередженими. Звертайтеся до змагуна тільки із зазначенням його вітрильного числа і уникайте особових, чи додаткових зауважень. Якісні записи про покарання зроблені з чіткою вимовою можуть прислужитися правдивості і кваліфікованості судді в очах спортсменів.
- Майте на увазі, що деякі із суддів принципово не хочуть, аби їх записували на диктофон. Запитайте у свого колеги дозволу на включення запису і домовтеся про те, що записи залишатимуться приватними і конфіденційними, допоки ви обидва не приймете рішення застосувати запис для публічної мети.
- Час від часу прослуховуйте свої записи. Слухайте їх для того, аби вдосконалюватись у висвітленні словами того, що бачите.

1.7.3 Пояснення покарання перегонцям

Судді мають бути спроможними відповідати на запитання змагунів, на яких було накладено покарання. Вони мають бути до послуг змагунів або на воді між перегонами, або уже на березі після закінчення перегонів.

Обговорюючи зі змагуном його порушення скористайтеся з якомога більшого числа подробиць щодо дій змагуна. Опишіть, що в першу чергу привернуло вашу увагу до певного судна і змагуна. Поясніть, як дії змагуна впливали на судно. Поясніть, яке саме правило він, чи вона, порушили і наведіть відповідне тлумачення ISAF.

Спортсмени можуть бути роздратовані, виведені з рівноваги або зняковілі через накладене суддею покарання. Будьте готові до того, що дехто пов'язуватиме покарання з прихованим звинуваченням в махлюванні і обдурюванні. Розмовляючи зі спортсменом про його специфічні дії спокійним тоном і уникаючи обговорення теми мотивації і цільової спрямованості дій змагуна, суддя може послабити ризик емоційної конфронтації. Якщо спілкування можливе з обома суддями, які мають відношення до інциденту, то краще старатися говорити зі змагуном разом. Один із суддів має спокійно вести більшу частину співбесіди. Інший суддя має дбати про те, аби розмова не набувала конфронтаційної, або суперечливої форми. Якщо таке відбувається, то другий суддя може запропонувати продовжити розмову згодом. Якщо випадок стосується тільки одного судді, то краще запросити ще кого не будь із суддів бути присутнім на спілкуванні щодо пояснень накладеного покарання змагунові для запобігання будь яких невірних тлумачень у можливих майбутніх спілкуваннях.

За більшості випадків судді мають дати можливість змагунам порушити обговорення того, що трапилося на воді. Судді мають виявляти ініціативу щодо відбування зустрічі, якщо вони вважають, що змагуни вірогідно не розуміють, чому саме їхні дії є порушенням правила 42. Такі збори є зазвичай доречними для юнацьких змагань, чи змагань серед дорослих перегонців невисокого спортивного рівня, недосвідчених змагунів, або ж за таких випадків, коли змагун удруге отримує покарання за такі ж самі дії. Пояснюючи і розтлумачуючи спортсменам, як саме виглядає порушення правил, судді допомагають змагунам уникнути наступних покарань.

1.8 Визначення місць розташування катерів

За суддівства будь яких спортивних змагань, знаходження судді у правильний момент у правильному місці є вирішальною умовою для відмінного виконання свого призначення. Для суддівства на воді порушень правила 42 вирішальним завданням є розташовувати катер впритул до місць де можливим є скоєння порушень. Для цього потрібно:

- Володіти знаннями тактики перегонів, аби передбачати як розвиватиметься боротьба.
- Володіти знаннями характерних рис суден певних конструкцій – аби бути обізнаним із тим, які саме заборонені дії є найбільш ефективними для збільшення ходу суден цього типу.
- Брати до уваги типи суден, що змагаються, і суддівських катерів, кількість суддів, вітрові умови і стан моря, конфігурації дистанцій, і місцеві географічні особливості, аби максимізувати здатність суддів спостерігати за всім флотом від початку до кінця перегонів.
- Мати здоровий глузд і здатність ретельно зосереджуватися аби швидко реагувати на зміни ситуації.
- Постійно бачити картину розташування інших суддівських катерів.

Коли явно не існує можливості повсякчас вести постійне спостереження за всім загальним флотом, реально досяжною метою для суддів на катері має бути таке охоплення всієї дистанції, аби кожний із учасників перегонів був певний того, що судді весь час присутні на кожних із перегонів. Найкращим способом бути найбільш ефективними є розташовувати свій катер поблизу від голівки флоту і слідувати разом з тією ж швидкістю, що і судна у перегонах. Судді мають приділяти більшу увагу лідерам, але при цьому охоплювати і широке поле спостереження, так, аби тримати під контролем якомога більше суден, що змагаються.

На більшості регат, де змагаються кілька класів, у суддів не вистачає забезпечення, аби тримати під загальним контролем кожний із флотів. Якщо треба робити вибір, то суддям треба насамперед тримати під контролем старту, похідні курси, та фінішні відрізки.

Під час накладання покарання суддя-водій має знаходити рівновагу між потребою бути досить близько до учасника, аби забезпечити ясність сигналів і окликів, і необхідністю залишатися на достатній відстані, аби не заважати виконанню змагуном накладених на нього обертових покарань.

Судді, які керують катерами, мають відчувати відповідальність за те, аби завжди бути певними, що вони зменшують до мінімуму ходову хвилю від їхнього катера і що вони розташовують катер так, аби вплив від його вітрового затінку був мінімальним.

Суддівські катери мають намагатись перетинати курси суден, що змагаються, під прямим кутом, а знаходячись поряд із перегонцями, тримати курс і маневруючи так, аби це було передбачуване для перегонців. Катери журі за перетинання курсу суден по прові мають рухатись на відстані принаймні п'яти довжин корпусу, а за слідування за кормою триматись на відстані принаймні однієї довжини корпусу. На похідних відрізках дистанції не забувайте, що за умов для сьорфінгування, перегонці іноді досить різко і непередбачено змінюють курс, у своєму намаганні отримати найбільшу користь від хвиль. Якщо ви опинитесь дуже близько від суден, то найкращим вашим вибором буде зупинитися і надати можливість змагунам прямувати повз вас. Вчиняючи так, водій суддівського катера може піднести вгору обидві руки, подаючи цим знак змагунам про те, що він лежить у дрейфі.

За винятком стартових ситуацій і протягом всього першого бардіжального відрізка катери ПрК (журі) мають розташовуватися так, аби добре бачити максимальну кількість суден, що змагаються.

1.8.1 Перед стартом

Правило 42 постає застосовним з моменту підготовчого сигналу. На загал, порушення правила 42 рідко трапляються раніше, ніж за хвилину до сигналу стартування. За слабого вітру судно, що має проблеми щодо потрапляння у передстартову зону, може застосовувати недозволені способи просування після підготовчого сигналу, в тому числі і буксируватися за тренерським катером, аби дістатися району старту. Судно, яке зібралось стартувати з дальнього кінця лінії, може порушити правило 42 намагаючись якнайскоріше перетнути лінію.

Подавайте покаральний сигнал якнайскоріше після інциденту. Не чекайте сигналу стартування.

Покаране судно, аби виконати покарання, має провітрити напевне осторонь від інших суден і негайно виконати обидва оберти.

1.8.1.1 Старт

Сигнал про покарання має подаватися одразу; отже, катер ПрК має триматися чисто від інших суден-учасників.

ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛА 42 БІЛЯ СТАРТОВОЇ ЛІНІЇ

Скалінг
Пампінг тілом
Рокінг за слабких вітрів



Порушення, які трапляються найчастіше:

- Скалінг безпосередньо перед сигналом стартування
- Повторний рокінг/пампінг рухами тіла, які розгойдують судно, або спричиняють змахи вітрилом за стартування.
- Рокінг перед стартом, яким судно намагається просунути із «другого ешелону» до «першого ешелону»

Розташовування катерів

Суддя, який виконує обов'язки старшого на дистанції, має визначити розташування катерів позад лінії. Зазвичай катери розгортаються від правого на лівий бік. Їхнє розташування має залежати від розташування і скупченості перегонців, а не від фактичного розташування стартової лінії. Якщо судно має намір брати старт біля самого знаку лівого ("гострого") кінця лінії, то воно буде закривати судна, які є близько до "гострого" лівого кінця стартової лінії.

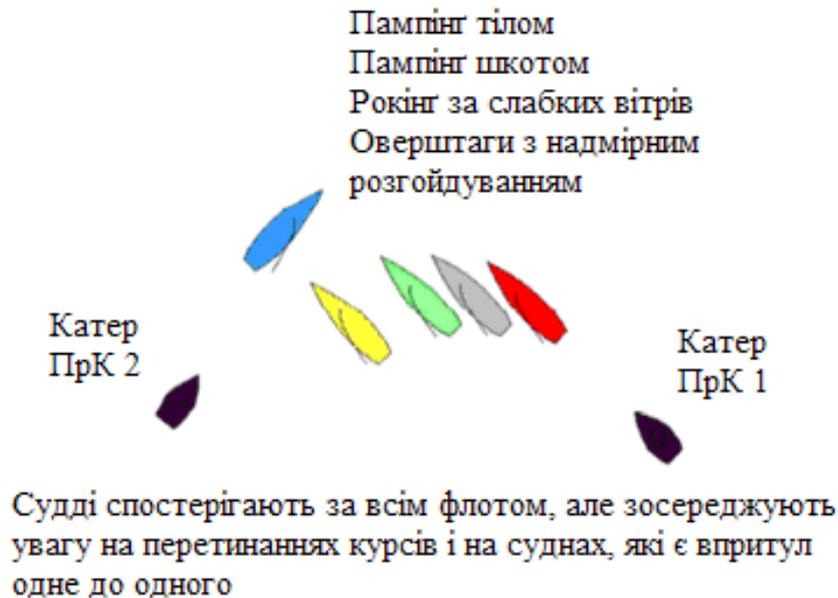
Катери, аби спостерігати за десятьма-п'ятнадцятьма суднами, мають розташовуватися, на достатній відстані позад флоту, але досить недалеко, аби мати можливість швидко реагувати. Оскільки більшість змагунів, знаходячись у своїй останній позиції безпосередньо перед стартуванням, є на правому галсі, з катерів журі має бути краще спостерігати, знаходячись позаду від суден.

Якщо велика група суден збирається стартувати на правому кінці лінії, (зазвичай це сторона, де стоїть суддівське судно), то судді приймуть розумне рішення, аби спостерігати за цими суднами, знаходячись нижче і праворуч від суден, що наближаються до лінії.

1.8.2 Проти вітру

Судді мають старатися слідувати, перебуваючи на таких місцях, звідки можна було б сигналізувати про покарання не заважаючи іншим суднам, які є у перегонах. За слабких вітрів звук оклику і свистка є чутним на великій відстані, що дає змогу подавати сигнал не залишаючи свого місця. Одразу після старту може бракувати можливості негайного подавання сигналу без поставання на заваді іншим суднам, які є у перегонах. За таких випадків, вичекайте, доки не з'явиться можливість безперешкодно наблизитися до змагуна, а тоді подати йому сигнал. Якщо вам довелося зволікати із сигналом, то ви можете до нього додати коротке пояснення на кшталт: "розгойдування перед стартом!", аби змагунові було зрозуміло за що ви накладаєте покарання.

ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛА 42 НА БАРДІЖАННІ



Порушення, які трапляються найчастіше:

За слабких вітрів:

- Розгойдування судна за допомогою рухів тілом
- Повторні повороти оверштаг "перекатом"
- Надмірні гойдки судна за виконання поворотів оверштаг "перекатом", за яких швидкість судна збільшується завдяки повороту.

За сильних вітрів:

- Змахування вітрилами за допомогою "підскакувальних" рухів тілом, впливаючи на палубу, або на стропи для ніг
- Змахування вітрилами за допомогою різких коротких помпувальних ривків гікашкотом.

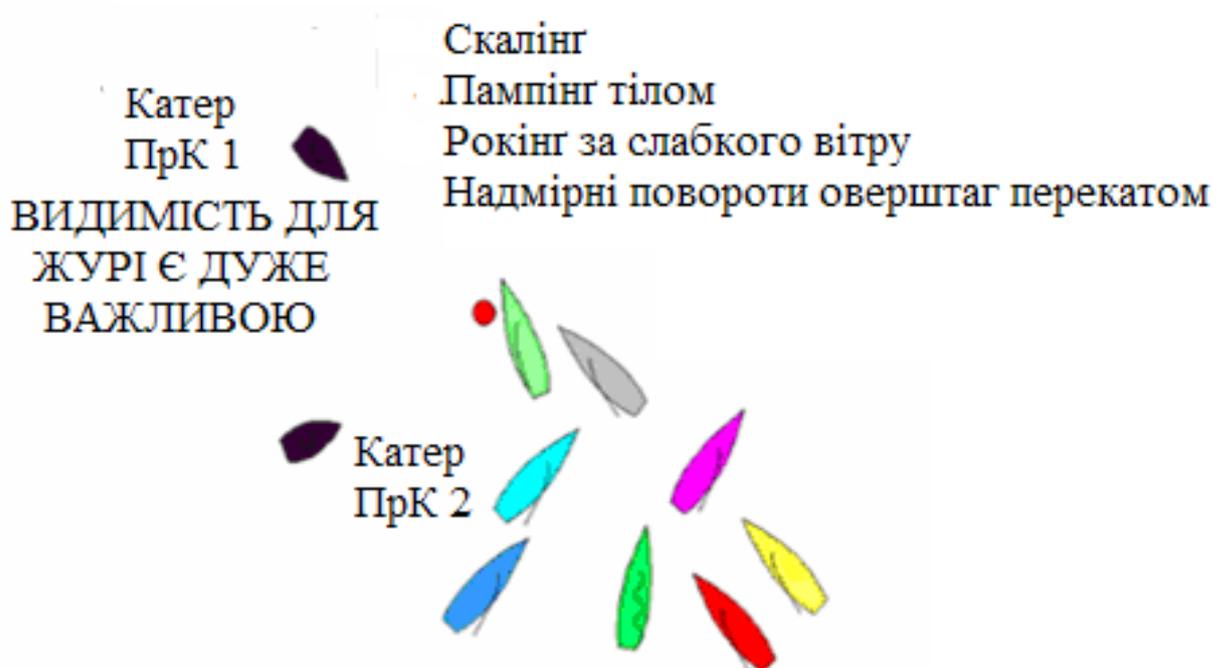
Розташовування катерів журі

Катери журі мають на загал розташовуватися поза флоту і концентрувати увагу на місцях напруженості. Катери журі можуть рухатися крізь флот, але мають бути надзвичайно обережні щодо породження хвиль. Крім того, шум двигуна і збудження від гвинта катера журі можуть відволікати і бентежити змагунів. Катери ПрК мають уникати довгого слідування поряд з одним і тим же судном.

Наприкінці бардіжального відрізка катери журі мають розпочинати розташовуватися, так, як потрібно для наступного відрізка. Катер журі, з якого спостерігали за першою третиною флоту, має переміститися на місце, з якого буде добре видно лідерів, коли вони розпочнуть вітрилити бакштаговий, чи фордевіндовий відрізок. Наприкінці відрізка катер, з якого спостерігали за двома наступними третинами флоту, має розташуватися з навітру від навітряного знака, звідки можна спостерігати за флотом.

Катер журі біля навітряного знака має бути для всіх добре видимим. Другий катер журі, знаходячись з підвітру від флоту, має слідувати за лідерами, які вітрилитимуть бакштагом. Розташовування у підвітряній щодо флоту позиції дає можливість суддям бути ближче до флоту, не створюючи негативних впливів на нього у вигляді прикривання вітру, чи створення ходової хвилі.

ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛА 42 БІЛЯ НАВІТРЯНОГО ЗНАКА



1.8.3 На бакштагах

Перед початком відрізка судді мають активно обговорити і прийняти рішення щодо того, чи є наявними умови для сьорфінгування та/або глісирування. Якщо ж вітрові умови є на межі цих можливостей, то судді мають досить часто змінювати свій погляд на наявність умов, адже навіть маленькі зміни вітру можуть призводити до появи і зникнення умов для сьорфінгування та/або глісирування.

Будь яке збільшення швидкості судна не обов'язково має вважатися сьорфінгом (раптовим прискоренням на напірному скаті хвилі).

На бакштагах хтось із змагунів починає сьорфінгувати за рахунок недозволеного помпування і наздоганяти інші судна. Інші змагуни, бачачи це, задля того, аби не втратити

своїх позицій, починають теж помпувати у недозволений спосіб. В ідеалі, судді мають діяти ще перед тим, як таке трапиться, але ж якщо ні, то вони мають накладити покарання за кожне із перших, спостережених ними порушень.

За таких виняткових випадків, коли судді втрачають контроль над флотом і більшість суден порушує правило 42, судді мають діяти. Вони мають накладити покарання за перше ж явне порушення і продовжувати накладати покарання, доки флот у цілому не почне додержувати правил.

Важко буває мати суддівську оцінку наприкінці однієї і початку іншої хвили. Ви можете завважити закінчення хвили, як втрату судном швидкості. Під час глісирування змагун не має права на помпування, навіть тоді, коли судно переходить з однієї хвили на іншу.

За свіжих вітрів часто буває важко розрізнити швидке нормальне підбирання шкота від помпування. За правилами, підбирання шкота, які є нормальним реагуванням на зміни напрямку, чи сили вітру, або реагуванням на хвилю, навіть за наявності збільшеної швидкості, не є забороненими діями. Але ж правила не дозволяють повторних підбирань шкота, які не пов'язані зі змінами вітру, чи з хвилями. Змагун не має права постійно помпувати вітрилами.

Порушення, які трапляються найчастіше:

- Повторні підбирання шкота, які не співвідносяться а ні з вітром, а ні з хвилями
- Помпувальний гребок вітрилом більше одного разу на одній хвилі
- Пампінг тілом для підтримування сьорфінгу та/або глісирування
- Помпування вітрилом, коли судно уже сьорфінгує, або глісирує
- Учінг (загалом за сильних вітрів для підтримування сьорфінгу)

Розташовування катерів журі

Один із катерів журі має залишатися з підвітру від флоту. З катера, який був біля навітряного знака, спостерігають за флотом з навітряного боку.

Якщо ви спостерігаєте недозволену дію за огинання знака, вичекайте, коли судно опиниться чисто від знака і подайте сигнал про покарання уже на наступному відрізу.

1.8.5 Фордевінд

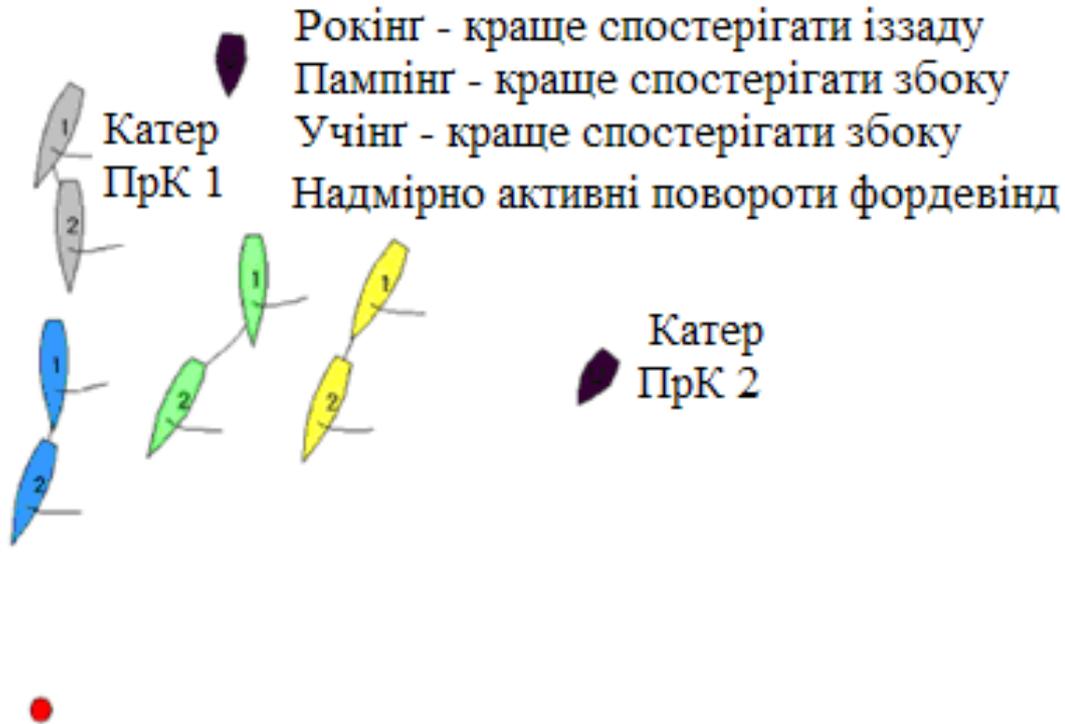
У разі судді бачать, що змагуни гойдають судно повторними рухами своїх тіл в унісон зі щоглою, але без будь яких змін напрямку руху судна, то це є рокінгом. За прямого рокінгу, гойдок відбувається за початковим рухом змагуна у навітряний бік. За зворотнього рокінгу гойдок відбувається за початковим рухом змагуна у підвітряний бік. Якщо змагун здійснює рух тілом, який є протилежним стосовно гойдка судна, то це є дозволеною дією щодо утримування судна на рівному килі.

Найкращим способом з'ясувати, чи є судна такими, що гойдаються неправомірно, це подивитися на флот широко. Ваше око цілком природно відзначить ті судна, які надмірно розгойдуються стосовно інших, які є навкруги. Спостерігайте за такими суднами, аби визначити, що саме породжує надмірне розгойдування. Ви маєте накладити покарання за рухи тілом, або повторні підбирання шкота, які не співпадають зі змінами вітру, чи фазою хвили, але збуджують гойдання і не є дозволеними, як виняток. Це може бути важким для судження, адже зазвичай змагуни вперемішку застосовують, як дозволені, так і недозволені дії. Обговорюйте деталі з вашим напарником щодо суддівства. Якщо ви не маєте певності у тому, чи є дія недозволеною, спостерігайте трохи довше, і накладайте покарання тільки тоді, коли обидва судді будуть певними у тому, що ролінг є таким, який заборонено, і будуть спроможними чітко описати і пояснити змагунові заборонені рухи тілом.

У тлумаченні ISAF РОК 3 (ROCK 3) зазначається, що змагуни не є зобов'язаними зупинити природне облавкове гойдання свого судна. Проте, якщо судно налаштоване так, аби бути у нестійкій рівновазі, навіть одноразовий гойдок може бути достатнім для спричинення рокінгу і є забороненим (РОК 5).

Будьте пильними щодо надмірно активних поворотів фордевінд, або помпування на останніх 100 метрах наприкінці відрізка, спрямованих на те, аби заснувати, чи розірвати перекривання.

ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛА 42 НА КУРСАХ ЗА ВІТРОМ



Порушення, які трапляються найчастіше:

- Рокінг
- За слабких вітрів повторні повороти фордевінд явно не пов'язані з реагуванням на зміни вітру, чи з тактичними міркуваннями
- Надмірні гойдання за поворотів фордевінд, через які судно набуває швидкості, більшої, ніж та, що була перед поворотом

Розташовування катерів журі

Завжди розташовуйте один із катерів журі поблизу голівки флоту. Найчастіше ним є катер, який буде супроводжувати лідерів до кінця перегонів. Наявність катера журі поряд з голівкою флоту спонукає лідерів флоту до гарної поведінки. Це сприяє впевненості у тому, що учасники перегонів перемагатимуть, чи програватимуть у спортивній боротьбі за чесного вітрилення.

Обидва катери журі мають старатися слідувати у флоті. Якщо катер журі має проскочити від положення обабіч флоту, до його голівки, то він має перед тим, як підвищувати швидкість спочатку постати чисто в стороні від флоту, як для мети безпеки, так і для мінімізації впливу його хвиль на судна учасників. Рухаючись на значній швидкості намагайтеся підібрати швидкість, за якої хвиля від ходу катера буде найменшою. Для більшості малих моторних катерів слідування середнім ходом дає велику хвилю. Ви маєте уникати такої швидкості, якщо тільки інше не буде необхідним для безпеки.

Зі слідуючого попереду катера журі треба спостерігати за початковими огинаннями знака, від центру брами, залишаючись чисто від лінії розташувань керівників перегонів і суден преси.

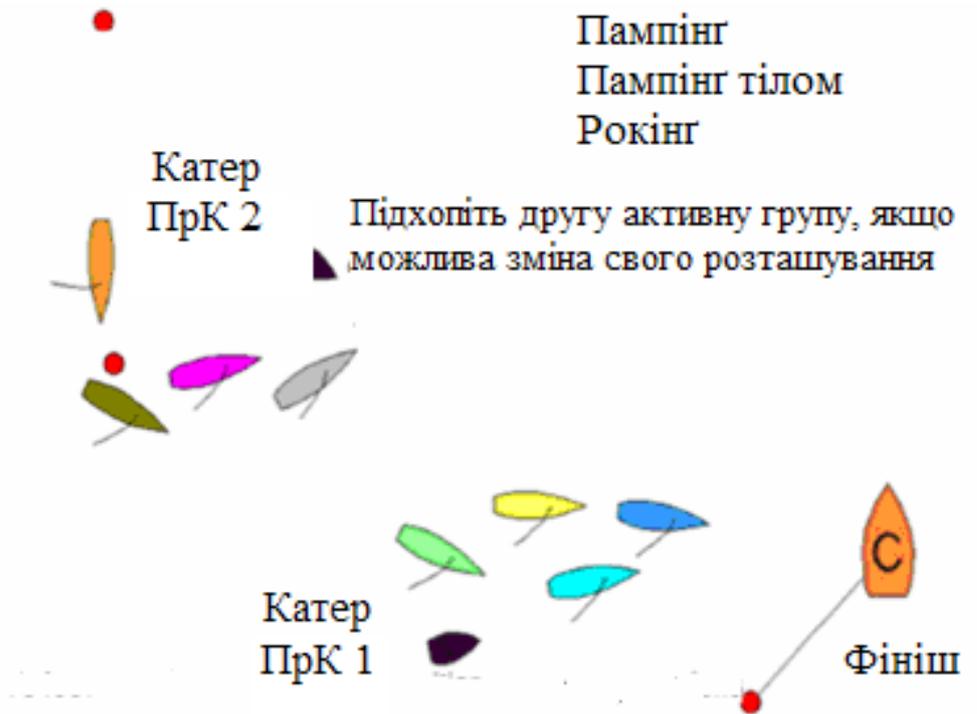
1.8.5 Фініш

Те, що відбувається на останньому відрітку, практично не відрізняється від попереднього, за винятком того, що катер журі має знаходитися у районі фінішу за фінішування кожного з суден.

Коли судді спостерігають порушення безпосередньо перед фінішем, то вони можуть, і мають, накладати покарання на судна, навіть у разі ці судна уже не є у перегонах. Докладіть усіх зусиль, аби швидко подати сигнал про порушення судну, яке уже фінішувало, аби у змагуна була можливість негайно виконати покарання обертами, а відтак знов фінішувати.

Не забувайте, що за другий, третій, і подальші сигнали жовтим прапором про порушення тим же судном-змагуном правила, його покаранням, навзамін двообертового покарання, є сходження з перегонів. Якщо на фініші має місце скупчення суден і перегоновий комітет дуже зайнятий, то змагун може дочекатися моменту, коли буде можливість сповістити перегоновий комітет про його сходження з перегонів після фінішування.

ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛА 42 НА ОСТАННЬОМУ БАКШТАГУ



Аби бачити заборонені дії, найкраще бути з підвітру від суден
Рішення мають бути швидшими, ніж зазвичай

Порушення, які трапляються найчастіше:

- Пампінг, з метою випередити одне-два судна під час фінішування.

- За слабких вітрів і фінішування на бардіжанні, чи на фордевінді, повороти оверштаг, чи фордевінд перекатом, які є енергійними і, або повторними і такими, що явно не пов'язані з реагуванням на зміни вітру, чи з тактичними міркуваннями, або ж такими, після яких судно набуває більшої швидкості, ніж була б за відсутності повороту оверштаг, чи повороту фордевінд.

Розташовування катерів журі

Катери журі (ПрК) мають розташуватися поблизу останнього підвітряного знака і супроводжувати голівку флоту у бік фінішу. Катер журі має слідувати впритул з підвітру від самої передньої невеликої групи щільно конкуруючих між собою суден і супроводжувати їх до фінішу. Відтак, він має залишатися у районі фінішу.

Другий катер журі має спостерігати за кінцевою групою на останньому відрізку, а потім стежити за фінальним бакштаговим районом, приділяючи основну увагу "точкам напруження", де судна є близько одне до одного і може мати місце випередження одними іншими.

І.9 На брифінгу для змагунів (із застосуванням/без застосування Додатку Р)

Сповіднення командирів-стернових (капітанів) про те, що матиме місце дійова присутність на воді членів журі, матиме значний вплив на додержання у перегонах вимог правила 42. Голова журі має висвітлити наступні теми:

- Судді вживатимуть заходів тільки у разі явного порушення.
- Судді не застосовуватимуть попереджень щодо порушення правил.
- Судді вивішуватимуть список суден, на які накладено покарання за Додатком Р.
- Нагадати змагунам, що правило 60.1 залишається чинним і будь яке судно може протестувати проти будь якого іншого.

І.10 На березі після перегонів

Після прибуття на берег судді мають подати свої рішення про покарання на розгляд координатору щодо правила 42. Він, чи вона, має негайно скласти загальний список порушень правила 42 і проглянути його та визначити, чи всі учасники виконали відповідні покарання. Якщо якесь із суден не виконало належного покарання, то координатор сповіщає перегоновий комітет про дискваліфікації за правилами Р2.1 (ДСК (DSQ)), Р2.2 (ДНВ (DNE)) або Р2.3 (ДНВ (DNE)) на перегони, про які йдеться, чи на всі перегони регати), залежно від дій учасника.

Судді мають якомога скоріше вивісити на дошці офіційних повідомлень повний список суден, які були ними дискваліфіковані за Додатком Р через порушення правила 42. Включіть до списку і прізвища суддів, які накладали покарання жовтим прапором, аби змагуни могли звернутися до них із запитаннями, чи за поясненнями, якщо такі звернення матимуть місце.

Судді мають бути доступними для спілкування зі змагунами на березі, аби можна було обговорити кожний з випадків. Такі обговорення завжди мають бути між змагуном і тим суддею, який накладав на нього покарання за певний інцидент. Голова може частково спостерігати за такими розмовами і, у разі розмова набуватиме гарячої, чи й задирилової форми, втручатися у порядок їх відбування.

І.11 Слухання щодо надання відшкодувань стосовно правила 42

За правилами судно не позбавлено можливості звертатися про відшкодування з посиланням на те, що дискваліфікація була неналежною дією журі.

У разі застосування Додатку Р, надання відшкодування є обмеженим тільки такими випадками, коли суддями, які діяли за правилом Р1, не було взято до уваги сигналів перегонового комітету, або ж невірно було витлумачено правила класу, якщо тільки вони не були змінені вітрильницькою інструкцією. Як приклад, можна навести клас "Лейзер", у правилах якого застосовано змінений текст правила Р4.

I.12 Додаток Р—Особливий процедурний порядок суддівства щодо правила 42

У Додатку Р наведено процедурний порядок дискваліфікації чи накладання покарань на воді за порушення правила 42. Цю систему створено із запозиченням порядків, які були раніше застосовані, як на багатьох змаганнях окремих класів, так і на багатокласових регатах. Вперше цей процедурний порядок було застосовано на Олімпійській регаті у 1992 році.

Як і будь яка система, запроваджений процедурний порядок має як переваги, так і недоліки.

Переваги

- Спортсмени бачать дії суддів і набувають розуміння щодо правила 42.
- Другого і третього покарання буває цілком достатнім, аби схилити спортсменів до того, щоб припинити порушення правила.
- Змагуни, є набагато більш обізнаними щодо умов під час покарання, і це робить більш корисним обговорення ситуації на березі.

Недоліки

- Коли учасники є збитими до купи, то може виникати затримка перед тим, як судді матимуть змогу подати сигнал про покарання (скажімо, щодо скалінгу перед стартом). Це призводить до безладу, нерозуміння і протидії (на кшталт: "Я ж нічого не робив").
- Кількісний склад групи суддів на воді є зазвичай недостатнім, аби постійно тримати під контролем весь флот в цілому. Через те змагуни вважають, що суддівство є сумнівним і суперечливим, адже судді не помічають деяких серйозних порушень, тоді, коли їхня увага притягнута до менш серйозних випадків і вони зайняті накладанням покарань.
- Для катерів журі може бути неприйнятним просуватися достатнім ходом крізь флот, що позбавляє суддів можливості застосовувати однаковий ступінь контролю до всього флоту в цілому.
- Спортсмени можуть схилитися до того, аби не нести особистої відповідальності за додержання вимог правила 42.
- Коли вони вважають, що судді їх не бачать, то можуть підсилювати динамічні дії, допоки не будуть викриті і спіймані на гарячому, маючи на гадці, що перевага, яку вони отримують вартує ризику наразитися на двообертове покарання.

Застосування суддівства на воді щодо додержання вимог правила 42, зросло за останнє десятиріччя що призвело до підвищення відповідальності суддів. Поки правила перегонів дозволяли суддівство на воді до запровадження Додатку Р, для цього не було особливого місця у тексті правил. Отже, системи покарань, як і вітрильні інструкції, де описувалися ці системи, на одних змаганнях часто-густо бували не такими, як на інших.

Додатком Р все це було систематизовано і приведено до єдиної послідовної структури, у межах якої можуть діяти, як змагуни, так і судді. Тепер стало неважким для організаторів регати застосувати Додаток Р і забезпечити суддівство на воді щодо правила 42.

Судді і змагуни можуть мати різні погляди на правило 42 і на те, як воно судиться на воді. Але, все ж таки, вони мають додержувати вимог правила, за тим, як це прописано у ньому самому і у тлумаченнях ISAF щодо правила 42. Якщо хтось із них незгоден із правилом, він може, додержуючи встановленої ISAF процедури, запропонувати певні зміни до правила.

Судді мають не дозволяти собі класифікувати заборонені дії за рівнями серйозності, адже будь яке порушення правила є однаковим за важливістю порушенням правила.

Судді мають залишатися об'єктивними, і накладати покарання на судно, яке порушує правила. Асоціації класів можуть змінювати правило 42 у правилах своїх класів.

Коли судді дають згоду на їхнє призначення для суддівства певних змагань, де застосовуватиметься суддівство на воді правила 42, то вони мають докласти всіх зусиль, аби проводити у життя існуючі правила та їх тлумачення на вищому рівні. Краще не мати ніяких суддів на воді, ніж мати суддю, який є особою, вповноваженою наглядати за порушеннями правила щодо застосувань рушійної сили, який спостерігає очевидне порушення цього правила і не вживає жодних заходів.

Судді мають у разі наявного сумніву приймати рішення на користь змагуна і ніколи не накладати покарання у разі вони не є певними у наявності порушення. І, все ж таки, якщо суддя є переконаним, він обов'язково має вживати відповідних заходів, з метою захистити тих змагунів, які змагаються чесно і правил не порушують.

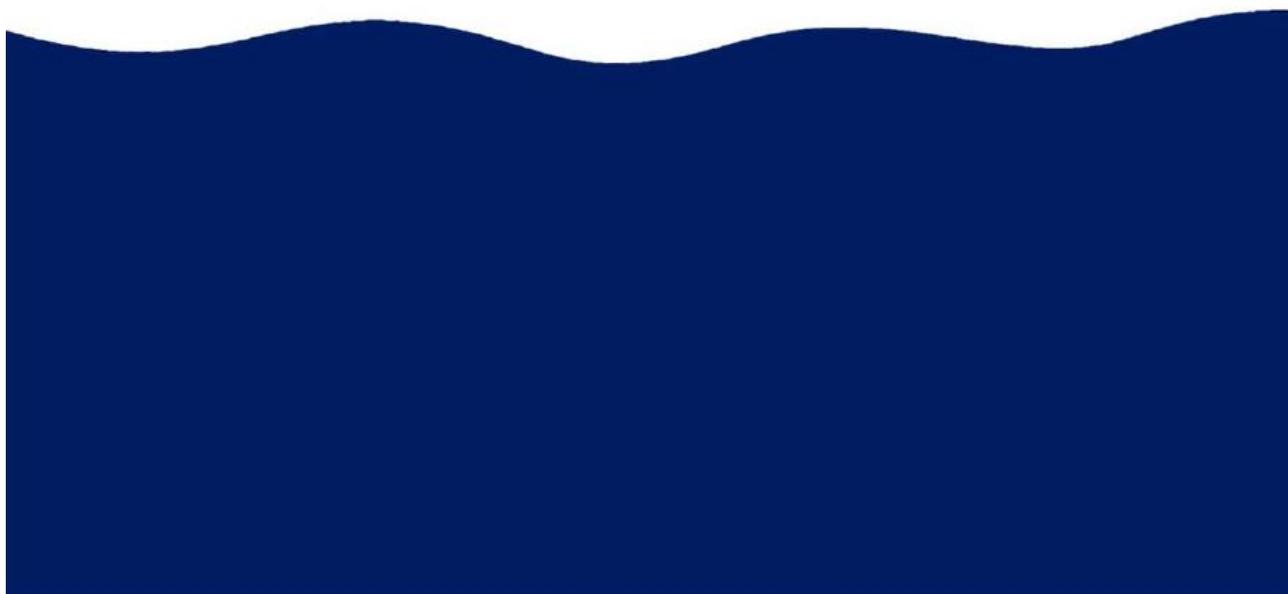


ПОСІБНИК
ДЛЯ
МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ
РОЗДІЛ J

Порядок керування справами протестового комітету

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



Зміст		Сторінка
J.1	Обов'язки секретаря протестового комітету	J 2
J.2	Загальне щоденне ведення справ	J 2
J.3	Отримання протестів	J 3
J.4	Реєстрація і копіювання протестів	J 3
J.5	Система арбітражу	J 3
J.6	Відкликання протестів	J 3
J.7	Визнання порушення	J 4
J.8	Розклад слухань	J 4
J.9	Слухання	J 5
J.10	Після останніх перегонів	J 5

J.1 **Обов'язки секретаря протестового комітету**

Найголовнішою частиною діяльності секретаря протестового комітету є влаштування бюро протестового комітету для приймання і оформлення отриманих протестів. В ідеалі конторка протестового комітету має розташовуватися поруч з приміщенням протестового комітету. Секретар і голова мають перед початком змагань порадитися і визначитися із тим, якою системою користуватися. Вона має бути ретельно пристосована до закінчення часу протестування, що його зазначено у вітрильницькій інструкції.

Діяльність секретаря протестового комітету залежить від робочих зв'язків між особами, які є учасниками процесу. Досвідчений секретар має широко дивитися на справу і надавати можливість комітетові зосереджуватися на перегонах, слуханнях і правилах, а не відволікатися на питання щодо ведення справ. Секретар має турбуватися про наступне:

- що приміщення протестового комітету забезпечене відповідною кількістю стільців, столами, освітленням, теками для паперів і моделями для проведення слухань протестів;
- що дошка офіційних повідомлень є такою, як зазначено у вітрильницькій інструкції, і її належним чином означено;
- що забезпечено можливість користування відповідною апаратурою і спорядженням, як то принтером, спеціально виділеним копіювальним пристроєм і телефоном;
- що спосіб зв'язку між головою, перегоновим комітетом, групою заліку, і т. ін. є домовленим і що він працює;
- що у разі приписи національної повноважної організації є чинними, то їхні копії англійською є доступними для кожного із змагунів (правила J1.2(4) та J2.2 (5)), а, також вивішені на дошці офіційних повідомлень;
- що для кожного із суддів, хто має з собою портативні комп'ютери, є доступ до WiFi;
- що бюро протестового комітету забезпечене бланками протестів.

Забезпечити протестовий комітет:

- кожного із членів комітету примірниками положення про перегони, вітрильницької інструкції, застосованих приписів національної повноважної організації, місцевих правил, правил класів і повідомлень;
- часами протестування на сьогодні по кожній з дистанцій;
- щоденно списком тих, хто прийняв альтернативне самопокарання;
- забезпечити наявність копій протоколів щодо огинання знаків і фінішних протоколів, якщо це буде потрібно для надання відшкодування;
- пересвідчитися, що будь які листи, про скасування прав на апелювання, або такі, що стосуються утворення міжнародного журі, вивішено на дошці офіційних повідомлень, як вимагається за правилом N1.6.

Секретар має дотримуватися порядків, встановлених головою комітету, а саме, чи вимагатиме голова від секретаря бути присутнім, чи, навпаки, відсутнім, під час слухання, чи має вивішуватися повний текст ухвали журі, а чи ні, характеру необхідного формату, та чи бути секретареві на воді разом із членами журі, чи залишатися на березі.

J.2 **Загальне щоденне ведення справ**

Бути присутнім на зборах протестового і перегонового комітетів. Пересвідчитися, що всі повідомлення для змагунів, доповнення до вітрильницької інструкції, і т. ін. є підписаними відповідною особою (головним керівником перегонів, головою протестового комітету, або головою журі), і вивішені на дошці якомога скоріше. Відповідні копії мають бути доступними для змагунів.

Кожного дня, кожному із членів журі потрібно мати у його теці будь які нові документи (доповнення і т. ін.). Секція журі на дошці офіційних повідомлень має утримуватися у належному стані.

Якщо у вітрильницькій інструкції зазначено, що звернення про заміну члена екіпажу або звернення щодо витаскування на берег мають бути схвалені журі, то вони мають розглядатися протестовим комітетом за додержання всіх процесуальних вимог.

J.3 Отримання протестів

Сповідення про час, коли бюро протестового комітету буде відкрите для отримання протестів (або зазначено де інде) має бути вивішене на дошці.

Особа, яка отримує протести, повинна ніколи не відхиляти жодного протесту, чи звернення про відшкодування, незалежно від форми у якій вони подані і того, що вони подані поза межами часу протестування. Тільки сам протестовий комітет, після перегляду всіх вимог щодо дійсності, може приймати рішення про те, чи є протест, або звернення про відшкодування, дійсним (чинним), а чи ні.

J.4 Реєстрація і копіювання протестів

За отримання, кожному протесту, чи зверненню про відшкодування, має бути присвоєно порядковий номер, зазначено дату і час його отримання і зазначено, від кого персонально його отримано. Записи про це мають бути зроблені, як на протесті, так і у списку щодо отриманих протестів і звернень.

Зробіть копію кожного з протестів для кожного із членів протестового комітету, одну для особи, яка подає протест, чи звернення про відшкодування, і одну для опротестованого. Оригінал залиште голові. Папери щодо кожного з протестів мають вкладатися до окремої обгортки, чи теки, формату А4, на якій мають бути зазначені дані щодо протесту, або ж це має робитися у спосіб, вказаний головою.

Залиште у своєму бюро копії для сторін у протесті і вручіть їм ці копії якнайскоріше.

J.5 Система арбітражу

Коли протест подано до бюро ПрК, особа, яка його отримала, зазначає час і пропонує протестуючому бути напоготові. Відтак суддя визначає, чи відповідає протест вимогам щодо арбітражу. Якщо так, то протестуючому запропонується розшукати представника іншого судна. У разі сторони погоджуються на арбітраж, як на альтернативу повному слуханню, то якнайскоріше влаштуйте арбітражне слухання.

Якщо одна із сторін не з'являється на арбітражне слухання, то воно не проводиться. Добровільний характер арбітражу виключає застосування правила 63.3(b). Секретар протестового комітету має відтак призначити час для слухання протесту. Для отримання подробиць щодо системи арбітражу звертайтеся до Розділу L.

J.6 Відкликання протестів

Якщо протест було отримано, то звернення протестуючого про відкликання протесту має бути задоволеним тільки за рішенням, що його прийнято протестовим комітетом (правило 63.1). Для цього проводиться стисле слухання, на якому протестуючий наводить підстави для відкликання. Протестовий комітет дозволяє відкликання у разі погодиться з тим, що відкликання є обґрунтованим. Змагун має також підписати на протесті погодження з відкликанням протесту.

J.7 Визнання порушення

Коли протест подано, то опротестований може перед початком слухання погодитися на покарання за інцидент. Встановлюється, чи призвів інцидент до якогось пошкодження матчастини, чи до травмування учасника.

Якщо не було а ні пошкодження, а ні травмування, то судно може прийняти покарання у вигляді сходження з перегонів, або у вигляді альтернативного покарання, якщо його передбачено вітрильницькою інструкцією. Якщо мало місце серйозне пошкодження, чи травмування, то покаранням є сходження з перегонів. Запропонуйте змагунові написати на бланку протесту наступне:

"Я приймаю покарання за інцидент, що його описано у цьому протесті, отже, сходжу з перегонів (або приймаю покарання у вигляді _____ (вставляється альтернативне покарання, яке може бути застосоване))"

Представник протестуючого судна має зробити підпис на бланку.

Якщо таке задекларовано, то запитайте протестуючого, чи не бажає він, чи вона, відкликати свій протест, адже за правилом 64.1(b) опротестований прийняв покарання і на нього, якщо дійде до слухання, не може накладатися жодне додаткове покарання стосовно інциденту, про який йдеться. Якщо є згода, запропонуйте протестуючому зробити на бланку протесту запис на кшталт: "Я хочу відкликати цей протест". Відтак протестовий комітет може дозволити відкликання протесту за правилом 63.1.

Для декларації, про яку йдеться, може бути застосовано окремий аркуш. Якщо так і буде, то підколить його до бланку протесту. За будь яких випадків погодження, протест має бути представлений протестовому комітетові, можливо, навіть після того, як буде проведено решту слухань.

J.8 Розклад слухань

Якщо відомо, коли мають розпочинатися слухання, то представнику протестуючого судна може бути повідомлено час, на який призначено його слухання. Перші кілька слухань мають призначатися з інтервалом у 20 хвилин, а решта, з інтервалом у півгодини (за умов наявності тільки одного протестового комітету). Таким чином, якщо перші один, чи два, протести будуть визнані недійсними (не чинними), то матиме місце деяке **затягування**, а у разі перші слухання потребуватимуть більше часу, то час для решти слухань можна буде перепризначити.

На меті має бути забезпечення постійної роботи протестового комітету, аж доки не буде проведено всі слухання (якщо потрібно, то з перервою для прийняття їжі). Намагайтеся, аби змагуни витрачали якомога менше часу на очікування. Якщо слухання почалося після запланованого терміну, то призначте новий час для наступних слухань, аби змагуни мали змогу перевдягтися, або попоїсти.

Якщо має місце протест і контр протест, або протести від різних суден стосовно того ж інциденту, то вони мають призначатися для розгляду в одному слуханні.

Голова має насамперед проглянути подані протести і вирішити, яким має бути найбільш прийнятний порядок слухань. Призначайте на початок ті слухання, де Керівник перегонів є стороною, вони можуть розглядатися послідовно. Останнього дня змагань на початок призначайте слухання, які стосуються суден, що претендують на призові місця, аби не затримувати приготування до урочистостей нагородження.

Негайно повідомте перегоновий комітет про будь які звернення про відшкодування, аби він мав якомога більше часу задля того, аби дослідити звернення.

Якомога скоріше після закінчення часу протестування вивісьте розклад слухань на дошку офіційних повідомлень, але не пізніше закінчення часу, призначеного для вивішування сповіщення про протести. Слухання можуть розпочинатися ще перед закінченням часу протестування, якщо тільки сторони є готовими до участі у слуханні.

J.9 Слухання

Коли протестовий комітет є готовим для проведення слухань, надайте кожному із членів комітету копії протестів (або звернень про відшкодування). Коли протестовий комітет є готовим для того, аби розпочати слухання, запросіть сторони, зазвичай по одній особі від судна, а також, якщо потрібно, перекладачів.

Прогляньте список прийнятих покарань, аби знати, чи приймала якась із сторін покарання щодо інциденту, про який йдеться у протесті.

Якщо дозволена присутність спостерігачів, то голова протестового комітету має нагадати спостерігачам порядок і правила їхньої поведінки на слуханні.

Секретар протестового комітету має перевірити наявність свідків, які очікують ззовні на виклик до приміщення протестового комітету. Він, також, має пересвідчитися, що свідки не можуть чути провадження перед тим, як їх буде запрошено до приміщення, де проводиться слухання.

Після кожного слухання запишіть ухвалу і підшийте оригінал протесту, письмові зауваження комітету, та будь які інші папери, що їх було отримано протягом слухання. Непогано, коли для кожного окремого випадку застосовується окремий конверт, чи тека, на кожній із яких зазначено відповідний порядковий номер і сторони у протесті. Коли відбулися слухання щодо всіх протестів, секретар протестового комітету має надати їх результати, як комісії щодо заліку, так і засобам масової інформації. Проконсультувавшись з головою комітету, складіть список ухвал по протестам і вивісьте на дошку офіційних повідомлень.

Для останнього дня зазвичай буває призначено обмежений час щодо звернень про повторне слухання, або про відшкодування, стосовно ухвал протестового комітету по кожному з випадків. Вивісьте негайно на дошці офіційних повідомлень ці ухвали і закінчення часу для звернень про повторне слухання, чи про відшкодування, по кожному з випадків, зазначаючи дату і час вивішування.

Якщо має місце звернення змагуна про надання йому ухвали у письмовому вигляді, секретар журі має пересвідчитися, що повний запис ухвали є доступним для отримання його змагуном.

J.10 Після останніх перегонів

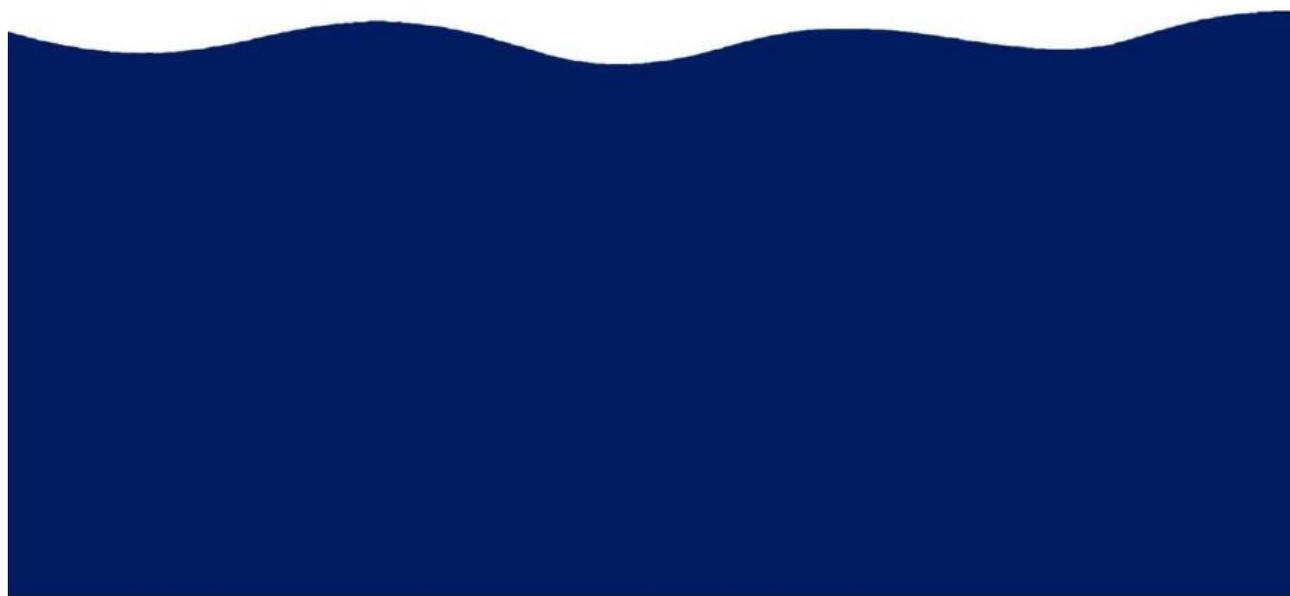
Проконсультувавшись з головою комітету секретар протестового комітету має впевнитися у тому, що всі протести і папери підшиті і передано клубу-організатору для розгляду. Вони мають зберігатися принаймні шість місяців після закінчення змагань.



ПОСІБНИК
ДЛЯ
МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ
РОЗДІЛ К
Слухання протестів

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ РОЗДІЛ К (СЛУХАННЯ ПРОТЕСТІВ)

Зміст	Сторінка
K.1 Юрисдикція, загальні принципи, приготування	K 3
K.2 Перекладачі	K 4
K.3 Право бути присутнім	K 4
K.4 Право на відкликання протесту	K 5
K.5 Паралельне слухання більш, ніж одного протесту	K 5
K.6 Покарання судна, яке не є а ні опротестованим, а ні протестуючим	K 6
K.7 Спостерігачі	K 6
K.8 Процедура слухань: дійсність протестів	K 6
K.8.1 Загальні принципи	K 6
K.8.2 Вчасне отримання письмового протесту	K 7
K.8.3 Визначення опротестованого	K 7
K.8.4 Опис інциденту	K 7
K.8.5 Представництво протестуючого	K 7
K.8.6 Оклик	K 7
K.8.7 Протестовий прапор	K 8
K.8.8 Протести на акваторії району перегонів	K 8
K.8.9 Протести поза акваторією району перегонів	K 8
K.8.1 Встановлення дійсності (чинності) протесту	K 8
K.9 Порядок слухання: отримання свідчень і встановлення фактів	K 8
K.10 Порядок слухання: свідки і свідчення	K 8
K.11 Вплив переговоної пам'яті на свідчення-спогади про інцидент	K 9
K.12 Застереження щодо оцінки свідчень	K 9
K.13 Свідчення з чужих слів	K 9
K.14 Фотосвідчення	K 9
K.15 Письмові свідчення	K 10
K.16 Навідні запитання	K 10
K.17 Обговорення	K 11
K.18 Порядок слухання: встановлення фактів	K 12
K.19 Розв'язування спірних питань	K 13
K.20 Член протестового комітету, який жорстко дотримується своєї думки, будучи у меншості	K 13
K.21 Обов'язок переконати протестовий комітет	K 13
K.22 Записування фактів і рішень; правило 14	K 14
K.23 Оголошення прийнятої ухвали	K 14
K.24 Протести переговоного комітету	K 15
K.25 Протести, що стосуються правил класу	K 15
K.25.1 Основні правила	K 16
K.25.2 Правила класу	K 16
K.25.3 Вітрильницькі інструкції	K 16
K.25.4 Права і обов'язки вимірювача	K 16
K.25.5 Визнання дійсним протесту, який стосується правил класу	K 17
K.25.6 Обов'язки протестового комітету щодо протесту, який стосується правил класу	K 17
K.25.7 Свідки-експерти і їх показання	K 17
K.25.8 Повторне вимірювання	K 18
K.25.9 Повноважна правомочна організація	K 18
K.26 Протести самого протестового комітету	K 18
K.27 Слухання стосовно зловживань забороненими лікарськими засобами	K 19
K.28 Звернення про відшкодування	K 19
K.28.1 Хто може звертатися про надання відшкодування?	K 19
K.28.2 Сторони у слуханні щодо відшкодування	K 20
K.28.3 Слухання	K 21
K.28.4 Дійсність (чинність)	K 21

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ РОЗДІЛ К (СЛУХАННЯ ПРОТЕСТІВ)

K.28.5	Відповідність	K 22
K.28.6	Залік	K 22
K.28.7	Значно, істотно	K 22
K.28.8	Не з його власної провини	K 23
K.28.9	Неналежні дії, або похибка	K 23
K.28.10	Факти пошкодження матчастини, чи травмування людини	K 24
K.28.11	Надавання допомоги	K 24
K.28.12	Накладання покарань	K 24
K.28.13	Надавання відшкодування K 24	
K.28.14	Настанови щодо відшкодувань, які можуть бути надані	K 25
K.28.15	Перед-перегонове "звернення про відшкодування"	K 26
K.28.16	Звернення про відшкодування через твердження про допущену перегоновим комітетом похибку стосовно надання судну залікового стану НБД (OCS), ППЗ (ZFP), або ЧПД (BFD)	K 26
K.28.17	Відшкодування після дискваліфікації без слухання	K 26
K.28.18	Додаток Q (Медал рейс)	K 27
K.28.19	Додаток В (Правила змагань з віндсюрфінгу)	K 27
K.28.20	Додаток F (Правила перегонів на кайтбордах)	K 27
K.29	Звернення про повторне слухання	K 27

К.1 Юрисдикція, загальні принципи, приготування

Юрисдикція протестового комітету є у тих межах, які йому визначено чинним варіантом *Правил вітрильницьких перегонів*. За чинними правилами перегонів шляхом зазначень у вітрильницькій інструкції застосовними можуть бути зроблені інші правила, такі, як приписи національної повноважної організації, у разі їх застосування, правила класу та запровадити інші умови, за якими проводитимуться змагання. Порушення судом підзаконних актів, постанов органів місцевої влади, регламентуючих документів портових, чи мореплавних керівних органів є поза межами юрисдикції протестових комітетів, якщо тільки необхідність додержання вимог таких документів не зазначено у вітрильницькій інструкції.

Існують різні типи слухань протестів і звернень про відшкодування:

Тип слухання протесту	Застосовні правила
Судно проти судна	правило 60.1(a)
ПеК проти судна	правило 60.2(a)
ПрК проти судна	правило 60.3(a) правило 61.1(a)(2) під час слухання правило 60.3(a)(1) серйозне пошкодження матчастини, чи травмування людини

Тип слухання щодо відшкодування	Застосовні правила
Звернення судно про відшкодування одному, чи кільком суднам	правило 60.1(b)
Звернення ПеК про відшкодування одному, чи кільком суднам	правило 60.2(b)
Звернення ПрК про відшкодування одному, чи кільком суднам	правило 60.3(b)

Функцією протестового комітету є справедливе розв'язання суперечок за неухильною відповідністю правилам. Слухання мають проводитися у формальній, але доброзичливій манері, так, аби сторони відчували що їхні свідчення і пояснення сприймають серйозно і з повагою. Протестовий комітет має додержувати ввічливості, але, все-таки, бути непохитним.

Одяг членів протестового комітету має відповідати самому спортивному заходу і місцю проведення. Для членів ПрК бути вдягненими у сорочки з емблемою змагань є доброю манерою і сприяє тому, аби сторони і свідки сприймали комітет таким, що діє, як єдина команда.

Є низка різновидів розташувань членів комітету для роботи, які всі є зручними. Деякі голови ПрК люблять круглі столи, за якими змагуни розташовуються навпроти членів комітету. Інші вважають, що на серйозних змаганнях, таких, як світові чемпіонати, голова має сидіти у центрі тієї сторони стола, за якою сидять обличчям до дверей, а члени комітету мають сидіти з обох боків від нього. Сторони мають сидіти навпроти голови ПрК. Коли свідок дає свідчення, він має сидіти між сторонами. Це стає легко досяжним, якщо просто переставити меблі.

Члени протестового комітету мають не вживати алкогольних напоїв як перед, так і під час слухань. Наявність тютюнових, чи алкогольних виробів у приміщенні протестового комітету є неприпустимою. Всі мобільні телефони і диктофони мають бути вимкнені.

Ще перед тим, як до приміщення буде запрошено сторони, голова, разом із іншими членами ПрК, має ознайомитися з протестом, чи зверненням про відшкодування, аби мати загальне уявлення щодо порушеного питання.

Члени протестового комітету мають бути представлені сторонам у протесті. Якщо сторона заперечує проти будь кого із членів комітету, як до зацікавленої особи, то голова ПрК має запитати про підстави. Якщо підстава не є вагомою і обґрунтованою, то заперечення має бути відхилене. Якщо заперечення відповідає визначенню "зацікавлена сторона", то члена комітету має бути замінено, але він, чи вона, може фігурувати як свідок. Після закінчення слухань цього дня голова має обговорити з відповідним членом ПрК те, чому той зарані не сповістив про наявність конфлікту інтересів, а якщо такий інтерес існує, то чому цей член ПрК має залишатися у складі протестового комітету. Заперечення, виставлені проти членів протестового комітету, який складається із міжнародних суддів, у тому, що хтось із них є зацікавленою стороною, є дуже рідким явищем. Національна приналежність, чи громадянство, не підпадають під визначення і не можуть бути підставою для відсторонення судді.

Члени протестового комітету мають відігравати активну роль в опитуванні сторін для того, аби впевнитися, що належні пояснення і свідчення, яких надано, є достатніми для встановлення протестовим комітетом фактів, необхідних для прийняття ухвали по протесту. Надайте прийнятну кількість часу на задавання запитань сторонами одна одній, чи свідкам, без того, аби втручатися у цей процес. Винятком може бути тільки потреба навести ясність.

Виявляйте особливу терплячість і приділяйте особливу увагу тому, аби впевнитися, що молоді змагуни розуміють провадження. Молоді спортсмени можуть лякатися самої системи слухання протестів. Намагайтеся так облаштувати обстановку в кімнаті, аби вона виглядала для них дружньо. Роз'ясняйте їм яким чином приймалося рішення щодо їхнього випадку. Застосуйте для них, якщо потрібно, проведення більш детального роз'яснення.

Якщо з будь якої причини, протестовий комітет надали не відповідатиме вимогам Додатку N, то перед початком слухання до відома сторін має бути доведено, що вони мають право на апелювання.

К.2 Перекладачі

Приділяйте велику увагу, до того, аби змагуни, які не вільно володіють англійською, добре розуміли висловлювання, формулювання і процедурний порядок. Постійна перевірка цього з боку голови ПрК є необхідною. Це може бути не простим завданням для голови, який має також турбуватися про додержання процедури слухання. Може постати необхідним попросити одного із членів комітету навзамін голови приділяти увагу певній особі.

Якщо змагун володіє англійською достатньо для того, аби сказати, що він знає англійську на низькому рівні, то попросіть його почати слухання без перекладача. Якщо він, все ж таки матиме складнощі щодо розуміння, дозвольте присутність перекладача. Часто-густо ним буває тренер, який виконує обов'язки перекладача. Голова ПрК має бути певним того, що тренер не проводить нечесного сприяння своєму спортсменові. Нагадайте тренерові, що він, чи вона, є тут перекладачем, а радником з правил. Члени протестового комітету мають говорити повільно і чітко, аби допомогти стороні у розумінні того, що вони говорять.

Голова ПрК має роз'яснювати, що за процедурним порядком кожній із сторін буде свого часу надаватися можливість викласти свої свідчення щодо того, що саме відбулося. Не дозволяйте сторонам переривати одна одну під час свідчень і висловлювань. Дозволяйте сторонам, чи членам журі переривати чуже мовлення тільки для того, аби сказати, що їм щось не є зрозумілим, або що вони чогось не розчули.

К.3 Право бути присутнім

Сторони у протесті мають право бути присутніми протягом слухання і задавати запитання будь якій особі, яка дає свідчення.

Визначення: **Сторона:** *Стороною* у слуханні є:

- (a) На слуханні протестів: протестуючий, опротестований;
- (b) Для надання відшкодування: судно, що звертається про відшкодування або те, відшкодування для якого розглядається, Перегоновий комітет, який діє за правилом 60.2(b);
- (c) Для надання відшкодування за правилом 62.1(a): особа або орган, про якого заявлено, як про такого, що припустився помилки;
- (d) Судно, чи змагун, яких може бути покарано за правилом 69.2.

Але протестовий комітет ніколи не може бути однією із *сторін* у протесті.

Якщо сторона обирає не бути присутньою на слуханні, то воно має відбуватися без присутності цієї сторони за нормальним порядком, якщо тільки не існують особливі обставини щодо відсутності сторони, про яку йдеться. Якщо сторона хоче бути присутньою, але час слухання є для неї незручним, то протестовому комітету треба вирішити, на скільки відтермінувати слухання, аби надати змагунові можливість бути присутнім на цьому слуханні. Протестовий комітет має також надати опротестованому розумно необхідний час щодо приготування для захисту. Якщо на початку слухання будь яка із сторін звертається про надання їй додаткового часу для приготування, то протестовий комітет має вирішити, чи є слухним, або й необхідним надання такого додаткового часу.

Якщо у протесті судно обвинувачується у порушенні правила Частини 2, 3, або 4, то, якщо тільки протестовий комітет не вбачає слушної підстави чинити інакше (правило 63.3(a)), особи, які представляють судно, мають бути такими, які були присутніми на об'їзді судна під час інциденту. Для суден керованих по радіо це правило є зміненим так, що представниками суден мають бути тільки ті особи, які ними керували.

Якщо а ні протестуючий, а ні опротестований, не з'явилися на слухання, то протестовий комітет може чинити так, як вважатиме за належне. Він може припинити провадження, або чинити на підставі відомостей, які зазначено у письмовому протесті. Якщо зазначається наявність зіткнення, він може встановити факти і дискваліфікувати судно-порушника. Протестовий комітет має бути готовим до повторного слухання у разі про це матиме місце звернення від будь якої сторони із зазначенням слушної підстави щодо неможливості бути раніше присутнім. Такою слушною підставою щодо неможливості бути присутнім може бути, скажімо, знаходження у лікувальному закладі через травму, отриману під час інциденту.

К.4 Право на відкликання протесту

Для взяття протесту назад потрібна згода на це протестового комітету. Змагун не може автоматично відкликати і забрати протест просто тому, що подав на це звернення. У разі звернення про відкликання протесту, протестовий комітет має встановити, чи є на те підстава. Якщо є підозра щодо наявності нечесної поведінки, пошкодження матчастини, або травмування людини, то у такому разі дозвіл на відкликання протесту має не надаватися.

К.5 Паралельне слухання більш, ніж одного протесту

У разі наявності протесту і контр протесту, чи кількох протестів стосовно одного і того ж інциденту, вони мають слухатися разом в одному слуханні. Якщо протестовий комітет має сумніви щодо того, чи стосуються обидва протести одного і того ж самого інциденту, то краще завважити, що вони таки стосуються одного інциденту, і розпочати слухання, виходячи з того, що вони стосуються того ж самого інциденту.

Кілька звернень про відшкодування, які мають спільну претензію, краще розглядати в одному слуханні. Коли розглядатиметься питання щодо дійсності протестів, які стосуються одного і того ж самого інциденту, то їх треба розглядати за тою послідовністю, за якою вони були подані. Протестовий комітет має встановити, чи є дійсним кожний із них і визначити підстави для відхилення тих протестів,

які не є дійсними. За умови, коли принаймні один із протестів визнано дійсним, слухання має тривати далі.

Якщо є кілька протилежних протестів, то зазвичай тому перегонцеві, який є подавцем першого із дійсних протестів, обирати, чи спочатку брати участь у слуханні в якості протестуючого, чи опротестованого. Протестуючий надає свідчення першим, відтак опротестований надає свої свідчення, і, нарешті, наслідки підсумовуються.

К.6 Покарання судна, яке не є а ні опротестованим, а ні протестуючим

Сторона у протесті має право чути всі свідчення. Якщо постає очевидним, що якийсь третє судно вірогідно порушило правило, то протестовий комітет може протестувати на це судно за правилом 60.3(a)(2). За правилом 61.1(c) вимагається, аби судно сповістило якомога скоріше за можливістю, отже, поточне слухання має бути припиненим, а потім розпочате знову, але за присутності всіх сторін.

К.7 Спостерігачі

На початкових зборах журі обговорить питання щодо відкритості слухань для спостерігачів. Політика ISAF є такою, аби заохочувати до проведення відкритих слухань, але часто-густо трапляється так, що у розпорядженні протестового комітету немає достатньо просторого приміщення.

Користь проведення відкритих слухань полягає в тому, що відкритість сприяє підвищенню поважності ставлення до самої системи слухань. І, все ж таки, слухання не можна робити відкритим для спостерігачів, якщо їхня присутність завдає незручностей для роботи протестового комітету. Набагато важливішим є добре прислужитися сторонам якісною працею, ніж забезпечити навчання, справити добре враження, чи задовольнити цікавість тих, хто не має прямої причетності до справи. Так само і котрась із сторін може звернутися з тим, аби слухання було закритим для спостерігачів. Таке звернення, після того, як буде наведено підстави, має бути розглянуте протестовим комітетом, який має врахувати конкретні обставини.

До числа спостерігачів можуть бути віднесені особи не пов'язані з випадком, який розглядається на слуханні, тобто, члени клубу, інші учасники змагань, батьки змагунів, тренери і представники ЗМІ. Не може бути присутньою жодна з осіб, які бачили інцидент і викликаються, або можуть бути викликані згодом, для надання свідчень на слуханні.

Спостерігачам за відкритим слуханням має бути пояснено, що вони зобов'язані дотримуватися мовчанки. Спостерігач може звернутися до голови ПрК тільки з тим, що йому стала зрозумілою його причетність до інциденту. У такому разі спостерігачеві, якого може бути запрошено у якості свідка, має бути запропоновано залишити приміщення. Як будь яка із сторін, так і сам протестовий комітет можуть викликати таких свідків.

Після того, як всі свідчення і відповіді на запитання буде заслухано, всі спостерігачі мають залишити приміщення, коли протестовий комітет обговорюватиме випадок і прийматиме ухвалу.

К.8 Процедура слухань: дійсність протестів

К.8.1 Загальні принципи

Слухання може тривати далі тільки після того, як протестовий комітет з'ясує питання щодо дійсності протесту. Просте погодження із думкою протестуючого про те, що протест є дійсним, ніяк не може бути задовільним. Це з'ясування може вимагати більш глибокого ознайомлення голови із ситуацією, якщо, скажімо, відповідь на запитання: "Коли ви вигукнули слово протест?", буде: "Негайно."

Коли опротестоване судно погоджується з тим, що йому було відомо про протест проти нього і воно не робило покарання обертами, то протестовий комітет може швидко перевірити виконання кожної із належних вимог.

У разі протест є дійсним, слухання має тривати далі, якщо тільки одна із сторін не прийме покарання за інцидент, на кшталт того, що заявить про сходження з перегонів ще перед початком слухання. Якщо протест, чи звернення, не відповідає вимогам щодо його

дійсності, комітет має оголосити протест недійсним і закрити слухання. Якщо, незважаючи на те, що протест визнано недійсним, буде відомо про наявність серйозного пошкодження матчастини, чи травмування людини у цьому інциденті, протестовий комітет може подати протест на будь яке судно, чи судна, які є учасниками інциденту (правило 60.3(a)(1)).

Якщо виглядає так, що протест має вважатися недійсним, надайте протестуючому можливість навести докази виконання вимоги, яка виглядає невиконаною. Якщо мають місце протилежні свідчення щодо дійсності протесту, запросіть сторони і всіх спостерігачів залишити приміщення, поки протестовий комітет вирішуватиме, чи вважати протест дійсним, а чи ні. Відтак запросіть знов сторони і оголосіть рішення.

К.8.2 Вчасне отримання письмового протесту

Якщо тільки процедуру отримання письмового протесту спеціально не означено у вітрильницькій інструкції, протест вважається поданим, коли його отримано будь яким органом, який визначено як такий, що діє від імені перегонного, чи протестового комітету. Якщо протест прийнято поза межами часу протестування, він має бути прийнятий офіційною особою і на його першій сторінці має бути чітко позначено час отримання. Офіційна особа не має права відхиляти протест через те, що час протестування закінчився.

У разі протест подано запізно, то за правилом 61.3 від протестового комітету вимагається прийняти рішення, чи є наявною прийнятна підстава, аби протест було подано поза межами часу протестування. Якщо є слухна підстава, то протестовий комітет має подовжити час протестування і записати своє рішення.

К.8.3 Визначення опротестованого

У протесті має бути визначено опротестованого. Майже за всіх випадків це робиться за вітрильним числом, або за назвою судна. Якщо у визначенні судна має місце помилка, її можна виправити ще перед тим, як розпочнеться слухання.

К.8.4 Опис інциденту

У протесті має бути визначено природу інциденту. Якщо її там немає, то протест не є дійсним і має бути відхилено. Має бути наявною відповідна інформація, за якою опротестований мав би змогу визначити інцидент і зрозуміти звинувачення. Інші подробиці, що вони вимагаються за правилом 61.2, можуть бути додані, чи виправлені, безпосередньо перед, або й під час слухання.

К.8.5 Представництво протестуючого

Протестуючим є судно, яке протестує, і представником судна є його власник, або довірена відповідальна особа власника (правило 78.1). Проте, якщо ніхто з них не з'являється, то протестовий комітет має бути певним того, що перед ним особа, яка є вповноваженою власником, чи довіреною відповідальною особою власника. Якщо у протесті заявляється про порушення правила із Части 2, 3, або 4, то представником судна може бути тільки особа, яка була на об'їзді судна під час інциденту, якщо тільки протестовий комітет не має слушної підстави, аби чинити інакше.

К.8.6 Оклик

Одне із спірних питань, до якого Комітет ISAF по правилах досі не звертався, є тлумачення слова "слухної" у правилі 61.1(a), "*...воно мусить, ... вигукнути "Протест" та, ...за першої слушної можливості ... піднести червоний прапор.*"

Допоки Комітет ISAF по правилах не схвалить відповідний випадок, міжнародні судді мають користуватися своїм власним загальним розумінням сенсу цього слова, аби ясно уявляти собі, що треба брати до уваги переважні умови, які мали місце під час інциденту.

К.8.7 Протестовий прапор

На суднах, довжиною більше шести метрів, якщо тільки це не скасовано вітрильницькою інструкцією, мають за першої слушної можливості після інциденту і так, аби впадало у вічі, піднести червоний прапор, та тримати його піднесеним, допоки судно буде таким, що є у перегонах. Протестовий прапор має на загал виглядати як прапор (Випадок ISAF 72). Наявність протестового прапора не вимагається від суден, коротших за шість метрів, якщо тільки така вимога не зазначена у вітрильницькій інструкції, або у правилах класу, як дозволяється за правилом 87.

К.8.8 Протести на акваторії району перегонів

Якщо у районі перегонів протестуючий гучно вигукнув "протест" і належним чином підніс протестовий прапор, то опротестований вважається відповідно сповіщеним і більше нічого робити за правилом 61.1 не потрібно.

К.8.9 Протести поза акваторією району перегонів

Протестуючий має сповістити опротестованого про свій намір подавати письмовий протест якнайскоріше за розумною можливістю. Це може бути, коли він знову опиниться поряд на дистанції. Якщо ж судна не наближалися близько одне до одного на воді, то це має бути одразу після повернення на берег.

К.8.10 Встановлення дійсності (чинності) протесту

Встановіть, чи є протест дійсним. Якщо протест явно виглядає дійсним, то голова може кинути оком на решту членів протестового комітету, аби побачити, чи має хто небудь бажання обговорити якесь спірне питання. Якщо спірних питань не виникає, то голова комітету може просто заявити, що протестовий комітет не має сумніву в тому, що протест є дійсним. Якщо хто не будь із складу комітету має бажання обговорити, чи розглянути, певне питання, попросіть сторони залишити приміщення на період обмірковування питання.

Якщо протестовий комітет дійде висновку, що протест вимогам не відповідає, протест має бути оголошено недейсним, а слухання - закрито.

К.9 Порядок слухання: отримання свідчень і встановлення фактів

Наступним завданням є слухання свідчень і доказів, та змальовування справжньої картини того, як кожна із сторін уявляє собі те, що сталося. Протягом цієї частини слухання судді починають набувати розуміння інциденту і визначати, які саме правила можуть бути застосовними. Запитання з боку суддів мають обмежуватися такими, які зосереджені на правилах, що є застосовними для змальнованої ситуації, або ж стосуються оцінювання достовірності і правдивості свідчень і доказів наданих певними особами щодо інциденту.

К.10 Порядок слухання: свідки і свідчення

Протестовий комітет має заслухати всіх свідків, яких закликало сторонами. Це може бути корисним, у разі один із членів екіпажу не так висвітлює картину, як інші, або ж буде явно непотрібним затягуванням слухання. Досвідчений голова комітету має тримати свідків у межах теми і швидко відбирати потрібні свідчення не ображаючи свідків.

За правилом 63.6 видання 2013-2016, член протестового комітету, який бачив інцидент на власні очі, має, зазначити цей факт у присутності сторін і може недати свідчення. У Додатку М до правил перегонів надано звичайний порядок щодо проведення слухання випадку, викликання свідків і т. ін. Цей порядок не є обов'язковим і може бути зміненим відповідно до конкретних умов.

Коли викликаються свідки для надання свідчень, то краще, аби із кімнати для слухань для цього назовні виходили секретар протестового комітету, або представник ПрК, а не хтось із сторін.

К.11 Вплив переговоної пам'яті на свідчення-спогади про інцидент

Людське сприйняття дійсності починається з очікування ймовірного, що спирається на відоме з попередньої практики, а не на відчуття, чи почуття, отримані від того, що людина побачила, чи почула. Особи, які мають добру переговоноу пам'ять, знають, куди дивилися під час інциденту, і можуть воскрешати в пам'яті інциденти досить детально, разом із тим, які судна були поруч, якими були взаєморозташування і швидкості суден, та якою була послідовність подій, що відбувалися. Крім того, свідки, які володіють добрим знанням правил, мають надавати свідчення, які найвірогідніше стосуються вимог правил, що очікуються, як застосовні. Особи, які толком не знають правил, можуть не звертати уваги на важливі подробиці щодо взаєморозташування суден, які є потрібними для встановлення фактів.

К.12 Застереження щодо оцінки свідчень

Протестовий комітет може мати судження щодо достовірності і правдивості свідчень, беручи до уваги стиль подання і саме викладення свідчень. Свідки, які упевнено висловлюють свої думки, часто-густо мають більшу вагу, ніж ті, які є менш дійовими, менш переконливими і тому викликають менше довіри.

Ви маєте враховувати стилі і характери виступів, які можуть наражати журі на помилки щодо висновків:

- Використання таких шкідливих слів, як: "типу...", "я думаю", "якщо не помиляюся", "здається", "як би..."; застосування надавання відомостей у декларативній формі, формі, яка наводить на думку, що той, хто говорить, очікує схвалення його відповіді, наприклад, у відповідь на запитання "з якою швидкістю?", відповідає: "5 вузлів".
- Повторення, які є свідченням непевності;
- Підсилення, такі, як "дуже близько" замість "близько";
- Високий рівень прямого цитування, чи оцінювання, яке засвідчує шанобливе ставлення до владних структур; та
- Користування пустими прикметниками, такими, як "чарівний", "милий", "цікавий".

Не вважайте будь яких впевнених свідків точними, адже їхня впевненість може спиратися на більший обсяг даних, ніж просто дані, які визначають точність. Їхня впевненість може взагалі не спиратися на точність відновлення подій у пам'яті.

К.13 Свідчення з чужих слів

Свідченням з чужих слів є свідчення, що їх надано особою, яка не має прямої обізнаності; вона просто чула про ці дані від іншої сторони. Наприклад, на підтримку того, що мало місце зіткнення, сторона у протесті може стверджувати: "Джон Сміт, провове число 32, казав мені, що він також бачив зіткнення." Єдиним запитанням, яке у такому разі може задати голова ПрК, є: "Цей Джон Сміт збирається з'явитися і надати нам свідчення?" Якщо відповідь є "ні", то таке твердження сторони є безглуздом. Взагалі, таке його свідчення має не братися до уваги.

К.14 Фотосвідчення

Фотографії і телевізійні записи можуть бути сприйняті, як докази на слуханні, і можуть іноді бути корисними. І, все ж таки, є деякі обмеження і спірні питання, які мають враховуватися протестовим комітетом.

У разі використання відео, чи фото доказів, для журі можуть стати у пригоді зауваження, що їх зазначено нижче.

- Якщо відеозапис демонструється протестовому комітетові, то сторона, яка надала свідчення, має забезпечити наявність необхідного обладнання і особу, яка буде оператором за показу (бажано, ту саму особу, яка проводила запис).
- Сторона, яка надає відеодоказ, має переглянути його ще до початку слухання, і навести підстави, чому вона вважає, що цей відеодоказ стане у пригоді протестовому комітетові.
- Зазвичай краще показувати відеодоказ після того, як сторони нададуть свої виклади фактичних обставин.
- Дозвольте спочатку показ запису без коментарів, потім з поясненнями сторони, яка надала запис, а відтак із тлумаченнями іншої сторони. Запитання мають задаватися за звичайним порядком, сторонами і членами протестового комітету.
- Глибина зображення, отриманого будь якою однолінзовою камерою, є непоказною, а із застосуванням телеоб'єктиву, її взагалі не існує. Якщо, скажімо, камеру розташовано під прямим кутом до курсів перекритих між собою суден, то визначити відстань між ними не уявляється можливим. Навпаки, коли камеру розташовано прямо по прові, чи прямо по кормі, неможливо побачити момент, коли почалося перекривання, або, навіть, побачити, чи воно взагалі існує, якщо тільки воно не є явно істотним. Тримайте міцно ці зауваження в голові.
- Скористайтеся з перших картинок запису для того, аби зорієнтуватися стосовно сцени. Де була камера стосовно судна? Яким був кут і якою була відстань між ними? Чи рухалося те на чому була камера? Якщо так, то у якому напрямку і з якою швидкістю? Чи змінювався кут, коли судно наближалося до критичної точки? (Остерігайтеся ґрунтовних змін з причини швидкого повороту камери.) Чи мала камера нічим не обмежене поле зору упродовж всієї зйомки? Якщо ні, то наскільки це ослабляє цінність доказу? Повна орієнтація вимагає різних полів зору; визначте необхідний час.
- Якщо знадобилося тільки біля 30 секунд для відбування типового інциденту, і для його показу, то перегляньте його стільки разів, скільки потрібно для отримання від показу максимуму відомостей. Також, не забувайте, що інша сторона, має також право звернути вашу увагу на її думку про те, що там показано і чого не показано.
- Залишайте обладнання на місці до повного закінчення слухання. Запис має бути доступним для перегляду протягом всього обговорення інциденту, аби можна було ставити запитання щодо факту, чи фактів, у разі такі є, які він доводить. Адже, хтось із членів ПрК, можливо, записав те, чого інші не помітили.
- Не очікуйте багато від відеозапису. Тільки зрідка, за випадково спійманим кутом зйомки, відеодоказ може чітко встановити факт, головний для інциденту. Але ж, навіть якщо від відеозапису не буде нічого, окрім того, що з'явиться якийсь спірний момент, це може стати єдиним, що допоможе дійти правильного висновку і рішення.

К.15 Письмові свідчення

Письмові свідчення від свідків, чи сторін, які не можуть бути присутніми на слуханні, є порушенням головного принципу, що показання свідка можуть бути піддані перехресному опитуванню і перевірці як з боку іншої сторони, так і з боку членів протестового комітету.

К.16 Навідні запитання

Навідними запитаннями є такі запитання, які мають форму твердження, що провокує погодження і вони мають знеохочуватися головою ПрК. І, все ж таки, якщо запитувач має утруднення із постановкою запитання так, аби воно не виглядало навідним, то голова може дозволити задати певні навідні запитання, навзамін того, щоб повністю зірвати лінію запитань цього запитувача.

Явними і напредними навідними є такі запитання:

"Ви ж бачили, що я вітрилив прямим курсом, чи не так?" або "Ви згодні з тим, що оскільки я вітрилив просто на знак, то я був на пів корпусу перекритим?"

Припущення:

Запитання з припущенням призводить до того, що свідок вважає припущення правильним. Наприклад: *"Чи сягнули судна тридовжинної зони, коли було започатковано перекривання?"* Це запитання містить у собі припущене перекривання. Свідки скоріше за все погодяться з тим, що припущене перекривання, існувало насправді, або пригадають це, як встановлений факт і потуратимуть цьому у разі далі протягом слухання буде задане запитання щодо цього. Кращим має бути запитання типу: *"Поставте два судна, про які йдеться, у положення стосовно одне одного на момент, коли перше з них сягнуло цього місця (тридовжинної зони).*

Запитання, яке містить фальшиве припущення, може справляти вплив на свідка аби він дав показання, аналогічно до висловленого припущення, про наявність відсутнього предмета.

Запитання, яке надає численний вибір:

Запитання з численною кількістю виборів мають не дозволятися, тому що вони прямо впливають на відповідь. Запитання, *"Скільки довжин, 1, 2, чи 3?"* веде до відповіді про менше число, ніж таке запитання: *"Скільки довжин, 1, 5, чи 10?"* Кращим запитанням є просто: *"Скільки довжин?"*

Речові звороти, які підтримують певну точку зору:

Задані запитання можуть вести до різних відповідей, залежно від того, який вислів обрано для застосування. Запитання, *"Як далеко одне від одного?"* наштовхує свідка на відповідь про більшу відстань, ніж запитання *"Наскільки близько?"*, чи *"Наскільки поруч?"* Кращим запитанням має бути *"Поставте судна у положення стосовно одне одного і визначте, якою була на око відстань між ними".*

Обрані слова можуть схилити свідка до певної відповіді. Запитання, *"Як швидко рухалися судна, коли сине "врізалось" у жовте?"* породжує вищу оцінку швидкості, ніж таке саме запитання із застосуванням слів: *"зіткнулися", "стукнулися", "доткнулися",* чи *"мали контакт",* або *"відбувся навал".* Кращим запитанням має бути: *"Якою була швидкість суден, коли стався дотик?"*

Запитання щодо наявності якогось предмета, чи події, у якій застосовується в англійській визначений артикль "the", а в українській визначні слова: "цей", "той", вірогідніше за все штовхатимуть до відповіді "так", ніж запитання із застосуванням в англійській невизначеного артикля "a", а в українській невизначних слів: "якийсь", "котрийсь", "будь який". *"Чи чули ви цей (або "такий") оклик?"* Має значення того, що оклик мав місце, і сторона у протесті найвірогідніше так це і сприйме, навіть у разі це не відповідатиме дійсності. Кращим запитанням має бути *"Скажіть нам, чи чули ви що-небудь?"*

К.17 Обговорення

Коли отримано всі показання і свідчення, то обов'язком протестового комітету постає встановлення фактів і ухвалення рішення. Часто-густо увесь склад журі визнає одні й ті самі факти і має однакову думку щодо ухвали. Голова ПрК може заощадити певний час, якщо він, чи вона, запитає членів ПрК про їхні рішення. Якщо кожен із них дійшов однакових висновків, тоді записування фактів і ухвали відбувається дуже швидко. Факт того, що протестовий комітет не бачив ситуації на власні очі, дозволяє комітетові зосереджуватися саме на відмінностях. Цей процес прийняття рішення має тривати без сторонніх осіб.

Іншим методом провадження є такий, коли сам голова, чи, переважно, призначена ним особа, визнана, як гарний записувач, записує під час відбування слухання ті моменти, які вважає фактами, які мали місце у тому, що відбувалося, і це є встановленим, та, якщо все ясно, також висновки і застосовні правила. Це може прискорити процес прийняття ухвали.

Записувачем зазвичай буває досвідчений міжнародний суддя. Якщо зтось із членів ПрК незгоден з якимось питанням, або вважає, що має місце похибка щодо певного істотного факту, то має відбутися обговорення цього питання, аби дійти загальної згоди. Застосуйте відповідні правила щодо цих фактів, та визначте кожний факт, що не потрапив у чорнетку запису. Перед тим, як приймати кінцеве погоджене рішення, прочитайте встановлені факти і ухвалу, аби надати членам комітету останню можливість запропонувати якісь зміни.

Якщо випадок ускладнюється істотною розбіжністю поглядів членів протестового комітету, то голові краще почати з прохання до членів комітету переглянути ще раз свій погляд, а відтак перейти до обговорення моментів, у яких мають місце розходження.

К.18 Порядок слухання: встановлення фактів

Майже за всіх випадків, коли мають місце розходження у поглядах, вони виникають через якість наданих свідчень і доказів. Правила перегонів не покладають відповідальність за докази на те, чи інше судно. Лівогалсник не є зобов'язаним доводити, що він тримався осторонь від судна правого галсу. Протестовий комітет, аби визначити що саме трапилося, має розгнати і обміркувати всі свідчення, обміркувати, хто був у кращому становищі, визначити, яке із свідчень є більш переконливим, а відтак вирішити, якими є факти щодо інциденту.

Незмінним і непорушним обов'язком протестового комітету є встановлення "фактів", на які має спиратися ухвала, навіть тоді, коли сторони надають діаметрально протилежні відомості. Якщо одна із сторін каже, що відстань між суднами була один метр, тоді, як інша стверджує, що ця відстань дорівнювала десяти довжинам корпусу, протестовий комітет має вирішити, який погляд заслуговує на більшу довіру. Відмінні одне від одного показання є звичайним явищем і необов'язково є ознакою того, що хтось бреше. Відмінність може бути відображенням різних сприянь побаченого, чи й різного відчуття під час інциденту того, що насправді відбувалося. Коли всі показання і свідчення переглянуто, і зроблено вибір щодо визначення відстані, то відстань набирає значення "факту", на підставі якого прийматиметься рішення.

Дайте можливість свідкам показати на макетах суден, як з їхнього погляду виглядав інцидент. Не призначайте їм напрямок вітру, тому що це вимагатиме від них повертати в уяві їхнє поле зору і показувати інцидент під іншим кутом, ніж вони його бачили на власні очі. Не для всіх людей повертання картини в уяві є простим ділом і це може заважати їм правильно відобразити інцидент.

Встановіть колір макетів для певних суден, які мають відношення до протесту і залишайте незмінними присвоєні кольори для всіх показань на слуханні. Це має допомагати сторонам і суддям щодо розуміння демонстрацій інциденту. Це буде особливо корисним для тих суддів, яким може бути важко роздивлятися інцидент під різними кутами зору у разі один із представників вкаже напрямок вітру просто на себе, а іншому зручніше буде, аби вітер дмухав від нього. Здатність уявно повертати картину у просторі не є обов'язковою здатністю, аби бути суддею-рефері.

Одним із способів визначити, чи є щось фактом, чи ні, є застосувати "правило домашнього телебачення – якщо факт можна відобразити по телебаченню, то це є факт". "Судно А змінювало курс, коли воно було на відстані в одну довжину корпусу" є фактом. "Судно В збиралося привестися", чи "судна були на відстані яких 10 метрів" не є фактами. "Судно С не мало змоги вітрилити щільним бейдевіндом, тому що йому перешкоджала наявність судна D", або "судна були на відстані більшій за вісім метрів", є фактами.

Уважно слухайте показання і свідчення, усвідомлюйте мову і формулювання осіб, які є сторонами, ведіть записи, але найголовніше, встановлюйте факти. Пропонований спосіб, у який це робити, є наступним;

- встановіть, які правила можуть бути застосованими щодо інциденту;
- якими є обов'язки суден за вимогами цих правил;
- запишіть факти, якими визначається, чи додержали судна цих обов'язків;

К.19 Розв'язування спірних питань

Якщо всі члени ПрК за винятком одного мають однакову думку, то інакодумцеві має бути надана можливість викласти свою точку зору і спробувати переконати решту складу комітету. Особиста думка окремого члена ПрК може бути відхилена тільки після надання йому можливості переконати інших у своїй правоті.

Старайтеся досягти погодженості серед всіх членів протестового комітету. Застосуйте найбільш підходящий порядок, поверніться до останнього моменту згоди, оцініть вагомість спірних показань, та, якщо потрібно, запросіть сторони для отримання недостатніх відомостей, чи уточнення неясностей. Коли розбіжність у поглядах членів комітету буде розв'язано, то дійте далі за порядком, що його викладено у попередньому пункті. Не часто доводиться проводити голосування, але коли використано достатньо часу для обговорень і непогодженість у поглядах залишається, то треба голосувати. Користуйтеся голосуванням, як останнім засобом.

Голова має право вирішального голосу (це означає, що у разі рівної кількості голосів за і проти, то сторона, до кількості голосів якої входить і голос голови, переважає іншу). Прийняття рішення щодо випадку із застосуванням голосування, є гіршим варіантом, ніж витрачання більшої кількості часу на обговорення питання.

К.20 Член протестового комітету, який жорстко дотримується своєї думки, будучи у меншості

Зазвичай після докладного обговорення той член протестового комітету, який залишається незгодним з більшістю, погоджується з відхиленням його погляду більшістю комітету. Іноді думка меншості щодо важливого питання захищається суддею настільки безкомпромісно, що суддя бажає не бути причетним до прийнятого рішення. У такому разі він має право вимагати, аби було чітко зафіксовано, що протестовий комітет прийняв рішення не одностайно. Якщо незгодний відчуває таку необхідність, то він може звернутися з тим, аби його офіційно було визнано таким, хто не погодився із рішенням. За таких незвичайних обставин голова ПрК має включити подробиці випадку до свого звіту щодо регати. Якщо незгодним є міжнародний суддя, то він має також включити подробиці щодо випадку до свого власного звіту про регату.

К.21 Обов'язок переконати протестовий комітет

Головним обов'язком протестуючого на початку процесу є переконати протестовий комітет у тому, що у нього відбувся інцидент з опротестованим. Іноді буває, що опротестований заперечує все, що стверджується, як таке, що відбулося (може бути, що протестуючий сплутав вітрильне число судна). Якщо протестовий комітет не є переконаним, протест має бути відхилено. Такі випадки трапляються дуже рідко.

Є таке правило, а саме правило 18.2(d), за яким протестовому комітетові дозволяється, у разі наявності небезпідставного сумніву припускати факт стосовно того, чи судно започаткувало, або навпаки, розірвало перекривання вчасно. І, все ж таки, протестовий комітет має не просто покладатися на це правило; він має вживати активних заходів у намаганні подолати сумнів за допомогою інших засобів. Він має опитати сторони і свідків, аби вивести на світ всі можливі свідчення і докази, аби встановити факти і дізнатися, що ж сталося насправді. І, тільки якщо сумнів залишається після цього, ПрК має для прийняття рішення по протесту застосувати правило 18.2(d).

За прийняття рішення комітетом правило 18.2(d) має стосуватися справи тільки тоді, коли у комітету є небезпідставний сумнів щодо факту. За таких обставин рішення може містити такий, скажімо, вираз: "*Протестовий комітет не пересвідчився у тому, що судно А, яке було позаду, започаткувало внутрішнє перекривання ще перед тим, як судно В, яке було попереду, сягнуло зони*" і послатися на правило 18.2(d). Якщо протестовий комітет виходячи із свідчень є переконаним у тому, що судно А, яке було позаду, не спромоглося започаткувати перекривання, то має бути застосовано вираз: "*судно А, яке було позаду, не спромоглося започаткувати внутрішнього перекривання, а правило 18.2(d) не повинне фігурувати у рішенні*".

К.22 Записування фактів і рішень; правило 14

Якщо стався дотик між двома суднами, то мало місце і порушення правила. Отже, Протестовий комітет повинен за правилами 63.6 та 64.1, встановити факти, що стосуються справи і прийняти рішення, тобто покарати (принаймні) одне із суден.

Це є особливо важливим у разі дотик спричинив пошкодження матчастини, чи травмування людини. За таких випадків невід'ємним обов'язком протестового комітету є прийняття рішення про те, чи додержали судна своїх обов'язків за правилом 14. У будь-якому випадку, де мав місце дотик, мало місце також і порушення іншого правила, а не тільки правила 14. Проте, за правилом 14 зокрема між суднами забороняються будь-які дотики, яких можна було уникнути. Потурбуйтеся про запис фактів, потрібних для висвітлення того, що судна, все одно, чи те, що мало право на дорогу, чи те, що мало її надавати, порушили правило 14 і чи має бути застосовано якесь покарання.

К.23 Оголошення прийнятої ухвали

Протестовий комітет має запросити сторони у протесті для оголошення свого рішення. Спостерігачі, представники ЗМІ, свідки та інші особи можуть також ввійти до цього числа. Голова ПрК, або записувач мають зачитати встановлені факти, саме рішення і підстави для нього. Якщо це є доречним, то перекладач має перекласти ухвалу для сторони у протесті.

Ухвалою може бути відхилення протесту, зроблено висновок, що жодне правил не було порушеним, або, що якесь із суден порушило правило і буде дискваліфікованим, за винятком наступного:

- судно було наражене на порушення іншим судном, яке саме порушило правило;
- вітрильницькою інструкцією передбачаються інші покарання;
- судно з правом на дорогу, або судно з правом на місце, чи знакомісце, порушило правило 14, але не спричинило а ні пошкоджень матчастини, а ні травмувань людини, і, у такому разі, має бути виправданим;
- є застосовним правило 36, перегонам дано повторний старт, або їх повторено; або
- судно не було таким, що є у перегонах, за винятком зазначеного у правилі 64.1 (останнє речення **С. М.**)

Дискваліфікації за наступними правилами не можуть підпадати під вилучення (ДНВ (DNE)):

- правило 2;
- правило 30.3;
- правило 42, якщо є застосовними правила Р2.2 або Р2.3.

Віддайте якнайскоріше всі рішення протестового комітету тому, хто займається заліком, і потурбуйтеся, аби це було зафіксовано письмово. У бібліотеці міжнародних суддів є бланк сповіщення комісії по заліку.

Якщо сторона у протесті звертається по роз'яснення ухвали, то таке роз'яснення має бути надане негайно, але при цьому не можна допускати ніяких обговорень чи дискусій. Будь-які подальші обговорення або дискусії зі стороною, яка є невдоволеною рішенням, у майбутньому залежать від досвідченості і компетентності голови і членів протестового комітету.

Проведення неформального обговорення з протестовим комітетом і призначення часу для такого диспуту у відповідь на незадоволеність ухвалою, після того, як її уже було оголошено, часто-густо може розрядити напружену атмосферу. І, навпаки, відмова від будь-яких подальших обговорень, зазвичай може загострити погані відчуття.

Альтернативно, можуть бути призначені два члени протестового комітету для надання неформальних роз'яснень ухвали. Проте, будь-яка незгода і протистояння в середині протестового комітету ніколи, ні за яких обставин, не може обговорюватися поза межами протестового комітету.

К.24 Протести перегонового комітету

Протести, подані перегоновим комітетом за правилом 60.2 безумовно повинні мати додержаними всі вимоги щодо дійсності (чинності) протесту, у чому протестовий комітет має пересвідчитися перед тим, як продовжувати слухання. Протестовий комітет має переконатися у тому, що жоден із недозволених випадків, що містяться у правилі 60.2(a) не має місця у випадку про який йдеться. Якщо ж такий має місце, то протест перегонового комітету не є дійсним (чинним). За правилом 61.1(b) вимагається, аби було сповіщено опротестованого. Правило 61.2 є застосовним і для протестів, поданих перегоновим комітетом.

Якщо перегоновий комітет подає протест на судно, а протестовий комітет не призначено, то перегоновий комітет має призначити протестовий комітет для слухання цього протесту.

Представник перегонового комітету діє у той самий спосіб, що і протестуюче судно за звичайного протесту судна на судно. Суддя-керівник перегонів який дає показання, має право задавати запитання, відповідати на запитання, залучати свідків і має залишати приміщення у той час, коли протестовий комітет приймає своє рішення.

К.25 Протести, що стосуються правил класу

Протести, що стосуються правил класу започатковуються іншим судном, або перегоновим комітетом на підставі доповідної-рапорту, поданого, або інспектором щодо контролю за спорядженням, або вимірювачем, за правилами 60.1, 60.2 та 78.3, або протестовим комітетом. У правилах не надано права на протест асоціаціям класів, національним повноважним організаціям, або інспекторові щодо контролю за спорядженням, чи й вимірювачеві.

Більшість проблем щодо вимірювання виникає на передзмагальному контрольному огляді і вимірюванні і вирішується між вимірювачем і особою, яка є відповідальною за судно. Проте, до протестового комітету іноді звертаються ще до початку перегонів про врегулювання суперечки стосовно трактування певного правила класу. З іншого боку протести, які стосуються правил класу, подаються перегоновим комітетом і мають підставою післяперегоновий контрольний огляд, що проводиться інспектором щодо контролю за спорядженням, або вимірювачем. На відміну від того, що протестовий комітет діє за правилом 60.3, інспектор щодо контролю за спорядженням, або вимірювач, мають подавати доповідну-рапорт. У інспектора щодо контролю за спорядженням, вимірювача і протестового комітету немає права на власний розсуд вирішувати, чи розпочинати провадження, а чи ні. Якщо протест подано, то слухання має проводитися.

Майже за всіх випадків протестовий комітет має змогу прийняти рішення щодо протесту, діючи із застосуванням процесу, передбаченого за правилом 64.3. Свідчення щодо правильності вимірювання і трактування правила надаються змагуном і вимірювачем. Правила ISAF щодо спорядження для вітрильництва є важливим інструментом для залагодження питань, які стосуються процедурних порядків вимірювання.

Після того, як протестовий комітет вислухає всі доступні для нього покази і свідчення, якщо він не вбачає сумнівів щодо трактування вимірювального правила, то він має прийняти рішення щодо випадку про який йдеться. Протестовий комітет має так чинити, навіть, якщо його рішення не співпадає з поглядом вимірювача, який подав рапорт, або з повноважним органом, відповідальним за трактування правила класу щодо вимірювання.

Якщо протестовий комітет не позбавився сумніву щодо трактування правила класу, то за правилом 64.3(b) протестовий комітет має звернутися із запитом, долучивши встановлені факти, до повноважного органу, компетентного щодо трактування правила. Таким органом зазвичай має бути технічний комітет асоціації класу, ISAF, або Національна повноважна організація. Таким органом не є вимірювач, призначений на певні змагання, навіть, якщо цей вимірювач є також і головою технічного комітету класу. Якщо

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ РОЗДІЛ К (СЛУХАННЯ ПРОТЕСТІВ)

Протестовий комітет звернувся із запитом щодо випадку, то має чинити за відповіддю повноважного вимірювального органу.

К.25.1 Основні правила

Протест щодо правил класу, або перегонного балу (рейтингу) часто-густо є спричиненим великим переляком та емоціями через висновок, або припущення, що власник, або відповідальна довірена особа, мають попередню обізнаність або мали б бути обізнані з порушенням. Частіше вимірювальна помилка є саме простою похибкою, або неправильним розумінням тлумачення, чи застосування правила. Іноді існує сирій проміжок між тим, що є явно дозволеним, і тим, що є явно недозволеним, висвітлення правила із суттєвими відмінностями у його тлумаченні. Назагал процес протесту щодо вимірювання спирається всього на кілька основних правил. Змагуни, перегонний і протестовий комітети та вимірювачі, мають керуватися цими правилами.

Правило 78 є ґрунтовним. За ним від кожного судна вимагається мати чинне вимірювальне свідоцтво (сертифікат), а власник постає відповідальним за те, аби забезпечити відповідність судна правилам класу і гарантувати, що воно відповідає його вимірювальному свідоцтву (сертифікату).

Правило 64.3 стосується процедурних порядків щодо прийняття рішень щодо протестів, поданих за правилом 78.

К.25.2 Правила класу

Правила класу наводять подробиці того, як судно має вимірюватись, та/чи який йому має надаватися перегонний бал. Зазвичай у них окрім подробиць щодо вимірювання містяться також і порядки адміністрування, обов'язки власників, і т. ін. Взагалі жодні із запроваджених правил не є бездоганними, і правила класів не є винятком. Їхня недосконалість призводить до цілої низки проблем щодо вимірювання. Можуть мати місце лазівки, які дають можливість грамотним власникам, чи конструкторам, набувати переваги, залишаючись у формальних межах правила. Позате, часто-густо автори правил класів ображаються на тих, хто примудрився отримати неочікувану користь від "їхніх" правил, через що виникають збудження та гарячі і емоційні суперечки.

Незважаючи на те, що правила і процеси вимірювання породжують труднощі, протестові комітети завжди можуть зрозуміти їх виявляючи трохи наполегливості і користуючись інформаційною допомогою з боку експертів, зазвичай свідків-вимірювачів, чи свідків-керівників, чи адміністраторів Асоціацій класів.

Правила класу щодо вимірювання і регламент проведення чемпіонату, є керівними документами, які і визначають клас. Проте ці керівні документи не дають прав асоціаціям класів дискваліфікувати, чи покарати в інший спосіб судно під час змагань, окрім, як провести це через протестовий комітет.

К.25.3 Вітрильницькі інструкції

Вітрильницькі інструкції можуть містити порядок розв'язання питань щодо вимірювання. Часто вони містять все, що стосується порядку передзмагального контролю і покарання за порушення. Якщо організатори змагань мають намір відіграти активну роль щодо контролю за відповідністю вимогам вимірювання, то важливо, аби кожні правила і процедурні порядки було включено до вітрильницької інструкції. Таке попереднє планування може усунути проблеми, які виникатимуть згодом, і зберегти безкінечну кількість часу, що його протестовий комітет може бути змушений витратити на чітке визначання своїх прав і обов'язків та його ролі щодо питань вимірювання.

К.25.4 Права і обов'язки вимірювача

Інспектор щодо контролю за обладнанням, чи вимірювач, призначений на змагання, аби керувати контрольним вимірюванням, є частиною перегонного комітету. Особа, яку у такий спосіб не призначено, навіть, якщо вона є головним міжнародним вимірювачем, не має офіційного статусу на певних, якщо тільки до неї не звертаються, як до експерта.

За правилами перегонів інспектор щодо контролю за спорядженням, чи офіційний вимірювач, керуються як перегоновим комітетом, так і правилами перегонів. Вони не є незалежними, чи вільними діяти на свій власний розсуд.

Якщо перед початком перегонів, чи перед регатою, інспектор щодо контролю за спорядженням, або вимірювач, вважатиме, що судно не відповідає правилам, то він може порадити власникові, чи капітанові, або командир-стерновому (шкіперові), аби дефект було виправлено. Якщо невідповідність правилам не буде виправлена, то інспектор, чи вимірювач, мають доповісти про це перегоновому комітетові, а перегоновий комітет має подати протест на судно.

Якщо після перегонів інспектор, чи вимірювач, завважить, що, судно не відповідає вимогам правил класу, то має доповісти про це перегоновому комітетові, який відтак, має започаткувати протест.

Якщо судно протестує проти іншого за порушення правил класу, то воно має навести достатній доказ, який би переконав протестовий комітет що порушення таки могло мати місце. Якщо цього не буде зроблено, то протест не буде дійсним, через те, що не задовольнятиме вимоги правила 61.2(b) щодо опису інциденту. Наприклад, протест, у якому стверджується, що судно має корпус, невідповідний правилам, без наведення свідчень того, як саме порушені правила щодо цього корпусу, має бути визнаний недійсним, оскільки у протесті немає "опису інциденту" (тобто, опису того, у якій саме формі має місце порушення). Не є чимось надзвичайним, коли у вітрильницькій інструкції зазначається, що будь які витрати стосовно піднімання корпусу і його вимірювання має покрити сторона, "що прогнала".

К.25.5 Визнання протестів, що стосуються правил класу

Протестовий комітет має спочатку визначити, чи є протест дійсним; має бути додержано вимог правила 61.

За правилом 61.2(c) вимагається, аби протестуючий зазначив правило, яке вважає порушеним. Протест, у якому зазначається тільки, що "судно не виміряне", або що "воно дуже швидке для свого балу" мають зазвичай бути відхиленими, тому що у ньому не додержано вимог правила 61.2(c).

Якщо тільки звинувачення не є небезпідставно особливим, щодо описування порушених правил, або природи самого порушення, протестовий комітет має не приймати такий протест до слухання.

К.25.6 Права і обов'язки протестового комітету у межах протесту, що стосується порушень правил класу

Якщо протест подано стосовно правила 78 і у відповідності з вимогами правила 61, то правило 64.3 набуває дієвості і постає регулюючим.

Протестовий комітет не може автоматично передавати керування справою будь кому іншому. Він має провести слухання, встановити факти, визначитися із тим, чи може він витлумачити правила, і якщо так, то ухвалити рішення, яке розв'язує питання. Якщо тільки витлумачити, чи застосувати правило не уявляється можливим, протестовий комітет має прийняти ухвалу щодо протесту не звертаючись по допомогу до кваліфікованої інстанції.

За правилом 63.6 вимагається, аби протестовий комітет отримав докази від сторін, та будь які свідчення, які він вважатиме за доцільне. За правилами протестовому комітетові належить отримати докази і свідчення, а відтак прийняти рішення щодо протесту.

К.25.7 Експерти, їхні свідчення і докази

Тільки за незвичайних ситуацій протестовий комітет може бути здатним розв'язати питання по протесту, який стосується правил класу не викликаючи і не звертаючись до тих, чи інших, "експертних" свідків. Є корисним, якщо не необхідним, мати когось, хто є

**ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ РОЗДІЛ К (СЛУХАННЯ ПРОТЕСТІВ)
грунтовно обізнаним у правилах класу та процедурними порядками для допомоги**

протестовому комітетові у якості експерта. Кінцеве рішення приймає сам протестовий комітет. Вимірювачі є корисними. Конструктори суден можуть бути експертами, якщо немає конфлікту інтересів. Не забувайте, що свідки, не має значення, що у якості експертів, є тільки свідками. Кінцеве рішення приймає протестовий комітет.

К.25.8 Повторне вимірювання

Якщо на змаганнях є наявними інспектор щодо контролю за спорядженням, або вимірювач, а протест стосується цілої низки порушень, то протестовий комітет може призначити проведення контрольного, а чи й повного, повторного вимірювання. Такі дії є у межах його компетенції і його обов'язком є "заслухати такі інші свідчення і докази", які він вважатиме за необхідні для прийняття рішення.

У правилах нічого не передбачено щодо надання власнику, чи судну, повного права вимагати, аби інше судно було виміряне повторно. Рішення щодо надання вказівки, або вимоги, на проведення повторного вимірювання, є питанням, яке може вирішувати тільки сам протестовий комітет (або, у разі надання такого права за вітрильницькою інструкцією, повноважний організатор). При цьому майте на увазі, що сторона, яка програла, має сплатити витрати, понесені для повторного вимірювання і будь які інші витрати, що стосуються вимірювання.

Судно, яке зазнало дискваліфікації за правилами вимірювання, може, без того, щоб робити зміни на судні, продовжувати участь у решті перегонів, за умови, що воно у письмовій формі підтвердить своє бажання подати апеляцію, якщо тільки право на апеляцію не є скасованим (правило 70.5). Якщо воно так і не подасть апеляцію, чи апеляцію буде вирішено не на його користь, таке судно має бути дискваліфікованим на всі перегони.

К.25.9 Повноважна кваліфікована організація

Яка саме організація є вповноваженою щодо тлумачення правил класу, іноді зазначається у самих правилах класу. За IMPS такою є рейтинговий орган, у чиїх водах знаходиться судно.

Якщо протестовий комітет звернувся із запитанням щодо правила класу до відповідального органу, то відтак має "коритися" його офіційному роз'ясненню. Якщо таке звернення зроблено, то протестовий комітет тим самим передає одне із повноважень за своєю юрисдикцією. Отже, протестовий комітет має старанно формулювати свій запит, аби бути певним того, що він отримає відомості, необхідні для прийняття власного рішення, не зрікаючись при цьому своїх повноважень.

К.26 Протести самого протестового комітету

Протест, поданий протестовим комітетом за правилом 60.3 має відповідати тим самим вимогам щодо дійсності (чинності) протесту, що і протест, поданий перегоновим комітетом. Перед тим, як продовжувати слухання, протестовий комітет має пересвідчитися, що вимог стосовно чинності протесту – додержано.

Голова ПрК має впевнитися у тому, що представник судна знає про те, що один, чи й більше, членів протестового комітету, мають надати свідчення, і що стороною, яка подала протест, є протестовий комітет як одне ціле, яке й порушує слухання за правилом 60.3. Ми рекомендуємо, аби члени протестового комітету, які даватимуть свідчення, сиділи на своїх звичайних місцях навкруг, чи поряд, із столом, у приміщенні протестового комітету.

Чи мають члени протестового комітету, які давали свідчення полишати приміщення під час прийняття рішення протестовим комітетом? Або, чи повинні члени ПрК, які є свідками, залишати приміщення разом з опротестованим, тоді, як решта членів комітету прийматимуть рішення?

Такі свідки, які залишаються для прийняття рішення, не мають права давати будь яких нових свідчень тоді, як сторони є видаленими із приміщення ПрК. Члени комітету, які дають свідчення не є *зацікавленими сторонами*. Вони є частиною незалежного органу, який не може мати а ні вигоди, а ні втрати від прийнятого рішення.

Те, що вони залишаються частиною протестового комітету, як єдиного колективного органу, сприяє уявленню про протестовий комітет, як про незалежний орган, зацікавленістю якого є справедливість і чесність проведення змагань в цілому. Зазвичай, ті свідки, які є частиною протестового комітету, мають залишатися у приміщенні протестового комітету, як частина комітету, що приймає рішення.

За випадків, коли голова, або хтось із членів протестового комітету, відчуває себе незручно у присутності свідків, свідки, мають тоді, коли протестовий комітет починає обговорення, залишити приміщення. Давайте собі звіт у тому, що видалення свідків, які є членами протестового комітету, у той час, як решта членів протестового комітету приймає рішення, виставляє членів протестового комітету, як фізичних осіб, які мають поганий умисел проти конкретного опротестованого судна, та мають свій особистий інтерес щодо виграшу протесту. Усталена звичка видаляти свідків, які є членами протестового комітету породжує надзвичайне ускладнення у разі, коли всі, або майже всі, члени протестового комітету є свідками інциденту.

Проте, якщо, протестовий комітет є переконаним у тому, що опротестований у невідомий і вагомий спосіб сприймає присутність одного, чи двох, членів протестового комітету на обговоренні щодо прийняття рішення, як несправедливість, то свідки протестового комітету мають не брати участі у прийнятті рішення. У правилі N3.2 зазначається, що протестовий комітет залишається таким, що його призначено належним чином, якщо у ньому залишається три члени, і принаймні двоє із них є міжнародними суддями.

К.27 Слухання стосовно зловживань забороненими лікарськими засобами

Тест на заборонені лікарські засоби може бути проведений тільки за письмовою згодою на те національної повноважної організації, або ж самої ISAF.

Змагуни не можуть протестувати щодо звинувачення у порушенні правила 5; слухання стосовно зловживань забороненими лікарськими засобами може бути ініційоване тільки після того, як змагуна було відсторонено для тестування, або через його відмову від тестування.

Беручи до уваги те, що на аналіз зразків потрібно кілька тижнів часу, процес накладання покарання за застосування Статутного положення ISAF 21 випадає із юрисдикції протестового комітету. Правило 63.1 не застосовується.

К.28 Відшкодування

Судну, заліковий стан якого у перегонах, або серії, значно погіршився не з його власної провини, може, за наявності умов, зазначених у правилі 62.1, бути надане відшкодування.

Звернення про відшкодування може бути започатковане судном, перегоновим комітетом, або протестовим комітетом.

Відшкодування не може бути надане без проведення слухання (правило 63.1).

К.28.1 Хто може звертатися про відшкодування?

(a) Судно (правило 60.1(b))

У Вступі до *Правил вітрильницьких перегонів*, у підрозділі Термінологія, зазначено, що "Судно", означає, як саме вітрильне судно, так і екіпаж на його облавку.

Зазвичай судна звертаються про відшкодування для себе; проте це не є вимогою правил. Судно, чи його екіпаж, може звернутися про відшкодування для іншого судна, незалежно від того, чи було у перегонах те судно, яке звертається про відшкодування.

Приклад: Судно, що є у перегонах, надало допомогу судну, яке зазнавало лиха. Незалежно від того, чи було у перегонах судно, що потерпало, а чи ні, воно може звертатися про надання відшкодування судну, яке прийшло йому на допомогу

Якщо є доречним, то протестовий комітет, як носій справедливості, може, у результаті слухання, надати також відшкодування і іншим суднам, незалежно від того, чи зверталися вони про відшкодування, а чи ні. (правило 64.2)

(b) Перегоновий комітет. (правило 60.2(b))

Перегоновий комітет може звернутися про надання відшкодування судну, яке на його думку заслуговує на відшкодування і має на те право. Часто це буває з метою виправлення помилки, якої припустився ПеК, і яка вплинула на судно, чи судна.

Приклад: Перегоновий комітет дійшов висновку, що неправильно відкликав певні судна, які повернулися і стартували знову. Він може звернутися щодо проведення слухання про надання відшкодування цим суднам.

(c) Протестовий комітет. (правило 60.3(b)).

Протестовий комітет може розпочати слухання, спираючись на звернення, чи доповідню (рапорт), отримані з будь яких джерел, або на відомості, включно з недійсним протестом, або зверненням про відшкодування, або ж отримані від будь якої сторони, незалежно, зацікавленої, чи ні.

Приклад: Під час слухання протесту протестовому комітетові може стати відомо, або він може отримати доповідню (рапорт) про те, що судно може мати право на відшкодування. Протестовий комітет може започаткувати слухання щодо надання відшкодування такому судну.

Протестовий комітет може також вирішити надання відшкодування у формі частини своєї ухвали після слухання протесту, якщо вирішить, що судно має право на відшкодування за правилом 62, при цьому незалежно від того, чи мало місце звернення про відшкодування, а чи ні (правило 64.2)

К.28.2 Сторони у слуханні щодо відшкодування

Визначення *сторона* включає таке судно, яке звертається про відшкодування, чи таке, про надання відшкодування якому звернувся перегоновий комітет за правилом 60.2(b), або ж надання відшкодування якому розглядається протестовим комітетом за правилом 60.3(b). За таких випадків, всі судна, надання відшкодування яким розглядається, мають право бути присутніми на слуханні.

У зверненні про відшкодування за правилом 62.1(a) перегоновий комітет, чи повноважний організатор, можуть бути сторонами у слуханні.

Після ухвали про надання відшкодування і прийняття рішення щодо того, яке саме відшкодування надається, протестовий комітет може дійти висновку, що для досягнення справедливості, треба розглянути також і надання відшкодування іншим суднам, та надати його їм. Якщо прийняття "справедливого" рішення вимагає подальших досліджень, і якщо ці судна раніше не були повідомлені про слухання, чи не були на ньому присутніми, то слухання має бути відкладене і розпочате нове слухання після того, як будуть поінформовані всі судна, які можуть мати право на відшкодування. Оскільки всі сторони у слуханні мають бути сповіщені про час і місце слухання, належне повідомлення має бути вивішене на дошці офіційних повідомлень. За таких обставин гарно буде скористатися телефоном, електронною поштою, чи надіслати СМС всім сторонам, особливо у такому разі, коли вивішування сповіщень уже втратило чинність через закінчення терміну дії. Пропоноване слухання має проводитися від самого початку, адже нові сторони мають право почути всі свідчення.

Впевніться у тому, що кімната для слухань є досить великою, аби вмістити всі сторони, склад кожної із яких має бути по одному представнику від кожного із суден.

К.28.3 Слухання

Слухання щодо відшкодування складається із чотирьох етапів;

- I. Дійсність
- II. Відповідність
- III. Інцидент
- IV. Надання відшкодування

Дійсність з'ясовується насамперед, і, у разі звернення не є дійсним, сторони мають бути про це сповіщені, і слухання закрите.

Якщо звернення є дійсним, то слухання має тривати для з'ясування того, чи відповідає звернення вимогам правила 62.1. Якщо цих вимог не дотримано, то про це має бути одразу сповіщено сторонам і слухання закрите.

Якщо звернення є відповідним, то протестовий комітет має розглянути інцидент і те, чи має судно право на відшкодування, а чи ні. Якщо ні, то до сторін мають бути доведені встановлені факти і повідомлено про те, що відшкодування не надається і що слухання закрите.

Якщо протестовий комітет вирішить надати відшкодування, то відтак має вирішити, яке саме відшкодування має бути прийнятним. Коли рішення прийняті, то сторони мають бути про це сповіщені, і слухання закрите.

К.28.4 Дійсність (чинність)

На слуханні, де розглядається звернення про відшкодування, протестовий комітет перш за все має визначити, чи є звернення дійсним.

Звернення має бути у письмовій формі і описувати інцидент включно з часом, датою, його відбування. Відсутні необхідні подробиці можуть бути додані перед початком слухання (правило 61.2(a) або й під час слухання (правило 61.2 (c) і (d))).

Показ протестового прапора не вимагається (за винятком матчевих перегонів), як немає і зобов'язань судна, яке звертається про відшкодування сповістити про це перегоновий комітет.

Судно не може протестувати на перегоновий, чи протестовий комітети, будь який протест такого кшталту має сприйматися, як звернення про відшкодування, за умови дотримання вимог правила 61.2, якщо це стосується справи.

За правилом 62.2 звернення про відшкодування має бути передане до бюро регати не пізніше завершення часу протестування, або ж не пізніше, ніж через дві години після інциденту, з огляду на те, що закінчується пізніше. Час інциденту має бути визначений протестовим комітетом і це залежить від умов, за яких відбувався кожний окремий випадок. Якщо інцидент мав місце на дистанції перегонів, то має застосовуватися звичайний час протестування. У випадку помилки щодо заліку, або у такому разі, коли судно отримало заліковий стан НБД (OCS) чи щось подібне, то часом інциденту має зазвичай братися час, коли було вивішено результати, а у разі вони не були вивішені протягом належного часу, час самого інциденту може бути прийнято навіть і пізніший. Якщо результати було опубліковано тільки через Інтернет, то часом інциденту може вважатися перша слухна нагода для сторони побачити їх.

Звернення від перегонового комітету, чи протестового комітету, має бути подано у межах двох годин від моменту отримання відповідних відомостей (правило 61.3).

Якщо звернення про відшкодування отримане поза межами часу протестування, то протестовий комітет, у разі на це є слушні підстави, має подовжити цей час. Рішення про те, чи мала місце "слушна підстава" для подовження часу протестування, має прийматися протестовим комітетом, і зазвичай за таку підставу має вважатися момент появи першої розумної можливості усвідомити наявність для судна ситуації щодо права на отримання відшкодування.

К.28.5 Відповідність

Якщо звернення про відшкодування визнане дійсним, протестовий комітет, відтак, має вирішити, чи відповідає звернення вимогам правила 62, а саме, чи насправді заліковий стан судна (все одно у перегонах, чи у цілій серії) значно погіршився не з його власної провини, а через

- (a) неналежні дії, чи похибку перегонового комітету, протестового комітету, чи повноважного організатора, комітету щодо контрольного огляду, чи вимірювального комітету на змаганнях, але не через ухвалу протестового комітету, тоді, як судно було стороною у слуханні;
- (b) травму, або істотне пошкодження, що трапилося через дії судна, яке порушило правило Частини 2, або плавзасобу, який не був у перегонах, але був зобов'язаним триматися осторонь;
- (c) надання допомоги (за винятком допомоги собі, чи своєму екіпажеві) відповідно до правила 1.1; або
- (d) вчинків судна, чи члена екіпажу цього судна, які призвели до покарання їх за правилом 2, або до покарання, чи попередження, за правилом 69.2(c).

Протестовий комітет має отримати свідчення від представника сторони, що звертається про відшкодування, її свідків, якщо такі є, інших сторін та їхніх свідків, та від будь яких свідків, яких може викликати протестовий комітет за своїм рішенням.

На закінчення цієї частини слухання має бути прийняте рішення і сторону, яка звернулася про відшкодування, повідомлено про те, чи надано, а чи ні, відшкодування, а відтак слухання має тривати далі, аби обговорити підстави щодо визначення конкретного характеру і форми відшкодування, якщо таке надається.

К.28.6 Залік

Аби надати відшкодування судну, істотно погіршеним має бути саме заліковий стан судна, а не його місце у перегонах, чи серії. У правилі 62.1 зазначається, що звернення про відшкодування має спиратися на твердження, чи на можливість, того, що заліковий стан судна значно погіршився не з його власної провини. Отже, перед початком обговорення про надання відшкодування, судно мусить мати заліковий стан (яким, у тому числі, може бути НЗС (DNC), НСТ (DNS), НБД (OCS), і т. ін.), що погіршився. Таким чином, відшкодування не може розглядатися ще перед тим, як перегони буде завершено, і судно матиме певний заліковий стан.

Якщо перегоновий комітет припустився помилки щодо заліку, і у наслідку виправлення цієї помилки заліковий стан судна постає гіршим за той, що воно мало за раніше вивішеними результатами, такий стан не може бути гіршим, ніж судну належить мати за правилами. Це не буде неналежною дією перегонового комітету, оскільки за правилами вимагається, аби заліковий стан судна відповідав його місцю на фініші.

К.28.7 Значно, істотно

Заліковий стан судна у перегонах, чи у серії, має погіршитися значно. Термін "значно", чи "істотно" є суб'єктивним і визначається протестовим комітетом, з урахуванням умов і обставин, за яких трапився певний випадок. Обов'язок довести, що заліковий стан судна "значно" погіршився, лежить на стороні, яка звертається про відшкодування.

Приклад:

Погіршення заліку на одне очко може бути значним, у разі воно впливає на загальний залік у серії. Тоді як погіршення залікової суми на двадцять п'ять очок, яке відсуває судно на тридцять сьоме, замість тридцять шостого місця у серії, мабуть не є значним. І, все ж таки, якщо судно отримує зайвих двадцять п'ять очок до заліку у окремих перегонах, які воно виграло, то це може бути і значною кількістю, адже судно через це може втратити певний приз за перегони.

К.28.8 Не з його власної провини

Аби мати право на відшкодування, заліковий стан судна має значно погіршитися не з його власної провини. Це означає, що у разі судно несе відповідальність, все одно, повністю, чи частково, за погіршення свого залікового стану, наскільки малою є частина його відповідальності не є важливим, то воно не має права на відшкодування.

Приклади:

- *Якщо сигнал стартування було подано на п'ять секунд пізніше, і двоє суден визначені, такими, що НБД (OCS), одне за п'ятнадцять, а друге за дві секунди перед сигналом, що його подано із запізненням, то право на відшкодування матиме тільки друге судно, тоді, як перше із них має залишатися НБД (OCS) через свої власні дії, які були безвідносними до неналежних дій перегонного комітету, що подав сигнал стартування із запізненням.*
- *Перегонний комітет розпочав перегони у призначений за розкладом час, а змагун полишив марину із запізненням і пропустив старт, це є помилкою самого спортсмена, а не перегонного комітету.*
- *Стартовий знак, що дрейфує, не звільняє судно від обов'язку стартувати відповідно до визначення старту.*

К.28.9 Неналежні дії, або похибка

Неналежними діями є робити щось таке, що не є дозволеним правилами перегонів, положенням про перегони, чи вітрильницькою інструкцією. Похибкою є не робити щось, що є визначеним, як таке, що його вимагається робити за правилами, положенням про перегони, чи за вітрильницькою інструкцією. Якщо керівник перегонів або протестовий комітет робить, чи не робить те, на що йому надано свободу дій, чи він робить не зобов'язаний, навіть якщо б це було цілком неприйнятним, дуже поганим чи нерозважливим, це ніколи не буде а ні неналежними діями, а ні похибкою, через які може бути надане відшкодування.

Приклади:

Якщо перегонний комітет подав сигнал дистанції 3, коли описаними у вітрильницькій інструкції є тільки дистанції 1 і 2, то це є неналежними діями, оскільки такої дистанції у вітрильницькій інструкції немає.

Якщо ж перегонний комітет подав сигнал дистанції 2, і згодом перше судно не могло фінішувати до закінчення обмеженого часу, і дистанцію не було скорочено, то це не буде неналежними діями, чи похибкою. Таку дистанцію дозволено вітрильницькою інструкцією, а скорочення дистанції не є обов'язком; це, звичайно, був випадок, за якого перегонний комітет припустився недоброякісного суддівства, але це не було а ні неналежними діями, а ні похибкою з його боку.

Якщо перегонний комітет вивісив "Поради перегонцям", а відтак не діяв за цими порадами, то це не може бути підставою для відшкодування, тому що цей документ не є виконанням правил і не являє собою частини положення про перегони, або ж вітрильницької інструкції. "Сповідання змагунам-учасникам", яке посилається на правила і відповідає їм, положенню про перегони або вітрильницькій інструкції, є документом, який може бути предметом обговорення стосовно звернення про відшкодування.

К.28.10 Факти пошкодження матчастини, чи травмування людини

Фізичне пошкодження матчастини, чи травмування людини має бути спричинене діями судна, що порушило правило Частини 2, або плавзасобом, який не є у перегонах, що був зобов'язаним триматися осторонь.

Фактично пошкодженням є таке, за якого для частини судна, чи й всього судна, знижується його вартість, або ж частина судна, чи й судно в цілому, постає менш функціонально здатним. Зверніться до випадку ISAF 19.

Наступне не є фактом пошкодження:

- перекидання
- заплутування такелунку, чи леєрів
- втрата місць
- людина за облавком

Травмою має вважатися така, яка потребує медичного втручання, чи призводить до зниження у члена екіпажу функціональної здатності.

У світлі цього правила невеличкі порізи, чи садна, мають не вважатися за травмування.

К.28.11 Надавання допомоги

Судно, що надає допомогу (за винятком собі, чи членові свого екіпажу) відповідно до правила 1.1, може мати право на відшкодування. Також, якщо судно можливо є у небезпеці, то інше судно, яке надає допомогу, має право на відшкодування, навіть у такому разі, коли до нього не зверталися по допомогу, або згодом з'ясувалося, що небезпеки, як такої, не існувало. Правило 62.1(c) і випадок ISAF 20.

К.28.12 Накладання покарань

Судну, чий заліковий стан постав суттєво гіршим через дії судна, на яке було накладено покарання за правилом 2, або було вжито дисциплінарних заходів за правилом 69.1(b) може бути надане відшкодування. Правило 62.1(d)

К.28.13 Надавання відшкодування

Коли протестовий комітет пересвідчиться у тому, що звернення відповідає цим вимогам, то він має прийняти якомога справедливіше рішення; він не має прав *не* врегульовувати питання у такому разі, коли додержано вимог, про які йдеться. Оскільки у тлумачному словнику слово "відшкодування" означає "відновлення прав, відновлення справедливості", а відшкодування за цим правилом спирається на те, що заліковий стан судна погіршився, то єдине відшкодування, яке може бути надане, це відновлення справедливості щодо залікового стану судна, чи суден. У правилі 64.2 зазначено, що може бути підігнано, чи змінено, заліковий стан (дивіться приклади у правилі A10), або час фінішування суден, припинено перегони, залишено результати у силі, чи справу врегульовано в інший спосіб. У цьому випадку рекомендація врегульовувати інший спосіб, стосується саме такого іншого способу, за яким упорядковується заліковий стан судна, чи суден.

Коли у процесі слухання виявлено, що вимог правила 62 додержано, то іноді буває корисним запитати у сторін, яке саме відшкодування було б відповідним на їхній погляд. Позате, що протестовий комітет не є зобов'язаним враховувати їхню думку для прийняття свого рішення, вона іноді буває інформативною.

Якщо про відшкодування звертається тільки одне, чи невелика кількість суден, і їхні звернення відповідають вимогам правила 62, найсправедливішим рішенням тільки зрідка може бути припинення перегонів. Припинення має обиратися тільки як останній засіб. Якщо найсправедливішим влаштуванням справи є припинення, то протестовий комітет спочатку має отримати відомості з *відповідних джерел* якими можуть бути і всі судна, яких було допущено до перегонів.

Для протестового комітету є корисним та інформативним (часто навіть необхідним у порядку додержання зобов'язань за правилом 64.2) отримати свідчення і докази від інших суден, які не мають відношення до звернення про відшкодування.

За прийняття рішення, яке саме, відшкодування краще відповідатиме обов'язкам протестового комітету "чинити якомога справедливніше", зверніться до пропозицій, що містяться у Додатку А10.

Порядкове місце за огинання знака і відлік часу судна можуть виявитися корисним свідченням, чи доказом. Іноді трапляється так, що найсправедливішим буде не робити нічого.

К.28.14 Настанови щодо відшкодувань, які можуть бути надані

Середня кількість очок: часто-густо її застосовують, коли судно, яке має право на відшкодування, не було у змозі фінішувати у перегонах, про які йдеться. Це є придатним тільки для суден, що беруть участь у серії, яка складається принаймні із п'яти перегонів, та, аби було справедливим, кількість перегонів, для яких вживається середнє число очок, має тільки за особливих випадків перевищувати двадцять відсотків і ніколи 50 відсотків перегонів, проведених у серії. Зазвичай всі перегони, за винятком тих, у яких надається відшкодування, застосовуються для обчислення середньої кількості очок, проте, у довгих серіях краще вилучати гірші результати судна із обчислення середньої кількості. У головних змаганнях є доречним вилучати останні перегони серії із числа перегонів, які застосовуються для обчислення середньої кількості очок, аби змагуни, починаючи участь в останніх перегонах, знали точне співвідношення залікових сум очок всіх суден, і мали можливість визначати свою тактику і стратегію.

Якщо більшість перегонів серії уже є завершеними, то середню кількість очок може бути визначено, спираючись на кількість очок, отриманих судном у всіх перегонах, що були завершені раніше, ніж відбулися перегони, у щодо яких і постало питання.

Порядкове місце судна на момент інциденту: можуть бути надані очки, що відповідають порядковому місцю судна на момент інциденту. За умов, коли інцидент мав місце на початку перегонів, цей метод може застосовуватися тільки в окремих випадках, і має ніколи не застосовуватися, у такому разі, коли на момент інциденту місця суден у перегонах ще не були добре визначеними.

Час фінішування: якщо час, витрачений судном в інциденті, може бути слушно визначеним, то залікова кількість очок судна може бути виведена, виходячи з того, яке місце на фініші мало би судно, якби час, про який йдеться, було вилучено із його скорегованого часу у цих перегонах. Протестові комітети мають бути дбайливими, щодо слідування Випадку 110 і надавати відшкодування не за час, чи за місця, втрачені протягом зіткнення, чи інциденту, але ТІЛЬКИ за той час, чи місця, які були втрачені судном через погіршення його нормального просування по дистанції з причини травмування людини, чи пошкодження матчастини.

Інші врегулювання: якщо заліковий стан судна не може бути справедливо залагоджений, застосовуючи зазначені вище методи, то прийнятним може бути застосування деяких інших методів відшкодування. Наприклад, у флоті, де змагаються судна двох різних типів, можна вирішити, аби надати судну кількість очок, яку отримало інше судно такого ж типу.

Припинення: припинення має вживатися тільки як останній вибір, як крайній захід, коли не вбачається жодного варіанту впорядкування питання, справедливого для всіх суден, яких це стосується. Це є дуже важливим, адже припинення може бути несправедливим стосовно суден, які перемогли, чи фінішували у перегонах, завдяки своїм власним якостям.

Кваліфікаційні і фінальні перегони: якщо серія складається із кваліфікаційних і фінальних серій, важливо дбати про те, аби будь яке відшкодування стосувалося тільки певного шаблю всієї змагальної серії і спиралося на результати тільки того шаблю, у якому трапився інцидент.

Пам'ятайте, що у правилі 64.2 зазначено, що протестовий комітет МУСИТЬ чинити якомога справедливіше стосовно всіх суден, на яких це впливає.

К.28.15 Перед-перегонове "звернення про відшкодування"

Будь яке звернення про відшкодування у світлі правила 76, "Недопуск судна, або змагунів" має слухатись за першої слушної нагоди перед тим, як перегони, чи серія розпочнуться.

Незважаючи на багато інших окремих випадків, за яких ніякий заліковий стан судна не є погіршеним, у разі, про який йдеться, хоч і немає ніякого залікового стану, будь яке звернення такого кшталту не є недійсним. Але ж, кожне таке домагання має бути пов'язане з допущенням неналежних дій, чи похибки, повноважного організатора, або перегонового комітету, тоді, як всі інші підстави для відшкодування стосуються інцидентів, що трапилися на воді. Оскільки будь які інші дії повноважного організатора або ПеК, на цьому шаблі є публікуванням положення про перегони, та вітрильницької інструкції, підставами може бути тільки те, що ці документи, можливо, є, або неповними, або суперечливими, або ж не відповідають вимогам *правил*. Отже, ці "звернення про відшкодування" є, скоріше, зверненнями до повноважного організатора, аби внести роз'яснення, чи надати тлумачення до їхніх документів. За таких, чи подібних, випадків, повноважний організатор звертається до протестового комітету/журі, за порадою, але не є зобов'язаним слідувати цій пораді.

Якщо повноважний організатор звертається до протестового комітету/журі, аби провести слухання стосовно цих звернень і погоджується керуватися рішенням протестового комітету/журі, то немає причин, щоб це не виконувати. Беручи до уваги, що ухвала протестового комітету/журі відповідає *правилам*, змагуни не можуть противитися, чи протестувати проти цього порядку, адже повноважний організатор є граничним органом, який встановлює параметри і умови, для проведення перегонів, чи серії.

К.28.16 Звернення про відшкодування через твердження про допущену перегоновим комітетом похибку стосовно надання судну залікового стану НБД (OCS), ППЗ (ZFP), або ЧПД (BFD)

Іноді судна оспорюють рішення перегонового комітету щодо надання їм залікового стану НБД (OCS), ППЗ (ZFP) або ЧПД (BFD) звертаючись про відшкодування за ПВП 62.1(a).

Аби судну було надано відшкодування, воно має переконати перегоновий комітет, у тому, що перегоновий комітет припустився помилки. Відео свідчення можуть бути корисними, але часто бувають непереконаливими, а то й спірними. Надати відео і апаратуру для його перегляду є обов'язком судна, яке звертається про відшкодування. Демонстрування відеозапису на маленькому екрані відеокамери зазвичай буває неприйнятним. За відсутністю неспростовних доказів протилежного, протестовий комітет має сприймати рішення перегонового комітету, оскільки особа, яка спостерігає за стартовою лінією, є спеціалістом у вітрильницькому спорті і протестовий комітет без наявності неспростовних доказів має не змінювати суддівське рішення на своє власне.

Свідчення, що спирається на порівняння положень двох суден на стартовій лінії, які отримали різний заліковий стан, не є неспростовним доказом того, що інше судно стартувало правильно.

К.28.17 Відшкодування після дискваліфікації без слухання

Якщо прописано у вітрильницькій інструкції, то за правилом 67 протестовому комітетові дозволяється накласти покарання на судно без слухання якщо ПрК певний того, що судно порушило правило 42. Проте, якщо судно, що його покарано таким чином, звертається про відшкодування, то ПрК має влаштувати слухання, навіть у разі докази є такими, що порушення виглядає наявним. Протестовий комітет має чинити справедливо стосовно усіх змагунів*.

*(Помилка видавця: правило 67 у сучасних правилах стосується зовсім іншого. Старий текст цього правила у сучасних правилах відсутній. Сказане вище може стосуватися Додатку Р. С. М.)

К.28.18 Додаток Q (Медаль рейс)

У перегонах, які проводяться за Додатком Q, права судна на отримання відшкодування є зміненими. Офіційні керівні перегонові особи і протестовий комітет мають заходити на вебсайт ISAF, аби завантажити звіт останню версію Додатку Q.

К.28.19 Додаток В (Правила змагань з віндсюрфіngu)

Протестовому комітету треба давати собі звіт у тому, що у Додатку В7 правила щодо протестів і звернень про відшкодування, для змагунів-віндсюрфінгістів змінено.

К.28.20 Додаток F (Правила перегонів на кайтбордах)

Протестовому комітету треба давати собі звіт у тому, що у Додатку F5 правила щодо протестів і звернень про відшкодування, для змагунів-кайтбордістів змінено. Буклет, що містить всі правила щодо змагань з кайтбордінгу, (перегонові і Додаток F) є доступним на вебсайті ISAF www.isaf.com/

К.29 Звернення про повторне слухання

Кожна з сторін у слуханні може звернутися про проведення повторного слухання. За тих випадків, коли звернення про відшкодування було зроблене перегоновим комітетом, або рішення прийнято протестовим комітетом за правилом 60.3(b), відповідно до визначення Сторона, такою є судно, що звертається про відшкодування, або судно про відшкодування для якого звертаються. Всі інші судна, є такими, що їх це "зачіпає", не є сторонами. За правилом 66 стороні, що зазнала невдачі, не надається права просто переглянути сутність певної справи. Але ж сторонам дозволяється надати нові свідчення, чи докази, які за первинного слухання через слушні обставини не могли бути надані.

Слово "може" у першому реченні правила 66 означає, що на протестовий комітет не покладається абсолютний обов'язок проводити повторне слухання, але протестовий комітет візьме гріх на душу, якщо не зробить цього за випадку, коли обставини явно виправдовують проведення повторного слухання. Це говорить про те, що зовсім не є в інтересах змагань надавати стороні, яка зазнала невдачі, можливості повторювати слухання тільки для того, аби виудити підставу або зробити "переформотування" показань і свідчень за якими рішення уже прийняте. За таких обставин повторне слухання є безпідставним навантаженням на протестовий комітет та інші, причетні до справи, сторони.

У правилі 66 передбачено два варіанти обставин, за яких протестовому комітету дозволено розпочинати повторне слухання після того, як ПрК уже прийняв ухвалу щодо справи. Першим є такий, коли протестовий комітет вважає, що можливо припустився значної помилки. Другим варіантом є такий, коли у розумний проміжок часу з'являється можливість отримати нові важливі свідчення, чи докази, яких неможливо було отримати за первинного слухання. Слова "значно", ("важливо") застосовані задля того, аби визначити обидва варіанти, і означають, що помилка, чи нові свідчення, скоріш за все можуть змінити підстави, або й висновки для прийняття ухвали.

Помилки протестового комітету, які мають призводити до повторного слухання, є такими, як неналежний процедурний порядок, чи неправильне використання правила. Протестовий комітет може вирішити, що ключові висновки не підтримуються фактами. Але найчастіше повторне слухання буває наслідком помилки щодо тлумачення правила.

Задля того, аби розпочати повторне слухання через наявність нових свідчень, чи доказів, ці свідчення, або докази, мають бути як новими, так і істотними (правило М4). Новими, та істотними свідченнями є такі, що не були надані раніше на первинному слуханні, які в основному стосуються прямо, та безпосередньо конкретного випадку, який розглядається, і які ні в якому разі не є, а ні нагромадженими, а ні такими, що не стосуються справи. Нагромадженими є такі додаткові свідчення, що є такого ж характеру, як і свідчення, чи докази, що уже є наявними і які просто підтверджують факти, уже встановлені за первинного слухання, особливо такі факти, які подальшого підтвердження не потребують.

Аби вважатися суттєвими, свідчення, чи докази, мають стосуватися ухвали і виявляти розумну можливість, за якої, якщо розглядати у контексті всіх наявних свідчень, висновки щодо випадку мають змінитися.

Аби вони були визнані новими, свідчення і докази мають бути такими, які не були наявними і доступними на час попереднього слухання. Свідчення, або докази, які існували під час первинного слухання, але у той час не були відомі стороні, можуть бути визнані новими свідченнями.

За правилами, сторона у слуханні має обов'язок підготуватися до слухання, забезпечити присутність свідків, зібрати докази, ще перед початком слухання, і, якщо потрібно, звернутися про відстрочення, як зазначено у правилі 63.2. Якщо відомо, що свідок, або докази, є наявними, але свідчення не можуть бути відібраними під час слухання, то звертатися про надання додаткового часу, є обов'язком сторони. Реєстратор має записувати будь яке звернення такого кшталту. Наприклад, новий свідок, який з'являється після того, як слухання уже закрито, нечасто може сприйматися, як "новий доказ", якщо тільки сторона не повідомила протестовий комітет про цього свідка раніше, ще перед початком, або ж і під час первинного слухання, або у разі, коли свідок і його свідчення не були відомі стороні. Якщо сторона не шукає свідків, чи не звертається до протестового комітету про відстрочення, то будь яке пізніше звернення про повторне слухання, аби вислухати "нові" свідчення, може задовольнятися тільки в окремих випадках.

І, все ж таки, якщо *сторона* з'являється на слухання і звертається, чи про відстрочення, чи про надання додаткового часу, аби прибули свідки, то наступне звернення про повторне слухання може відповідати критеріям правила 66 і протестовий комітет скоріше за все вирішить розпочати повторне слухання.

Фото і відео докази і свідчення, які видаються за нові, можуть і мають бути надані спочатку одному, чи й усім членам комітету, аби встановити, що ці свідчення є новими, істотними, і не є сукупними доказами. Голова має зазвичай призначити двох, чи трьох членів ПрК, аби вони проглянули свідчення і доповіли про них протестовому комітету. Якщо свідчення є прийнятними і такими, що стосуються справи, або якщо є деякі сумніви, то ті, хто переглядав, мають запропонувати перегляд матеріалів всьому складу комітету.

Протестовий комітет може також і сам дослідити нові знакові свідчення і прийняти рішення щодо проведення повторного слухання. Якщо розглядатимуться будь які нові свідчення, чи докази, то сторони за правилом 63.6 (Право бути присутнім) мають право на присутність. Окрім того, сторони мають право за правилом 63.6 задати питання будь яким новим свідкам.

Якщо *сторона* звертається про відшкодування, то протестовий комітет має вирішити, чи є звернення про відшкодування дійсним (чинним). На звернення про повторне слухання існує обмеження часу. За правилом 66 сторона задля звернення про відшкодування, має 24 години після того, як їй було сповіщено про ухвалу, прийняту на слуханні протесту.

Якщо звернення є вчасним, протестовий комітет має, за врахування підстав, наданих *стороною*, прийняти рішення щодо того, чи він припустився, або, можливо, міг припуститися, помилки, або ж щодо того, чи є наявними важливі нові свідчення, чи докази. Представлення сторони, що звертається, має насамперед оперувати причинами і підставами для повторного слухання, а не тим, що існують нові свідчення. Правила такого не вимагають, але якщо інші сторони є наявними, то добрим знаком була б їхня присутність під час з'ясування цих фактів.

Якщо протестовий комітет вирішує, що є належні підстави для повторного слухання, то він має сповістити сторони про таке своє рішення. Якщо повторне слухання має відбутися, то протестовий комітет має зробити ті самі сповіщення, які вимагаються за слухання протесту. На додаток до цього, більшість членів комітету, якщо тільки можливо, мають бути членами протестового комітету, який проводив первинне слухання.

Предметом обговорення на повторному слуханні мають бути тільки ті свідчення, чи докази, які є новими, або ж свідчення, що стосуються помилки протестового комітету, про яку йдеться у заяві. Сторони можуть задавати запитання, викликати свідків, виголошувати напутнє, чи оцінювальне, слово, резюмувати, звертаючись до журі. Протестовий комітет має здійснювати процесуальні дії, так само, як і за будь якого іншого слухання.

Якщо протестовий комітет сам дійде висновку, що, можливо, він припустився значної помилки, то він може без відбирання будь яких нових показань, чи свідчень, переглянути свою ухвалу без присутності сторін. Для перегляду протестовим комітетом його ухвали не існує жодних часових обмежень. Коли протестовий комітет змінює свою ухвалу, то має сповістити про це сторони відповідно до правила 65.1. Це може бути зроблено у спосіб вивішування зміненої ухвали, чи через вручення копій ухвали сторонам у слуханні.

Чи задовольняти, а чи ні, звернення про повторне слухання, завжди може вирішувати тільки сам протестовий комітет. Приклади, що містяться вище, про умови, за яких протестовий комітет може погодитись на проведення повторного слухання, є тільки керівними вказівками, і мають вживатися саме як такі.

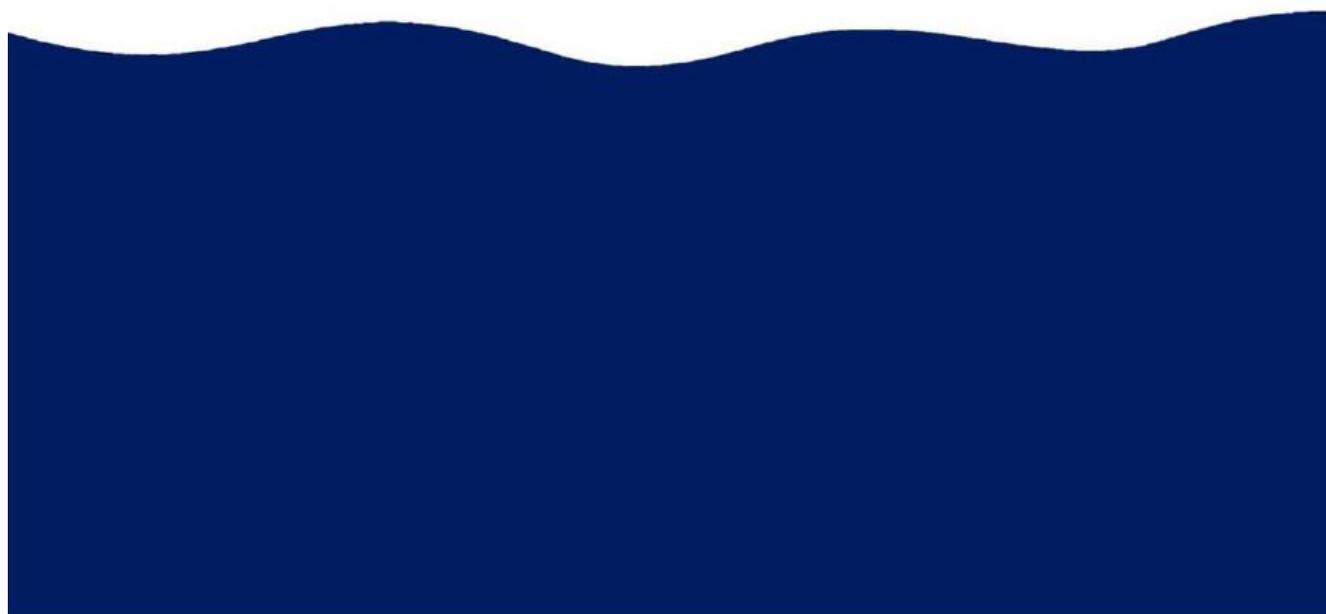
Протестовий комітет може також прийняти рішення про повторне слухання у разі, коли він прийняв ухвалу без присутності сторони, а пізніше встановив, що сторона не мала змоги бути присутньою. Те, що таке повторне слухання проводиться за правилом 63.3(b), а не за правилом 66, отже, не підпадає під вимоги цього правила, щодо сфери дій, компетенції, та часових обмежень. Таке слухання має починатися заново з вислуховуванням всіх тих свідчень, які було надано раніше.



ПОСІБНИК
ДЛЯ
МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ
РОЗДІЛ I
Арбітраж

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



	Зміст	Сторінка
L.1	Вступ	L 2
L.2	Покарання	L 2
L.3	Принципи арбітражу	L 3
L.4	Процедурний порядок	L 5
L.5	Арбітр	L 6
L.6	Висновки	L 6

L.1 Вступ

Арбітражний розгляд протестів є процесом розв'язання протестів без використання формальностей, яких необхідно додержувати за проведення повних слухань протестів. Арбітраж є просто досить короткою зустріччю між тими спортсменами, між якими має місце протест, і досвідченим суддею, чи двома суддями, які виступають у ролі арбітрів. Всі сторони погоджуються брати у цьому участь, і якщо будь хто із них відмовляється від такої участі, то арбітраж не може тривати далі. Змагуни розповідають арбітрові, чи арбітрам, що саме відбувалося на воді, а арбітр, чи арбітри приймають рішення щодо того, яке судно, якщо таке є, порушило правило. Сторона, яка порушила правило, може прийняти зменшене покарання, що його передбачено у вітрильницькій інструкції. Якщо є згода з рішенням арбітрів, то протестуючий відкликає протест, і спірне питання постає розв'язаним без слухання протесту протестовим комітетом. Головною метою арбітражу є спростити і прискорити процес розв'язання протестів, які стосуються таких випадків, які не потребують проведення повних слухань.

Деякі класи мають свій власний порядок арбітражу, але загальний формат і кінцеве покарання є однаковими, за винятком відсоткових покарань.

L.2 Покарання

Арбітраж може спрацьовувати тільки тоді, коли те судно, яке арбітр вважає порушником правил, отримує покарання, яке є меншим за дискваліфікацію, яку воно може отримати у разі відбування будь якого наступного слухання. Покарання зазначається у вітрильницькій інструкції, і, у разі сприйняття його судом, як наслідку арбітражного розбору, набирає такого ж статусу за правилом 64.1(b), як і покарання, яке воно могло б прийняти ще на воді.

Покарання, що накладається в результаті арбітражного розбору, має бути більш суворим, ніж покарання, яке судно може прийняти на воді під час інциденту, але ж, зрозуміло, менш суворим, ніж дискваліфікація. Багато суддів прийшли до висновку, що залікове покарання на 30, чи 40% від кількості допущених суден, округлене до наступного цілого, є обґрунтованим і працює надійно. Більш суворі покарання часто-густо призводять до того, що змагуни відмовляються від них і намагаються, навзаєм, намагаються використати свій шанс повністю уникнути ДСК (DSQ) у приміщенні для слухань. Менш суворе покарання знижує зацікавленість змагуна у виконанні покарання безпосередньо на воді. Судно не може отримати залікову кількість очок, що є гіршою, ніж та, що відповідає ДСК (DSQ). Як і за інших варіантів залікових покарань, порядок фінішування інших суден у перегонах, про які йдеться, не може змінюватися. Таким чином два судна можуть отримати однакову залікову кількість очок.

Для суден, що фінішували після всього флоту, будь яке застосоване відсоткове покарання має завжди відповідати покаранню, що є таким самим, як і дискваліфікація. Як арбітражне, альтернативне до фіксованого 40%, покарання, до таких суден може застосовуватися плинне покарання, у вигляді очок, що відповідають або 40% від допущених суден, або 50% від різниці між місцем судна на фініші у перегонах, про які йдеться, і кількістю допущених суден, залежно від того, що є меншою величиною. До всіх відсоткових покарань застосовуйте формулу округлення, яка застосовується у правилі A10.

Покарання має бути точно визначене у вітрильницькій інструкції. Так само, як і за умов прийняття покарань на воді, покарання, що приймаються на березі, мають бути доступними для застосування, якщо це є доречним, щодо кожного з суден, якщо тільки не проводиться слухання протесту. Такий порядок виключає можливі несправедливості, які можуть мати місце у разі прийняти зменшене покарання буде можливим тільки через арбітраж. Наприклад:

- (a) Якщо зменшене покарання можна прийняти тільки через арбітраж, то судно, яке порушило правило за випадку, який не підпадає під розгляд арбітрами, є позбавленим права на прийняття такого ж самого покарання, яке судно може отримати за менш складної ситуації, яка підпадає під розгляд арбітрами.
- (b) Протестуючий не може позбавити опротестованого можливості отримати зменшене покарання просто тим, що не з'явиться на арбітражний розгляд. Якщо опротестований має можливість прийняти зменшене покарання або за розгляду, або поза розглядом певного випадку арбітрами, то протестуючий не може мати корисливий здобуток від своєї неявки на арбітражний розгляд.

- (с) Взагалі покарання, яке є доступним після перегонів, надає можливість судну, яке, коли буде уже на березі, дати собі звіт у тому, що ним було порушено правило, прийняти покарання замість того, аби зійти з перегонів (ЗЗП (RET)).

За будь яких випадків, покарання має відповідати характеру порушення. Судно, яке приймає покарання, інше, ніж сходження з перегонів, має бути таким, що не створило травмування людини, чи серйозного пошкодження матчастини, або ж не набуло істотної переваги через порушення ним правила.

L.3 Принципи арбітражу

Для прийняття рішень щодо запровадження арбітражу на певних змаганнях, організаторам і протестовим комітетам важливо дати собі звіт у тому, що арбітраж є у повній залежності від правил перегонів. Якщо він застосовується так, як описано тут, то є таким, що відповідає правилам і сумісний з *Правилами вітрильницьких перегонів 2013-2016*. Застосування арбітражу ні в якому разі не змінює статусу жодного з правил Частини 5 (Протести, відшкодування, слухання, неетична поведінка і апеляції), якими захищаються інтереси учасників змагань. Всі гарантії, що є суттю Розділу А Частини 5, (Протести і відшкодування) та Розділу В Частини 5, (Слухання і ухвали) залишаються непорушними.

Якщо рішення арбітра прийнято протестуючим, то протест постає відкликаним і скасовується. Якщо рішення арбітра протестуючим не приймається, то протест залишається в силі і протестовим комітетом щодо нього має бути проведено слухання за правилами Розділу В Частини 5. Дивіться правило 63.1 (Вимоги щодо слухання).

Через положення про перегони і вітрильницьку інструкцію має бути доведено до відома змагунів, що всі протести, які стосуються правил Частини 5, або правила 31, підпадають під розгляд арбітром. У вітрильницькій інструкції правило 44.1 має бути змінено фразою на кшталт:

Правило 44.1 змінено так, що судну, яке порушило правила Частини 2, чи правило 31, дозволяється прийняти покарання після перегонів, але до початку слухання протесту. Таким покаранням має бути залікове покарання, обчислене за правилом 44.3(с), яке дорівнює 30 або 40% (залежно від того, яке є застосовним) від кількості допущених суден, або ж 50% від різниці між місцем судна на фініші у перегонах, про які йдеться, і кількістю допущених суден, залежно від того, що є меншою величиною.

Арбітражний розгляд відбувається після того, як подано письмовий протест, але ще перед тим, як розпочнеться слухання протесту, про який йдеться. Якщо тільки у вітрильницькій інструкції не зазначено, що дозволено присутність спостерігачів, арбітражний розгляд проводиться у затишному приміщенні, поза доступом для інших змагунів та спостерігачів і може відбуватися у відкритому місці, чи у невеличкому, приміщенні. Показання і опитування, що відбуваються протягом арбітражного розгляду не можуть бути почутими жодною особою, яка може постати свідком на наступному (якщо таке відбудеться) слуханні протесту. Бути присутніми на арбітражному розгляді дозволяється тільки самим суддям-арбітрам, протестуючому і опротестованому. Не дозволяється залучення жодних свідків. Якщо змагун вважає, що у випадку мають фігурувати свідки, то протест має бути відправленим для слухання протестовим комітетом.

Арбітраж може застосовуватися тільки для таких протестів, що:

- є таким, де фігурують тільки два судна. Протест, який включає три, чи й більше суден, зазвичай є надто складним, аби його менш, ніж за 15 хвилин розв'язали один-двоє суддів,
- є таким, що стосується тільки правил Частини 2, чи правила 31. У разі стає ясным, що застосовними є й інші правила, або до випадку може бути причетним інше судно, арбітражний розгляд має бути закрито, а протест передано протестовому комітетові,
- є таким, де не мало місце травмування людини, чи серйозне пошкодження матчастини.

Арбітражний розгляд не є слуханням протесту. Позате, що головні процедурні порядки щодо слухання є застосовними в арбітражі, суддя-арбітр не є зобов'язаним дотримуватись правил Частини 5, які регламентують проведення слухань протестів. І арбітр, і змагуни, мають дати собі звіт у тому, що будь який учасник арбітражного розгляду, може вирішити, що протест має бути розглянуто протестовим комітетом на слуханні. Таке звернення змагуна не може бути відхилене.

Суддя-арбітр проводить розгляд, маючи на увазі, що протест все ще може бути розглянутий протестовим комітетом на слуханні. Допоки рішення не буде визнане та протест не буде відкликаний, суддя-арбітр ніколи не вступає в дискусію стосовно тлумачення правила, і не дає відповідей на запитання щодо своїх висновків,.

Справою суддів-арбітрів є прийняття рішення щодо найвірогідніших наслідків протесту, у разі його буде розглянуто на слуханні протестовим комітетом. Це включає також і чинність протесту, що є першим кроком у процесі слухань протестів. Це включає можливість того, що протест буде визнано недійсним. Наприклад, якщо у письмовому протесті зазначено, що протестовий прапор було піднесено через 3 хвилини після інциденту, і на те не було жодних виняткових підстав то припинить провадження. Повідомте протестуючому, що протест не є дійсним.

Арбітражне слухання починається зі з'ясування дійсності (чинності) протесту через процедурний порядок, що його зазначено у арбітражних порядках деяких класів, а саме:

Якщо обидві сторони протесту погоджуються на тому, аби звернутися до арбітражу, то вони погоджуються із тим, що

(а) протест є дійсним, та

Це не може бути вичерпним з'ясуванням фактів того, що відбулося. Якщо таке є потрібним, то протест не підходить для арбітражного розбору. Суддя-арбітр має запитати: *"яким чином ви сповістили (опротестованого) про ваш протест?"* та *"чи махали ви прапором? (якщо це було потрібним)"* або *"чи вигукнули ви слово "протест?"* У цьому допомагає просто звернення до опротестованого про підтвердження. Не допускайте довгих відповідей і не заглиблюйтеся у з'ясування часу піднесення прапору, чи часу, коли було зроблено вигук.

Оцінка арбітром дійсності протесту має йти наступним шляхом:

НЕДІЙСНИЙ	СУМНІВНО	ДІЙСНИЙ
-----------	----------	---------

Аби бути справедливим стосовно всіх сторін суддя-арбітр має провадити далі, навіть якщо наявність фактів щодо дійсності протесту є обмеженою і через те дійсність протесту є сумнівною.

Суддя-арбітр має припинити провадження якщо він, чи вона є переконаним у тому, що протест є недійсним. У такому разі арбітр має запропонувати протестуючому відкликати свій протест.

У разі протест є дійсним, суддя-арбітр має провести по черзі опитування кожної із сторін, іноді із застосуванням макетів суден. Арбітр ставить необхідні запитання, але жорстко керує процесом. Ніякі свідки не залучаються.

Приймаючи рішення суддя-арбітр має брати до уваги, що будь які можливі опитування свідків, чи проведення більш глибокого і ретельного опитування сторін не може вплинути на надані арбітрові факти.

Суддя-арбітр має з'ясувати:

- Покарання має приймати тільки одне, чи обидва судна, які є учасниками інциденту.
 - Це може бути з причини порушення правила, або правил, одним, або обома суднами.
 - Суддя-арбітр застосовує принципи виправдовування до судна, яке було наражене іншим судном на порушення правила. У разі виправдання судна А суддя-арбітр має запропонувати іншому судну В прийняти покарання. Зверніться до правила 64.1(a).
- Протест має бути скасованим.
 - Таке може мати місце, якщо жодне з суден не порушило правил, або ж через те, що протест є недійсним (не чинним)
- Протест має бути переданий протестовому комітетові

- Протест може виявитися надто складним для того, аби прийняти по ньому рішення без залучення свідків, або ж він може стосуватися правила, яке не підпадає під арбітраж.

Рішення арбітра має бути обмежене застосуванням одного із цих трьох варіантів. Він, чи вона, наразі не дає жодних пояснень щодо свого рішення.

Процес уповні має тривати не більше за 10-15 хвилин. Якщо цей час треба буде продовжувати, то це означатиме, що справа є надто складною для арбітражу і арбітражне слухання має бути закрито. Відтак протест передається протестовому комітетові.

Якщо ж рішення арбітрів сприймається сторонами, і прийнято якихось відповідних покарань, суддя-арбітр, відтак, звертається із запитанням, чи не бажає протестувальник відкликати свій протест. Для проведення арбітражних розглядів протестовий комітет дав згоду на те, аби надати арбітрам права діяти від імені комітету і дозволяє пропонувати відкликати протест за правилом 63.1 (Вимоги щодо слухання). Майте на увазі, що для протестувальника є слушні підстави, але немає жодних обов'язків відкликати протест.

Якщо протест не відкликано, то по ньому має бути проведено слухання протестовим комітетом. Іноді протестувальник може не погодитись на відкликання протесту, аби опротестований через слухання протесту отримав заліковий стан ДСК (DSQ). Суддя-арбітр має пояснити, що у разі судно прийняло відповідне покарання, то правило 64.1(b) є застосовним. За такого випадку протестовий комітет може покарати протестувальника на наступному слуханні протесту, але судно, яке прийняло покарання, відтак не може бути покараним додатково.

Коли протест буде відкликано, суддя-арбітр може обговорити випадок з будь якого боку зі сторонами у протесті. Часто у разі наявності на це часу у судді-арбітра, вдалий арбітраж завершується обговоренням різних можливих сценаріїв випадку. Якщо арбітр наразі не має змоги обговорювати випадок за браком часу, то він призначає для цього зустріч на інший термін.

Існують явні підстави для того, аби арбітр був членом журі на слуханні протесту, яке відбувається з причини того, що рішення арбітра не було сприйнятим, включно і з підставою, аби журі залишалось призначеним як належить. Відомо, що асоціації класів і низка НПО мають свої власні процедурні порядки, які зазначаються у вітрильницьких інструкціях, або у вигляді їх частин, або як доповнення до них.

У пунктах вітрильницьких інструкцій, де описано процедурний порядок арбітражу, може міститися також і додаткова інформація, яка їх стосується. Показання, що мали місце на арбітражних розглядах, мають залишатися конфіденційними, і арбітр, перед тим, як відбудеться слухання протесту, має не вести обговорень з членами протестового комітету жодних сторін арбітражного процесу. Суддя-арбітр не може бути викликаним у якості свідка на будь яке з наступних слухань, адже показання, отримані арбітром раніше, не є такими, що отримані з перших рук.

Суддя-арбітр може бути запрошеним на слухання у якості свідка, якщо слухання проводиться за правилом 69, а також, може бути і стороною у слуханні, яке стосується звинувачень у брехні на слуханні протесту.

L.4 Процедурний порядок

Якщо протест отримано протестовим секретаріатом, то суддя, чи секретар протестового комітету, який отримує протест, має зробити позначку про час отримання і попросити протестувальника бути наготові. Суддя, або арбітр, має проглянути протести і вирішити, які з них підпадають під арбітражний розгляд.

На великих змаганнях краще мати більше, ніж одного судді-арбітра, аби процес відбувався без затримок. Якщо протест є відповідним для розгляду в арбітражі, то протестувальникові

пропонується знайти представника іншого судна і арбітражне слухання має бути призначене на якомога ближчий термін.

Якщо одна з сторін не з'являється на арбітражне слухання, то арбітражне слухання не може відбуватися. Через добровільне єство арбітражу правило 63.3(b) постає незастосовним. Секретар журі має відтак призначити час для слухання протесту, про який йдеться.

Судді потрібно мати у наявності положення про перегони, вітрильницьку інструкцію, та будь які додатки і доповнення до них, книгу чинних правил перегонів, годинник, аби слідкувати за часом, і макети суден. Корисно також мати під рукою і *Книгу випадків* але до неї не треба звертатися тоді, коли змагуни перебувають на місці арбітражного розгляду. Якщо арбітрові потрібно взяти до уваги випадок ISAF, то інцидент треба вважати надто складним для розгляду в арбітражному порядку.

Корисно, але, все ж таки, не обов'язково, друкувати заздалегідь бланки про прийняття покарання. Адже на останній сторінці бланку протесту є місце для позначки про відкликання протесту протестувальником.

Суддя-арбітр може допомагати протестувальникові щодо правлення змісту протесту відповідно до правила 61.2. У разі неприйняття його рішення сторонами, суддя-арбітр не робить запису про своє рішення на протестовому бланку.

Майте на увазі, що навіть тоді, як обидві сторони погодилися із рішенням арбітражу, арбітражний розгляд не є завершеним, допоки відкликання протесту не прийнято арбітром (правило 63.1) і допоки на це не є згоди протестувальника. Абсолютно доцільним є отримання арбітром наступних записів у протестовому бланку: *“Я відкликаю цей протест”* або: *“Я підтверджую порушення правила і приймаю покарання, що його зазначено у вітрильницькій інструкції”* з підписами змагунів під ними.

Суддя-арбітр може, за наявності слушних підстав, прийняти звернення про відкликання протесту ще перед початком розгляду. Проте, якщо слухання розпочалося і арбітр завважив, що протестувальник порушив правило, то протестувальник не матиме права на відкликання протесту, допоки не зазначить про прийняття покарання.

Рішення арбітражу не підпадають під апелювання. У правилі 70.1 чітко зазначається, що апеляція може бути подана тільки на ухвалу протестового комітету. Якщо протест відкликано, то його більше не існує і нема на що подавати апеляцію.

L.5 Суддя-арбітр

Суддя, чи судді, які будуть проводити арбітражні розгляди, мають бути дуже обізнаними щодо вимог правил. Арбітр має бути здатним швидко мислити і швидко приймати рішення, а також має сприймати аргументи, що їх наводять змагуни. Відмінний суддя, який може надавати цінні поради, має бути не тільки гарним арбітром, але й зазвичай має бути і досконалим знавцем щодо розв'язування таких складних протестів, які не підлягають розгляду в арбітражному порядку. Якщо інші судді хочуть опанувати арбітражний процес, то прийнятним є дозволити йому, чи їй, бути присутніми на арбітражних слуханнях у якості спостерігачів, якщо тільки на це погоджуються обидві сторони.

L.6 Підсумки

Спорт вітрильницьких перегонів є таким спортом, у якому має місце самозабезпечення правопорядку і спосіб вирішення спірних питань на воді починається з вигуку «протест». Якщо опротестоване судно приймає покарання на воді, то суперечку розв'язано. Якщо ж опротестоване судно не виконує покарання, то подальший процес часто-густо сприймається спортсменами, як надто формальний і як такий, що забирає багато часу.

Арбітражний розгляд протестів є проміжним способом щодо розв'язання протестів ще перед тим, як протест буде розглянуто протестовим комітетом на слуханні. Арбітраж надає змагунам шанс отримати покарання менш суворе, ніж дискваліфікація, коли він дасть собі звіт у тому, що порушив правило. Арбітраж не охоплює всіх протестів, але за більшості випадків, у яких застосовними є правила Частини 2 і правило 31, арбітраж розглядається змагунами, як швидкий, не заформалізований і менш лячний шлях, ніж участь у слуханні протесту.

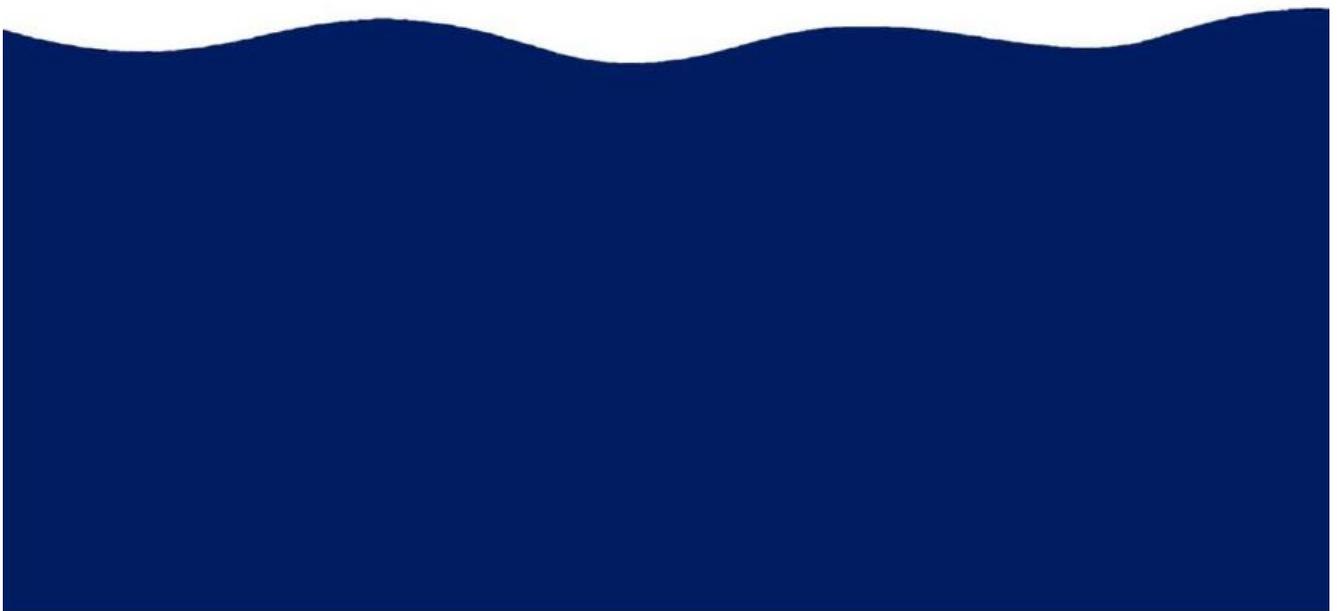


ПОСІБНИК
ДЛЯ
МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ
РОЗДІЛ М

Пошкодження матчастини або травмування людини

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



Зміст	Сторінка
М.1 Вступ	М 2
М 2 Пошкодження	М 2
М.3 Серйозне пошкодження	М 2
М.4 Фізичне пошкодження	М 2
М.5 Серйозне травмування	М 2

М.1 Вступ

Ці важливі слова застосовуються у поєднанні з чотирма правилами. І, все ж таки, незважаючи на їхню важливість, прецедентне право для настановлення протестового комітету щодо їх застосування, є дуже обмеженим.

- Пошкодження матчастини або травмування людини Правило 14(b), накладіть покарання на судно, за зіткнення, що призвело до пошкодження, чи травмування
- Серйозне пошкодження матчастини або серйозне травмування людини Правило 44.1, прийняття покарання за порушення правила частини 2
- Травмування людини або істотне пошкодження матчастини Правило 62.1(b), надання відшкодування
- Серйозне травмування людини, чи серйозне пошкодження матчастини Правило 60.3(a)(1), протест, поданий протестовим комітетом

М.2 Пошкодження

Не існує точного визначення, яке б надавало законної форми поняттю пошкодження; проте, у Випадку ISAF 19 подано деякі думки:

- Чи зменшилася існуюча ринкова ціна будь якої частини судна, чи всього судна загалом?
- Чи став предмет, або обладнання, менш функціонально застосовним?

У буклеті Запитання і відповіді 2010-31 J 013, який хоч і не є таким обов'язковим, як випадки ISAF, надається визначення поняття пошкодження:

Пошкодження означає фізично нанесену шкоду, яка прямо впливає на зниження цінової вартості судна, чи його функціональної придатності за нормального використання. До цього має бути додано єдину умову, що її зазначено у правилі 61.1(a)(4), а саме: пошкодження має бути явним і очевидним для суден-учасників інциденту.

М.3 Серйозне пошкодження

На це неможливо дати точне визначення, але протестовий комітет має запитати:

- чи була змагальна можливість судна, або екіпажу, серйозно погіршена?
- чи була ринкова вартість судна істотно зменшена?
- чи отримав хтось із членів екіпажу серйозні тілесні ушкодження?

М.4 Фізичне пошкодження

Прикладом фізичного пошкодження є:

- реальне пошкодження судна, чи травмування людини

Прикладом того, що не є фізичним пошкодженням є:

- перекидання без поламок, яке призвело до втрати місць
- заплутування снастей такелунку, чи страхувальних кінців

М.5 Серйозне травмування

Прикладом того, що можна вважати серйозним травмуванням людини може бути таке тілесне ушкодження, за якого медична допомога є потрібною, але без потреби госпіталізації.

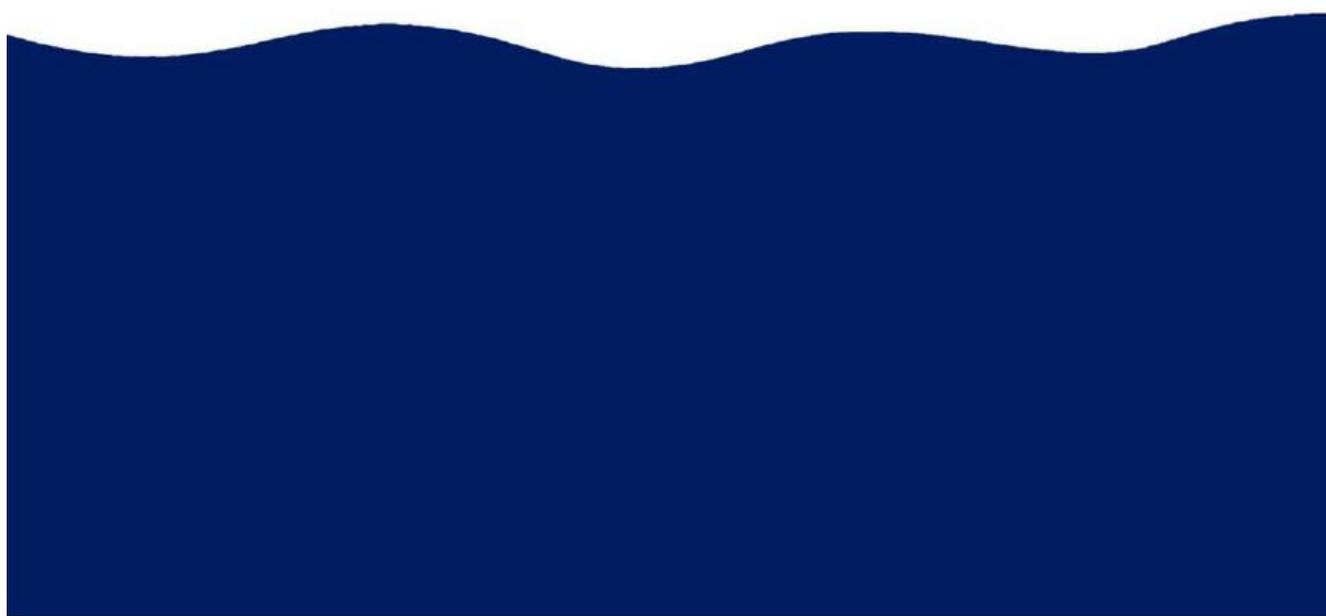


ПОСІБНИК
ДЛЯ
МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ
РОЗДІЛ N

Правило 2 та правило 69

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2012



Зміст	Сторінка
N.1 Правило 2 Чесне вітрилення	N 3
N.2 Слухання за правилом 69	N 3
N.2.1 Коли протестовий комітет має започатковувати дії за правилом 69	N 3
N.2.2 Хто може бути об'єктом слухання за правилом 69	N 3
N.2.3 Час порушення	N 3
N.2.4 Місце порушення	N 4
N.2.5 Приготування протестового комітету	N 4
N.2.6 Сповіднення особи у письмовій формі	N 4
N.2.7 Приклади випадків для порушення слухань за правилом 69	N 4
N.2.8 Пом'якшувальні обставини	N 5
N.2.9 Слухання	N 5
N.2.10 Заперечування	N 5
N.2.11 Сторона не з'явилася на слухання	N 6
N.2.12 У разі виправдання звинувачуваного	N 6
N.2.13 Покарання	N 6
N.2.14 Означення подробиць у разі подавання звіту про регату до ISAF	N 7
N.2.15 Апелювання щодо ухвали	N 7
N.2.16 Сповіднення Національних повноважних організацій	N 7
N.2.17 Дії Національної повноважної організації	N 7
Додаток А	N 8

N.1 Правило 2 Чесне вітрилення

Правило 2 є одним із п'яти основних правил перегонів. У *Книзі випадків* надається настанова, які дії мають вважатися порушенням цього правила і основного принципу порядності і чесної гри. Судно, протестовий, або перегоновий комітети, можуть протестувати за цим правилом. Судно може бути покараним тільки у разі буде чітко встановлено, що було порушено саме це правило. Жодна дискваліфікація за порушення цього правила не може вилучатися із загального заліку судна у серії (DNE – ДНВ).

N.2 Слухання за правилом 69

Слухання за правилом 69 є відокремленими і відмінними від інших слухань за чотирма основними показниками:

- Дії за правилом 69 не є протестом
- Дії за правилом 69 є діями проти змагуна, а не проти судна
- Дії за правилом 69 можуть бути започатковані тільки протестовим комітетом
- За отримання звернення (заяви) за правилом 69, протестовий комітет має повне право вирішувати на свій власний розсуд, чи порушувати слухання за правилом 69, а чи ні.

Протестовий комітет започатковує слухання за правилом 69 або сам по собі, або після отримання усного, чи письмового, звернення (заяви, сповіщення) від будь кого, в тому числі і від особи яка не має відношення до регати.

N.2.1 Коли протестовий комітет має започатковувати дії за правилом 69?

Стандарти етичної поведінки серед яхтсменів у цілому Світі дуже відрізняються між собою і до обов'язків міжнародних суддів-рефері не входить навчати окремих осіб тому, що саме є моральною поведінкою. За правилом 69.1(a) "змагун" має не припускатися злісно неправомірної поведінки, тобто не скоювати брутальних порушень правил, загально визнаних норм етичної поведінки, моралі і порядності, не вчиняти дій, які призводять до знеславлення спорту.

Позате, для здорового розвитку спорту потрібно, аби за свідоме порушення правил на змагуна накладалося суворе покарання. Протестовий комітет має розпочинати дії за правилом 69 у разі змагун свідомо порушує правило для покращання свого власного результату, або свідомо заперечує результати пошкодження, або у разі спортсмен махлює, бреше на слуханні, чи поводить себе у будь який спосіб так, що знеславлює спорт.

Ці дії спираються на два правила. За правилом 2 вимагається, щоби судно і його власник змагалися згідно з загально визнаними принципами порядності і чесної гри, тоді як у правилі 69 описано процедурний порядок, за яким мають діяти протестові комітети аби визнати, що спортсмен вчинив таку неправомірну дію.

N.2.2 Хто може підпадати під слухання за правилом 69

У правилі 69 застосовується термін «змагун» який означає всякого власника і всякого члена екіпажу.

За правилами 2013-2016 тренери, підтримувачі, чи й інші особи, які не є змагунами, не підпадають під дію правила 69. Отже, протестовий комітет не може проводити слухань за цим правилом, а може тільки за правилом 69.3 надіслати сповіщення, чи доповідну до відповідної НПО.

Проте, у вітрильницькій інструкції може міститися умова, за якою протестовий комітет, який або зі свого власного спостереження, або із отриманого ним сповіщення завважить, що тренер, чи інша особа, яка не є змагуном, припустилася злісно неправомірної поведінки, як то: брутально порушила правило,

загально визнані норми етичної поведінки, моралі і порядності, або вчинила дії, що призводять до знеславлення спорту, розпочне слухання із додержанням всіх вимог правила 63 і надання звинувачень стороні у сформульованому вигляді. Якщо протестовий комітет дійде висновку, що підтримуюча особа вчинила неправомірну дію, у якій її звинувачують, він може звернутися про позбавлення такої особи акредитації, заборонити доступ такої особи до місця проведення змагань і місць обслуговування, чи вжити інших заходів у межах своєї юрисдикції.

Якщо тренер створює фактичні проблеми щодо проведення змагань, ПрК має вжити заходів на користь змагунів, чи тренерів, які додержують правил. Протестовий комітет має запросити тренера на зустріч, та ретельно розглянути справу. Відтак, з огляду на серйозність провини, протестовий комітет може вжити різних заходів, тобто, доповісти про питання в НПО, і звернутися до неї з проханням, скажімо, а) не дозволяти тренерові відвідувати клуб, або б) скасувати акредитацію тренера, чи і те, і друге. І т. ін..

Протестовий комітет може надіслати доповідну (рапорт) до НПО, чи до ISAF, чи до обох, залежно від рівня змагань, та, якщо вважатиме за потрібне, запропонувати свої погляди на те, які мають бути вжиті заходи. Оскільки всі ці дії не можуть вживатися за правилом 69, НПО не є зобов'язаною дотримуватися процедурних порядків, що їх зазначено у правилі 69.3.

N.2.3 Час порушення

Порушення вважається таким, якщо воно трапилося у межах періоду, який починається безпосередньо перед початком змагань і закінчується невдовзі після церемонії нагородження. Так, протестовий комітет не вільний проводити слухання за правилом 69 щодо порушення скоєного змагуном, яке мало місце перед початком змагань, навіть у разі безпосередньо перед початком змагань може бути застосовано недопуск за правилом 76.

N.2.4 Місце порушення

У межах періоду, що його зазначено у пункті N 2.3, за умови, що проступок може легко асоціюватися зі змаганням, час і місце його не мають значення. Наприклад, змагун, який був учасником агресивних силових дій у публічному місці, яке не може бути асоційоване з місцем проведення регати, але знеславив спорт, може підпасти під дію за правилом 69. Якщо бійка мала місце між учасником змагань і кимсь, хто не має відношення до регати, як приватно, так і публічно, без того, щоб було публічно відомо про те, що змагун бере участь у регаті, то, найвірогідніше, протестовому комітету не варто порушувати слухання за правилом 69.

N.2.5 Приготування протестового комітету

Перед тим, як протестовому комітету відкривати слухання за правилом 69, він має сам до цього підготуватися. Протестовий комітет має докласти всіх зусиль, аби ясно уявляти собі сенс правила 69 і ті процедурні вимоги, яких він має дотримуватися. Будьте вимогливі до своїх власних емоцій. Ні для кого слухання за правилом 69 не є звичним процесом і воно може породжувати велике піднесення емоцій не тільки у членів протестового комітету, але й у багатьох людей, які мають відношення до змагання. Залишайтеся спокійним і самокерованим. Знайте, яким має бути хід слухання.

Почніть з ретельного перечитування правила 69. Обговоріть прихований смисл правила і обговоріть суть можливого порушення.

Перечитайте знов правило M5.1 і впевніться у тому, що ви добре обізнані з процедурним порядком, якому маєте слідувати. Подумайте над тим, що може відбуватися на слуханні і якими можуть бути ваші реагування, обговоріть процедурний порядок зі складом протестового комітету. Роботу можна полегшити, якщо поділити обов'язки між

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ РОЗДІЛ N ПРАВИЛО 2 ТА ПРАВИЛО 69
окремими членами комітету, один головуватиме, інший робитиме запис і готуватиме
протокол.

Підготуйте звинувачення у письмовій формі, яке ви маєте вручити особі, яка притягається до відповідальності за правилом 69.

Якщо слухання стосується юнаків, або юніорів, пересвідчіться у тому, що хтось із батьків, опікун, або тренер, є присутнім, як свідок, процесі. Зверніться також до Частини D (Судді-рефері та юні спортсмени).

N.2.6 Сповідання особи у письмовій формі

Особі, про яку йдеться, насамперед має бути вручено письмове сповідання про те, в чому полягає звинувачення і про час і місце слухання (правило 69.2(a)). Якщо протестовий комітет дізнався про підставу для звинувачення у неприйнятній поведінці під час слухання протесту, то посилання на 69 правило не може застосовуватися на цьому ж слуханні. Протестовий комітет після закінчення слухання має підготувати письмове звинувачення у можливому порушенні і негайно вручити цей виклад змагунові. Навіть якщо змагун дає згоду на негайне продовження слухання, вичекайте. Змагунові має бути надано слушну кількість часу для приготування до захисту. Призначте слухання за правилом 69 таким чином, аби у змагуна було достатньо часу для того, аби розглянути звинувачення, знайти свідків і особу, яка надавала б підтримку на слуханні. За більшості випадків, це є призначення на наступний день.

N.2.7 Приклади випадків для порушення слухань за правилом 69

- Брутальні прояви хамства і невихованості: Чи проявлено невихованість або хамство у грубій формі, чи не є у великій мірі ці прояви залежними від поведінки інших осіб (учасників змагань, офіціалістів, чи сторонніх осіб), вони мають бути віднесені до такої поведінки. Манера поводження, яка за одних умов може вважатися прийнятною, за інших обставин буде сприйматися, як безумовно неприпустима. Широке вживання лайливих слів на телебаченні перешкоджає розумінню деякими молодими людьми того, наскільки вороже іншими людьми сприймаються їхні слова. У цій сфері дуже важко бути послідовним, і випадки застосування лайки мають оцінюватися скоріше за емоційним тлом, на якому була застосована лайка, ніж за сенсом слів, що їх власне було сказано.
- Брутальне порушення порядності і чесності у змаганні: до цього відноситься шахрайство, або махлювання (дії з метою набути переваги, порушуючи правило 2, брехня на слуханні і т. ін.). На відміну від звичайного протесту, коли вважається, що у разі порушення правила, порушення було вчинене не цілеспрямовано, «навмисність» є основним поняттям для визначення брутального порушення порядності і чесною гри.

Прикладами випадків, коли є прийнятним порушення дій за правилом 69 протестовим комітетом, який отримав відомості про порушення загальноприйнятих норм етики і моралі, можуть бути наступні:

- брехня на слуханні
- свідоме порушення правила з намаганням отримати перевагу нечесним шляхом
- загрозна поведінка або фізичний контакт між особами
- фальсифікування документів з метою визнання і допуску невимірюваного судна
- навмисне, чи свавільне невиконання вимог Повноважного організатора
- навмисне пошкодження іншого судна
- образи, хамське поводження з офіційними особами
- крадіжка
- поведінка п'яного
- бійка

N.2.8 Пом'якшувальні обставини

Членам протестового комітету треба мати на увазі, що деякі люди мають мінімальну здатність зберігати спокій і можуть поставати нелогічними значно легше, ніж інші.

Розсудливий протестовий комітет має брати до уваги будь які щирі вибачення, висловлені звинуваченою стороною, стосовно інциденту, який виглядає таким, що був імпульсивним, або мимовільно стихійним.

N.2.9 Слухання

На слуханні за правилом 69 є дуже важливим підтримувати атмосферу слідування встановленим нормам і додержання процедурного порядку і бути певним того, що спортсмену надано достатню можливість відповісти на звинувачення. Важливо, аби велися записи процесу. Слухання має відбуватися відповідно до правил 63.2, 63.3, 63.4, та 63.6.

За правилом 69.1(a), неправомірною поведінкою може бути брутальне порушення правил, загально визнаних норм етичної поведінки, моралі і порядності, або вчинення дій, що призводять до знеславлення спорту. У правилі 69.2(c) від протестового комітету вимагається, аби він, через зручну задовільність ('comfortable satisfaction') встановив, беручи до уваги серйозність скоєного, чи порушив, а чи ні, змагун правило 69.1(a). Наступне висвітлення цієї доказової норми спирається на Випадок ISAF 122.

"Зручна задовільність" або 'Comfortable satisfaction', тобто "Зручне доведення", є одною із трьох доказових норм, що зазвичай застосовуються для слухань у правовому або у третейському суді, чи в арбітражі. Ці три доказові норми визначаються і вживаються за наступним:

- **"Противага вірогідностей"** є зною також, як "Переважаючі свідчення" ("preponderance of the evidence"). За цією доказовою нормою докази мають бути оцінені на підставі того, чи наявність певного факту є більш вірогідною, ніж його відсутність. Наявними можуть бути, як докази що підтримують обвинувачення, так і докази, що їм суперечать. Рішення спирається на більшість показань.
- **Доказова норма "поза слушним сумнівом"** ("beyond a reasonable doubt"). Ця доказова норма застосовується у разі наявності значного свідчення, за яким постає безсумнівним того, що певний факт мав місце. Якщо є нбезпідставний, слушний, сумнів, то розгляд випадку має припинено. Ця найвища доказова норма застосовується у кримінальному судочинстві.
- **"Зручна задовільність"** ("Comfortable satisfaction"). Ця доказова норма є більшою, за норму "противага вірогідностей", але меншою за доказову норму "поза слушним сумнівом". Будучи між цими двома межами, доказова норма, про яку йдеться, є рухомою лічильною шкалою, такою, що спирається на серйозність звинувачень, які потрапили до протестового комітету. Отже, чим серйознішим є звинувачення, тим суворішим має бути мірило, яке застосовується комітетом. "Зручна задовільність" є нормою, яка застосовується Арбітражним судом з питань спорту, так само, як і щодо питань, які стосуються допінг-контролю.

Разом з тим, Головним принципом у дисциплінарних провадженнях є те, що спортсмен, допоки 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.

За останнім реченням у підрозділі Термінологія, що міститься у вступі до Правил вітрильницьких перегонів, слова "відповідне виконання", які у правилі 69.2(c) 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 почуватимуться незручно, то вони не є "зручно задоволеними".

Приймаючи рішення за правилом 69, протестовий комітет, перед тим, як прийняти рішення про покарання змагуна, або судна, за правилом 69.2(c)(1) or 69.2(c)(2), має дати відповідь "Так" на обидва наступних запитання:

- 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, вважаючи, що поведінка, яка мала місце, була насправді злісно неправомірною поведінкою?

N.2.10 Заперечування

У минулому траплялося, що спортсмени робили погрози протестовому комітету, скажімо погрожуючи порушенням судової справи із звинуваченням членів комітету у наклепі. (Визначення у тлумачному словнику слова наклеп: *регулярна публікація наклепницьких, знеславлювальних матеріалів у письмовій, або повторній усній формі, або у вигляді зображень і т. ін.*) Випадає, що такі намагання не зупиняють протестовий комітет щодо продовження дій, коли з'являється така необхідність.

Хоч принципи, про які далі йдеться, і є застосовними для всіх слухань протестів, але через серйозність слухань за правилом 69 їх варто повторити:

- Започатковувати дії щодо правила 69 треба тільки за високої вірогідності того, що проступок таки мав місце.
- Змагунові має бути вручене звинувачення у письмовій формі і йому має бути надана належна можливість підготуватися до захисту.
- Під час слухання змагунові має бути надано резонну можливість, аби представити пояснення і залучити свідків, а процедурного порядку має бути ретельно дотримано.
- Має вестися запис всіх пояснень, підстав, свідчень і доказів.
- Має застосовуватися випробувальний критерій «поза всяких поважних сумнівів». Це є явною відмінністю від слухання протестів, коли цілком прийнятним є застосовування критерію «порівняння вірогідностей».

Примітка: Доказові норми можуть зазнавати змін за рішенням НПО

- Має не робитися жодних публікацій щодо наслідків, окрім вивішування на дошці офіційних повідомлень звичайних результатів слухання.

Незважаючи на те, що за правилом 3 кожний учасник змагань і власник судна бере на себе зобов'язання додержувати правил і сприймати накладені покарання або інші заходи, які підлягають апеляції і перегляду, ліберальні судові інстанції у деяких країнах стверджують, що вони мають більшу правомочність, ніж правила перегонів, аби приймати рішення щодо ухвал протестових комітетів за правилом 69.

У деяких країнах для членів протестових комітетів може бути доречним застрахуватися щодо витрат, які можуть постати за цивільного судочинства, адже юридичний захист від позову змагуна може потребувати значних витрат.

N.2.11 Сторона не з'явилася на слухання

У правилі 69.2(a) зазначено, що у разі змагун наводить поважну причину стосовно неможливості бути присутнім на слуханні, то протестовий комітет має перепризначити слухання на інший час.

За правилом 69.2(e) у разі змагун не наводить поважної причини щодо неможливості бути присутнім на слуханні і не з'являється на слухання, то протестовий комітет може проводити слухання за відсутності змагуна. Якщо комітет так і чинить і накладає покарання на спортсмена, то він має включити до рапорту-сповіщення за правилом 69.2(d) встановлені факти, ухвалу і підстави для неї.

За правилом 69.2(f), у разі протестовий комітет обирає не проводити слухання за відсутності змагуна, або слухання не може бути проведене у термін і на місці, які є

небезпідставно прийнятними для змагуна, аби бути присутнім на слуханні, протестовий комітет має зібрати всі доступні для нього відомості і, якщо звинувачення виглядає обґрунтованим, подати рапорт-сповіщення до відповідних національних повноважних організацій. Якщо Протестовий комітет є протестовим комітетом призначеним ISAF за правилом 89.2(b), то він має надіслати копію рапорту-сповіщення до ISAF.

За правилом 69.2(g), у разі заяву про порушення правила 69.1(a) отримано після того, як протестовий комітет відбув з місця проведення змагань, перегоновий комітет, чи повноважний організатор, можуть призначити новий протестовий комітет для провадження за цим правилом.

N.2.12 У разі виправдання звинувачуваного

Після того, як відбудеться слухання, у разі звинувачуваного змагуна визначено як *«не винуватого»* щодо висунутого проти нього обвинувачення, протестовий комітет має чітко визначити цю обставину. Сповідання про слухання за правилом 69 має бути поширене на регаті і важливо, аби ім'я спортсмена зазнало публічного очищення від звинувачення.

N.2.13 Покарання

У разі змагуна визнано *«винуватим»*, а наслідком слухання за правилом 69 не є застосування покарання, то можна застосувати попередження. Попередження може бути достатнім у разі, скажімо, незначної провини, за якою слідувало вибачення. Про застосовані попередження ніякі рапорти-сповіщення до жодних Національних повноважних організацій не надсилаються.

Протестовий комітет може відсторонити, якщо вважатиме за доцільне, змагуна і його судно від участі у змаганні, або серії, та може застосувати інші доречні дисциплінарні стягнення. Максимальним покаранням може бути зняття учасника з регати, адже протестовий комітет на має повноважень накладати покарання, які є поза межами певного спортивного заходу, на який розповсюджується його юрисдикція.

N.2.14 Означення подробиць у разі подавання звіту про регату до ISAF

Звіт Голови має бути складено незалежно від того, чи було накладено покарання, а чи ні. У звіті має бути зазначено деталі, потрібні для розуміння підстав для прийнятого рішення. У разі не було накладено жодних покарань, прізвища можуть бути вилучені.

N.2.15 Апелювання щодо ухвали

Змагун може апелювати щодо ухвали тільки у разі протестовий комітет був Міжнародним журі, що було утворене неналежним чином.

N.2.16 Сповідання Національних повноважних організацій

Попередження не є покаранням. У разі не накладання покарання, жодні сповіщення до будь яких національних повноважних організацій не вимагаються. У разі застосовано накладання покарання, про випадок мають бути поінформовані національні повноважні організації, що їх зазначено у правилі 69.1(c) або до ISAF, у разі Міжнародне журі є призначеним ISAF за правилом 89.2(b). Рапорт-сповіщення має бути досить детальним, адже національна повноважна організація має з'ясувати, чи накладати, а чи ні, подальші покарання. Є доречним, аби протестовий комітет надав рекомендації щодо відповідності накладання подальших покарань. Старайтеся надати цей рапорт-сповіщення якомога скоріше, аби необхідні питання не почали забуватися.

N.2.17 Дії Національної повноважної організації

ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ РОЗДІЛ N ПРАВИЛО 2 ТА ПРАВИЛО 69

Якщо національна повноважна організація прийме рішення про доречність накладання додаткового покарання, то вона має додержувати тих самих процедурних вимог, яким має

слідувати протестовий комітет: змагун має бути сповіщеним про слухання і йому має бути надана можливість бути присутнім на слуханні, яке проводитиме призначений національною повноважною організацією орган.

Додаток А

Як можна побачити у передуючому розділі, існує низка проблем щодо вживання заходів проти тренерів та всіх інших підтримуючих осіб за діючою редакцією правила 69.

Нижче наведено вітрильницьку інструкцію, що пропонується, аби подолати ці негаразди:

Х Судна і особи підтримки

Х.1 [Всі застосовні правила щодо катерів підтримки викладено тут] ___

Х.2 [Належна поведінка][Негідна чи неправомірна поведінка] ___

Х.2.1 Підтримуючі особи мають не (звичайний список) та мають не припускатися злісно неправомірної поведінки, в тому числі брутально порушувати правила, проявляти хамство чи невихованість, або чинити непорядно. ___

Х.2.2 Якщо протестовий комітет із своїх власних спостережень або із отриманої доповідної, чи рапорта, завважить, що підтримуюча особа можливо порушила Х.2.1, то ПрК може розпочати слухання. ___

Х.2.3 Протестовий комітет у складі принаймні трьох членів може провести слухання за процедурним порядком, що його відображено у ПВП 63.2, 63.3, 63.4 та 63.6, надавши підтримуючій особі всі права, що надаються стороні у протесті. ___

Х.2.4 Якщо протестовий комітет вирішить, що підтримуюча особа порушила пункт 2.1 вітрильницької інструкції, то він може звернутися з вимогою про скасування акредитації, заборонити доступ до місць проведення і обслуговування регати, або вжити інших заходів у межах своєї юрисдикції.

На додаток до цього заявочний бланк, чи запис на участь можуть бути змінені з тим, аби власник/змагун/батьки, чи опікуни неповнолітнього учасника, були зобов'язані підписати у записі на участь формулювання про те, що тренери, та інші підтримуючі особи також підпадають під дію вітрильницької інструкції регати. За іншим варіантом можна запровадити окрему заявку для тренерів та інших підтримуючих осіб.

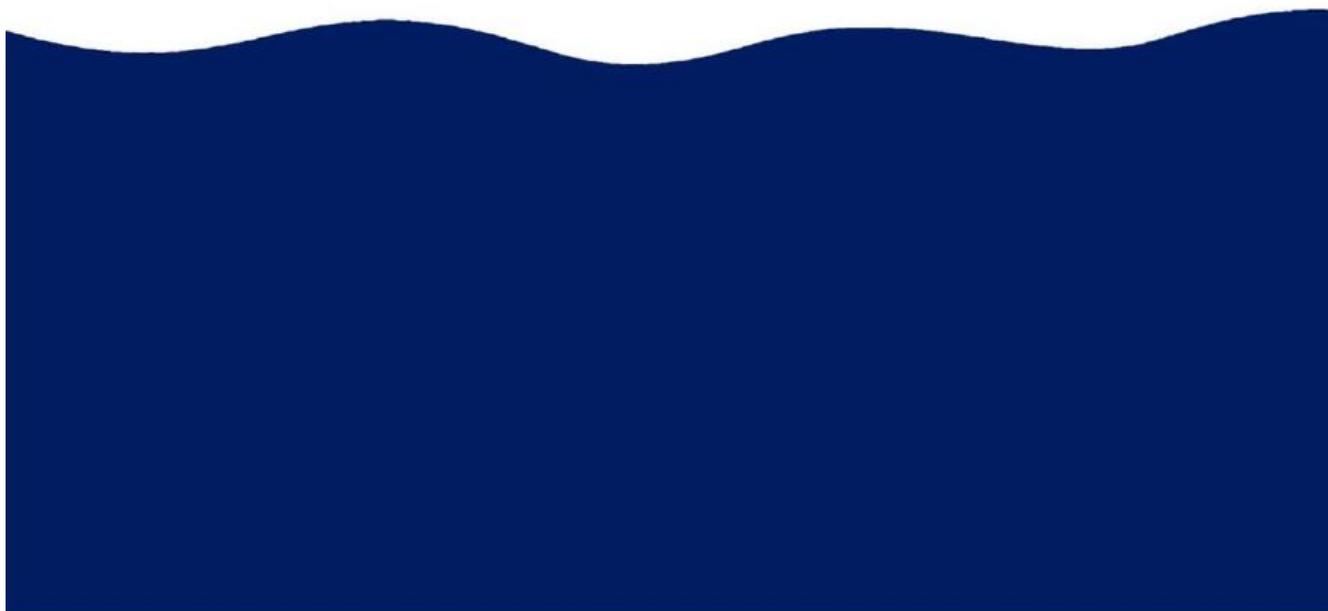


ПОСІБНИК
ДЛЯ
МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ
РОЗДІЛ О

Класифікація яхтсменів, Статутне положення ISAF 22

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



Зміст		Сторінка
0.1	Вступ	0 2
0 2	Положення про перегони/Вітрильницька інструкція	0 2
0.3	Вибіркова перевірка	0
3		
0.4	Протести	0 3
0.5	Протести стосовно обмежень щодо складу екіпажу	0 4
0.6	Зміни, що здійснюються комісією	0 4
0.7	Отримання інших звинувачень, чи відомостей	0 4

О.1 Вступ

За Статутним положенням ISAF 22, Кодекс класифікації яхтсменів ISAF, змагунів розподілено на наступні групи: до Групи 1, віднесено тих, хто бере участь у перегонах тільки для розваги, а до Групи 3 входять змагуни, які отримують платню, або за свою працю, або за надання послуг у вітрильництві.

Якщо вас призначено до складу протестового комітету на змагання, де застосовуються класифікаційні обмеження, ви маєте ознайомитися зі своєрідними класифікаційними вимогами. Починати краще за все з Провідних настанов для офіційних осіб, які можна знайти на вебсайті ISAF: www.sailing.org/raceofficials/eventorganizers/event_guidelines.php

Комісія ISAF з класифікації яхтсменів здійснює від імені ISAF керування класифікаційною системою. Ця комісія має низку прав і обов'язків, які починаються з наступних:

- прийняття рішень щодо звернень змагунів стосовно класифікації;
- слухання апеляцій;
- підтримання зв'язку із класами і спортивними заходами; та
- надання настанов і роз'яснень щодо застосування Класифікаційного кодексу.

На деяких змаганнях, де застосовується кодекс, впорядкуванням питань, що стосуються кодексу, займаються члени комісії, з якими можна спілкуватися або особисто, або телефонічно.

Нижче обговорюються деякі ситуації, які можуть хвилювати суддів на класифікаційних змаганнях. Комісія повсякчас може надавати допомогу і поради офіційним перегонним особам і з нею можна зв'язуватися через офіс ISAF за адресою classification@isaf.com або, за нагальних випадків, зв'язуватися прямо з головою комісії, дані про якого є наявними у річній книзі ISAF. Якщо звернення за допомогою є нагальним, то комісія зазвичай може реагувати чи одразу, чи у короткий термін вивчивши ситуацію, якщо їй буде відомо, що питання вимагає термінового розв'язання.

Проблеми, що стосуються класифікації, часто-густо призводять до жорсткого реагування з боку змагунів і власників суден, (яких, зрозуміло, турбує те, що склад їхнього екіпажу може зазнати змін безпосередньо перед регатою, що серйозно впливатиме на їхню конкурентоспроможність на змаганнях і на остаточну підготовку безпосередньо до перегонів). Відомі випадки погроз у бік офіційних проваджень і на адресу контактних представників повноважних організаторів. У разі виникнення подібних проблем, негайно зв'яжіться з офісом ISAF і з комісією, адже у них є досвід щодо схожих випадків і вони зазвичай є спроможними надати допомогу.

О.2 Положення про перегони/Вітрильницька інструкція

У разі у правилах класу не містять обмежень щодо складу екіпажів, то вони мають зазначатися у ПпП, або у ВІ, із посиланням на класифікацію яхтсменів.

Наприклад, для судна може існувати обмеження щодо кількості на об'явку членів екіпажу із групи 3, або ж зазначатися, що стерновий має бути яхтсменом групи 1. Важливо, аби вимоги не були двозначними і були чітко окреслені. Зразки визначень можна знайти у настановах-зауваженнях, про які йшлося вище, і вони мають застосовуватися за найменшою можливістю.

Як саме застосувати класифікаційну систему, є справою керівних органів класів, чи окремих заходів, ISAF не ставить за вимогу, аби кожний із класів, чи повноважних організаторів, обов'язково застосовував систему класифікації. Вимагається тільки, аби у разі застосування класифікації, застосовувалася тільки система класифікації яхтсменів ISAF.

Деякі класи мають додаткові вимоги, скажімо, заборону мати стерновим змагуна, який в останні десять років брав участь в Олімпійських іграх, або в Кубку Америки. Таке не є вимогами класифікації і, звичайно, є дозволеним. Дозволено також (і рекомендовано ISAF) аби керівництвом класу, чи окремих спортивних заходів, змагуни, які не відносяться до групи 3 чинного класифікаційного кодексу, підпадали під обмеження щодо особового складу екіпажів.

Позате, не є дозволеним запроваджувати обмеження на кшталт того, що певні особи за своїми якостями відносяться до групи 1, чи групи 3 – такі рішення може приймати тільки сама ISAF.

О.3 Вибіркова перевірка

На окремих змаганнях члени комісії можуть бути присутніми на реєстрації і проводити співбесіди зі змагунами. Членів комісії наділено правом змінювати класифікаційний стан змагунів на певних змаганнях, у разі наявності для цього достатньої підстави (скажімо, за таких випадків, коли класифікаційний стан є неправильним).

Пункт про присутність члена комісії, має бути включений до вітрильницької інструкції, а відвідування співбесіди має постати правилом, обов'язковим для виконання, як частина VI. Член комісії має надрукувати протокол консультаційної наради з організаторами змагань і вивісити його на дошці офіційних повідомлень. Співбесіди зазвичай мають відбуватися безпосередньо перед початком реєстрації і завжди тільки перед початком перегонів.

Спочатку співбесіди мають керуватися самим членом комісії. У разі член комісії матиме слушні підстави вважати, що класифікаційний стан змагуна має бути змінено, співбесіду треба призупинити, а змагуна викликати на іншу співбесіду. Це інше опитування-співбесіда проводиться за присутності свідка, і член комісії зазвичай має запрошувати у якості такого свідка когось із членів протестового комітету (журі). Якщо вас запросять бути таким свідком (і ви погодитесь), то роллю судді буде тільки висловити незалежне судження щодо співбесіди і опитування. Нарешті член комісії має оголосити своє рішення змагунові.

Змагуни мають право на апелювання щодо рішення про зміну їхнього класифікаційного стану, але це має відбуватися в оперативному режимі і має тривати не більше місяця. Відтак, як зазначено у кодексі, рішення члена комісії набирає обов'язковості для спортивного заходу, про який йдеться. Змагун не може звертатися про відшкодування, адже комісія не є такою, що фігурує у ПВП 62.1(a), інших процедурних порядків щодо надання відшкодування не існує.

О.4 Протести

На судно може бути подано протест після останнього терміну запису екіпажу і перед закінченням часу протестів щодо класифікації (або протягом 24 годин після того, як буде вивішено змінений список екіпажів) якщо:

- відомості, які мають призвести до переведення у класифікаційний стан вищого рівня, не були наявними, коли змагун звертався щодо класифікаційного стану, або
- змагун, до отримання ним класифікаційного стану, брав участь у діях, які були несумісними з його класифікаційним станом;

і, так чи інакше, судно відтак є порушником обмежень щодо складу екіпажу, які містяться у положенні про перегони, вітрильницькій інструкції, чи у правилах класу.

Типи протестів є складними і мають виконуватися у щільній співпраці з комісією. Протестовому комітетові буде також необхідно вирішити, які саме типи дій, що стосуються групи 3, (дивіться Статутні положення ISAF 22.2.2 щодо переліку дій) зазначено у кодексі, і яким чином найкраще зробити оцінку, якщо змагун потрапляє до однієї із цих категорій.

Пам'ятки стосовно підготовлених і виданих комісією відповідей на можливі запитання (FAQs, які можна знайти на www.sailing.org/classification/) можуть бути дуже корисними для застосування у різноманітних ситуаціях. Комісія може надати ознаки типів питань і свідчень, які мають бути надані.

Так само, як і за протестувань з питань вимірювання, коли протестовий комітет має сумнів щодо класифікаційного стану змагуна, протестовий комітет може передати встановлені ним факти на розгляд комісії, аби отримати її висновки щодо цих фактів. Висновки комісії відтак постають обов'язковими для протестового комітету.

За кодексом, який змінює ПВП 63.3(a), опротестований має право у разі звернення до нього, надавати свідчення особистого, чи приватного характеру, поза присутністю протестуючого. Протестовий комітет відтак має не включати запис такого свідчення у свою ухвалу. Якщо протестовий комітет, слухаючи свідчення, не буде переконаним у тому, що це свідчення має особистий, чи приватний характер, він може не брати таке свідчення до уваги, поки воно не буде надане повторно у присутності протестуючого.

Покарання зазначені у кодексі. Якщо судно ще не бере участі у перегонах, то покарання на нього не може бути накладене. Якщо ж воно закінчило одні, чи й більше, перегонів, тоді покаранням є дискваліфікація на кожні перегони, (якщо тільки протест не постав у наслідку обов'язкового протестування, як дій перегонного комітету у відповідь на рапорт класифікаційної комісії, адже у такому разі характер покарання обирається протестовим комітетом (для більш детального ознайомлення, дивіться нижче розділ (f)).

Протестовий комітет не має прав для зміни класифікації, а може тільки обирати різні варіанти із числа у ній зазначених. Він має доповісти комісії про свою ухвалу щодо протесту, разом із подробицями, які були наведені у всіх свідченнях, що їх комітет заслуховував (включно з будь якими свідченнями, що були надані у приватному порядку).

0.5 Протести стосовно обмежень щодо складу екіпажу

Протест за ПВП може, звичайно, бути поданий, якщо судно просто не додержало вимог положення про перегони, чи правил класу (скажімо, маючи більше спортсменів групи 3 на облавку, ніж дозволено, або ж за стернування тим із членів екіпажу, яким виконання цього не є дозволеним). За таких випадків протестовий комітет застосовує до протесту звичайні правила, за якими передбачено обмеження часу протестування, дійсність (чинність) протесту, покарання і т. ін. Класифікаційний стан змагуна, зазначений на вебсайті ISAF, за таких випадків є визначальним чинником.

0.6 Зміни, що здійснюються комісією

У разі комісія під час відбування змагань змінює класифікаційний стан змагуна (наприклад, у результаті співбесіди-опитування), ця зміна може бути застосована комісією заднім числом і віднесена на початок змагань. Якщо комісія завважить, що судно було таким, що порушило умови, які стосуються складу екіпажу, то вона має доповісти про це рапортом перегонному комітетові, який відтак має подати протест на судно, про яке йдеться. За таких обставин обрання покарання за порушення віддається на розсуд протестового комітету.

0.7 Отримання інших звинувачень, чи відомостей

Якщо протестовий комітет отримує, чи звинувачення, чи відомості про випадок, через який виникає сумнів щодо класифікаційного стану змагуна, але за певних підстав офіційного протесту не подано, то відтак ПрК має у конфіденційному порядку доповісти через офіс ISAF про такі відомості комісії, оскільки вони можуть впливати на подальші рішення комісії.