

**Книга
Случаев ИСАФ 2001 - 2004
Трактовка Правил Парусных Гонок**

Предисловие

В «Книгу случаев 2001 -2004» включены как ранее опубликованные случаи, так и девять новых случаев, одобренных Советом ИСАФ с 1997 г. Большинство случаев подверглось переработке, частичной или полной, чтобы, насколько возможно, яснее проиллюстрировать, как применяются гоночные правила 2001 - 2004. Четыре прежних случая исключены, в основном, потому, что они не соответствовали новым правилам. Случаи пронумерованы, начиная с 1-го, но четыре номера (исключенных случаев) оставлены без текста.

Новые случаи добавляются ежегодно, и некоторые случаи изменяются или исключаются. Новые случаи в начале каждого года помещаются на веб-сайте ИСАФ и рассылаются международным судьям, ампаирам, гоночным офицерам, а также национальным организациям и ассоциациям классов яхт, признанным ИСАФ.

«Книга случаев 2001 - 2004» подготовлена комиссией в составе: Дик Роуз, председатель, Билл Бентсен, Тревор Левис и Тони Муни.

Приглашаем читателей пересылать комментарии и предложения в эту комиссию.
Дэвид Тиллет, Председатель Комитета по гоночным правилам ИСАФ

От Комитета по гоночным правилам и апелляциям ВФПС

По сравнению с изданием «Книга случаев ИСАФ1997-2000» настоящее издание содержит семь новых случаев, так как случаи 90 и 91, не содержащиеся в английском издании Случаев 1997 - 2000, были опубликованы в русском издании. Комитет с удовлетворением отмечает, что новая редакция большинства случаев, к которым Комитет посчитал необходимым сделать примечания в издании Случаев 1997 - 2000, уже не требует примечаний, так как текст существенно откорректирован в английском издании.

Перечень правил и применимых случаев

Часть, Раздел, Правило по ППГ-01 = Применимые случаи

Основной принцип. Спортивное поведение и правила = 31, 65

Часть 1. Основные правила

1.1. Помощь находящимся в опасности = 20

2. Принцип честной спортивной борьбы = 27,31, 34, 47, 65, 73, 74, 78

Часть 2. Правила расхождения

Преамбула = 67

Раздел А. Право дороги

10. На разных галсах = 9, 23, 43, 50, 75, 87, 88

11. На одном галсе, связаны = 7, 12, 13,14, 24, 25, 51, 53, 70, 73, 74, 86

12. На одном галсе, не связаны = 2, 15, 24, 41, 77, 91

13. Во время поворота оверштаг = 15, 17

Раздел В. Общие ограничения

14. Яхта должна избегать касаний = 2, 11, 13, 14, 23, 26, 27, 30, 50, 54, 75, 77, 87,88,91,92

14(b). Разъяснение термина «повреждение» = 19

15.Яхта, получающая право дороги = 7, 13, 24, 27, 53

16.1. Изменение курса = 6, 13, 25, 26, 46, 52, 60, 76, 86, 92, 93

16.2. Изменение курса = 6, 26, 60, 76, 92

17.1. На одном галсе; надлежащий курс = 7, 14, 46

Раздел С. У знаков и препятствий

Преамбула = 70

18. Огибание и прохождение знаков и препятствий = 23, 70 18 Преамбула = 21

18.1 Когда применяется это правило = 12, 26, 81, 84, 94, 95

18.1(b) Когда применяется это правило = 9, 15, 43, 76

18.2. Предоставить место; уступить дорогу = 63

18.2(a). Яхты связаны - главное правило = 2, 11, 12, 21, 25, 33, 41, 59, 75, 86, 94

18.2(b). Яхты связаны до зоны двух длин = 2

18.2(c). Яхты не связаны до зоны двух длин = 2, 15, 16, 29, 62, 81, 94

18.2(d). Изменение курса для огибания или прохождения = 75, 86

18.3. Поворот оверштаг у знака = 95

18.3(b). Поворот оверштаг у знака = 93

18.4. Поворот фордевинд = 75, 86

18.5. Прохождение препятствия большой протяженности = 16, 29, 30, 33

19.1. Место для поворота оверштаг от препятствия = 3, 11, 33, 54

19.1(b). Место для поворота оверштаг от препятствия = 35

Часть 3. Проведение гонки

26. Старт гонки = 31

28.1. Прохождение дистанции: «правило веревочки» = 31, 90

28.2. Прохождение дистанции: предписанная сторона знака = 58

29.1. На стороне дистанции во время сигнала «Старт открыт» = 31, 79

29.2. Индивидуальный отзыв = 31, 71, 79

30.3. Правило «черный флаг» = 65, 96

31.1. Касание знака = 77

32.1(d). Сокращение дистанции или прекращение гонки после старта = 28, 37

Часть 4. Другие требования к яхтам во время гонки

42. Средства движения = 8

42.1. Главное правило = 5, 69

43.1 (a). Одежда и снаряжение участника = 89

45. Постановка на якорь, швартовка и вытаскивание на берег = 5

46. Лицо, ответственное за яхту = 40

49.2. Расположение экипажа = 36, 83

50.3. Использование аутригеров = 97 50.3(a). Использование аутригеров = 4

Часть 5. Протесты, восстановление результатов, рассмотрения, проступки и апелляции

Раздел А. Протесты и восстановление результатов

60. Право на протест и требование восстановить результат = 39, 80 60.1. Право на протест и требование восстановить результат = 1

61.1. Извещение о намерении подать протест = 85

61.1(a). Извещение о намерении подать протест = 72

61.2. Содержание протеста = 80

61.2(c). Содержание протеста = 22

62. Требование восстановить результат = 44, 80

62.1. Требование восстановить результат = 68, 71

62.1 (a). Требование восстановить результат = 37, 82

62.1 (b). Требование восстановить результат = 19

62.1(c). Требование восстановить результат = 20

63.2. Время и место рассмотрения протеста = 48

63.3. Право присутствовать при рассмотрении = 49

63.5. Действительность протеста или требования восстановить результат = 22

64.1 (a). Наказания и оправдания = 22, 66

64.1(b). Наказания и оправдания = 3, 10, 28, 49, 51

64.2. Решение по требованию восстановить результат = 45, 71, 79 **Раздел С. Серьезные**

проступки

69. Действия в связи с возможным серьезным проступком = 67

69.1. Действия протестового комитета = 34

Раздел D. Апелляции

70. Право на апелляцию и запрос = 55

71.4. Решения по апелляции = 61

Часть 6. Допуск участников и яхт; ограничения по допуску

78.3. Соответствие правилам класса; мерительное свидетельство = 57 **Часть 7.**

Организация соревнования

85. Обязанность руководствоваться правилами = 44, 66

86.1(с). Изменение правил = 85

88.2(с). Гоночная инструкция = 32

J1.2(8). Содержание положения о соревновании = 98

J2.2(7). Содержание гоночной инструкции = 98

Определения

Чисто позади и чисто впереди; связанность = 12

Финиш = 45, 58, 82

Уступать дорогу = 30, 50, 60, 77, 87, 88, 91, 93

Знак = 58

Препятствие = 10, 23, 29, 41

Сторона = 55

Надлежащий курс = 14, 46, 86

Гонка = 68

Место = 16, 21, 60, 70, 93

Старт = 28

Правило = 85, 98

Сигналы гонки «X» = 31

Международные правила предупреждения столкновения судов в море = 38

Случай 1

Правило 60.1. Право на протест и требование восстановить результат.

Яхта, нарушившая во время гонки какое-либо правило, но продолжающая гонку, имеет право на протест в связи с инцидентом, случившимся позже, даже если она после гонки будет дисквалифицирована за нарушение правил в первоначальном инциденте.

Вопрос

Яхты А, В и С находятся в гонке. После инцидента яхта А делает оклик «Протест» и поднимает протестовый флаг, но яхта В не выходит из гонки и не выполняет наказание. Позже яхта В в другом инциденте заявляет протест на яхту С. Протестовый комитет по протесту яхты А дисквалифицировал яхту В. Является ли эта дисквалификация основанием для того, чтобы считать протест яхты В против С недействительным?

Ответ

Нет. Если яхта продолжает гонку после возможного нарушения какого-либо правила, то ее права и обязанности по гоночным правилам не изменяются. Следовательно, несмотря на то, что протест яхты А против В был удовлетворен, протест В против С остается действительным, и, если протестовый комитет в результате рассмотрения решит, что яхта С нарушила правила, то она должна быть дисквалифицирована.

Случай 2

Правило 12. На одном галсе, не связаны.

Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

Правило 18.2(а). Огибание и прохождение знаков и препятствий: предоставить место; уступить дорогу. Яхты связаны - главное правило.

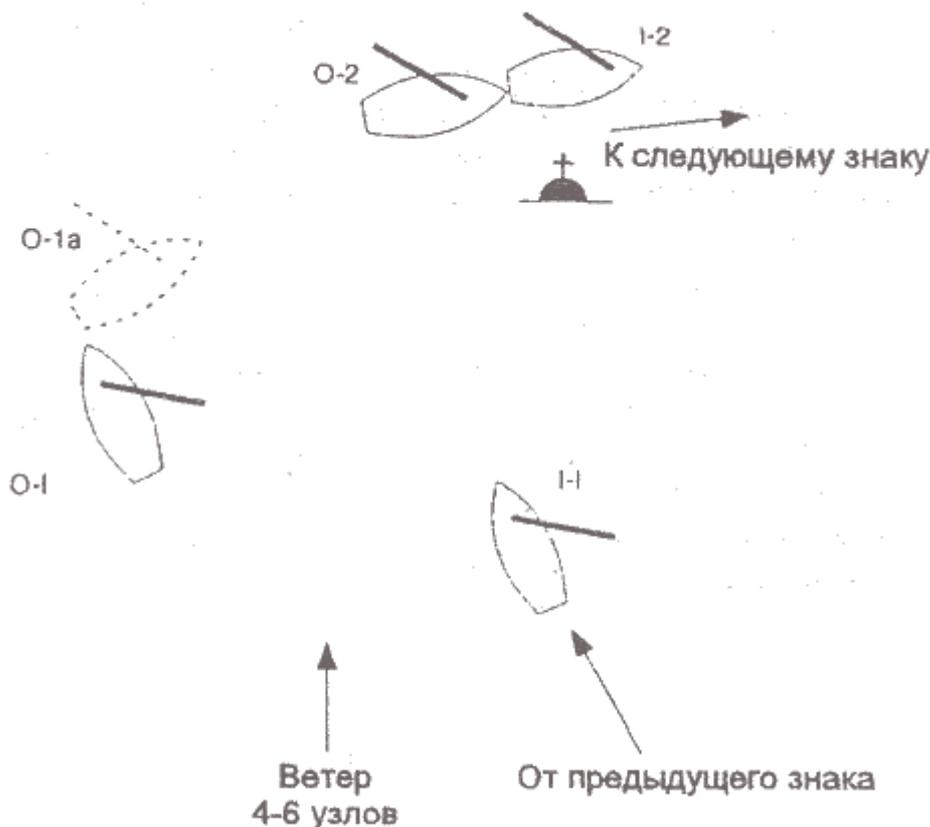
Правило 18.2(б). Огибание и прохождение знаков и препятствий: предоставить место; уступить дорогу. Яхты связаны до зоны двух длин.

Правило 18.2(с). Огибание и прохождение знаков и препятствий: предоставить место; уступить дорогу. Яхты не связаны до зоны двух длин.

Правило 18(c) не применяется к яхтам, находящимся в положении «чисто впереди - чисто позади», если яхта, находящаяся чисто позади достигает зоны двух длин раньше яхты, находящейся чисто впереди. Правило 18.2(b) не применяется к яхтам, которые не были связаны до того, как первая из них достигла зоны двух длин. Когда правило 18.2(a), (b) и (c) не применяются, право дороги определяется соответствующими правилами Раздела А Части 2.

Установленные факты¹

Яхты О и I в бакштаг левого галса при слабом ветре подходили к знаку, который следовало огибать правым бортом. Когда яхта О вышла на траверз знака, она была явно впереди яхты I и находилась на расстоянии в 3.5 корпуса от знака. В этот момент яхта I достигала зоны двух длин. Сделав поворот фордевинд, яхта О пошла курсом на знак и ударила яхту I в корму, не причинив повреждений. Яхта О подала протест по правилу 18.2(c), а яхта I - по правилу 12. Протестовый комитет дисквалифицировал яхту О, которая подала апелляцию.



Решение

Апелляцию отклонить. Яхта О, по-видимому, считала, что правило 18.2(c) применимо, когда яхты находились в положении 1, и что яхта I, находящаяся чисто позади, была обязана уступать ей дорогу, пока обе яхты не пройдут знак. Но, как гласит правило 18.2(c), оно применяется только в случае, если яхта находится чисто впереди в момент достижения ею зоны двух длин. В положении 1 яхта I достигла зоны двух длин, но яхта О была явно вне этой зоны. После поворота фордевинд, сделанного яхтой О, чтобы идти к знаку, яхты стали связанными, и яхта О по правилу 18.2(a) стала обязанной предоставить яхте I место для прохождения знака, включая место для необходимого ей поворота фордевинд. До того, как яхта О ударила I, яхта I была чисто впереди яхты О. В это время правило 18.2(a) перестало действовать, и начало действовать правило 12. Правило 18.2(b) не применимо, так как яхты не были связаны непосредственно перед тем, как I достигла зоны двух длин.

Поддержать решение о дисквалификации яхты О по правилу 12. Яхта О нарушила также правило 14, поскольку она имела возможность избежать касания с I. Вероятно, у яхты I не было возможности избежать касания. Но даже если бы у нее такая возможность и была, то она не подлежала бы дисквалификации по правилу 14, так как она имела право дороги и не было повреждений.

¹ Здесь и далее подразумеваются факты, которые считает установленными апелляционный орган (Примечание Комитета по гоночным правилам и апелляциям).

Случай 3

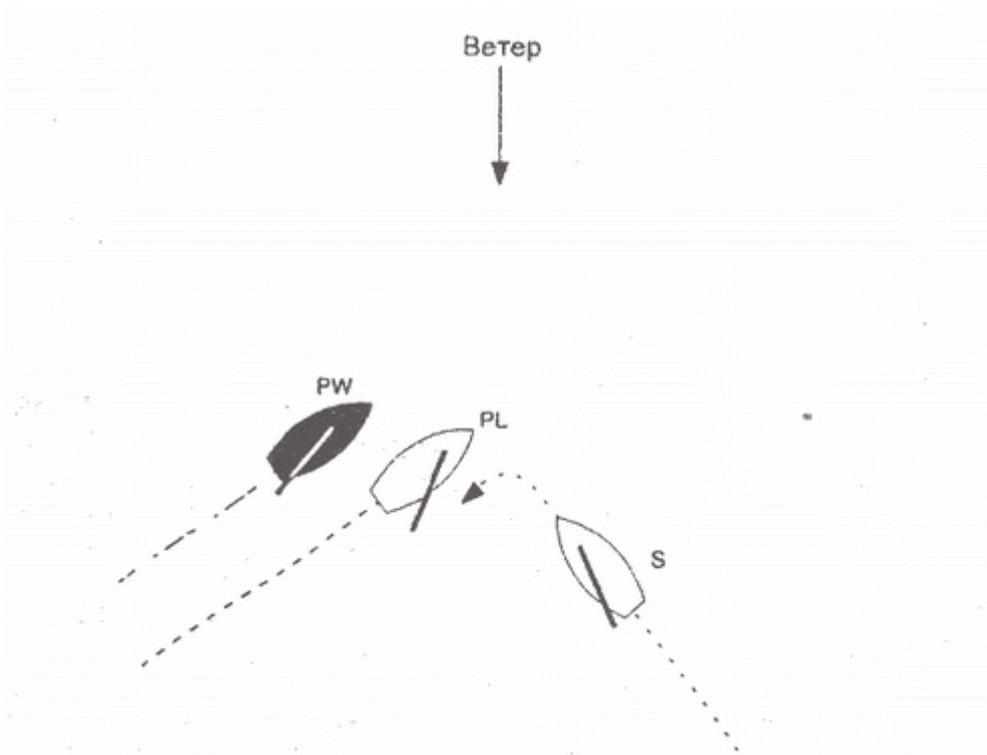
Правило 19.1. Место для поворота оверштаг от препятствия.

Правило 64.1(b). Решения. Наказания и оправдания.

Подветренная яхта, идущая левым галсом и делающая оклик, требуя место для поворота оверштаг от препятствия - приближающейся яхты на правом галсе, не обязана предвидеть, что наветренная яхта не выполнит свою обязанность - как можно скорее сделать поворот оверштаг или предоставить место каким-либо другим образом. Подветренная яхта не обязана также уваливать за корму яхте правого галса.

Установленные факты

Яхта S, идущая правым галсом, оклинула яхту PL - подветренную яхту, идущую левым галсом, когда они оказались на пересекающихся курсах². Яхта PL после этого дважды окликала наветренную яхту левого галса PW: «Место для поворота оверштаг!». Яхта PW на оклики не реагировала. Яхта PL, которая уже не могла уступить дорогу S, сделала оклик в третий раз, и яхта PW начала поворот оверштаг, но яхта S, находясь от PL на расстоянии в 1 метр, была вынуждена во избежание столкновения резко увалить. Яхта PW сошла с гонки, а S подала протест на PL по правилу 10.



Протестовый комитет дисквалифицировал яхту PL, заметив, что она, не получив своевременно ответа от PW, должна была бы использовать право на приведение и заставить PW сделать поворот оверштаг. Яхта PL подала апелляцию, утверждая, что:

1. Она не имела права заставить PW лечь на другой галс;
2. Даже если бы PL и PW привелись до левентика, то все равно яхта S была бы вынуждена изменить курс во избежание столкновения;
3. Она предвидела развитие событий и оклинула яхту PW заблаговременно.

Решение

Апелляцию удовлетворить. Сделав оклик трижды, яхта PL имела право ожидать, что PW ответит и предоставит ей место для поворота оверштаг. Яхта PL не обязана была предвидеть, что PW не выполнит требований правила 19.1, и не обязана была уваливать под корму яхты S. Яхта PL оправдана как невинная жертва нарушения правил другой яхтой, согласно правилу 64.1(b).

² Пересекающиеся курсы (collision courses) - курсы, ведущие к столкновению яхт, если они их сохраняют (Прим, переводчика).

Случай 4

Правило 50.3(a). Постановка парусов и проводка шкотов. Использование аутригеров.

Член экипажа яхты не является аутригером.

Вопрос

Разрешается ли члену экипажа яхты держать шкот переднего паруса или спинакера за бортом?

Ответ

Да. Правило 50.3(a) определяет аутригер как какое-либо устройство или приспособление. Следовательно, описываемые действия разрешены.

Случай 5**Правило 42.1. Средства движения: главное правило.****Правило 45. Постановка на якорь, швартовка; вытаскивание на берег.**

Быстрое выбирание якоря может быть действием, противоречащим правилу 42.1.

Вопрос

В большинстве наших гонок старт дается против ветра при сильном встречном течении. При слабом ветре швертботы становятся на якоря у стартовой линии, чтобы их не снесло обратно. Когда ветер усиливается или ослабевает течение, швертботы выбирают якоря и начинают идти под парусом. С одной стороны, утверждают, что швертбот должен пройти под парусом над своим якорем, прежде чем выбрать его, а иначе он нарушает правило 42.1. С другой стороны, кажется, что поскольку якорь бросают вперед, когда яхта становится на якорь, то оказывается совершенно неважным тот факт, что, выбирая якорь, швертботу придаю ход относительно воды, так как правило 45 ясно требует, что якорь должен быть выбран прежде, чем швертбот начнет двигаться под парусами. Какая из этих точек зрения правильная?

Ответ

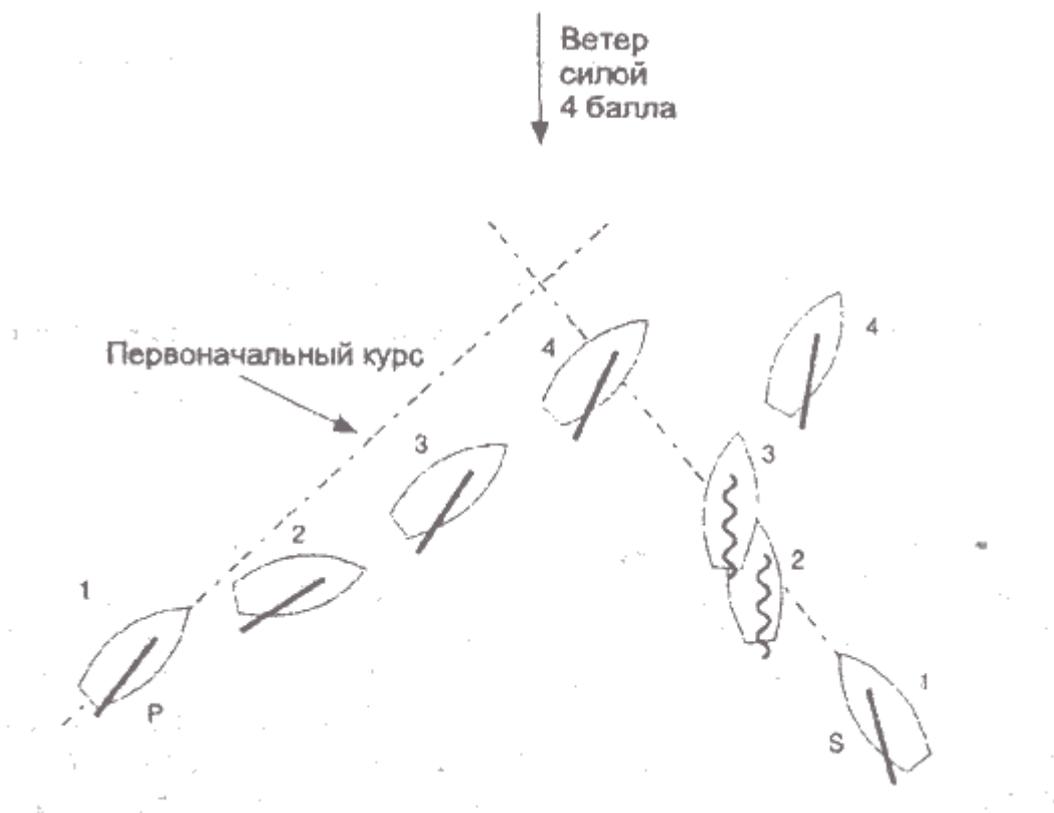
Подъем якоря, опущенного или брошенного вперед, таким образом, что приобретает ход относительно дна, нарушает правило 42.1.

Случай 6**Правило 16.1. Изменение курса.****Правило 16.2. Изменение курса.**

Яхта правого галса, делающая поворот оверштаг после того, как яхта левого галса увалила, чтобы пройти у нее по корме, не обязательно нарушает правила.

Установленные факты

Яхта Р, идущая левым галсом, в положении 2 увалила, чтобы пройти по корме яхты S, идущей правым галсом. Через секунды после этого яхта S решила сделать поворот оверштаг. Пройдя в галфвинд расстояние примерно в длину корпуса, яхта Р вернулась на курс гоночный бейдевинд. При этом она по высоте потеряла расстояние в 1 длину корпуса и прошла на ветру от S примерно на расстоянии в 1 длину корпуса. После поворота яхты S приведение Р не было вызвано необходимостью уступить ей дорогу. Яхта Р подала протест по правилу 16.1, утверждая, что, делая поворот оверштаг после того, как яхта Р увалила, чтобы пройти по корме S, яхта S не дала Р места, чтобы уступить дорогу.



Протестовый комитет дисквалифицировал яхту S по правилу 16.1. Яхта S подала апелляцию.

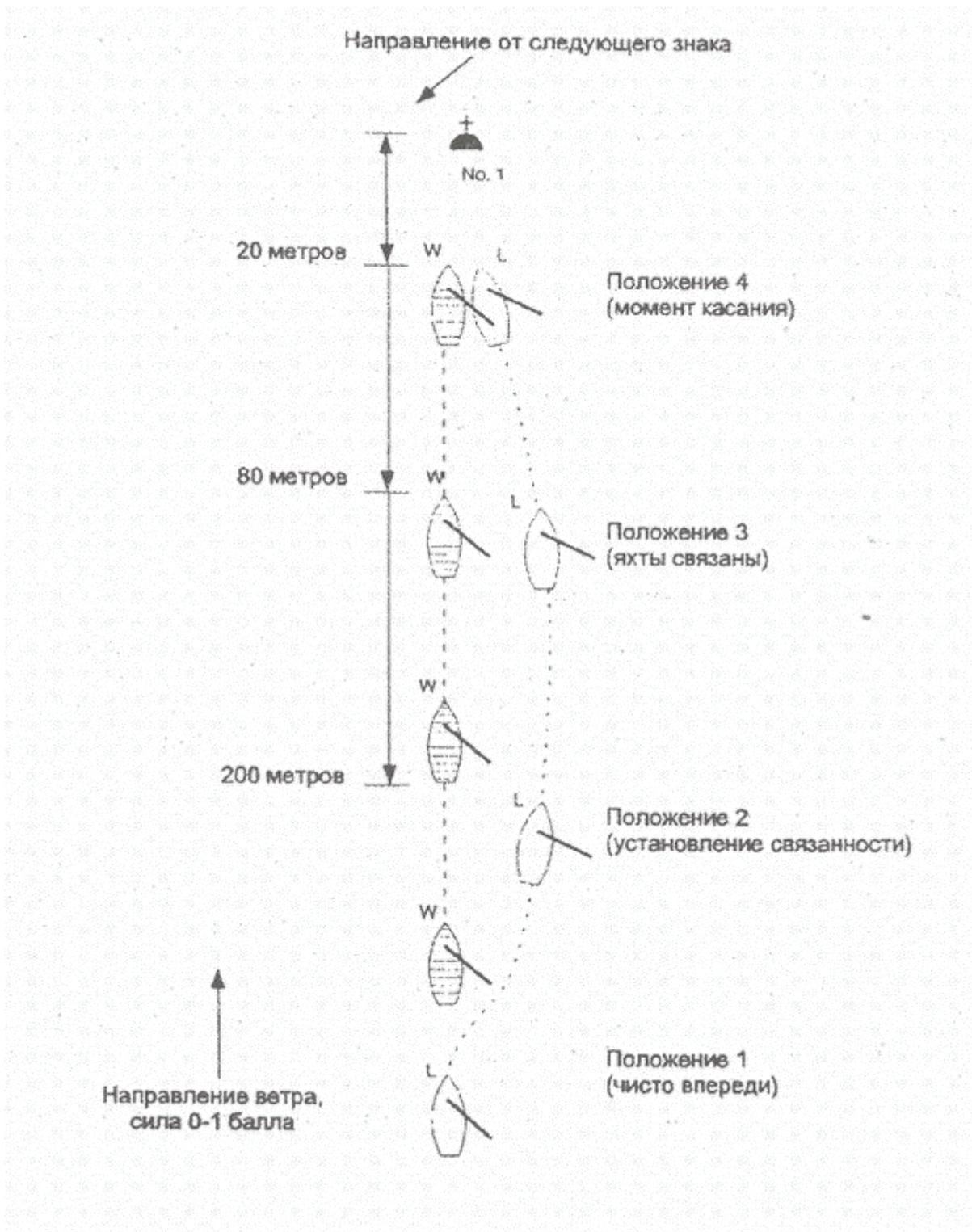
Решение

Апелляцию удовлетворить. Яхта S подчинялась правилу 16 только во время приведения от курса гоночный бейдевинд правого галса до положения левентик. В это время яхта P имела место, чтобы уступить дорогу, и поэтому S не нарушила правило 16.1. S не нарушила правило 16.2, так как у P была возможность идти своим курсом «расстояние примерно в длину корпуса», что и показывает, что приведение S не требовало от P немедленного изменения курса, чтобы продолжать уступать дорогу. Как требуется правилом 13, яхта S уступила дорогу яхте P.

Случай 7

Правило 11. На одном галсе, связаны. ,
Правило 15. Яхта, получающая право дороги.
Правило 17.1. На одном галсе; надлежащий курс.

Если яхта устанавливает связанность с подветренной стороны с дружкой яхтой из положения чисто позади на расстоянии, не большем двух длин своего корпуса, то наветренная яхта должна уступить дорогу, но подветренная яхта не должна идти под парусом выше своего надлежащего курса и должна в начальный момент дать наветренной яхте место, чтобы уступить дорогу.



Установленные факты

Примерно в 200 метрах от нижнего знака яхта L, подветренная, установила связанность с подветренной стороны с яхтой W, наветренной, из положения чисто позади. В этот момент L была менее чем в двух длинах своего корпуса от W. Затем яхты шли параллельно друг другу на расстоянии, примерно в 1.5 длины корпуса, пока не подошли к знаку на 80 метров. В этой точке яхта L слегка привелась, чтобы лечь курсом на знак. Приведение не затронуло яхту W. Яхта W сохраняла свой курс, идя не ниже своего надлежащего курса. Яхта L ни в один момент не была чисто впереди. Гик яхты W коснулся вант яхты L, но повреждений не было. Яхта L подала протест по правилу 11.

Протест яхты L был отклонен, и она была дисквалифицирована на том основании, что не предоставила W достаточно места, чтобы выполнить требование правила 15 - уступить дорогу. Яхта L подала апелляцию.

Решение

Апелляцию удовлетворить. Когда яхта L связалась с W с подветренной стороны из положения чисто позади, яхта W стала обязанной по правилу 11 уступить дорогу. В то же время по правилу 15 яхта L была обязана дать яхте W место, чтобы уступить дорогу. Однако эта последняя обязанность не является продолжительной, а в данном случае связанность продолжалась значительное время, в течение которого у W было достаточно места.

Изменение курса L по направлению к знаку было законным, при условии, что она не шла выше своего надлежащего курса; именно ее надлежащий курс является критерием - нарушила ли она правило 17.1. Из согласованного рисунка видно, что яхта L ни в какой момент не шла выше своего надлежащего курса. К яхте L также применимо правило 14, но поскольку не было повреждений, то наказания ее по этому правилу быть не может. Результат яхты L восстановлен, а яхта W дисквалифицируется по правилу 11.

Случай 8

Правило 42. Средства движения.

Яхта, идущая полным курсом с хорошей скоростью, не нарушает правило 42, если ее рулевой, предвидя и используя благоприятные возможности, создаваемые волнами от проходящего судна, совершает движения рулем при прохождении каждой волны. Это не «скалинг», а использование естественного воздействия воды на корпус яхты.

Установленные факты

Небольшие швертботы А и В шли полным курсом, почти глиссируя, при скорости ветра в 8 узлов. Большой моторный катер прошел на скорости под ветром на параллельном курсе, создав несколько больших волн. При подходе : каждой из волн к корме яхты А ее рулевой совершал движения румпелем, пересекая диаметрально плоскость швертбота. Таким образом, А совершил серию изменений курса, ритмически связанных с прохождением волн. Это делалось только при встрече волн, созданных катером. Швертбот В подал протест на А по правилу 42.2{d}, обвиняя в «скалинге». Гоночный комитет дисквалифицировал А, который подал апелляцию.

Решение

Использование благоприятных возможностей, создаваемых волнами, не противоречит правилу 42.1. При этом рулевой имеет право совершать такие движения румпелем, какие он считает наилучшими. Апелляция удовлетворена.

Случай 9

Правило 10. На разных галсах.

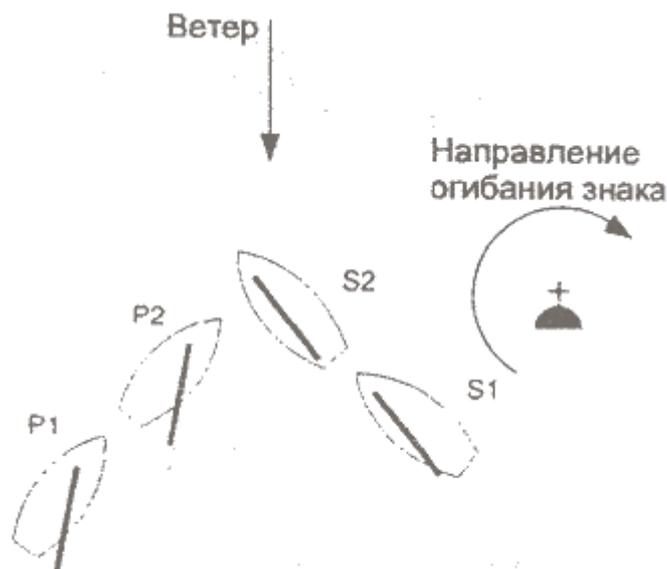
Правило 18.1(b). Огибание и прохождение знаков и препятствий: Когда применяется это правило.

Если яхта правого галса решит пройти за наветренный знак, то яхта левого галса должна уступать дорогу.

Правила не обязывают яхту идти надлежащим курсом³.

Вопрос

Яхты лавируют на разных галсах к наветренному знаку, который следует обогнуть правым бортом. Яхта S, правого галса, имеет достаточно места, чтобы сделать поворот оверштаг и обогнуть знак, принимая во внимание ветер и течение. Но вместо поворота оверштаг яхта S сохраняет свой курс, намереваясь вынудить яхту Р сделать поворот оверштаг, чтобы уступить дорогу. Может ли яхта Р игнорировать правило 10, если считает, что яхта S идет выше своего надлежащего курса и имеет достаточно места, чтобы обогнуть знак?



Ответ

Нет, применимо правило 10. Правило 18.1(b) предусматривает, что в данной ситуации правило 18 не действует. Поэтому, если яхта S решила сохранять свой курс, то яхта P обязана уступить дорогу. В некоторых ситуациях яхтам запрещается идти ниже или выше надлежащего курса, но правила не обязывают яхту идти надлежащим курсом.

³Правило 18.4 обязывает яхту сделать поворот фордевинд на надлежащий курс при условиях, когда это правило действует (Прим. Комитета по гоночным правилам и апелляциям).

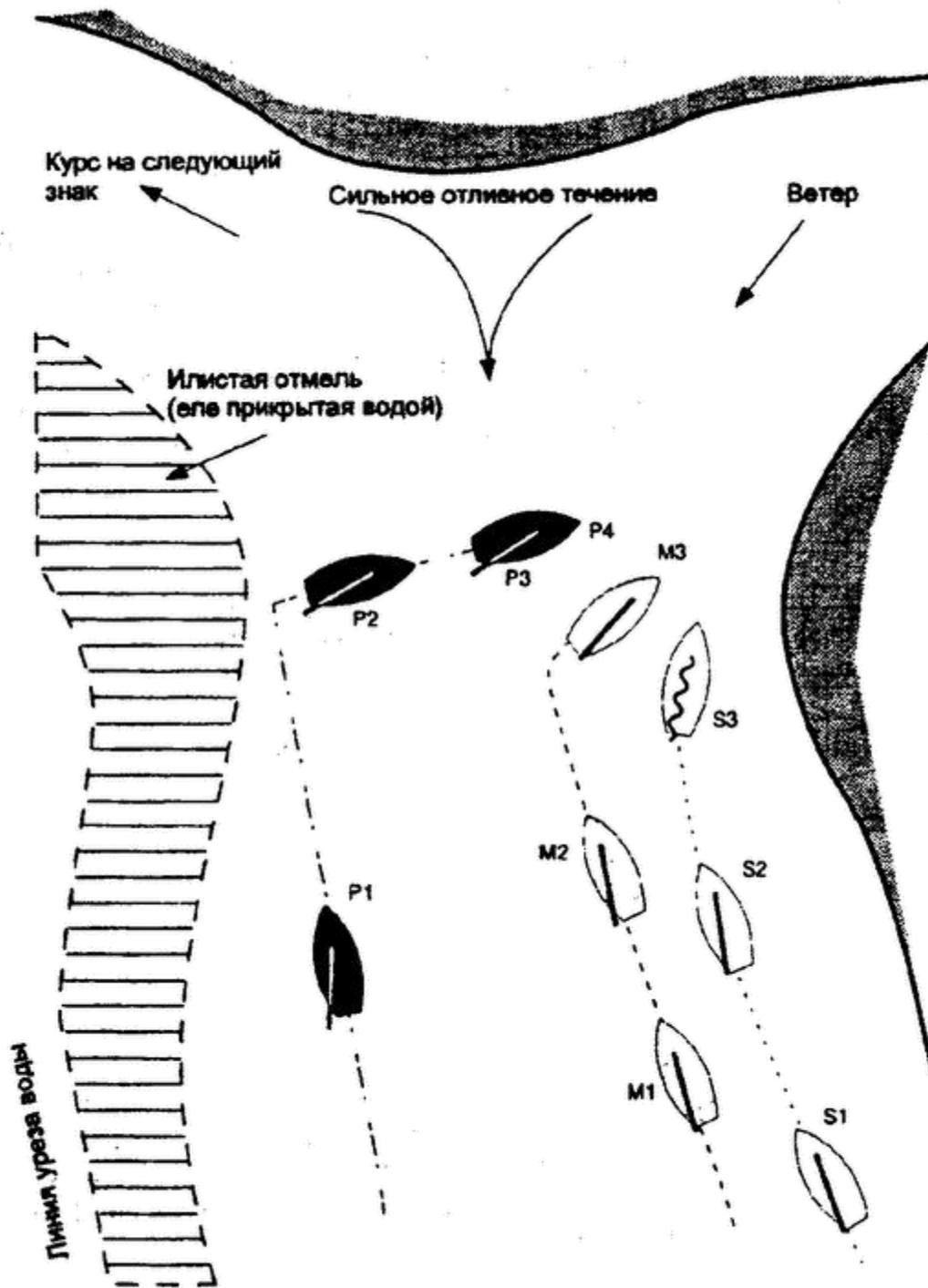
Случай 10

Правило 64.1 (b). Решения: Наказания и оправдания. Определение «Препятствие».

В случае касания двух яхт обе они могут быть оправданы, если ситуация возникла из-за действий третьей яхты, нарушившей правила.

Установленные факты

Яхта P, приблизившись к мели, сделала поворот оверштаг на левый галс. Яхта M, правого галса, немедленно сделала оклик и затем повторила его, когда до P осталось расстояние в одну длину корпуса, так как P явно намеревалась пройти по носу у M, и столкновение было неизбежным. Не видя ответных действий, яхта M сделала поворот оверштаг, окликнув при этом яхту S (также правого галса). Яхта S попыталась сделать ответный маневр, но тем не менее произошло ее касание с M*.



Яхта Р сошла с гонки, а яхта S подала протест на М по правилу 10. Протестовый комитет дисквалифицировал яхту М по правилу 14, заметив, что у М было достаточно времени, чтобы предпринять нужные действия и уступить дорогу и Р, и S. Яхта М подала апелляцию, полагая, что протестовый комитет ошибся, обязывая ее, яхту, имеющую право дороги, уступать дорогу яхте Р. Более того, если бы после второго оклика яхта М увалила, а яхта Р наконец ответила, сделав поворот оверштаг, то все равно касание могло бы произойти. Яхта М также утверждала, что яхта S не выполнила своих обязанностей по правилу 19.

Решение

Апелляция удовлетворить. Яхта Р, правильно сошедшая с гонки, нарушила правило 10. Она создала ситуацию, а яхта М предприняла действия по уменьшению последствий ошибочного, в данных обстоятельствах, решения яхты Р - пройти по носу у М. Яхты М и S оказались невинными жертвами несоблюдения яхтой Р правил.

Яхта М нарушила правило 13, но оправдана по правилу 64.1(b). Яхта S попадает под действие правила 14, но она не нарушила его, так как не имела возможности избежать касания. Именно незаконные действия яхты Р были причиной инцидента. Р не была препятствием (см. определение «Препятствие»), так как ни М ни S не были обязаны уступать дорогу Р или предоставить ей место. Поэтому обвинение яхты S по правилу 19 не поддержано.

*На рисунке такого касания нет (Прим, переводчика).

Случай 11

Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

Правило 18.2(а). Огибание и прохождение знаков и препятствий:

предоставить место; уступить дорогу; яхты связаны - главное правило.

Правило 19.1. Место для поворота оверштаг от препятствия.

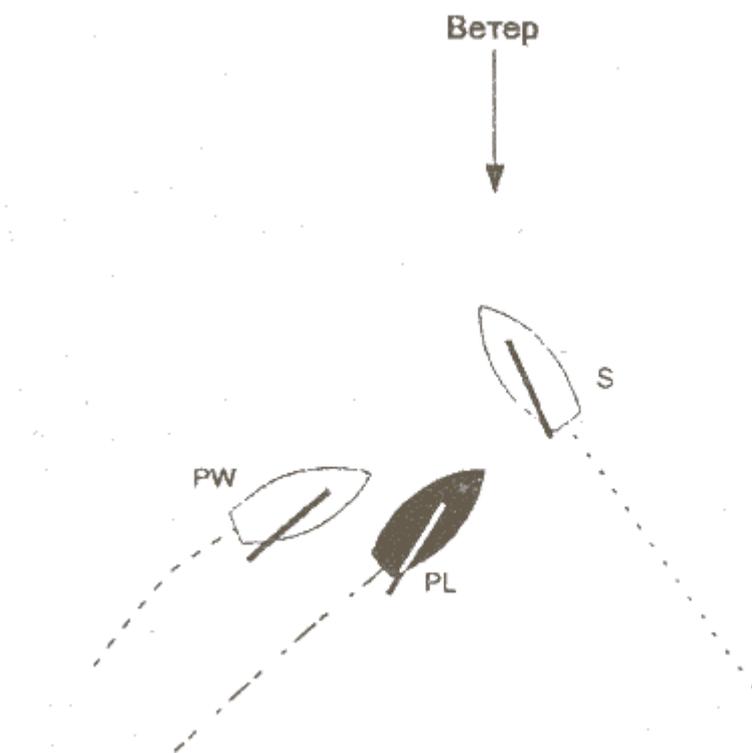
Если препятствием является яхта, имеющая право дороги и которую две связанные яхты приготовились пройти с одной и той же стороны, то наружная яхта обязана предоставить место внутренней яхте для прохождения препятствия.

Установленные факты

Связанные яхты PW, наветренная, и PL, подветренная, курсом гоночный бейдевинд левого галса приближались к яхте S, идущей правым галсом. Яхта PL могла безопасно пройти по корме яхты S. Яхта PW, находясь на пересекающемся курсе с S, окликнула PL, требуя место, за три длины корпуса от S. Яхта L продолжала сохранять свой курс. Яхта PW увалила, чтобы избежать яхты S, и произошло легкое касание бортами PW и PL*

Яхта PW подала протест по правилу 18.2(а).

Протестный комитет решил, что правило 18.2(а) неприменимо. Яхта PW могла без труда сделать поворот оверштаг и уступить дорогу S, и ей следовало сделать это. Яхта PW была дисквалифицирована по правилу 19.1, и подала апелляцию.



Решение

Яхта S была для PW и PL препятствием, которое они приготовились пройти с одной и той же стороны. Следовательно, применимо правило 18. По правилу 18.2(а) яхта PW имела право на место, чтобы пройти между PL и кормой S. Яхта PL не дала PW достаточно места и этим нарушила правило 18.2(а). Яхта PL подпадает под действие правила 14, но так как она имела право дороги по отношению к PW и не было повреждений, то она не может быть наказана по этому правилу, если нарушила его. Правило 19.1 неприменимо, так как яхте PL не нужно было изменять курс, чтобы избежать яхты S. Яхта PW не могла знать, что PL не собирается предоставить ей достаточно места, пока не оказалась вынужденной проходить между S и PL. Следовательно, у нее не было разумной возможности избежать касания с PL, и поэтому она не нарушила правило 14. Апелляцию удовлетворить. Отменить решение протестового комитета о дисквалификации яхты PW, и

восстановить ее результат. Дисквалифицировать яхту PL.

* На рисунке такого касания яхт нет (Прим. переводчика).

20

Случай 12

Правило 11. На одном галсе, связаны.

Правило 18.1. Огибание и прохождение знаков и препятствий: когда применяется это правило.

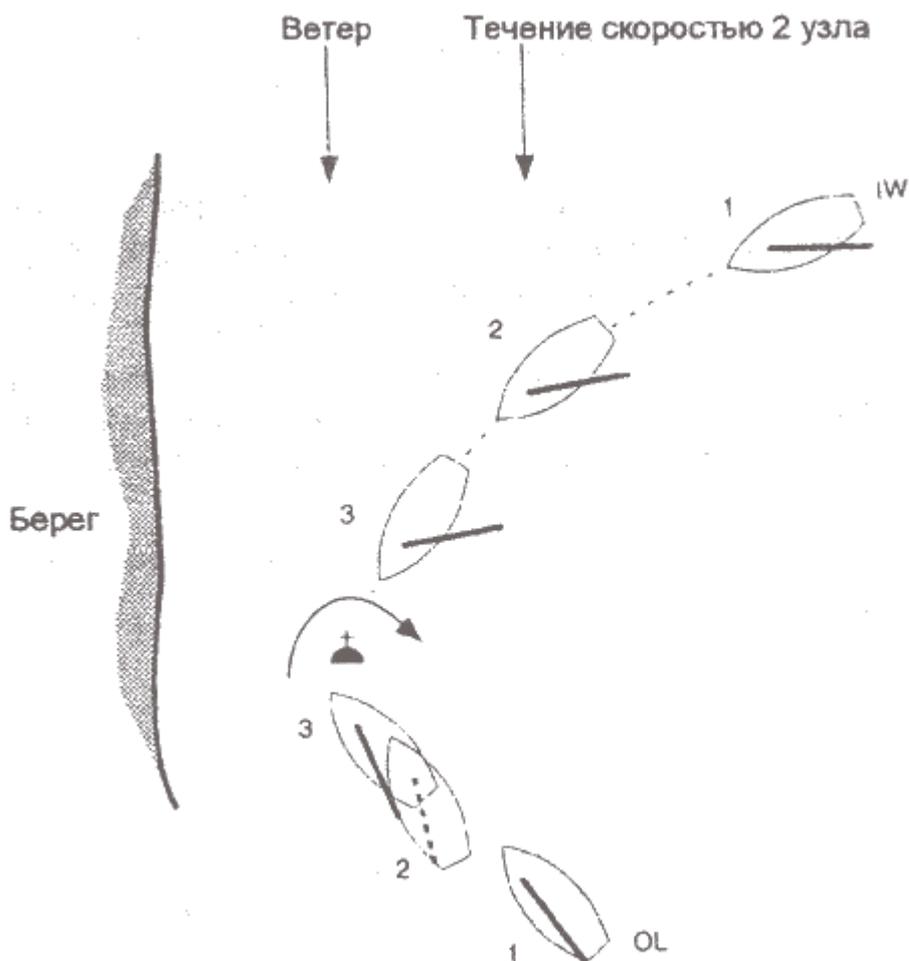
Правило 18.2(а). Огибание и прохождение знаков и препятствий: предоставить место; уступить дорогу: яхты связаны - главное правило.

Определение «Чисто позади и чисто впереди; связанность».

При определении права на место у знака не важно, что яхты находятся на существенно различных курсах, при условии, что связанность существует в соответствующий момент времени.

Установленные факты

Яхты OL и IW подходили к знаку, который следовало огибать правым бортом. Был слабый ветер и течение скоростью в два узла того же направления, что и ветер. Яхта IW набрала много высоты, чтобы воспользоваться течением, и подходила к знаку почти курсом фордевинд. Яхта OL, напротив, подходила к знаку против ветра и течения, медленно. В положении 1, когда OL была в двух длинах корпуса от знака, яхта IW дважды окликнула ее, требуя место. Яхта OL дважды ответила, что IW не имеет права на место. В последний момент, сразу после положения 3, когда IW привелась*, чтобы начать прохождение знака, яхта OL попыталась дать ей место, но произошло касание. Повреждений не было.



Яхта OL подала протест по правилу 11, но была сама дисквалифицирована по правилу 18.2(а). Она подала апелляцию, полагая, что нелогично и не соответствует смыслу определения «Связанность» и правила 18 считать связанными яхты, курсы которых отличаются более чем на 90°. Яхта OL также полагала, что целью

правила 18 является защита яхты от опасности касания знака, если она не может пройти за кормой наружной яхты. Кроме того, в апелляции утверждалось, что, приближаясь к знаку, яхта IW могла легко пройти за корму яхты OL, за исключением момента, когда IW начала приведение, и что IW не была «внутренней» яхтой до момента, предшествующего касанию

Решение

Апелляцию отклонить. Яхты приготовились оставить знак с одной и той же стороны и были на одном галсе, поэтому применимо правило 18. Яхты были связаны в течение всего имеющего значение времени и, следовательно, применимо правило 18.2(а), изменяющее правило 11 тем, что обязывает OL предоставить место IW. Поддержана дисквалификация яхты OL.

* На рисунке не хватает положения 4, когда яхта IW оказалась на траверзе знака и начала приведение, до этого она все время уваливала (Прим, переводчика)

Случай 13

Правило 11. На одном галсе, связаны.

Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

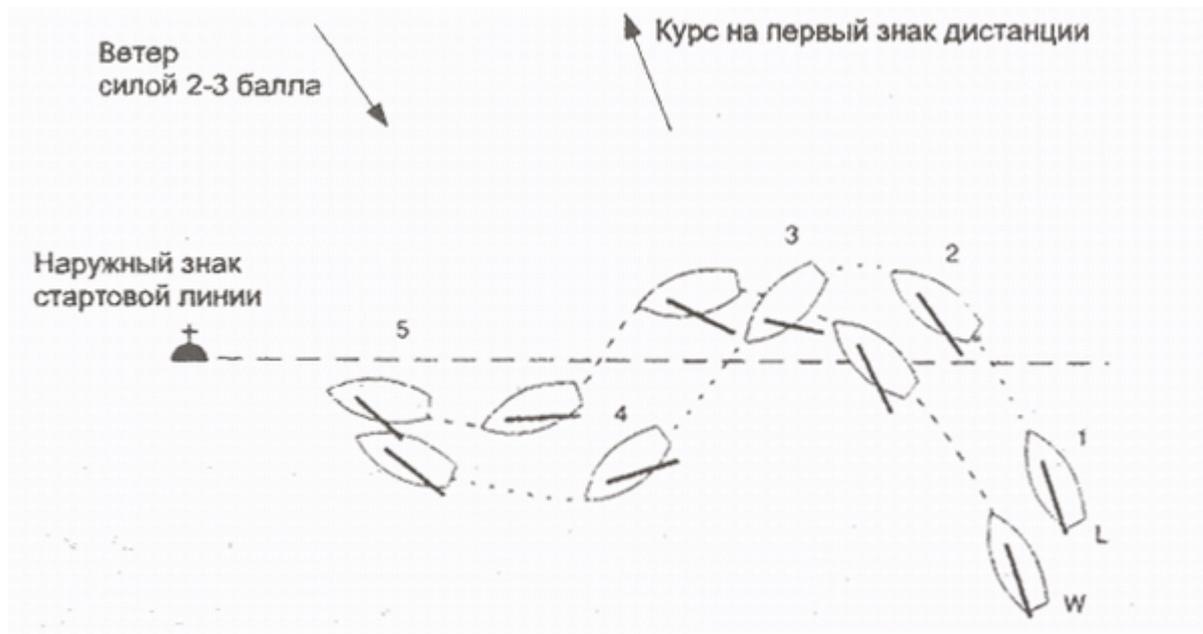
Правило 15. Яхта, получающая право дороги.

Правило 16.1. Изменение курса.

Подветренная яхта, идущая до сигнала «Старт открыт» курсом круче курса наветренной яхты, не нарушает правил.

Установленные факты

Маневрируя до сигнала «Старт открыт», два 14-футовых швертбота пересекли стартовую линию. Уваливая, чтобы вернуться на предстартовую сторон линии, яхта L, бывшая сначала наветренной, заняла подветренную позицию, пройдя за кормой яхты W. Сразу после положения 4 яхта L привелась до гоночного бейдевинда и направилась к левому концу стартовой линии. Тем временем яхта W с потравленными шкотами шла вдоль стартовой линии более медленно. В положении 5 произошло касание: гик яхты W коснулся ванты яхты L. Яхта L подала протест по правилу 11, а яхта W-по правилам 12 и 15.



Протестовый комитет решил, что яхта L имела право на дорогу по правилу 11 с момента, когда она легла на постоянный курс, и до момента касания. У яхты W было достаточно места, чтобы уступить дорогу, хотя ей и пришлось бы при этом преждевременно пересечь стартовую линию. Протест яхты W отклонен. Протест яхты L удовлетворен.

Яхта W подала апелляцию, ссылаясь в этот раз на правило 16.1.

Решение

Апелляцию отклонить. Между положениями 2 и 3 яхта L связалась с W с подветра и получила право на дорогу по правилу 11, ограниченное требованием правила 15 в начальный момент предоставить W место, чтобы та могла уступить дорогу. Яхта L выполнила это требование, так как предоставила W место. Сразу после положения 4, изменяя курс, L согласно требованию правила 16.1 предоставила W место, чтобы уступить дорогу. Следовательно, L не нарушила правило 16.1. Затем, когда яхта L шла курсом гоночный бейдевинд, начало применяться правило 11. Яхта W имела достаточно места, чтобы уступить дорогу, но не

сделала этого. Поэтому дисквалификация яхты W по правилу 11 поддержана. Яхта L нарушила правило 14, так как без труда могла слегка увалить и избежать касания. Однако она не наказывается по этому правилу, так как не было повреждений.

Случай 14

Правило 11. На одном галсе, связаны.

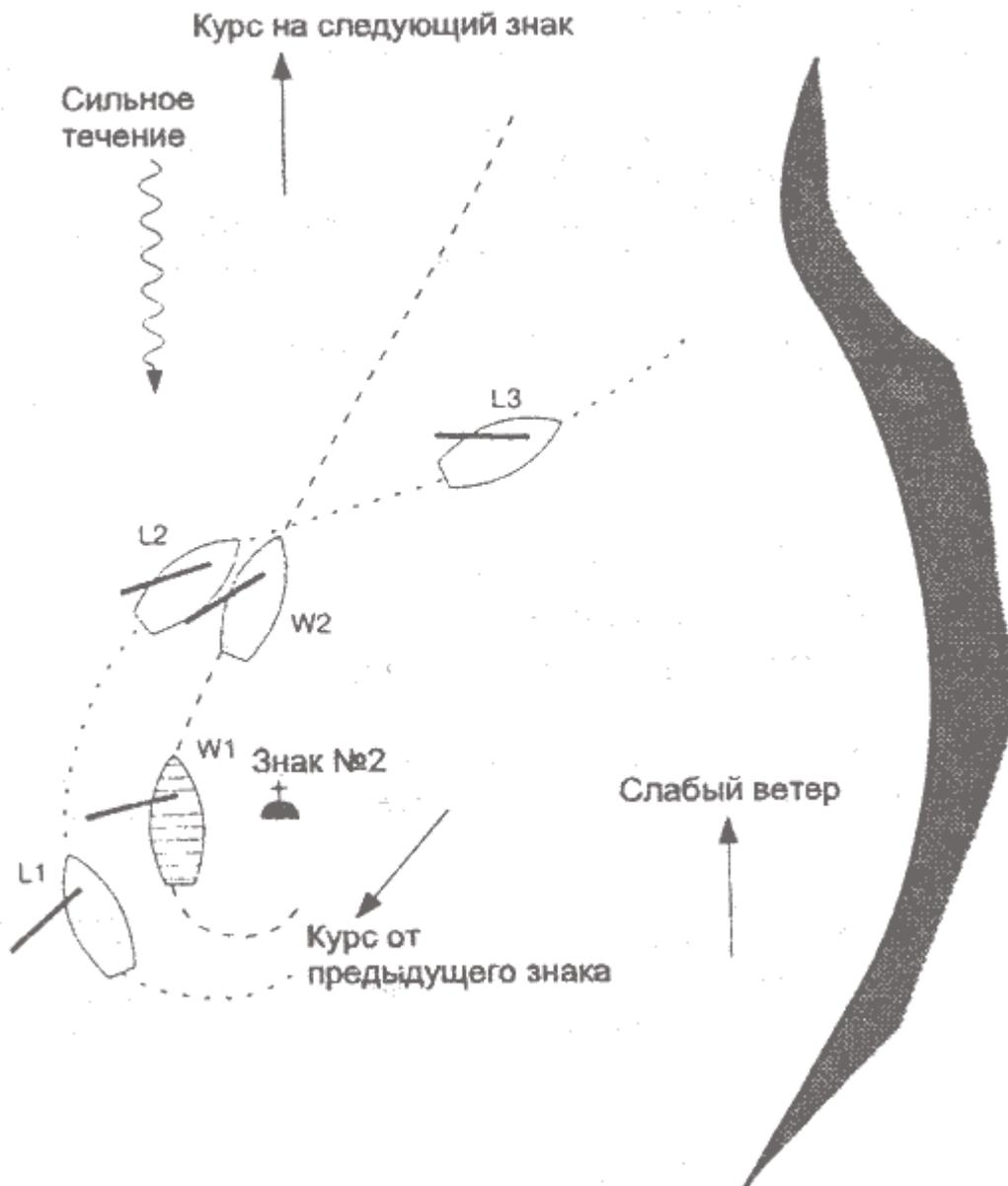
Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

Правило 17.1. На одном галсе; надлежащий курс.

Определение «Надлежащий курс».

Если две яхты, находящиеся на одном галсе, сходятся и имеют различные мнения о надлежащем курсе подветренной яхты, то наветренная яхта должна уступать дорогу. Может существовать более одного надлежащего курса.

Курс на следующий знак



Установленные факты

Обогнув верхний знак, флот разделился: при слабом ветре некоторые яхты решили уйти к берегу, чтобы избежать сильного встречного течения, а другие отошли подальше от берега, в надежде получить больше ветра. Яхта L решила идти к берегу, а яхта W выбрала путь мористее. Яхта L установила связанность с W с подветра из положения чисто позади и начала обгонять ее. Когда яхты поравнялись, L, намереваясь идти к берегу, слегка привелась и проинформировала W о своем намерении. Ответ яхты W: «Вы не имеете права на приведение». Яхта L вновь окликнула W, сообщая, что идет надлежащим курсом и что W должна уступить дорогу. Дискуссия заняла некоторое время. Яхта L изменяла курс постепенно, и ни в один из моментов яхта W не считала, что не может уступить дорогу. Произошло касание. Обе яхты подали протесты.

Протестовый комитет дисквалифицировал яхту L по правилу 17.1 как шедшую выше своего надлежащего курса. Яхта L подала апелляцию.

Решение

Если две яхты, находящиеся на одном галсе, сходятся и имеют различные мнения о надлежащем курсе, то наветренная яхта W обязана по правилу 11 уступать дорогу и по правилу 14 - избегать контакта. Описываемая ситуация иллюстрирует тот факт, что может существовать более одного надлежащего курса. Основанием для протеста яхты W является то, что L, установив связанность с подветра из положения чисто позади в пределах двух длин своего корпуса от W, шла выше своего надлежащего курса. Защита яхты L и ее контрпротест основывались на том, что курс, которым она шла, был ее надлежащим курсом, и что яхта W нарушила правило 11.

Какой из двух различных курсов быстрее приведет к следующему знаку, определить заранее нельзя, и это не обязательно доказывается тем, что какая-то из яхт пришла к знаку первой. Яхта L могла избежать касания с W. Не избежав касания, она нарушила правило 14, но не наказывается, так как не было повреждений. Апелляция поддержана. Яхта W дисквалифицируется по правилам 11 и 14. Результат яхты L восстанавливается.

Случай 15

Правило 12. На одном галсе, не связаны.

Правило 13. вовремя поворота оверштаг.

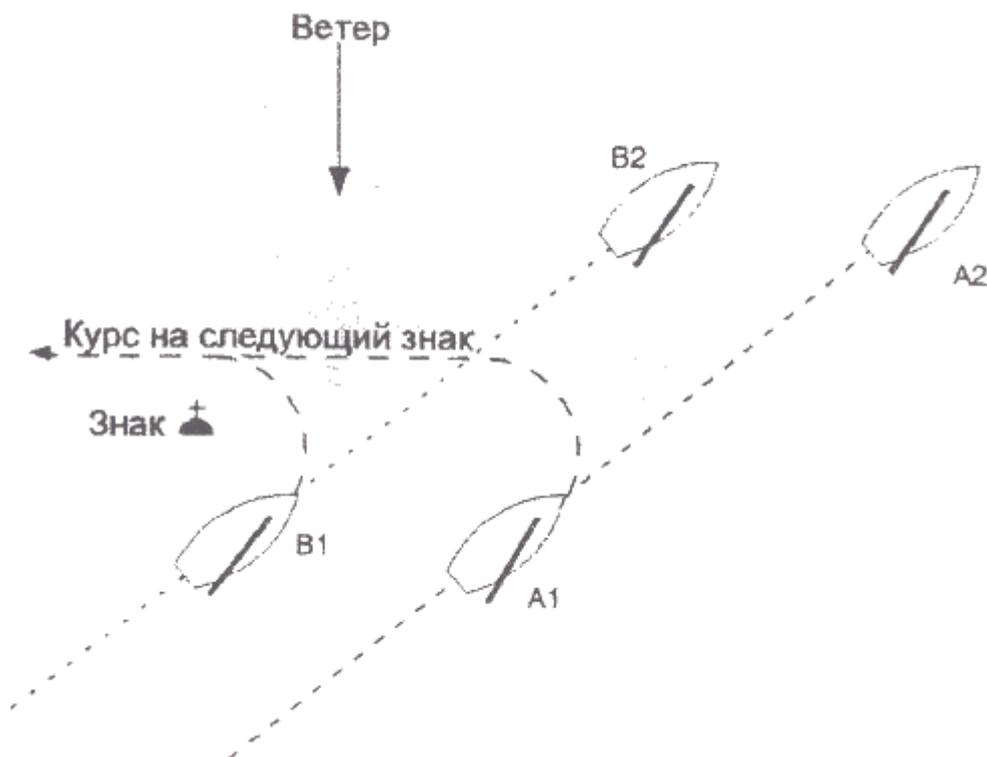
Правило 18.1(b). Огибание и прохождение знаков и препятствий: когда применяется это правило.

Правило 18.2(c). Огибание и прохождение знаков и препятствий: предоставить место; уступить дорогу: яхты не связаны до зоны двух длин.

Делая поворот оверштаг, чтобы обогнуть знак, яхта, находящаяся чисто впереди, должна выполнять требования правила 13; яхта, находящаяся чисто позади и идущая курсом гоночный бейдевинд, имеет право сохранять свой курс и этим препятствовать другой яхте делать поворот оверштаг.

Вопрос

Яхты A и B идут гоночным бейдевиндом параллельно друг другу, приближаясь к верхнему знаку, яхта A находится чисто впереди. Яхта A полагает, что B, достигнув знака, сделает поворот оверштаг, чтобы обогнуть его и лечь курсом на следующий знак. Вместо этого яхта B сохраняет свой курс, мешая яхте A сделать поворот оверштаг. Имеет ли яхта B право на такой маневр?



Ответ

Да. Пока A остается на левом галсе, яхта B обязана уступать ей дорогу по правилу 12 и, когда A войдет в зону двух длин, также по правилу 18.2(c). При условии, что она уступает дорогу яхте A, яхта B имеет право

идти любым курсом, который она выберет, включая неизменный курс. Однако, если яхта А начнет поворот оверштаг, то, как только она пересечет линию ветра, яхты окажутся на разных галсах. Правило 18.1(b) предписывает, что в этот момент правило 18 перестает применяться. Кроме того, перестает применяться правило 12, а по правилу 13 яхта А должна будет уступать дорогу В.

Случай 16

Правило 18.2(с). Огибание и прохождение знаков и препятствий: предоставить место; уступить дорогу: яхты не связаны до зоны двух длин.

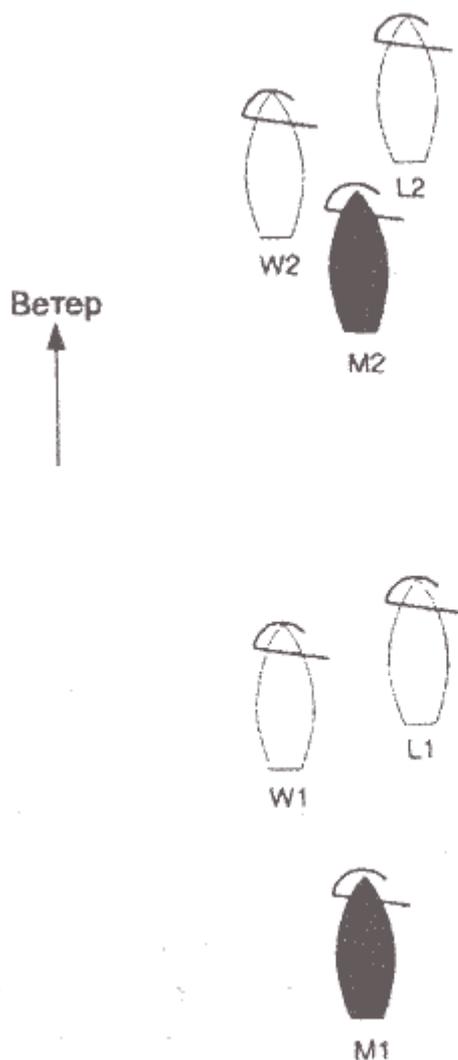
Правило 18.5. Огибание и прохождение знаков и препятствий: прохождение препятствия большой протяженности.

Определение «Место».

Если из положения чисто позади яхта догоняет две другие связанные яхты, находящиеся чисто впереди, то она имеет право на проход между ними только тогда, когда имеется место для прохода.

Установленные факты

Три яхты идут фордевиндом левого галса. Яхта W, наветренная, и L, подветренная, находятся в «пятне» слабого ветра. Со шкваликом подходит к ним яхта М и связывается с W. Между W и L было столько места, что М могла просунуть нос, не коснувшись их, но она могла бы пройти между W и L, только если бы W и М подобрали гикашкоты.



Вопрос

Имеет ли яхта М право связаться между W и L и получить право на место?

Ответ

Нет. Согласно последнему предложению определения «Препятствие», яхта L является препятствием для M и W. Поскольку яхта L движется в том же направлении и почти с такой же скоростью, что и M, и W, то L является препятствием большой протяженности. Так как яхта M быстро догоняет яхты, находящиеся чисто впереди, то момент установления ею связанности с W почти совпадает с моментом установления связанности с L. Пока яхта M находится чисто позади яхт W и L, то по правилам 12 и 18.2(c) она должна уступать дорогу яхте W и по правилу 12 - яхте L. Согласно правилу 18.5, если M устанавливает связанность! подветра с W, то она имеет право на место для прохода между W и L только тогда, когда в момент начала связанности имеется место (в смысле определения «Место») для прохода между ними. Из установленных фактов и рисунка ясно, что места для прохода M между W и L в соответствии с хорошей морской практикой (т.е. с гиком и спинакером, поставленными в соответствии с ветром) не было. Значит, согласно последнему предложению правила 18.5 яхта M не имеет права для прохода между W и L и должна уступать дорогу W. Кроме того, если бы она установила связанность с L, то по правилу 11 должна бы была уступать ей дорогу.

Случай 17

Правило 13. Во время поворота оверштаг.

Яхта больше не подчиняется правилу 13, если она находится на курсе гоночный бейдевинд; не важно, имеет ли она ход относительно воды и выбраны ли шкоты ее парусов.

Вопрос

Правило 13 применяется до тех пор, пока яхта, делающая поворот оверштаг, не окажется на курсе «гоночный бейдевинд». Однако в правиле не сказано, должна ли яхта двигаться, оказавшись на этом курсе. Не имеется ли ввиду, что яхта должна в действительности двигаться в воде в тот момент, когда перестает действовать правило 13, а не только быть на курсе гоночный бейдевинд?

Ответ

Яхта больше не подчиняется правилу 13, если она находится на курсе гоночный бейдевинд; не важно, имеет ли она ход относительно воды и выбраны ли шкоты ее парусов.

Случай 18 (отменён)

Случай 19

Правило 14(b). Яхта должна избегать касаний.

Правило 62.1 (b). Требование восстановить результат.

Разъяснение термина «повреждение».

Вопрос

Имеет ли термин «повреждение» специальный смысл в гоночных правилах?

Ответ

Нет. Невозможно исчерпывающе определить «повреждение», но один из современных английских словарей объясняет, что это «вред или ущерб, уменьшающий или ценность либо полезность чего-либо, или здоровье либо функционирование организма кого-либо». Это определение ставит для обсуждения некоторые вопросы. Например:

1. Уменьшилась ли рыночная стоимость какой-либо части яхты или целиком яхты?
2. Стала ли какая-нибудь часть яхты или ее оборудования менее функциональной?
3. Не был ли ранен кто-либо из членов экипажа?

Случай 20

Правило 1.1. Помощь находящимся в опасности.

Правило 62.1 (c). Требование восстановить результат.

Если какая-либо яхта, возможно, находится в опасности, то другая яхта, оказывающая помощь, имеет право на восстановление результата, даже если ее не просили о помощи или если позже было установлено, что опасности не было.

Установленные факты

Видя, что швертбот А опрокинулся во время гонки, швертбот В подошел к А и предложил помощь. Швертбот А принял помощь, и В взял на борт экипаж швертбота А (двух человек). Затем экипажи совместно поставили швертбот В на ровный киль, что заняло несколько минут, так как мачта воткнулась в дно. Придя к берегу, швертбот В потребовал восстановления результата по правилу 62.1 (c).

Протестовый комитет в своем решении рассмотрел несколько факторов. Во-первых, рулевой швертбота А был очень опытным яхтсменом. Во-вторых, был слабый ветер, а наступающий прилив вскоре освободил бы мачту. В-третьих, швертбот А не просил помощи; помощь была предложена ему. Следовательно, поскольку ни швертбот, ни его экипаж не находились в опасности, в восстановлении результата было отказано. Швертбот В подал апелляцию, полагая, что правило 1.1 никоим образом не обязывает яхту, оказывающую

помощь, решать, была ли в действительности опасность, или доказывать потом, что она была.

Решение

Апелляцию удовлетворить. Яхта, имеющая возможность помочь другой, находящейся, по-видимому, в опасности, обязана оказать помощь. Не имеет значения, что протестовый комитет позднее решил, что в действительности не было опасности или что помощи не просили.

Случай 21

Правило 18. Преамбула.

Правило 18.2(а). Огибание и прохождение знаков и препятствий:

предоставить место; уступить дорогу.

Определение «Место».

Разъяснение слова «место» при огибании или прохождении яхтами знака или препятствия.

Вопрос

Сколько максимально места имеет право получить внутренняя яхта, не имеющая права на дорогу, при огибании или прохождении знака или препятствия? Сколько минимально места обязана предоставить наружная яхта?

Ответ

Возможны самые разные ответы. Например, такие крайние, экстремальные: 1. Как минимум, место, достаточное, чтобы корпус внутренней яхты прошел в сантиметрах и от знака, и от наружной яхты или препятствия, и при этом паруса и рангоут внутренней яхты были подобраны, чтобы не выступали за пределы корпуса;

2. Как максимум, место, которое выберет внутренняя яхта, проложив курс настолько далеко по траверзу от знака, насколько она пожелает.

Согласно определению «Место» и преамбуле к правилу 18 слово «место» в правиле 18 означает пространство, необходимое внутренней яхте, не имеющей права на дорогу и которая в существующих условиях управляется в соответствии с хорошей морской практикой, для того, чтобы без задержки пройти между наружной яхтой и знаком или препятствием.

Слова «существующие условия» заслуживают рассмотрения. Например, внутренний из двух швертботов, приближающихся к знаку на спокойном озере при слабом ветре, будет нуждаться в относительно небольшом пространстве, чуть больше ширины корпуса и длины правильно поставленного гика, и этого пространства ему будет достаточно. Если же две килевые яхты в открытом бурном море приближаются к знаку, который непредсказуемо бросает на волне, то внутренней яхте может потребоваться пространство, сравнимое с длиной ее корпуса, чтобы обеспечить безопасность.

Слова «в соответствии с хорошей морской практикой» относятся к обеим яхтам. Во-первых, они относятся к наружной яхте, а именно - она должна предоставить достаточно места, чтобы внутренняя яхта не была вынуждена совершать необычные или неестественные маневры для прохода между наружной яхтой и знаком. Эти слова относятся также и к внутренней яхте - она не имеет права жаловаться на недостаточное место, если плохо маневрирует или неумело управляет своими парусами, рулем и шкотами во время огибания.

Случай 22

Правило 61.2(с). Требования к протесту: содержание протеста.

Правило 63.5. Рассмотрение: действительность протеста.

Правило 64.1 (а). Решения: Наказания и оправдания.

Протестовый комитет не имеет права объявить протест недействительным на том основании, что в протесте в качестве возможно нарушенного правила, как того требует правило 61.2(с), было указано несоответствующее инциденту правило.

Установленные факты

В протесте яхты S против яхты P в связи с инцидентом у знака было указано правило 18, как требуется правилом 61.2(с). Протестовый комитет объявил протест недействительным и прекратил дальнейшее рассмотрение, так как, по мнению комитета, в протесте должно было быть указано правило 10, а не правило 18. Протестовый комитет заявил, что если бы рассмотрение было продолжено и заслушаны стороны, то, возможно, протест был бы удовлетворен.

Яхта S подала апелляцию.

Решение

Апелляцию удовлетворить в том смысле, что протест подлежит повторному рассмотрению.

Правило 64.1 (а) гласит, что дисквалификация или другое наказание должно быть наложено независимо от того, упоминалось ли в протесте примененное правило. Логично, что только протестовый комитет, установив факты, затем определяет правила, которыми следует руководствоваться. Решение, принимаемое протестовым комитетом, зависит от показаний сторон и свидетелей; не имеет значения, что протестующий ошибся, указывая на несоответствующее правило.

Случай 23

Правило 10. На разных галсах.

Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

Правило 18. Огибание и прохождение знаков и препятствий.

Определение «Препятствие».

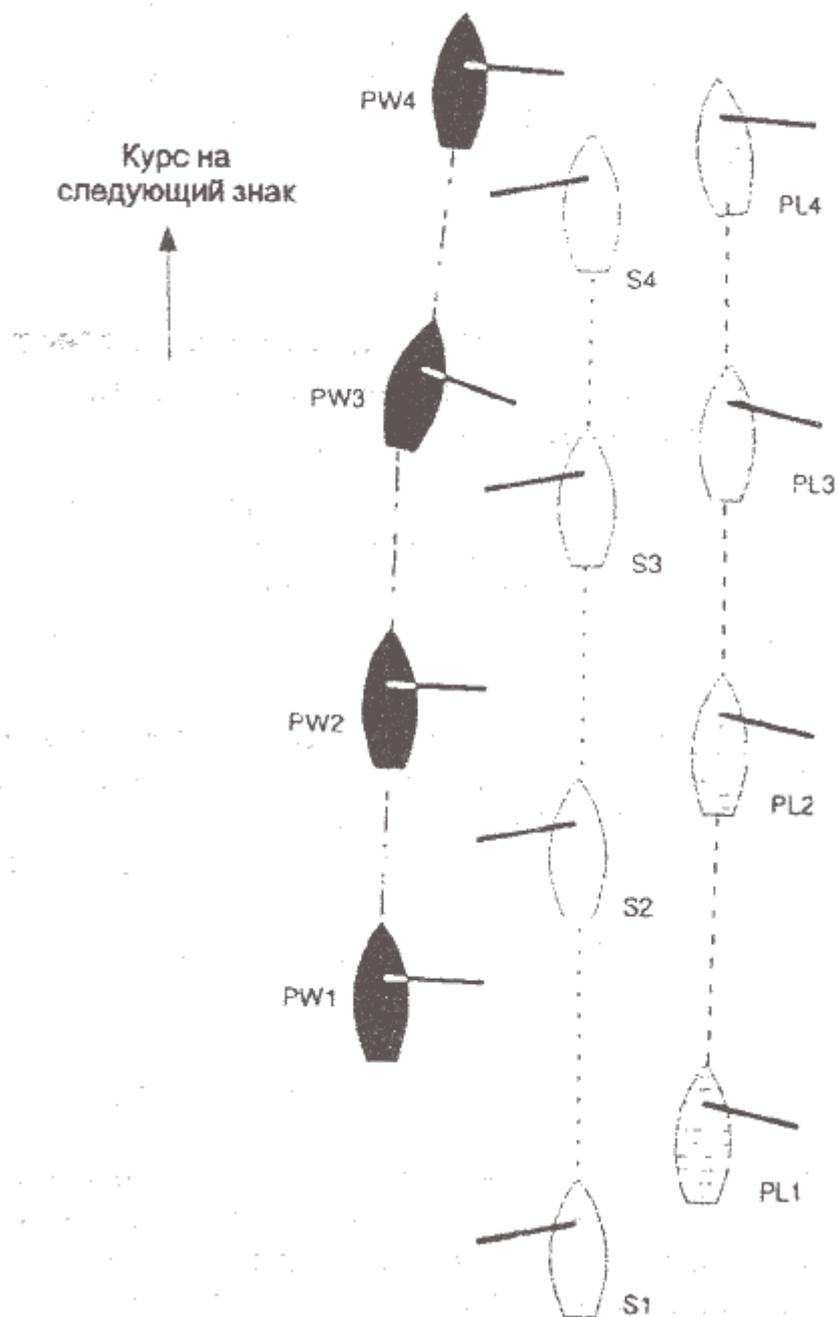
На курсе фордевинд правило 18 не применяется к яхте правого галса, догоняющей две находящиеся впереди яхты левого галса. Правило 10 обязывает обе яхты левого галса уступать дорогу.

Установленные факты

Три яхты, одна на правом галсе и две на левом, шли курсом фордевинд. Яхта S, правого галса, догнала яхты PL - левый галс, подветренная, и PW-левый галс, наветренная, и начала проходить между ними. Яхты продолжали идти слегка сходящимися курсами, пока не произошло касание сначала между S и PW, а затем между S и PL*.

Яхта PW подала протест на яхту S, утверждая, что та нарушила правило 18.5, поскольку яхта PL как подветренная была препятствием для PW- наветренной яхты, и поэтому яхта S не имела права на проход между PW и PL.

Протестовый комитет дисквалифицировал яхты PW и PL по правилу 10. Яхта PW подала апелляцию.



Решение

Когда яхты шли от положения 1 к положению 4, то по правилу 10 яхты PW и PL должны были уступать дорогу яхте S, а правило 18 неприменимо, поскольку в этот период не было препятствия, которое какая-нибудь пара яхт приготовилась пройти или проходила с одной и той же стороны. Последнее предложение определения «Препятствие» означает, что яхта PW не была препятствием ни для S, ни для PL, так как ни одна из них не должна была уступать дорогу PW. Аналогично, яхта PL не была препятствием ни для S, ни для PW, так как яхта S не должна была уступать дорогу яхте PL. Яхта S была препятствием для PW и PL, так как по правилу 10 они обязаны были уступать яхте S дорогу, но правило 18 неприменимо, поскольку ни в какой момент времени PW и PL не приготовились пройти яхту S с одной и той же стороны.

Было касание между яхтами S и PW, а затем между яхтами S и PL. Однако из-за сходящихся курсов яхт PW и PL яхта S оказалась в «западне», и у нее не было «разумной возможности» избежать этих касаний после того, как стало ясно, что PW и PL не уступают дорогу. Значит, яхта S не нарушила правило 14.

По правилу 10 яхта S имела право дороги по отношению к обеим яхтам левого галса PW и PL, но ни одна из них не уступила дорогу. Поддержать решение протестового комитета о дисквалификации яхт PW и PL по правилу 10, апелляцию отклонить.

*Касания на рисунке не показаны (Прим. переводчика).

Случай 24

Правило 11. На одном галсе, связаны.

Правило 12. На одном галсе, не связаны.

Правило 15. Яхта, получающая право дороги.

Права и обязанности яхт, когда устанавливается связанность с подветренной стороны из положения чисто позади.

Вопросы

Яхты А и В курсом бакштаг правого галса при слабом ветре шли надлежащими курсами к следующему знаку. Яхта В находилась чисто позади и прямо за яхтой А, но шла несколько быстрее и установила связанность с подветренной стороны с А между ее кормовой частью и гиком.

1. В какой момент обязанности яхты В по правилу 12 заменяются ее правами как подветренной яхты по правилу 11?
2. Каковы обязанности яхты В по правилу 15?

Ответы

Как только яхта В установила связанность, перестало действовать правило 12. Яхта А начала подчиняться правилу 11, а яхта В - правилу 15, которое воплощает принцип правил: когда право на дорогу внезапно переходит от одной яхты к другой, то яхта, получившая право дороги, должна давать другой яхте пространство и время для ответных действий и, таким образом, хорошую возможность уступить дорогу. Обязанность яхты В по правилу 15 не является продолжительной; она только временно защищает яхту А и только при условии, что А начнет отвечать немедленно после момента установления связанности. Правило 11 обязывает яхту А уступать дорогу, и если требуется приведение, то она должна приводиться. Если во время приведения любая часть корпуса, экипажа или оборудования яхты А коснется любой части корпуса, экипажа или оборудования яхты В, то яхта В нарушила правило 15, не предоставив яхте А достаточно места, чтобы уступить дорогу. Однако чрезмерное приведение или приведение, не являющееся необходимым, в результате которого произойдет касание с яхтой В, означает нарушение яхтой А правила 11.

Случай 25

Правило 11. На одном галсе, связаны.

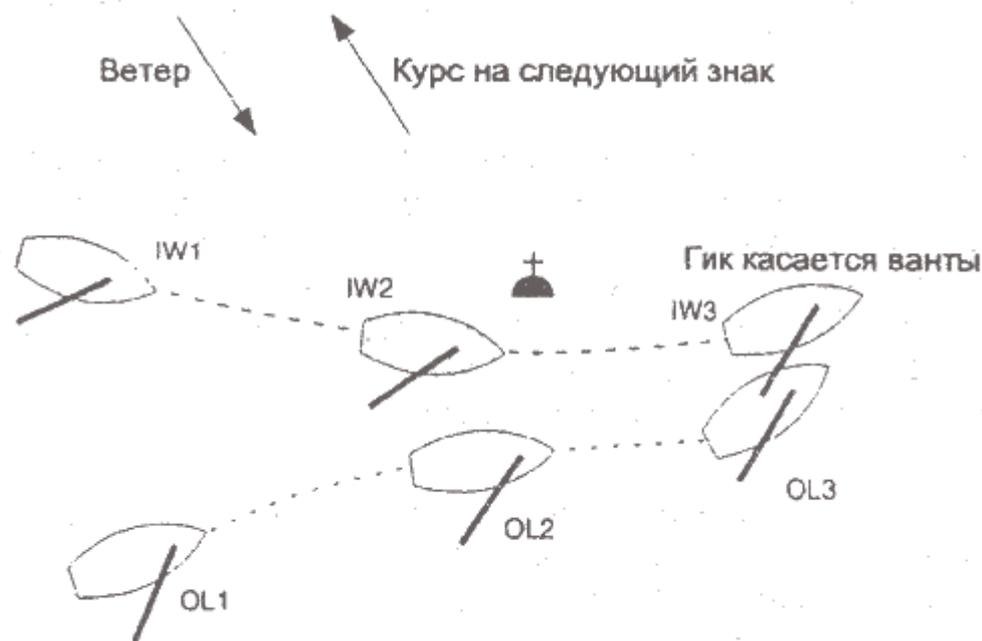
Правило 16.1. Изменение курса.

Правило 18.2(а). Огибание и прохождение знаков и препятствий: предоставить место; уступить дорогу: яхты связаны - главное правило.

Когда связанные яхты прошли знак, то внутренняя наветренная яхта больше не имеет права на место, и действует только правило 11.

Установленные факты

15-футовые швертботы IW, внутренний наветренный, и OL, наружный подветренный, приближались к нижнему знаку, который надлежало обогнуть левым бортом. Швертбот IW установил связанность изнутри с OL своевременно, и OL предоставил IW достаточно места, чтобы пройти знак. Швертбот OL сохранял свой курс почти на расстоянии в длину корпуса после прохождения знака, прежде чем начать огибать знак и идти по следующему участку дистанции. Швертбот IW запоздал с приведением и задел гиком ванту и рулевого OL. Повреждений не было. Швертбот IW подал протест на OL по правилу 18.2(а), а OL - контрпротест на IW по правилу 11.



Протестный комитет установил в качестве факта, что швертбот IW не пытался обогнуть знак и лечь на надлежащий курс к следующему знаку, как только получил место для этого. Рулевой IW согласился с этим фактом и объяснил его разницей в проводке гика-шкотов (сверху у IW и снизу у OL). Протестный комитет отклонил протест IW, поддержал протест OL и дисквалифицировал IW. Швертбот IW подал апелляцию.

Решение

Швертбот OL легко мог избежать касания с IW, и поэтому он нарушил правило 14. Однако OL не наказывается за это нарушение, так как не было повреждений. Из установленных фактов ясно, что когда швертбот OL привелся в положение 3, оба швертбота уже прошли знак. Швертбот OL предоставил IW место для прохода знака и не мешал ему уступать дорогу (не находился слишком близко к IW). Правило 18.2(a) уже не действовало, когда произошло касание. Когда швертбот OL привелся после прохождения знака, то у IW было место, чтобы уступить дорогу, т.е. OL не нарушил правило 16.1. Протестный комитет правильно применил правило 11, его решение поддержано, апелляция швертбота IW отклонена.

Случай 26

Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

Правило 16.1. Изменение курса.

Правило 16.2. Изменение курса.

Правило 18.1. Огибание и прохождение знаков и препятствий: когда применяется это правило.

Если яхта, имеющая право дороги, могла избежать, но не избежала касания, в результате которого были повреждения, то она должна быть наказана по правилу 14.

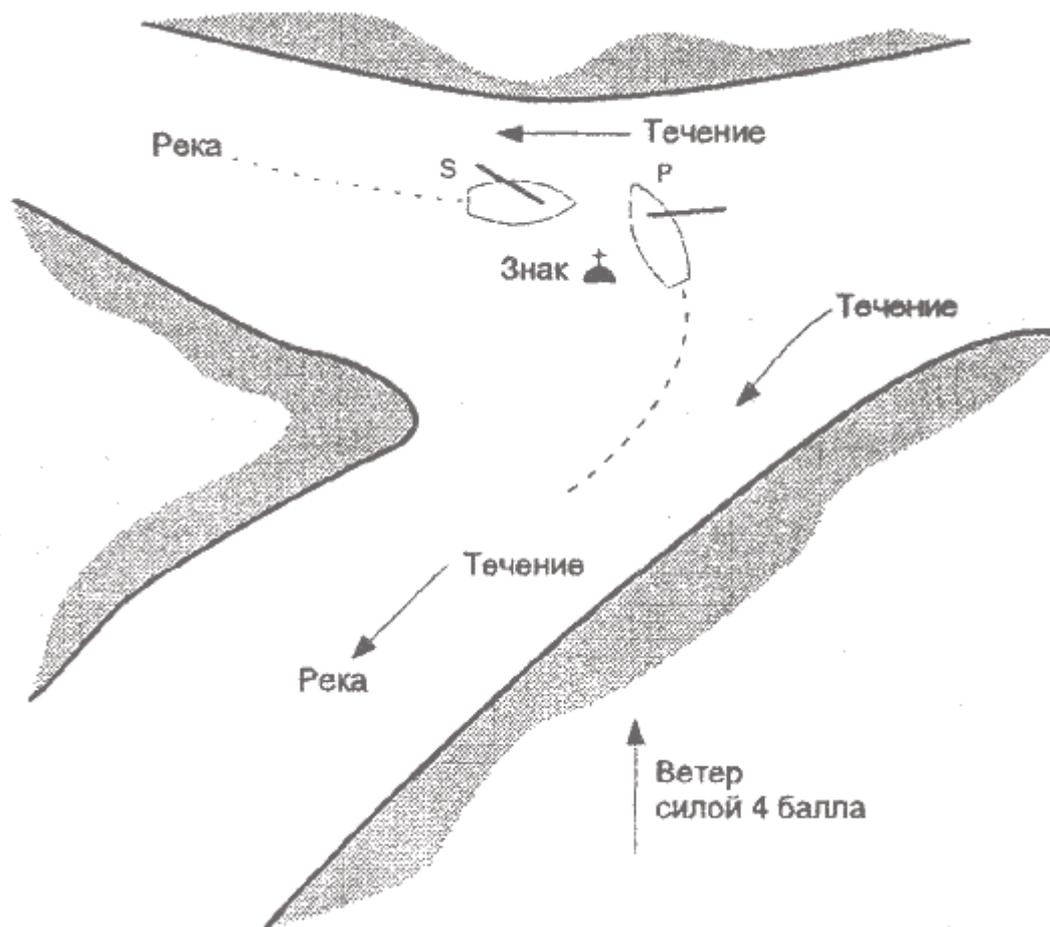
Установленные факты

Солинг S, на правом галсе, и яхта класса «505» P, на левом галсе, находясь в разных гонках, приближались к одному и тому же знаку. Солинг S должен был огибать знак правым бортом. Яхта P не знала этого и, готовясь к огибанию знака левым бортом, приводилась и опускала спинакер.

Яхта P не слышала окликов и не замечала яхту S до момента, показанного на рисунке, когда шкотовый яхты P увидел яхту S. Он закричал и отскочил в сторону, и тотчас же нос яхты S ударил в корпус яхты P позади мачты, нанеся повреждения.

Яхта P подала протест на яхту S по правилу 14, заявляя, что яхта S могла избежать столкновения. Яхта S и два свидетеля подтвердили, что S перед столкновением не изменяла курс. Яхта S подала протест по правилу 10, где утверждала, что если бы она изменила курс, то нарушила бы правило 16.

Протестный комитет дисквалифицировал яхту P по правилам 10 и 14. Яхта P подала апелляцию.



Решение

Апелляцию отклонить. Яхта Р, обязанная уступить дорогу, не наблюдала за происходящим вокруг и не выполнила свою первейшую обязанность - уступить дорогу и избежать касаний. Она правильно дисквалифицирована по правилам 10 и 14. Основная цель правил Части 2 - исключать касания между яхтами. Все яхты, имеют они право на дорогу или нет, должны все время наблюдать за происходящим вокруг. Правило 18 неприменимо, поскольку S и P не приготовились пройти знак с одной и той же стороны. Яхта S приготовилась оставить его по своему правому борту, а яхта P - по своему левому борту. Когда стало ясно, что яхта P не уступает дорогу, яхта S была обязана по правилу 14 избежать касания с P, если это было разумно возможно. До положения, изображенного на рисунке, яхта S могла изменить курс и попытаться избежать яхты P. Такое действие означало бы попытку избежать касания, если «разумно возможно», как требуется правилом 14. Изменение курса яхтой S, чтобы избежать P, дало бы P больше места, чтобы уступить дорогу, и не нарушало бы правило 16.1. Правило 16.2 было бы неприменимо, так как во время, когда S меняла бы курс, яхта P не уступала дорогу, а только при этом условии применимо правило 16.2. Яхта S не пыталась избежать столкновения, и имелись повреждения, поэтому она дисквалифицируется по правилу 14.

Случай 27

Правило 2. Принцип честной спортивной борьбы.

Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

Правило 15. Яхта, получающая право дороги.

Яхта не обязана предвидеть, что другая яхта нарушит правила. Если яхта получает право на дорогу в результате собственных действий, то другая яхта имеет право на место, чтобы уступить дорогу.

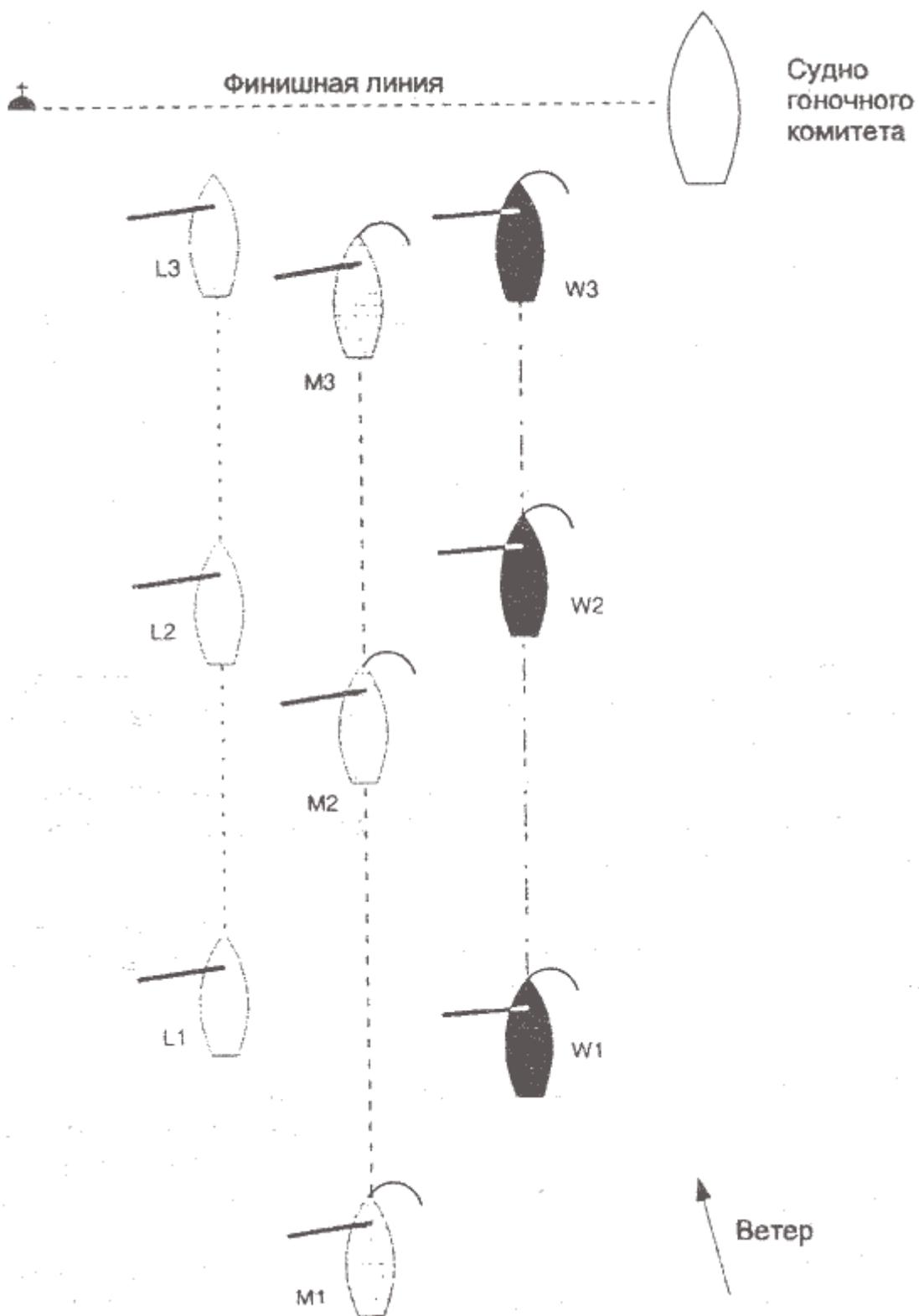
Установленные факты

Яхты AS и BP подходили к знаку гоночным бейдевиндом левого галса, AS была на длину корпуса впереди BP и настолько же подветреннее. Достигнув лэйлайн*, яхта AS сделала поворот на правый галс. Почти сразу после этого ее ударила яхта BP, шедшая со скоростью около 10 узлов.

Протестовый комитет дисквалифицировал яхту AS по правилу 15. Он также дисквалифицировал яхту BP по правилу 2, отметив, что BP знала, что AS будет делать поворот оверштаг, но не предприняла действий, чтобы избежать столкновения. Яхта BP подала апелляцию, утверждая, что не была обязана предвидеть незаконный

касаний не было.

Яхта W подала протест на яхту M, полагая, что та воспользовалась местом, на которое по правилу 18.2(c) не имела права. Протест был отклонен на том основании, что яхты L и W оставили яхте M достаточно места, чтобы безопасно пройти между ними. Яхта W подала апелляцию.



Решение

Апелляцию отклонить. Протест и апелляция яхты W основаны на предписании правила 18.2(c), что яхта,

находящаяся чисто позади, должна уступать дорогу яхте, находящейся чисто впереди (яхте W), и, если яхта, находившаяся чисто позади, становится связанной изнутри между такой яхтой и препятствием (считая яхту L препятствием), то яхта, которая была чисто позади, не имеет права на место. После того, как яхта W догнала яхту L, они прошли связанными до финишной линии расстояние не менее шести длин корпуса. Этого достаточно, чтобы считать яхту L препятствием большой протяженности. Поэтому в положениях 2 и 3, когда M и W проходили L, применимо правило 18.5, а правило 18.2(c) неприменимо. В момент, когда M связалась с W, у M явно было место, чтобы пройти между W и препятствием большой протяженности - L. Значит, M по отношению к W имела право на место, и W дала ей место. Правила не нарушены.

Случай 30

Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

Правило 18.5. Обгибание и прохождение знаков и препятствий: прохождение препятствия большой протяженности.

Определение "Уступать дорогу".

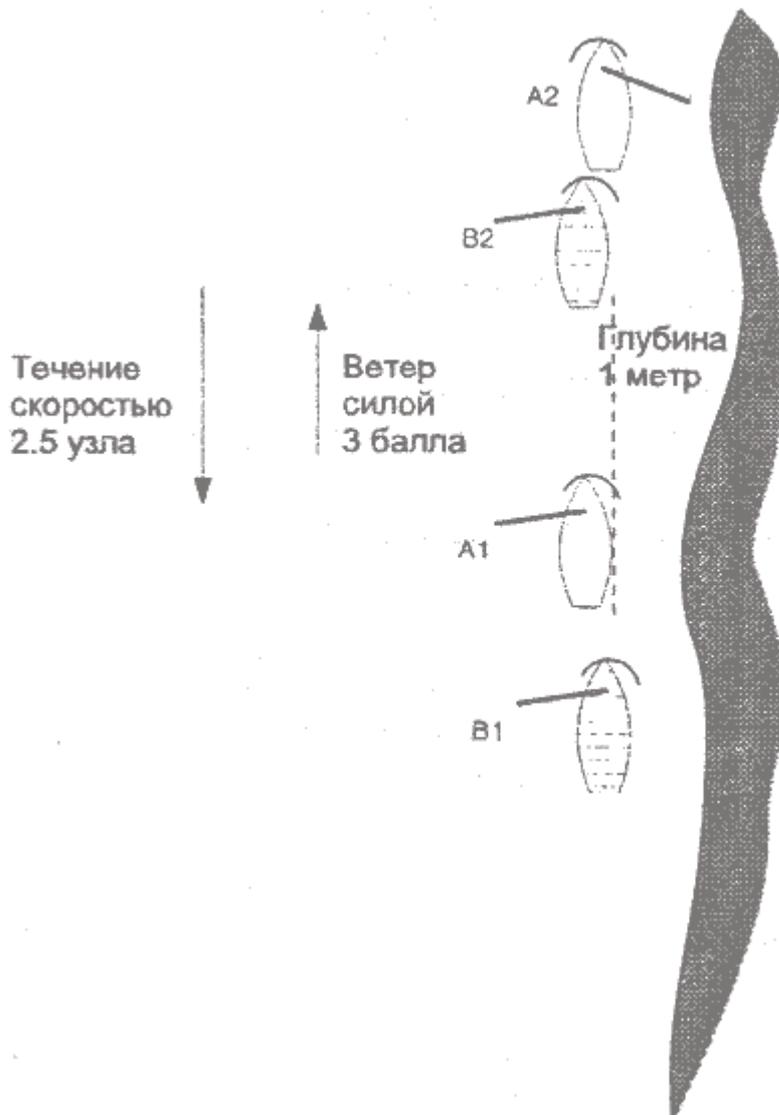
Яхта, находящаяся чисто позади и поэтому обязанная уступать дорогу, но столкнувшаяся с яхтой, находящейся чисто впереди, нарушает то правило расхождения, которое было применимо до столкновения. Яхта, потерявшая право на дорогу из-за самопроизвольного изменения галса, тем не менее, обязана уступать дорогу.

Установленные факты

Яхты A и B шли курсом фордевинд правого галса близко к берегу против сильного отливного течения при бризе в 3 балла. Яхта A находилась чисто впереди яхты B, но не более, чем на половину длины корпуса. Яхта B прикрыла ветер яхте A, которая совершила самопроизвольный поворот фордевинд. Сразу после этого произошло касание, но без повреждений.

Яхта B подала протест на яхту A по правилу 10. Обе яхты согласились с установленными фактами, и обе были дисквалифицированы: яхта B по правилу 12, так как находилась слишком близко к яхте A, чтобы считать ее уступающей дорогу; яхта A по правилу 10 как не уступившая дорогу яхте правого галса.

Яхта A подала апелляцию, обосновав ее тем, что яхты шли вдоль препятствия большой протяженности, и следовало применить правило 18.2(c), согласно которому яхта B должна была уступать дорогу. Протестовый комитет в своих замечаниях по апелляции отметил, что яхта B вынудила яхту A сделать поворот фордевинд и ее действия были причиной касания, так как она не уступала дорогу, когда яхты были на одном галсе.



Решение

Апелляцию удовлетворить. В положении 1 применимы правила 12 и 18.5. Согласно правилу 18.5 правила 18.2(b) и 18.2(c) не действуют, а никакая другая часть правила 18 не применима. Когда В была чисто позади А, она по правилу 12 была обязана уступить дорогу, но не выполнила это требование. Она нарушила его до касания, а именно, в тот момент, когда А впервые была "вынуждена предпринимать действия с тем, чтобы сторониться" (определение "Уступить дорогу"). Когда В коснулась яхты А, она еще нарушила правило 14, но так как имела право дороги и повреждений не было, то не подлежит наказанию по этому правилу.

После поворота фордевинд А по правилу 10 стала яхтой, обязанной уступать дорогу, хотя поворот и был самопроизвольным. Она нарушила это правило, но только из-за того, что нарушение яхтой В правила 12 не дало ей возможность уступить дорогу. Яхта А не нарушила правило 14, поскольку у нее не было "разумной возможности" избежать касания.

Таким образом, яхта В дисквалифицируется по правилу 12, а яхта А по правилу 64.1(b) не наказывается за нарушение правила 10.

Случай 31

Спортивное поведение и правила

Правило 2. Принцип честной спортивной борьбы.

Правило 26. Старт гонки

Правило 28.1. Прохождение дистанции.

Правило 29.1. Старт; отзывы: на стороне дистанции вовремя сигнала "Старт открыт".

Правило 29.2. Старт; отзывы: индивидуальный отзыв.

Сигналы гонки. "X".

Если правильно поднятый зрительный сигнал отзыва не сопровождается предписанным звуковым сигналом,

то яхта, не уверенная, что она стартовала неправильно, имеет право на требование восстановить результат.

Установленные факты

После сигнала «Старт открыт» был правильно поднят зрительный сигнал индивидуального отзыва, как предписано правилом 29.2, а сопровождающий звуковой сигнал не был произведен. Одна из отзываемых яхт, А, не вернулась и впоследствии потребовала восстановить результат на том основании, что она стартовала одновременно с сигналом «Старт открыт» и не слышала отзывного звукового сигнала. Протестовый комитет восстановил результат яхты А. Однако после этого яхта В потребовала восстановить ее результат, затронутый решением протестового комитета. Протестовый комитет отклонил это требование, и яхта В подала апелляцию, ссылаясь на то, что по правилу 26.1 «отсутствие звукового сигнала не принимают во внимание».

Решение

Апелляцию отклонить. Поддержать решение протестового комитета о восстановлении результата яхты А. Предписания правила 29.2 и «Сигналов гонки» относительно звукового сигнала при подъеме флага «Х» являются обязательными, поскольку важно обратить внимание яхт на тот факт, что одна или несколько из них отзываются. Если правильно поднят зрительный сигнал отзыва не сопровождается предписанным звуковым сигналом, то яхте, не уверенной, что она стартовала неправильно, может быть восстановлен результат. Однако если яхта знает, что она была впереди стартовой линии, то она должна выполнить требования правил 28.1 и 29.1. И если она их не выполнит, то нарушит правило 2 и Основной принцип - "Спортивное поведение и правила". Правило 26 применимо только к сигналам: «Предупреждение», «Подготовительный», «Одна минута» и «Старт открыт». Когда производится сигнал индивидуального отзыва, то менее важно, чтобы зрительный и звуковой сигналы производились одновременно. Однако эти оба сигнала обязательны при отзыве, если только в гоночной инструкции не будет предписано что-либо другое.

Случай 32

Правило 88.2(с). Гоночная инструкция.

Участник соревнования обязан обращать внимание только на письменную гоночную инструкцию и на письменные дополнения к ней, когда речь идет о прохождении дистанции гонок.

Установленные факты

В гоночной инструкции, наряду с другими, были следующие пункты:

1. Гонки будут проводиться по Правилам Парусных Гонок и предписаниям Королевской Яхтенной Ассоциации с изменениями, указанными в Инструкции.
2. Инструктаж будет проводиться в помещении яхт-клуба за 60 минут до старта первой гонки ежедневно.
3. Сигнал о сокращении дистанции будет производиться подъемом флага «S» и флага класса и сопровождаться двумя выстрелами. При сокращении дистанции яхты данного класса должны обогнуть знак, к которому подходит лидирующая яхта, и идти прямо к финишной линии. Этим изменяется значение флага «S», указанное в «Сигналах гонки».

Во время инструктажа член гоночного комитета разъяснил слова «идти прямо к финишной линии» из пункта 3 следующим образом: «Яхты должны идти к финишной линии, но финишировать они должны против ветра с тем, чтобы яхты всех классов, некоторые из которых возможно будут идти к финишной линии от разных знаков, финишировали в одном и том же направлении».

Дистанция одной из гонок впоследствии была сокращена. Шесть яхт, рулевые которых не присутствовали на инструктаже, финишировали согласно гоночной инструкции. Они были отмечены как DNF, и потребовали восстановить результаты. Яхты полагали, что гоночный комитет, неправильно действуя, изменил определение «Финиш» и нарушил требования правила 88.2(с). Протестовый комитет согласился с доводами яхт и восстановил их результаты.

Гоночный комитет подал апелляцию в национальный орган, утверждая, что: инструктажи были предусмотрены гоночной инструкцией; все участники должны были на них присутствовать; инструктаж является процедурой, где можно давать устные указания. Было также отмечено, что член гоночного комитета не изменял гоночную инструкцию, а разъяснял слова «идти прямо к финишной линии».

Решение

Апелляцию отклонить. Слова члена гоночного комитета были более чем разъяснением. Это доказывается тем фактом, что яхты, рулевые которых не присутствовали на инструктаже, финишировали иначе, чем другие яхты. Участники соревнования обязаны обращать внимание только на письменную гоночную инструкцию и дополнения к ней, когда речь идет об описании дистанции. Правило 88.2(с) предписывает, что изменения гоночной инструкции должны быть сделаны в письменном виде*

10 Процедура устных указаний, применяемых только на воде, также должна быть описана в гоночной инструкции (правило 88.2(с)). Гоночный комитет имеет право апеллировать против решения протестового комитета, только если последний имеет статус жюри (правила 70.1 (b) и 89) (Прим. Комитета по гоночным правилам и апелляциям)..

Случай 33

Правило 18.2(а). Огибание и прохождение знаков и препятствий:

предоставить место; уступить дорогу: яхты связаны - главное правило.

Правило 18.5. Огибание и прохождение знаков и препятствий: прохождение препятствия большой протяженности.

Правило 19.1. Место для поворота оверштаг от препятствия.

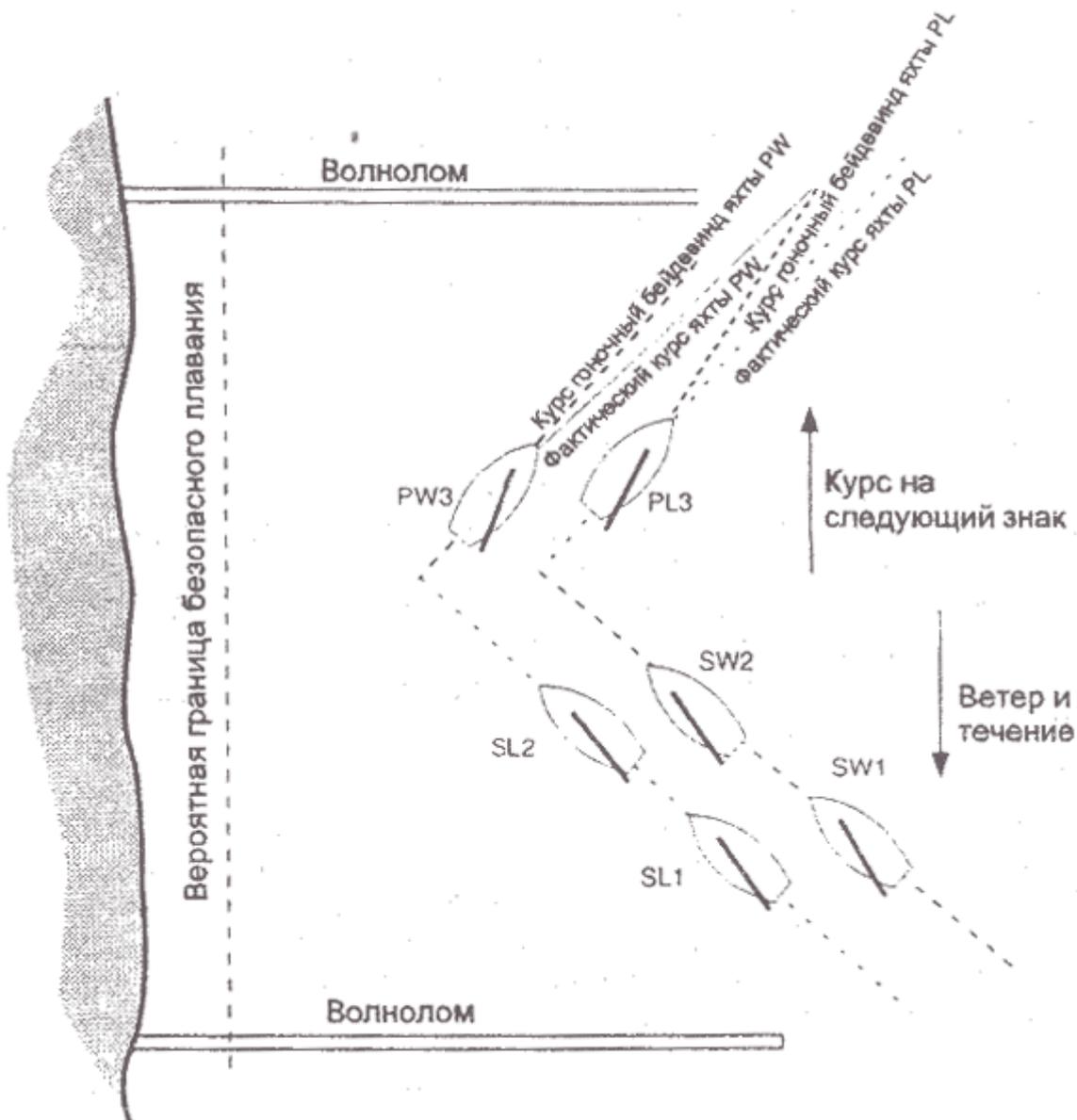
Яхта имеет право на место по правилу 18.2(а), даже если она, сделав поворот оверштаг, стала внутренней и связанной.

Вопрос

От берега через довольно большие одинаковые промежутки отходили волноломы, между которыми были достаточные пространства и глубина. Лавируя против встречного течения, яхты заходили в промежутки между волноломами и выходили оттуда. Когда две яхты входят в зону между двумя волноломами, то возникает следующий вопрос.

Небольшие килевые яхты SL и SW вошли в промежуток между волноломами курсом гоночный бейдевинд правого галса. Не будь яхты SW, яхта SL прошла бы до точки, сделав поворот оверштаг в которой, она смогла бы курсом гоночный бейдевинд левого галса как раз пройти наружную оконечность наветренного волнолома. Поскольку яхте SL еще не грозила опасность сесть на мель, то она не могла окликнуть яхту SW по правилу 19.1. Она была вынуждена дожидаться момента, когда яхта SW сделает поворот оверштаг, и только затем сама сделала поворот оверштаг. Яхты закончили повороты в положении 3. Из этого положения яхта SW, теперь PL, могла, идя курсом гоночный бейдевинд, пройти наружную оконечность волнолома, а яхта SL, теперь PW, имела лишнюю высоту и вынуждена была уваливать, чтобы пройти волнолом.

Когда PW устанавливает внутреннюю связанность в положении 3, имеет ли она право на место по отношению к PL для уваливания и прохода волнолома?



Ответ

Когда после положения 2 яхта SW делает поворот оверштаг, яхта SL также имеет право сделать поворот оверштаг. Когда SW проходит положение левентик, прекращается связанность между ней и SL. Однако как раз перед положением 3 возникает новое положение связанности, когда яхты находятся вне зоны двух длин от препятствия - наружной оконечности волнолома. Несмотря на то, что волнолом является сооружением большой протяженности, его нельзя считать препятствием большой протяженности, так как яхты маневрируют к его самой наружной точке. Следовательно, правило 18.5 не применимо, и права PW ничем не ограничиваются, когда она в положении 3 связывается с PL. Применимо правило 18.2(a), и PL обязана дать место PW для прохода препятствия.

Случай 34

Правило 2. Принцип честной спортивной борьбы.

Правило 69.1. Действия в связи с возможным серьезным проступком: действия протестового комитета.

Помеха одной яхты другой может являться нарушением правила 2 и основанием для действий по правилу 69.1.

Установленные факты

К началу шестой, заключительной гонки соревнования яхта А имела столько очков, что могла не оказаться первой, если только в последней гонке яхта В финиширует впереди нее и при этом в числе первых трех яхт из 48 участвующих. У яхты А был фальстарт, и она была отозвана (номер назван через громкоговорящее устройство). Яхта прошла от стартовой линии по дистанции от 70 до 100 метров, повернула обратно и,

пройдя 20-30 метров по направлению к стартовой линии, встретила правильно стартовавшую яхту В. Вместо того, чтобы продолжить идти к стартовой линии, яхта А опять повернула и пошла впереди яхты В. Гоночный комитет еще раз оповестил яхту А, что она все еще находится на стороне дистанции от стартовой линии, и получил в ответ взмах руки рулевого, что он знает об этом. Тем не менее яхта А продолжала идти по дистанции и на первой лавировке мешала яхте В. Яхты А и В были предпоследней и последней соответственно у первого знака. Затем яхта А сошла с гонки, а яхта В в конце концов финишировала 22-ой. Поскольку гоночному комитету было очевидно, что яхта А пошла по дистанции с единственной целью - мешать яхте В, то он подал на нее протест по правилу 2. Яхта А, первоначально отмеченная как OCS, была дисквалифицирована по правилу 2. Яхта А подала апелляцию, в которой утверждала, что она, по ее мнению, уже вернулась на предстартовую сторону стартовой линии и правильно стартовала.

Решение

Апелляцию отклонить. Согласиться с дисквалификацией яхты А по правилу 2. Установленные факты показывают, что были грубо нарушены правило 2 и принцип честной спортивной борьбы. Такая преднамеренная попытка выиграть нечестным способом подлежит суровому наказанию. Протестовый комитет мог также применить правило 69.1 и снять яхту А с соревнования. И эта мера полностью соответствовала бы духу гоночных правил.

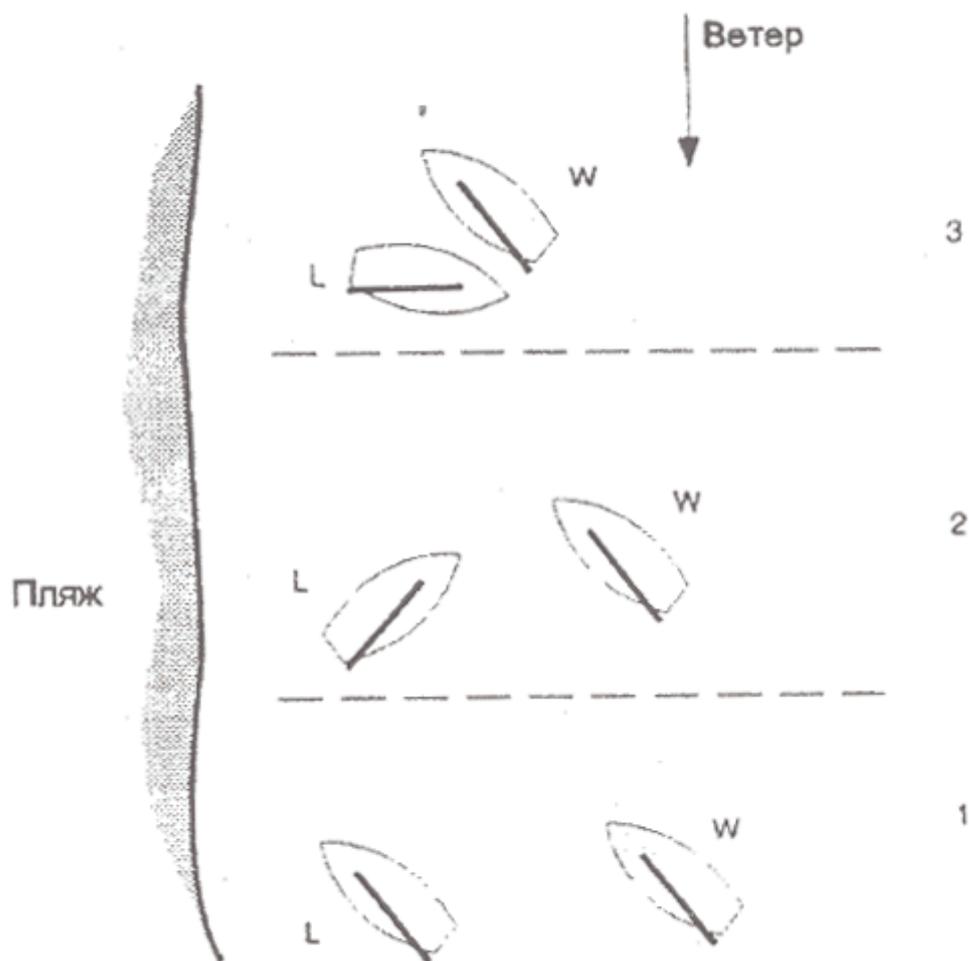
Случай 35

Правило 19.1 (b). Место для поворота оверштаг от препятствия.

Если у яхты окликом потребовали место для поворота оверштаг от препятствия, она ответила: «Поворачивайте», и окликавшая яхта после этого имела возможность сделать поворот оверштаг и разойтись с окликнутой яхтой, то окликнутая яхта выполнила требования правила 19.1 (b).

Установленные факты

Две яхты курсом гоночный бейдевинд приближались к берегу. Подветренная яхта L окликнула наветренную яхту W, требуя место для поворота оверштаг. Яхта W ответила: «Поворачивайте», и после этого яхта L немедленно сделала поворот оверштаг. Закончив поворот оверштаг, яхта L увалила в соответствии с хорошей морской практикой и прошла по корме яхты W на расстоянии в 1 метр или больше. Яхта L подала протест на яхту W по правилу 19.1. Протестовый комитет решил, что яхта W не предоставила места, как предписано правилом 19.1(b), и дисквалифицировал яхту W. Яхта W подала апелляцию.



Решение

Апелляцию удовлетворить. Действия яхты L показывают, что у нее имелось место для того, чтобы сделать поворот оверштаг и разойтись с яхтой W. Следовательно, яхта W выполнила требования правила 19.1(b).

Случай 36

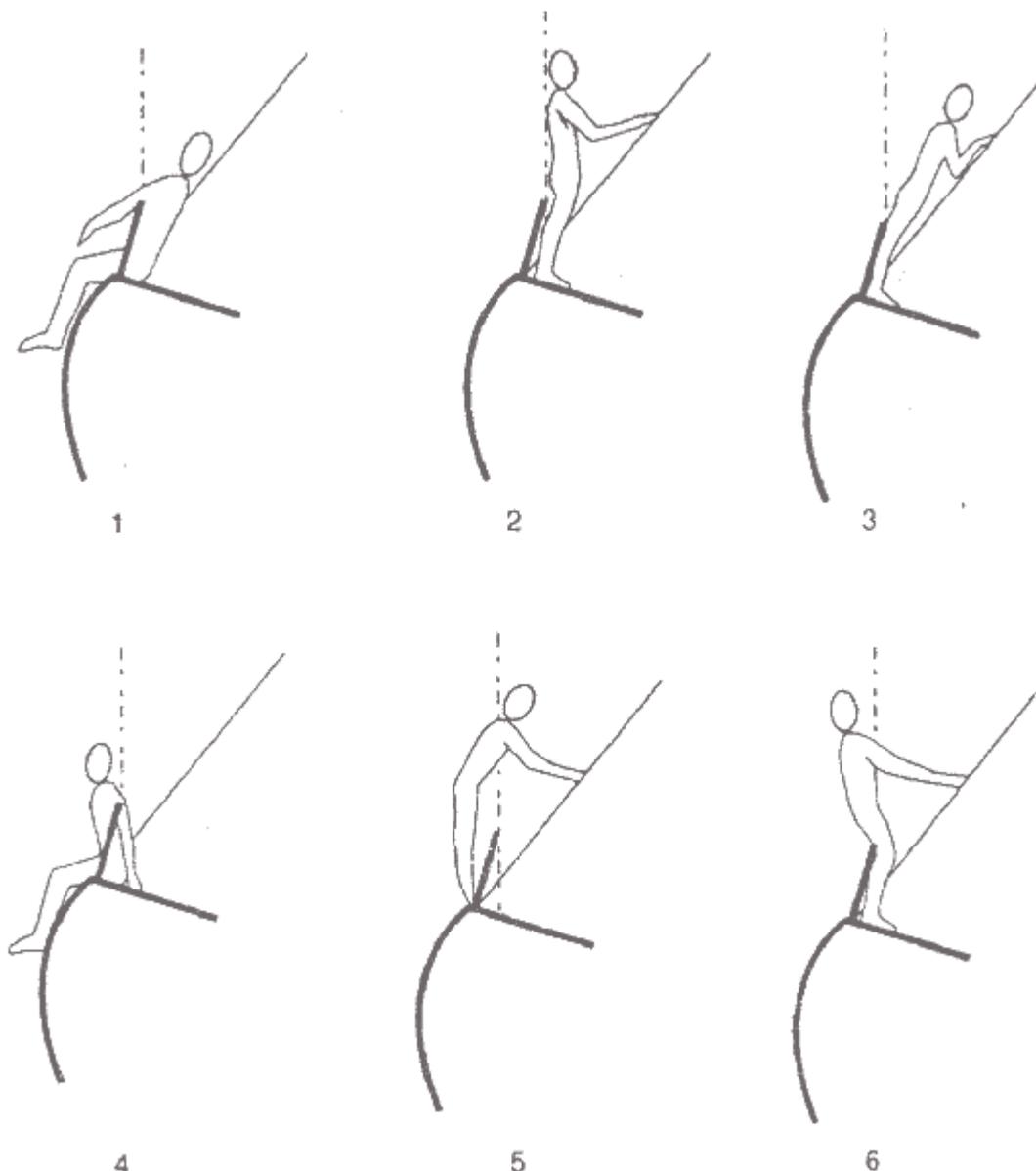
Правило 49.2. Расположение экипажа.

Расположение членов экипажа яхты относительно лееров.

Установленные факты

Член экипажа крейсерской яхты на курсе гоночный бейдевинд дважды на несколько минут располагался рядом с вантой. Его ступни были на палубе, а ноги находились внутри лееров, но касались их. Поскольку его туловище было, в основном, расположено вертикально, то оно частично выходило за линию, проведенную вертикально через верхний леер.

По протесту яхта была дисквалифицирована за нарушение правила 49.2 и подала апелляцию.



Решение

Апелляцию отклонить. На рисунке в положениях 1,2 и 3 правило 49.2 не нарушено. В положениях 5 и 6 оно нарушено. На яхтах, снабженных верхними и нижними проволочными леерами, член экипажа, сидящий на палубе, глядя за борт, так, что середина туловища находится внутри нижнего леера, имеет право расположить верхнюю часть туловища снаружи верхнего леера (положение 4); в противном случае правило нарушено.

Случай 37

Правило 32.1(d). Сокращение дистанции или прекращение гонки после старта.

Правило 62.1 (а). Требование восстановить результат.

Каждая гонка регаты является самостоятельной гонкой; в регате, где участвуют несколько классов яхт, прекращение гонки может быть подходящим решением для некоторых классов, но не для всех.

Установленные факты

В третьей гонке регаты, в которой участвовали 120 яхт пятнадцати классов и все классы проходили одну и ту же дистанцию, боковой знак оказался более чем на милю сдвинут со своего места. Различные яхты в нескольких классах потребовали по этой причине восстановления результатов. Однако яхты двух последних классов, подошедшие к сдвинутому знаку более чем через час после того, как он был сдвинут, претензий не заявили. Тем не менее, протестовый комитет прекратил гонки для всех классов. Яхты двух последних классов

после этого потребовали восстановить их результаты. Требования были отклонены, и они подали апелляции.

Решение

Апелляции удовлетворить. Протестовый комитет смешал различные процедуры, в соответствии с которыми гонка может быть прекращена. Гоночный комитет имел возможность прекратить гонку по правилу 32.1(d), поскольку знак был смещен. Он этого не сделал и, по-видимому, был удовлетворен тем, что в некоторых классах гонки состоялись.

Когда одновременно соревнуются несколько классов, то каждый класс участвует в самостоятельной гонке. Если бы протестовый комитет разбирал вопрос отдельно для каждого класса, т.е. рассматривал различные гонки, он установил бы, что в двух последних классах не было претензий или необходимости прекращать гонку. Возможно были достаточные свидетельства тому, чтобы прекратить гонку для некоторых классов, но протестовый комитет ошибочно приложил их и к тем классам, где и не думали о требованиях восстановить результат. Решение комитета, примененное к этим классам, и было «неправильным действием» в смысле правила 62.1(a). Апелляции удовлетворены, и результаты всех яхт в гонках этих двух классов восстановлены в соответствии с их местами на финише.

Случай 38

Международные правила предупреждения столкновения судов в море.

Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС) направлены на обеспечение безопасности судов в море путем предотвращения ситуаций, которые могли бы привести к столкновению. Они эффективно запрещают яхте, имеющей право дороги, изменять курс, если она находится близко от яхты, обязанной уступить дорогу.

Установленные факты

Около 00.30 яхты L и W шли курсом фордевинд правого галса параллельно друг другу на расстоянии в две длины корпуса. Яхта W была на ветру и чисто позади от яхты L и постепенно приближалась к ней. Согласно гоночной инструкции, действовали МППСС. Яхта L изменила курс вправо, заставив яхту W ответить, чтобы избежать столкновения. Яхта W подала протест на том основании, что «приведение ночью запрещено». Протестовый комитет поддержал протест на основании правила 17, Раздел II, Часть В МППСС. Яхта L подала апелляцию, полагая, что протестовый комитет неправильно применил указанное правило МППСС.

Решение

Правило 13(a) МППСС гласит: «каждое судно, обгоняющее другое, должно держаться в стороне от пути обгоняемого судна», а в правиле 13(b) сказано: «судно считается обгоняющим другое судно, когда оно подходит к нему с направления более 22.5° позади траверза последнего, т.е. когда обгоняющее судно находится в таком положении по отношению к обгоняемому, что ночью обгоняющее судно может видеть только кормовой огонь обгоняемого судна и не может видеть ни один из его бортовых огней».

В описанной ситуации яхта W была обгоняющим судном. В правиле 13(d) сказано: «Никакое последующее изменение во взаимном положении двух судов не может ... освободить обгоняющее судно от обязанности держаться в стороне от обгоняемого судна до тех пор, пока последнее не будет окончательно пройдено и оставлено позади»*

Обгоняемое судно, в данном случае яхта L, имеет обязанности по отношению к обгоняющему судну. Они указаны в правиле 17: «Когда одно из двух судов должно уступить дорогу другому, то это другое судно должно сохранять курс и скорость». Этим правилом запрещается маневр, известный в гонках как «лувинг», при котором яхты настолько близки, что приведение яхты L заставляет яхту W изменить курс, чтобы избежать касания. Следовательно, апелляция отклоняется, и решение о наказании яхты L поддержано.

*Процитирован русский перевод МППСС-72, действовавших в 1976 г., когда было принято решение по случаю (Прим, переводчика).

Случай 39

Правило 60. Право на протест и требование восстановить результат.

Гоночный комитет не обязан протестовать против какой-либо яхты.

Установленные факты

Во время всех пяти гонок регаты яхта А соревновалась с экипажем из трех человек. После последней гонки яхта В подала протест на яхту А по поводу нарушения ею правил класса, ограничивающих экипаж двумя членами. Протест такого рода был первым, и он был отклонен, так как длина корпуса яхты В более 6 метров, но она не показывала красный флаг. Яхта В подала апелляцию, в которой утверждалось, что гоночный комитет должен был по собственной инициативе подать протест на яхту А в каждой из прошедших гонок.

Решение

Согласно правилу 63.5, протест не подлежал рассмотрению, так как не был показан красный флаг, предусмотренный правилом 61.1(a). Удовлетворить апелляцию означало бы признать, что гоночный комитет обязан знать правила всех классов и что он обязан проводить эти правила жизнь в то время, как члены

класса сами этого не делают. Но такие обязанности не возлагаются на гоночный комитет, и, более того, правило 60.2(а) явно оставляет это на усмотрение гоночного комитета. Инициатива в подаче протестов прежде всего принадлежит участникам соревнований*.
Апелляцию отклонить и поддержать решение протестового комитета.

*Правило 60.2 разрешает гоночному комитету подать протест на яхту, но не обязывает его делать это. Однако если гоночный комитет наблюдает нарушение какой-либо яхтой правил, не относящихся к правилам расхождения, в том числе, и правил класса, т.е. нарушение известного ему правила класса, то ему следует подать протест на такую яхту. Было бы несправедливо по отношению ко всем участникам, если бы гоночный комитет протестовал только выборочно (Прим. Комитета по гоночным правилам и апелляциям).

Случай 40

Правило 46. Лицо, ответственное за яхту.

Если иное не предусмотрено правилами класса, положением о соревновании или гоночной инструкцией, то владелец яхты или лицо, за нее ответственное, вправе решать, кто будет находиться на руле яхты при условии, что выполнены требования правила 46.

Установленные факты

Яхта А была заявлена на регату ее владельцем, который и находился на руле во время первой гонки. Во второй и третьей гонках на руле находилось другое лицо, не заявлявшее яхту. Гоночный комитет без рассмотрения посчитал это лицо недопущенным, яхту А - нестартовавшей во второй и третьей гонках, и изменил ее итоговый результат.

Правило класса 11 (е) гласит: «Распределение обязанностей между рулевым и другими членами экипажа полностью решается рулевым, если нет других указаний в гоночной инструкции».

Гоночный комитет посчитал, что правило класса 11 (е) не разрешает замену на руле на целую гонку, так как единственной целью такой замены является улучшение шансов яхты на выигрыш регаты. Яхта А подала апелляцию.

Решение

Апелляцию удовлетворить. Владелец яхты имеет право назначить любое лицо, чтобы управлять яхтой. К соревнованию допускается именно яхта, и, если нет других указаний в правилах класса, положении о соревновании или гоночной инструкции (в данном случае их не было), то владелец яхты или лицо, за нее ответственное, вправе решать, кто и в какое время будет находиться на руле яхты, при условии, что выполнены требования правила 46. Результаты яхты А восстановлены.

Случай 41

Правило 12. На одном галсе, не связаны.

Правило 18.2(а). Огибание и прохождение знаков и препятствий: предоставить место; уступить дорогу: яхты связаны - главное правило.

Определение «Препятствие».

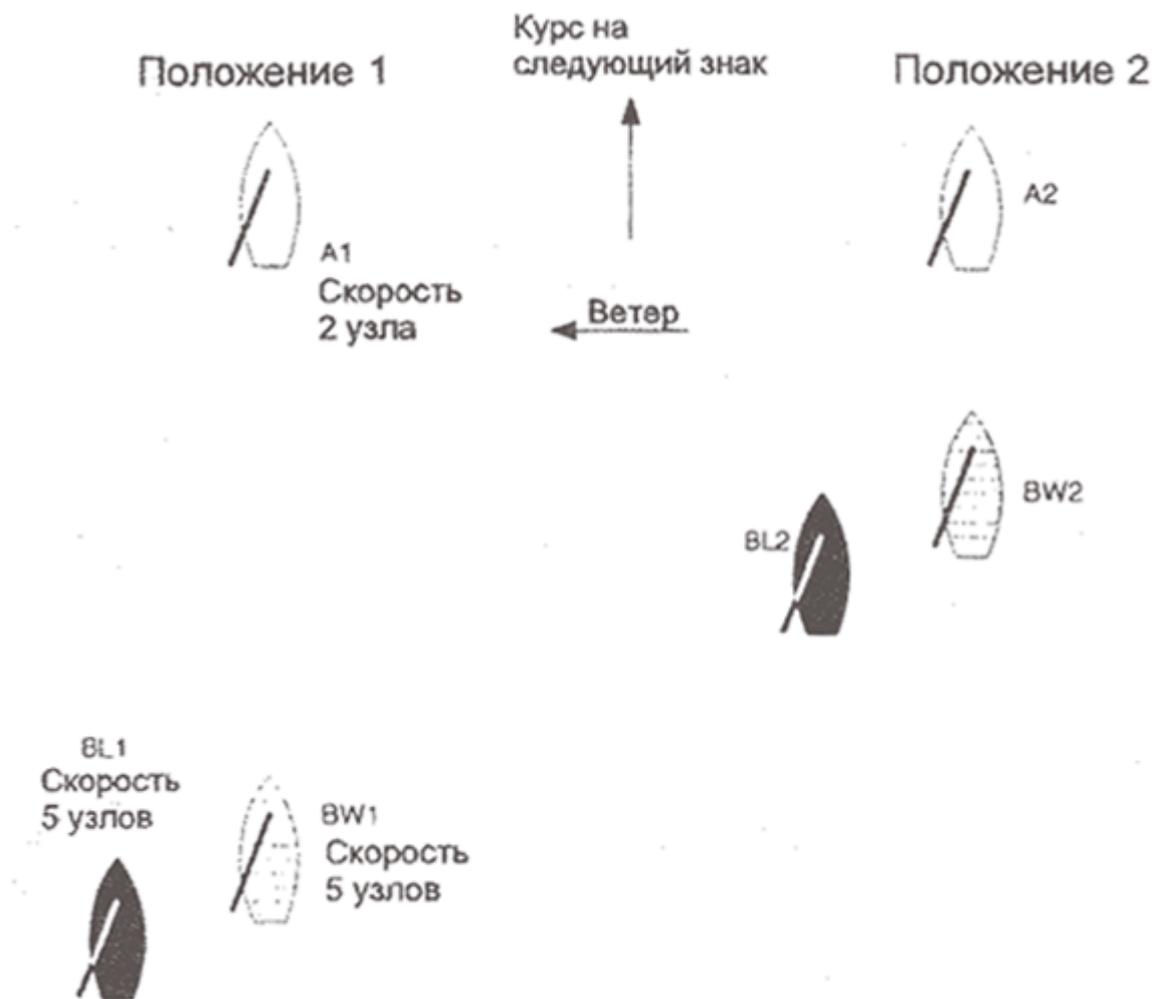
Права и обязанности двух связанных яхт, приближающихся к третьей яхте, находящейся чисто впереди. Правила не обязывают яхту делать оклик о предоставлении места у знака или препятствия.

Вопрос 1.

Наветренная яхта BW согласно правилам 11 и 17.2 имеет обязанности по отношению к подветренной яхте BL. Изменяет ли взаимные отношения между BW и BL близость третьей яхты А, которую они догоняют, тем, что вступает в силу правило 18?

Ответ 1.

Да. Обе яхты, находясь позади, должны уступать дорогу яхте А по правилу 12. Однако ввиду последнего предложения определения «Препятствие», яхта А является для них также и препятствием. Если они остаются связанными, когда «приготовятся пройти» яхту А, то вступает в силу правило 18. Если яхта BL решит пройти с подветра от А, то по правилу 18.2(а) она должна будет дать место внутренней яхте BW, чтобы сделать то же самое. Если яхта BW пойдет на наветренную сторону яхты А, то должна будет уступать ей дорогу сначала по правилу 12, а затем - по правилу 11. Если яхта BL решит пройти с наветра от А, то по правилу 18.2(а) яхта BW должна будет дать место яхте BL, чтобы пройти яхту А, а по правилу 12 и затем по правилу 11 яхта BL должна будет уступать дорогу яхте А.



Вопрос 2.

Если яхта BL решила пройти с подветра от A, то должна ли яхта BW требовать у нее место или яхта BL рискует быть дисквалифицированной, если не предоставит место без требования со стороны BW?

Ответ 2.

Правила не обязывают яхту BW делать оклик о предоставлении места, но все же благоразумно сделать оклик, чтобы избежать взаимного непонимания. Правило 18.2(a) обязывает яхту BL предоставить BW место, если они обе проходят с подветренной стороны от препятствия, независимо от того, требовала BW место или нет.

Случай 42 (отменён)

Случай 43

Правило 10. На разных галсах.

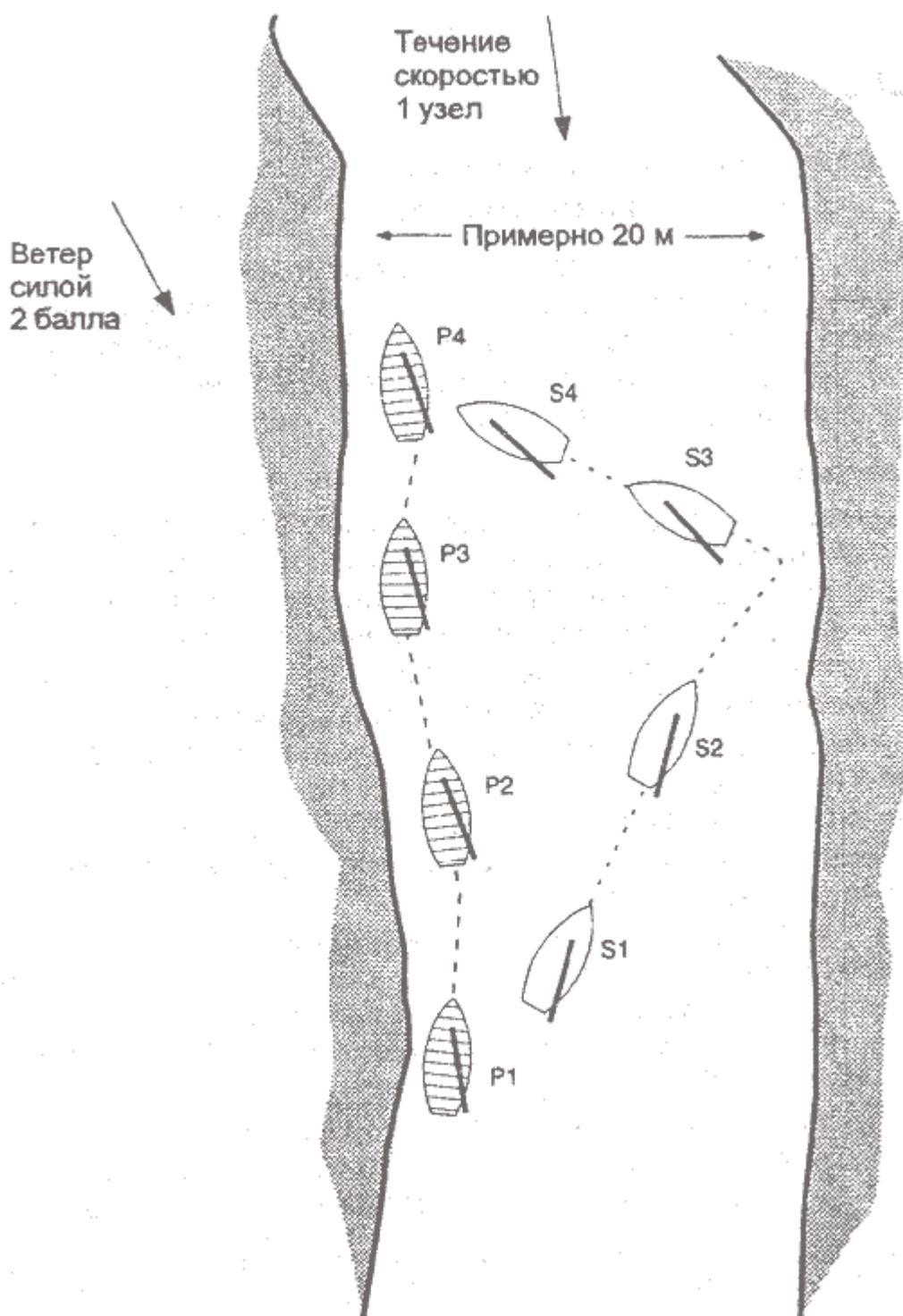
Правило 18.1(b). Огибание и прохождение знаков и препятствий: когда применяется это правило.

Яхта, идущая курсом гоночный бейдевинд левого галса параллельно препятствию большой протяженности и близко от него, должна уступать дорогу яхте, которая закончила поворот оверштаг на правый галс и приближается на пересекающемся курсе.

Вопрос

Яхта P шла курсом гоночный бейдевинд левого галса вверх против течения реки и очень близко к берегу. Яхта S не могла идти столь же круто, как P, и поэтому отошла от берега. Затем S сделала поворот оверштаг на правый галс и немедленно окликнула яхту P. Та продолжала идти, не меняя курса, пока не оказалась в положении, в котором не могла ни привести ввиду близости берега, ни увалить, не столкнувшись с S. Яхта

Р окликом потребовала места у S. Какие правила применимы в этой ситуации?



Ответ

Яхта Р подчиняется правилу 10 и должна уступить дорогу. Яхта S после окончания поворота оверштаг на правый галс получает право на дорогу по отношению к яхте Р, но должна соблюдать требования правил 13 и 15. Яхта S не нарушила правило 13, поскольку сделала поворот на таком расстоянии от Р, что та не была вынуждена предпринимать какие-либо действия, чтобы избежать S, прежде чем та оказалась на курсе гоночный бейдевинд. Яхта S не нарушила и правило 15, так как в начальный момент после получения ею права на дорогу предоставила яхте Р место, чтобы уступить дорогу. Ввиду правила 18.1(b) правило 18 в этой ситуации не действует.

Случай 44

Правило 62. Требование восстановить результат. Правило 85. Обязанность руководствоваться правилами.

Яхта не имеет права протестовать против гоночного комитета по поводу нарушения им правил. Однако она имеет право требовать восстановления результата, если это требование основано на утверждении, что результат яхты в гонке существенно ухудшился не по ее вине из-за неправильных действий или упущений гоночного комитета.

Установленные факты

Пункт 18 гоночной инструкции предусматривал, что стартовая линия и первый знак дистанции будут установлены так, чтобы на первом участке дистанции яхты шли против ветра. После старта первого класса ветер отошел на 55°. Следующим должен был стартовать класс «Финн», но первый знак нельзя было передвинуть, так как яхты первого класса еще шли на этот знак и были близко от него. После старта ни одна из яхт класса «Финн» не смогла бы достичь первого знака, не сделав контргалса, но дальнейший отход ветра позволил некоторым из них сделать это.

Яхта А потребовала восстановить результат, утверждая, что по правилу 85 и определению «Правило» пункт 18 гоночной инструкции является правилом и что гоночный комитет нарушил это правило.

Протестовый комитет согласился с тем, что первый участок дистанции не был участком «против ветра» в смысле гоночной инструкции. Но он не нашел оснований, согласно правилу 62, для того, чтобы считать, что гонка была несправедливой* или что какая-то из яхт имеет право на восстановление результата. Результаты гонки были оставлены в силе.

Яхта А подала апелляцию, утверждая, что ее протест не был требованием восстановить результат по правилу 62. Это был протест по поводу нарушения гоночным комитетом пункта 18 гоночной инструкции, являющегося правилом, предписание которого по правилу 85 гоночный комитет должен был выполнить. А протестовый комитет обосновывал свое решение правилом 62, что, по мнению яхты А, неправильно. Оставить в силе результаты гонки, которая не была проведена по правилам - противоречит правилу 85, и этот вопрос не может рассматриваться в рамках правила 62.

Решение

Апелляцию отклонить, согласившись с доводами протестового комитета. Яхта имеет право требовать восстановить результат при условиях, перечисленных в правиле 62, но только на том основании, что не по ее вине из-за неправильных действий или упущений гоночного комитета результат яхты существенно ухудшился. Правила не предусматривают подачу протеста против гоночного комитета или какое-либо наказание гоночного комитета.

*В правиле 62 не упоминается несправедливая гонка. О несправедливой гонке идет речь в правиле 32(с). Если бы протестовый комитет посчитал, что гонка была несправедливой, то он мог бы расценить это как упущение гоночного комитета и применить правило 62.1 (а) (Прим. Комитета по гоночным правилам и апелляциям)

Случай 45

Правило 64.2. Решение по требованию восстановить результат. Определение «Финиш».

Пункт гоночной инструкции, описывающий порядок финиша яхт и противоречащий определению «Финиш», не считается действительным. Протестовый комитет не имеет права восстановить результат яхты, если при этом не учитывается определение «Финиш».

Установленные факты

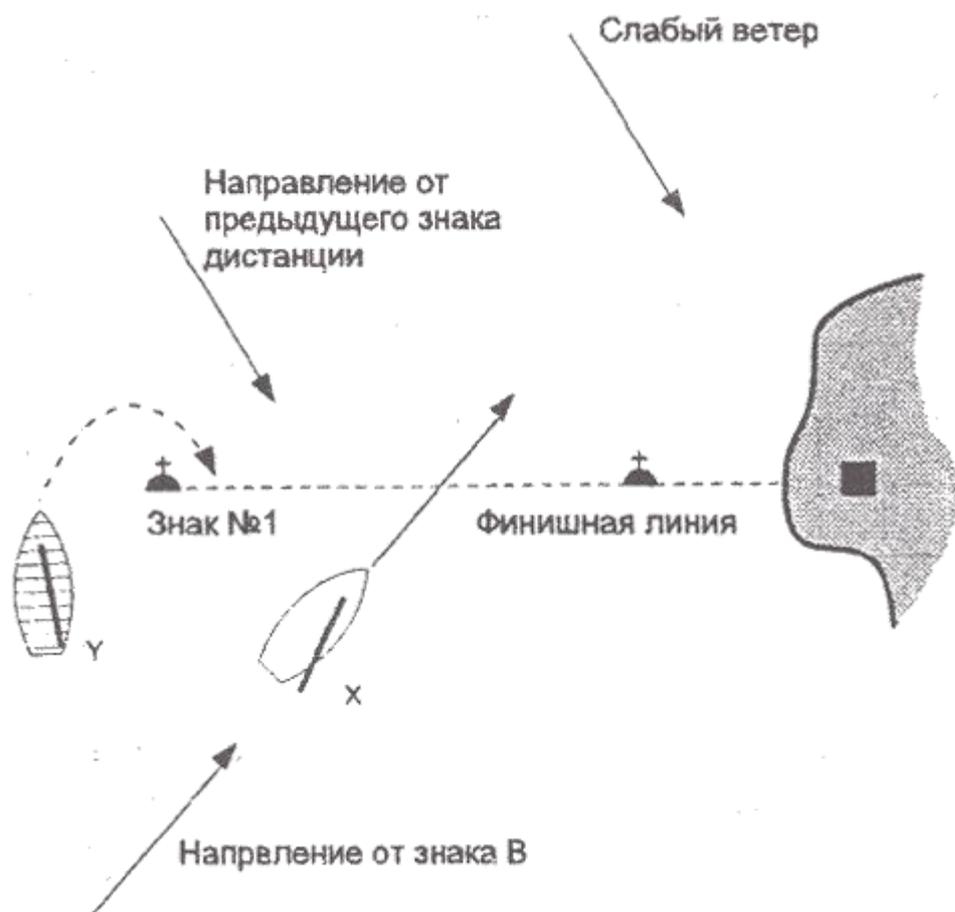
В первой гонке дня яхты одного из классов проходили длинную дистанцию, при которой на финише они должны были оставить знак №1 по правому борту. К старту второй гонки в этом классе ветер ослабел, и гоночный комитет назначил короткую дистанцию, о которой в гоночной инструкции было сказано, что хотя последним знаком дистанции, подлежащим огибанию, является знак В, на финише знак №1 следует оставлять по правому борту. Это указание сделано было с той целью, чтобы избежать прохождения финишного знака или пересечения финишной линии в противоположных направлениях яхтами разных классов.

Яхта Х и еще две яхты данного класса финишировали, оставив знак №1 по левому борту, и были отмечены DNF. Все остальные яхты этого класса финишировали, оставив знак №1 по правому борту, т.е. сделав «крюк» вокруг этого знака.

Яхта Х потребовала восстановить результат на том основании, что гоночный комитет не учел определение «Финиш», и победителем в гонке стала яхта Y, хотя яхта Х была первой из тех яхт, которые финишировали согласно определению. Протестовый комитет восстановил результаты, согласившись с тем, эти три яхты финишировали правильно. Протестовый комитет принял решение, наиболее справедливое, по его мнению, согласно правилу 64.2, а именно: дать всем яхтам очки за места, соответствующие порядку, в котором они пересекли финишную линию, независимо оттого, в каком направлении.

Яхта Х подала апелляцию, не соглашаясь с новым порядком яхт на финише. Она ссылалась на

недвусмысленный текст определения «Финиш» и утверждала, что решение протестового комитета отрицает определение и не соответствует его цели, которой, по ее мнению, является избежать «крюкообразного» финиша.



Решение

Апелляцию удовлетворить. Пункт гоночной инструкции, имеющий целью изменить определение «Финиш», не считается действительным. Такой пункт гоночной инструкции является неправильным действием гоночного комитета, и, в зависимости от обстоятельств, яхта имеет право на требование восстановить результат, если выполнила требование этого пункта инструкции. Результаты гонки должны основываться на финишных позициях тех яхт, которые финишировали согласно определению «Финиш». Если протестовый комитет установит, что места на финише других яхт существенно изменились из-за предписания гоночной инструкции о прохождении дистанции, то он имеет право назначить таким яхтам очки, но будет несправедливо*, если в результате такие яхты получают места (очки) лучше, чем яхты, которые финишировали правильно.

*Справедливость - сложное понятие. Правило 64.2 предписывает, что протестовый комитет «должен принять решение, наиболее справедливое по отношению ко всем яхтам, затрагиваемым ... решением», а «при наличии сомнений ... о возможных последствиях ... решения... протестовый комитет должен заслушать соответствующих специалистов» (Прим. Комитета по гоночным правилам и апелляциям)

Случай 46

Правило 16. Изменение курса.

Правило 17.1. На одном галсе; надлежащий курс.

Определение «Належащий курс»

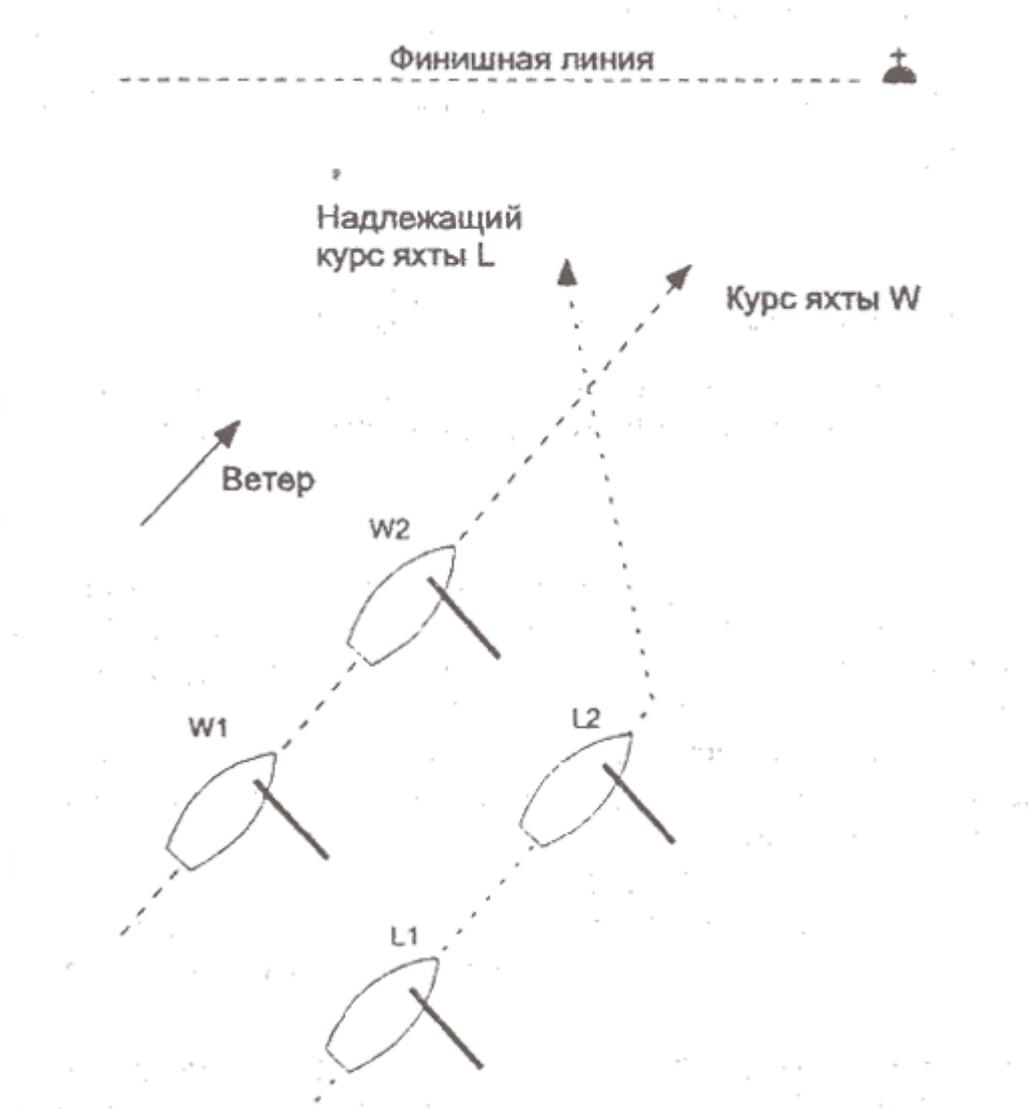
Подветренная яхта имеет право идти любым курсом, вплоть до своего надлежащего курса, даже если она установила связанность с подветренной стороны другой яхты из положения чисто позади.

Установленные факты

В течение некоторого времени яхта W шла практически фордевиндом прямо по направлению к правому концу финишной линии. Яхта L связалась с ней с подветра из положения чисто позади. В отсутствие яхты W яхта L шла бы круче, прямо к финишной линии. Чтобы идти таким курсом, яхта L окликнула яхту W с

требованием привести. Ответных действий не последовало. Яхта L сделала оклик еще раз и привелась, но яхта W на это приведение не реагировала. Яхта L прекратила приведение, касания яхт не произошло. Яхта L подала протест по правилу 17.2.

Протестовый комитет посчитал, что нет достаточных свидетельств тому, что яхта W финишировала бы скорее, если бы шла более круто к ветру. Даже если возникает противоречие между курсами наветренной и подветренной яхт, то яхта, обгоняющая другую из положения чисто позади, не имеет права заставлять наветренную яхту идти круче ее надлежащего курса. Протест яхты L был отклонен. Яхта L подала апелляцию, утверждая, что имела право на приведение вплоть до своего надлежащего курса по правилу 17.1.



Решение

По правилу 11, если две яхты находятся на одном галсе и связаны, то наветренная яхта должна уступить дорогу. Действия же подветренной яхты ограничены правилами 16.1 и 17.1. Поскольку у яхты W была возможность уступить дорогу, когда яхта L приводилась, то яхта L не нарушила правило 16. Протестовый комитет неявно признал, что надлежащим курсом был курс прямо к финишной линии. Такой курс был не только короче, но и был курсом, на котором яхты шли бы быстрее. Хотя яхта L не имела права идти выше своего надлежащего курса, она имела право идти любым курсом, вплоть до своего надлежащего курса, несмотря на то, что установила связанность из положения чисто позади. Значит, она не превысила предела, установленного ей правилом 17.1.

Яхта W, шла она или нет надлежащим курсом, обязана была уступить дорогу яхте L. Она этого не сделала, помешав яхте L привести до ее надлежащего курса. Апелляцию удовлетворить. Дисквалифицировать яхту W по правилу 11.

Правило 2. Принцип честной спортивной борьбы.

Яхта, умышленно сделавшая оклик: «Правый галс», в то время, когда она была на левом галсе, действовала нечестно и подлежит дисквалификации по правилу 2.

Вопрос

Опытный рулевой яхты, шедшей на левом галсе, окликнул яхту, шедшую на правом галсе: «Правый галс». Новичок - рулевой этой яхты, будучи не совсем уверенным в том, каким галсом он идет и опасаясь, по видимому, столкновения, сделал поворот оверштаг на левый галс. Ни одна из яхт не подала протеста. Некоторые яхтсмены утверждают, что это была честная игра, так как если рулевой не знает правил, то ему не повезло. Другие же, напротив, полагают, что обманывать соперника таким способом - явно вопреки духу правил. Известно, что такие «трюки» часто проделывают, в частности, если в соревновании участвуют новички. Поэтому хотелось бы получить разъяснение, должен или не должен протестовый комитет в таких случаях предпринимать действия по правилу 2.

Ответ

Яхта, идущая на левом галсе и умышленно делающая оклик «Правый галс», действует нечестно и нарушает правило 2. Протестовый комитет имеет также возможность решить, предпринимать или нет действия по правилу 69.

Случай 48

Правило 63.2. Время и место рассмотрения протеста; время на подготовку сторон.

Часть 5 правил имеет целью защитить яхту от «судебной ошибки», а не создать «лазейки» для тех, против кого подан протест. Обязанностью опротестованного является защищать себя, действуя соответственно до начала рассмотрения.

Установленные факты

Яхты W и L приближались курсом гоночный бейдевинд левого галса к верхнему знаку, который надлежало обогнуть левым бортом. В 5-6 длинах корпуса от знака яхта W установила внутреннюю связанность с L и окликнула ее, требуя места для обогнания. Яхта L отказалась предоставить место, заявив, что яхта W не имеет права на место, поскольку яхты лавируют. Яхта W вышла на неправильную сторону знака, развернулась, обогнула знак левым бортом, подняла протестовый флаг и информировала яхту L, что подаст протест. Яхта L была дисквалифицирована по правилу 18.2(a) и подала апелляцию.

В апелляции утверждалось, что в нарушение правила 63.2 рулевой яхты L узнал о предстоящем рассмотрении протеста только тогда, когда его пригласили на рассмотрение; ему не разрешили прочитать протест вне помещения, где рассматривались протесты, а потребовали, чтобы он прочитал его во время рассмотрения; ему не было предоставлено разумное время, чтобы подготовиться к защите. Кроме того, во время рассмотрения не было предложено фактов, позволяющих утверждать, что яхта W установила внутреннюю связанность своевременно.

Комментарии протестового комитета по апелляции: время рассмотрения протеста было указано на доске официальных объявлений; протест яхты W был подан в бюро регаты и был доступен для ознакомления более чем в течение часа до начала рассмотрения; рулевой яхты W сообщил рулевому яхты L, что подал протест; рулевой яхты L не предпринял никаких действий, чтобы подготовиться к защите, и его нашли в баре клуба, когда протестовый комитет, протестующая сторона и свидетели уже собрались и были готовы к рассмотрению протеста.

Решение

Апелляцию отклонить, согласившись с доводами протестового комитета. Рулевой яхты L знал, что на его яхту подан протест, и его обязанностью было защищать себя, действуя соответственно, а это включает: найти протест, поданный яхтой W, прочитать его и использовать оставшееся время для подготовки к защите. Протестовый комитет отметил в качестве факта, что яхта W установила связанность своевременно, а этот факт по правилу 70.1 является окончательным.

Случай 49

Правило 63.3. Рассмотрение: право присутствовать при рассмотрении.

Правило 64.1(b). Решения: Наказания и оправдания.

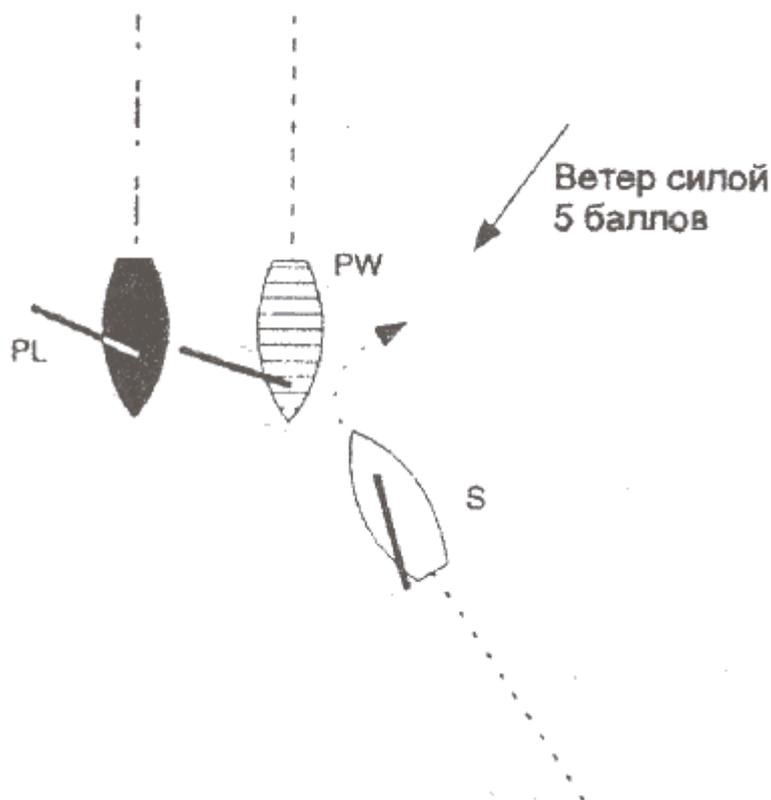
Если два протеста связаны с одним инцидентом или с очень близкими инцидентами, то рекомендуется рассматривать эти протесты совместно в присутствии всех вовлеченных яхт.

Установленные факты

При свежем ветре и умеренном волнении яхта S, шедшая правым галсом, сближалась со связанными яхтами PW и PL, шедшими по другому участку дистанции курсом бакштаг левого галса. Несмотря на то, что яхта S

резко привелась, чтобы избежать столкновения, произошло касание вооружениями яхт PW и S, повреждений не было.

В связи с этим инцидентом были поданы два протеста, которые рассматривались отдельно. По первому протесту, яхты S против PW, яхта PW была дисквалифицирована по правилу 10. В установленных при этом фактах яхта PL не упоминалась. По второму протесту, яхты PW против PL, яхта PL была дисквалифицирована по правилу 18.2(а) как яхта, не предоставившая яхте PW место, чтобы уступить дорогу яхте S, являвшейся препятствием. Яхта PW подала апелляцию.



Решение

Апелляцию удовлетворить. В ситуациях такого рода следует оба протеста рассматривать одновременно в присутствии всех вовлеченных яхт. Это позволяет избежать повторений и обеспечит возможность того, что представленные показания осветят все стороны инцидента. Если бы протестовый комитет следовал такой процедуре, то он выяснил бы, что столкновение между PW и S произошло из-за того, что PW не имела возможности увалить, поскольку PL не дала ей места для этого, и что по правилу 64.1 (b) яхту PW следует оправдать за нарушение правила 10.

Из показаний при рассмотрении ясно, что яхта PL знала (и если бы она следила за обстановкой, то обязана была знать), что яхта S сходилась с яхтами PW и PL, что яхте PW, по-видимому, понадобится место, чтобы избежать серьезного столкновения, и что ситуация быстро развивается. Яхта PL была правильно дисквалифицирована, а решение о дисквалификации яхты PW отменить.

Случай 50

Правило 10. На разных галсах.

Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

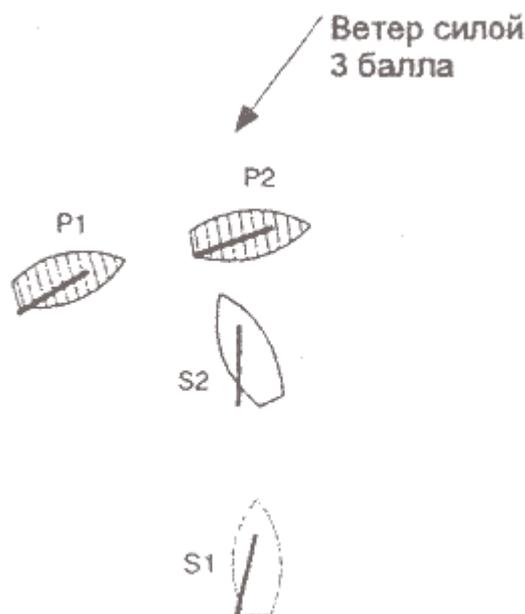
Определение «Уступить дорогу»

Если протестовый комитет установит, что в инциденте между яхтой правого галса S и яхтой левого галса P яхта S не изменяла курс и у нее не было действительных и разумных опасений столкновения, то протест яхты S следует отклонить. Если протестовый комитет установит, что яхта S изменила курс и что были разумные сомнения в том, что яхта P пройдет по носу у S, если S не изменит курс, то следует дисквалифицировать яхту P.

Установленные факты

На участке дистанции, проходимом в лавировку, яхта P приближалась к яхте S и шла курсом с намерением пройти по носу S. Яхта S увалила, подняла протестовый флаг и предупредила P о намерении протестовать. Обе яхты были 27-футовыми килевыми яхтами, сила ветра - 3 балла.

Яхта S подала протест по правилу 10, утверждая, что вынуждена была увалить, чтобы избежать столкновения с P. Протестовый комитет отклонил протест, заявив: «Необходимость изменения курса яхтой S не могла быть доказана ввиду противоречащих друг другу показаний рулевых яхт». Яхта S подала апелляцию.



Решение

Протесты по правилу 10, когда между яхтами не было касания, подаются очень часто, и протестовые комитеты решают их самыми разными способами. Некоторые протестовые комитеты возлагают на яхту левого галса обязанность убедительно доказать, что она не помешала бы яхте правого галса, даже в тех случаях, когда показания яхты правого галса едва ли заслуживают доверия. Но правило 10 не предусматривает таких обязанностей. Другие протестовые комитеты склонны отклонить протест по правилу 10 при отсутствии касания, если только яхта правого галса не докажет убедительно, что если бы она не изменила курс, то произошло бы касание. Оба эти подхода неправильные.

На рисунке яхты S, одобренном затем протестовым комитетом, показано, что яхта S увалила, чтобы избежать касания. На рисунке яхты P, с которым протестовый комитет не согласился, показано, что она проходила бы близко по носу S, если бы та не увалила. Яхта P не подтверждала и не отрицала уваливание яхты S, но заявила, что если яхта S и уваливала, то для этого не было необходимости.

Яхта правого галса в такой ситуации не обязана сохранять свой курс, чтобы доказать неизбежность столкновения тем, что ударит яхту левого галса. Наоборот, если она так сделает, то нарушит правило 14. При рассмотрении протеста яхта S должна обосновывать его тем, что у нее были сомнения в возможности P безопасно пройти по носу, а это вызывало у S опасение, что ей придется «предпринимать действия с тем, чтобы сторониться» яхты P (Определение «Уступить дорогу»).

Для своей защиты яхта P должна предоставить свидетельства, доказывающие либо то, что яхта S не изменяла курс, либо то, что P безопасно прошла бы по носу яхты S и что у S не было необходимости предпринимать действия с тем, чтобы сторониться P. Если, заслушав все показания, протестовый комитет установит, что яхта S не изменяла курс или что у нее не было действительных и разумных опасений столкновения, то он должен отклонить протест яхты S. Если же протестовый комитет придет к выводу, что яхта S изменяла курс, что были разумные сомнения в возможности яхты P пройти по носу у S и что яхта S оправданно предприняла действия, чтобы сторониться яхты P (уваливанием), то следует дисквалифицировать яхту P.

Факты, установленные рисунком протестового комитета и комментариями к апелляции*, показывают, что возможность яхты P пройти по носу S была сомнительной. Поддержать апелляцию яхты S, дисквалифицировать яхту P.

*В установленных фактах нет упоминания о комментариях к апелляции (Прим, перев.)

Случай 51

Правило 11. На одном галсе, связаны.

Правило 64.1 (b). Решения: наказания и оправдания.

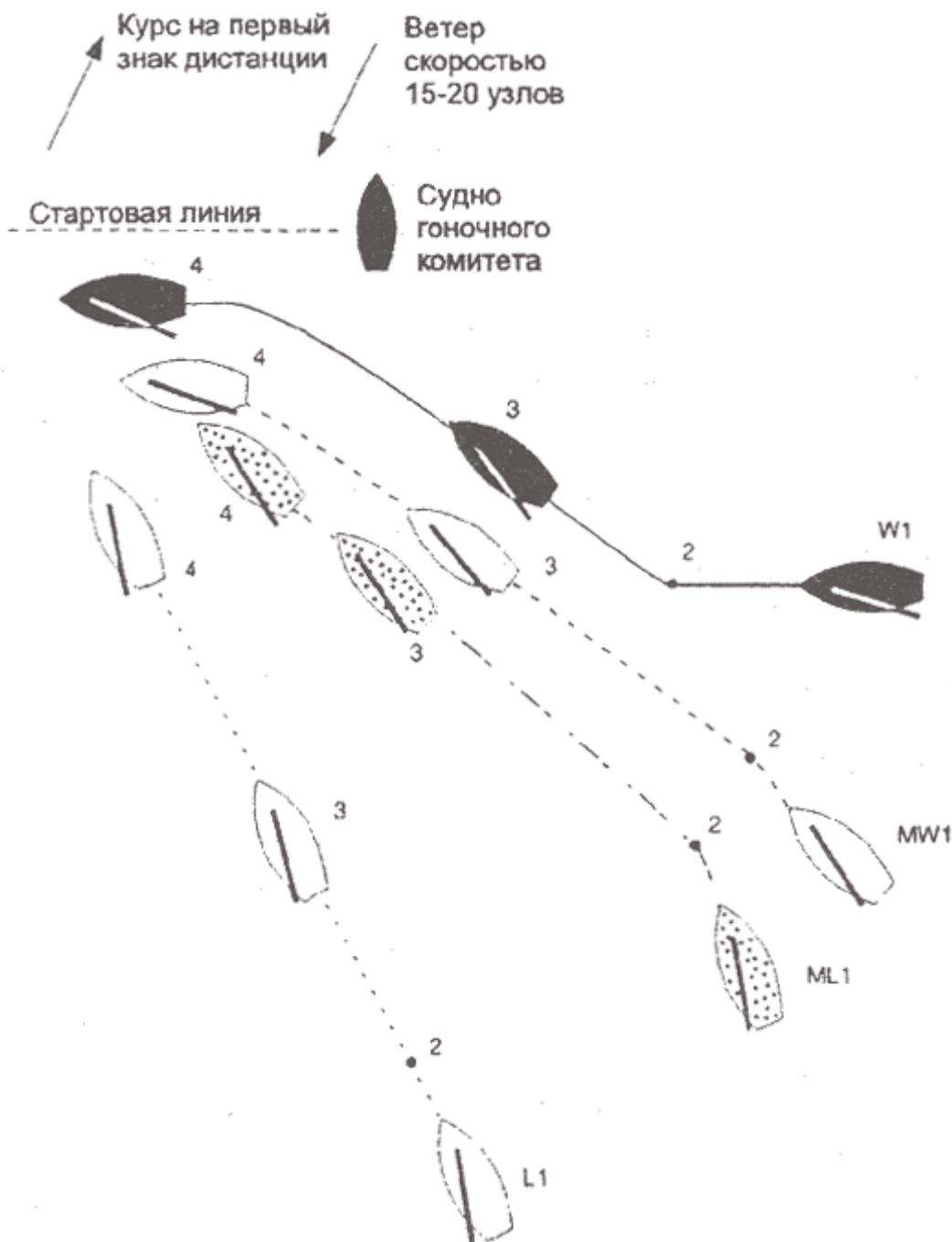
Протестовый комитет должен оправдать яхты, если они вынуждены были нарушить правила из-за действий

друзой яхты.

Установленные факты

Положения 1 - 4 представляют собой пути движения четырех больших яхт в промежутке времени от 1 минуты до 15 секунд перед сигналом «Старт открыт». В положении 4 яхта MW была вынуждена увалить, чтобы избежать касания с яхтой W, а яхты ML и L также были вынуждены увалить, чтобы избежать касания с наветренной яхтой MW. Если бы яхта W уступила дорогу подветренной яхте, то пересекла бы стартовую линию преждевременно. Каждая подветренная яхта окликала наветренную яхту и подала протесты на все наветренные яхты.

Протестный комитет дисквалифицировал яхты W, MW и ML и обосновал свое решение относительно яхт MW и ML тем, что «не дисквалифицировать их означало бы ограничить эффективность правила 11, поскольку в таких ситуациях все яхты, кроме самой наветренной, становятся неприкосновенными в смысле дисквалификации». Яхты MW и ML подали апелляции.



Решение

Обе апелляции удовлетворить. Результаты яхт MW и ML восстановить. Обе эти яхты были вынуждены нарушить правило 11 только из-за незаконного курса, которым шла яхта W. Они увалили только для того,

чтобы выполнить требования правила 14, и подлежали оправданию по правилу 64.1(b). Если в аналогичной ситуации может быть убедительно показано, что какая-то из внутренних яхт потворствовала, на самом деле, тому, что наветренная яхта не уступала дорогу, используя ее подветренную сторону как укрытие, или не делая попыток заставить ее уступить дорогу, то такая внутренняя яхта подлежит дисквалификации по правилу 11. При выяснении, действовала она так или нет, могут быть рассмотрены следующие моменты, хотя в отдельности каждый из них может не быть решающим: Не уваливала ли промежуточная яхта нарочно? Приводилась ли она, чтобы заставить наветренную яхту привести к уступке дороге? Окликнула ли она наветренную яхту, требуя, чтобы та уступила дорогу и сделала это быстро? Выиграла она или проиграла в результате неправильных действий наветренной яхты? И наконец, не вошла ли она сама в безнадежную позицию между двумя находившимися впереди яхтами? В данном случае, когда яхта W постоянно и грубо нарушала правило 11 в течение значительного отрезка времени, ничто в установленных фактах не позволяет считать, что яхты ML и MW подлежат дисквалификации с учетом рассмотренных выше моментов. Действительно, ни одна из них не «вклинивалась» между какими-либо яхтами и не уваливала прежде, чем яхта W заставила их сделать это, и обе они делали оклики и заявили протесты, утверждая, что наветренная яхта была обязана уступить дорогу.

Случай 52

Правило 16.1. Изменение курса.

Правило 16.1 не ограничивает изменение курса яхты, уступающей дорогу. Маневрирование, уводящее другую яхту от стартовой линии, не обязательно нарушает это правило.

Установленные факты

До сигнала «Старт открыт» две яхты в галфвинд уходили от стартовой линии. Яхта А, двигаясь быстрее, прошла вдоль яхты В и в положении 3 оказалась чисто впереди. В положении 4 яхта А привелась до курса гоночный бейдевинд, намереваясь сделать поворот и вернуться к стартовой линии, но обнаружила, что яхта В также привелась и оказалась в такой позиции, что они немедленно столкнулись бы, если бы А сделала поворот оверштаг. Тогда яхта А увалила, чтобы сделать поворот фордевинд, но обнаружила, что яхта В также увалила и оказалась в такой позиции, что поворот фордевинд яхты А опять привел бы к столкновению. В результате яхта В сделала поворот фордевинд и ушла к стартовой линии, оставив яхту А далеко позади. Яхта А подала протест по правилу 16, утверждая, что яхта В мешала ей, когда она уступала дорогу. Протестовый комитет дисквалифицировал яхту В. Яхта В подала апелляцию, утверждая, что ее маневры были законными маневрами по уводу соперника от стартовой линии.



Решение

Апелляцию удовлетворить и восстановить результат яхты В. Действия яхты В являются классическим приемом, используемым в матчевых и командных гонках для того, чтобы получить преимущественную стартовую позицию впереди другой яхты. Существенным является то, что правило 16.1 применимо только к яхте, имеющей право дорога, а яхта В в положениях 3 и 4 его не имела. В положении 4 яхта В, наветренная, обязана была уступать дорогу по правилу 11, но яхта А не могла сделать поворот оверштаг, не нарушив правило 13. В положении 5 яхта В стала подветренной, получив право на дорогу по правилу 11, а яхта А, делая поворот фордевинд, должна была бы подчиняться правилу 15 и, если бы она изменяла курс после

того, как оказалась на правом галсе, правилу 16.1.
Установленные факты показывают, что ни одна из яхт не нарушила правила.

Случай 53

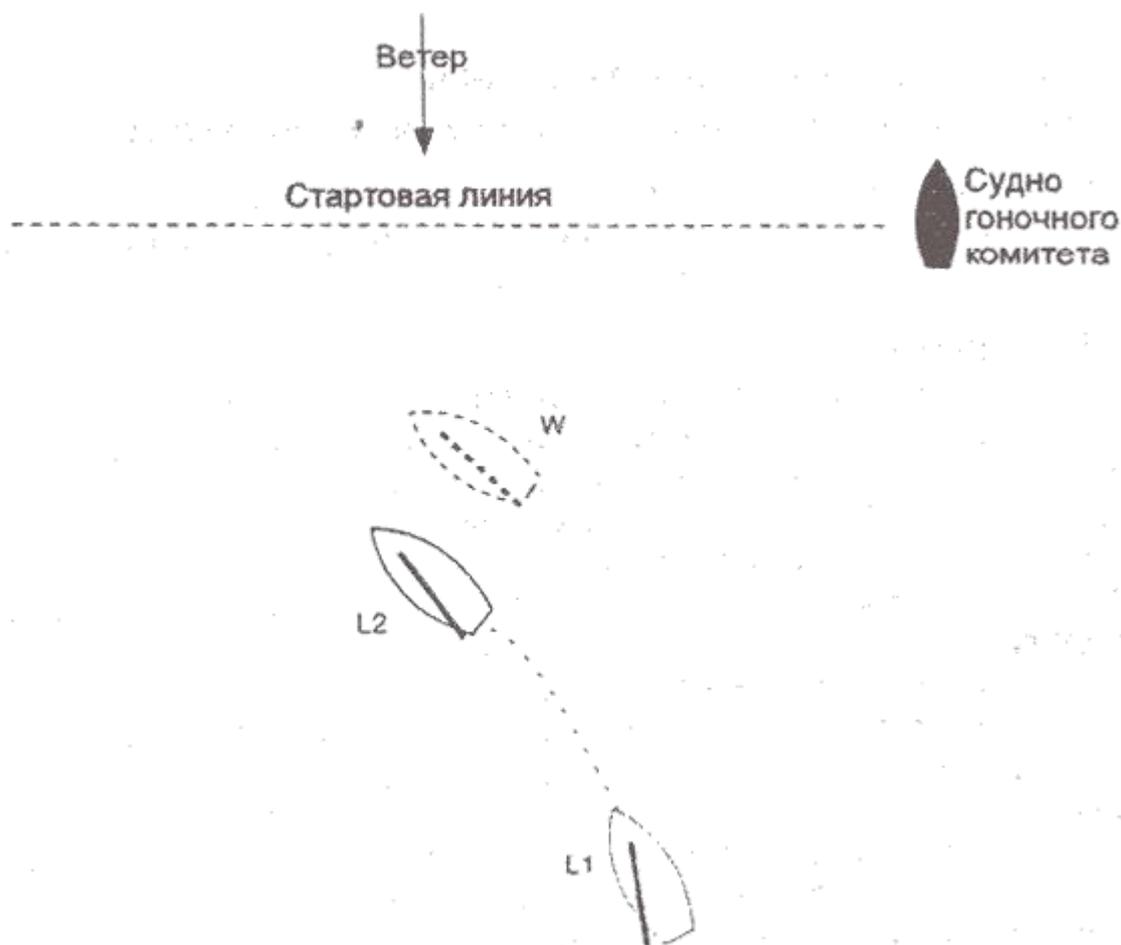
Правило 11. На одном галсе, связаны.

Правило 15. Яхта, получающая право дороги.

Яхта, находящаяся чисто впереди, не обязана начинать выполнять обязанность - уступать дорогу, прежде чем яхта, идущая чисто позади, установит связанность с подветра.

Установленные факты

За 30 секунд до сигнала «Старт открыт» яхта W почти не двигалась, ее паруса полоскали. За три длины корпуса до установления подветренной связанности яхта L окликнула: «Подветренная». Видимых ответных действий со стороны W не последовало. Сразу же после установления связанности яхта L вынуждена была увалить, чтобы избежать касания с W; тем временем яхта W начала подбирать паруса и двигаться вперед. Яхта L подала протест.



Протестный комитет решил, что яхта W, которую соответствующим образом предупредили о надвигающейся ситуации, не уступила дорогу подветренной яхте и этим нарушила правило 11. Яхта W подала апелляцию, в которой задавался вопрос: «Обязана ли яхта W по правилам 11 и 15, в предвидении наступления подветренной связанности, начинать действовать заранее с тем, чтобы к моменту наступления связанности набрать достаточный ход и иметь возможность ответить на действия яхты L?»

Решение

Правило 15 содержит указание о предоставлении яхте, у которой возникла новая обязанность, места, чтобы она могла уступать дорогу. Этим, при переходе прав и обязанностей от одной яхты к другой, предоставляется соответствующее время на ответные действия со стороны яхты, у которой возникла обязанность. Правило 15 не обязывает яхту, находящуюся чисто впереди, начинать выполнять обязанность - уступать дорогу в качестве наветренной яхты, прежде чем яхта, идущая чисто позади, установит связанность с подветра. Если бы яхта L не увалила немедленно, то она нарушила бы правило 15. Поскольку яхта W немедленно подобрала паруса, начала движение вперед и с этого момента уступала дорогу, то она выполнила свои обязанности по правилу 11. Апелляцию удовлетворить; ни одна из яхт не нарушила правила.

Случай 54

Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

Правило 19.1. Место для поворота оверштаг от препятствия.

Если окликающая яхта не видит ответных действий, то ей следует сделать второй, более энергичный оклик, чтобы извещение другой яхты о намерении сделать поворот оверштаг считалось надлежащим.

Установленные факты

Яхты L и W на курсе гоночный бейдевинд правого галса приближались к берегу; яхта L на длину корпуса впереди и на полторы длины корпуса под ветром. Яхта L окликом потребовала место для поворота оверштаг, но оклик не был услышан яхтой W. Через небольшое время, в течение которого со стороны W не было ответных действий, яхта L сделала поворот оверштаг на левый галс. Затем, несмотря на резкое уваливание при потравленных шкотах фота и стакселя, яхта L коснулась подветренной стороны яхты W. Яхта L подала протест по правилу 19, а яхта W - по правилу 10.

Во время рассмотрения яхта W признала, что видела положение яхты L до ее поворота, но ни рулевой, ни шкотовые не видели яхту L в течение 30 секунд до касания. Тем не менее, протестовый комитет отклонил протест яхты L и дисквалифицировал ее на том основании, что у нее не было опасности немедленно сесть на мель и что ее оклик не был надлежащим, поскольку она не сделала второй оклик, не получив ответа на первый.

Яхта L подала апелляцию, в которой утверждалось: протестовый комитет неправильно взял на себя право определять, находилась подветренная яхта в опасности или нет; если идущие курсом гоночный бейдевинд яхты приближаются к препятствию, то наветренная яхта обязана ожидать и быть готовой к оклику, который, по всей вероятности, последует в связи с безопасностью плавания.

Решение

Апелляцию яхты L отклонить. Однако тот факт, что окликнутая яхта не услышала надлежаще сделанный оклик, не освобождает ее от обязанностей по правилу 19. В связи с установленными фактами необходимо задать вопрос, был ли оклик о предоставлении места надлежащим в данных обстоятельствах? Когда подветренная яхта не видит ответных действий после своего оклика, как было в данном случае, то ей следует сделать второй, более энергичный оклик, чтобы извещение о намерении сделать поворот оверштаг считалось надлежащим.

Кроме того, правило 19.1 предусматривает, что после оклика окликнувшая яхта должна дать другой яхте время на ответные действия. Цель состоит в том, чтобы дать время на конкретное действие по правилам 19.1 (а) и 19.1(b) (сделать поворот оверштаг или ответить «Поворачивайте»). В любом случае окликнувшая яхта должна делать поворот оверштаг после соответствующего ответа окликнутой яхты. Значит, подветренная яхта не должна до оклика заходить в такое положение, когда она уже не сможет дать другой яхте достаточно времени на ответные действия.

Яхта L правильно дисквалифицирована по правилу 10. Что касается правила 14, то яхта W (затем S), обладающая правом дороги, не имела разумной возможности избежать касания и, следовательно, не нарушила правило 14. Яхта L (затем P) имела возможность избежать касания, поскольку именно ее действия привели к касанию. Так как она не избежала касания, то нарушила и правило 14.

Случай 55

Правило 70. Право на апелляцию и запрос.

Определение «Сторона, участвующая в протесте».

Яхта не имеет права на апелляцию в связи с решением по требованию восстановить результат, если не была вовлечена в рассмотрение требования. Если яхта считает, что ее результат существенно ухудшился в связи с решением по какому-то требованию восстановить результат, то она должна подать требование о восстановлении своего результата. Затем она имеет право апеллировать на решение по этому требованию.

Установленные факты

Яхта A подала «протест» на гоночный комитет в связи с недостаточным количеством спасательных катеров, что противоречит уставу клуба. Гоночный комитет прекратил уже законченную гонку. Яхта B подала апелляцию против такого решения.

Решение

Отказать в рассмотрении апелляции по правилу 70.1 (а). Яхта В не имеет права на апелляцию, поскольку не являлась стороной, участвовавшей в рассмотрении требования яхты А о восстановлении результата. Поэтому ее «апелляция» фактически является не апелляцией, а требованием восстановить результат, которое следовало бы направить в протестовый комитет,

Следующие моменты могут облегчить рассмотрение этого случая:

1. Правилами не предусмотрены протесты яхты против гоночного комитета или протестового комитета. Единственное, что может предпринять яхта против любого из этих комитетов - это подать требование о восстановлении результата, обосновывая его тем, что ее результат в гонке или серии гонок существенно ухудшился из-за неправильных действий или упущений гоночного или протестового комитета. В данном случае яхта А не сделала такого заявления; ее «протест» являлся скорее критикой гоночного комитета, не содержащей ссылок на правила.
2. Вне рамок гоночных правил любой участник вправе указать гоночному комитету, что тот совершил ошибку. Признав ошибку, гоночный комитет имеет право попытаться ее исправить, потребовав, чтобы протестовый комитет рассмотрел вопрос о восстановлении результата по правилу 60.2(b).
3. Если бы яхта В, участвовавшая в гонке, подала действительное требование восстановить результат и утверждала, что ее результат существенно ухудшился из-за прекращения гонки, то она имела бы право на рассмотрение своего требования.

Случай 58 (отменён)

Случай 57

Правило 78.3. Соответствие правилам класса; мерительное свидетельство.

Меритель, упомянутый в правиле 78.3, должен быть мерителем, официально назначенный на гонку или регату; это правило не применимо к сообщению, поданному посторонним мерителем. Действующее по срокам, должным образом удостоверенное мерительное свидетельство, добросовестно представленное владельцем яхты, выполнившим требования правила 78.1, не может быть затем объявлено недействительным после того, как гонка или регата закончена.

Установленные факты

Яхты А и В участвовали в серии гонок, длившейся все лето, среди других яхт, имевших гоночный балл по правилам IOR. После окончания серии яхта В потребовала восстановить ее результат на том основании, что гоночный комитет использовал неправильное мерительное свидетельство яхты А в течение всей серии. После того, как требование было подано, соответствующий орган подтвердил, что с момента первоначального обмера корпуса яхты А, проведенного несколько лет назад, в ее мерительном свидетельстве содержалась ошибка. Яхта В настаивала на том, что гоночный комитет должен был подать протест на А в связи с правилом 78.3.

Жюри установило, что владелец яхты А не отвечает за ошибку в подсчете гоночного балла и что он не нарушил правило 78.1. Жюри решило, что ошибка и тот факт, что она оставалась не обнаруженной, не являются результатом действий или упущений гоночного комитета. Поэтому яхта В не имеет права на восстановление результата. Жюри переслало свое решение в национальный орган согласно правилу 70.2.

Решение

Подтвердить решение жюри. Яхта В утверждала, что ошибка протестового комитета, не протестовавшего против А по правилу 78.3, нанесла ущерб ей и другим яхтам. Однако правило 78.3 не имеет отношения к делу. Оно применимо, если на гонку или серию гонок назначен меритель. Правило 78.3 не применяется к сообщению, поданному посторонним мерителем. В данном случае рапорт прислан национальным органом, на который ни проводящая организация, ни гоночный комитет не имели никакого влияния. Поскольку на соревнование не был специально назначен меритель, то не могло быть рассмотрения в связи с правилом 78.3.

Если действительное мерительное свидетельство оказалось с ошибкой, то организация, выдавшая его, имеет право его отозвать, но нельзя задним числом предпринимать какие-либо действия по отношению к уже проведенному соревнованию или к гонкам, еще находящимся под юрисдикцией гоночного комитета. Таким образом, если должным образом удостоверенное мерительное свидетельство добросовестно представлено, и гонка или серия закончена, то ее результаты не могут быть изменены, даже если затем мерительное свидетельство будет отозвано.

Случай 58

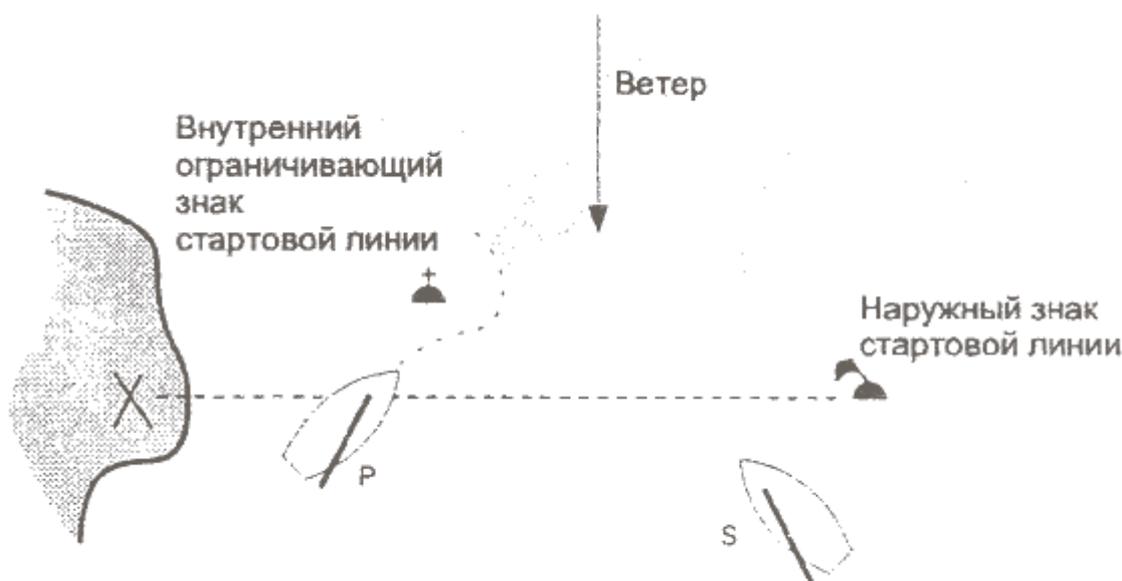
Правило 28.2. Прохождение дистанции. Определения «Финиш» и «Знак».

Буй или другой объект, находящийся на послефинишной стороне финишной пинии, не является знаком.

Установленные факты

Финишной линией являлась линия между мачтой на берегу и наружным ограничивающим знаком. Внутренний ограничивающий знак следовало оставлять по левому борту. В данный гоночный день внутренний ограничивающий знак находился на послефинишной стороне финишной линии. Яхта Р пересекла финишную линию и затем обогнула внутренний ограничивающий знак, как показано на рисунке. Судья-финишер определил время ее финиша в момент, когда нос яхты Р пересекал финишную линию, до того, как она обогнула внутренний ограничивающий знак.

Яхта S потребовала восстановить результат на том основании, что было неправильным принять финиш яхты Р до того, как она закончит прохождение дистанции. Протестовый комитет отклонил требование и переслал свое решение в национальный орган, согласно правилу 70.2.



Решение

Подтвердить решение протестового комитета. В правиле 28.2 сказано, что «яхта может оставить с любой стороны знак, если им не начинается, не ограничивается или не заканчивается участок дистанции, на котором она находится». Так как ограничивающий знак находился за финишной линией, то им не заканчивался последний участок дистанции. Яхта должна пройти ограничивающий знак с предписанной стороны до или во время своего финиша только тогда, когда знак находится на финишной линии или на стороне дистанции от нее.

Случай 59

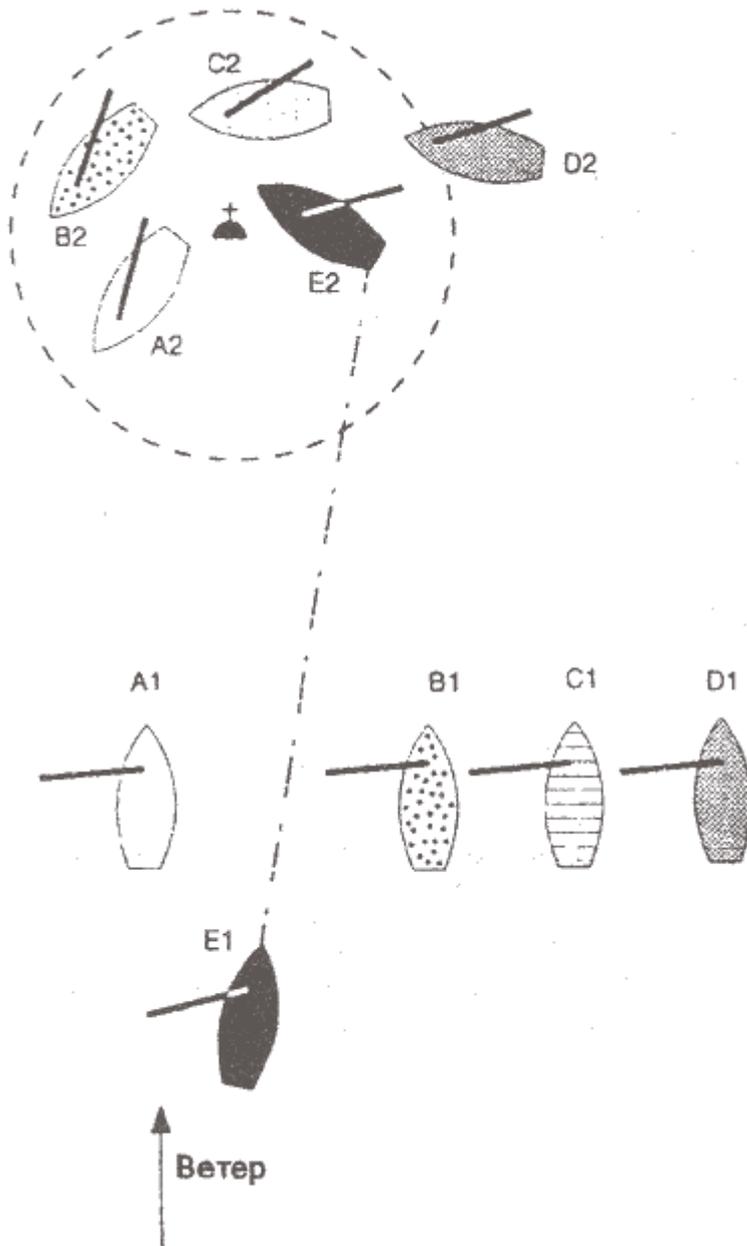
Правило 18.2(а). Огибание и прохождение знаков и препятствий: предоставить место; уступить дорогу: яхты связаны - главное правило.

Если яхта вышла на траверз знака, но вне зоны двух длин, и в результате изменения ею курса по направлению к знаку другая яхта, бывшая ранее чисто позади, оказалась связанной с нею и внутренней, то по правилу 18.2(а) такая яхта должна предоставить внутренней яхте место, независимо от того, оказалась ли она далеко от знака по той причине, что предоставляла место другим внутренним связанным яхтам, или нет.

Вопрос

Пять яхт приближались к нижнему знаку курсом фордевинд. Четыре из них были связаны, находясь на одной линии, а яхта А была ближе к знаку. Пятая яхта Е была чисто позади от яхт А, В, С и D, когда яхты А и В достигли зоны двух длин. Когда первые четыре яхты, шедшие фронтом, вышли на траверз знака и сделали повороты фордевинд, чтобы обогнуть знак, то яхта Е оказалась внутренней связанной по отношению к яхтам С и D, а все три эти яхты были вне зоны двух длин. Яхта Е обогнула знак после яхт А и В, но внутренней по отношению к С и D, которые имели возможность предоставить Е место.

Имела ли яхта Е право на место по правилу 18.2(а) по отношению к яхтам С и D?



Ответ

Так как яхта Е была чисто позади яхт А и В, когда те достигли зоны двух длин, то по правилу 18.2(с) она была обязана уступить им дорогу. Между Е и яхтами С и D отношения развивались иначе. Яхты С и D, имея гики полностью выходящими за пределы корпуса, вынуждены были приближаться к знаку, чтобы оставить место двум внутренним яхтам, курсами, которые вывели их на траверз знака вне зоны двух длин. Когда С и D изменили курс по направлению к знаку, яхта Е стала внутренней связанной с ними вне зоны двух длин. Эти яхты попали под действие правила 18.2(а), яхта Е имела право на место по этому правилу, а яхты С и D имели возможность предоставить ей место.

Случай 60

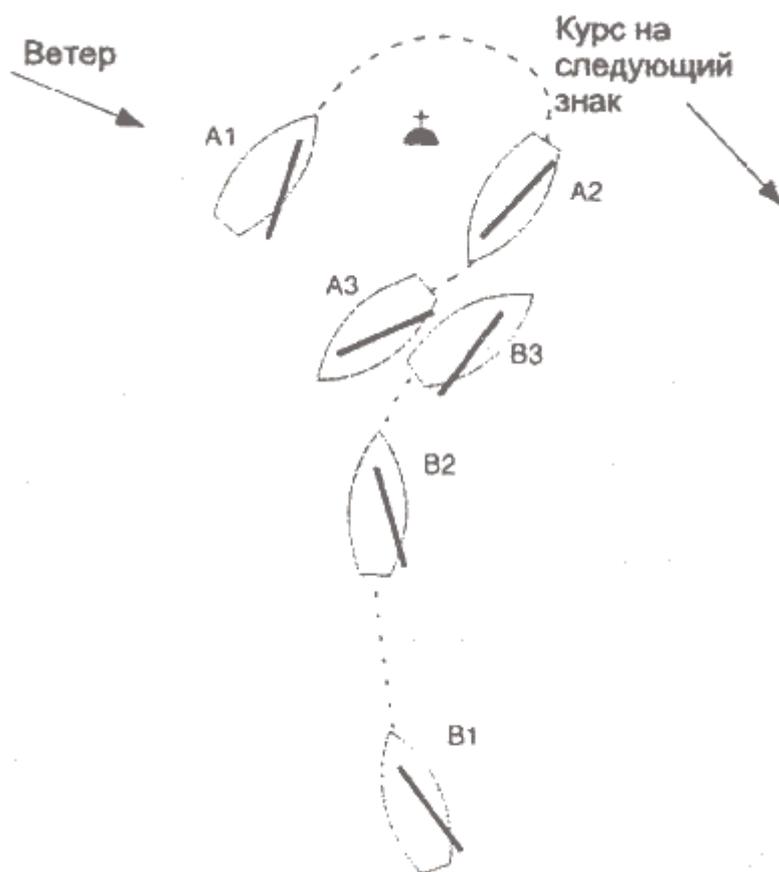
- Правило 16.1. Изменение курса.**
- Правило 16.2. Изменение курса.**
- Определение «Уступать дорогу».**
- Определение «Место».**

Если яхта, имеющая право дороги, изменяет свой курс таким образом, что яхта, уступающая дорогу, несмотря на предпринятые без задержки действия, не может уступить дорогу в соответствии с хорошей морской

практикой, то яхта, имеющая право дороги, нарушает правило 16.

Установленные факты

Обогнув наветренный знак правым бортом впереди яхты В и сделав поворот фордевинд на правый галс, яхта А решила по тактическим соображениям идти не прямо на следующий знак, а немного выше его, в галфвинд. Для этого после поворота фордевинд она резко привелась и оказалась нос к носу с яхтой В, лавирующей на левом галсе. Между яхтами в этот момент было расстояние, чуть большее длины корпуса. Яхта В немедленно увалила насколько могла, чтобы избежать столкновения, но одних ее действий оказалось недостаточно. Однако яхта А быстро привелась еще, и яхты разошлись на очень близком расстоянии, касания не было. Протестовый комитет удовлетворил протест яхты А по правилу 10. Яхта В подала апелляцию, утверждая, что яхта А нарушила правило 16, не предоставив В место, чтобы уступить дорогу.



Решение

Апелляцию яхты В удовлетворить и восстановить ее результат. Дисквалифицировать яхту А. Тактические намерения не освобождают яхту от обязанности соблюдать правила. Яхта А была свободна в выборе курса к нижнему знаку, но не имела права приводиться на курсе яхты В, находясь от нее так близко, что В не могла уступить дорогу. Несмотря на сколько возможно быстрое уваливание яхты В, произошло бы столкновение с серьезными последствиями, если бы яхта А быстро не привелась дополнительно. Совместные действия яхт предотвратили в последний момент столкновение, но это не изменяет вывод, что в данной ситуации, когда яхта А сделала поворот фордевинд на правый галс, получила право на дорогу и продолжала изменять курс, она ни в какой период времени не предоставила яхте В «место [необходимое ей], чтобы та [маневрируя без задержки в соответствии с хорошей морской практикой]» позволила А «идти своим курсом без необходимости предпринимать действия, чтобы сторониться» В.* Следовательно, яхта А нарушила правило 16.1. Она также нарушила правило 16.2, так как немедленно после поворота фордевинд яхты оказались на пересекающихся курсах, причем В уступала дорогу, и когда А еще изменила курс, то В была вынуждена немедленно изменять курс, чтобы продолжать уступать дорогу.

*В цитате объединены слова из определений «Уступить дорогу» и «Место» (Прим. переводчика)

Случай 61

Правило 71.4. Решения по апелляции.

Если решением по апелляции изменено решение протестового комитета, то результаты гонки или регаты должны быть изменены соответственно, а призы должны быть вручены в соответствии с измененными

результатами.

Вопрос

Имеет ли право проводящая организация записать в положении о соревновании или в гоночной инструкции, что право на апелляцию не отменяется: но при этом решения по апелляциям не повлияют на окончательные результаты и распределение призов?

Ответ

Нет. Правило 86.1 запрещает изменение правил 70 и 71 гоночной инструкцией. Рассмотрение апелляции влечет за собой не только решение о спорном смысле какого-либо правила, но и, в случае изменения решения протестового комитета, корректировку результатов гонки и соревнования в целом, а на основе этих результатов присуждаются призы. В правиле 71.4 сказано, что решение национального органа является окончательным. Это решение должно быть выполнено всеми органами, указанными в правиле 85 и Обязанными руководствоваться правилами: проводящей организацией, гоночным комитетом и протестовым комитетом.

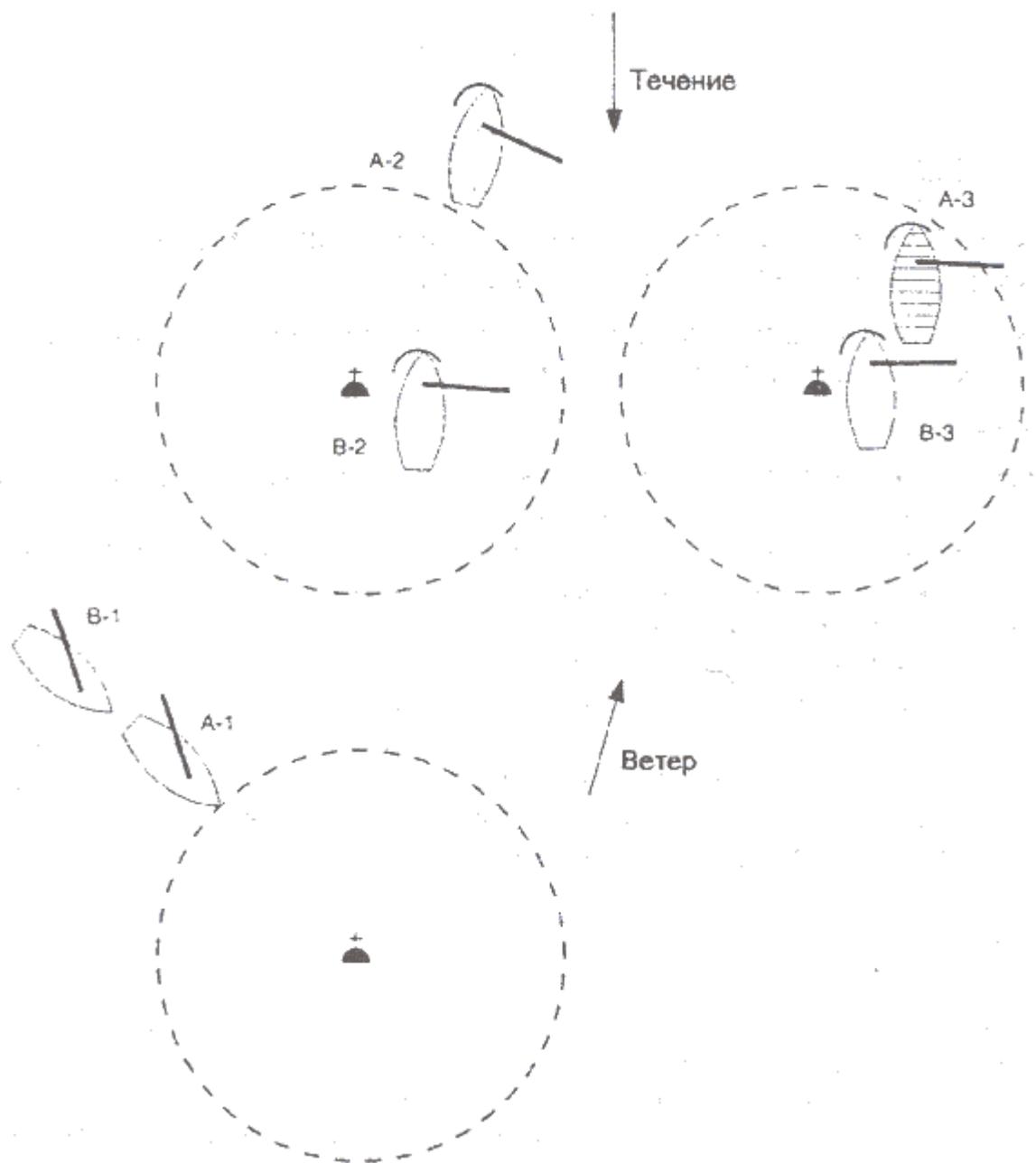
Случай 62

**Правило 18.2(с). Огибание и прохождение знаков и препятствий:
предоставить место; уступить дорогу: яхты не связаны до зоны двух длин.**

Яхта должна уступать дорогу другой яхте по правилу 18.2(с) до тех пор, пока обе не пройдут знак или препятствие.

Установленные факты

Две крейсерские яхты А и В огибали наветренный знак - большой навигационный буй - левым бортом. Яхта А была чисто впереди. Ветер был очень слабый, имелось встречное течение скоростью 1.5 узла. Обогнув знак, яхта А сделала поворот фордевинд на левый галс, поставила спинакер и отошла от знака по ветру на расстояние более двух длин корпуса. Яхта В уступила дорогу, пока яхта А огибала знак. Затем обогнула знак, сделала поворот фордевинд и тоже поставила спинакер. Но ветер ослабел настолько, что она не смогла отойти от знака - ветер и течение компенсировали друг друга. Из-за ослабления ветра и того, что яхта В прикрыла яхте А ветер, яхту А снесло назад, и произошло касание между А и В. Повреждений не было. Яхта А подала протест по правилам 18.2(с) и 11; яхта В - по правилу 18.2(а). Протестовый комитет отклонил протест яхты А, удовлетворил протест яхты В и дисквалифицировал яхту А как яхту, не предоставившую место для огибания знака. Яхта А подала апелляцию.



Решение

Апелляцию удовлетворить, восстановить результат яхты А; дисквалифицировать яхту В. Яхты не были связанными в момент, когда А достигла зоны двух длин. По правилу 18.2(с) яхта В была обязана уступить дорогу яхте А до тех пор, пока они обе не пройдут знак. Когда произошло касание, яхта В еще не прошла знак. Поэтому она дисквалифицируется за нарушение правила 18.2(с).

Случай 63

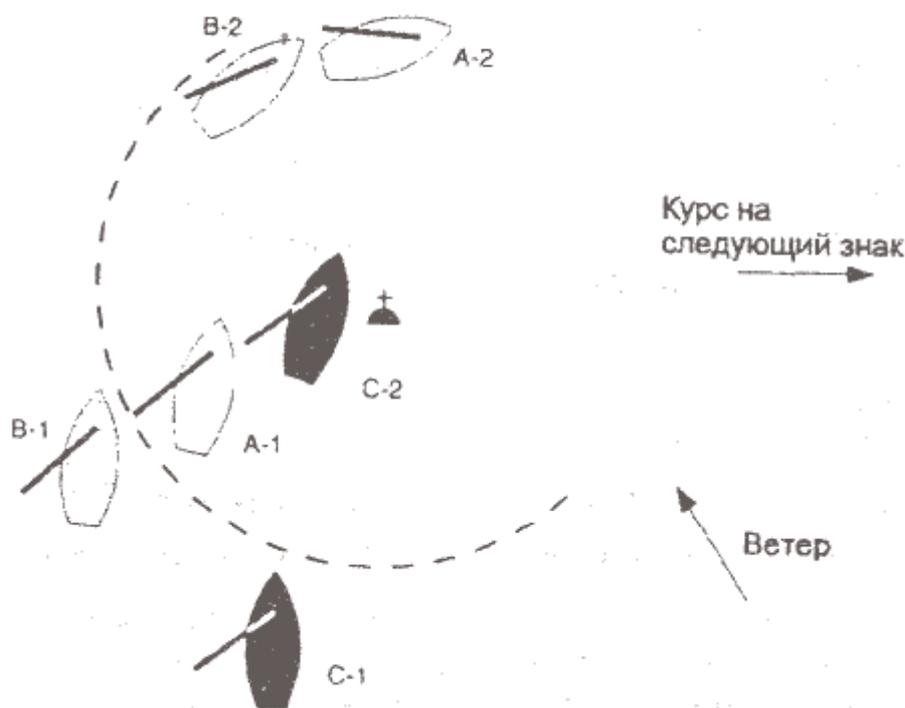
Правило 18.2. Обгибание и прохождение знаков и препятствий: предоставить место; уступить дорогу.

Если у знака образовалось место, то яхта, не имеющая права на место у знака, может на свой страх и риск воспользоваться этим местом.

Установленные факты

Связанные яхты А и В, яхта В наружная, на курсе фордевинд приготовились обогнуть нижний знак. Яхта С была далеко позади. Яхта А прошла под ветер от знака на расстояние примерно в длину корпуса, то же самое сделала яхта В. Они оставили яхте С место, позволяющее ей обогнуть знак, будучи внутренней по отношению

к А и В. Яхта В, наружная по отношению к А, не могла приводиться по направлению к С, и в период всего инцидента не шла курсом, который мог бы привести к касанию с С. Ни одна яхта не коснулась другой. Протест яхты В против С был отклонен, так как яхта С не нарушила правила, когда прошла между В и знаком, не вынуждала яхту В предпринимать действия, чтобы избежать С, и не мешала ей приводиться. Яхта В подала апелляцию, которая основывалась на том, что яхта С помешала ей выполнить задуманный маневр: замедлить ход уваливанием, привести за кормой яхты А и этим лишить яхту С места для прохода между собой и знаком.



Решение

Апелляцию отклонить. Поскольку яхты В и С не были связаны на расстоянии в две длины корпуса от знака, то яхта В не была обязана предоставить яхте С место для обгоя. Однако яхта В не смогла поступить иначе, чем создать место у знака, и протестовый комитет установил это в качестве факта. Яхта С не нарушила правила, а яхта В ничего не потеряла из-за способа, которым яхта С обогнула знак. Если яхта преднамеренно или непреднамеренно оставляет место другой яхте, не имеющей права на такое место, и при этом не делает попыток заявить о своих правах на это место, то другая яхта может на свой страх и риск воспользоваться этим местом. .

Случай 64 (отменён)

Случай 65

Спортивное поведение и правила.

Правило 2. Принцип честной спортивной борьбы.

Правило 30.3. Наказания на старте: правило «Черный флаг».

Если яхта знает, что она нарушила правило «Черный флаг», то она обязана немедленно выйти из гонки. Если же она этого не сделала и затем преднамеренно помешала другой гонящейся яхте, то она грубо нарушила принцип спортивного поведения и, следовательно, правило 2.

Установленные факты

В момент сигнала «Старт открыт» гонки №4 яхта А была явно в 3-4 длинах корпуса на стороне дистанции от стартовой линии. Действовало правило 30.3. Яхта А, хотя и знала, что была за линией в момент сигнала, пошла в гонку и прикрывала яхту В в начале первой лавировки. Яхта В подала протест. Протестовый комитет подтвердил дисквалификацию гоночным комитетом яхты А и затем, действуя по правилу 69.1, решил, что поведение рулевого яхты А, мешавшей яхте В, является грубым нарушением принципа спортивного поведения, и отстранил его от Дальнейшего участия в регате. Рулевой яхты А подал апелляцию.

Решение

Апелляцию отклонить. Факты, установленные протестовым комитетом, подтверждают правильность дисквалификации яхты А в гонке №4. Протестовый комитет установил, что рулевой знал, что его яхта находилась на стороне дистанции от стартовой линии в момент сигнала «Старт открыт»; что он нарушил правило 30.3; что за это нарушение яхта дисквалифицирована без рассмотрения; и что его яхта серьезно помешала гонящейся яхте. Протестовый комитет решил, что все это было грубым нарушением правила 2. Действия протестового комитета по правилу 69.1 и отстранение рулевого от дальнейшего участия в регате были правильными.

Случай 66

Правило 64.1 (а). Решения: Наказания и оправдания.
Правило 85. Обязанность руководствоваться правилами.

Гоночный комитет не имеет права изменить решение протестового комитета и обязан его выполнить, сюда относятся и решения, основанные на сообщении органа, компетентного в вопросах обмера.

Вопрос

Гоночный комитет подал протесты на несколько яхт по правилу 78 в связи с обмером. При рассмотрении у протестового комитета возникли сомнения в интерпретации и применимости соответствующих правил класса. Согласно правилу 64.3(b), он направил запрос в ассоциацию класса как в орган, компетентный в данном вопросе. Заключение ассоциации класса подтвердило, что все затронутые яхты нарушили одно из правил класса. Протестовый комитет согласился с заключением и дисквалифицировал яхты. Однако гоночный комитет отказался выполнить это решение, полагая по разным причинам, что оно несправедливо. Имеет ли право гоночный комитет изменить решение протестового комитета или не выполнять его, и имеет значение или нетто, что решение принималось с учетом заключения, сделанного по правилу 64.3(b)? Если ответ отрицательный, то кто имеет право предпринять какие-либо действия?

Ответ

Нет. Правило 85 гласит, что гоночный комитет должен руководствоваться правилами. В полномочия гоночного комитета не входит право изменять какие-либо решения протестового комитета или не выполнять их. Правило 64.1 (а) предусматривает, что решение протестового комитета о наказании яхты должно быть выполнено.

Случай 67

Часть 2. Преамбула.

Правило 69. Действия в связи с возможным серьезным проступком.

Яхта, участвующая в гонке, и судно, не находящееся в гонке, должны расходиться в соответствии с действующими в данном районе государственными правилами судоходства. Если яхта, участвующая в гонке, должна была по этим правилам уступить дорогу и преднамеренно ударила другое судно, то такая яхта может быть наказана за серьезный проступок.

Установленные факты

Яхта W, участвовавшая в гонке, согласно действовавшим в данном районе государственными правилами судоходства, должна была уступить дорогу подветренному парусному судну L, не участвовавшему в гонке. Яхта W была намерена идти более полным курсом, на знак, и сделала соответствующий оклик. Судно L ответило отказом. После этого W преднамеренно несколько раз ударила L своим гаком, нанеся повреждения. Судно L сообщило гоночному комитету о действиях яхты W. В результате рассмотрения яхта W была дисквалифицирована по правилам 11 и 14. Яхта W подала апелляцию, утверждая, что в данном случае гоночные правила не применяются, и поэтому Протестовый комитет не имел права дисквалифицировать ее.

Решение

Апелляцию отклонить. В преамбуле к Части 2 гоночных правил ясно сказано, что яхта W, сближаясь с L, должна была руководствоваться государственными правилами судоходства, как и L. При этом яхта W оставалась обязанной выполнять требования гоночных правил, кроме правил расхождения из Части 2. Яхта

W нарушила государственные правила судоходства и, кроме того, умышленно ударив L и нанеся повреждения, серьезно нарушила не только конкретные правила, но и нормы поведения. Поддержать решение протестового комитета, но дисквалифицировать яхту W не по правилам 11 или 14, правилам Части 2, которые применимы только в ситуациях между яхтами, намеренными участвовать, участвующими или участвовавшими в гонке, а за нарушение соответствующего правила судоходства. Поскольку это нарушение было серьезным, а также были нарушены нормы поведения, то яхта W подлежит еще и наказанию по правилу 69.

Случай 68

Правило 62.1. Требование восстановить результат. Определение «Гонка».

Тот факт, что гоночный комитет не обнаружил недействительность гоночного сертификата какой-либо яхты, не дает права другой яхте требовать восстановления результата. Яхта, которая, возможно, нарушила какое-то правило, но продолжает гонку, сохраняет права по правилам Части 2 и право на протест или апелляцию.

Установленные факты

В гонке на длинную дистанцию яхта А подала протест на яхту В по одному из правил Части 2. Яхта В была дисквалифицирована.

Яхта В подала требование восстановить результат. Она утверждала, что при рассмотрении протеста по одной из предыдущих гонок выяснилось, что яхта А не продлила действие своего гоночного сертификата и, значит, не имела права участвовать в гонке на длинную дистанцию. И поэтому нельзя считать яхту А участвовавшей в этой гонке. Следовательно, яхта В не имела оснований для того, чтобы выполнить наказание или выйти из гонки, а яхта А не имела права на протест по правилу 60.1.

Протестовый комитет отклонил требование о восстановлении результата, полагая, что недействительность гоночного сертификата не отменяет факт участия яхты А в гонке, согласно определению «Гонка», и что поэтому она имела права согласно Части 2 правил. Яхта В подала апелляцию.

Решение

Апелляцию отклонить. Тот факт, что гоночный комитет не обнаружил недействительность гоночного сертификата яхты А и допустил ее к гонкам, не является неправильным упущением с его стороны, ухудшившим результат яхты В в смысле правила 62.1. Протестовый комитет правильно отклонил требование яхты В о восстановлении результата. Яхта А была яхтой, «намеревающейся участвовать в гонке», до сигнала «Подготовительный», а после него была яхтой, участвующей в гонке. Правила Части 2 были применимы к ней и всем другим участвовавшим в гонке яхтам. Принцип спортивного поведения обязывает яхту выполнить наказание или выйти из гонки, если она осознала, что нарушила какое-либо правило, но если яхта продолжает гонку, то она сохраняет права по правилам Части 2 и право на протест и апелляцию. Все яхты, участвующие в гонке, обязаны подчиняться правилам Части 2, независимо от того, будет или нет какая-нибудь из них впоследствии дисквалифицирована и на каком основании.

Случай 69

Правило 42.1. Средства движения: главное правило.

Яхта не нарушает правило 42.1, если после сигнала «Подготовительный» движется по инерции, выключив двигатель до этого сигнала.

Вопрос

При спокойном море и ветре в 1-2 узла яхта приближалась под двигателем к району стартовой линии перед сигналом «Подготовительный» со скоростью 5-6 узлов. В момент сигнала «Подготовительный» двигатель был уже выключен, но яхта продолжала по инерции идти с той же скоростью. За 2.5 минуты до сигнала «Старт открыт» яхта подняла паруса и замедлила ход до 2 узлов. Нарушила ли яхта правило 42.1?

Ответ

Нет. Яхта находится в гонке с момента сигнала «Подготовительный». Находясь в гонке, яхта использовала воду и ветер в качестве средств движения, как требуется правилом 42.1. Движение яхты по инерции было следствием движения под двигателем до момента, когда она стала находиться в гонке. Ничто в правилах не требует, чтобы яхта в момент, когда она стала находиться в гонке, была в определенном движении или была неподвижна. Таким образом, правило 42.1 не нарушено.

Случай 70

Правило 11. На одном галсе, связаны.

Часть 2. Преамбула к Разделу С.

Правило 18. Огибание и прохождение знаков и препятствий.

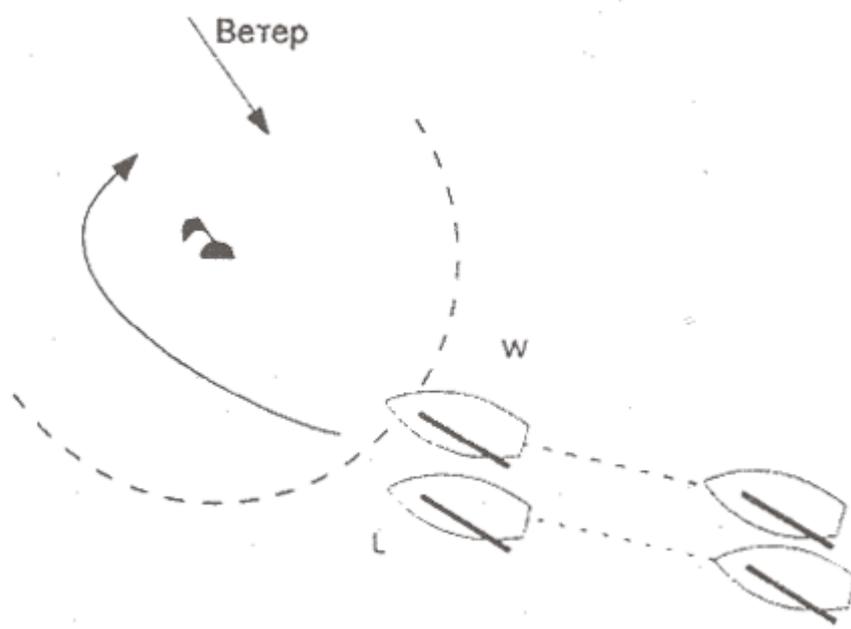
Определение «Место».

Яхта, имеющая право на место по правилу 18, освобождается от обязанностей по правилу 11 только в том отношении, что правило 18 точно предусматривает права, противоречащие правилу 11, и при этом только тогда, когда яхте не предоставлено место, согласно определению.

Установленные факты

14-футовые яхты L и W со скоростью в 4 узла на правом галсе приближаясь к верхнему знаку, который надлежало оставить по правому борту. Яхта W была несколько впереди. Она потребовала место и получила ответ яхты L: «Место будет предоставлено, когда оно вам понадобится». Затем в 6 метрах от знака яхты коснулись бортами*. Повреждений не было.

Протестовый комитет дисквалифицировал яхту L как не предоставившую место, заявив, что у яхты L «была возможность предоставить место и затем протестовать, если она считала это необходимым». Яхта L подала апелляцию на том основании, что Протестовый комитет ошибочно посчитал, что правило 18 делает полностью неприменимым правило 11, и что яхта W имела право на такое место, которое она пожелает, а не на место, согласно определению.



Решение

В установленных протестовым комитетом фактах ничего не говорится о том, изменяла ли курс яхта W или яхта L, и имела ли или могла иметь яхта W недостаточно места, чтобы, согласно определению, маневрируя без задержки в соответствии с хорошей морской практикой в существующих условиях, пройти между L и знаком или сделать поворот оверштаг вокруг знака. Напротив, рисунок, признанный протестовым комитетом, показывает, что яхты W и L шли курсом, ведущим к подветренной стороне знака, и что у W было соответствующее место для огибания знака.

Взаимосвязь между правилами 11 и 18.2(a) определена в преамбуле к Разделу С Части 2, а правило 18 содержится в этом Разделе. В данной ситуации правило 11 продолжает применяться и обязывает яхту W уступать дорогу яхте L, если только яхта L не мешает ей уступать дорогу, ошибочно не предоставляя W достаточно места. Хотя действует правило 18, поскольку яхты «приготовились пройти» знак, и правило 18.2(a) дает яхте W право на место, нужное ей для прохождения знака, факт состоит в том, что яхта W уже имела такое место до касания и во время его. Яхты находились в зоне двух длин, но это не дает W каких-либо дополнительных прав. Таким образом, W нарушила правило 11, не уступив дорогу яхте L.

Яхта L имела возможность избежать касания с W и, следовательно, нарушила правило 14. Но она не наказывается за это, поскольку не было повреждений.

Поддержать апелляцию яхты L, восстановить ее результат и дисквалифицировать яхту W.

*Касание на рисунке не изображено (Прим, переводчика)

Правило 29.2. Старт; отзывы: индивидуальный отзыв.

Правило 62.1. Требование восстановить результат.

Правило 64.2. Решения: решение по требованию восстановить результат.

Оклик не является «звуковым сигналом». Вопросы, связанные с требованием восстановить результат после процедурной ошибки гоночного комитета.

Установленные факты

В момент сигнала «Старт открыт» яхты А и В находились очень близко к стартовой линии у ее левого конца. Гоночный комитет, полагая, что они находились на стороне дистанции от линии в момент сигнала «Старт открыт», поднял флаг «Х», и голосом были названы номера на парусах яхт.

Ни яхта А, ни яхта В не слышали окликов и не видели флага «Х». Они продолжили гонку, и их места на финише были зафиксированы. В вывешенных предварительных результатах яхты А и В имели отметки OCS. Яхта А немедленно потребовала восстановить результат, основываясь на том, что гоночный комитет не произвел предписанный звуковой сигнал, а она не видела флага и не имела каких-либо оснований считать себя стартовавшей неправильно.

При рассмотрении требования протестовый комитет не установил факт, была яхта А или В на стороне дистанции от стартовой линии или нет в момент сигнала «Старт открыт». Однако выяснив, что яхта В была рядом с яхтой А, протестовый комитет восстановил результаты обеих яхт на финише и решил, что, если понадобится, то результаты других яхт должны быть сдвинуты вниз.

После этого яхта С, финишировавшая позади А и В, в свою очередь потребовала восстановить результат, полагая, что упущение гоночного комитета, не давшего предписанный звуковой сигнал, существенно ухудшило ее результат, поскольку из-за этого упущения две неправильно стартовавшие яхты оказались впереди нее. Требование яхты С было отклонено, и она подала апелляцию.

В замечаниях по апелляции гоночный комитет задал несколько вопросов.

Вопрос 1.

Является ли оклик, назвавший номера на парусах яхт, звуковым сигналом?

Ответ 1.

Нет. Оклик, назвавший номер на парусе яхты или номера на парусах яхт, не является звуковым сигналом», предписанным при подъеме флага «Х».

Вопрос 2.

Правильно ли протестовый комитет восстановил результат яхты А?

Ответ 2.

Да. Если яхта резонно полагала, что стартовала правильно, и не была оповещена о противоположном способом, предписанным правилом 29.2, а затем была отмечена в результатах OCS, то она имеет право требовать восстановления результата по правилу 62.1 (а). Случай 31 подтверждает правильность восстановления результата в данной ситуации.

Однако если бы при рассмотрении было установлено, что яхта знала, что она не стартовала правильно, то ошибка гоночного комитета в процедуре отзыва сама по себе могла бы не быть основанием для восстановления результата, поскольку правило 62 требует, чтобы результат яхты ухудшился «не по ее вине».

Вопрос 3.

Правильно ли протестовый комитет восстановил результат яхты В, которая этого не требовала?

Ответ 3.

Да. Протестовый комитет установил, что яхта В была в тех же условиях, что и А, и затем действовал, как предписано первым предложением правила 64.2.

Вопрос 4.

Являлась ли форма восстановления результатов (восстановить их места на финише) справедливой?

Ответ 4.

Да

Вопрос 5.

Имела ли яхта С право на восстановление результата?

Ответ 5.

Нет. Утверждение, что яхты А и В преждевременно пересекли стартовую линию, не было установлено в качестве факта. Поэтому, несмотря на ошибку гоночного комитета, не давшего предписанный звуковой сигнал, утверждение яхты С, что ее результат был существенно ухудшен из-за этой ошибки, не подтверждается фактами. Яхта С не имеет права на восстановление результата, и ее апелляция отклоняется.

Случай 72

Правило 61.1(а). Требования к протесту: извещение о намерении подать протест.

Обсуждается смысл слова «флаг».

Вопрос

Как определить, является ли некоторый предмет флагом в смысле правила 61.1 (а)?

Ответ

В контексте правила 61.1 (а) флаг используется в качестве сигнала для передачи сообщения: «Я намерен протестовать». Предмет будет считаться флагом только в том случае, если при использовании этого предмета в качестве флага будет передано это сообщение, причем с малой вероятностью или невозможностью ошибки в приеме сообщения со стороны соревнующихся яхт. Каждый флаг прежде всего должен быть виден как флаг.

Случай 73

Правило 2. Принцип честной спортивной борьбы.

Правило 11. На одном галсе, связаны.

Если член экипажа подветренной яхты преднамеренно касается наветренной яхты с единственной целью - вызвать этим нарушение наветренной яхтой правила 11, то подветренная яхта нарушает правило 2.

Установленные факты

Связанные яхты W и L на правом галсе шли в лавировку к верхнему знаку. Член экипажа подветренной яхты L, находясь на трапеции, преднамеренно коснулся рукой палубы наветренной яхты W и объявил, что яхте W следовало бы выйти из гонки. Протестовый комитет дисквалифицировал яхту W по правилу 11, и она подала апелляцию.

Решение

Апелляцию удовлетворить; дисквалифицировать яхту L и восстановить результат яхты W. По правилу 11 яхта W была обязана уступать дорогу яхте L. Ничто не указывало на то, что яхты коснулись бы, если бы член экипажа яхты L не коснулся преднамеренно палубы яхты W. Это действие, не имевшее других целей, кроме как дисквалифицировать яхту W, нарушает правило 2.

Случай 74

Правило 2. Принцип честной спортивной борьбы.

Правило 11. На одном галсе, связаны.

Ни одно правило не предписывает, каким образом должны располагаться рулевой и члены экипажа подветренной яхты; касание с наветренной яхтой нарушает правило 2 только в том случае, если они преднамеренно злоупотребляют своим расположением.

Установленные факты

Наветренная яхта W, почти глиссируя, обгоняла подветренную яхту L на курсе бакштаг. Яхта L слегка при велась, и рулевой яхты L спиной коснулся яхты W несколько впереди ванты. В этот момент между корпусами яхт было расстояние в протянутую руку. Ни одна из яхт не выполнила наказание поворотами на 720°. После рассмотрения протеста протестовый комитет дисквалифицировал яхту L по правилу 2. В его решении было сказано, что паруса яхты W были поставлены в соответствии с ветром, шкотовый находился у подветренной ванты, и касание произошло только вследствие того, что рулевой яхты L сидел, откинувшись горизонтально за борт, а в существовавших условиях это не являлось требуемым положением. Яхта L подала апелляцию.

Решение

Апелляцию удовлетворить, восстановить результат яхты L и дисквалифицировать яхту W по правилу 11. В Случае 73 рассматривается инцидент, когда член экипажа яхты L преднамеренно коснулся яхты W, чтобы затем протестовать. В данной ситуации не было таких преднамеренных действий со стороны яхты L. Ни одно правило не предписывает, каким образом должны располагаться рулевой и члены экипажа, и в отсутствие преднамеренного злоупотребления их расположением не происходит нарушения правила 2.

Случай 75(151)

Правило 10. На разных галсах.

Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

Правило 18.2(а). Огибание и прохождение знаков и препятствий:

предоставить место; уступить дорогу: яхты связаны - главное правило.

Правило 18.4. Огибание и прохождение знаков и препятствий: поворот фордевинд.

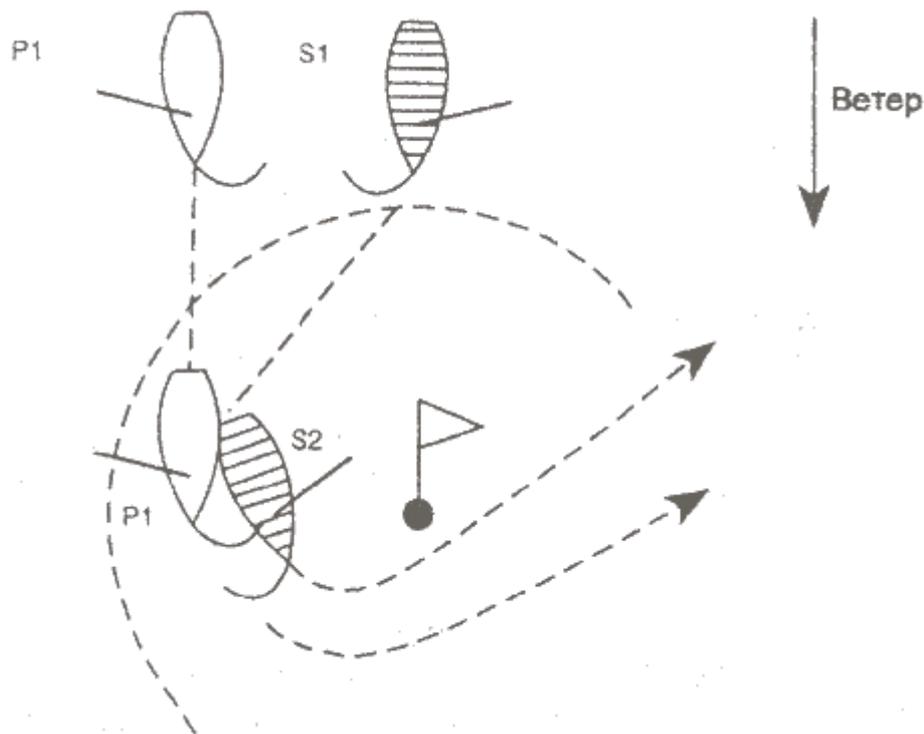
Наружная яхта, находящаяся на левом галсе, должна уступать дорогу внутренней яхте правого галса по правилам 10 и 18.2(a). Имея право на дорогу, яхта правого галса может идти курсом по своему выбору при условии, что она выполнит требование правила 18.4: до того, как сделает поворот фордевинд, не отойдет от знака дальше, чем это необходимо, чтобы лечь на надлежащий курс.

Установленные факты

Яхты S и P шли курсом фордевинд прямо к нижнему знаку, который надлежало оставить по левому борту. Яхты были связаны. Яхта S была чуть впереди и внутренней. Когда яхта S подошла к зоне двух длин, она привелась, так что ее курс пролегал теперь на расстоянии в длину корпуса от знака. Выйдя носом на траверз знака, яхта S увалила, чтобы сделать поворот фордевинд, и произошло касание с яхтой P, но без повреждений. Яхта S подала протест по правилу 10, а яхта P - по правилу 18.

Протестовый комитет дисквалифицировал яхту P со следующим обоснованием: «Основным является вопрос о том, имеет или нет внутренняя яхта правого галса право отойти от знака на такое расстояние, чтобы сделать тактическое огибание знака. В данном случае нет противоречия между правилами 10 и 18. Пока внутренняя яхта не сделает поворот фордевинд, правило 18.4 ограничивает ее курс требованием не отходить от знака дальше, чем это необходимо, чтобы лечь на надлежащий курс. Без сомнения, яхта S сделала поворот фордевинд в соответствии с этим правилом».

Яхта P подала апелляцию, утверждая, что тот факт, что яхта S привелась и увеличила расстояние от знака, является свидетельством выполнения ею поворота фордевинд не в соответствии с правилом 18.4.



Решение

Апелляцию отклонить.

По правилам 10 и 18.2(a) яхта S имела право дороги. До поворота фордевинд по правилу 18.4 яхта S не должна была отходить от знака дальше, чем это было ей необходимо, чтобы лечь на надлежащий курс. Установленные факты показывают, что курс яхты S соответствовал этому правилу.

Если бы S не привелась после положения 1, то она коснулась бы знака. Следовательно, приведение было необходимым изменением курса для огибания знака. Правило 16 не применимо к такому изменению курса (см. правило 18.2(d)). Обе яхты нарушили правило 14, так как было касание и была «разумная возможность» у каждой избежать его. P дисквалифицируется по правилам 10, 18.2(a) и 14. Яхта S освобождается от наказания по правилу 14, поскольку не было повреждений (см. правило 14(b)).

Случай 76

Правило 16.1. Изменение курса.

Правило 16.2. Изменение курса.

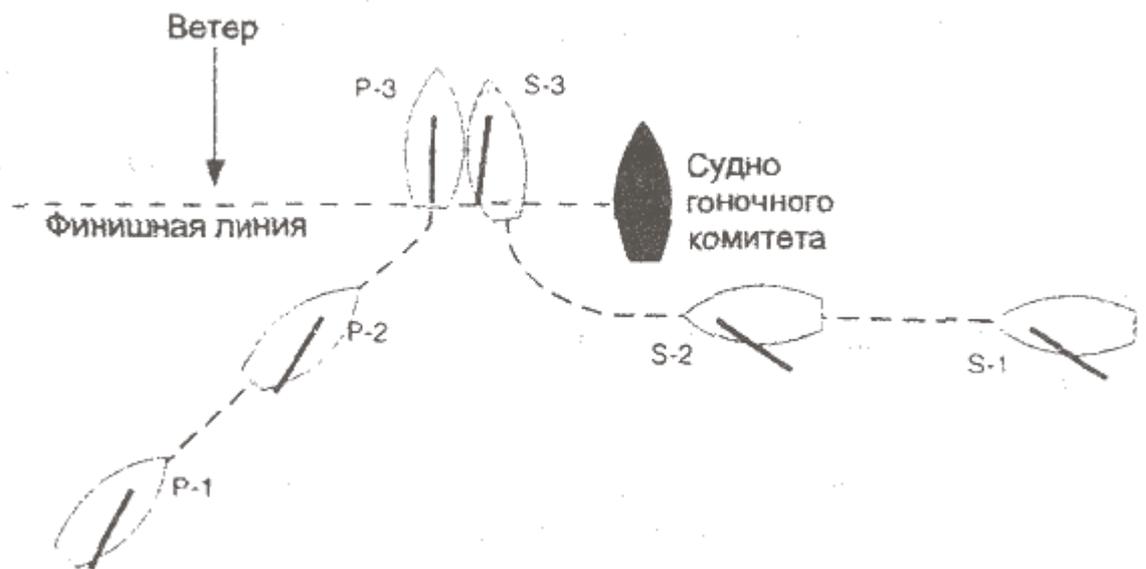
Правило 18.1(b). Огибание и прохождение знаков и препятствий: когда применяется это правило.

Яхта, изменяющая курс с тем, чтобы лечь на новый надлежащий курс, может нарушить правило 16.

Вопрос

Яхты S, на правом галсе, и P, на левом галсе, в лавировку приближались к финишной линии. Яхта S перебрала высоты и шла теперь в галфвинд по направлению к корме судейского судна, являющегося знаком на правом конце линии. Если бы яхта S сохраняла свой курс, то яхта P прошла бы у нее по носу. Яхта P окликнула яхту S, чтобы та сохраняла свой курс.* Однако пройдя по корме судейского судна, яхта S привелась до гоночного бейдевинда, и в этот момент между S и P было расстояние менее длины корпуса. Обе яхты привелись до левентика, и им удалось избежать касания при минимальном расстоянии между корпусами.

Какими правилами регулируются взаимоотношения между этими яхтами?



Ответ

Ввиду правила 18.1 (b) правило 18.2(a) не применяется, если яхты находятся на разных галсах и идут в лавировку. Поэтому яхта S не имела права на место. Яхта P по правилу 10 должна была уступить дорогу яхте S, а яхта S по правилу 16.1 имела право изменять курс, только предоставив яхте P место, чтобы та могла уступить дорогу, даже если S изменяет курс с целью лечь на новый надлежащий курс. В данном случае яхта S изменила курс сразу после прохождения кормы судейского судна и не предоставила яхте P достаточно места, чтобы та могла уступить дорогу. Яхта S нарушила правило 16.1. Когда S изменяла курс между положениями 2 и 3, яхта P явно была вынуждена немедленно изменять курс, пытаясь продолжать уступать дорогу. Значит, S нарушила и правило 16.2.

* Оклик с требованием, чтобы другая яхта сохраняла курс, не может быть обоснован правилами (Прим. Комитета по гоночным правилам и апелляциям)

Случай 77

Правило 12. На одном галсе, не связаны.

Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

Правило 31.1. Касание знака.

Определение «Уступить дорогу».

Контакт между знаком и оборудованием яхты является касанием знака.

Яхта, обязанная уступить дорогу, не нарушает правила, если ее касается оборудование яхты, имеющей право дороги, которое неожиданно оказывается в ненормальном положении.

Установленные факты

Яхты A и B, идущие под спинакерами курсом фордевинд, были в четырех длинах корпуса от знака, когда яхта B установила внутреннюю связанность с A и окликом потребовала место. На расстоянии в один корпус от знака яхта A развязалась с B и обогнула знак впереди нее, имея трудности с уборкой спинакера. Спинакер-брас яхты A волочился за нею на расстоянии около 10 метров и задел надводную часть знака. Яхта

В несколько отставала от А из-за нечеткой работы при спуске спинакера и подъеме стакселя. Когда яхта В была в 6 метрах позади А, фаловый угол развевающегося спинакера яхты А задел штаг яхты В.

Вопрос

Какие правила применимы в данной ситуации, И нарушила ли правила какая-нибудь из яхт?

Ответ

Когда спинакер-брас яхты А задел знак, она нарушила правило 31.1. Яхта касается знака в смысле правила 31, когда любая часть ее корпуса, экипажа или оборудования вступает в контакт со знаком. Тот факт, что оборудование яхты коснулось знака из-за трудностей с управлением яхтой или с постановкой или уборкой парусов, не оправдывает яхту за нарушение этого правила. Относительно произошедшего позже касания яхт, то обе они прошли знак и правило 1 в больше не применимо. Поскольку спинакер яхты А не находился в нормальном положении, то яхты не были связаны, и к ним применимо правило 12. Это правило обязывало яхту В уступать дорогу, что она и делала. В смысле определения «Уступать дорогу» яхта В не делала ничего, что вынуждало бы яхту А предпринимать действия с тем, чтобы сторониться В. Это подтверждается и тем, что касание между яхтами произошло исключительно из-за неожиданно оказавшегося не в нормальном положении оборудования яхты А. Применимо также правило 14. Яхта А нарушила правило 14, поскольку вызвала касание, которого она могла бы избежать. Однако повреждений не было, и поэтому яхта А не может быть наказана. У яхты В не было разумной возможности избежать касания со спинакером яхты А, когда он развевался позади А. Поэтому В не нарушила правило 14.

Случай 78

Правило 2. Принцип честной спортивной борьбы.

Яхта не нарушает правило 2, если мешает другой яхте действовать в гонке наилучшим образом, при условии, что она не нарушает преднамеренно какое-либо правило, и ее тактика направлена на улучшение своего результата в серии гонок.

Установленные факты

На лавировке к финишу во время последней гонки регаты яхта А шла на некотором расстоянии впереди яхты В. Неожиданно яхта А изменила курс, вернулась к яхте В и заняла по отношению к ней тактически контролирующую позицию. Этим яхта А замедлила продвижение яхты В к финишу, и в результате три яхты финишировали впереди них. Яхта А подсчитала свои очки и очки яхты В и поняла, что если яхту В обойдут три другие яхты, то в серии гонок яхта А победит яхту В.

Вопрос

Является ли тактика яхты А, состоявшая в том, чтобы вернуться к яхте В и замедлить ее продвижение к финишу, спортивным поведением, и допустима ли такая тактика в гонке или в части гонки?

Ответ

Тактика яхты А не нарушает правил, включая правило 2, которое предписывает спортивное поведение. Допустимо, чтобы яхта мешала другой яхте действовать в гонке наилучшим образом. Такая тактика допустима в любой гонке серии и в любое время и в любом месте каждой конкретной гонки, но при условии, что она может быть охарактеризована как тактика, улучшающая собственный результат яхты в серии гонок. Однако если яхта преднамеренно нарушает какое-либо правило при использовании такой тактики, то она одновременно нарушает правило 2.

Случай 79

Правило 29.1. Старт; отзывы: яхта, находящаяся на стороне дистанции во время сигнала «Старт открыт».

Правило 29.2. Старт; отзывы: индивидуальный отзыв.

Правило 64.2. Решения: решение по требованию восстановить результат.

Если яхта не имеет оснований полагать, что она преждевременно пересекла стартовую линию, а гоночный комитет не произвел сразу же сигнал индивидуального отзыва, а затем отметил яхту DNS, то это -ошибка гоночного комитета, существенно ухудшившая результат яхты не по ее вине, и, следовательно, яхта имеет право на восстановление результата.

Установленные факты

Около десяти яхт, находившихся в середине стартовой линии, были слегка за линией в момент сигнала «Старт открыт». Гоночный комитет произвел сигнал индивидуального отзыва, подняв флаг «X» в сопровождении одного звукового сигнала. Но этот сигнал был произведен примерно через 40 секунд после сигнала «Старт открыт». Ни одна из яхт не вернулась на предстартовую сторону стартовой линии, и несколько из них подали требования о восстановлении результата, узнав после окончания гонки, что они

отмечены как DNS.

Вопрос 1.

Что означают слова «сразу поднять» в правиле 29.2?

Ответ 1.

Нельзя указать какой-либо определенный промежуток времени, который подходил бы в любых обстоятельствах, но в данном правиле подразумевается очень короткий промежуток времени. Гоночному комитету следует произвести сигнал «Индивидуальный отзыв» в течение буквально нескольких секунд после сигнала «Старт открыт». Промежуток времени в 40 секунд явно выходит за приемлемые границы.

Вопрос 2.

Можно ли считать разумным требование яхты о восстановлении результата, основанное на недостаточно быстро поданном сигнале индивидуального отзыва, если яхта не вернулась для правильного взятия старта?

Ответ 2.

Да.

Вопрос 3.

Почему следует восстановить результат яхты в связи с тем, что гоночный комитет не произвел сигнал сразу, в то время как правила гласят, что ошибка в информировании яхты о том, что она находится на стороне дистанции от стартовой линии в момент сигнала «Старт открыт», не освобождает яхту от обязанности стартовать правильно?

Ответ 3.

В правилах такого не сказано. Правило 29.2 обязывает гоночный комитет просигнализировать всем яхтам, что одна или несколько из них находятся на стороне дистанции от стартовой линии в момент сигнала «Старт открыт». Правило 29.1 обязывает каждую такую яхту вернуться на предстартовую сторону стартовой линии и затем стартовать, но при этом подразумевается, что были произведены оба сигнала, зрительный и звуковой. Если какой-либо из сигналов не произведен или, как в данном случае, произведен слишком поздно, то это правило не применяется к яхте, не имеющей оснований полагать, что она стартовала неправильно.

Вопрос 4.

Почему яхта, не стартовавшая правильно, имеет право на восстановление результата? Ведь правило 62 предусматривает, что это возможно, если результат яхты существенно ухудшился «не по ее вине»?

Ответ 4.

Яхта, не имеющая оснований полагать, что она находилась на стороне дистанции от стартовой линии в момент сигнала «Старт открыт», имеет право считать, что она стартовала правильно, если только надлежащим образом не произведен сигнал отзыва. В данном случае ошибка, существенно ухудшившая ее результат, состояла в том, что она была отмечена DNS. И это произошло не по вине яхты.

Вопрос 5.

Каким образом может быть восстановлен результат яхты?

Ответ 5.

Правило 642 обязывает протестовый комитет «принять решение, наиболее справедливое по отношению ко всем яхтам, затрагиваемым таким решением». В данном случае разумно посчитать затронутые яхты стартовавшими правильно, поскольку они были только слегка за линией в момент сигнала «Старт открыт». Другое решение могло бы быть таким: засчитать десяти отозванным яхтам их фактические места на финише среди всех яхт, а всем не отозванным яхтам засчитать их места на финише только между ними, т.е. как бы считая отозванные яхты не стартовавшими. Это, хотя и приведет к тому, что одинаковые очки получат десять пар яхт, но до некоторой степени учтет тот факт, что десять отозванных яхт получили некоторое преимущество в результате неправильной сигнализации. Однако какое бы решение не было принято, оно не будет безупречным, поскольку невозможно компенсировать вред, причиненный ошибкой, в результате которой были восстановлены результаты. Это неизбежная сторона в любых обстоятельствах, приведших к восстановлению результата.

Случай 80

Правило 60. Право на протест и требование восстановить результат.

Правило 61.2. Содержание протеста.

Правило 62. Требование восстановить результат.

Рассмотрение протеста и решение по нему должны относиться только к конкретному инциденту, описанному в протесте. Яхта, неправильно прошедшая дистанцию, не может быть наказана за это без рассмотрения.

Установленные факты

Яхта А пересекла финишную линию, но гоночный комитет отметил ее как DNF, поскольку посчитал, что она неправильно прошла дистанцию. Яхта А потребовала восстановить результат на том основании, что ей не было дано место на финише, хотя она предписанным образом пересекла финишную линию. Протестовый комитет отклонил это требование, решив, что правило 62 неприменимо, поскольку яхта А не прошла дистанцию и сделала это только по своей вине, а не в результате действий или упущений гоночного комитета. Яхта А подала апелляцию.

Решение

Апелляцию удовлетворить. Гоночный комитет ошибся, отметив яхту А как DNF, в то время как она финишировала согласно определению «Финиш». Гоночный комитет мог отметить яхту А как не финишировавшую только в том случае, если бы она финишировала неправильно. Поскольку яхта А пересекла линию в направлении от последнего знака дистанции, то следовало считать ее финишировавшей правильно.

Один из основных принципов процедуры рассмотрения протестов состоит в том, что рассмотрение должно относиться только к конкретному «инциденту» в смысле правила 61.2(b). Правило 61.2 требует, чтобы в протесте было описание инцидента или чтобы по нему можно было установить, о каком инциденте идет речь, и исключает возможность дополнить протест в этом отношении после его подачи. Аналогично, если протестовый комитет начинает действие по собственной инициативе, то правило 61.2 обязывает его включить в протест описание инцидента. Так как протестовый комитет должен ограничить рассмотрение только инцидентом, описанным в протесте, является этот протест протестом яхты против яхты или требованием восстановить результат, или протестом гоночного либо протестового комитета, то рамками этого инцидента ограничено и наказание, которое может наложить протестовый комитет.

Требование яхты А восстановить результат относилось к тому, что она была отмечена как DNF, хотя финишировала в соответствии с определением «Финиш». Выясняя, правильно или нет прошла дистанцию яхты А, протестовый комитет несправедливо расширил рамки рассмотрения и вышел за пределы инцидента, по поводу которого было подано требование о восстановлении результата.

Таким образом, факты показывают, что яхта А финишировала в соответствии с определением «Финиш», и, следовательно, она не должна быть отмечена как DNF и имеет право на восстановление результата из-за неправильных действий гоночного комитета. Так как не было протеста по поводу прохождения дистанции яхтой А, то она не должна быть наказана за неправильное прохождение дистанции. На основании сказанного решение протестового комитета отменяется, а яхте А должны быть даны очки за место, соответствующее времени пересечения ею финишной линии.

Случай 81

Правило 18.1. Огибание и прохождение знаков и препятствий: когда применяется это правило.
Правило 18.2(b). Огибание и прохождение знаков и препятствий: предоставить место; уступить дорогу: яхты не связаны до зоны двух длин.

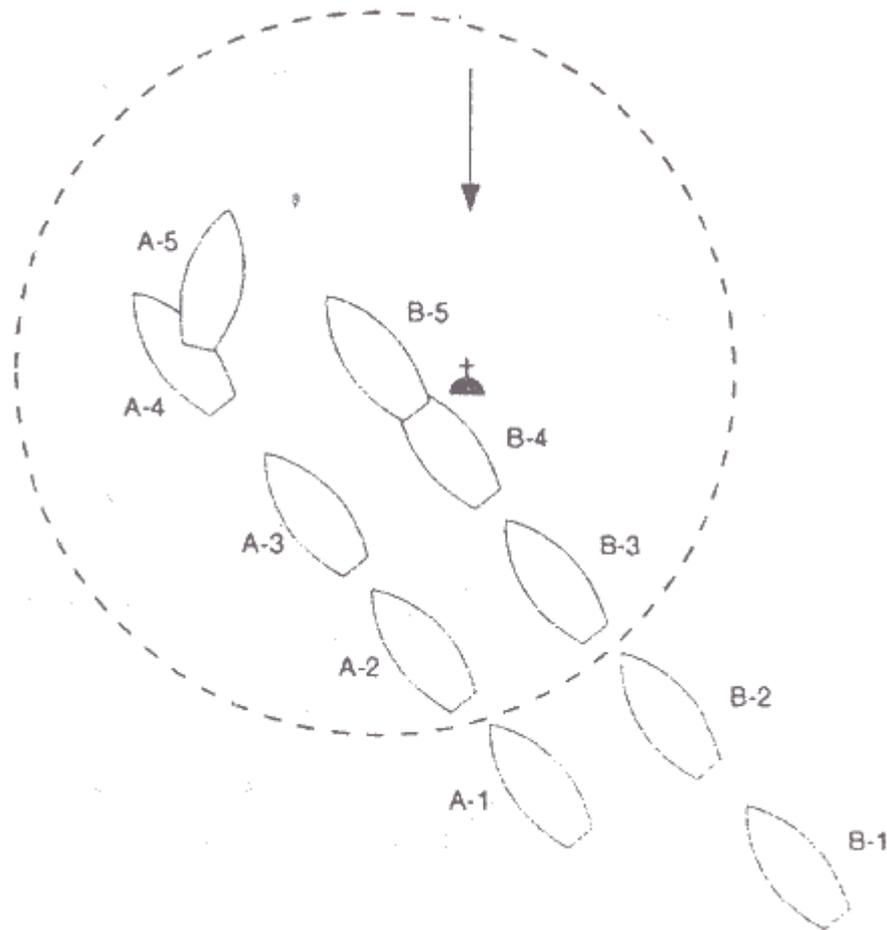
Если две яхты на одном и том же галсе приготовились обогнуть знак, то правило 18 применимо, даже если они идут в лавировку. Если яхта входит в зону двух длин чисто впереди другой яхты, находящейся на том же галсе, то применяется правило 18.2(c). Если затем яхта, находящаяся чисто впереди, делает поворот оверштаг, то правило 18 перестает действовать, и начинают действовать: правило 13, после того, как она прошла положение левентик, и правило 10, после того, как она закончила поворот.

Установленные факты

Яхты А и В полным бейдевиндом правого галса приближались к знаку, который надлежало обогнуть правым бортом. Яхта А вошла в зону двух длин чисто впереди яхты В и подветренное ее и затем сделала поворот оверштаг на левый галс, чтобы обогнуть знак. Яхта В, находящаяся еще на правом галсе, столкнулась с яхтой А, находящейся уже на левом галсе.* Повреждений не было. Обе яхты подали протесты.

Протестовый комитет решил, что следует применить правило 18.1(b), одно из исключений в правиле 18, так как перед столкновением яхты были на разных галсах, и яхта В должна была сделать поворот оверштаг, чтобы пройти знак и лечь на надлежащий курс. Решив, что правило 18 не применимо, протестовый комитет дисквалифицировал яхту А по правилу 10.

Яхта А подала апелляцию, полагая, что нужно было применить правило 18.2(c), поскольку, приближаясь к знаку, яхты не шли в лавировку, и что яхта В должна была уступать дорогу, когда А закончила поворот оверштаг.



Решение

Правило 18 применяется, когда две яхты на одном галсе приготовились обогнуть знак, независимо от того, идут они в лавировку или нет. Следовательно, правило 18.2(с) было применимо с момента, когда яхта А вошла в зону двух длин чисто впереди яхты В, находившейся на том же галсе. Правило 18.2(с) обязывает яхту, находящуюся чисто позади, уступать дорогу яхте, находящейся чисто впереди, до тех пор, пока они не пройдут знак, но за исключением ситуации, когда яхта, находящаяся чисто впереди, делает поворот оверштаг. Правило 18 перестает действовать с момента, когда яхта, находящаяся чисто впереди, прошла положение левентик, и с этого момента начинает действовать правило 13 (см. правило 18.1(b)). Когда яхта оказалась на курсе гоночный бейдевинд левого галса, начинает действовать правило 10. Апелляцию отклонить.

* Столкновение на рисунке не изображено (Прим. переводчика)

Случай 82

Правило 62.1 (а). Требование восстановить результат. Определение «Финиш».

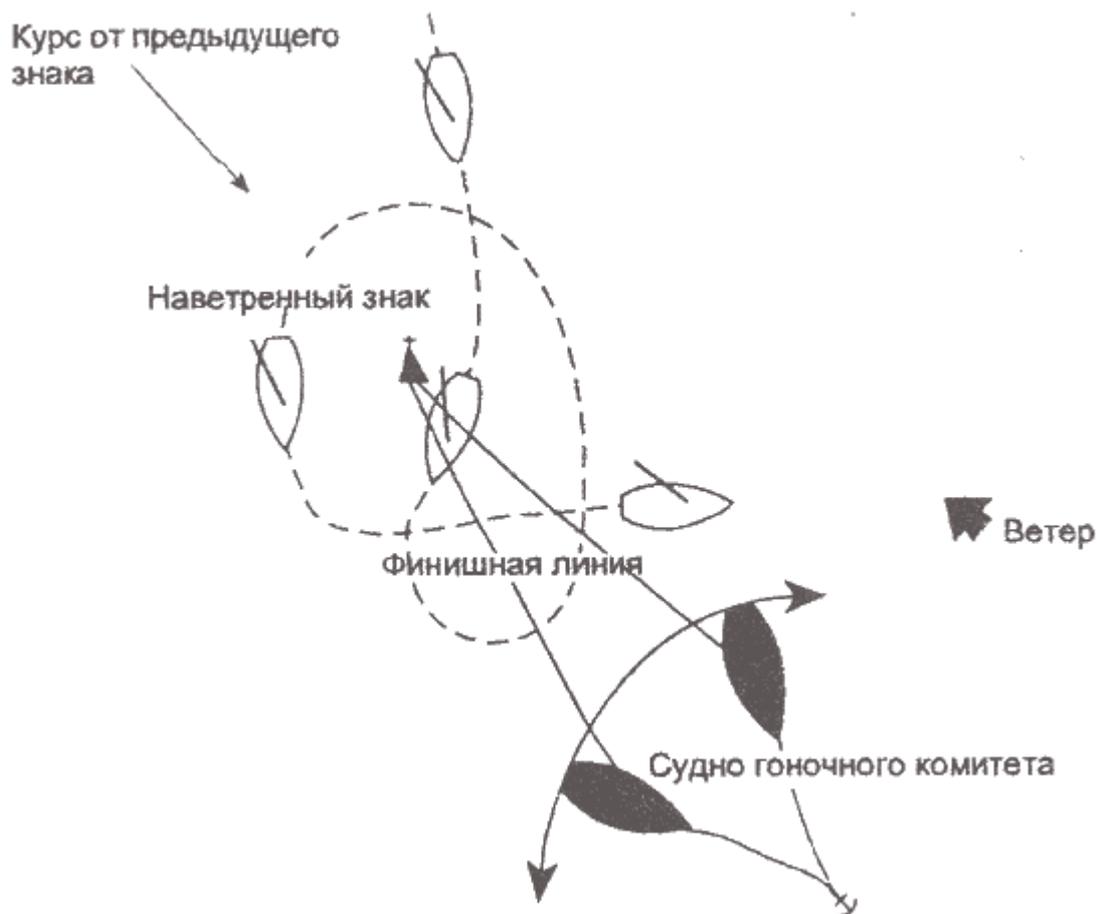
Если финишная линия установлена почти вдоль направления от последнего знака дистанции так, что нельзя определить, каким образом следует ее пересекать, чтобы финишировать согласно определению, то яхты имеют право на восстановление результата и могут финишировать, пересекая линию в любом направлении.

Установленные факты

Финишируя, яхта А пересекла финишную линию в направлении, как она полагала, от последнего знака дистанции и зафиксировала время своего финиша. Судья-финишер не принял яхту А на финише. Не слыша звукового сигнала, яхта А вернулась через финишную линию. Судья-финишер произвел звуковой сигнал и зафиксировал другое время финиша яхты А. Яхта А потребовала восстановить результат с тем, чтобы временем ее финиша было время первого пересечения финишной линии.

Протестовый комитет установил, что судно гоночного комитета под воздействием ветра перемещалось то в одном, то в другом направлении, но согласился с тем, что судья-финишер внимательно следил, в правильном ли направлении яхты пересекают финишную линию. Требование яхты по правилу 62.1 (а) было отклонено.

Яхта А подала апелляцию.



Решение

Апелляцию удовлетворить. Определить место яхты А согласно зафиксированному ею времени первого пересечения финишной линии. Если яхта не может разумно определить, в каком направлении ей следует финишировать согласно определению «Финиш», то она имеет право финишировать в любом направлении.

Случай 83

Правило 49.2. Расположение экипажа.

Повторяющееся управление парусами членом экипажа, туловище которого находится снаружи лееров, не разрешается.

Установленные факты

Гонка 24-футовых шлюпов проходила при ветре в 15 узлов с кратковременными (примерно 3 секунды) шквалами; яхты встречали битую волну бортом. Матрос яхты А, стоя на палубе, держал шкот спинакера и почти не имел возможности подбирать его. Он изменял позу в зависимости от раскачиваний яхты и нагрузки, создаваемой спинакером. Во время нескольких шквалов было видно, что он отклонялся назад так, что часть его туловища оказывалась снаружи лееров.

Вопросы

1. Правильно ли относить слова «размещать за ними туловище полностью или частично» в правиле 49.2 к неподвижному размещению?
2. Является ли «выполнением необходимой работы» отклонение туловища члена экипажа, чтобы противостоять нагрузке шкота, например, для регулировки положения спинакера?
3. Является ли продолжительность шквалов в данных обстоятельствах «временной»?

Ответы

Положение б на рисунке к Случаю 36 показывает, что поза члена экипажа яхты А может нарушать правило

49.2. Слова «размещать ... туловище» не означают, что туловище неподвижно, они подразумевают преднамеренное действие некоторой продолжительности.

Слова «когда это связано с ... выполнением необходимой работы» в правиле 49.2 означают, что туловище может быть размещено снаружи лееров только для выполнения такой работы, которая не может быть приемлемо выполнена, если туловище размещено внутри лееров. Употребленное в правиле слово «временно» делает ясным, что туловище должно быть снова размещено внутри лееров, как только работа будет выполнена.

Правило «Расположение экипажа» ясно имеет целью разрешить такое действие, которое в других ситуациях является незаконным. Такое разрешение не распространяется на обычную регулировку парусов, даже если регулировка могла бы быть более эффективной при расположении туловища члене экипажа снаружи лееров. Правило 49.2 направлено на обеспечение безопасности экипажа яхты, и оно неизбежно ограничивает выгоду, которую можно было бы получить путем оптимизации распределения на яхте веса экипажа. Действия члена экипажа яхты А, отклонявшегося за леера, нарушают правило 49.2.

Случай 84

Правило 18.1. Огибание и прохождение знаков и препятствий: когда применяется это правило.

Обсуждение слов «приготовились обогнуть или пройти».

Вопрос

Когда яхта «приготовилась обогнуть или пройти» знак в смысле правила 18.1?

Ответ

Слова «приготовились обогнуть или пройти» никогда не были определены точно, да и не могут быть точно определены. Когда яхта породит к знаку, то не существует однозначно определенной точки, в которой она становится «приготовившейся обогнуть или пройти» знак. Почти всегда яхта, находящаяся на расстоянии в две длины корпуса от знака, подготовилась обогнуть или пройти его, но иногда она уже подготовилась и на некотором большем расстоянии. Имеет значение не только расстояние до знака, важны и скорость яхты, и другие факторы, такие как условия ветра и течения и количество парусов, с которыми требуется работать до или во время огибания знака. Конечно, чем ближе яхта к знаку, тем определеннее она подготовилась обогнуть или пройти его. Ответ на вопрос зависит от конфетных обстоятельств в каждой ситуации.

Случай 85(165)

Правило 61.1. Требования к протесту: извещение о намерении подать протест.

Правило 86.1(с). Изменения правил.

Определение «Правило».

Правила класса не могут изменять какое-либо гоночное правило, если только правило 86.1(с) не разрешает изменение.

Установленные факты

Яхты класса XYZ имеют корпуса длиной 8 метров. Правило 5 правил класса гласит: «Правило 61.1. (требуемое показа красного флага) в гонках класса XYZ не применяется, если это не предписано специально в письменной гоночной инструкции для какой-либо гонки или серии гонок».

Далее идет речь о яхтах класса XYZ. Яхта А подала протест против яхт В и С, отметив на бланках протестов, что не показывала протестовый флаг, так как это не требуется правилами класса. Протестовый комитет, учтя правило 5 класса, решил, что протесты действительны, рассмотрел их и дисквалифицировал опротестованные яхты. Яхта В подала апелляцию.

Решение

Апелляцию удовлетворить. Пункт (с) определения «Правило» относит к правилам правила класса, «За исключением тех из них, которые противоречат настоящим правилам гонок». Если конкретное гоночное правило указано в правиле 86.1 (с), то оно может быть изменено правилами класса, и противоречий не возникает. Однако правило 61 не указано в правиле 86.1 (с), и поскольку правило класса 5 противоречит правилу 61, то правило класса 5 не применимо. Гоночная инструкция может изменить правило 61.1, так как это разрешено правилом 86.1 (b), но в данном случае такого изменения не было. Следовательно, протесты были недействительными и не подлежали рассмотрению. Решения протестового комитета отменить и восстановить места яхт на финише.

Случай 86

Правило 11. На одном галсе, связаны.

Правило 16.1. Изменение курса.

Правило 18.2(а). Огибание и прохождение знаков и препятствий:

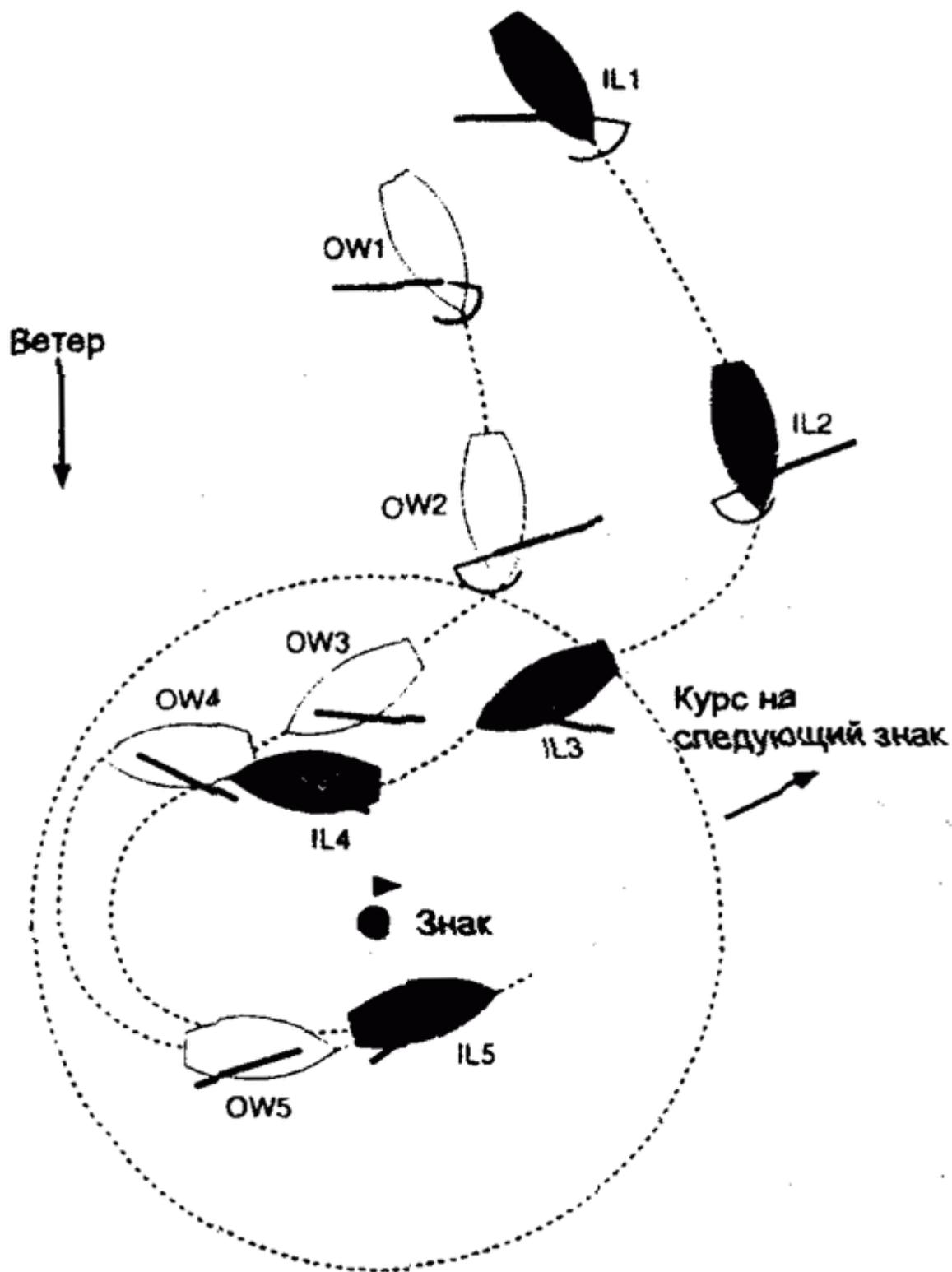
предоставить место; уступить дорогу: яхты связаны - главное правило.

**Правило 18.2(d). Огибание и прохождение знаков и препятствий:
предоставить место; уступить дорогу: изменение курса для огибания или прохождения.
Правило 18.4. Огибание и прохождение знаков и препятствий: поворот фордевинд.
Определение «Надлежащий курс».**

Если у подветренного знака применимы правила 18.2(a) и 18.4, то наружная наветренная яхта должна настолько уступать дорогу подветренной яхте, чтобы та имела возможность при прохождении знака лечь на свой надлежащий курс.

Установленные факты

Яхты I и O находились на левом галсе и были связаны за три длины корпуса от подветренного знака. Когда яхты входили в зону двух длин, каждая делала поворот фордевинд на правый галс. Яхта I начала приводиться, когда она была на расстоянии в половину длины корпуса от знака, а яхта O - в длину корпуса. Яхта O первоначально отвечала на приведение. Яхта I продолжала приводиться и носом ударила в районе кормы яхты O. Повреждений не было. Затем обе яхты увалили и сделали повороты фордевинд. Яхта I прошла на расстоянии в четверть длины корпуса от знака, а яхта O обогнула знак за нею. Яхта O подала протест на яхту I в связи с тем, что та шла выше своего надлежащего курса и этим нарушила правило 18.4. Протестовый комитет дисквалифицировал яхту I, которая подала апелляцию.



Решение

С момента, когда яхты сделали поворот фордевинд на правый галс, и до момента, когда яхта I сделала поворот фордевинд на левый галс для огибания знака, применялись правила 11, 18.2(a) и 18.4. Правила 11 и 18.2(a) обязывали яхту O уступить дорогу яхте I.

В этот период яхта I по правилу 18.4 не должна была отходить от знака дальше, чем было необходимо, чтобы лечь на надлежащий курс. Хотя протестовый комитет сделал вывод, что яхта I шла выше своего надлежащего курса, установленные факты и одобренный им рисунок не позволяют поддержать этот вывод. В отсутствие яхты O («в отсутствие других яхт, о которых идет речь», определение «Надлежащий курс») надлежащим курсом яхты I вполне мог быть курс круче того курса, которым она фактически шла, с тем, чтобы сделать более плавное и быстрое огибание, вместо резкого огибания, сделанного ею. Значит, яхта I не нарушила правило 18.4.

Единственным правилом, ограничивающим права яхты I по правилам 11 и 18.2(a), является правило 16.1.

которое обязывало яхту I предоставить яхте O место, когда I изменяла курс, чтобы уступить дорогу. Правило 16.1 было применимо к IL между положениями 3 и 4, так как изменение ее курса в этот период не имело целью «обогнуть или пройти знак», и, следовательно, правило 18.2(d) не применимо. Задолго до касания у яхты O было достаточно места, чтобы предоставить яхте I возможность «тактического» огибания знака. Значит, яхта I не может быть наказана за непредоставление яхте O места, чтобы уступить дорогу, как требует правило 16.1.

Протестовый комитет не установил фактов относительно того, нарушила или нет яхта I правило 14. Но даже если и нарушила, то не может быть наказана, поскольку не было повреждений. Так как яхта O нарушила правила 11 и 18.2(a), не уступив дорогу яхте I, а яхта I не нарушила правил, то апелляция удовлетворяется. Отменить решение протестового комитета, дисквалифицировать яхту O и восстановить результат на финише яхты I.

Случай 87

Правило 10. На разных галсах.

Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

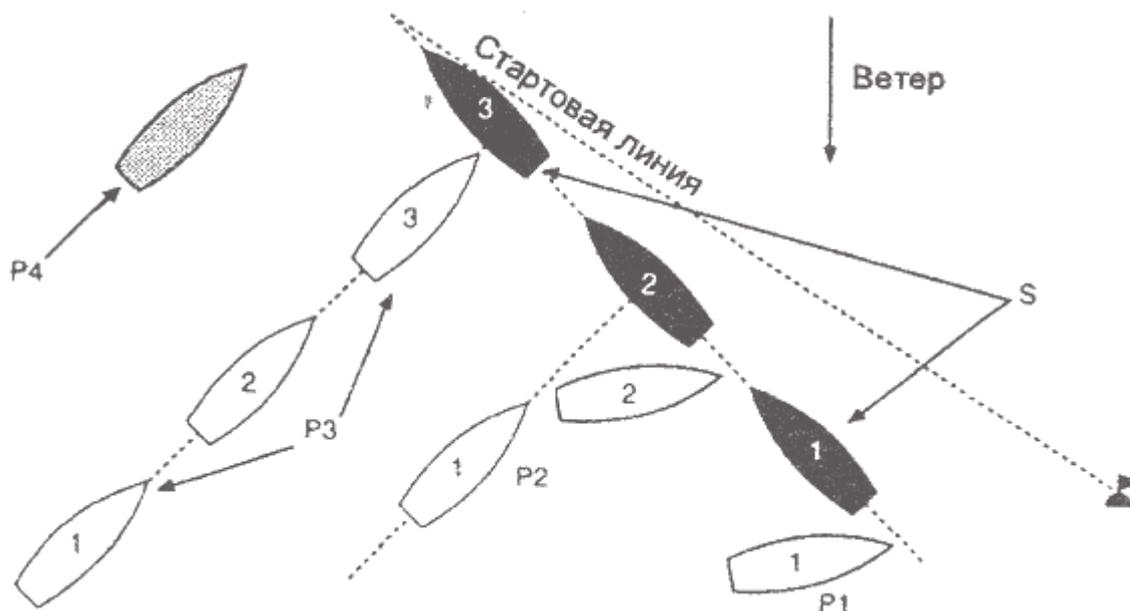
Определение «Уступить дорогу».

Яхта, имеющая право дороги, не обязана предвидеть, что другая яхта не уступит дорогу.

Установленные факты

Стартовая линия была установлена под таким углом к ветру, что яхта едва-едва могла пересечь ее, идя курсом гоночный бейдевинд правого галса. Большинство яхт подходило к стартовой линии левым галсом. Яхта S шла от правого конца стартовой линии на правом галсе и неоднократно делала оклики «Правый галс» по отношению к приближающимся к ней яхтам левого галса.

Яхты P1 и P2 увалили под корму яхты S. Однако яхта P3 не делала попыток избежать яхты S и ударила ее под прямым углом в районе миделя, нанеся существенные повреждения. В последний момент, поняв, что яхта P3 не собирается уступать дорогу, яхта S изменила курс, чтобы уменьшить воздействие столкновения. Протестовый комитет дисквалифицировал яхту P3 по правилу 10 и яхту S - по правилу 14. Яхта S подала апелляцию.



Решение

Правило 10 обязывало яхту P3 уступить дорогу яхте S. По правилу 14 обе яхты были обязаны попытаться избежать столкновения. Что касается яхты P3, то требование правила 14 избежать касания с яхтой S действовало вместе с правилом 10, согласно которому яхта P должна была позволить S «идти своим курсом и не предпринимать действий с тем, чтобы сторониться» P (Определение «Уступить дорогу»).

Что касается яхты S, то по правилу 10 она имела право считать яхту P3 обязанной уступить дорогу, но в то же время правило 14 обязывало S избегать касания с P3, «если это разумно возможно». Однако второе предложение правила 14 разрешало яхте S идти своим курсом, ожидая, что P3 уступит дорогу, до тех пор, пока не стало ясно, что P3 не уступает дорогу.

Из рисунка видно, что P3 без труда могла увалить и избежать яхты S, хотя и пройдя близко к ней. Поэтому и прошло так мало времени между моментом, когда стало ясно, что P3 не уступит дорогу, и моментом столкновения. Так мало, что яхта S не имела возможности избежать столкновения. Значит, яхта S не нарушила правило 14, и ее дисквалификация отменяется.

Случай 88

Правило 10. На разных галсах.

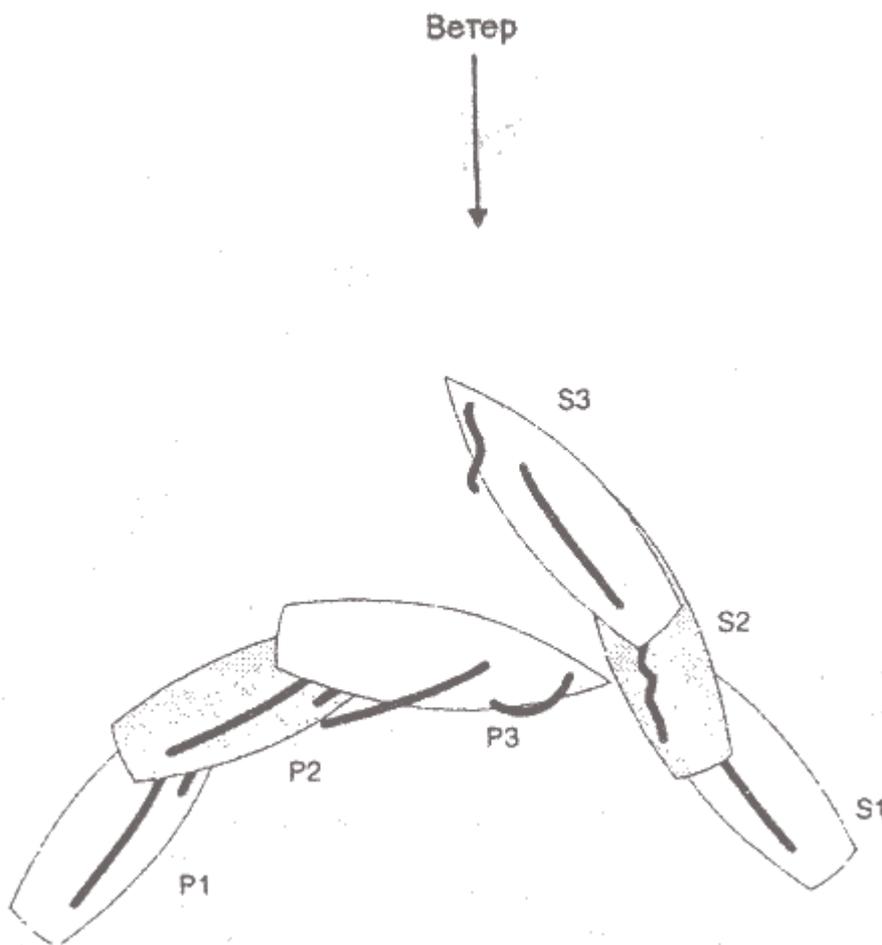
Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

Определение «Уступить дорогу».

Яхта может избежать касания, но при этом не уступить дорогу.

Установленные факты

Килевые 24-футовые яхты S, правого галса, и P, левого галса, шли в лавировку на разных галсах при скорости ветра в 12-15 узлов и спокойном море. Примерно за три длины корпуса от P яхта S сделала оклик «Правый галс» и повторила его за две длины корпуса. Яхта P не ответила и не изменила курс. В положении 1 обе яхты одновременно изменили курсы. Яхта S, опасаясь столкновения, резко привелась с намерением сделать поворот оверштаг и этим уменьшить возможные повреждения, а яхта P резко увалила. Видя уваливание яхты P, яхта S немедленно также увалила. Яхта P с рулем, «положенным на борт», прошла по корме яхты S на расстоянии в полметра. Касания не было. Яхта S подала протест по правилу 10. Протестовый комитет отклонил протест яхты S и к тому же рассматривал вопрос, не нарушила ли яхта S правило 16.1 или 16.2, приведясь, а затем немедленно увалив. Комитет решил, что не нарушила, установив, что ее изменения курса не затронули яхту P, которая уже совершила резкое изменение курса, необходимое даже в том случае, если бы яхта S не выполнила предпринятые ею действия. Яхта S подала апелляцию в связи с тем, что ее протест был отклонен.



Решение

Правило 10 обязывало яхту P уступить дорогу яхте S. «Уступить дорогу» означает нечто большее, чем «избежать касания»; в противном случае правило 10 содержало бы именно эти или аналогичные слова. Значит, тот факт, что не было касания, не обязательно доказывает, что яхта P уступила дорогу. Определение «Уступить дорогу» вместе с установленными фактами позволяет ответить на вопрос, выполнила ли яхта P требования правила 10. Согласно определению, ключевым является вопрос, могла ли S идти своим курсом, не будучи «вынужденной предпринимать действий с тем, чтобы сторониться» яхты P.

Следующие моменты ведут к выводам и решению:

1. Курсы, которыми шли яхты в начале инцидента - яхты были на пересекающихся курсах, и это означало, что одна из них вынуждена будет изменить курс.

2. Расстояние между яхтами в момент, когда они изменили курсы - по рисунку расстояние от носа яхты Р по ее курсу до той точки, где оказался бы подветренный борт яхты S, если бы она не изменила курс, составляет около 2/3 длины корпуса.

3. Примерное время, оставшееся до столкновения - когда яхты изменили курсы, осталось очень мало времени до возможного столкновения; при скорости в 5 узлов яхта прошла бы расстояние в 2/3 длины корпуса за 1.9 секунды, а при скорости в 6 узлов - за 1.5 секунды.

4. Насколько требовалось изменить курс каждой яхте, чтобы избежать столкновения - чем ближе сходились яхты, тем большее требовалось изменение курса; в момент, когда яхта Р изменила курс, нужно было изменить курс настолько, что при руле, «положенном на борт», она прошла по корме яхты S в полуметре. В этот момент яхте S, чтобы избежать яхты Р, если бы та не меняла курс, требовалось изменить курс примерно на 90°, поскольку ей нужно было бы сделать поворот оверштаг.

5. Время, нужное каждой из яхт для выполнения необходимого изменения курса - этот фактор зависит от некоторых других: вес яхты, скорость яхты, обводы корпуса; площадь руля; необходимость управиться с парусами, условия ветра и моря.

Когда яхты оказались в положении 1, то яхта Р не уступила дорогу. Угрожало столкновение, почти неизбежное, что демонстрируется фактом, что, «положив руль на борт», яхта Р прошла в полуметре за кормой S. В положении 1 яхта S не была уверена, что яхта Р слышала ее оклик или что Р готовилась изменить курс, или даже в том, что Р знала о близости S. К тому же, яхта Р прошла ту точку, в которой ей было бы выгоднее увалить, чтобы быстрее придти к знаку или из тактических соображений. Ввиду всего этого яхта S явно не могла продолжать идти своим курсом и считать, что «не вынуждена предпринимать действий с тем, чтобы сторониться» яхты Р. Яхта В была вправе ожидать столкновения и полагать, что только своими действиями может избежать его.

Не имеет значения, нарушила или нет яхта S правило 16.1 или 16.2, поскольку к моменту изменения курса яхтой S яхта Р уже нарушила правило 10, и яхта S, согласно правилу 14, изменяла курс, чтобы избежать столкновения. Даже если бы было установлено, что яхта S нарушила правило 16.1 или 16.2, то ее следовало бы освободить от наказания по правилу 64.1(b).

Яхта Р нарушила правило 10, не уступив дорогу яхте S. На этом основании изменяется решение протестового комитета, и яхта Р дисквалифицируется.

Случай 89

Правило 43.1 (а). Одежда и снаряжение участника.

Участник не имеет права нести на себе емкость для напитков.

Вопрос

Разрешает ли правило 43.1(а) участнику нести на себе во время гонки емкость для напитков?

Ответ

Нет. Кроме как на парусных досках, в этом нет практической необходимости. Поэтому следует считать, что основной целью при использовании такой емкости является увеличение веса участника. (Для парусных досок правило В4.2 изменяет правило 43.1 (а)).

Случай 90

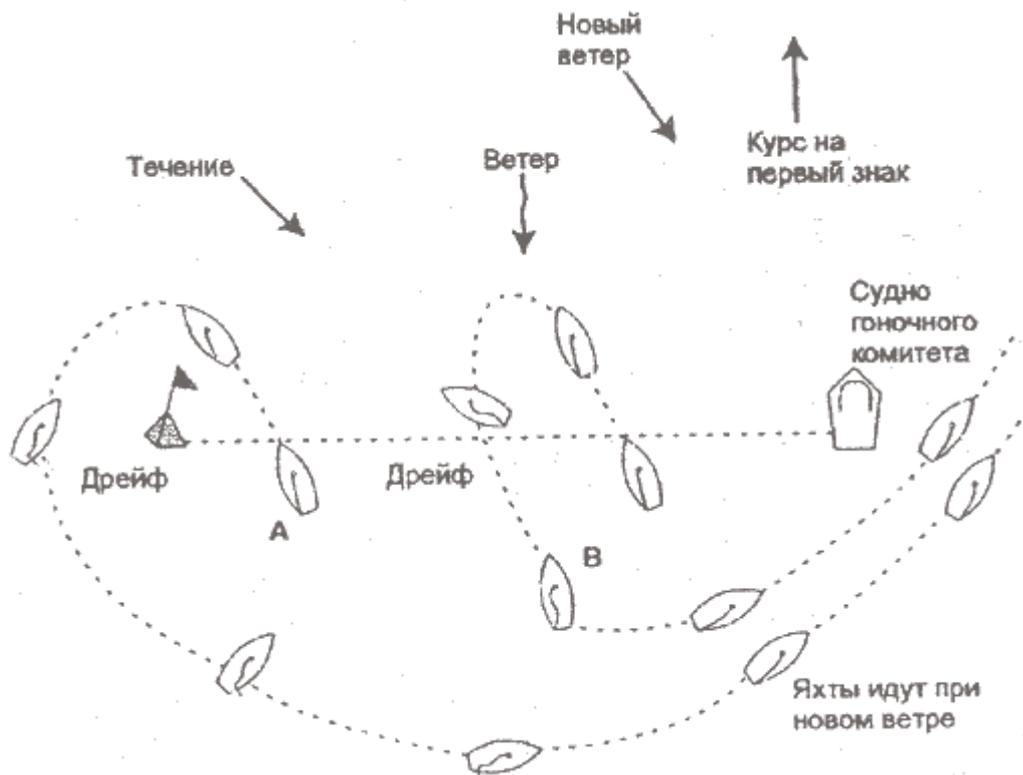
Правило 28.1. Прохождение дистанции.

Разъяснение правила 28.1, «правило веревочки».

Установленные факты

Первый участок дистанции одной из гонок на реке Парана следовало проходить против слабого, непостоянного ветра и сильного течения. Яхты А и В стартовали правильно, но ветер совершенно ослабел и их сдрейфовало назад. При этом яхту А сдрейфовало снаружи левого знака стартовой линии, а яхту В - через стартовую линию. Чуть позже поднялся ветер, но другого направления. Яхты набрали ход и пошли на дистанцию, оставив слева судейское судно, находившееся на правом конце стартовой линии.

Яхта А подала протест на яхту В по «правилу веревочки» (правило 28.1). Протестовый комитет решил, что протест недействителен. Однако он направил протест в национальный орган в соответствии с правилом 70.3.



Решение

Яхта А выполнила требование правила 28.1. Стартовав, она оставила каждый из знаков стартовой линии с предписанной стороны. Затем она обошла всю стартовую линию, как показано на рисунке. Но даже и при этом веревочка, представляющая ее путь, при натяжении окажется с предписанной стороны каждого знака, так как она пересечет* стартовую линию. Правило 28.1 не запрещает дополнительных петель вокруг какого-либо знака при условии, что натянутая веревочка лежит на предписанной стороне каждого знака. Например, если какая-либо яхта, коснувшаяся знака дистанции, подлежащего огибанию, при прохождении его правым бортом, как предписано в гоночной инструкции, а затем сделавшая поворот на 360° по часовой стрелке вокруг знака, выполняет требование правила 28.1.

Яхта В нарушила правило 28.1. Стартовав, она оставила левый знак стартовой линии по левому борту, а правый знак (судейское судно) - по правому, как и требовалось. Однако затем она сдрейфовала через стартовую линию и потом оставила правый знак стартовой линии по левому борту. Веревочка, представляющая путь яхты В, будучи натянутой, не пересечет стартовую линию и, следовательно, не окажется с предписанной стороны правого знака стартовой линии.

* Ссылки в решении о том, что веревочка «пересекла» или «не пересекла» стартовую линию, не подкрепляются текстом правил (Прим. Комитета по гоночным правилам и апелляциям).

Случай 91

Правило 12. На одном галсе, не связаны.

Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

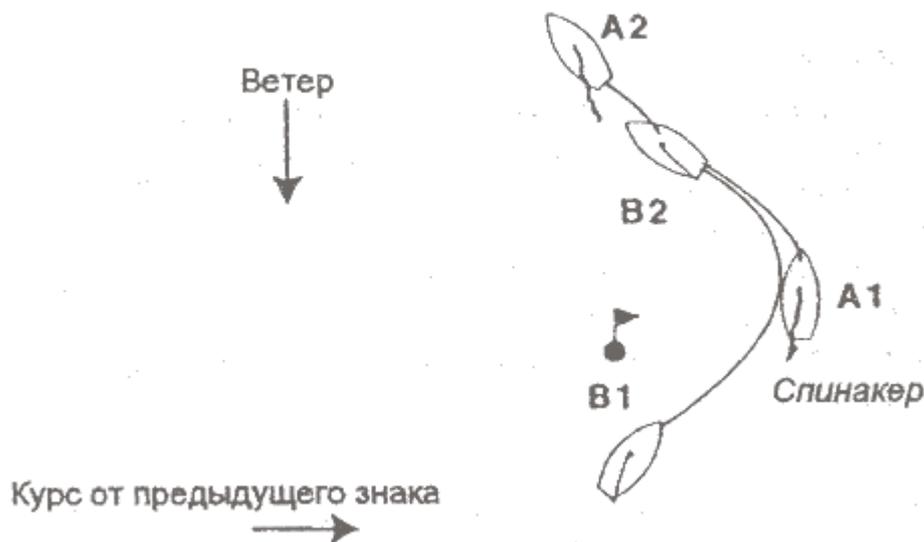
Определение «Чисто позади и чисто впереди, связанность».

Определение «Уступать дорогу».

Яхта, обязанная уступать дорогу, должна сторониться оборудования другой яхты, не находящегося в нормальном положении, если это оборудование не находилось в нормальном положении настолько долго, что это можно было видеть.

Установленные факты

Яхты А и В в галфвинд левого галса приближались к подветренному знаку, который надлежало обогнуть левым бортом. Яхта В была чисто позади яхты А. На всем участке дистанции от предыдущего знака неуправляемый спинакер яхты А развевался с топа мачты. Обе яхты сделали поворот оверштаг вокруг знака. После того, как они прошли некоторое расстояние курсом гоночный бейдевинд, яхта В увалила, и ее такелаж коснулся спинакера яхты А, который все еще развевался с топа мачты. Яхта А подала протест. Протестовый комитет дисквалифицировал яхту В как нарушившую правило 12 тем, что ее такелаж коснулся спинакера яхты А. Яхта В подала апелляцию.



Решение

Касание было вызвано тем, что яхта В увалила. В момент касания спинакер яхты А не находился в нормальном положении, а нос яхты В был позади корпуса яхты А и всего ее оборудования, находящегося в нормальном положении. Следовательно, яхты не были связаны (см. определение «Чисто позади и чисто впереди; связанность»), и было применимо правило 12. Оно обязывало яхту В сторониться корпуса, оборудования и экипажа яхты А, включая ее спинакер.

Яхта В нарушила правило 12 тем, что не уступила дорогу, поскольку своим маневром, приближающим ее к спинакеру яхты А, она создала ситуацию, в которой от яхты А требовались действия, чтобы избежать касания (см. определение «Уступать дорогу»). Экипаж яхты В имел возможность видеть в течение некоторого времени до касания, что спинакер яхты А развевается с топа мачты, и поэтому тот факт, что яхта В не уступила дорогу, не может быть оправдан тем, что спинакер не находился в нормальном положении.

Случай 77 рассматривает ситуацию, которая внешне похожа, но является существенно другой. Там яхта В прошла знак близко за яхтой А и не могла знать, что яхта А не справится со своим спинакером. Яхта В не могла ожидать, что спинакер яхты А неожиданно окажется за нею в 6 метрах.

В данном же случае яхта В нарушила и правило 14, вызвав касание, которого она могла избежать. В то же время яхта А не нарушила это правило, так как не имела разумной возможности избежать касания. И даже если бы она имела возможность избежать касания, то она не была бы наказана, поскольку она была яхтой, имеющей право дороги, и не было повреждений (правило 14(b)).

Яхта В правильно дисквалифицирована по правилу 12. Она также нарушила правило 14. Апелляция отклоняется.

Случай 92

Правило 14. Яхта должна избегать касаний.

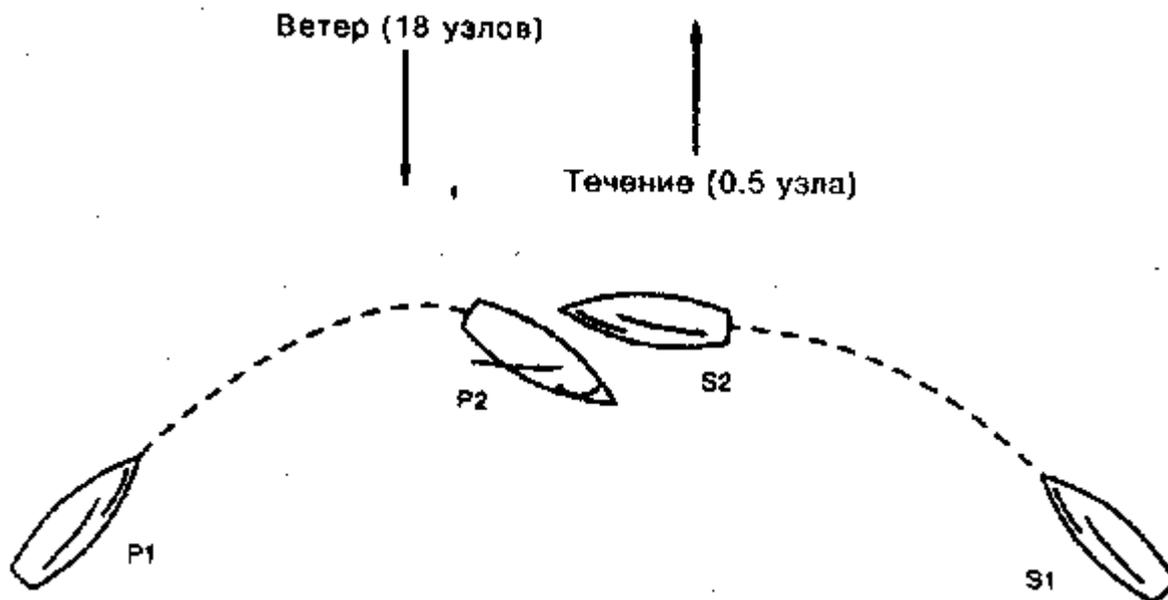
Правило 16.1. Изменение курса.

Правило 16.2. Изменение курса.

Когда имеющая право дороги яхта изменяет курс, то уступающая дорогу яхта обязана действовать только в ответ на то, что имеющая право дороги яхта делает в данный момент, а не на то, что такая яхта может сделать затем.

Установленные факты

На участке дистанции к наветренному знаку при скорости ветра в 18 узлов яхты S, на правом галсе, и P, на левом галсе, приближались друг к другу. Яхта P увалила, чтобы сторониться S. Яхта S также увалила, и P продолжала уваливать, чтобы пройти по корме S. Яхта S продолжала уваливать, в результате идя все полнее и полнее. Произошло столкновение - яхты ударились мачтами и стоячим такелажем. У яхты P сломана мачта. Протестовый комитет дисквалифицировал S за нарушение правила 16, и она подала апелляцию.



Решение

Первоначально яхты находились на пересекающихся курсах. Яхта P увалила, чтобы уступить дорогу S, как требуется правилом 10. Из установленных фактов и рисунка следует, что P уступила бы дорогу S, если бы S не меняла курс. Однако S увалила, вынудив P немедленно увалить еще больше, чтобы иметь возможность уступать дорогу. Изменяя курс так, как она это делала, S нарушила правило 16.2.

Яхта S продолжала изменять свой курс все больше. Незадолго до столкновения P уже ничего не могла сделать в соответствии с хорошей морской практикой, чтобы уступить дорогу. Значит, продолжая изменять курс, S нарушила и правило 16.1.

Кроме того, S нарушила правило 14 и подлежит наказанию по этому правилу как имевшая право дороги яхта, не избежавшая касания, в результате которого нанесены повреждения.

В апелляции S утверждает, что P могла бы сделать поворот оверштаг или фордевинд, и что это было ее обязанностью. Такое утверждение показывает непонимание обязанностей яхты, уступающей дорогу, по правилу 10 и другим правилам расхождения. Уступающая дорогу яхта обязана действовать только в ответ на то, что имеющая право дороги яхта делает в данный момент, а не на то, что такая яхта может сделать затем. Пока яхта P могла, она делала то, что обязана была делать - уступала дорогу, изменяя курс таким образом, что S, не продолжив она уваливать по направлению к P, не была бы «вынуждена предпринимать действий с тем, чтобы сторониться» (см. определение «Уступать дорогу»).

Не уступив дорогу, яхта P нарушила правило 10, но это было следствием нарушения яхтой S правил 16.1 и 16.2. Поэтому P оправдана в соответствии с правилами 64.1(b).

Решение протестового комитета о дисквалификации S поддержано согласно правилам 14, 16.1 и 16.2.

Случай 93

Правило 16.1. Изменение курса.

Правило 18.3(b). Огибание и прохождение знаков и препятствий: поворот у знака.

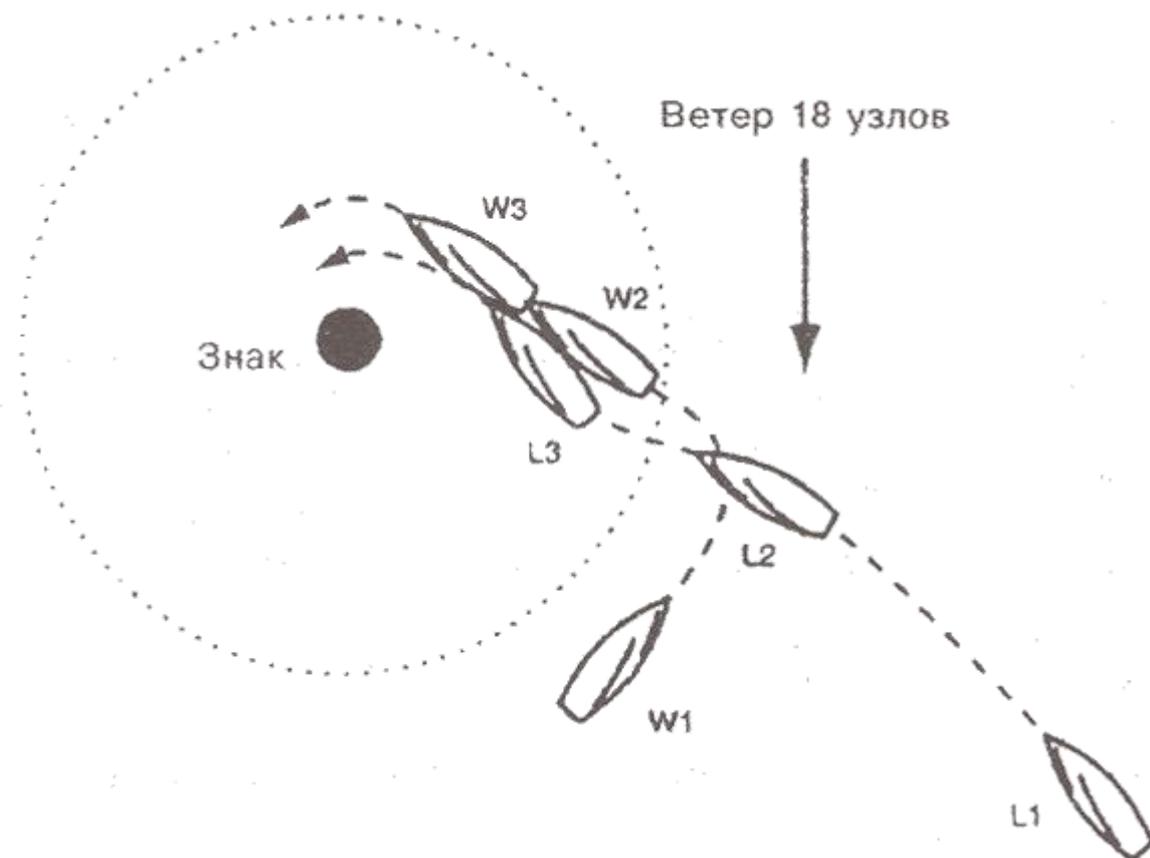
Определение «Уступать дорогу».

Определение «Место»

Если две яхты были на противоположных галсах, то правило 18.3 начинает применяться, когда одна из них заканчивает поворот оверштаг в зоне двух длин. Когда применяется правило 18.3(b), и, следовательно, правило 15 не применяется, подветренная яхта, тем не менее, подпадает под правило 16.1, если изменяет курс.

Установленные факты

Яхты приближались к наветренному знаку. Яхта L оказалась чисто позади яхты W после того, как W закончила поворот оверштаг в зоне двух длин и стала на новом курсе гоночный бейдевинд. Курс W был настолько выше лэйлайн, что позволил L пройти между W и знаком. Яхта L увалила из положения чисто позади W, но близкого к ней, и почти связалась с подветра с W. Когда связанность была установлена, L немедленно привелась и ударила W в левый борт. Затем яхты прошли вокруг знака без дальнейших инцидентов. Яхта L подала протест на W, но была дисквалифицирована за нарушение правила 16.1. Она подала апелляцию.



Решение

Когда W закончила поворот оверштаг в зоне двух длин, начало применяться правило 18.3. В апелляции яхта L правильно отметила, что правило 15 не применимо по правилу 18.3(b), и утверждала, что W нарушила правило 18.3(b). Это правило обязывает яхту W предоставить L место для обгоя знака, а Правило 11 обязывает W уступить дорогу. В определении «Уступить дорогу» сказано, что наветренная яхта не уступает дорогу, если подветренная немедленно коснулась бы наветренной яхты, если бы изменила курс. В данном случае, хотя протестовый комитет и установил, что L привелась немедленно после установления связанности, он не установил, что касание произошло немедленно после начала приведения L. На рисунке не отображено течение времени, но между положениями 2 и 3, показывающими яхты незадолго до установления связанности и в момент касания, нельзя найти свидетельств тому, что сразу после начала приведения L ударила W. Поэтому мы делаем вывод, что W уступала дорогу до момента начала приведения L.

Хотя правило 15 не применимо, правило 16.1 действует, так как в правиле 18.3 сказано, что правило 18.2 не применяется, и, значит, не применяется и правило 18.2(d). Быстрое приведение L лишило W места, чтобы уступить дорогу. Никакие действия в соответствии с хорошей морской практикой были со стороны W невозможны для того, чтобы уступить L дорогу. Таким образом, L нарушила правило 16.1. Яхта W неизбежным образом нарушила правило 11, но она оправдана, так как это нарушение вызвано нарушением L правила 16.1.

Яхта L стала связанной с W из положения чисто позади в пределах двух длин своего корпуса от W, и поэтому правило 17.1 запрещало ей идти выше надлежащего курса. Протестовый комитет не установил, шла или не шла L выше своего надлежащего курса после установления связанности. Если шла, то L нарушила правило 17.1. Но поиски фактов, которые помогли бы дать ответ на этот вопрос, не дадут ничего нового, так как в любом случае L подлежит дисквалификации по правилу 16.1.

Протестовый комитет не обсуждал правило 14. Яхта W его не нарушила так как не имела разумной возможности избежать касания. Действия L привели к касанию, она нарушила правило 14 и подлежала бы наказанию по этому правилу, если бы имелись повреждения. Однако в установленных фактах ничего о повреждениях не говорится. Нет необходимости уточнять вопрос о правиле 14 применительно к L, поскольку дисквалификация по правилу 16.1 остается.

В связи со сказанным выше апелляция отклоняется.

Случай 94

Правило 18.1. Обгоя и прохождение знаков и препятствий: когда применяется это правило.

Правило 18.2(а). Обгоя и прохождение знаков и препятствий: предоставить место; уступить дорогу: яхты связаны - главное правило.

Правило 18.2(с). Обгоя и прохождение знаков и препятствий:

предоставить место; уступить дорогу: яхты не связаны до зоны двух длин.

Правило 18 начинает применяться, когда яхты приготовились пройти знак или препятствие; расстояние от знака или препятствия (на котором можно считать, что они приготовились) может быть разным в зависимости от условий моря и ветра. Однако взаимные обязанности яхт могут еще измениться, прежде чем одна из них достигнет зоны двух длин. Только у зоны двух длин можно определить, какое из правил 18.2(a) или 18.2(c) будет действовать при огибании

Установленные факты

.На рисунках показаны положения трех швертботов, идущих под спинакерами*, в четыре момента времени в процессе приближения к подветренному знаку.

В положении 1 яхта В примерно в 4-х длинах корпуса от знака, яхта С связана с В и чисто впереди А. Яхта С окликом заявляет, что приготовилась обогнуть знак, что она с А не связана и что связана с В. Затем С начинает убирать спинакер.

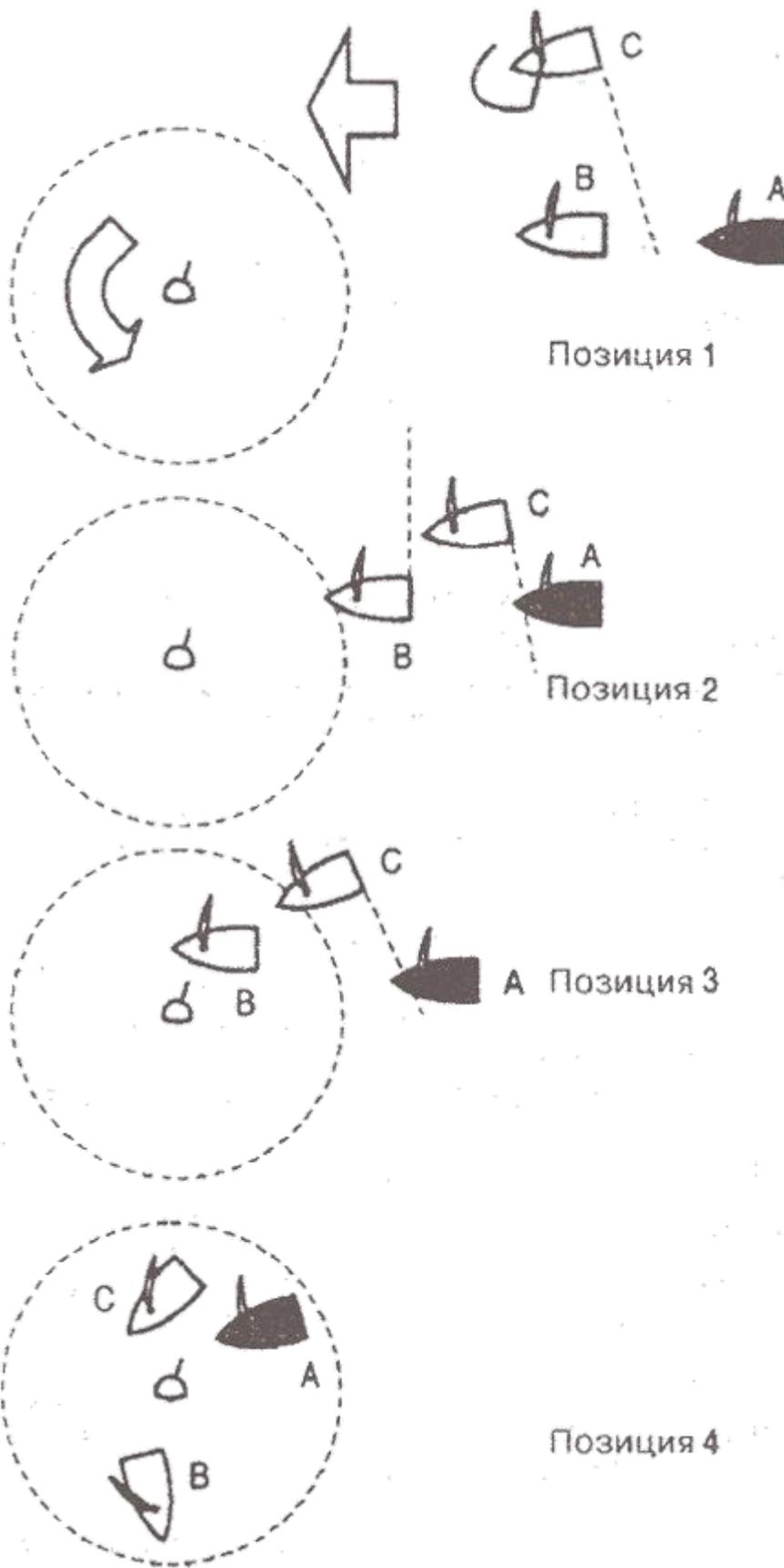
В положении 2 яхта В достигла зоны двух длин чисто впереди С и А. Яхты А и С теперь связаны.

В положении 3 яхта С достигает зоны двух длин, будучи связанной с А и чисто впереди В. Яхта С все еще убирает спинакер и, замедлив ход, позволяет яхте В огибать знак впереди себя.

В положении 4 яхта С не дает А места для прохода знака.

Вопросы

Когда начало применяться правило 18? В каждом из четырех положений какие права имеют яхты и какая часть правила 18,2 применяется?



Ответы

Правило 18 начинает применяться, когда яхты «приготовились пройти» знак или препятствие. Смысл этой фразы обсуждается в Случае 84.

Приготовились или нет яхты в положении 1 пройти знак, зависит от обстоятельств. Если яхты движутся

быстро, благодаря сильному ветру или попутному течению, или если яхты заняты убиранием спинакеров, готовясь к прохождению знака, то они «приготовились пройти» знак в этом положении. В такой ситуации по правилу 18.2(а) яхта С должна дать место В для прохода

знака, а по правилу 12 яхта А должна уступать дорогу В и С. К яхтам В и С применимо также правило 11. Если же ветер умеренный и нет течения или есть встречное течение, и в этом положении еще нет необходимости начинать убирать спинакеры, готовясь к прохождению знака, то в положении 1 яхты еще не «приготовились пройти» знак. Правило 18 поэтому не применяется. Яхта С имеет право дороги по отношению к В по правилу 11, а В и С имеют право дороги по отношению к А по правилу 12.

Если в положении 1 яхты «приготовились пройти» знак, то применимые к ним пункты правила 18 могут еще измениться до того, как какая-либо из них достигнет зоны двух длин. Пример такого изменения показан в положении 2 на рисунке. В этот момент нос яхты В достиг зоны двух длин, и она находится чисто впереди двух других яхт. Когда В вышла чисто впереди С между положениями 1 и 2, правила 18.2(а) и 11 перестали действовать применительно к В и С, и начали действовать правила 18.2(с) и 12. Между В и А также действуют правила 18.2(с) и 12. Так как В вошла в зону двух длин, то С и А будут обязаны уступать ей дорогу, даже если одна из них или обе позже свяжутся с В. Наконец, поскольку в положении 2 яхта А установила связанность с С, то С имеет по отношению к ней право дороги по правилу 11, но стала обязанной по правилу 18.2(а) предоставить А место.

Если в положении 1 яхты не «приготовились пройти» знак, то правило 18 начинает применяться в положении 2 между В и С и между В и А, так как В достигла зоны двух длин. Яхты А и С по правилу 18.2(с) обязаны уступать дорогу В, даже если одна из них или обе позже свяжутся с В. Однако, поскольку ни С, ни А не достигли зоны двух длин, то правило 18 еще не применяется к ним. Они подчиняются только правилу 11, по которому А должна уступать дорогу С.

В положениях 3 и 4 ко всем яхтам применимо правило 18. Яхты С и А продолжают быть обязанными по правилу 18.2(с) и по правилу 12 уступать дорогу В. В положении 3 яхта С, сохраняющая право на дорогу по отношению к А по правилу 11, становится обязанной по правилу 18.2(а) дать ей место для прохода знака. В положении 4 из рисунка видно, что С не выполнила свою обязанность. Поэтому в этом положении С нарушает правило 18.2(а), не предоставляя А достаточно места для прохода знака.

* В положении 1 только яхта С изображена идущей под спинакером (Прим.перев.)

Случай 95

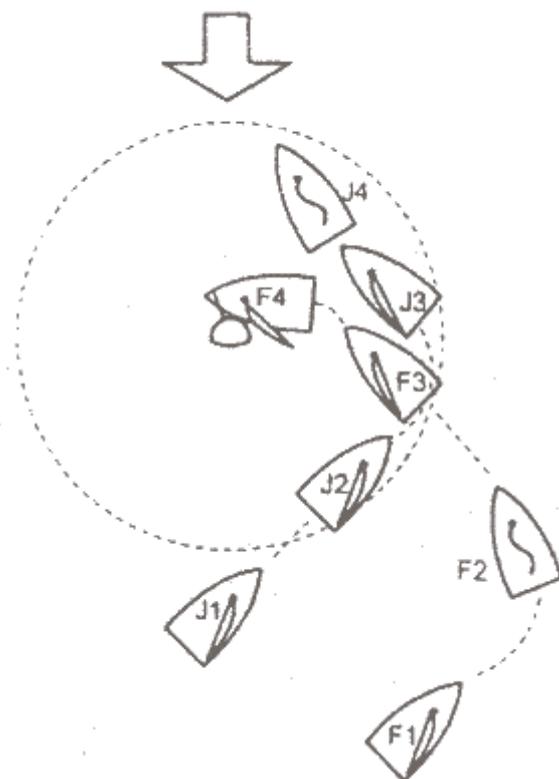
Правило 18.1. Огибание и прохождение знаков и препятствий: когда применяется это правило.

Правило 18.4. Огибание и прохождение знаков и препятствий: поворот оверштаг у знака.

Правило 18 применяется, когда обе яхты приготовились пройти знак или препятствие. Если яхты находились на одном галсе, приближаясь к наветренному знаку, и наружная яхта сделала поворот оверштаг, то правило 18 еще не применяется, даже если теперь обе яхты приготовились пройти знак, так как они находятся на разных галсах. Если затем другая яхта делает поворот оверштаг, то она подпадает под правило 18.3.

Установленные факты

Яхты J и F приближались к наветренному знаку, идя связанными на левом галсе; F была под ветром у J на расстоянии в 1-2 длины корпуса. Яхта F сделала поворот оверштаг. После этого J также сделала поворот оверштаг. Яхта F оказалась связанной с J с под ветра. Яхта J привелась так, что F была вынуждена изменить курс, чтобы ее не ударила корма J. В результате изменения курса F коснулась знака. Яхта F подала протест. Протестовый комитет дисквалифицировал яхту J по правилу 18.3(b). Она подала апелляцию, считая, что она имела право на место для прохождения знака как связанная внутренняя яхта.



Решение

Апелляцию отклонить.

В положении 1 правило 18 не применялось, так как F еще не приготовилась обогнуть знак. После ее поворота оверштаг правило 18 все еще не применялось, поскольку яхты были на разных галсах (см. правило 18.1(b)). Претензия J на место для прохождения знака вплоть до этого момента была безосновательной, так как пока J была внутренней связанной яхтой, правило 18 не применялось. Когда J прошла положение левентик во время своего поворота оверштаг, обе яхты оказались на правом галсе, и начало применяться правило 18. Поскольку J закончила поворот оверштаг в зоне двух длин, а F выходила на знак без поворота, то начало применяться правило 18.3, которое сделало неприменимыми все пункты правила 18.2. Когда F стала связанной с J и внутренней, яхта J немедленно стала обязанной уступать дорогу по правилу 11. Правило 15 тоже не защищало яхту J, так как не действовало согласно правилу 18.3(b). Правило 11 и определение «Уступать дорогу» предписывали яхте J идти таким образом, чтобы F могла «идти под парусом своим курсом и не [была] вынуждена предпринимать действий, чтобы сторониться» J. Тот факт, что F была вынуждена изменить курс, чтобы избежать касания, показывает, что J не уступила дорогу и не дала F место, как предписано правилом 18.3(b). Протестовый комитет правильно дисквалифицировал J по правилу 18.3(b), но она еще дисквалифицируется и по правилу 11. Хотя F нарушила правило 31.1, коснувшись знака, она оправдана по правилу 64.1 (b).

Случай 96

Правило 30.3. Наказания на старте: правило «Черный флаг».

Когда после общего отзыва яхта узнает, видя выставленным свой номер на парусе, что она дисквалифицирована гоночным комитетом по правилу 30.3, но полагает, что гоночный комитет ошибся, то единственной ее возможностью является - не стартовать и затем требовать восстановления результата. Если яхта нарушила правило 30.3, то она не имеет права на оправдание по той причине, что гоночный комитет совершил ошибку в процедуре, не имеющую отношения к нарушению яхты.

Вопрос 1

Если яхта не согласна со своей дисквалификацией по правилу 30.3 в гонке, в которой был общий отзыв, то может ли она принять участие при новом старте гонки и затем требовать восстановления результата?

Ответ 1

Правило 30.3. ясно говорит, что яхта не имеет права участвовать в гонке при новом старте и, более того, ее дисквалификация не будет исключена как худший результат, если она примет участие. Единственное, что она может сделать, это требовать восстановления результата. Обычно в серии гонок восстановленный

результат основывают на результатах яхты в других гонках.

Вопрос 2

Если гоночный комитет зафиксирует нарушение яхтой правила 30.3 на старте гонки, в которой затем был общий отзыв, но не выставит ее номер на парусе, и яхта примет участие в гонке после нового старта, то получит ли яхта место на финише этой гонки?

Ответ 2

Нет. Гоночный комитет должен дисквалифицировать ее, и протестовому комитету следует, в обычных обстоятельствах, отказать яхте, если будет требование восстановить результат. То, что гоночный комитет не выставил номер яхты на парусе, является его неправильным упущением, но не это упущение - причина, по которой яхта не получает места на финише гонки, причина - в том, что яхта находилась на стороне дистанции от стартовой линии в течение последней минуты перед сигналом «Старт открыт».

Вопрос 3

Если гоночный комитет установит, что яхта нарушила правило 30.3 на старте гонки, в которой был общий отзыв, но вместо того, чтобы выставить ее номер на парусе, устно сообщит ей о дисквалификации, то имеет ли право яхта принять участие в гонке при повторном старте и получить в этой гонке место на финише?

Ответ 3

Яхта не должна принимать участие в гонке при повторном старте. Яхта остается дисквалифицированной и не имеет права на восстановление результата из-за ошибки гоночного комитета. Не из-за ошибки гоночного комитета яхта лишается места на финише, а из-за того, что она находилась на стороне дистанции от стартовой линии в течение последней минуты перед сигналом «Старт открыт». Фраза в правиле 30.3 «и если будет дан новый старт или назначена перегонка, то яхта не имеет права участвовать в гонке» является отдельной фразой и не зависит от предыдущей фразы, обязывающей гоночный комитет «выставить номер на парусе такой яхты».

Случай 97

Правило 50.3. Использование аутригеров.

Рея спинакер-браса (jockey pole), прикрепленная к нему, не является аутригером.

Вопрос

Является ли рея спинакер-браса (рея, передающая внешнее давление на снасть, которая регулирует положение вперед-назад реи спинакера) аутригером?

Ответ

Нет. Когда поставлена рея спинакера, то снастью, которая регулирует ее положение вперед-назад, является брас, а не шкот. Рея спинакер-браса, передающая внешнее давление на брас, поэтому не является аутригером, который определен в правиле 50.3(а) как «приспособление», которое может переносить «внешнее давление на шкот или парус».

Случай 98

Правило J1 .2(8). Содержание положения о соревновании.

Правило J2.2(7). Содержание положения о соревновании.

Определение «Правило»

Правила, указанные в пунктах (a) - (f) определения «Правило», применимы в любых гонках, на которых действуют «Правила парусных гонок» ИСАФ, независимо от того, имеется или нет в положении о соревновании или гоночной инструкции специальное указание об этом. Однако в гоночной инструкции может быть указано, что определенные предписания национальной организации не будут применяться. Если яхта участвует в соревновании, на котором действуют правила какой-либо гандикапной или рейтинговой системы, то применяются правила такой системы, а правила класса обычно не применяются. Правила J1.2(8) и J2.2(7) не разрешают проводящей организации или гоночному комитету изменять правила класса яхт. Если положение о соревновании и гоночная инструкция противоречат друг другу, то ни одна из них не имеет преимущества перед другой¹

Установленные факты

В положении о соревновании и в гоночной инструкции Весенней гонки было указано, что гонка проводится по Правилам парусных гонок, но в них не было никаких указаний относительно предписаний национальной организации о правилах классов яхт или о других документах или правилах. Не было и взаимных указаний: в положении о соревновании - о гоночной инструкции, а в гоночной инструкции - о положении о соревновании. Предусматривались три стартовые группы: яхты класса Олсон-30, яхты класса J-24 и яхты, соревнующиеся согласно гандикапной системе. Яхта В класса J-24 участвовала в группе, соревнующейся по гандикапной

системе, и на нее был подан протест по поводу нарушения правил класса яхт J-24.

Вопрос 1

Применялось ли на данном соревновании что-либо из следующего:

1. предписания национальной организации;
2. гоночная инструкция;
3. положение о соревновании;
4. другие документы, относящиеся к соревнованию?

Ответ 1

Всякий раз, когда в положении о соревновании и в гоночной инструкции указано, что гонка будет проводиться в соответствии с Правилами парусных гонок, то согласно правилам 3(а) и 85 и Определению «Правило» применяются предписания национальной организации, положение о соревновании и гоночная инструкция. Любые другие документы, которыми следует руководствоваться на соревновании, должны быть перечислены в положении о соревновании. В гоночной инструкции может быть указано, что определенные предписания национальной организации не будут применяться; однако если такого указания нет, то предписания национальной организации всегда применимы.

Вопрос 2

Яхта В Класса J-24 соревновалась по гандикапной системе. Какие правила были применимы: класса J-24 или гандикапной системы?

Ответ 2

Применимы правила гандикапной системы (см. пункт (с) определения «Правило»). Правила класса яхт J-24 применимы только к тем яхтам, которые участвуют в гонке именно как яхты J-24, обычно это гонки флота яхт J-24.

Вопрос 3

Имеет ли право проводящая организация или гоночный комитет изменять или отменять правила класса?

Ответ 3

Нет, если только сами правила класса не разрешают такого изменения². Роль правил J1.2(8) и J2.2(7) состоит в том, что они обязывают известить участников соревнования о том, какие надлежащим образом сделаны изменения в правилах класса³. Правила парусных гонок не разрешают проводящей организации или гоночному комитету самим изменять правила класса.

Вопрос 4

Если имеется противоречие между положением о соревновании и гоночной инструкцией, то какому документу следует отдать предпочтение?

Ответ 4

Никакому. Если ни в каком из этих документов нет указаний на то, которому из них следует отдать предпочтение, то применимы они оба, а яхта, чей результат существенно ухудшился из-за имеющегося противоречия в документах, имеет право на восстановление результата.

¹ Если только в этих документах не указано, какой из них имеет преимущество в таком случае (Это следует из текста ответа на вопрос 4) (Прим, перев.)

² Международные правила обмера морских гоночных яхт. IOR III" (Редакция 1993 года) в Приложении 5 разрешают протестовому комитету не наказывать яхту за незначительное несоответствие мерительному свидетельству, выявленное в ходе соревнования. По существу этим протестовому комитету разрешено менять правила класса яхт (Правила IOR к ним относятся по правилу 86.1).

³ Утверждение, что роль правил J1.2(8) и J2 2(7) состоит только в том, что они обязывают проводящую организацию и гоночный комитет соответственно через положение о соревновании или гоночную инструкцию известить участников о сделанных кем-то изменениях правил класса яхт, не подтверждается ни текстом этих правил, ни текстом более подробного, чем J2.2(7), правила K1.4. Приходится констатировать, что ППГ-01 не дают четкого ответа на вопрос, могут ли правила класса яхт быть изменены положением о соревновании или гоночной инструкцией и, если да, то какие и в каких пределах. Попутно отметим, что правило J1.2(7), в котором идет речь об изменении гоночных правил положением о соревновании, противоречит правилу 86.1, не предусматривающему такого изменения (Прим. Комитета по гоночным правилам и апелляциям).