

# КНИГА СЛУЧАЕВ WORLD SAILING 2021-2024



Переводчик:

Чубенко Н.В., международный судья

Редактор:

Добжицкая Я.В., международный судья

Перевод редакции 2021-2024 также готовили:

Гусев В.П., Кузовов С.В, Минакова Е.Д., Павлов В.В., Шараев Г.В.

В разные годы над переводом работали:

Елизаров В.П., Ермакова Т.А., Кузьминов Б.В., Латинов А.В.

Оригинал находится на

[https://www.sailing.org/tools/documents/WSCaseBook20212024-\[26935\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/WSCaseBook20212024-[26935].pdf)

*В тексте оригинала практически во всех случаях яхты обозначаются первой буквой английского слова, описывающего их расположение:*

*«S» означает – яхта правого галса (starboard),*

*«P» – яхта левого галса (port),*

*«W» – наветренная (windward),*

*«L» – подветренная (leeward),*

*«O» – наружная (outside),*

*«I» – внутренняя (inside).*

*«M» - яхта, находящая между двумя другими (middle)*

## СЛУЧАЙ 1

**Правило 60.1** Право протестовать; право требовать исправления результата или действия по правилу 69

**Правило 63.1** Рассмотрения. Обязательность рассмотрения

**Правило 64.2** Решения. Наказания

*Яхта, нарушившая правило во время гонки, но продолжающая гонку, имеет право протестовать на последующий инцидент, даже если она после гонки будет наказана своё нарушение.*

### Факты

Яхты А, В и С находятся в гонке наряду с другими. После инцидента между А и В, яхта А делает оклик «Протест» и показывает свой протестовый флаг, но яхта В не выполняет наказания. Позже яхта В протестует на третью яхту С после второго инцидента. Протестовый комитет рассмотрел протест яхты А против В и наказал яхту В.

### Вопрос

Делает ли это наказание протест яхты В против С недействительным?

### Ответ

Нет. Если яхта продолжает гонку после возможного нарушения какого-либо правила, то её права и обязанности по правилам не меняются. Следовательно, несмотря на то, что протест А против В был удовлетворен, протестовый комитет должен рассмотреть протест В против С и, если он действительный и протестовый комитет убеждён доказательствами того, что яхта С нарушила правила, то она должна быть наказана (смотри правило 64.2).

GBR 1962/25

## СЛУЧАЙ 2

**Правило 12** На одном галсе, не связаны

**Правило 14** Избегание контакта

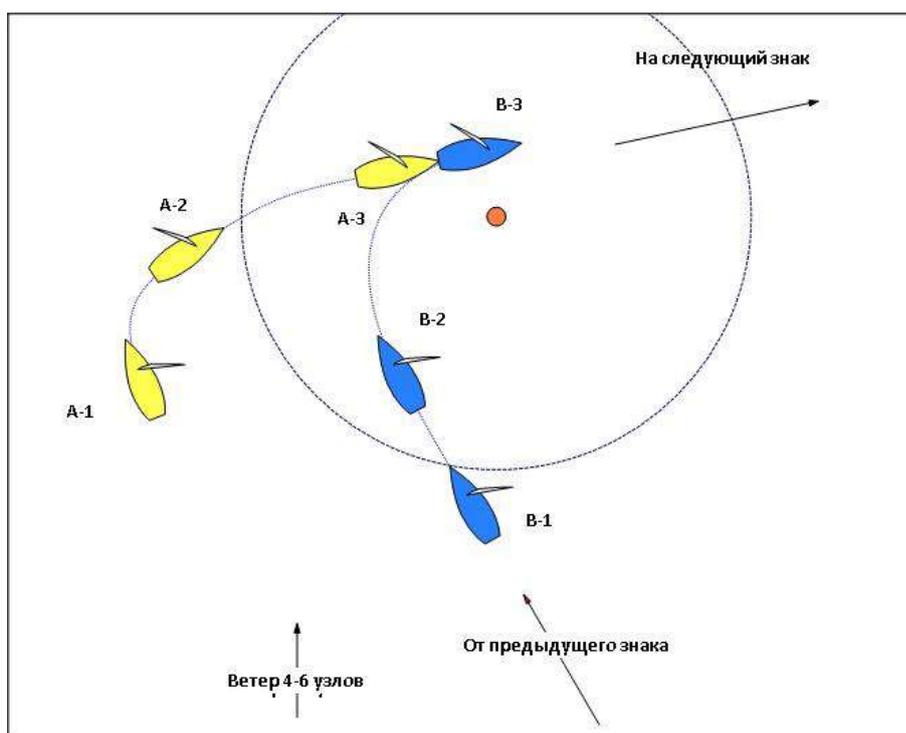
**Правило 15** Получение права дороги

**Правило 18.2(a)** Место-у-знака. Предоставление места-у-знака

**Правило 18.2(b)** Место-у-знака. Предоставление места-у-знака

**Правило 43.1(c)** Оправдание

*Если из двух яхт, приближающихся к зоне, первой достигает зоны яхта, находящаяся чисто позади, и если позже, когда другая яхта достигает зоны, яхты связаны, то применяется правило 18.2(a), а правило 18.2(b) не применяется. Правило 18.2(a) применяется только, когда яхты связаны и хотя бы одна из них находится в зоне.*



## Факты

Яхты А и В, обе на левом галсе, при слабом ветре, в бакштаг подходили к знаку, который следовало оставить с правого борта. В положении 1, когда яхта А вышла на траверз знака, она была чисто впереди яхты В, но на расстоянии в 4,5 длины корпуса от знака. Яхта В, которая в этот момент достигла зоны, была в 3 длинах корпуса от знака. Между положениями 1 и 2 яхта А сделала поворот фордевинд и направилась к знаку, связавшись с яхтой В снаружи. Между положениями 2 и 3, после того, как В сделала поворот фордевинд и повернула по направлению к следующему знаку, она стала чисто впереди яхты А. Когда В впервые оказалась чисто впереди А, то между ними было расстояние около половины длины корпуса. Через несколько секунд после того, как В стала чисто впереди, яхта А, шедшая быстрее, ударила её в транец. Не был причинен ущерб или вред здоровью. Яхта А подала протест на яхту В по правилу 18.2(b). Яхта В подала протест на яхту А по правилу 12. Яхта А была дисквалифицирована и подала апелляцию.

## Решение

Яхта А, очевидно, полагала, что применяется второе предложение правила 18.2(b), когда две яхты находились в положении 1, и что яхта В, находящаяся тогда чисто позади, обязана была дать яхте А место-у-знака. Согласно этому предложению, оно применяется только, если яхта находилась чисто впереди, когда она достигла зоны. В положении 1 яхта В достигла зоны, а яхта А была явно вне её. Более того, первое предложение правила 18.2(b) никогда не применялось, потому что яхты не были связаны, когда В, первая из них, достигла зоны. Однако, пока яхты были связаны, применялось правило 18.2(a), и оно предписывало, чтобы А дала яхте В место-у-знака. В течении этого времени яхта В должна была сторониться яхты А: сначала по правилу 10, а затем (после своего поворота фордевинд) по правилу 11.

После того, как яхта В сделала поворот фордевинд, она оказалась чисто впереди яхты А. В этот момент правила 18.2(a) и 11 перестали применяться, и начали применяться правила

12 и 15.

По правилу 15 Яхта В в начальный момент должна была дать яхте А место, чтобы сторониться, и яхта В выполнила это требование, так как яхта А легко могла бы сторониться, своевременно немного увалившись, чтобы избежать транца яхты В, после того, как яхта В стала чисто впереди. Когда А ударила в транец яхты В, она явно не сторонила В, и поэтому дисквалификация яхты А за нарушение правила 12 была правильной. Яхта А также нарушила правило 14, так как у неё была возможность слегка увалиться и избежать контакта с В.

После того, как стало ясно, что А не собирается сторониться яхты В, у В, вероятно, не было возможности избежать контакта. Но даже если бы яхта В могла избежать контакта, но не сделала этого, она была бы оправдана по правилу 43.1(с), так как она имела право дороги, и контакт не причинил ущерба или вреда здоровью.

Апелляцию отклонить, поддержать решение протестового комитета. Оставить в силе дисквалификацию яхты А за нарушение правил 12 и 14.

USA 1962/87

### СЛУЧАЙ 3

**Правило 19.2(а) Место для прохождения препятствия. Предоставление места у препятствия**

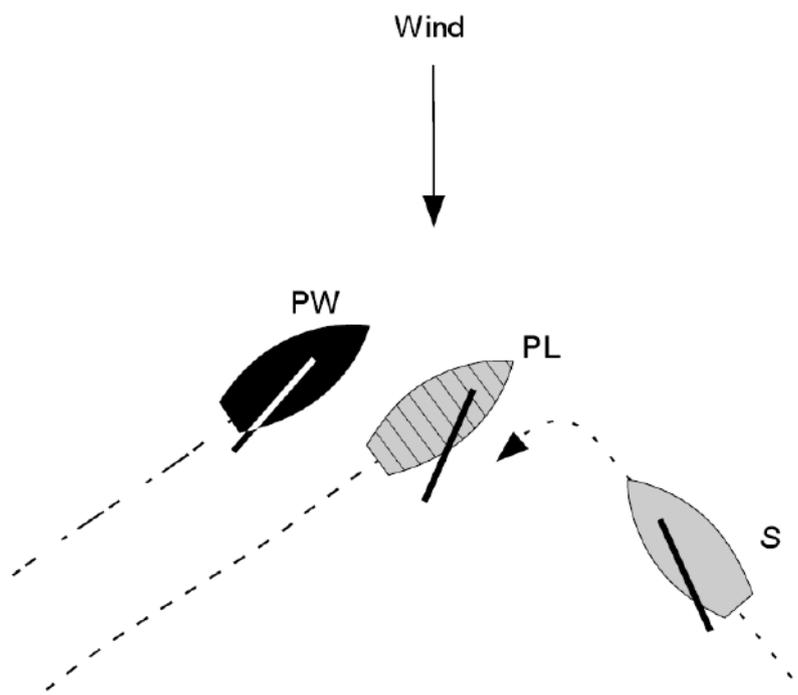
**Правило 20 Место для поворота оверштаг от препятствия**

**Правило 43.1(а) Оправдание**

*Подветренная яхта левого галса, делающая оклик с требованием места для поворота оверштаг от препятствия – приближающейся яхты правого галса, не обязана предвидеть, что наветренная яхта не будет выполнять свою обязанность – как можно скорее сделать поворот оверштаг или предоставить место иным способом.*

#### **Факты**

Яхта S окликнула яхту PL, когда эти два швертбота сходились на курсах, ведущих к столкновению. Яхта PL после этого дважды сделала оклик: «Место для поворота оверштаг!», но яхта PW не реагировала на эти оклики. Яхта PL, которая уже не могла сторониться яхты S, сделала оклик в третий раз, и тогда PW начала поворот оверштаг. Яхта S, которая находилась в этот момент от PL на расстоянии в 1 метр, вынуждена была резко увалиться, чтобы избежать столкновения. PW вышла из гонки, а S подала протест на PL по правилу 10. Протестовый комитет дисквалифицировал PL, заметив, что ей, не получившей своевременного ответа от PW, следовало бы использовать право на приведение и заставить PW сделать поворот оверштаг.



Яхта PL подала апелляцию, утверждая, что:

- (1) она не имела права заставить PW повернуть на другой галс;
- (2) даже если бы они обе привелись до левентика, то всё равно S должна была бы изменить курс, чтобы избежать столкновения;
- (3) она предвидела развитие событий и своевременно окликнула яхту PW.

#### **Решение**

Апелляцию яхты PL удовлетворить, восстановить её результат. Так как яхта S была препятствием для PL и PW, то PL, как яхта имеющая право дороги имела право выбирать по правилу 19.2(a) между уваливанием и окликом о предоставлении места для поворота оверштаг (см. правило 20.1). Решив сделать поворот оверштаг и трижды сделав оклик о предоставлении места для этого, PL имела право ожидать, что PW ответит и предоставит ей место для поворота оверштаг по правилам 20.2(b) и 20.2(c). PL не обязана предвидеть, что PW не выполнит требований правил 20.2(b) и 20.2(c). Яхта PL нарушила правило 10, но по правилу 43.1(a) она была оправдана как невинная жертва нарушения правил другой яхтой.

GBR 1962/37

## **СЛУЧАЙ 4**

**Правило 49 Расположение экипажа; Леера**

**Правило 55.3(a) Постановка парусов и проводка шкотов. Проводка шкотов**

*Спортсмен имеет право держать шкот за бортом.*

## **Вопрос**

Разрешается ли спортсмену держать шкот переднего паруса или спинакера за бортом?

## **Ответ**

Правило 55.3 гласит: «Запрещается проводить шкоты любого паруса с помощью любого приспособления, которое переносит внешнее давление на шкот...». Никакая часть тела спортсмена не является приспособлением. Следовательно, спортсмену разрешено держать шкот за бортом, при условии, что при этом соблюдаются требования правила 49.

GBR 1962/41

## **СЛУЧАЙ 5**

### **Определения «Гонка»**

**Правило 22 Яхта опрокинувшаяся, на якоре или на мели; оказывающая помощь**

**Правило 42.1 Средства движения. Основное правило**

**Правило 45 Подъём из воды, швартовка, постановка на якорь**

*Яхта, которая стоит на якоре во время гонки, по-прежнему находится в гонке. Яхта не нарушает правило 42.1 или правило 45, если выбирая якорный конец чтобы поднять якорь, она возвращается в то местоположение, где якорь был опущен. Однако, если выбирая якорный конец, она явно продвигает себя в другое местоположение, она нарушает эти правила.*

### **Факты**

В гонках при слабом ветре, когда первый участок дистанции – лавировка против ветра и встречного течения, некоторые яхты становятся на якорь вблизи или на стартовой линии, чтобы течение не сносило их под ветер. Когда ветер усиливается или течение ослабевает, то они поднимают якоря, чтобы начать идти.

### **Вопрос 1**

Яхта, которая стоит на якоре, по-прежнему считается в «гонке», в соответствии с тем, как этот термин употребляется в преамбуле к Части 4.

### **Ответ 1**

Да. В преамбуле к Части 4, слово в «гонке» выделено жирным курсивом, следовательно, оно было использовано в смысле, указанном в Определениях (см. Терминология во Введении). В определении «Гонка» не говорится о яхте, стоящей на якоре или находящейся на мели, опрокинувшейся, или каким-либо другим способом не продвигающейся в гонке. Следовательно, яхты, стоящие на якоре, по-прежнему находятся в «гонке», а это означает, что они защищены правилом 22 и подчиняются правилам парусных гонок, включая правила 42.1 и 45.

### **Вопрос 2**

Требуется ли яхте идти в точку над своим якорем до того, как она начнет выбирать его, или

она может поднять свой якорь, даже если её действия при выборе якорного конца продвигают её относительно воды или дна?

## Ответ 2

Действия, разрешенные правилом 45, являются исключением из правила 42.1. Правило 45 разрешает яхтам вставать на якорь. Чтобы встать на якорь в соответствии с хорошей морской практикой, якорный конец должен быть дополнительно потравлен после того, как якорь окажется на дне. Правило 45 предписывает яхтам поднять свои якоря прежде, чем продолжить гонку, если это возможно. Чтобы поднять якорь, сначала нужно выбрать дополнительно потравленный якорный конец, а это действие будет продвигать яхту в точку над своим якорем. Так как это действие разрешено правилом 45, то оно не нарушает правило 42.1.

Однако, если якорный конец выбирается так сильно или быстро, что после того как якорь оторвался от дна, яхта явно продвинулась в другое местоположение от того места, где якорь был опущен, значит она продолжила гонку до поднятия якоря, и её действие нарушает оба правила, 42.1 и 45.

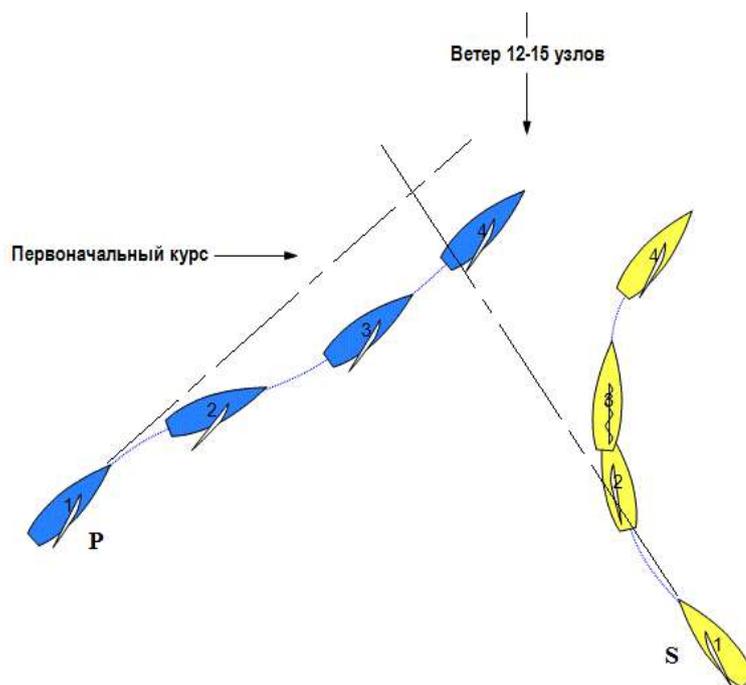
Пересмотрено Word Sailing 2012

## СЛУЧАЙ 6

### Правило 16.1 Изменение курса

### Правило 16.2 Изменение курса

*Яхта правого галса, которая делает поворот оверштаг после того, как яхта левого галса увалилась, чтобы пройти у неё по корме, не обязательно нарушает правила.*



## Факты

Яхта Р между положениями 1 и 2 увалилась, чтобы пройти по корме яхты S. В следующий момент S решила сделать поворот оверштаг. Пройдя полным бейдевиндом расстояние примерно в длину корпуса, Р вернулась на курс крутой бейдевинд. При этом она потеряла примерно длину корпуса по высоте и прошла с наветра от S на расстоянии в длину корпуса. Приведение Р до курса крутой бейдевинд не было вызвано необходимостью сторониться яхты S после её поворота. Яхта Р подала протест на яхту S по правилу 16.1, утверждая, что когда S сделала поворот оверштаг после того, как Р увалилась, чтобы пройти по корме S, то яхта S не дала Р место, чтобы сторониться. Протестовый комитет дисквалифицировал яхту S по правилу 16.1. Яхта S подала апелляцию.

### **Решение**

Апелляцию яхты S удовлетворить, восстановить её результат. Яхта S подчинялась правилу 16 только в то время, когда приводилась от курса крутой бейдевинд правого галса до положения левентик. В это время Р имела место, чтобы сторониться, и поэтому S не нарушила правило 16.1. Правило 16.2 не применялось, потому что оно применяется тогда, когда яхта в положении S уваливается. В этом случае S привелась. В тот момент, как S прошла левентик, Р получила право дороги по правилу 13, а правило 16.1 перестало применяться к S. Яхта S сторонилась яхты Р в соответствии с правилом 13, и не нарушила никакого правила.

USA 1963/93

## **СЛУЧАЙ 7**

**Правило 11 На одном галсе, связаны**

**Правило 14 Избегание контакта**

**Правило 15 Получение права дороги**

**Правило 16.1 Изменение курса**

**Правило 17 На одном галсе; надлежащий курс**

**Правило 43.1(c) Оправдание**

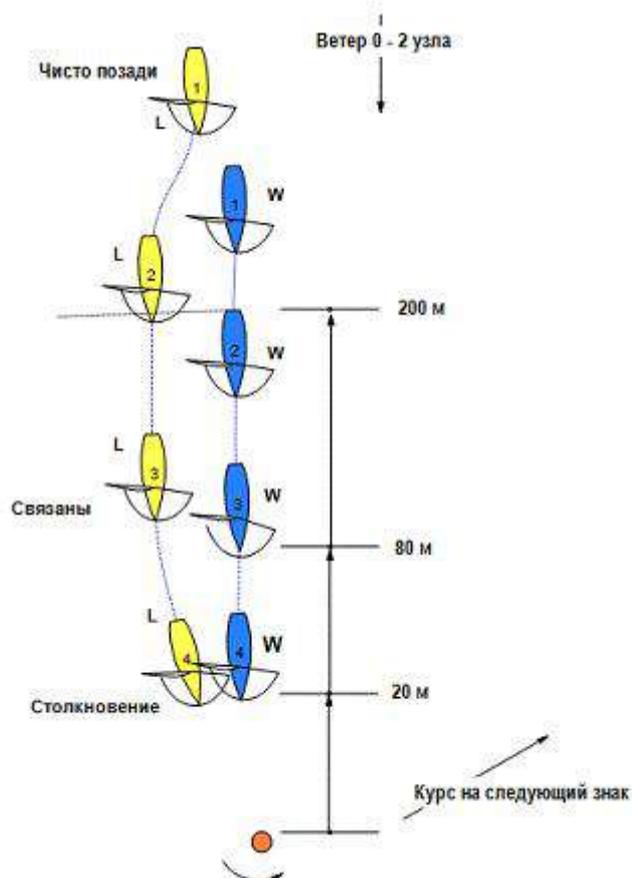
*Когда яхта из положения чисто позади становится связанной с подветренной стороны в пределах двух длин своего корпуса от другой яхты, то наветренная яхта должна сторониться. При этом подветренная яхта должна в начальный момент дать наветренной яхте место, чтобы сторониться, и не должна идти выше своего надлежащего курса. Надлежащий курс наветренной яхты не учитывается.*

### **Факты**

Яхты L и W - швертботы длиной 5 м. Примерно в 200 м от знака яхта L становится связанной с подветра от яхты W из положения чисто позади. Яхта L была менее чем в двух длинах своего корпуса от W. Затем обе яхты шли параллельно друг другу на расстоянии примерно в 1,5 длины корпуса, пока не оказались на расстоянии 80 м от знака.

В этой точке L слегка привелась, чтобы идти прямо на знак. Приведение не повлияло на

яхту W, и она сохраняла неизменный курс. Яхта L никогда не была чисто впереди. Гик яхты W коснулся ванты яхты L, не причинив ущерба или вреда здоровью, и L подала протест по правилу 11. Протест L был отклонен, и она была дисквалифицирована на том основании, что не предоставила W достаточно места, как это требуется правилом 15, чтобы та могла выполнить свои обязанности сторониться. Яхта L подала апелляцию.



(Примечание: Рисунок выполнен не в масштабе. Показанные расстояния от следующего знака приблизительны. В момент контакта никакая из яхт не достигла зоны знака)

## Решение

Апелляцию удовлетворить. С того момента, как L оказалась связанной с подветра от W, правило 11 требует от W сторониться L. В тот момент по правилу 15 яхта L была обязана дать W место, чтобы сторониться, но эта обязанность не является продолжительной, и на момент контакта связанность продолжалась значительное время, в течение которого у W было достаточно места, чтобы сторониться.

Правило 17 применялось к L, так как рисунок показывает, что она была чисто позади до того, как яхты стали связанными и в пределах двух длин своего корпуса от W, когда была установлена связанность. Изменение курса L по направлению к знаку было законным, при условии, что она не шла выше своего надлежащего курса. Именно её надлежащий курс является критерием – нарушила ли она правило 17; надлежащий курс яхты W не учитывается. Из согласованного рисунка видно, что L никогда не шла выше своего надлежащего курса. Следовательно, яхта L не нарушала правила 17.

Только после положения 3 яхта L слегка привелась. Ясно, что у W было место, чтобы

сторониться, и поэтому L не нарушила правило 16.1. Яхта L нарушила правило 14, так как имела возможность избежать контакта с W, но она оправдана по правилу 43.1(c) поскольку не было ущерба или вреда здоровью.

W нарушила правило 11 потому что не сторонилась L. W могла бы избежать контакта и, следовательно, она также нарушила правило 14; и поскольку она не шла в пределах места, на которое имела право по правилу 16.1, то она не оправдана по правилу 43.1(c).

Результат яхты L восстановлен, а яхта W дисквалифицирована по правилам 11 и 14.

GBR 1963/10

## СЛУЧАЙ 8

### **Правило 42.1 Средства движения. Основное правило**

### **Правило 42.2(d) Средства движения. Запрещенные действия**

*Повторяющиеся движения рулем с целью расположить яхту таким образом, чтобы она увеличивала скорость на каждой серии волн, создаваемых проходящим судном, не являются скаллингом, если только они не выполняются с усилием, и увеличение скорости есть результат разрешенного использования воды, чтобы увеличить скорость.*

### **Факты**

Два небольших швертбота А и В шли полным курсом, почти глиссируя, при скорости ветра в 8 узлов. Большая моторная яхта быстро прошла параллельным курсом с подветра, создав несколько больших волн. При подходе каждой волны к корме яхты А, её рулевой совершал движения своим румпелем без чрезмерных усилий. Таким образом, А совершила серию изменений курса, ритмически связанных с прохождением волн. Эти действия повторялись для каждой волны, и яхта А увеличивала скорость в каждом случае. Яхта В подала протест на А по правилу 42.2(d) за скалинг. Протестовый комитет дисквалифицировал яхту А, и она подала апелляцию.

### **Решение**

Апелляция яхты А поддержана, и её результат должен быть восстановлен.

Повторяющиеся действия румпелем не были сильными. Некоторое увеличение скорости не было прямым результатом движений румпеля, а происходило от положения яхты, позволяющего воспользоваться действием волны, что не противоречит правилу 42.1. При этом рулевой имеет право совершать такие действия румпелем, какие он считает наилучшими, при условии, что его движения не нарушают правила 42.2(d).

USA 1962/91

## СЛУЧАЙ 9

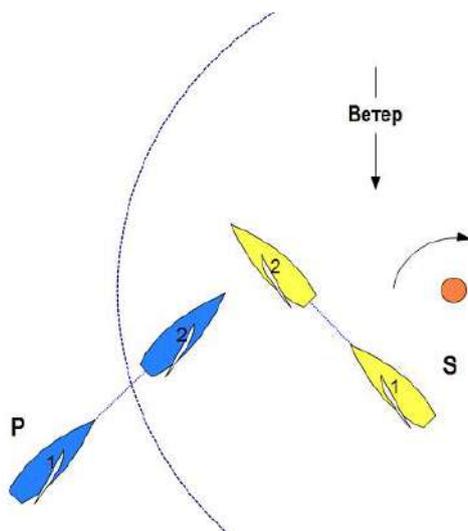
Определения «Надлежащий курс»

Правило 10 На противоположных галсах

Правило 18.1(a) Место-у-знака. Когда применяется правило 18

Правило 18.1(b) Место-у-знака. Когда применяется правило 18

*Если яхта правого галса решает пройти мимо наветренного знака, то яхта левого галса должна сторониться. Нет правила, которое требует, чтобы яхта шла надлежащим курсом.*



### Вопрос

Две яхты на противоположных галсах подходят курсом крутой бейдевинд к наветренному знаку, который следует оставить с правого борта. Яхта S имеет достаточно места с учетом ветра и течения, чтобы сделать поворот оверштаг и обогнуть знак, но вместо этого S сохраняет свой курс, намереваясь вынудить яхту P сделать поворот оверштаг, чтобы сторониться. Может ли P игнорировать правило 10, если считает, что S не идет своим надлежащим курсом и имеет достаточно места, чтобы обогнуть знак?

### Ответ

Нет. Применяется правило 10. Правило 18 не применяется, если яхты находятся в одной из четырех ситуаций, описанных в правилах 18.1(a), (b), (c) или (d). Оба правила 18.1(a) и (b) применяются к яхтам S и P. Обе яхты идут в лавировку против ветра и находятся на противоположных галсах (смотри Случай 132). Также надлежащим курсом для S, но не для P, является выполнение поворота оверштаг.

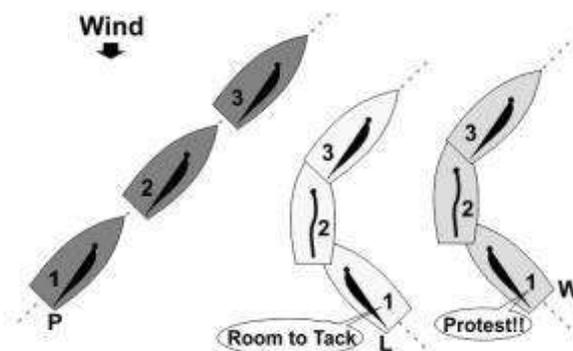
Если S решает сохранять свой курс, то яхта P обязана сторониться. Несмотря на то, что в некоторых ситуациях яхтам запрещается идти выше надлежащего курса, нет правила, которое требует, чтобы яхта шла надлежащим курсом.

## СЛУЧАЙ 10

### Правило 20 Место для поворота оверштаг от препятствия

*Если яхта окликом запрашивает место для поворота оверштаг, когда она еще не достигает препятствия или не идет курсом крутой бейдевинд или выше, она нарушает правило 20.1. Окликнутая яхта должна предпринять ответные действия, даже если оклик нарушает правило 20.1.*

### Факты для вопроса 1



Яхты L и W идут курсом крутой бейдевинд на правом галсе. L идет курсом, ведущим к столкновению с яхтой P, которая находится в гонке на курсе крутой бейдевинд на левом галсе. L окликом запрашивает у яхты W место, чтобы сделать поворот оверштаг; яхта W предпринимает ответные действия и протестует.

### Вопрос 1

Как в этой ситуации применяется правило 20?

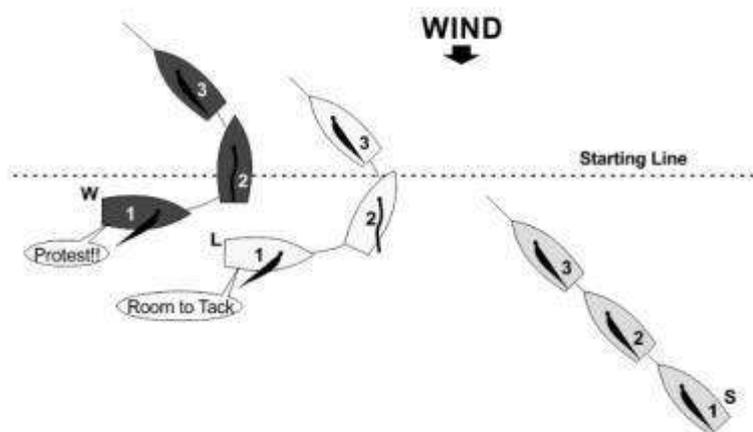
### Ответ 1

Несмотря на риск столкновения между L и P, яхта P не является препятствием по отношению к L и W, потому что ни L ни W не обязаны ее сторониться.

В момент, когда яхта L окликом запрашивает место для поворота оверштаг, она не приближается к препятствию и нарушает правило 20.1(a).

Правило 20.2.(b) обязывает W предпринять ответные действия на оклик L, даже если требования правила 20.1 не выполнены. Поэтому яхта W должна либо как можно скорее сделать поворот оверштаг или ответить «Поворачивай» и затем дать место L сделать поворот оверштаг и избежать её. Когда яхта W предпринимает ответные действия, яхта L должна сделать поворот оверштаг так быстро, как это возможно. Яхта W предпринимает ответные действия, делая поворот оверштаг, и не нарушает правил.

## Факты для вопроса 2



Яхты L и W идут на левом галсе вдоль стартовой линии курсом галфинд. Яхта L находится на курсе, ведущим к столкновению с яхтой S, которая приближается к стартовой линии на правом галсе, идя курсом крутой бейдевинд. Яхта L окликом запрашивает место у яхты W, чтобы сделать поворот оверштаг. Яхта W предпринимает ответные действия и протестует.

### Вопрос 2

Как в этой ситуации принимается правило 20?

### Ответ 2

Яхта S является препятствием для обеих яхт и W и L.

В момент, когда L окликом запрашивает место для поворота оверштаг, она приближается к препятствию и ей необходимо будет существенно изменить курс, чтобы избежать его. Однако, так как она не идет курсом крутой бейдевинд или выше, она нарушает правило 20.1(b).

Также как и в Ответе 1, правило 20.2(b) обязывает W предпринять ответные действия, даже если условия применения правила 20.1 не выполнены. Поэтому яхта W должна либо сделать порот оверштаг так быстро, как это возможно, либо крикнуть «Поворачивай» и затем дать место, чтобы L могла сделать поворот оверштаг и избежать её. Яхта W предпринимает ответные действия, делая поворот оверштаг, и не нарушает правил. Если яхта L не сделает поворота оверштаг и, для примера, пройдет позади кормы S, она также нарушит 20.2 (d).

## СЛУЧАЙ 11

### Определения «Препятствие»

#### Правило 14 Избегание контакта

#### Правило 19.2(b) Место для прохождения препятствия. Предоставление места у препятствия

#### Правило 20.1 Место для поворота оверштаг от препятствия. Оклик

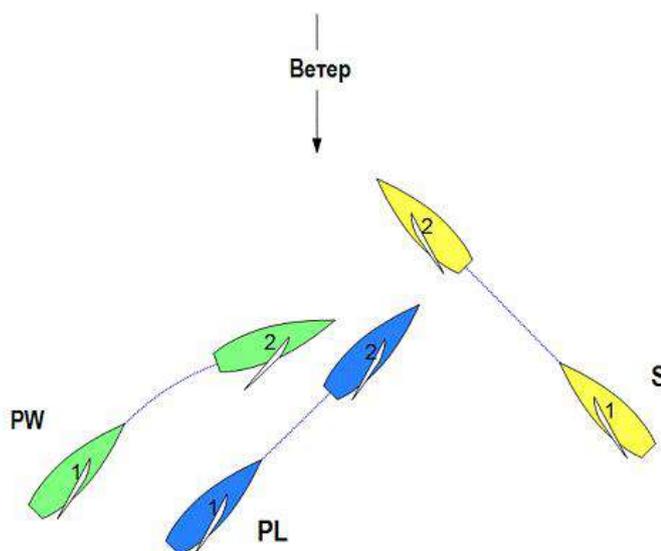
#### Правило 43 Оправдание

*Когда яхты связаны у препятствия, включая препятствие, которым является яхта, имеющая право дороги, то наружная яхта должна дать внутренней яхте место для прохода между собой и препятствием.*

### Факты

Яхты PW и PL, связанные, на курсе крутой бейдевинд левого галса, приближались в лавировку к яхте S. Яхта PL могла безопасно пройти по корме S. Яхта PW, на курсе, ведущем к столкновению с S, оклинула PL, требуя место для прохода по корме у S, когда PW и PL были примерно в трёх длинах корпуса от S. Яхта PL игнорировала оклик и сохраняла свой курс. PW увалилась, чтобы избежать S, и произошёл лёгкий контакт между бортами PW и PL без ущерба или вреда здоровью. Яхта PW подала протест по правилу 19.2(b).

Протестовый комитет решил, что правило 19.2(b) не применялось, указав, что PW могла без труда сделать поворот оверштаг, чтобы сторониться яхты S, так как у неё с наветра было свободное пространство, и ей следовало так сделать. Яхта PW была дисквалифицирована по правилу 11, и она подала апелляцию.



### Решение

Яхта S была для PW и PL препятствием, потому что им обеим, PW и PL, нужно было бы

существенно изменить курс, если бы они шли прямо по направлению к S и были на расстоянии длины корпуса от неё, и потому что они обе обязаны по правилу 10 сторониться её (см. определение «Препятствие»). По правилу 19.2(a) PL, как яхта, имеющая право дороги, имела право пройти S с любой стороны. Она выбрала пройти с подветра от S. Следовательно, по правилу 19.2(b) PW имела право на место, чтобы пройти между PL и кормой S. Яхта PL не дала PW такого места и этим нарушила правило 19.2(b). Яхта PL подпадает под правило 14, но поскольку она имела право дороги по отношению к PW, и так как не было ущерба или вреда здоровью, то она была оправдана по правилу 43.1(c) за нарушение этого правила.

Решение было бы таким же, даже если бы PW не запрашивала места.

Яхта PW не могла знать, что PL не собиралась дать ей достаточно места, до тех пор, пока не оказалось вынужденной проходить между S и PL. Яхта PW нарушила правило 11, но, поскольку она шла в пределах места, на которое имела право по правилу 19.2(b), она оправдана по правилу 43.1(b).

Когда стало ясно, что PL не даёт места, у PW не было разумной возможности избежать контакта, и поэтому PW не нарушила правило 14.

Яхта PW не была обязана «сделать поворот оверштаг, чтобы сторониться яхты S, так как у неё с наветра было свободное пространство», потому что PL не делала оклика по правилу 20.1 для поворота оверштаг и избегания S. Если бы PL сделала оклик, то PW должна была бы предпринять ответные действия по правилу 20.2(b) и 20.2(c) даже если бы правило 20.1(a) запрещало PL делать оклик, поскольку ей не нужно было изменять курс для избегания S.

Апелляцию удовлетворить. Отменить решение протестового комитета о дисквалификации PW, и восстановить её результат. Дисквалифицировать яхту PL за нарушение правила 19.2(b). (См. Случай 125, где обсуждается подобная ситуация).

GBR 1964/18

## СЛУЧАЙ 12

**Определения «Чисто позади и чисто впереди, связаны»**

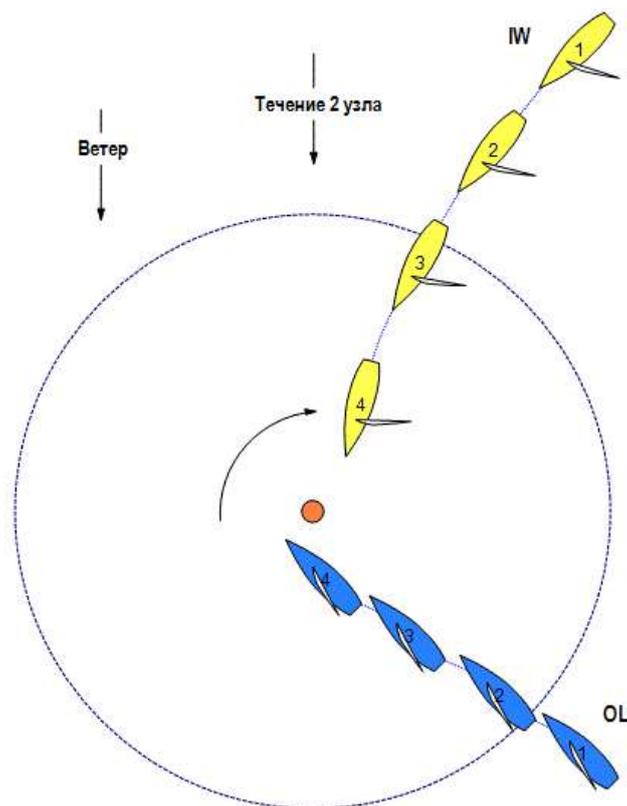
**Правило 11 На одном галсе, связаны**

**Правило 18.1 Место-у-знака. Когда применяется правило 18**

**Правило 18.2(b) Место-у-знака. Предоставление места-у-знака**

**Правило 43 Оправдание**

*При определении права внутренней яхты на место-у-знака по правилу 18.2(b) неважно, что яхты находятся на существенно разных курсах, при условии, что связанность существует, когда первая из них достигает зоны.*



## Факты

Яхты OL и IW подходили к знаку, который предписано оставить с правого борта. Был слабый ветер и течение скоростью 2 узла того же направления, что и ветер. IW набрала много высоты, чтобы использовать течение, и подходила к знаку по течению почти курсом фордевинд. OL, напротив, находясь под ветром, в положении 1 примерно в трёх длинах корпуса от знака, шла курсом крутой бейдевинд медленно против течения. IW дважды окликом потребовала место, и OL дважды ответила: «Вы не можете сюда идти». В последний момент, сразу после положения 4 на рисунке, как только IW привелась, чтобы начать обгибание знака, OL попыталась дать ей место, но произошел контакт между яхтами. Не было повреждений или вреда здоровью.

Яхта OL подала протест по правилу 11, но была сама дисквалифицирована по правилу 18.2(b). Она подала апелляцию, полагая, что нелогично и не соответствует смыслу определения «Чисто позади и чисто впереди; связаны» и правила 18 считать связанными яхты, курсы которых отличаются на 90 градусов. OL также полагала, что целью правила 18 является защита яхты от опасности контакта со знаком, если она не может пройти по корме у наружной яхты. Кроме того, в апелляции утверждалось, что, приближаясь к знаку, IW могла легко пройти по корме у OL, пока она не начала приведение, и что IW не была «внутренней» яхтой до момента, предшествующего касанию.

## Решение

Апелляцию OL отклонить. Поддержать её дисквалификацию.

Яхты были обязаны оставить знак с одного и того же борта, и были на одном галсе,

поэтому после положения 1, когда OL достигла зоны, применялось правило 18. С этого момента и до момента контакта ни одна из них не находилась чисто позади другой, значит яхты были связаны (см. определение «Чисто позади и чисто впереди; связаны»). Следовательно, применимо первое предложение правила 18.2(b), ограничивающее права наружной яхты OL, которые она имеет по правилу 11, предписывая ей дать внутренней яхте IW, место-у-знака. OL не дала место-у-знака IW, и поэтому была дисквалифицирована по правилу 18.2(b).

IW нарушила правило 11 в то время, когда она шла в пределах места-у-знака, на которое имела право, следовательно, она оправдана по правилу 43.1(b)

Обе яхты нарушили правило 14, так как каждая из них имела возможность избежать контакта. Но поскольку OL имела право дороги, а IW имела право на место-у-знака, и не было повреждения или вреда здоровью, то обе яхты были оправданы по правилу 43.1(c) за нарушение правила 14.

GBR 1964/19

## СЛУЧАЙ 13

**Определения «Надлежащий курс»**

**Правило 11 На одном галсе, связаны**

**Правило 14 Избегание контакта**

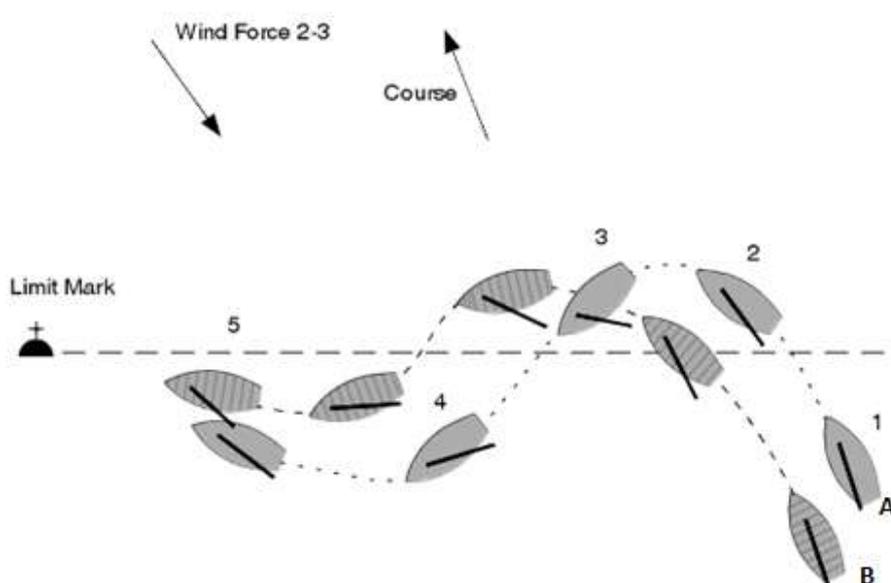
**Правило 15 Получение права дороги**

**Правило 16.1 Изменение курса**

**Правило 17 На одном галсе; надлежащий курс**

**Правило 43.1(c) Оправдание**

*Подветренная яхта не нарушает правила, если до своего сигнала «Старт» идет курсом выше, чем курс наветренной яхты*



**Факты**

Два швертбота длиной 14 футов, А и В, маневрировали до сигнала «Старт» и пересекли стартовую линию. Уваливаясь, чтобы вернуться на предстартовую сторону, яхта А, которая вначале была наветренной яхтой, заняла подветренное положение, пройдя за кормой В. Сразу после положения 4 яхта А привелась до курса крутой бейдевинд и направилась прямо к левому концу стартовой линии. Тем временем яхта В с потравленными шкотами медленно шла вдоль стартовой линии. В положении 5 произошел контакт, гик В коснулся наветренной ванты А. Яхта А подала протест на В по правилу 11, а яхта В подала встречный протест на А – по правилам 12 и 15.

Протестовый комитет установил, что А имела право дороги по правилу 11 с момента, когда она легла на постоянный курс до момента контакта. Яхта В имела место, чтобы сторониться, хотя ей и пришлось бы при этом преждевременно пересечь стартовую линию. Поэтому он отклонил протест В и удовлетворил протест А. Яхта В подала апелляцию, ссылаясь в этот раз на правило 16.1.

### **Решение**

Апелляцию яхты В отклонить. Между положениями 2 и 3 яхта А становится связанной с подветра от В, получая право дороги по правилу 11, ограниченное требованием правила 15 дать в начальный момент яхте В место, чтобы сторониться. Яхта А выполнила это требование, так как дала В место, чтобы сторониться. Сразу после положения 4, когда А приводилась до курса крутой бейдевинд, она была обязана по правилу 16.1 дать яхте В место, чтобы сторониться, и она выполнила это требование.

Яхта А была чисто позади от В и в пределах двух длин корпуса когда стала связанной с ней с подветренной стороны. Поэтому по правилу 17 она не должна была идти выше своего надлежащего курса. Однако у неё не было надлежащего курса до сигнала «Старт» (см. определение «Надлежащий курс»), а сигнал «Старт» был произведен сразу после инцидента. Следовательно, приведение А не нарушило правило 17, и она на самом деле имела право приводиться выше, чем она сделала, даже до левентика, при условии, что она делает это в соответствии с правилом 16.1.

После того, как А стала связанной с подветра с В, та по правилу 11 была обязана сторониться. В этого не сделала, и её дисквалификация по правилу 11 поддержана. Также яхта В нарушила правило 14, так как могла избежать контакта с А и, так как она не шла в пределах места, на которое она имела право по правилу 16.1, она не оправдана по правилу 43.1(c).

Яхта А тоже нарушила правило 14, так как могла слегка увалиться и избежать контакта. Но она оправдана по правилу 43.1(c), поскольку имела право дороги и не было ущерба или вреда здоровью.

## СЛУЧАЙ 14

Определения «Надлежащий курс»

Правило 11 На одном галсе, связаны

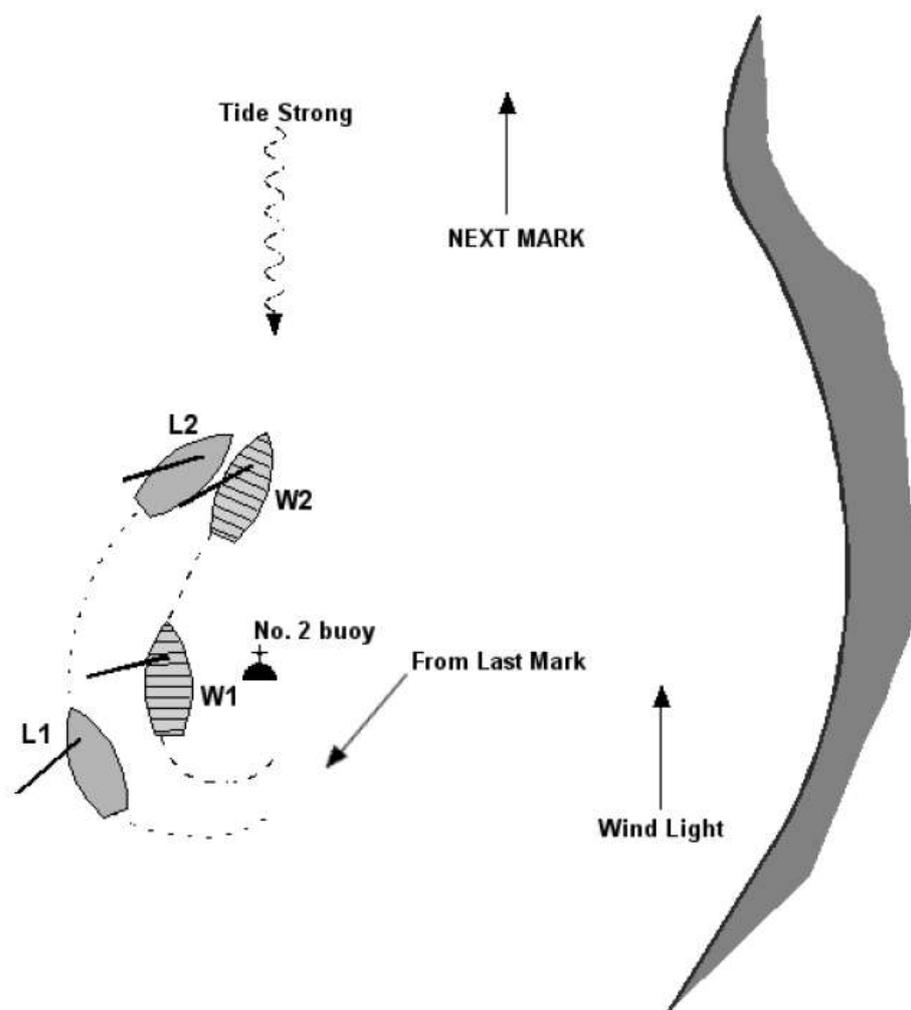
Правило 14 Избегание контакта

Правило 16.1 Изменение курса

Правило 17 На одном галсе; надлежащий курс

Правило 43.1(c) Оправдание

*Когда две яхты, находящиеся на одном галсе, сходятся и имеют разные мнения о надлежащем курсе подветренной яхты, то наветренная яхта должна сторониться. Две яхты, идущие близко друг к другу на одном участке дистанции, могут иметь различные надлежащие курсы.*



### Факты

В слабый ветер после огибания наветренного знака флот разделился, некоторые яхты пошли к берегу, чтобы избежать сильного встречного течения, а другие остались вдали от берега в надежде получить больше ветра. Яхта L установила связанность с яхтой W из положения чисто позади с подветра и в пределах двух длин своего корпуса от W, и они

обогнули знак связанными. Яхта W выбрала путь мористее, в то время как L начала медленно приводиться и информировала W, что намерена идти к берегу. Яхта W ответила: «Вы не имеете права на приведение». L ответила, что идёт надлежащим курсом, и W должна сторониться. Дискуссия заняла некоторое время. Яхта L продолжала постепенно менять курс, и во всё это время у яхты W была возможность сторониться. Произошло касание и обе яхты подали протесты.

Протестовый комитет дисквалифицировал L по правилу 17 как шедшую выше своего надлежащего курса, и она подала апелляцию.

### **Решение**

Когда две яхты, находящиеся на одном галсе, сходятся и имеют разные мнения о надлежащем курсе, то яхта W обязана по правилу 11 сторониться и по правилу 14 избегать контакта.

Этот случай иллюстрирует тот факт, что две яхты, идущие на одном участке дистанции очень близко друг к другу, могут иметь различные надлежащие курсы. Какой из двух различных курсов быстрее приведёт к следующему знаку, определить заранее нельзя. И это не обязательно доказывается тем, что одна из яхт пришла к следующему знаку раньше другой.

Основанием для протеста W являлось то, что L шла выше своего надлежащего курса, в то время, когда к ней применялось правило 17. Защита L и её контр протест состояли в следующем: она решила, что курс к берегу для избегания течения позволил бы ей финишировать раньше и, следовательно, курс, которым она шла, был её надлежащим курсом. Дополнительно L заявила, что W нарушила правила 11 и 14.

Установленные факты не показывают, что L шла выше своего надлежащего курса и, следовательно, она не нарушила правило 17. Когда L медленно приводилась между положениями 1 и 2, у W было место, чтобы сторониться, поэтому L не нарушила правило 16.1. Яхта L могла бы избежать контакта с W. Не сделав этого, она нарушила правило 14, но была оправдана за это нарушение по правилу 43.1(c), так как имела право дороги и в результате контакта не было ущерба или вреда здоровью.

Яхта W, не сторонясь L, нарушила правило 11. W могла бы избежать контакта, но не сделав этого, также нарушила правило 14, но, так как она не шла в пределах места, на которое она имела право согласно правилу 16.1, она не оправдана по правилу 43.1(c).

Апелляция L поддержана, её результат восстановлен. Яхта W дисквалифицирована за нарушение правил 11 и 14.

## СЛУЧАЙ 15

### Определения «Место-у-знака»

**Правило 12** На одном галсе, не связаны

**Правило 13** Во время поворота оверштаг

**Правило 18.1(a)** Место-у-знака. Когда применяется правило 18

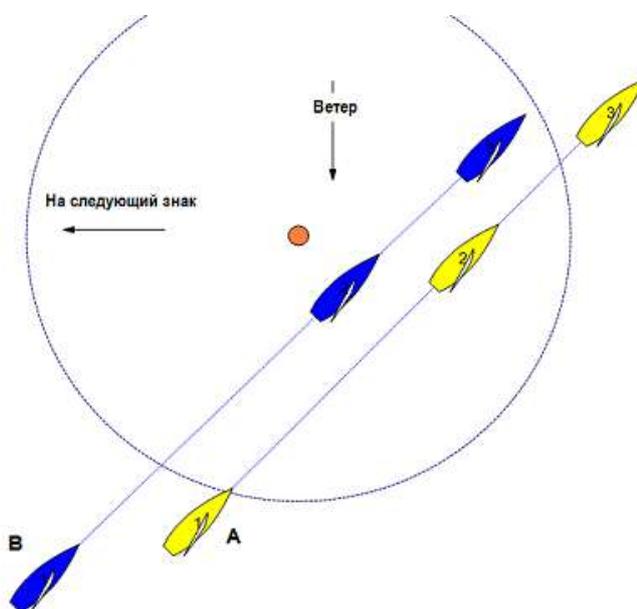
**Правило 18.2(b)** Место-у-знака. Предоставление места у знака

**Правило 18.2(d)** Место-у-знака. Предоставление места у знака

*Делая поворот оверштаг, чтобы обогнуть знак, яхта, находящаяся чисто впереди, должна выполнять требования правила 13. Яхта, находящаяся чисто позади, имеет право сохранять свой курс, тем самым препятствовать другой яхте сделать поворот оверштаг.*

### Факты

Яхты А и В подходят к наветренному знаку, который предписано оставить с левого борта. Они идут крутым бейдевиндом параллельными курсами, и яхта А чисто впереди. Яхта А ожидает от В, что, когда та сможет сделать поворот оверштаг и выйти на знак, то она тоже сделает поворот оверштаг для обгибания знака и направится к следующему знаку. Вместо этого В сохраняет свой курс, как показано на рисунке, и идет дальше за знак.



### Вопрос

Имеет ли право яхта В таким образом сохранять свой курс и тем самым препятствовать А сделать поворот оверштаг?

### Ответ

Да. Пока яхта А остаётся на левом галсе, яхта В обязана сторониться её по правилу 12 и,

так как А была чисто впереди, когда достигла зоны, то по правилу 18.2(b) яхта В также обязана дать ей место-у-знака. При условии, что В сторонится А и даёт место-у-знака, если та приводится (даже вплоть до левентика), то В имеет право идти любым курсом, который она выберет, включая неизменный курс. Однако В не обязана предоставлять А место-у-знака, после того, как А покинет зону (см. правило 18.2(d)).

Место-у-знака, на которое А имеет право, не включает место для её поворота оверштаг (см. последнее предложение определения «Место-у-знака»). Если А пройдёт положение левентик, то все части правила 18 в этот момент перестанут применяться, так как яхты окажутся на противоположных галсах на лавировке против ветра (см. правило 18.1(a) и Случай 132). Кроме того, у А не будет права дороги по правилу 12, а В получит право дороги по правилу 13.

GBR 1966/8

## СЛУЧАЙ 16

удален

## СЛУЧАЙ 17

### Правило 13 Во время поворота оверштаг

*Яхта больше не подчиняется правилу 13, если она находится на курсе крутой бейдевинд, и не имеет значения, движется ли она относительно воды и выбраны ли шкоты её парусов.*

#### Вопрос

Правило 13 применяется до тех пор, пока яхта, делающая поворот оверштаг, «не окажется на курсе крутой бейдевинд».

Однако в правиле не говорится, должна ли яхта двигаться, когда она легла на этот курс. Имеется ли в виду, что в момент, когда правило 13 перестает действовать, яхта должна фактически двигаться относительно воды на курсе крутой бейдевинд, а не только находиться на этом курсе?

#### Ответ

Яхта больше не подчиняется правилу 13, если находится на курсе крутой бейдевинд и не имеет значения, движется ли она относительно воды и выбраны ли шкоты её парусов.

GBR 1967/8

## СЛУЧАЙ 18

удален

## СЛУЧАЙ 19

**Часть 2 Преамбула**

**Правило 36(b) Повторные старты или повторные гонки**

**Правило 43.1(c) Оправдание**

**Правило 44.1(b) Наказания, выполняемые сразу после инцидента. Выполнение наказания**

**Правило 60.3(a)(1) Право протестовать; право требовать исправления результата или действия по правилу 69**

**Правило 61.1(a)(4) Требования к протесту. Извещение опротестованного**

**Правило 62.1(b) Исправление результата**

**Правило 63.5. Рассмотрения. Действительность протеста или требования исправить результат**

**Правило 64.4(a) Решения. Решения по протестам, связанным с правилами класса**

*Разъяснение термина «повреждение» (damage)\*.*

### **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 ценность или полезность чего-либо».

Это определение ставит для обсуждения некоторые вопросы. Например:

- Уменьшилась ли текущая рыночная стоимость, какой-либо части яхты или целиком яхты?
- Стала ли какая-нибудь часть яхты или её оборудования менее функциональной?

\*) В переводе на русский язык в указанных правилах используются термины «ущерб» и «повреждение».

GBR 1968/2

## СЛУЧАЙ 20

**Правило 1.1 Безопасность. Помощь находящимся в опасности**

**Правило 62.1(c) Исправление результата**

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

## **Факты**

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

Протестовый комитет в своём решении принял во внимание несколько фактов. Во-первых, рулевой А был очень опытным яхтсменом. Во-вторых, был слабый ветер, а наступивший прилив вскоре освободил бы мачту. В-третьих, А не просил помощи, а помощь была предложена ему. Следовательно, поскольку ни швертбот А, ни его экипаж не находились в опасности, в исправлении результата было отказано. Швертбот В подал апелляцию, полагая, что правило 1.1 никоим образом не обязывает яхту, оказывающую помощь, решать или доказывать потом, что опасность существовала.

## **Решение**

Апелляцию удовлетворить. Яхта, имеющая возможность помочь другой яхте, находящейся, по-видимому, в опасности, обязана оказать помощь, как того требует правило 1.1. Не имеет значения, что позже протестовый комитет решит, что в действительности опасности не было или что помощи не просили. Швертбот В имеет право на исправление результата. Протестовому комитету предписано провести повторное рассмотрение и исправить результат в соответствии с требованиями правила 64.3 и рекомендациям правила А9.

GBR 1968

## **СЛУЧАЙ 21**

### **Определения «Место-у-знака»**

### **Определения «Место»**

*Когда яхта, имеющая право дороги, должна дать место-у-знака внутренней связанной яхте, то не существует минимального или максимального размера пространства, которое она должна дать. Размер пространства, которое она должна дать, значительно зависит от существующих условий, включающих ветер, состояние моря, скорость внутренней яхты, паруса, которые она несет, и её технические характеристики.*

### **Вопрос**

Когда яхта, имеющая право дороги, обязана дать место-у-знака внутренней связанной яхте по правилу 18, то каков максимальный размер пространства, которое она должна дать? Каков минимальный размер пространства, которое она должна дать?

### **Ответ**

В этой ситуации, определение «Место-у-знака» устанавливает, что внутренняя яхта имеет

право на место для четырех маневров:

- место, чтобы оставить знак с предписанного борта;
- место, чтобы идти к знаку, но только если надлежащий курс внутренней яхты проходит близко к нему;
- место для огибания или прохождения знака, нужно, чтобы проходить дистанцию без касания знака;
- место для поворота оверштаг, но только если выполнены следующие дополнительные условия: внутренняя яхта связана с наветра с наружной яхтой, поворот оверштаг есть часть огибания необходимая, чтобы проходить дистанцию, и внутренняя яхта могла бы выходить на знак после своего поворота оверштаг.

Определения «Место» и «Место-у-знака», не содержат каких-либо ссылок на максимальный или минимальный размер пространства и никакое правило не подразумевает, что наружная яхта, имеющая право дороги, должна дать максимальный или минимальный размер пространства. Она должна дать внутренней яхте пространство, которое ей необходимо в существующих условиях, чтобы выполнить эти маневры своевременно и в соответствии с хорошей морской практикой. Дополнительно, внутренняя яхта имеет право на пространство, чтобы избежать касания знака и пространство, чтобы выполнить свои обязанности по правилам Части 2 как в отношении наружной яхты, так и по отношению к другим близко расположенным яхтам.

Выражение «существующие условия» заслуживает обсуждения. Например, внутренний из двух швертботов, приближающихся к знаку на спокойном озере при слабом ветре, будет нуждаться в относительно небольшом пространстве, чуть большем, чем требуется для её корпуса и правильно поставленных парусов. И, наоборот, если две килевые яхты в открытом бурном море приближаются к знаку, который непредсказуемо бросает на волнах, то внутренней яхте может потребоваться пространство, сравнимое с длиной корпуса или больше, чтобы обеспечить безопасность. Яхте, несущей спинакер, чаще требуется больше пространства, чем яхте без спинакера. Яхте, идущей в режиме серфинга или глиссирования, может потребоваться меньше пространства, чтобы повернуть, чем яхте поднимающейся на крутую волну. «Существующие условия» также включают характеристики внутренней яхты. Например, яхте с длинным классическим килем или многокорпусной яхте может потребоваться больше пространства для огибания знака, чем более поворотливой однокорпусной яхте. Яхте с большим рулем может потребоваться меньше пространства для поворота, чем яхте с маленьким рулем.

Фраза «своевременного маневрирования в соответствии с хорошей морской практикой» относится к обеим яхтам. Во-первых, она относится к внутренней яхте, говоря, что она не может жаловаться на недостаточность пространства, если во время маневрирования не выполняет управления рулем, шкотами и парусами с разумной эффективностью. Это также подразумевает, что наружная яхта обязана предоставить достаточно пространства, чтобы внутренняя яхта не была вынуждена совершать экстраординарные или неестественные манёвры (см. также Случай 103).

## СЛУЧАЙ 22

**Правило 61.2(d) Требования к протесту. Содержание протеста**

**Правило 63.5 Рассмотрения. Действительность протеста или требования исправить результат**

**Правило 64.2 Решения. Наказания**

*Для действительности протеста не имеет значения, что правило, которое, по мнению протестующего было нарушено, не является ни одним из правил, которые протестовый комитет позднее определил как нарушенные.*

### **Факты**

После столкновения у знака, яхта S подала протест против яхты P, указав в бланке протеста правило 18, как требуется правилом 61.2(d). Протестовый комитет объявил протест недействительным и отказал в дальнейшем рассмотрении, так как, по мнению комитета, в протесте должно было быть указано правило 10 вместо правила 18. Если бы рассмотрение было продолжено и заслушаны стороны, то, как сказал протестовый комитет, возможно, протест был бы удовлетворён. Яхта S подала апелляцию.

### **Решение**

Правило 61.2(d) требует, чтобы в протесте было указано любое правило, которое, как считает протестующий, было нарушено. Если это требование не выполнено в протесте, поданном в письменном виде в офис регаты, то оно может быть выполнено до или во время рассмотрения. Нет требования, что правило или правила, указанные в протесте, должны быть правилом или правилами, которые позднее будут определены как нарушенные. На решение о действительности протеста не влияет то, что протестующий указал правило, вполне вероятно, не являющееся применимым правилом.

Именно протестовый комитет, установив факты, затем определяет применимые правила. Правило 64.2 гласит, что дисквалификация или другое наказание должно быть наложено независимо от того, упоминалось ли в протесте применимое правило.

Апелляцию удовлетворить в том отношении, что протестовому комитету предписано провести новое рассмотрение.

ITA 1967/4

## СЛУЧАЙ 23

**Определения «Чисто позади и чисто впереди; Связаны»**

**Определения «Препятствие»**

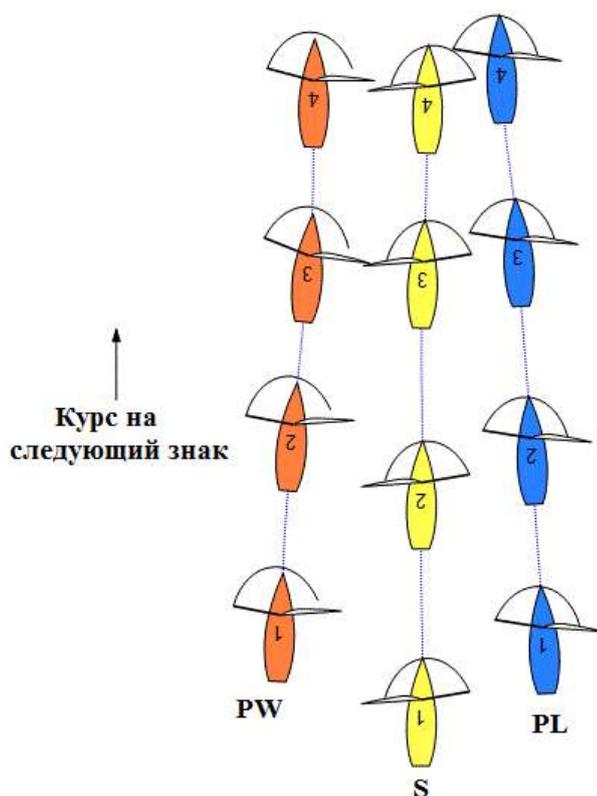
**Правило 10 На противоположных галсах**

**Правило 14 Избегание контакта**

**Правило 19 Место для прохождения препятствия**

*На курсе фордевинд правило 19 не применяется к яхте правого галса, проходящей между двумя яхтами левого галса, находящимися впереди неё.*

*Правило 10 требует, чтобы обе яхты левого галса сторонились.*



### Факты

Три яхты, одна на правом галсе, а две на левом, шли курсом фордевинд. Яхта S догнала яхты PL и PW и начала проходить между ними, как показано на рисунке. Яхты продолжали идти слегка сходящимися курсами, пока не произошёл контакт сначала между S и PW, а затем между S и PL. PW подала протест на S, утверждая, что та нарушила правило 19.2(c), так как PL как подветренная была препятствием для PW – наветренной яхты, и поэтому S не имела права на проход между PW и PL. Протестовый комитет дисквалифицировал PW и PL по правилу 10. Яхта PW подала апелляцию.

### Решение

Когда яхты шли от положения 1 к положению 4, то по правилу 10 PW и PL должны были сторониться S. Все три яхты шли курсом под углом более 90 градусов к направлению истинного ветра, поэтому S и PL были связаны от положения 1 до положения 4, а S и PW были связаны, начиная вскоре после положения 2 и до положения 4 (см. определение «Чисто позади и чисто впереди; Связаны»).

Пока такая связанность существовала, правило 19 не применялось поскольку в этот период не было препятствия, которое какая-нибудь пара яхт проходила с одной и той же стороны. Предпоследнее предложение определения «Препятствие» показывает, что PW не была препятствием для S или PL, так как ни одна из них не должна была сторониться PW. Аналогично, PL не была препятствием для S или PW, так как S не должна была сторониться PL. Яхта S была препятствием для PW и PL, согласно тому же предложению определения, так как по правилу 10 они обе должны были сторониться S. Но правило 19 не применялось, поскольку ни в какой момент времени PW и PL не проходили S с одной и

той же стороны.

Кроме того, правило 19.2(c), которое приводила PW в своём протесте, применяется только тогда, когда яхты проходят протяженное препятствие, а, согласно последнему предложению определения «Препятствие», «Судно на ходу, включая яхту в гонке никогда не является протяженным препятствием».

Был контакт между S и PW, а затем между S и PL. Однако из-за сходящихся курсов PW и PL яхта S оказалась в «ловушке» и у неё не было «разумной возможности» избежать этих контактов после того, как стало ясно, что PW и PL не сторонятся. Значит, S не нарушила правило 14.

По правилу 10 S имела право дороги по отношению к яхтам левого галса PW и PL, но ни одна из них не сторонила. Обе яхты PL и PW могли бы легко избежать контакта с S, поэтому каждая из них также нарушила и правило 14. Поддержать решение протестового комитета о дисквалификации PW и PL, а апелляцию PW отклонить.

GBR 1970/1

## СЛУЧАЙ 24

### Определения «Место»

**Правило 11 На одном галсе, связаны**

**Правило 12 На одном галсе, не связаны**

**Правило 15 Получение права дороги**

**Правило 43.1(b) Оправдание**

*Когда яхта становится связанной с подветренной стороны из положения чисто позади, то другая яхта должна действовать своевременно, чтобы сторониться. Если она не может этого сделать в соответствии с хорошей морской практикой, то ей не было предоставлено достаточно места, как предписано правилом 15.*

### Факты

Яхты А и В курсом бакштаг правого галса при слабом ветре шли своими надлежащими курсами к следующему знаку, находившемуся на некотором расстоянии. Сначала В находилась чисто позади и прямо за А, но она шла немного быстрее и установила связанность с подветренной стороны с А близко от её кормы.

### Вопросы

1. В какой момент обязанности В по правилу 12 заменяются её правами по правилу 11?
2. Каковы обязанности В по правилу 15?
3. Каковы обязанности А по правилу 11?

### Ответы

1. Обязанности яхты В по правилу 12 заменяются ее правами по правилу 11, как подветренной яхты, в тот момент, когда установилась связанность.

2. Правило 15, которое воплощает следующий принцип правил: когда право дороги переходит от одной яхты к другой, то яхта с новоприобретенным правом дороги обязана дать другой яхте пространство и время для ответных действий и, таким образом, законную возможность сторониться. Обязанность В по правилу 15 не является продолжительной; она только временно защищает А и только при условии, что А начнёт отвечать немедленно после начала связанности (см. определение «Место»).
3. Правило 11 требует от А сторониться, и если для этого нужно приведение, то она должна своевременно начать приводиться. Если А делает это, но любая часть её корпуса, экипажа или оборудования коснётся любой части корпуса, экипажа или оборудования яхты В, то яхта А нарушила правило 11. Если контакт случится несмотря на то, что А приводилась в соответствии с хорошей морской практикой, то В нарушает правило 15, не предоставив А достаточно места, чтобы сторониться, и А оправдана по правилу 43.1(b) за свое нарушение правила 11. Однако, если А приводится выше, чем это необходимо для того чтобы сторониться В, и в результате этого происходит контакт с яхтой В, то яхте А было предоставлено место, необходимое ей по правилу 15, и она не будет оправдана.

GBR 1970/2

## СЛУЧАЙ 25

### **Определения «Место-у-знака»**

**Правило 11 На одном галсе, связаны**

**Правило 14 Избегание контакта**

**Правило 16.1 Изменение курса**

**Правило 18.2(b) Место-у-знака. Предоставление места-у-знака**

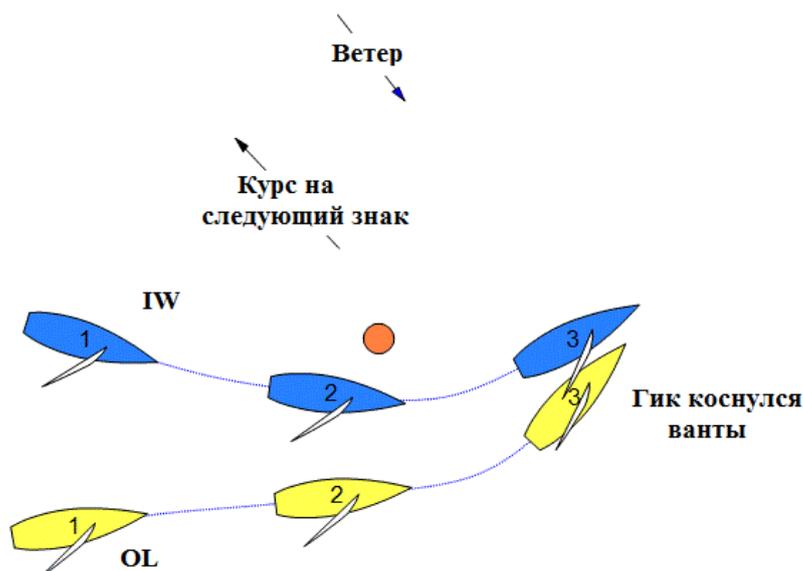
**Правило 43 Оправдание**

*После того как внутренняя наветренная связанная яхта получила место-у-знака, правило 18 больше не применяется, а правило 11 продолжает применяться. Внутренняя наветренная яхта должна сторониться наружной подветренной яхты, а подветренная яхта имеет право приводиться, при условии, что она дает наветренной яхте место, чтобы сторониться.*

### **Факты**

Два 15 футовых (4,5 м) швертбота, IW и OL, приближались к подветренному знаку, который было предписано оставить с левого борта. Следующий участок дистанции был лавировка против ветра. Яхта IW установила связанность изнутри с OL задолго до того, как они достигли зоны, и OL дала IW пространство, чтобы идти к знаку и затем обогнуть знак на курсе крутой бейдевинд. После того, как IW прошла знак, OL начала приведение на курс к следующему знаку. IW запоздала с приведением и задела своим гиком, находящимся ещё снаружи, рулевого и ванту OL. В момент контакта IW была на расстоянии длины корпуса от знака и более чем на 45° ниже курса крутой бейдевинд. Не было ущерба или вреда здоровью. Яхта IW подала протест на OL по правилу 18.2(b), а OL

– протест на IW по правилу 11.



Протестовый комитет решил, что поскольку IW своевременно не привелась до курса крутой бейдевинд, после того, как она шла к знаку, то она заняла большее пространство, чем то, на которое имела право по правилу 18.2(b). Яхта IW не отрицала этого, но объяснила это различием в проводке гика-шкотов: у неё на нок гика по сравнению с центральной проводкой у OL.

Протестовый комитет отклонил протест IW, поддержал протест OL и дисквалифицировал IW за нарушение правила 11. Яхта IW подала апелляцию.

### Решение

Надлежащим курсом для IW было идти курсом близко к знаку, а затем этот курс необходимо изменять так, чтобы проходя дистанцию при огибании знака, привести себя до курса крутой бейдевинд.

Следовательно, правило 18.2(b) обязывает OL дать IW место, чтобы идти к знаку, и затем место, чтобы обогнуть его и лечь на курс крутой бейдевинд, оставляя знак с предписанного борта и не касаясь его. Ясно, что между положениями 1 и 2 OL дала место IW, чтобы идти к знаку, между положениями 2 и 3 место, чтобы обогнуть его и лечь на курс крутой бейдевинд. Следовательно, OL не нарушила правило 18.2(b).

Контакт, который произошел в инциденте и привел к протесту, произошел в положении 3. В то время IW получила необходимое пространство, чтобы идти к знаку и огибать его курсом крутой бейдевинд, оставляя его с предписанной стороны и не касаясь его. По этим причинам правило 18 не применялось во время контакта (смотри правило 18.1).

В течение инцидента IW должна была сторониться OL по правилу 11. IW прошла на длину корпуса от знака курсом ниже крутого бейдевинда и поэтому незадолго до контакта в положении 3 она нарушила правило 11, не сторонясь.

Когда OL привелась между положениями 2 и 3, то OL должна была по правилу 16.1 дать IW место, чтобы сторониться. OL привелась примерно на 30 градусов, пока продвигалась вперед на две длины корпуса. Даже с проводкой гика-шкотов на нок гика, яхта,

управляемая в соответствии с хорошей морской практикой, могла привести на 30 градусов и соответственно отрегулировать свой грот, пока двигалась вперёд на две длины корпуса. Следовательно, OL дала IW место, чтобы сторониться, и OL не нарушила правило 16.1.

IW не будет оправдана по правилу 43.1(b) за нарушение правила 11 потому, что нарушая это правило, она шла намного ниже и не в соответствии с местом, на которое имела право по правилу 16.1.

OL могла бы избежать контакта с IW, и поэтому OL нарушила правило 14. Однако она оправдана за это по правилу 43.1(c), потому что она являлась яхтой, имеющей право дороги, и контакт не нанёс ущерба или вреда здоровью.

Яхта IW имела возможность избежать контакта и, следовательно, IW также нарушила правило 14. Однако так как IW не шла в пределах места, на которое она имела право по правилу 16.1, то она не оправдана по правилу 43.1(c).

Апелляция IW отклонена. IW дисквалифицирована по правилам 11 и 14.

CAN 1971/9

## СЛУЧАЙ 26

**Правило 14 Избегание контакта**

**Правило 16.1 Изменение курса**

**Правило 18.1 Место-у-знака. Когда применяется правило 18**

**Правило 43.1(c) Оправдание**

**Правило 64.2 Решения. Наказания**

*Яхта, имеющая право дороги, не обязана предпринимать действия для избегания столкновения, пока не станет ясно, что другая яхта не сторонится. Однако если яхта, имеющая право дороги, могла бы затем избежать столкновения, но столкновение произошло и нанесло ущерб, то она должна быть наказана по правилу 14.*

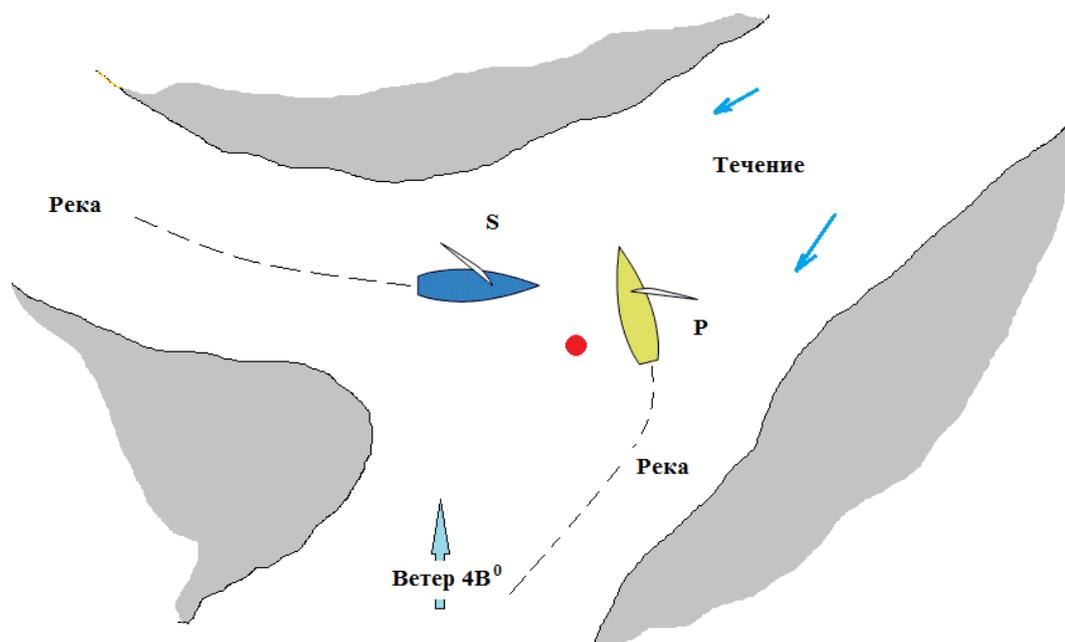
### **Факты**

Яхта S класса «Солинг» и яхта P класса «505», находясь в разных гонках, приближались к одному и тому же знаку. Не зная, что яхта S должна была огибать знак правым бортом и готовилась к огибанию, яхта P приводилась и опускала спинакер, готовясь к огибанию знака левым бортом.

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

Яхта P подала протест на S по правилу 14, заявляя, что яхта S могла избежать столкновения. S и два свидетеля подтвердили, что S перед столкновением не изменяла курс. Яхта S подала протест по правилу 10, утверждая, что если бы она изменила курс, то нарушила бы правило 16.1

Протестовый комитет дисквалифицировал Р по правилам 10 и 14. Р подала апелляцию.



### Решение

Яхта Р, обязанная сторониться, не наблюдала за происходящим вокруг и не выполнила свою первейшую обязанность сторониться и избегать контакта. Она нарушила оба правила, 10 и 14. Основная цель правил Части 2, исключить контакт между яхтами. Чтобы выполнять требования правила 14, все яхты, имеют они право дороги или нет, должны всё время наблюдать за происходящим вокруг, особенно когда они приближаются к знаку. Если бы яхта Р делала это, она бы раньше увидела яхту S и смогла бы избежать столкновения.

Правило 18 не применимо, поскольку S и Р не были обязаны оставить знак с одного и того же борта (см. правило 18.1).

Яхта S была обязана по правилу 14 избегать контакта с Р в тот момент когда стало ясно, что Р не сторонится. До того как яхты достигли положения, изображенного на рисунке, яхте S уже должно было быть ясно, что они находятся на курсах, ведущих к столкновению, и что Р не сторонится. В это время яхта S могла бы привести и избежать Р. Такое изменение курса яхтой S дало бы Р больше места, чтобы сторониться, и не нарушало бы правило 16.1. S нарушила правило 14 и, так как в результате контакта нанесен ущерб, она не может быть оправдана по правилу 43.1(c) и должна быть наказана (см. правило 64.2). Яхта Р была правильно дисквалифицирована по правилам 10 и 14. Яхта S также дисквалифицирована за нарушение правила 14.

## СЛУЧАЙ 27

**Правило 2 Честная спортивная борьба**

**Правило 13 Во время поворота оверштаг**

**Правило 14 Избегание контакта**

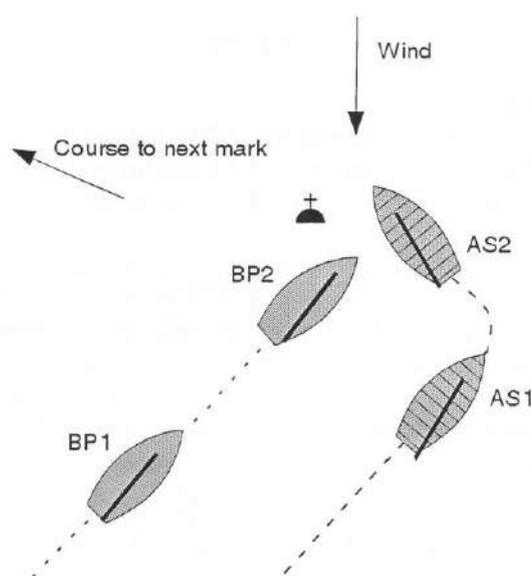
**Правило 15 Получение права дороги**

**Правило 43 Оправдание**

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

### Факты

AS была чисто впереди BP, когда достигла зоны. Между положениями 1 и 2 AS, находившаяся на длину корпуса под ветром и на длину корпуса впереди BP, сделала поворот оверштаг, как только достигла лэйлайн правого галса. Почти сразу после этого её ударила яхта BP, шедшая со скоростью около 10 узлов, AS получила повреждение. Протестовый комитет дисквалифицировал AS по правилу 15. Он также дисквалифицировал BP по правилу 2, отметив, что BP знала, что AS будет делать поворот оверштаг, но ничего не сделала, чтобы избежать столкновения. BP подала апелляцию, утверждая, что не была обязана предвидеть незаконный поворот оверштаг.



### Решение

После того, как AS достигла зоны, BP была обязана сторониться её по правилу 12 и дать ей место-у-знака по правилу 18.2(b). Обе эти обязанности закончились, когда AS прошла положение левентик, так как яхты оказались на противоположных галсах и шли в лавировку против ветра (см. правила 18.1(a) и 18.2(d)). Когда AS прошла положение

левентик, ВР по правилу 13 получила право дороги и сохраняла его, пока АS не легла на курс крутой бейдевинд правого галса. В этот момент АS, только что получившая право дороги по правилу 10, была обязана по правилу 15 предоставить ВР место, чтобы сторониться.

Столкновение произошло почти немедленно после того, как АS достигла курса крутой бейдевинд правого галса, поэтому ВР должна была предпринять избегающие действия прежде, чем АS увалилась на курс крутой бейдевинд. В то время у ВР было право дороги по правилу 13, и поэтому АS нарушила правило 13.

Принципом правил, регламентирующих расхождение, как это указано в правиле 15, является то, что яхта, получающая обязанность сторониться из-за действий другой яхты, имеет право на достаточное время и место для ответных действий. Когда АS получила право дороги по правилу 10, она не дала ВР место, чтобы сторониться, и этим нарушила правило 15. Наконец, АS нарушила правило 14, потому что она могла избежать контакта, вернувшись на левый галс после того, как она прошла положение левентик.

ВР не предприняла действий, чтобы избежать столкновения, но что она могла сделать? В правиле 14 ясно написано, что яхта, имеющая право дороги, не обязана предпринимать действия для избегания контакта, пока не станет ясно, что другая яхта не сторониться. Учитывая ее скорость и пройденное расстояние после того, как стало ясно что АS не сторониться у ВР было 1-2 секунды, чтобы решить, что делать, а затем что-то сделать. Хотя и было очевидно, что для огибания знака АS будет делать поворот оверштаг, никакое правило не требует от ВР предвидеть, что АS нарушит правила.

ВР нарушила правило 10, но она оправдана за это нарушение по правилу 43.1(a) или 43.1(b). Яхта ВР не нарушила правило 14, потому что не имела разумной возможности избежать столкновения после нарушения АS правила 13. ВР не нарушала принципов спортивного поведения или честной спортивной борьбы, поэтому она не нарушила правило 2.

Апелляция ВР удовлетворена. Её результат восстановлен. АS остаётся дисквалифицированной.

USA 1971/140

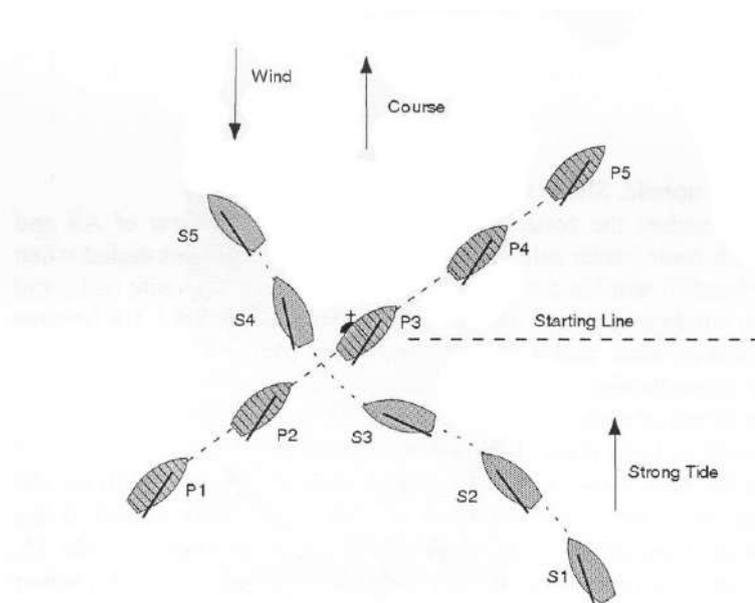
## Правило 28.1 Прохождение гонки

## Правило 32.1 Сокращение дистанции или прекращение гонки после старта

## Правило 43.1(а) Оправдания

## Правило А5.1, Очки за гонку, назначаемые гоночным комитетом

*Если одна яхта нарушает правила и при этом вынуждает другую яхту коснуться знака, то эта другая яхта оправдана. Тот факт, что стартовый знак сдвинут, не важно, по какой причине, не освобождает яхту от обязанности стартовать. Гоночный комитет имеет право прекратить гонку по правилу 32.1(с) только тогда, когда смещение знака прямо повлияло на безопасность или справедливость соревнования.*



## Факты

Яхты S и P приближались курсом крутой бейдевинд к левому концу стартовой линии. Сильное течение несло их к стартовой линии и стартовому знаку. Когда S была на расстоянии в две длины корпуса от знака, она окликнула P, требуя сторониться. Ответных действий не последовало, и S была вынуждена увалиться во избежание столкновения. Сразу после сигнала «Старт» P «проехала» по знаку. Яхта S привелась обратно до курса крутой бейдевинд, оказавшись с неправильной стороны знака, который в этот момент «вынырнул» из-под корпуса P и ударил S. Яхта P не выполнила наказания; яхта S не вернулась, чтобы стартовать между стартовыми знаками.

Яхта S подала протест на яхту P по правилам 10 и 31, а также потребовала исправить результат – прекратить гонку, ссылаясь на правило 32.1(с). Протестовый комитет дисквалифицировал P по правилам 10 и 31, но отклонил требование яхты S и отметил её DNS. Протестовый комитет обратился в национальную организацию для подтверждения или исправления своего решения, поставив также вопрос: «Если бы S вернулась, чтобы стартовать, как предписано правилом 28.1, следовало ли прекратить гонку по правилу

32.1(c), поскольку знак был смещён?».

### **Решение**

Хотя яхта S коснулась знака, она не могла предвидеть, как знак будет двигаться в результате контакта с другой яхтой. Следовательно, S была оправдана по правилу 43.1(a) за нарушение правила 31, поскольку знак коснулся яхты S из-за двух нарушений правил яхтой P. Однако S могла вернуться и стартовать, как предписано правилом 28.1. Тот факт, что стартовый знак был смещён, не освобождал её от обязанности стартовать.

Так как S не стартовала, то гоночный комитет правильно отметил её DNS (см. правило A5.1).

Правило 32.1(d) ясно показывает, что наиболее важным критерием для прекращения гонки, является то, что какая-то причина неблагоприятно повлияла на безопасность или справедливость соревнования. Правила 32.1(a),(b), и (c) дают примеры причин, по которым может быть прекращена гонка; правило 32.1(d) показывает, что могут быть и другие причины. В настоящем случае неожиданное смещение стартового знака в результате того, что P «переехала» его, не оправдывает прекращение гонки. Действительно, точное положение знака обычно и постоянно изменяется под влиянием ветра, течения, волн или касания его яхтой, даже если его якорь неподвижен. Такое движение знака – риск, который спортсмены должны принять и который не является основанием для прекращения гонки.

RUS 1971

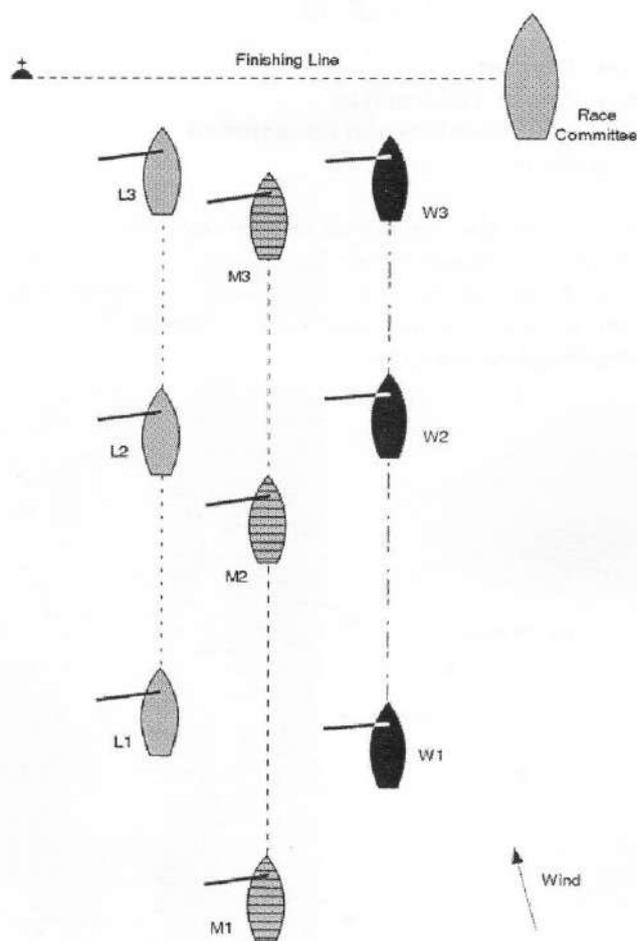
## **СЛУЧАЙ 29**

### **Определения «Препятствие»**

**Правило 19.2(b) Место для прохождения препятствия. Предоставление места у препятствия**

**Правило 19.2(c) Место для прохождения препятствия. Предоставление места у препятствия**

*Подветренная яхта является препятствием для связанной с ней наветренной яхты и третьей яхты, находящейся чисто позади. Яхта, находящаяся чисто позади, имеет право на проход между двумя связанными яхтами, и она имеет право на место по отношению к наветренной яхте для прохода между нею и подветренной яхтой, при условии, что наветренная яхта имеет возможность дать место с момента начала связанности.*



## Факты

Идя полным курсом на участке дистанции фордевинд, W стала связанной с L с наветренной стороны на расстоянии почти в две длины корпуса от неё. Затем M вошла в пространство между L и W. Все три яхты сохраняли свои курсы, расстояние между L и W не уменьшилось, контакта не было. W подала протест на M, полагая, что та воспользовалась местом, на которое по правилам 19.2(b) и 19.2(c) не имела права. Протест был отклонён на том основании, что W дала M место, требуемое правилом 19.2(b). W подала апелляцию.

## Решение

Правило 11 обязывало W сторониться L в течение всего инцидента. Пока M была чисто позади L, она по правилу 12 была обязана сторониться L. После того, как M стала связанной с L, она стала обязанной сторониться L по правилу 11. Из рисунка видно, что W и M перечисленные требования выполнили.

Так как W и M были обязаны сторониться L в течение всего инцидента, то L была для них препятствием всё это время (см. предпоследнее предложение определения «Препятствие»). Однако L не была для них протяженным препятствием, так как она была

яхтой на ходу (см. последнее предложение определения «Препятствие»). Когда М стала связанной с W, между ними начало применяться правило 19.2(b). Оно обязывало W дать М место между собой и препятствием, за исключением случая, когда она не имела возможности этого сделать с момента возникновения связанности. Из установленных фактов очевидно, что W могла дать М это место, когда началась связанность и в дальнейшем, вплоть до финиша яхт. Следовательно, W выполнила требование правила 19.2(b). Правило 19.2(c) не применимо, так как препятствие – яхта L – не была протяженным препятствием. Яхта М не нарушила ни одного правила и, следовательно, апелляция W отклонена.

USA 1974/163

## СЛУЧАЙ 30

### Определения «Сторониться»

### Правило 14 Избегание касаний

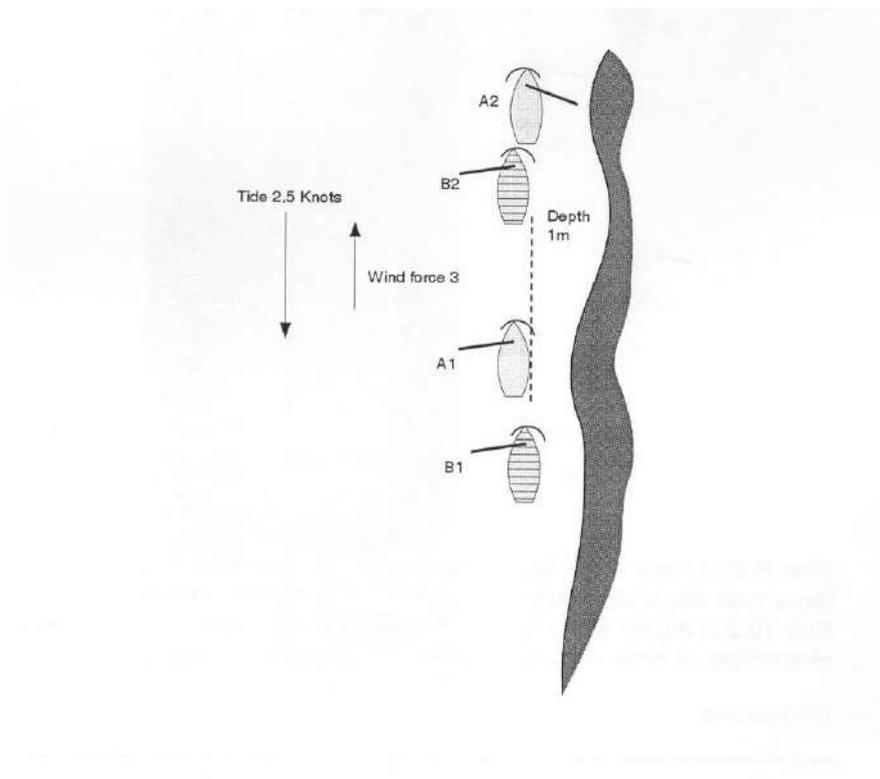
### Правило 19 Место для прохождения препятствия

### Правило 43 Оправдания

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

### Факты

Яхты А и В шли курсом фордевинд правого галса близко к берегу против сильного отливного течения при ветре в 3 балла. В положении 1 яхта А находилась чисто впереди В, но не более, чем на половину длины корпуса. Яхта В прикрыла ветер А, что уменьшило скорость А, а затем у нее произошёл самопроизвольный поворот фордевинд в позиции 2. Сразу после этого произошло касание, но без ущерба и вреда здоровью. Яхта В подала протест на А по правилу 10. Обе яхты согласились с установленными фактами, и обе были дисквалифицированы: яхта В по правилу 12, так как перед тем, как А сделала поворот фордевинд, В находилась слишком близко к А, чтобы считать её сторонящейся; А – по правилу 10, так как не сторонилась яхты правого галса.



Яхта А подала апелляцию, обосновав её тем, что была вынуждена нарушить правило 10 из-за действий В. Протестовый комитет в своих замечаниях по апелляции отметил, что В вынудила А сделать поворот фордевинд и её действия были причиной столкновения, так как она не сторонилась, когда яхты были на одном галсе.

### Решение

Яхты шли близко к берегу, который являлся препятствием и одновременно протяженным препятствием. Поэтому были выполнены условия применения правила 19. Однако так как яхты не были связаны, то ни один из двух пунктов правила 19, устанавливающих обязанности яхты (правила 19.2(b) и 19.2(c)), не были применимы.

Когда В была чисто позади А, то она была обязана сторониться по правилу 12, но не выполнила это требование. Её нарушение произошло до касания, в тот момент, когда А впервые понадобилось «предпринять избегающие действия» (см. определение «Сторониться»).

Когда В столкнулась с А, она нарушила ещё и правило 14. Однако в это время у неё было право дороги по правилу 10 и, так как не было повреждений и вреда здоровью, то она была оправдана по правилу 43.1(c) за это нарушение.

После поворота фордевинд А стала сторонящейся по правилу 10 яхтой, несмотря на то, что она не собиралась делать этот поворот. Она нарушила правило 10, но только потому, что В, нарушив правило 12, не дала А возможности сторониться. Яхта А не нарушила правило 14, так как у неё не было «разумной возможности» избежать контакта.

Следовательно, яхта В правильно дисквалифицирована по правилу 12. Яхта А оправдана по правилу 43.1(a) за нарушение правила 10. Апелляция А поддержана и её результат восстановлен.

## СЛУЧАЙ 31

### Спортивное поведение и правила

#### Правило 2 Честная спортивная борьба

#### Правило 26 Стартовая процедура гонки

#### Правило 29.1 Отзывы. Индивидуальный отзыв

#### Правило 62.1 Исправление результата

#### Правило 64.3 Решения. Решения по требованиям исправить результат

#### Сигналы гонки. Сигналы отзыва. «X»

*Если правильно поднятый зрительный сигнал индивидуального отзыва не сопровождается предписанным звуковым сигналом, и, если отзываемая яхта находится в позиции, с которой можно услышать звуковой сигнал, не видит зрительный сигнал и не возвращается, то она имеет право на исправление результата. Однако если она понимает, что находится на стороне дистанции от стартовой линии, то должна вернуться и стартовать правильно.*

### Факты

Во время старта гонки зрительный сигнал индивидуального отзыва был правильно показан, как предписано правилом 29.1, но предписанный звуковой сигнал не был произведён. Одна из отзываемых яхт, А, не вернулась и впоследствии потребовала исправить её результат на том основании, что она стартовала одновременно с сигналом «Старт» и не слышала звукового сигнала отзыва.

Протестовый комитет установил, что А не была полностью на предстартовой стороне стартовой линии в момент сигнала «Старт». Так как не было предписанного звукового сигнала, протестовый комитет исправил результат А, дав ей место в соответствии с позицией на финише. Это решение изменило место на финише яхты В. После этого яхта В потребовала исправить её результат, утверждая, что её место на финише затронуто неправильным, как она считала, решением протестового комитета. Протестовый комитет отклонил требование, и В подала апелляцию, ссылаясь на то, что по правилу 26 «отсутствие звукового сигнала не должно приниматься во внимание».

### Решение

Правило 62.1(a) содержит три необходимых условия для исправления результата. Во-первых, должны иметь место «неправильные действия или упущения». В данном случае гоночный комитет не произвел звукового сигнала, требуемого правилом 29.1 – упущение, которое было явно неправильным. Второе условие – результат яхты значительно ухудшился. Здесь это произошло, так как яхта А была отмечена OCS. Третье условие – яхта пострадала из-за неправильного действия или упущения, произошедших «не по её вине». Яхта А не была виновата в том, что гоночный комитет не произвёл звукового сигнала, и она думала, что стартовала правильно.

Когда решено, что яхта имеет право на исправление результата, правило 64.2 требует, чтобы протестовый комитет принял решение «наиболее справедливое по отношению ко всем затрагиваемым яхтам». Если в ситуации с яхтой, которая была отмечена OCS,

исправление результата состоит в исправлении очков за гонку или места на финише, то оно должно учитывать тот факт, что обычно отозванная яхта, возвращающаяся на предстартовую сторону стартовой линии после сигнала «Старт», стартует через некоторое время после яхт, которые не отзывались. Следует принять во внимание такое время.

Предписания правила 29.1 и «Сигналов гонки» относительно звукового сигнала при показе флага «X» являются существенными, поскольку важно обратить внимание яхт на тот факт, что одна или несколько яхт отзываются. Если индивидуальный отзыв не сопровождается предписанным звуковым сигналом и если отзываемая яхта находится в положении, с которого можно услышать звуковой сигнал, не видит зрительного сигнала и не возвращается, то она имеет право на исправление результата. Однако если яхта понимает, что она была на стороне дистанции от стартовой линии, то она не имеет права на исправление результата и должна выполнить требования правила 28.1 и, если применимо, 30.1. Если она не сделает этого, то нарушит эти правила. Кроме того не выполнит требования первого основного принципа – «Спортивное поведение и правила» и нарушит правило 2.

Когда решено, что яхта имеет право на исправление результата, правило 64.3 требует, чтобы протестовый комитет «принял решение наиболее справедливое по отношению ко всем затрагиваемым яхтам». Когда ситуация включает в себя яхту, отмеченную OCS, и если яхта в результате исправления результата получает очки за гонку или место на финише, это исправление результата должно отражать тот факт, что в общем, когда отозванная яхта возвращается на предстартовую сторону линии после своего сигнала «Старт», она стартует на некоторое время позже чем те яхты, которые не были отозваны. Исправление результата должно учитывать это время.

Что касается требования яхты В, то предписание правила 26 о том, что «отсутствие звукового сигнала не должно приниматься во внимание», применимо только к сигналам «Предупреждение», «Подготовительный», «Одна минута» и «Старт». Когда производится сигнал индивидуального отзыва, то обязательны оба сигнала, зрительный и звуковой, если только в гоночной инструкции не предписано что-либо другое.

Апелляция В отклонена. Решение протестового комитета об исправлении результата поддержано.

GBR 1974/7

## СЛУЧАЙ 32

### **Правило 86 Изменение гоночных правил**

### **Правило 90.2(с) Гоночный комитет; Гоночная инструкция; Подведение результатов. Гоночная инструкция**

*Спортсмен обязан обращать внимание только на положение о соревновании или письменную гоночную инструкцию, когда речь идёт о деталях прохождения дистанции гонки.*

## **Факты**

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

1. Гонки будут проводиться по *Правилам парусных гонок* с изменениями, указанными далее.
2. Собрание спортсменов будет проводиться ежедневно в помещении клуба за 60 минут до старта первой гонки.
3. Сигнал о сокращении дистанции будет производиться показом флага «S» и флага класса и будет 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 одного из собраний член гоночного комитета попытался разъяснить слова «идти прямо к финишной линии» из пункта 3, заявив, что если дистанция будет сокращена, то всем яхтам следует пересекать финишную линию против ветра. Этим будет обеспечено, что яхты всех классов, некоторые из которых, возможно, будут идти к финишной линии от разных знаков, будут финишировать в одном и том же направлении, даже если это не будет направлением от последнего знака, у которого было произведено сокращение дистанции.

Дистанция одной из гонок впоследствии была сокращена. Шесть яхт, рулевые которых не присутствовали на собрании, финишировали согласно письменной гоночной инструкции, и пересекли финишную линию со стороны дистанции. Для того чтобы пересечь её со стороны дистанции им было нужно идти полным курсом. Они были отмечены в результатах как не финишировавшие, и потребовали исправить их результаты. Яхты полагали, что гоночный комитет неправильно изменил определение «Финиш» и нарушил требование правила 90.2(c). Протестовый комитет согласился с доводами яхт и исправил их результаты.

Гоночный комитет подал апелляцию в национальную организацию, утверждая, что: собрания спортсменов были предусмотрены специальным пунктом гоночной инструкции, всем спортсменам следовало на них присутствовать; собрание являлось процедурой, где можно давать устные указания. Было также отмечено, что гоночная инструкция не была изменена, а член гоночного комитета только разъяснил слова «идти прямо к финишной линии».

## **Решение**

Апелляция отклонена. 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. Спортсмены обязаны обращать внимание только на положение о соревновании и гоночную инструкцию и на любые дополнения к ней, когда речь идёт об описании дистанции; и правило 90.2(c) предписывает, что изменения гоночной инструкции должны быть сделаны в письменном виде. Кроме того правило 86.1 не разрешает ни положению о соревновании, ни гоночной инструкции изменять определение «Финиш» или определение любого другого термина, приведенного в «Определениях» (Исключения могут быть сделаны, когда применяются правила 86.2 или 86.3).

## СЛУЧАЙ 33

Определения «Чисто позади и чисто впереди; связаны»

Правило 19.2(b) Предоставление места у препятствия

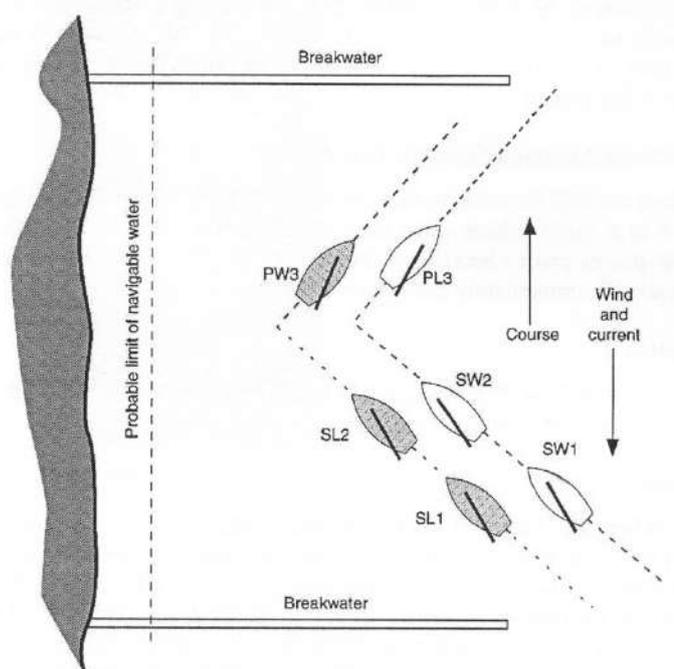
Правило 20.1 Место для поворота оверштаг от препятствия. Оклик

Правило 20.2 Место для поворота оверштаг от препятствия. Ответные действия

*Когда приближающаяся к препятствию яхта делает оклик с требованием места для поворота оверштаг, но делает это прежде, чем ей нужно начать выполнять действия, описанные в правиле 20, чтобы безопасно избежать препятствия, она нарушает правило 20.1(a). Однако даже если этот оклик нарушает правило 20.1(a), окликнутая яхта должна предпринять ответные действия. Внутренняя связанная яхта имеет право на место между наружной яхтой и препятствием по правилу 19.2(b), даже если в этой позиции, внутренней и связанной, она оказалась, сделав поворот оверштаг.*

### Факты к вопросу 1

От берега через одинаковые промежутки отходят волноломы, между которыми достаточно пространства и глубины. Чтобы выигрывать, лавируя против встречного течения, выгодно заходить в промежутки между волноломами. Небольшие килевые яхты SL и SW вошли связанными, в промежуток между волноломами, курсом крутой бейдевинд правого галса. Не будь яхты SW, яхта SL сделала бы поворот оверштаг в точке, из которой она смогла бы курсом крутой бейдевинд левого галса пройти у самой оконечности следующего волнолома.



## **Вопрос 1**

Если бы SL сделала оклик в положении 2, требуя место для поворота оверштаг, то была бы SW обязана ответить, как предписано правилом 20.2(c)?

## **Ответ 1**

Да. SW обязана предпринять ответные действия по правилам 20.2(b) и 20.2(c) даже если в положении 2 SL ещё не грозила опасность сесть на мель, и поэтому её оклик нарушал правило 20.1(a). Чтобы не нарушать правило 20.1(a) SL не имеет права делать оклик прежде, чем ей нужно начать выполнять действия, описанные в правиле 20, чтобы безопасно избежать препятствия.

## **Дополнительные факты к вопросу 2**

SL не делала оклика с требованием предоставить место для поворота оверштаг. Однако SW сделала поворот оверштаг между положениями 2 и 3 в точке, из которой она, закончив поворот, курсом крутой бейдевинд выходила с подветра у самой оконечности следующего волнолома. Видя, что SW начала поворот, SL немедленно также начала делать поворот оверштаг.

## **Вопрос 2**

После положения 2 обязана ли PL (ранее SW) предоставить PW (ранее SL) место между собой и волноломом?

## **Ответ 2**

Да. Когда SW делала поворот оверштаг, SL имела возможность сделать поворот оверштаг, не нарушая правил. Когда SW прошла положение левентик, связанность между SW и SL прекратилась, так как они оказались на противоположных галсах и шли под углом менее 90 градусов к направлению истинного ветра (см. определение «Чисто позади и чисто впереди; связаны»). Новая связанность началась, когда SL прошла положение левентик; яхты в этот момент снова оказались на одном галсе. После того, как началась новая связанность, PL, уваливаясь, легко могла дать PW место между собой и оконечностью волнолома. Следовательно, при условии, что PL и PW остаются связанными, применимо правило 19.2(b) и оно обязывало PL дать PW это место.

GBR 1975/8

## **СЛУЧАЙ 34**

### **Правило 2 Честная спортивная борьба**

### **Правило 62.1(d) Исправление результата**

### **Правило 69.2 Проступки. Действия протестового комитета**

*Создание помех для другой яхты может являться нарушением правила 2 и основанием для исправления результата, а также действий по правилу 69.2.*

## **Факты**

К началу шестой, заключительной гонки соревнования, у яхты А было столько очков, что если бы яхта В в последней гонке финишировала впереди неё и при этом в числе первых трёх яхт из 48 участвующих, то А не будет в итоге первой. Яхта А пересекла стартовую линию преждевременно, и она была отозвана через громкоговорящее устройство. Яхта А прошла от стартовой линии по дистанции от 70 до 100 метров, повернула обратно и, пройдя только 20-30 метров по направлению к стартовой линии, встретила правильно стартовавшую яхту В. Вместо того, чтобы продолжить идти к стартовой линии, А повернула и начала мешать В, держась к ней очень близко, прикрывая ей ветер.

Гоночный комитет ещё раз оповестил А, что она всё ещё находится на стороне дистанции от стартовой линии, и получил в ответ взмах руки рулевого, что он знает об этом. Тем не менее А продолжала идти по дистанции и на всём участке к наветренному знаку мешала В. Когда А и В подошли к наветренному знаку, они были предпоследней и последней соответственно. Затем А вышла из гонки, а В финишировала 22-ой.

Поскольку гоночному комитету было очевидно, что А пошла по дистанции с единственной целью – мешать В, то он подал на неё протест по правилу 2. Яхта А, первоначально отмеченная как ОCS, затем была дисквалифицирована протестовым комитетом по правилу 2, получив неисключаемую дисквалификацию. А подала апелляцию, в которой утверждала, что она, по её мнению, вернулась и правильно стартовала.

### **Решение**

Апелляцию А отклонить. Из установленных фактов ясно, что А знала, что она не стартовала, как требуется правилом 28.1, и что она решила не делать этого. Факты не являются предметом апелляции. Решение протестового комитета было правильным.

Яхта В могла бы требовать исправления результата и получить его по правилу 62.1(d).

Факты показывают, что был нарушен принцип честной спортивной борьбы и, следовательно, правило 2. Протестовый комитет мог бы также начать рассмотрение по правилу 69.2 и после рассмотрения мог бы дисквалифицировать яхту А на всё соревнование или предпринять другие действия по правилу 69.2(h).

Если бы яхта А вернулась на предстартовую сторону стартовой линии и стартовала и, делая это без намеренного нарушения правил, обогнала и прошла яхту В, а затем стала накрывать её, то яхта А не нарушила бы правило 2. См. Случай 78.

NOR 1975/1

## **СЛУЧАЙ 35**

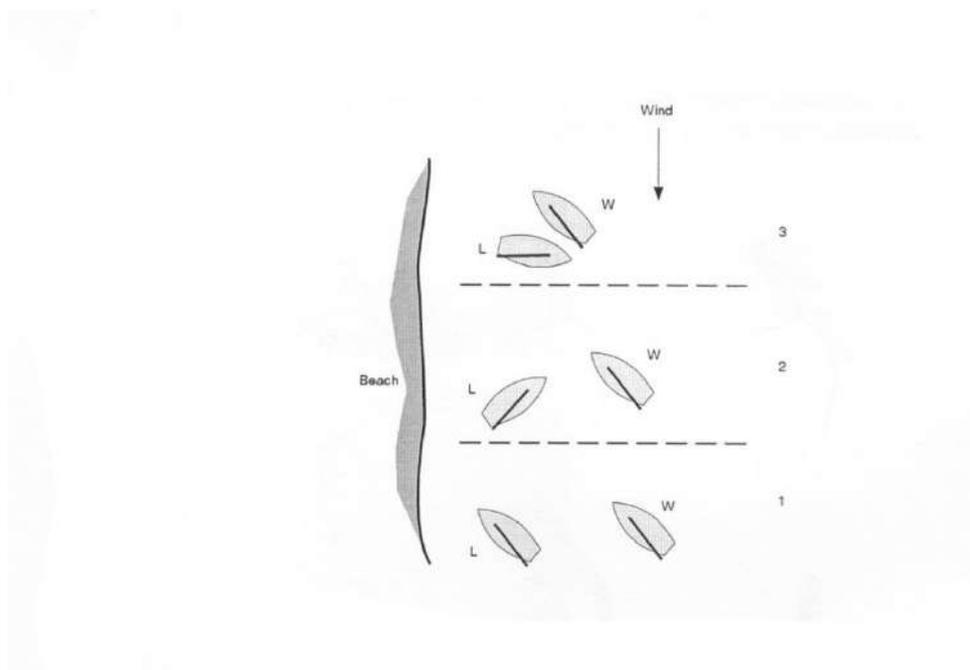
### **Правило 20.2(c) Место для поворота оверштаг от препятствия. Ответные действия**

*Если яхте сделан оклик, чтобы запросить место для поворота оверштаг от препятствия, и она ответила: «Поворачивай», а окликнувшая яхта после этого имела возможность сделать поворот оверштаг и избежать окликнутой яхты в соответствии с хорошей морской практикой, то*

*окликнутая яхта выполнила требования правила 20.2(c).*

### **Факты**

Две яхты курсом крутой бейдевинд приближались к берегу. Яхта L окликнула яхту W, требуя место для поворота оверштаг. W ответила: «Поворачивай», и после этого L немедленно сделала поворот оверштаг. Закончив поворот, L увалилась, в соответствии с хорошей морской практикой и прошла по корме W на расстоянии в 1 метр или больше. L подала протест на W по правилу 20.2(c). Яхты были 15 футов длиной (4.5м), ветер средней силы. Протестовый комитет решил, что W не дала места, как предписано правилом 20.2(c), и дисквалифицировал W. Яхта W подала апелляцию.



### **Решение**

Апелляция W удовлетворена и её результат восстановлен. Действия L показывают, что у неё имелось место, чтобы сделать поворот оверштаг и избежать яхты W. Следовательно, W выполнила требования правила 20.2(c).

USA 1976/189

## **СЛУЧАЙ 36**

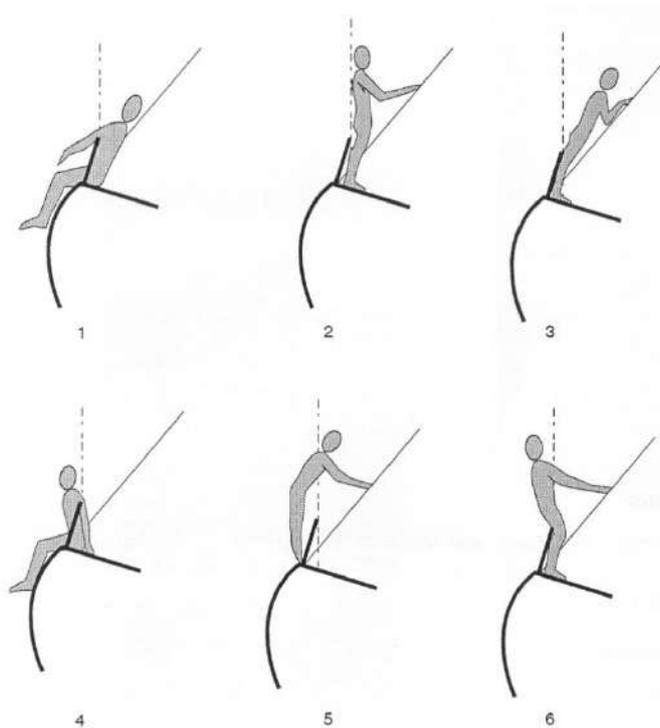
### **Правило 49.2 Расположение экипажа; Леера**

*Расположение членов экипажа яхты относительно лееров.*

### **Факты**

Член экипажа крейсерской яхты на курсе крутой бейдевинд дважды на несколько минут располагался рядом с вантами, его ступни были на палубе, а ноги находились внутри лееров и касались их. Поскольку его туловище было, в основном, расположено вертикально, то оно частично выходило за воображаемую линию, проведенную

вертикально через верхний леер. Яхта была дисквалифицирована за нарушение правила 49.2, и подала апелляцию.



### Решение

Апелляция отклонена. Для разъяснения правила на рисунках изображены возможные положения члена экипажа яхты. Положение 6 – это положение члена экипажа апеллирующей яхты. В положениях 1, 2 и 3 правило 49.2 не нарушено. В положениях 5 и 6 оно нарушено. На яхтах, оборудованных одним рядом лееров, в положении 4 правило нарушено. На яхтах, снабжённых двумя рядами тросовых лееров, член экипажа, сидящий лицом за борт, так, что середина туловища находится внутри нижнего леера, а верхняя часть туловища снаружи верхнего леера, как показано на рис. 4, не нарушает это правило.

USA 1976/194

## СЛУЧАЙ 37

**Правило 32.1(с) Сокращение дистанции или прекращение гонки после старта**  
**Правило 62.1(а) Исправление результата**

*Каждая гонка соревнования является отдельной гонкой. В соревновании, где участвуют несколько классов, прекращение гонки может быть подходящим решением для некоторых классов, но не для всех.*

### Факты

В третьей гонке соревнования для 15-и классов крейсерских яхт, где все классы проходили одну и ту же дистанцию, боковой знак оказался почти на милю (1.6 км) сдвинут со своего места. Некоторые яхты в нескольких классах потребовали по этой причине исправления результатов. 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 исправить их результаты, заявляя, что прекращение гонок для них было неправильным. Требования были отклонены, и они подали апелляции.

### **Решение**

Протестовый комитет смешал различные процедуры, в соответствии с которыми гонка может быть прекращена. Гоночный комитет мог бы прекратить гонку по правилу 32.1(c), поскольку знак был смещён. Он этого не сделал, и, по-видимому, был удовлетворён тем, что в нескольких классах гонки состоялись.

Если бы протестовый комитет разбирал вопрос отдельно для каждого класса, то есть рассматривал различные гонки, он установил бы, что в двух последних классах претензий или необходимости прекращать гонку нет. Возможно, были достаточные основания, чтобы прекратить гонку для некоторых классов, но протестовый комитет ошибочно прекратил гонку в тех классах, где не подавали требований исправить результат. Решение комитета, применённое к этим классам, и было «неправильным действием» в смысле правила 62.1(a). Апелляции удовлетворены, и результаты всех яхт в гонках двух последних классов восстановлены в соответствии с их местами на финише.

USA 1977/200

## **СЛУЧАЙ 38**

### **Международные правила предупреждения столкновений судов в море**

*Международные правила предупреждения столкновений судов в море (МППСС) направлены на обеспечение безопасности судов в море путём предотвращения ситуаций, которые могли бы привести к столкновению. Когда правила расхождения МППСС заменяют правила Части 2, они фактически запрещают яхте, имеющей право дороги, изменять курс по направлению к яхте, обязанной сторониться, если она находится близко от этой яхты.*

### **Факты**

Положение о соревновании для ночной гонки предписывало, что между закатом и восходом солнца вместо правил Части 2 ППГ действуют правила расхождения МППСС. Около 00.30 яхты L и W шли курсом фордевинд правого галса параллельно друг другу на расстоянии в две длины корпуса. W была чисто позади L и ее курс был с наветра от курса L, она постепенно приближалась к L. L изменила курс вправо, заставив W ответить, чтобы избежать столкновения. W подала протест на том основании, что «приведение ночью запрещено». Протестовый комитет поддержал протест на основании правила 17 из Раздела II Части В МППСС. 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 градуса 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 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 L, имеет обязанности по отношению к обгоняющему судну. Они указаны в правиле 17 МППСС, в котором, в частности, говорится: «Когда одно из двух судов должно уступить дорогу другому, то это другое судно должно сохранять курс и скорость». Этим правилом запрещается манёвр, известный в гонках как «приведение», пока яхты настолько близки, что приведение L заставляет W изменить курс, чтобы избежать касания. Следовательно, апелляция L отклонена, и решение протестового комитета о наказании L поддержано.

CAN 1976/32

## СЛУЧАЙ 39

### Спортивное поведение и правила

#### Правило 60.2(a) Право на протест. Право требовать исправления результата или действия по правилу 69

*Гоночный комитет не обязан протестовать против яхты. Основная ответственность за соблюдением правил лежит на спортсменах.*

### Факты

Во время всех пяти гонок регаты яхта А соревновалась с экипажем из трёх человек. После последней гонки яхта В и другие яхты подали совместный протест на А по поводу предполагаемого нарушения ею правил класса, ограничивающих экипаж двумя человеками. Протест такого рода был первым. Он был отклонён, так как длина корпуса у этих яхт – более 6 метров, но ни одна не показывала красный флаг. На это решение подана апелляция, в которой утверждалось, что гоночный комитет должен был по собственной инициативе подать протест на А во всех гонках.

### Решение

Согласно правилу 63.5, протест недействителен, так как не был показан красный флаг, предусмотренный правилом 61.1(a). Удовлетворить апелляцию – означало бы признать, что гоночный комитет должен знать правила класса каждого класса, и что он обязан обеспечивать соблюдение этих правил, в то время как члены класса сами этого не делают.

Но такие обязанности не возлагаются на гоночный комитет. Более того, правило 60.2(a) явно оставляет это на усмотрение гоночного комитета, так как в нем говорится: «Гоночный комитет имеет право протестовать против яхты».

Первый основной принцип «Спортивное поведение и правила» гласит: «Спортсмены, участвующие в парусных соревнованиях, должны руководствоваться правилами. Ожидается, что они будут их соблюдать и применять». Таким образом, ответственность за соблюдением правил в первую очередь лежит на спортсменах.

Апелляция В отклонена и решение протестового комитета поддержано.

CAN 1977/35

## СЛУЧАЙ 40

### **Правило 46 Ответственное лицо**

### **Правило 75 Допуск на соревнование**

*Если иное не предусмотрено правилами класса, положением о соревновании или гоночной инструкцией, то владелец яхты или ответственное лицо в праве решать, кто будет находиться за рулём яхты во время гонки при условии, что не нарушено правило 46.*

### **Факты**

В серии гонок яхта А была заявлена на регату её владельцем, который и находился за рулём во время 1-ой гонки. Во 2-ой и 3-ей гонках за рулём находилось другое лицо, от которого не была получена заявка. Гоночный комитет подал на нее протест, посчитав, что она нарушила правило класса 11(e) в гонках 2 и 3. Правило класса 11(e) гласит: «Распределение обязанностей между рулевым и другими членами экипажа полностью решается рулевым, если нет других указаний в гоночной инструкции».

Протестовый комитет решил считать яхту А не допущенной и не стартовавшей в гонках 2 и 3 и отметил её DNS в этих гонках, заявив, что правило класса 11(e) не разрешает постоянную замену на руле на целую гонку или гонки, 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 другое лицо, чтобы управлять яхтой. К соревнованию допускается именно яхта (см. правило 75), и, если нет специально других указаний в правилах класса, положении о соревновании или гоночной инструкции (в данном случае их не было), то владелец яхты или ответственное лицо вправе решать, кто и в какое время будет находиться на руле яхты, при условии, что не нарушено правило 46. Яхта А была правильно допущена к соревнованию, и ее очки в серии должны быть основаны на ее местах на финише во всех трех гонках.

GBR 1977/2

## СЛУЧАЙ 41

Определения «Чисто позади и чисто впереди; связаны»

Определения «Препятствие»

Правило 11 На одном галсе, связаны

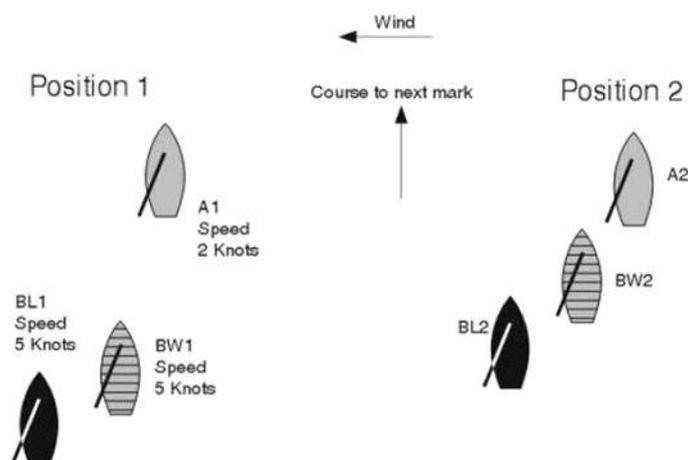
Правило 12 На одном галсе, не связаны

Правило 19.2 Место для прохождения препятствия. Предоставление места у препятствия

*Дискуссия о том, как применяются правило 19.2(b) и определения «Препятствие» и «Чисто впереди и чисто позади; связаны» когда две связанные яхты на одном галсе догоняют и обходят с подветренной стороны идущую впереди яхту на том же галсе. Правила не обязывают яхту делать оклик о предоставлении места у препятствия, но благоразумно это делать.*

### Факты

Яхты BL и BW, связанные, на правом галсе, догоняют яхту А, тоже на правом галсе, но идущую медленнее. Прежде чем яхты достигли положения 1, яхта BW догнала яхту BL из положения чисто позади.



### Вопрос 1

Какие правила применимы

- когда BW и BL догоняют яхту А?
- после того как BW свяжется с подветра от А в положении 2?

### Ответ 1

Так как BW догнала BL из положения чисто позади, прежде чем яхты достигли положения 1, правило 17 не применяется между BW и BL в течение всего инцидента.

Пока BW и BL догоняют А, правило 12 требует, чтобы BL и BW сторонились А. Поэтому А является препятствием для BL и BW. Однако А не является протяженным

препятствием, как это ясно сказано в последнем предложении определения «Препятствие». ВL может выбрать каким бортом пройти яхту А (см. правило 19.2(a)). ВL выбирает проход с подветренного борта А. В промежуток времени пока ВW находится между ВL и А, и обе яхты ВW и ВL находятся еще чисто позади А, правило 19.2(b) требует от ВL, наружной яхты, чтобы она предоставила для внутренней яхты ВW место между собой и препятствием яхтой А.

Когда ВW становится связанной с А, применимые правила меняются: ВL становится связанной с А потому что ВW находится между А и ВL (см. четвертое предложение определения «Чисто позади и чисто впереди; Связанность»); правило 12 прекращает применяться; ВL и ВW получают право дороги по правилу 11 относительно яхты А, поэтому А перестает быть препятствием для ВW и ВL, и ВL становится препятствием для ВW и А; в начальный момент правило 15 требует от ВL и ВW предоставить А место, чтобы сторониться и, как только она будет в состоянии это сделать, А должна будет дать место ВW в соответствии с правилом 19.2(b), чтобы пройти между А и ВL.

## **Вопрос 2**

Когда яхта имеет право на место по правилу 19.2(b), должна ли она окликом потребовать место?

## **Ответ 2**

Нет. Яхта, которая имеет право на место по правилу 19.2 (b), не обязана делать оклик о предоставлении места, хотя благоразумнее сделать оклик, чтобы избежать взаимного непонимания.

GBR 1977/6

## **СЛУЧАЙ 42**

удален

## **СЛУЧАЙ 43**

**Определения «Чисто позади и чисто впереди; связаны»**

**Правило 10 На противоположных галсах**

**Правило 14 Избегание контакта**

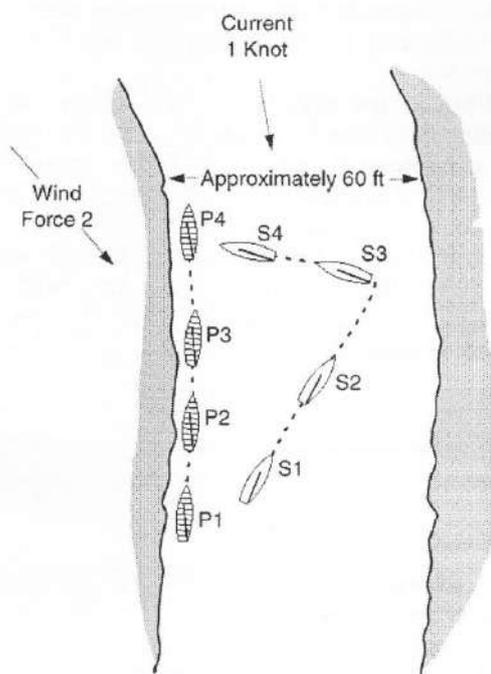
**Правило 19.2(b) Место для прохождения препятствия Предоставление места у препятствия**

*Яхта, идущая левым галсом, на курсе крутой бейдевинд параллельно препятствию и близко от него, должна сторониться яхты, которая закончила поворот оверштаг на правый галс и сближается курсом, ведущем к столкновению.*

## **Факты**

Яхта Р идет левым галсом на курсе крутой бейдевинд, против течения реки и очень близко к берегу. Яхта S не может идти столь же круто, как Р, и поэтому вынуждена отойти от берега. Затем S делает поворот оверштаг на правый галс и немедленно следует оклик яхте

Р: «Правый галс». Яхта Р продолжает идти, пока не оказалась в положении, в котором не могла ни привести ввиду близости берега, ни увалиться, не столкнувшись с S. Яхта Р окликом потребовала у S место.



### Вопрос

Какое правило или правила применяются в этой ситуации?

### Ответ

Яхта Р подчиняется правилу 10 и должна сторониться. Также по правилу 14 Р обязана избегать контакта, если это разумно возможно. Яхта S после окончания поворота оверштаг на правый галс получает право на дорогу по отношению к Р, но должна соблюдать требования правил 13 и 15. S не нарушила правило 13, поскольку сделала поворот оверштаг на таком расстоянии от Р, что та не была вынуждена предпринимать какие-либо действия, чтобы избежать S, прежде чем та оказалась на курсе крутой бейдевинд. S не нарушила и правила 15, так как в начальный момент после получения ею права дороги по правилу 10 предоставила Р место, чтобы сторониться.

Правило 19.2(b) в этой ситуации не применяется, так как S и Р находились на противоположных галсах и не шли под углом более 90 градусов к направлению истинного ветра, и поэтому не были связаны в положениях 3 и 4 (см. последнее предложение определения «Чисто позади и чисто впереди; связаны»). Правило 20 не применяется, так как S и Р не были на одном галсе. Следовательно, S не обязана давать Р место в ответ на её оклик о месте. Однако после того, как стало ясно, что Р не сторонится, правило 14 обязывало S, если это разумно возможно, избегать касания с Р.

S рисковала быть дисквалифицированной, если бы произошло столкновение, в результате которого были причинены ущерб или вред здоровью.

## СЛУЧАЙ 44

### **Правило 5 Обязанность руководствоваться правилами для проводящих организаций и официальных лиц**

### **Правило 62 Исправление результата.**

### **Правило 64.1 (с) Решения. Критерий доказанности, решения большинства и реклассификация требований.**

*Яхте не разрешено протестовать против гоночного комитета за нарушения им правил. Однако если она попытается сделать это, её «протест» может удовлетворять условиям требования исправления результата и в этом случае протестовый комитет обязан поступать с ним соответственно.*

### **Факты**

Пункт 18 гоночной инструкции соревнования для нескольких классов яхт предусматривал, что стартовая линия и первый знак дистанции будут установлены так, чтобы на первом участке дистанции яхты шли против ветра. После выставления дистанции и старта первого класса ветер отошёл примерно на 55 градусов. Следующим должен был стартовать класс «Финн», но первый знак нельзя было передвинуть, так как яхты первого класса ещё шли на этот знак и были близко от него. После старта ни одна из яхт класса «Финн» не смогла бы выйти на первый знак, не сделав контргалс, но дальнейший отход ветра позволил некоторым из них сделать это. Яхта А подала протест «против гоночного комитета», утверждая, что по правилу 5 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 нашёл оснований считать, что, согласно правилу 62.1(a), результат яхты А в гонке или серии гонок существенно ухудшился не по её вине из-за того, что первый участок дистанции не был участком «против ветра». Результаты гонки были оставлены в силе.

Яхта А подала апелляцию, утверждая, что её протест не был требованием исправить результат по правилу 62.1(a). Это был протест по поводу нарушения гоночным комитетом пункта 18 гоночной инструкции, являющегося правилом, предписание которого по правилу 5 гоночный комитет должен был выполнить. Протестовый же комитет обосновал своё решение правилом 62.1(a), что, по мнению А, неправильно. Оставление в силе результатов гонки, которая не была проведена по правилам, противоречит правилу 5, и этот вопрос не может рассматриваться в рамках правила 62.1(a).

### **Решение**

Правила не предусматривают подачу протеста против гоночного комитета или какое-нибудь наказание гоночного комитета; однако протестовый комитет решил считать недействительный «протест» яхты А требованием исправить результат по правилу 62.1(a) и 62.2 и правильно действовал по правилу 64.1(c). Он установил, что не было

свидетельств того, что результат А стал хуже из-за неправильных действий или упущений гоночного комитета. Апелляция А отклонена.

GBR 1978/8

## СЛУЧАЙ 45

### Определения «Финиш»

#### Правило 62.1(a) Исправление результата

#### Правило 64.3 Решения по требованиям исправить результат

*Если в результате ошибки гоночного комитета яхта не финишировала правильно, но ни одна из соревнующихся яхт ничего в результате не потеряла и не выиграла, то подходящий и справедливый способ исправления результата – дать всем яхтам места на финише в соответствии с порядком пересечения ими финишной линии.*

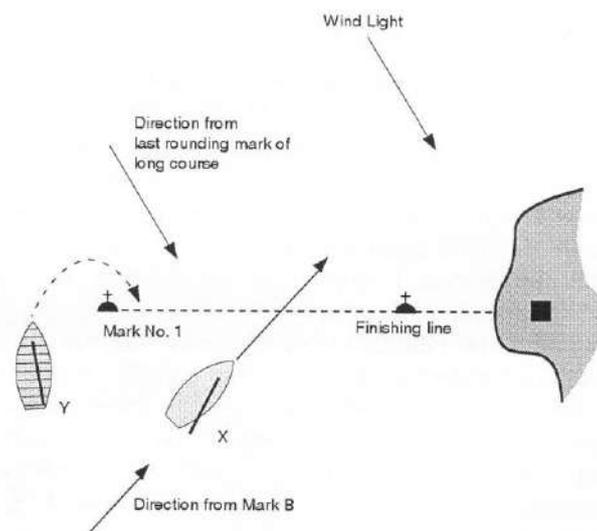
### Факты

В течение дня в одном из классов яхт были проведены две гонки. После 1-ой гонки, в которой яхты финишировали, оставляя знак №1 по правому борту, ветер ослабел. Поэтому гоночный комитет для 2-ой гонки назначил более короткую дистанцию и опубликовал изменение к гоночной инструкции, в котором говорилось, что хотя последним знаком, подлежащим огибанию, является знак В, знак №1 следовало оставить по правому борту. Этот же знак использовался в качестве знака финишной линии для другой гонки, дистанция которой была более длинная и с последним участком по ветру, и такое указание было сделано с целью, чтобы яхты различных классов не проходили знак финишной линии или не пересекали финишную линию в противоположных направлениях.

Яхта Х и ещё две яхты данного класса финишировали, оставив знак №1 по левому борту, и были отмечены DNF. Яхта Y, за которой последовали все остальные яхты этого класса, прошла дистанцию, как было указано в изменении гоночной инструкции, оставив знак №1 по правому борту, то есть, сделав «крюк» вокруг финишного знака, как показано на рисунке.

Яхта Х потребовала исправить результат на том основании, что гоночный комитет неправильно применил определение «Финиш», когда дал первое место яхте Y, хотя Х была первой яхтой, финишировавшей согласно определению. Протестовый комитет исправил результат, согласившись с тем, что Х и две другие яхты финишировали правильно, и восстановил их результаты в гонке. Что касается не финишировавших таким же образом яхт, то протестовый комитет, согласно правилу 64.3, принял решение, наиболее справедливое, по его мнению, для всех затрагиваемых яхт: дать всем яхтам места на финише, согласно порядку, в котором они пересекли финишную линию, независимо от того, в каком направлении.

Яхта Х подала апелляцию, не согласившись с новым порядком яхт на финише. Она ссылаясь на недвусмысленный текст определения «Финиш» и утверждала, что решение протестового комитета отрицает определение и не соответствует его цели, которой, по её мнению, является предотвращение «крюкообразных огибаний» на финише.



### Решение

Апелляцию X отклонить. Так как изменение гоночной инструкции, которое противоречило определению «Финиш», было недействительным, то публикация его была неправильным действием гоночного комитета. Это давало трём яхтам право на требования об исправлении результатов по правилу 62.1(a). Ни одна из соревнующихся яхт не выиграла и не проиграла в результате ошибки гоночного комитета, и поэтому формулировка исправления результата является приемлемой. Это решение было также наиболее справедливым для всех яхт, как требуется правилом 64.3.

GBR 1979/1

## СЛУЧАЙ 46

### Определения «Надлежащий курс»

**Правило 11** На одном галсе, связаны

**Правило 16.1** Изменение курса

**Правило 17** На одном галсе; надлежащий курс

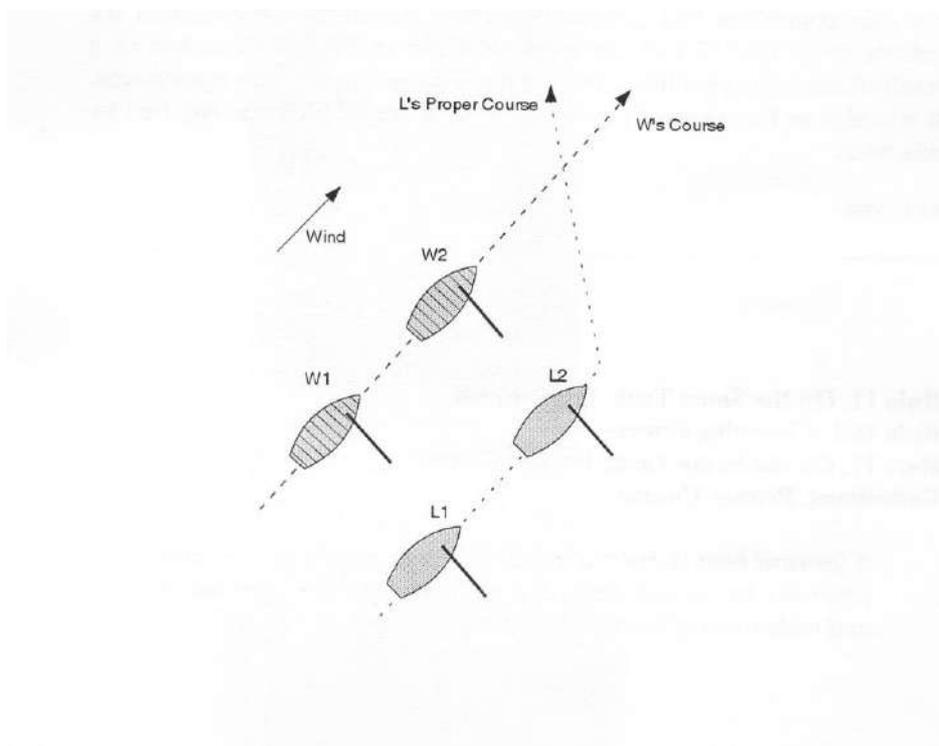
*Подветренная яхта имеет право приводиться вплоть до своего надлежащего курса, даже если она установила связанность с подветренной стороны с другой яхтой на расстоянии в пределах двух длин своего корпуса из положения чисто позади.*

### Факты

В течение некоторого времени яхта W шла курсом почти чистый фордевинд прямо к правому концу финишной линии. Яхта L стала связанной с ней с подветра в пределах двух длин своего корпуса из положения чисто позади. В отсутствие W яхта L шла бы круче, прямо к финишной линии. Чтобы идти таким курсом, L окликнула W, требуя привести.

Ответных действий не последовало. L сделала оклик ещё раз и привелась очень близко к W, но W на приведение не реагировала. L прекратила приведение, почти коснувшись W, и увалилась. L подала протест по правилу 11.

Протестовый комитет посчитал, что нет достаточных свидетельств тому, что W финишировала бы скорее, если бы шла круче к ветру. Он решил, что если возникает конфликт между курсами наветренной и подветренной яхт, то яхта, обгоняющая другую из положения чисто позади, не имеет права заставлять наветренную яхту идти круче её надлежащего курса. Протест L был отклонён. L подала апелляцию, утверждая, что имела право на приведение вплоть до своего надлежащего курса по правилу 17.



### Решение

Правило 11 говорит о том, что если две яхты находятся на одном галсе и связаны, то наветренная яхта должна сторониться. Действия же подветренной яхты ограничены правилами 16.1 и 17. Поскольку у W было место, чтобы сторониться, когда L приводилась, то L не нарушила правило 16.1. Протестовый комитет хотя и не явно, но подтвердил, что надлежащим курсом L был курс прямо к финишной линии. Такой курс был не только короче, но и был курсом, на котором яхта L шла бы быстрее. Хотя L не имела права идти выше своего надлежащего курса, она имела право приводиться вплоть до него, несмотря на то, что установила связанность в пределах двух длин своего корпуса из положения чисто позади. Значит, L не нарушила правило 17.

Надлежащий курс W не имеет значения в смысле применения правил в данной ситуации. Яхта W обязана была сторониться L. Когда L приводилась, она дала W место, чтобы сторониться, как предписано правилом 16.1. В тот момент, когда L была вынуждена прекратить приведение и увалиться, W нарушила правило 11. Поэтому апелляция L удовлетворена, и W дисквалифицирована по правилу 11.

## СЛУЧАЙ 47

### Правило 2 Честная спортивная борьба

*Яхта, умышленно сделавшая оклик «Правый галс», в то время, когда она знала, что находится на левом галсе, действовала нечестно и нарушила правило 2.*

#### Факты

Опытный рулевой яхты, шедшей на левом галсе, окликнул яхту, шедшую на правом галсе: «Правый галс». Новичок, рулевой этой яхты, был не совсем уверен в том, каким галсом он идёт, и, опасаясь, по-видимому, столкновения, сделал поворот оверштаг на левый галс. Ни одна из яхт не подала протеста.

Некоторые люди считают, что разрешено получать преимущество в ситуации, когда другие являются неопытными спортсменами или не знают правил. Другие же отвергают этот аргумент, полагая, что обманывать соперника таким способом – явно вопреки духу правил.

Известно, что такие «трюки» часто проделывают, в частности, если в соревновании участвуют новички.

#### Вопрос

В данном случае, яхта левого галса, нарушившая правило 10, нарушила ли также и правило 2?

#### Ответ

Яхта, умышленно делающая оклик «Правый галс», когда она знает, что находится на левом галсе, действует нечестно и нарушает правило 2. Протестовый комитет также имеет право принять решение о действиях по правилу 69.

GBR 1980/1

## СЛУЧАЙ 48

### Правило 63.2 Рассмотрения. Время и место рассмотрения; время сторонам на подготовку

*Часть 5 правил имеет целью защитить яхту от несправедливых действий, а не создавать «лазейки» для опротестованных. Опротестованный должен защищать себя, действуя разумно до начала рассмотрения.*

#### Факты

Яхта X подала протест на яхту Y в связи с инцидентом между ними. Y была дисквалифицирована и подала апелляцию.

В апелляции утверждалось, что в нарушение правила 63.2 представитель яхты Y 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.

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

### **Решение**

Апелляцию Y отклонить, согласившись с доводами протестового комитета в его комментариях по апелляции. Представитель яхты Y знал, что на его яхту подан протест, и он должен был защищать себя, действуя разумно, а это включает: найти протест, поданный X, прочесть его и использовать оставшееся время для подготовки к защите.

GBR, 1980/5

## **СЛУЧАЙ 49**

**Правило 14 Избегание контакта**

**Правило 19.2(b) Место для прохождения препятствия. Предоставление места у препятствия**

**Правило 23. Помехи другим яхтам**

**Правило 43.1(b) Оправдание**

**Правило 63.2 Рассмотрения. Время и место рассмотрения. Время сторонам на подготовку**

**Правило 63.3 Рассмотрения. Право присутствовать**

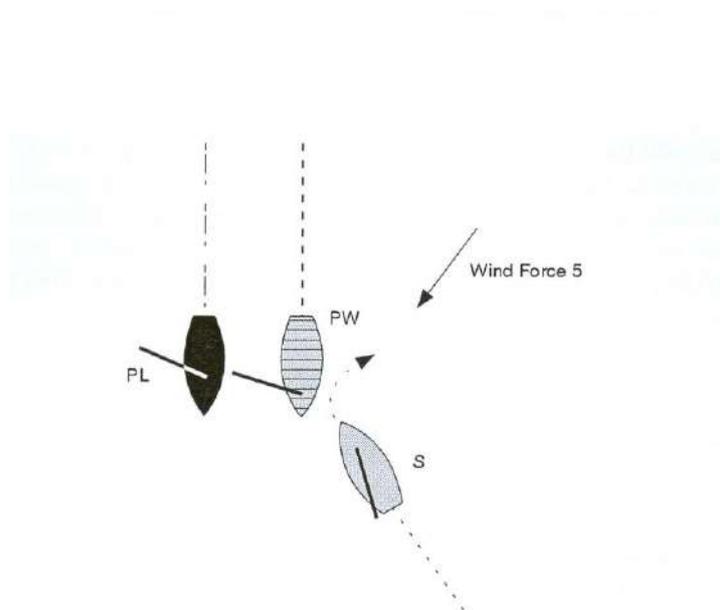
*Если два протеста относятся к одному инциденту или к близко связанным инцидентам, то следует эти протесты рассматривать совместно в присутствии представителей всех вовлечённых яхт.*

### **Факты**

При свежем ветре и умеренном волнении яхта S, шла курсом крутой бейдевинд правого галса своим надлежащим курсом, сближаясь со связанными яхтами PW и PL, шедшими по другому участку дистанции курсом бакштаг левого галса. Несмотря на то, что S резко привелась, чтобы избежать столкновения, произошло касание такелажа PW и S, без повреждений или вреда здоровью.

В связи с этим инцидентом были поданы два протеста, которые рассматривались отдельно. По первому протесту, S против PW, яхта PW была дисквалифицирована по правилу 10. В установленных по этому протесту фактах PL не упоминалась. При рассмотрении второго протеста, PW против PL, яхта PL сообщила, что она знала о приближении S к PW и PL и, что PW, по-видимому, понадобится место, чтобы избежать возможного серьёзного столкновения, и что

ситуация развивалась быстро. PL была дисквалифицирована по правилу 19.2(b) как яхта, не предоставившая PW места между собой и препятствием – яхтой S. PW подала апелляцию на решение протестового комитета, дисквалифицировавшего её по правилу 10.



### Решение

В ситуациях такого рода следует оба протеста рассматривать, как разрешено правилом 63.2, совместно в присутствии представителей всех вовлечённых яхт. При этом представители всех яхт будут слышать все показания об инциденте, как предусмотрено правилом 63.3. Если бы протестовый комитет следовал такой процедуре, то он выяснил бы, что столкновение S и PW произошло из-за того, что PW не имела возможности увалиться, поскольку PL не дала ей места для этого, как того требует правило 19.2(b), и что по правилу 43.1(b) яхту PW следует оправдать за нарушение правила 10.

Яхта S помешала PW, которая была на другом участке дистанции, но S не нарушила правило 23.2 потому что шла своим надлежащим курсом.

Хотя был контакт между S и PW, но никто не нарушил правило 14 потому что:

1. после того как стало ясно что, PW не собирается сторониться S, для S не было возможности избежать контакта; и
2. после того как PW стало ясно, что PL не собирается дать ей место, на которое она имеет право, для PW не было возможности избежать контакта.

Апелляция PW поддержана. Так как PW оправдана по правилу 43.1(b) за нарушение правила 10, её результат восстановлен. Решение протестового комитета о дисквалификации PL за нарушение правила 19.2(b) было правильное.

## СЛУЧАЙ 50

### Определения «Сторониться»

#### Правило 10 На противоположных галсах

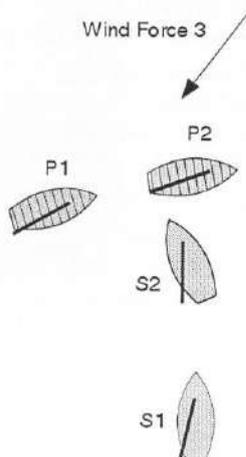
#### Правило 14 Избегание контакта

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

### Факты

На участке дистанции, проходимом в лавировку, яхта P, приближалась к яхте S правого галса, и шла курсом, с намерением пройти по носу S. Яхта S увалилась, показала протестовый флаг и окликнула P о намерении подать протест. Яхты были одинаковыми 27-футовыми (8 м) килевыми яхтами, сила ветра – 3 балла.

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



### Решение

Протесты по правилу 10, когда между яхтами не было контакта, подаются очень часто, и протестовые комитеты, как правило, 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 любой протест по правилу 10 при отсутствии контакта, если только яхта правого галса не докажет убедительно, что если бы она не изменила курс, то произошел бы контакт. Оба эти подхода неправильные.

На рисунке S, одобренном затем протестовым комитетом, показано, что S увалилась, чтобы избежать контакта. На рисунке P, с которым протестовый комитет не согласился, показано, что она проходила бы близко по носу S, если бы та не увалилась. Яхта P не подтвердила и не отрицала уваливание S, но заявила, что если S и увалилась, 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 S должна обосновать его или тем, что произошло бы столкновение, если бы она сохраняла свой курс, или же тем, что возможность P пройти безопасно по носу S была достаточно сомнительной и создала у S резонные опасения столкновения, и тем, что у S вряд ли не было «необходимости предпринимать избегающие действия» (см. определение «Сторониться»).

Для своей защиты P должна предоставить надлежащие доказательства, либо того, что S не изменяла курс, либо, что P безопасно прошла бы по носу S и что у S не было необходимости предпринимать избегающие действия. Если, заслушав все показания, протестовый комитет установит, что S не изменяла курс или что у неё не было действительных и разумных опасений столкновения, то следует отклонить протест S. Если же протестовый комитет придёт к выводу, что S изменяла курс, что были разумные сомнения в возможности P пройти по носу S и что S оправданно предприняла избегающие действия (увалилась), то следует дисквалифицировать P.

Факты, установленные рисунком и сообщением протестового комитета, показывают, что возможность P пройти по носу S в лучшем случае была сомнительной. Апелляция S удовлетворена, яхта P дисквалифицирована.

CAN 1981/58

## СЛУЧАЙ 51

### **Правило 11 На одном галсе, связаны**

#### **Правило 43.1(a) Оправдание**

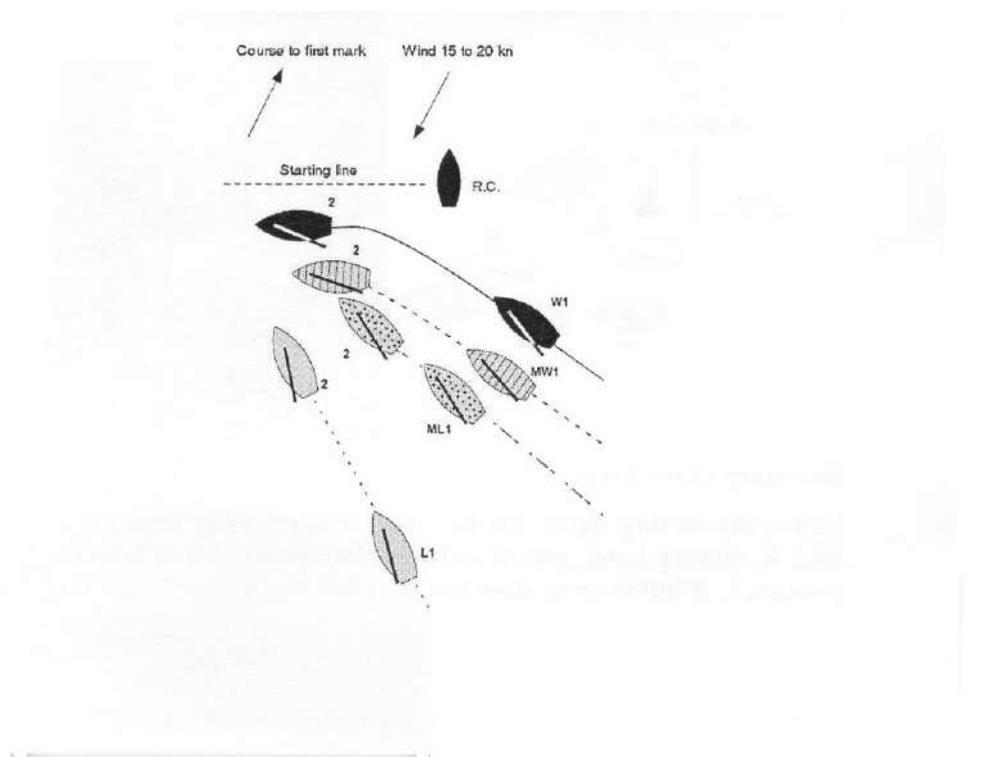
*Протестовый комитет должен установить, что яхты были оправданы во время инцидента, когда в результате нарушения правил другой яхтой они были вынуждены нарушить правила.*

#### **Факты**

На рисунке изображены пути движения четырёх больших яхт в промежуток времени от 30 секунд до 15 секунд перед сигналом «Старт». В положении 2 яхта MW была вынуждена увалиться, чтобы избежать столкновения с яхтой W, а яхты ML и L почти сразу после этого также были вынуждены увалиться, чтобы каждой из них избежать наветренной яхты. Контакта между яхтами не было. Если бы W шла курсом, чтобы сторониться, то

пересекла бы стартовую линию до сигнала «Старт». Каждая подветренная яхта окликала наветренную яхту, и каждая подала протест на яхту или яхты с наветра от неё.

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



### Решение

Обе апелляции удовлетворить. Результаты MW и ML должны быть восстановлены. Обе они пытались избежать уваливания, делая оклики, и ни одна из них не увалилась, прежде чем стала обязанной сделать это, чтобы избежать контакта с яхтой, находившейся у неё непосредственно на ветру. Правило 14 обязывало их избегать контакта, если это было «разумно возможно», и они выполнили требование этого правила. Каждая из них нарушила правило 11, но каждая была вынуждена сделать это, так как W нарушила правило 11. Следовательно, каждая из них была оправдана по пр.43.1(a) во время инцидента.

USA 1950/37

## СЛУЧАЙ 52

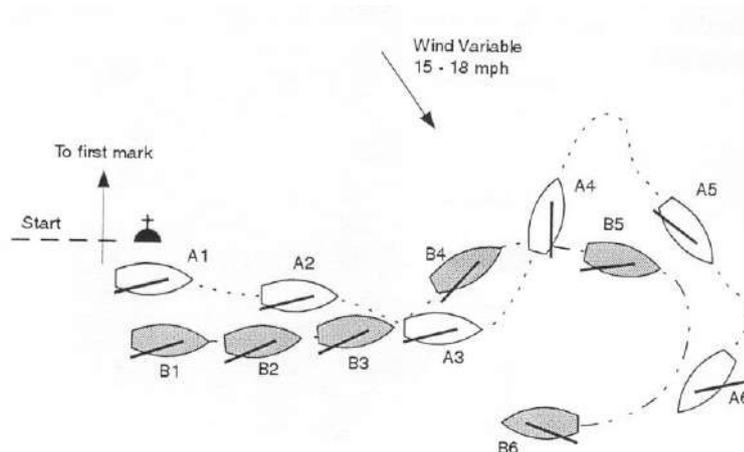
### Правило 16.1 Изменение курса

*Правило 16.1 не ограничивает курс сторонней яхты. Маневрирование, уводящее другую яхту от стартовой линии, не обязательно нарушает это правило.*

## Факты

До сигнала «Старт» две яхты, А и В, в галфвинд уходили от стартовой линии. А, двигаясь быстрее, прошла В и в положении 3 оказалась чисто впереди. В положении 4 яхта А привелась до курса крутой бейдевинд, намереваясь сделать поворот оверштаг и вернуться к стартовой линии, но обнаружила, что В тоже привелась и заняла такую позицию, что они немедленно столкнулись бы, если бы А сделала поворот оверштаг. Тогда А увалилась, чтобы сделать поворот фордевинд, но обнаружила, что В также увалилась и оказалась в таком положении, что поворот фордевинд А опять привёл бы к столкновению. В результате В сделала поворот фордевинд и ушла к стартовой линии, оставив А далеко позади.

Яхта А подала протест по правилу 16.1, утверждая, что В мешала ей, когда она сторонилась. Протестовый комитет дисквалифицировал В. Яхта В подала апелляцию, утверждая, что её манёвры были законными манёврами по уводу соперника от стартовой линии.



## Решение

Апелляцию В удовлетворить и исправить её результат. Действия В являются классическим приёмом, используемым в матчевых и командных гонках для того, чтобы получить преимущественную стартовую позицию относительно другого участника. Существенным является то, что правило 16.1 применяется только к яхте, имеющей право дороги, которого яхта В в положениях 3 и 4 не имела.

В положении 4 яхта В как наветренная была обязана сторониться по правилу 11, но А не могла сделать поворот оверштаг, не нарушив правило 13. В положении 5 В стала подветренной яхтой, получив право на дорогу по правилу 11. Яхта А, делая поворот фордевинд, должна была 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 нарушала правила.

## СЛУЧАЙ 53

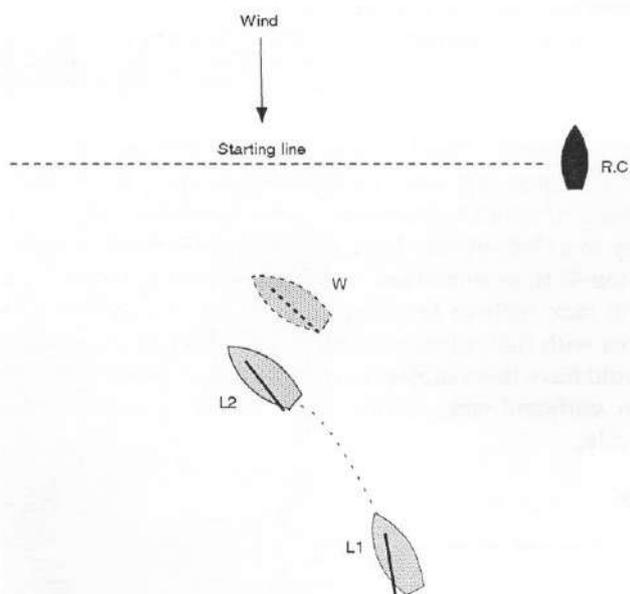
### Правило 11 На одном галсе, связаны Правило 15 Получение права дороги

*Яхта, находящаяся чисто впереди, не обязана предпринимать какие-либо действия, чтобы сторониться, до того как с ней связались с подветра из положения чисто позади.*

#### Факты

За 30 секунд до сигнала «Старт» яхта W была почти неподвижна, её паруса полоскали. По крайней мере 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 L была вынуждена увалиться, чтобы избежать касания с W. Тем временем W начала подбирать паруса и двигаться вперёд. L подала протест.

Протестовый комитет решил, что яхта W, которую соответствующим образом предупредили о надвигающейся ситуации, не сторонилась подветренной яхты и этим нарушила правило 11. W подала апелляцию, в которой задавала вопрос: «Обязана ли W по правилам 11 и 15, в предвидении наступления подветренной связанности, начинать действовать заранее с тем, чтобы набрать достаточную скорость и иметь возможность сразу после наступления связанности отвечать на действия L?».



#### Решение

При переходе прав и обязанностей от одной яхты к другой правило 15 требует дать яхте, получившей новые обязанности, «место, чтобы сторониться». Это подразумевает, что для ответных действий яхте нужно соответствующее время. Правило 15 не требует от яхты, находящейся чисто впереди, предпринимать какие-либо действия, чтобы сторониться в

качестве наветренной яхты, прежде чем яхта, идущая чисто позади, станет связанной с подветра.

Если бы L не увалилась немедленно, то она нарушила бы правило 15. После того, как L стала связанной с W с подветра, та немедленно подобрала паруса, набрала ход и, затем, сторонила. Предприняв эти действия, W выполнила свои обязанности по правилу 11. Апелляция W поддержана, ни одна из яхт не нарушила правила. Результат W должен быть восстановлен.

USA 1969/126

## СЛУЧАЙ 54

### Правило 20 Место для поворота оверштаг от препятствия

*Интерпретация требований правила 20 к окликам и сигналам и к времени их подачи.*

#### Факты

Яхта А идёт на левом галсе курсом крутой бейдевинд к препятствию, и, чтобы избежать его, ей необходимо сделать поворот оверштаг. Яхта В идёт курсом крутой бейдевинд на расстоянии одного корпуса с наветра и одного корпуса позади А. Яхта А делает оклик, требуя место для поворота оверштаг.

#### Вопрос 1

Подходя к препятствию, как рано яхта А имеет право сделать оклик?

#### Ответ 1

Яхта А имеет право сделать оклик, запрашивая место для поворота оверштаг, в тот момент, когда ей нужно начать процесс, описанный в правиле 20, чтобы безопасно избежать препятствия. Она имеет право сделать оклик в тот момент, который даёт ей достаточное время в существующих условиях:

- сделать оклик яхте В и, если условия таковы, что оклик может быть не услышан, также должна произвести сигнал, явно обозначающий то, что ей нужно место для поворота оверштаг;
- повторить это действие в случае, если яхта В не ответит;
- дать яхте В время для ответных действий (См. Ответ 2);
- дать время для любой дополнительной яхты, которая обязана ответить А, чтобы А имела место для поворота оверштаг (См. Случай 113) и;
- после того, как окликнутая яхта (яхты) ответит, самой повернуть так быстро, как это возможно соответствии с хорошей морской практикой, чтобы избежать препятствия.

#### Вопрос 2

Как быстро яхта В обязана ответить?

## **Ответ 2**

Когда яхты явно подходят к препятствию, у которого яхте А нужно будет сделать поворот оверштаг, яхта В обязана быть готовой к такой ситуации и предвидеть оклик А. Предвидеть это необходимо, так как правило 20.2(с) требует от В предпринять ответные действия или немедленно отвечая «Поворачивай», или делая поворот так быстро, как это возможно. Если яхта не отвечает немедленно «Поворачивай», яхта А обязана дать В время требуемое для опытного, но не искусного экипажа, чтобы подготовиться и выполнить свой поворот так быстро, как это возможно в соответствии с хорошей морской практикой в существующих условиях.

## **Вопрос 3**

Что должна делать яхта А, если В не отвечает на её оклик?

## **Ответ 3**

Правило требует только один оклик и, при соответствующих условиях, дополнительный сигнал. Однако для яхты А будет благоразумно повторить свои действия, если позволяет время. Отсутствие ответных действий яхты В не означает, что А обязана сохранять свой курс. Если нужно, яхта А должна избежать препятствие самым безопасным способом, который может включать приведение до левентика или поворот фордевинд. Яхта А может протестовать, если В не предприняла ответных действий, как предписано правилом 20.2(с).

## **Вопрос 4**

Какие действия яхты А считаются окликом по правилу 20?

## **Ответ 4**

В отличие от правила 20.2(с), правило 20.1 не требует от яхты А применять специальные слова для оклика, но для того чтобы выполнить требования правила, эти слова обязаны явно выражать, что А требует место для поворота оверштаг. Оклик обязан быть направлен в сторону яхты В и должен быть таким громким, чтобы быть услышанным яхтой В в существующих условиях. Оклик, в первую очередь, это устный сигнал, но, когда он может быть не услышан, правило 20.4(а) обязывает произвести дополнительный сигнал для привлечения внимания к оклику. Примерами этого могут быть жесты, свистки или сигнал горна или, в тёмное время, световые сигналы. Если яхтам предписано во время гонки дежурить на радио канале, оклик также может быть сделан и по радио. Однако если положение о соревновании предписывает альтернативный метод связи, то яхта, делающая оклик, должна использовать этот метод (см. правило 20.4(б)).

Такие требования для оклика распространяются и на яхту В, когда она отвечает «Поворачивай».

GBR 2016/2

## **СЛУЧАЙ 55**

### **Отозван для пересмотра**

**Причины пересмотра Случая 55:** Новое правило 64.1(c) совместно с последним предложением правила 63.1 обязывает протестовый комитет открыть рассмотрение по протесту яхты А. Также, национальной организации не следует рассматривать апелляцию яхты В, поскольку она недействительна по правилу 70.1(a). Случай содержит ценный материал, но должен быть тщательно пересмотрен, чтобы все интерпретации правил в случае были правильными.

## **СЛУЧАЙ 56**

**Удален**

## **СЛУЧАЙ 57**

**Правило 60.2 Право протестовать; право требовать исправления результата или действия по правилу 69**

**Правило 78 Соответствие правилам класса; сертификаты**

*Если действительный, должным образом удостоверенный сертификат добросовестно представлен владельцем яхты, выполнившим требование правила 78.1, то окончательные результаты гонки или серии гонок должны остаться неизменными, даже если позже сертификат будет отозван.*

### **Факты**

Яхты А и В участвовали в рейтинговой серии гонок, длившейся всё лето. После окончания серии В потребовала исправить её результат на том основании, что гоночный комитет использовал неправильный рейтинговый сертификат яхты А в течение всей серии. После получения запроса, сертификационный орган подтвердил, что с момента первоначального обмера корпуса яхты А, проведенного несколько лет назад, в её сертификате содержалась ошибка, допущенная сертификационным органом. Яхта В заявила, что гоночный комитет должен был подать протест на А.

Протестовый комитет установил, что владелец яхты А не отвечает за ошибку в гоночном балле, и нет никаких доказательств нарушения им правила 78.1. Протестовый комитет решил, что ошибка и тот факт, что она оставалась не обнаруженной, не является результатом действий или упущений гоночного комитета. Поэтому яхта В не имеет права на исправление результата. Протестовый комитет переслал своё решение для подтверждения или исправления в национальную организацию согласно правилу 70.2

### **Решение**

Подтвердить решение протестового комитета. Яхта В утверждала, что ошибка гоночного комитета, не протестовавшего против А, нанесла ущерб ей и другим яхтам класса. Однако, право гоночного комитета протестовать по правилу 60.2(a) явно дано на собственное усмотрение и не обязательно.

Более того, в данном случае, сообщение об ошибке в сертификате яхты А прислано после завершения серии национальным рейтинговым органом, не подпадающим под юрисдикцию ни проводящей организации, ни гоночного комитета.

Если действительный сертификат оказался с ошибкой, то организация, выдавшая его, имеет право его отозвать, но нельзя задним числом предпринимать какие-либо действия к уже проведенному соревнованию или к проведенным гонкам ещё идущей серии гонок. Таким образом, если действующий по срокам, должным образом удостоверенный сертификат добросовестно представлен, и гонка или серия гонок закончена, то результаты гонки или серии не могут быть изменены, даже если затем сертификат будет отозван.

GBR 1983/1

## СЛУЧАЙ 58

### Определения «Финиш»

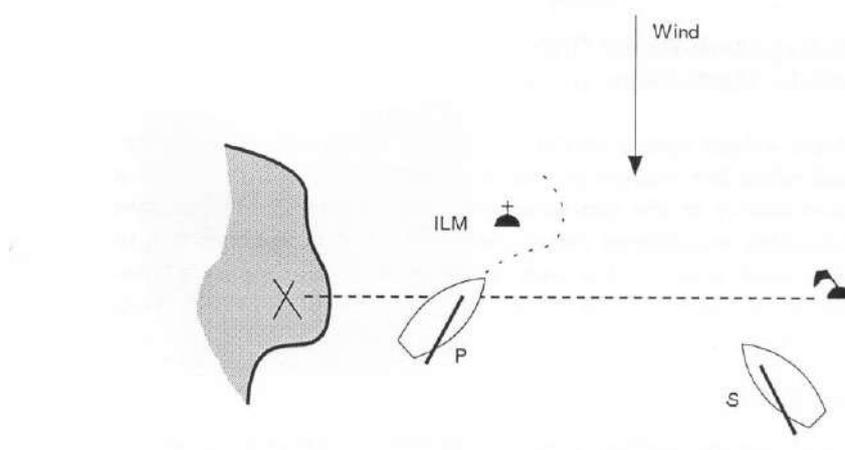
### Определения «Знак»

### Правило 28.1 Прохождение гонки

*Если буй или другой объект, указанный в гоночной инструкции в качестве ограничивающего знака финишной линии, находится на после финишной стороне финишной линии, то яхта имеет право оставить его с любого борта.*

### Факты

В гоночной инструкции указывалось, что финишной линией являлась линия между мачтой на берегу и знаком с внутренним ограничивающим знаком, который следовало оставлять по левому борту. В данный гоночный день внутренний ограничивающий знак находился на после финишной стороне финишной линии. Яхта Р пересекла финишную линию и затем обогнула внутренний ограничивающий знак, как показано на рисунке. Судья-финишёр определил время её финиша в момент, когда нос Р пересек финишную линию, до того, как она обогнула внутренний ограничивающий знак.



Яхта S потребовала исправить результат на том основании, что было неправильным действие судьи-финишёра, принявшего финиш яхты Р до того, как она закончила

прохождение дистанции. Протестовый комитет отклонил требование S и переслал своё решение в национальную организацию для подтверждения или исправления, согласно правилу 70.2.

### **Решение**

Подтвердить решение протестового комитета. В правиле 28.1 сказано, что «яхта имеет право оставить с любого борта знак, которым не начинается, не ограничивается или не заканчивается участок дистанции, который она проходит». Так как внутренний ограничивающий знак находился за финишной линией, то им не «ограничивался» и не «заканчивался» последний участок дистанции. Только тогда, когда ограничивающий знак находится на финишной линии или на стороне дистанции от неё, яхта должна оставить его с предписанной стороны до того, как финиширует, или финишируя. Судья-финишер был прав, когда отметил время финиша яхты P, когда она пересекла финишную линию.

GBR 1983/5

## **СЛУЧАЙ 59**

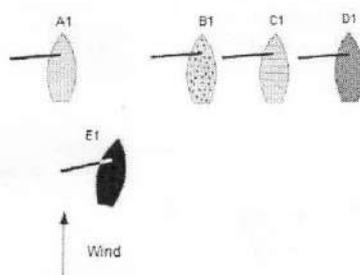
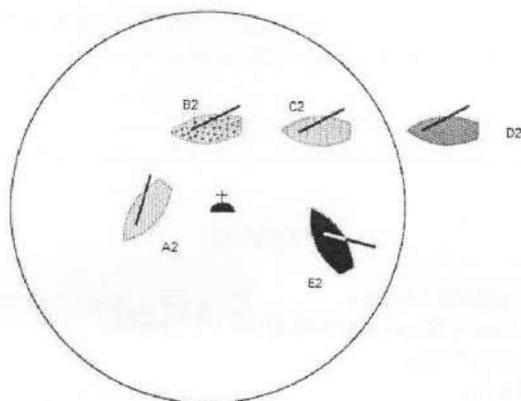
### **Правило 18.2(a) Место-у-знака. Предоставление места-у-знака**

### **Правило 18.2(b) Место-у-знака. Предоставление места-у-знака**

*Если яхта выходит на траверз знака, но находится вне зоны, и если в результате изменения ею курса по направлению к знаку другая яхта, находящаяся в зоне и бывшая ранее чисто позади, стала связанной с ней и внутренней, то по правилу 18.2(a) такая яхта должна предоставить внутренней яхте место-у-знака, независимо от того, оказалась ли она далеко от знака потому, что предоставляла место другим внутренним связанным яхтам, или нет.*

### **Факты**

Пять яхт шли курсом фордевинд к подветренному знаку, который было предписано оставить по левому борту. Четыре из них были связаны, находясь на одной линии, и яхта А была ближней к знаку. Пятая яхта Е была чисто позади яхт А, В и С, когда эти три яхты достигли зоны. Когда D вышла на траверз знака, она повернула, чтобы огибать знак. Яхта Е оказалась внутренней связанной с D. Это произошло после того, как Е уже достигла зоны, и до того, как D достигла её. Яхта Е обогнула знак после А, В и С, но внутренней по отношению к D, у которой была возможность дать Е место-у-знака.



### Вопрос

Имела ли E право на место-у-знака по правилу 18.2(a) относительно D?

### Ответ

Да. Так как E была чисто позади A, B и C, когда они достигли зоны, то по правилу 18.2(b) она была обязана дать каждой из них место-у-знака. Однако между E и D развивались другие взаимоотношения. Для того, чтобы оставить место для трёх внутренних яхт, гики которых полностью растравлены, D была вынуждена подходить к знаку курсом, который привёл её на траверз знака вне зоны. Когда E достигла зоны, она была чисто позади D, и D всё ещё была вне зоны. Следовательно, правило 18.2(b) было не применимо между D и E. Когда D изменила курс по направлению к знаку, E стала внутренней связанной, и между ними начало применяться правило 18.2(a). По этому правилу E имела право на место-у-знака, которое D имела возможность дать.

USA 1982/250

## СЛУЧАЙ 60

### Отозван для пересмотра

## СЛУЧАЙ 61

### **Правило 71.4 Решения национальной организации Правило 90 Гоночный комитет; Гоночная инструкция; Подведение результатов**

*Если решение протестового комитета изменено или изменено на противоположное решением по апелляции, то окончательные результаты соревнования должны быть изменены соответственно, и призы должны быть вручены согласно изменённым результатам.*

#### **Вопрос**

Может ли положение о соревновании или гоночная инструкция для соревнования содержать указание, что, хотя 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 положением о соревновании или гоночной инструкцией любой части правила 70, 71 или правила 90. Рассмотрение апелляции влечёт за собой не только решение о спорном смысле какого-либо правила, но также и, в случае изменения или отмены решения протестового комитета, корректировку результатов гонки и соревнования в целом, а на основании этих результатов присуждаются призы. В правиле 71.4 сказано, что решение национальной организации является окончательным и правило 90.3(d) обязывает гоночный комитет внести любые изменения в результаты по указанию национальной организации. Дополнительно, распределение наград должно быть соответственно скорректировано.

Правило 90.3(e) разрешает в положении о соревновании ограничивать изменение результатов после окончания соревнования. Однако в этом правиле ясно говорится, что даже если это применяется, то изменение результатов после апелляции должно быть исполнено.

USA, 1983/252

## СЛУЧАЙ 62

Удален

## СЛУЧАЙ 63

#### **Определения «Место-у-знака»**

**Правило 18.2(b) Место-у-знака. Предоставление места-у-знака**

**Правило 18.2(c)(2) Место-у-знака. Предоставление места-у-знака**

**Правило 43.1(b) Оправдание**

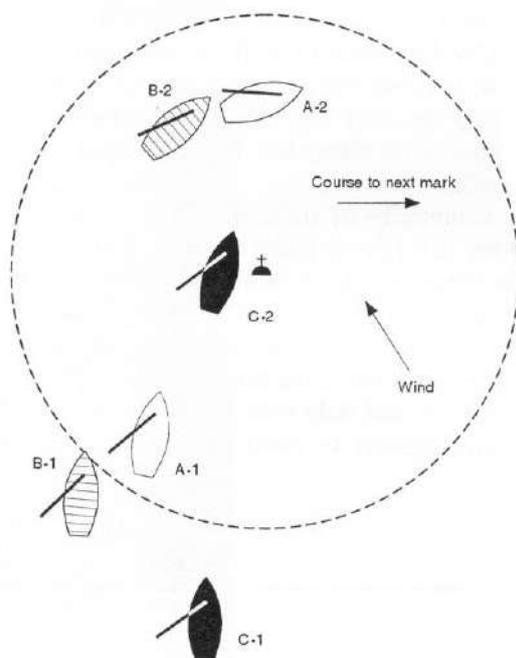
*Если у знака образовалось пространство для яхты, которая не имеет на него права, то она может на свой риск воспользоваться этим пространством.*

## Факты

Связанные яхты А и В, яхта В наружная, на курсе бакштаг правого галса подходили к подветренному знаку, чтобы оставить его по правому борту. Яхта С была далеко позади. Яхта А прошла под ветер от знака примерно на длину корпуса, то же самое сделала В. Они оставили С пространство, позволяющее ей обогнуть знак, будучи внутренней по отношению к А и В. Яхта В, наружная по отношению к А, не могла лишить С места, и в период всего инцидента не шла курсом, который мог бы привести к контакту с яхтой С. Между яхтами не было контакта. Яхта В подала протест на С.

Следующим участком дистанции был курс полный бейдевинд правого галса на следующий знак (см. направление на следующий знак на рисунке).

Протестовый комитет отклонил протест В против С, заявив, что С не нарушила правила, когда прошла между В и знаком, не вынуждала В предпринимать избегающие действия и не мешала ей приводиться. Яхта В подала апелляцию, утверждая, что С помешала ей выполнить задуманный манёвр: замедлить ход уваливанием, привести за кормой А и этим лишить С пространства для прохода между собой и знаком.



## Решение

Апелляцию В отклонить. Правило 12 (а затем правило 11) обязывало С сторониться В. Когда В достигла зоны в положении 1, она была чисто впереди С, поэтому правило 18.2(b) предписывало С дать В место-у-знака. С выполнила требования этих правил.

После того как С связалась изнутри с В, она по правилу 18.2(c)(2) должна была дать В место идти своим надлежащим курсом. Однако, так как В была связана снаружи с А, она не могла идти ближе к знаку чем А. В результате образовалось свободное пространство для С, чтобы пройти между В и знаком, не мешая В идти своим надлежащим курсом. Поэтому С не нарушила правило 18.2(c)(2).

Если яхта преднамеренно или непреднамеренно оставляет пространство между собой и знаком другой яхте, не имеющей права на такое место, то другая яхта может на свой риск воспользоваться этим пространством. Риск для этой яхты состоит в том, что яхта, имеющая право на место-у-знака, сможет закрыть промежуток между собой и знаком, идя надлежащим курсом. В этом случае яхта, имеющая право на место-у-знака, оправдана по правилу 43.1(b), если нарушит какое-либо правило Раздела А или правило 15 либо 16. И только правило 14 будет ограничивать её курс, если она сделает быструю и агрессивную попытку закрыть промежуток между собой и знаком.

GBR 1984/1

## СЛУЧАЙ 64

### Удален

## СЛУЧАЙ 65

### Спортивное поведение и правила

#### Правило 2 Честная спортивная борьба

#### Правило 30.4 Наказания на страте. Правило чёрного флага

#### Правило 69.2 Проступки. Действия протестового комитета

*Если яхта знает, что нарушила правило чёрного флага, то она обязана немедленно выйти из гонки. Если же она этого не делает и затем преднамеренно мешает другой яхте в гонке, то она нарушает нормы спортивного поведения и правило 2, а её рулевой нарушает нормы спортивного поведения.*

### Факты

В момент сигнала «Старт» гонки №4 яхта А явно была в 3-4 длинах корпуса на стороне дистанции от стартовой линии. Действовало правило 30.4, поэтому ГК дисквалифицировал её без рассмотрения. Яхта А, хотя и знала, что была выше стартовой линии в момент сигнала, пошла в гонку и прикрывала яхту В в начале первой лавировки. В подала протест на А по правилу 2.

Протестовый комитет подтвердил дисквалификацию А гоночным комитетом по правилу 30.4. Также он решил, что продолжая гонку, прикрывая В и зная, что она нарушила правило 30.4, яхта А нарушила правило 2. Как того требует правило 2, протестовый комитет наказал А дисквалификацией, которая не исключается при подсчёте результатов. Позже в этот же день, действуя по правилу 69.2, протестовый комитет назначил рассмотрение, полагая, что поведение рулевого яхты А, помешавшего яхте В является проступком. Он решил, что действия рулевого действительно явились проступком, и поэтому он нарушил правило 69.1(a). Протестовый комитет отстранил его от дальнейшего участия в регате и дисквалифицировал А на все гонки соревнования. Яхта А подала апелляцию на решение протестового комитета.

## Решение

Апелляцию А отклонить.

Яхта А была правильно дисквалифицирована в гонке №4 за нарушение правила 30.4. Протестовый комитет установил как факт, что рулевой А знал, что он находился на стороне дистанции от стартовой линии в момент сигнала «Старт»; что он нарушил правило 30.4; что за это он уже дисквалифицирован без рассмотрения; и что он серьёзно помешал гонящейся яхте.

Если спортсмен, зная о том, что его яхта уже дисквалифицирована, намеренно мешает другой яхте, то он явно грубо нарушает нормы спортивного поведения (см. Спортивное поведение и правила) и правило 2 . Протестовый комитет имел все основания провести рассмотрение по правилу 69.2, и он правильно действовал по правилу 69.2(h), отстранив рулевого яхты А от дальнейшего участия и дисквалифицировал яхту А во всех гонках соревнования. Протестовый комитет мог также начать рассмотрение по правилу 60.3(b), чтобы рассмотреть вопрос об исправлении результата для яхты В (см. правило 62.1(d)).

GBR 1984/7.

## СЛУЧАЙ 66

### Удален

**Причина удаления Случая 66:** новое правило 90.3(d) делает этот случай ненужным.

## СЛУЧАЙ 67

### Часть 2 Преамбула

#### Правило 69.2 Проступки. Действия протестового комитета

*Когда яхта, находящаяся в гонке сходитя с судном, не участвующим в гонке, то они должны руководствоваться государственными правилами, регламентирующими расхождение. Если яхта, участвующая в гонке и обязанная сторониться по этим правилам, преднамеренно ударяет другое судно, то ее рулевой совершает проступок.*

### Факты

Яхта W, участвовавшая в гонке, должна была, согласно государственным правилам расхождения, сторониться подветренного парусного судна L, не участвовавшего в гонке. Яхта W была намерена идти более полным курсом, на знак, и сделала соответствующий оклик. L не ответило, после этого W преднамеренно несколько раз ударила L своим гиком, нанеся повреждения.

Судно L сообщило гоночному комитету о действиях W. Гоночный комитет подал протест против W. В результате рассмотрения W была дисквалифицирована по правилам 11 и 14. W подала апелляцию, утверждая, что в данном случае гоночные правила не применяются, и поэтому протестовый комитет не имел права дисквалифицировать её.

## Решение

Апелляцию W отклонить. В преамбуле к Части 2 гоночных правил ясно сказано, что W, сближаясь с L, должна была руководствоваться государственными правилами расхождения судов. При этом W оставалась обязанной выполнять требования гоночных правил, кроме правил расхождения из Части 2. W нарушила государственные правила расхождения и, кроме того, умышленно ударив L и нанеся повреждения, ее рулевой нарушил нормы поведения. (См. правила 69.1(b)(1) и 69.1(b)(2).

Поддержать решение протестового комитета, но дисквалифицировать W по государственным правилам, регламентирующим расхождения, а не по гоночным правилам 11 и 14. Эти правила из Части 2 применимы только между яхтами, намеренными участвовать, участвующими или участвовавшими в гонке. Также, поскольку рулевой яхты W совершил проступок, то протестовому комитету следовало бы начать рассмотрение по правилу 69.2.

NED 1982 / 2

## СЛУЧАЙ 68

### Определения «Гонка»

#### Часть 2 Преамбула

#### Правило 62.1(a) Исправление результата

*Недосмотр гоночного комитета, не обнаружившего недействительность рейтингово сертификата, не даёт права другой яхте требовать исправления результата. Яхта, которая, возможно, нарушила какое-то правило, но продолжает гонку, сохраняет права по гоночным правилам, включая права по правилам Части 2 и право на протест и апелляцию, даже если она позднее будет дисквалифицирована.*

### Факты

В гонке на длинную дистанцию яхта А подала протест на яхту В по правилу Части 2 и яхта В была дисквалифицирована.

Яхта В подала требование исправить результат. Она утверждала, что при рассмотрении протеста по одной из предыдущих гонок выяснилось, что А не продлила свой рейтинговый сертификат и, значит, не имела права участвовать в гонке на длинную дистанцию. Так как А не имела права участвовать, то она и не участвовала, утверждала В. Следовательно, В не имела оснований для того, чтобы выполнить наказание или выйти из гонки, а А не имела права на протест по правилу 60.1.

Протестовый комитет отклонил требование В об исправлении результата, полагая, что недействительность рейтингового сертификата не отменяет факт участия А в гонке, согласно определению, и что поэтому она имела права, согласно Части 2 правил, и право на протест по правилу 60.1. Яхта В подала апелляцию.

## Решение

Апелляцию В отклонить. Недосмотр гоночного комитета не обнаружившего недействительность рейтингового сертификата А и допустившего её к гонкам, не является упущением с его стороны, ухудшившим результат В в смысле правила 62.1(а). Значит, протестовый комитет правильно отклонил требование В об исправлении результата.

Яхта А была яхтой, «намеревающейся участвовать в гонке», до её сигнала «Подготовительный», а затем была яхтой, участвующей в гонке. Правила Части 2 были применимы к ней и всем другим, участвующим в гонке яхтам (см. Преамбулу к Части 2). Принцип спортивного поведения обязывает яхту выполнить наказание, если она осознала, что нарушила какое-либо правило. Но если яхта продолжает гонку, то она сохраняет права по гоночным правилам, включая 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 по какой причине.

CAN 1978/40

## СЛУЧАЙ 69

### Правило 42.1 Средства движения. Основное правило

*Движение яхты по инерции после сигнала «Подготовительный» не нарушает правило 42.1, если она приводилась в движение своим двигателем до этого сигнала.*

### Факты

При спокойном море и ветре в 1-2 узла яхта приближалась под двигателем к району старта незадолго перед сигналом «Подготовительный» для неё со скоростью 5-6 узлов. В момент сигнала «Подготовительный» яхта продолжала по инерции идти с той же скоростью, но уже не под мотором. За 2.5 минуты до её сигнала «Старт» яхта подняла паруса и замедлила ход до 2 узлов.

### Вопрос

Нарушила ли яхта правило 42.1?

### Ответ

Нет. Яхта находится в гонке с момента сигнала «Подготовительный» для неё. Находясь в гонке, яхта использовала ветер в качестве средства движения, как требуется правилом 42.1. Её движение было также и движением по инерции, как следствие движения под двигателем до момента, когда она стала находиться в гонке. Ничто в правилах не требует, чтобы яхта в момент, когда стала находиться в гонке, была в определённом движении или была неподвижна. Таким образом, правило 42.1 не нарушено.

USA, 1986/269

## СЛУЧАЙ 70

### Отозван для пересмотра

**Причины пересмотра Случая 70:** Записанные факты не соответствуют рисунку. Решение должно быть переработано, чтобы правильно интерпретировать какой курс соответствует хорошей морской практике для яхты в положении W (наветренной). Эта интерпретация будет новой и важной, и согласно Регламентам WS, требует одобрения Комитета гоночных правил WS.

## СЛУЧАЙ 71

### Отозван для пересмотра

**Причины пересмотра Случая 71:** существующий случай дает ценную интерпретацию требования подачи одного звукового сигнала при показе флага X. Однако случай неоднозначный и более сложный, чем необходимо для одной интерпретации требования к звуковому сигналу.

## СЛУЧАЙ 72

### Правило 61.1(a) Требования к протесту. Извещение опротестованного

*Обсуждается смысл слова «флаг».*

#### Вопрос

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

#### Ответ

В контексте правила 61.1(a) 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, причём с малой вероятностью или невозможностью ошибки в приёме сообщения со стороны соревнующихся яхт. Каждый флаг, прежде всего, должен быть виден как флаг.

USA 1988/277

## СЛУЧАЙ 73

### Правило 2 Честная спортивная борьба

### Правило 11 На одном галсе, связаны

*Если член экипажа яхты L преднамеренно касается яхты W с единственной целью – вызвать этим нарушение яхтой W правила 11, то яхта L нарушает правило 2.*

## **Факты**

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

## **Решение**

Апелляцию яхты W удовлетворить и восстановить ее результат. Так как L могла идти своим курсом без необходимости совершать избегающие действия, и не было риска немедленного касания, если бы L изменила курс в любом направлении, то W сторонила L. Следовательно, W не нарушила правило 11. Действие члена экипажа L, не имевшее других целей, кроме как дисквалифицировать W, нарушает правило 2. L наказана за нарушение правила 2 и, следовательно, ее результат будет изменен на «Дисквалификацию, при которой очки яхты не исключаются».

GBR 1971/6

## **СЛУЧАЙ 74**

### **Правило 2 Честная спортивная борьба**

### **Правило 11 На одном галсе, связаны**

*Ни одно правило не предписывает, каким образом должны располагаться рулевой и члены экипажа подветренной яхты. Контакт с наветренной яхтой нарушает правило 2 только в том случае, если рулевой или члены экипажа преднамеренно злоупотребляют своей позицией на яхте.*

## **Факты**

Наветренная яхта W, почти глиссируя, обгоняла подветренную яхту L на курсе бакштаг. L слегка привелась, и её рулевой спиной коснулся W несколько впереди ванты. В этот момент между корпусами яхт было расстояние в вытянутую руку. Ни одна из яхт не выполнила наказание. Рассмотрев протест, протестовый комитет наказал L по правилу 2. В его решении было сказано, что паруса W были поставлены в соответствии с ветром, шкотовый находился у подветренной ванты, и касание могло произойти только вследствие того, что рулевой L сидел, откинувшись горизонтально за борт, а в существующих условиях это не являлось нормальным гоночным положением. L подала апелляцию.

## **Решение**

Апелляцию L удовлетворить, восстановить её результат и дисквалифицировать W по правилу 11. В Случае 73 рассматривался инцидент, в котором член экипажа L преднамеренно коснулся W, чтобы затем протестовать. В данной ситуации не было таких преднамеренных действий со стороны L. Ни одно правило не предписывает, каким

образом должны располагаться рулевой и члены экипажа, и в отсутствие преднамеренного злоупотребления их положением не происходит нарушения правила 2.

GBR 1993/2

## СЛУЧАЙ 75

**Определения «Надлежащий курс»**

**Правило 10 На противоположных галсах**

**Правило 14 Избегание контакта**

**Правило 16.1 Изменение курса**

**Правило 18.2(b) Место-у-знака. Предоставление места-у-знака**

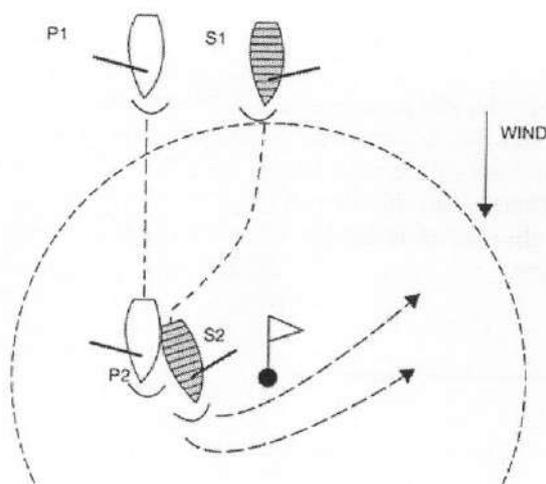
**Правило 18.4 Место-у-знака. Поворот фордевинд**

*Когда применяется правило 18, то правила Разделов А и В также применяются. Если внутренняя связанная яхта, имеющая право дороги, должна сделать поворот фордевинд у знака, то она имеет право идти своим надлежащим курсом, пока не сделает поворот фордевинд. Яхта правого галса, изменяющая курс, не нарушает правило 16.1, если даёт яхте левого галса соответствующее пространство, чтобы сторониться, которое яхта левого галса не использует немедленно.*

### Факты

Связанные яхты S и P шли курсом фордевинд к подветренному знаку, который предписано оставить с левого борта. Некоторое время они шли связанные, S была чуть впереди и внутренняя. Когда S достигла зоны, она привелась. Выйдя носом на траверз знака, S увалилась, чтобы сделать поворот фордевинд, и произошел контакт с P. Не был нанесен ущерб или вред здоровью. S подала протест по правилу 10, а P – по правилу 18.

Протестовый комитет дисквалифицировал P за нарушение правила 10. Яхта P подала апелляцию, утверждая, что дала S место-у-знака и что S нарушила правило 18.4.



## **Решение**

В положении 1 S достигла зоны. По правилу 18.2(b) P должна была затем давать S место-у-знака. Кроме того, пока S не сделала поворота фордевинд, P была обязана сторониться S по правилу 10. Когда S приводилась, по правилу 16.1 она была обязана дать P место, чтобы сторониться. И пока S не сделала поворот фордевинд, она была также обязана по правилу 18.4 не идти дальше от знака, чем нужно, чтобы идти надлежащим курсом. Место-у-знака, которое P должна была дать S, это пространство, нужное S в существующих условиях, чтобы идти без задержки к знаку в соответствии с хорошей морской практикой. Это пространство – прямой коридор, идущий близко к знаку от положения S1 к положению рядом со знаком с его предписанной стороны. Яхта P дала S такое место. Однако так как S имела право дороги, она не была обязана оставаться внутри этого коридора. Ей разрешалось идти любым курсом, при условии соблюдения правил 16.1 и 18.4.

S приводилась постепенно, под углом примерно 45 градусов, пока проходила расстояние в 3 длины корпуса, и P не сделала никакой попытки сторониться. Незадолго до положения 2 S потребовалось действовать так, чтобы избежать P. В этот момент P нарушила правило 10. Когда S приводилась после положения 1, то у P было пространство, если бы она начала действовать незамедлительно, чтобы маневрировать в соответствии с хорошей морской практикой и сторониться S. Следовательно, S не нарушила правило 16.1.

Когда S сделала поворот фордевинд сразу после положения 2, то она до этого не шла дальше от знака, чем необходимо, чтобы идти надлежащим курсом. Действительно, в отсутствие P (яхты «о которой идёт речь» в определении «Надлежащий курс») надлежащий курс S был, вполне возможно, - идти ещё дальше от знака и выше, чем она это сделала, чтобы сделать плавное, быстрое огибание и чтобы избежать прикрытия ветра яхтами, которые были впереди. Следовательно, S не нарушила правило 18.4.

Обе яхты нарушили правило 14, так как был контакт, и у каждой из них была разумная возможность избежать его. Следовательно, P нарушила правила 14 и 10. Но S оправдана, так как она имела право дороги, когда произошел контакт, не был причинен ущерб или вред здоровью (см. правило 43.1(c)).

Апелляцию P отклонить. Она правильно дисквалифицирована, а S не сделала ничего, за что она могла бы быть наказана.

USA, 1976/195

## **СЛУЧАЙ 76**

### **Отозван для пересмотра**

## **СЛУЧАЙ 77**

**Определения «Сторониться»**

**Правило 12 На одном галсе, не связаны**

**Правило 14 Избегание контакта**

**Правило 31 Касание знака**

*Контакт между знаком и вооружением яхты является касанием знака. Яхта, обязанная сторониться, не нарушает правила, если её касается вооружение яхты, имеющей право дороги, которое неожиданно оказывается в ненормальном положении.*

### **Факты**

Яхты А и В, идущие под спинакерами, приближались к подветренному знаку. Яхта А обогнула знак чисто впереди В. У А были трудности с уборкой спинакера. Когда А оказалась на курсе крутой бейдевинд, спинакер-брас волочился за нею сзади, примерно в 9 метрах, и коснулся надводной части знака. Позже, когда знак был примерно в 5 длинах корпуса позади В, яхты шли на левом галсе курсом крутой бейдевинд и В была в 6 метрах позади А. У А все ещё были трудности с уборкой спинакера, и фаловый угол спинакера неожиданно отлетел назад и ударил по штагу В.

### **Вопрос**

Какие правила применяются в данной ситуации, и нарушила ли правила какая-нибудь из яхт?

### **Ответ**

Когда спинакер-брас яхты А коснулся знака, она нарушила правило 31. Яхта касается знака в смысле правила 31, когда любая часть её 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.

Когда позже произошёл контакт между этими двумя яхтами, правило 18 уже не применялось. Так как спинакер А не был в своём нормальном положении, то яхты не были связаны, и, следовательно, применялось правило 12. По этому правилу В должна была сторониться А, что она и делала, так как ничто из того, что В делала или не делала, не требовало от А «предпринимать избегающие действия» (см. определение «Сторониться»). Это доказывается тем фактом, что контакт между А и В произошёл только из-за того, что оборудование А неожиданно оказалось не в своём нормальном положении. Следовательно, В не нарушила правило 12.

Применяется также правило 14. Яхта А нарушила правило 14, поскольку произошёл контакт, который она могла бы избежать. Однако т.к. не было причинено ущерба или вреда здоровью, яхта А оправдана (см. правило 43.1(c)). У яхты В не было разумной возможности избежать касания со спинакером А, когда он устремился назад. Поэтому В не нарушила правило 14.

Заметим, что в Случае 91 также рассматривается инцидент, в котором оборудование не находилось в своём нормальном положении.

## СЛУЧАЙ 78

**Правило 2 Честная спортивная борьба**

**Правило 41 Посторонняя помощь**

**Правило 69.1(a) Проступки. Обязанность не совершать проступков;**

**Детализация**

*В гонках флота, как в классных, так и в гандикапных и рейтинговых, яхта имеет право применять тактические приемы, явно вмешиваясь, и замедляя продвижение другой яхты, при условии, что если на нее будет подан протест по правилу 2, протестовый комитет установит, что была разумная возможность для неё получить преимущество от её тактических действий для улучшения её окончательного результата в соревновании. Однако она нарушает правило 2, и, возможно, правило 69.1(a), если во время применения этой тактики она намеренно нарушает правила.*

### **Факты для вопроса 1**

В гонках флота монотипных яхт, яхта А применяла тактику, которая явно замедляла продвижение яхты В в гонке. Используя эту тактику, А не нарушила никакого правила, за исключением, возможно, правила 2 или правила 69.1(a). Яхта В подала протест на А по правилу 2.

### **Вопрос 1**

В каких из следующих случаев тактические действия А будут считаться неспортивным поведением и нарушением правила 2 или правила 69.1(a)?

- (a) Протестовый комитет установил, что существовала разумная возможность улучшения окончательного результата яхты А в соревновании.
- (b) Протестовый комитет установил, что существовала разумная возможность для увеличения ее шансов на отбор для участия в другом соревновании, но не было бы улучшения ее окончательного результата в соревновании.
- (c) Протестовый комитет установил, что существовала разумная возможность для увеличения ее шансов на отбор в национальную команду, но не было бы улучшения ее окончательного результата в соревновании.
- (d) Протестовый комитет установил, что яхта А и третья яхта С, договорились, что будут применять тактические приемы, которые помогут яхте С, и что существовала разумная возможность при применении такой тактики яхтой А, улучшения окончательного результата яхты С в соревновании.
- (e) Протестовый комитет установил, что Яхта А пыталась ухудшить результат яхты В в серии по причинам, не связанным со спортом.

### **Ответ 1**

В случае (a) яхта А действовала в соответствии с признанными принципами спортивной борьбы и честной игры.

В случаях (b) и (c) яхта А нарушила правило 2 и, возможно, правило 69.1(a).

В случае (d) обе яхты, А и С, нарушили правило 2 и, возможно, правило 69.1(a). Кроме того, приняв от яхты А помощь, запрещенную правилом 41, яхта С также нарушила правило 41.

В случае (e) яхта А нарушила правило 2, и, возможно, правило 69.1(a), потому что в отсутствие достаточных спортивных причин её действия явно нарушили признанные принципы спортивной борьбы и честной игры.

### **Вопрос 2**

Был бы ответ другим, если бы яхты принимали участие в гонке, проводящейся по правилам гандикапной или рейтинговой системы, и яхта была бы быстрее или маневреннее яхты В?

### **Ответ 2**

Нет.

### **Вопрос 3**

Был бы ответ другим, если бы яхта А применяла тактику, которая явно мешала и замедляла продвижение яхты В в гонке и при этом намеренно нарушила бы правила?

### **Ответ 3**

Да. Всякий раз как только яхта намеренно нарушает правила, она также нарушает правило 2 и, возможно, правило 69.1(a).

USA1991/282; значительно пересмотрен World Sailing в 2009, 2013 и в 2018 годах

## **СЛУЧАЙ 79**

### **Правило 29.1 Отзывы. Индивидуальный отзыв**

*Если яхта не имеет оснований полагать, что часть ее корпуса преждевременно пересекла стартовую линию, и гоночный комитет не произвёл сразу сигнала «Индивидуальный отзыв» и отметил яхту OCS, то это ошибка гоночного комитета, существенно ухудшающая результат яхты не по её вине, и, следовательно, яхта имеет право на исправление результата.*

### **Факты**

Во время старта гонки яхт-монотипов, часть корпуса каждой из десяти яхт, находившихся у середины стартовой линии, была слегка на линии в момент сигнала «Старт». Гоночный комитет произвёл сигнал «Индивидуальный отзыв», показав флаг «X» в сопровождении одного выстрела. Но эти сигналы были произведены примерно через 40 секунд после сигнала «Старт». Ни одна из яхт не вернулась, чтобы стартовать, и некоторые из них подали требования исправить результат, узнав после окончания гонки, что они отмечены OCS.

### **Вопрос 1**

Что означают слова «сразу показать» в правиле 29.1?

## **Ответ 1**

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

## **Вопрос 2**

Можно ли считать разумным требование яхты исправить результат, основанное на недостаточно быстро поданном сигнале индивидуального отзыва, даже если яхта не вернулась для правильного старта?

## **Ответ 2**

Да.

## **Вопрос 3**

Почему следует исправить результат яхты в связи с тем, что гоночный комитет не произвёл сигнал сразу, в то время как правила гласят, что ошибка в информировании яхты о том, что часть ее корпуса находится на стороне дистанции от стартовой линии в момент сигнала «Старт», не освобождает яхту от требований к ее старту?

## **Ответ 3**

В правилах такого не сказано. Правило 29.1 требует, чтобы гоночный комитет просигнализировал всем яхтам, что часть корпуса одной или нескольких из них находится на стороне дистанции от стартовой линии в момент сигнала «Старт». Правило 28.1 и, если применимо, правило 30.1 требуют, чтобы каждая яхта вернулась на предстартовую сторону стартовой линии и затем стартовала, но при этом подразумевается, что были произведены оба сигнала, зрительный и звуковой. Если какой-либо из сигналов не произведён или, как в данном случае, произведён слишком поздно, то это ставит яхту, которая не поняла, что находится в момент сигнала «Старт» несколько впереди стартовой линии, в существенно невыгодное положение, потому что она не может использовать информацию, даваемую сигналом, вместе с наблюдением своей позиции относительно других яхт в момент подачи сигнала, чтобы решить, возвращаться или нет на предстартовую сторону стартовой линии.

## **Вопрос 4**

Почему яхта, не стартовавшая правильно, имеет право на исправление результата? Ведь правило 62.1 предусматривает, что это возможно, если результат яхты существенно ухудшился «не по её вине».

## **Ответ 4**

Яхта, не имеющая оснований полагать, что часть ее корпуса находилась на стороне дистанции в момент сигнала «Старт» для неё, имеет право считать, что она стартовала правильно, если только надлежащим образом не произведён сигнал отзыва. Как сказано в ответе 3, яхта может попасть в существенно невыгодное положение из-за того, что гоночный комитет запоздал сделать сигнал отзыва. Эта ошибка произошла полностью по вине гоночного комитета, а не по вине яхты, попавшей в невыгодное положение.

(В Случае 31 рассматриваются возможные способы исправления результата в подобной ситуации).

USA 1992/285

## СЛУЧАЙ 80

### Удален

**Причина удаления Случая 80:** По новому правилу А5, если гоночный комитет наблюдает, что яхта совершает ошибку при прохождении дистанции, то он назначит ей очки как NSC без рассмотрения. Это новое правило делает данный Случай ненужным.

## СЛУЧАЙ 81

**Правило 14 Избегание контакта**

**Правило 15 Получение права дороги**

**Правило 18.1(b) Место-у-знака. Когда применяется правило 18**

**Правило 18.2(b) Место-у-знака. Предоставление места-у-знака**

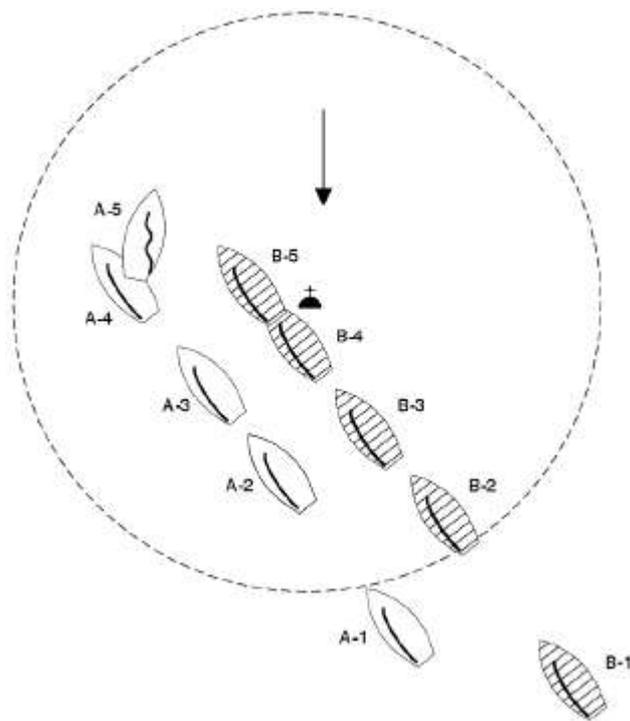
**Правило 18.2(d) Место-у-знака. Предоставление места-у-знака**

*Когда яхта, имеющая право на место-у-знака по правилу 18.2(b), проходит положение левентик, то правило 18.2(b) больше не применяется, и яхта должна подчиняться применимым правилам Раздела А.*

### Факты

Яхты А и В курсом крутой бейдевинд правого галса приближались к знаку, который предписано оставить с правого борта. Яхта А достигла зоны чисто впереди В и с подветра от В и затем сделала поворот оверштаг на курс крутой бейдевинд левого галса, чтобы обогнуть знак. Яхта В, находящаяся ещё на правом галсе, столкнулась с А, находящейся уже на левом галсе. Не был причинен ущерб или вред здоровью. Обе яхты подали протесты.

Ссылаясь на правило 18.1(b), протестовый комитет решил, что правило 18 было неприменимо, так как перед самым столкновением яхты были на противоположных галсах, и яхте В нужно было сделать поворот оверштаг, чтобы пройти знак своим надлежащим курсом. Решив, что правило 18 неприменимо, протестовый комитет дисквалифицировал А по правилу 10. Яхта А подала апелляцию.



### Решение

Яхта В была чисто позади А от положения 1 до положения 4. Пока В была чисто позади, она сторонилась А, как и требуется по правилу 12.

С момента, когда А достигла зоны, и до момента, когда она прошла положение левентик, было применимо второе предложение правила 18.2(b), обязывавшее В дать А место-у-знака. Яхта В выполнила эту обязанность незадолго до положения 5, когда А прошла положение левентик, и обязанность яхты В предоставлять яхте А место-у-знака закончилась (смотри правило 18.2(d) или правило 18.1(b)).

В этот момент В получила право дороги, и А была обязана сторониться В сначала по правилу 13 и затем, с момента когда А достигла курса крутой бейдевинд, по правилу 10.

Правило 15 не было применимо, так как яхта В получила право дороги в результате поворота оверштаг, выполненного яхтой А.

Из установленных фактов не ясно, должна ли была В предпринимать действия, чтобы избежать А, до или после того, как А оказалась на курсе крутой бейдевинд левого галса. Однако ясно, что В должна была предпринимать действия, чтобы избежать А, в то время, когда имела право дороги. Следовательно, А дисквалифицируется или по правилу 13, или по правилу 10. Так как у А была возможность избежать контакта, то она нарушила и правило 14.

Правило 14 применимо и к В, но факты не позволяют определить, была ли у В разумная возможность избежать контакта после того, как стало ясно, что А не сторонится. Но это и не нужно определять, так как В имела право дороги, и в результате контакта не был причинен ущерб или вред здоровью. Следовательно, если В и нарушила правило 14, она была бы оправдана по правилу 43.1(c).

Апелляцию А отклонить, оставить в силе её дисквалификацию. Яхта В не наказывается.

## СЛУЧАЙ 82

### Определения «Финиш»

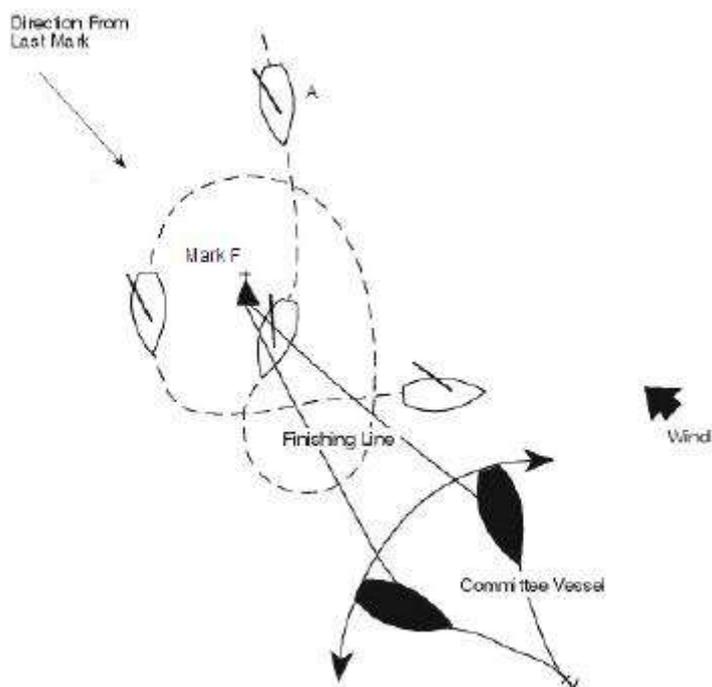
#### Правило 62.1(a) Исправление результата

*Если финишная линия установлена почти по одной линии с последним участком дистанции так, что нельзя определить, с какой стороны следует её пересекать, чтобы финишировать согласно определению, то яхта имеет право пересекать линию в любом направлении, и её финиш должен быть зафиксирован в этот момент.*

### Факты

Финишируя в гонке, яхта А пересекла финишную линию с той стороны, которую она считала стороной дистанции, оставив знак F с правого борта, и записала время пересечения финишной линии. Судья не зафиксировал яхту как финишировавшую и не подал звукового сигнала. Не слыша звукового сигнала, яхта А прошла по траектории, показанной на рисунке, и пересекла финишную линию, оставив знак F с левого борта. Судья в этот раз отметил её как финишировавшую, и подал звуковой сигнал. Яхта А потребовала исправить результат так, чтобы временем её финиша было время первого пересечения финишной линии.

Протестовый комитет установил факт, что судно гоночного комитета перемещалось то в одном, то в другом направлении через линию, параллельную последнему участку дистанции, но согласился с тем, что судья внимательно следил, в правильном ли направлении каждая яхта пересекает финишную линию. Требование исправить результат по правилу 62.1(a) было отклонено. Яхта А подала апелляцию.



## Решение

Апелляцию А удовлетворить. Установка знака финишной линии так, что яхты не могут легко определить, в каком направлении следует пересекать финишную линию, является неправильным действием гоночного комитета. Если яхта не может разумно определить, в каком направлении ей следует пересекать финишную линию, чтобы соответствовать определению «Финиш», то она имеет право финишировать в любом направлении. Следовательно, по правилу 62.1(a) яхта А имеет право на исправление результата. Дать яхте А место на финише в соответствии с временем, которое она записала, когда пересекла финишную линию в первый раз.

(Заметьте, что никакое правило не обязывает гоночный комитет подавать звуковой сигнал во время финиша яхты. Такой сигнал является просто любезностью, чтобы яхта знала, что ее финиш отмечен).

GBR 1992/1

## СЛУЧАЙ 83

### Правило 49.2 Расположение экипажа; Леера

*Повторяющаяся регулировка паруса членом экипажа, туловище которого находится снаружи лееров, не разрешается.*

### Факты

Гонка 24-футовых (7м) яхт, правила класса которых требуют наличия лееров, проходила при ветре в 15 узлов с кратковременными (примерно 3 секунды) шквалами; яхты встречали битую волну бортом. Матрос яхты А, стоя на наветренной стороне палубы, держал шкот спинакера и почти не имел возможности подбирать его. Он изменял позу в зависимости от раскачиваний яхты и нагрузки на шкоте. Во время нескольких шквалов было видно, что он отклонялся назад так, что часть туловища оказывалась снаружи лееров.

### Вопросы

1. Правильно ли относить слова «размещать...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 его регулировки?
3. Является ли продолжительность шквалов в данных обстоятельствах кратковременной?

### Ответы

Положение 6 на рисунках к Случаю 36 показывает, что поза матроса яхты А может нарушать правило 49.2. Слова «размещать ...туловище» не означают, что туловище неподвижно, они подразумевают преднамеренное действие некоторой продолжительности.

Слова «... 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. Употреблённое в правиле слово «кратковременно» 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 матроса снаружи лееров. Правило 49.2 направлено на обеспечение безопасности экипажа яхты, и оно неизбежно ограничивает выгоду, которую можно было бы получить путём оптимизации распределения на яхте веса экипажа. Действия матроса яхты А, отклоняющегося за леера, нарушают правило 49.2.

GBR 1992/10

## **СЛУЧАЙ 84**

### **Удалён**

## **СЛУЧАЙ 85**

### **Определения «Правило»**

**Правило 61.1 Требования к протесту. Извещение опротестованного**

**Правило 86.1(c) Изменение гоночных правил**

*Если какое-либо гоночное правило не перечислено в правиле 86.1(c), то правила класса не могут его изменять. Если какое-либо правило класса предпринимает изменение такого гоночного правила, то это правило класса не является действительным и не применяется.*

### **Факты**

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

В гонке яхт класса XYZ яхта А подала протест против яхт В и С, отметив на бланке протеста, что не показывала красный флаг, так как это не требуется правилами класса. Протестовый комитет, основываясь на правиле класса 5, решил, что протест действителен, а яхта В возразила против такого решения на том основании, что правило класса 5 недействительно. Несмотря на возражение яхты В, протестовый комитет продолжил рассмотрение и дисквалифицировал яхты В и С. Яхта В подала апелляцию.

### **Решение**

Апелляцию В удовлетворить. Пункт (d) определения «Правило» ясно указывает, что правила класса применяются в гонке. Правила класса могут изменять гоночные правила,

но только если эти гоночные правила указаны в правиле 86.1(c) и, с одобрения World Sailing, правила Приложения G (см. правило G5). Правило 61 не является одним из этих правил и, поскольку правило класса 5 предприняло изменение правила 61.1, то правило класса 5 не действительно и 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, протест А был недействительным и не подлежал рассмотрению. Соответственно, решения протестового комитета отменить и восстановить места яхт В и С на финише.

USA 1994/299

## СЛУЧАЙ 86

### Удалён

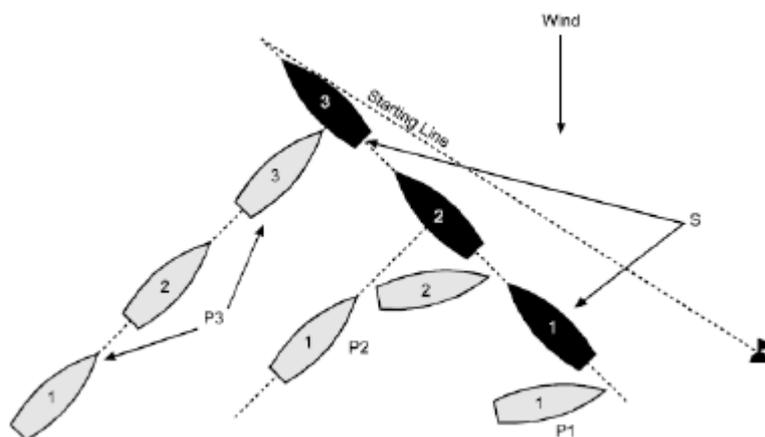
## СЛУЧАЙ 87

### Определения «Сторониться»

**Правило 10 На противоположных галсах**

**Правило 14 Избегание контакта**

*Яхта, имеющая право дороги, не обязана предпринимать действия для избегания контакта, пока не станет ясно, что другая яхта не сторонится.*



### Факты

Стартовая линия была установлена под таким углом к ветру, что яхта едва-едва могла пересечь её, идя курсом крутой бейдевинд правого галса, и большинство яхт подходили к ней на левом галсе. Яхта S шла от правого конца стартовой линии на правом галсе и неоднократно делала оклики «Правый галс» приближающимся яхтам левого галса. Яхты P1 и P2 увалились под корму S. Однако яхта P3 не делала попыток избежать S и ударила её под прямым углом в районе миделя, нанеся существенный ущерб. Протестовый комитет дисквалифицировал обе яхты, P3 по правилу 10 и S по правилу 14. S подала апелляцию.

## **Решение**

Правило 10 обязывало РЗ сторониться S. По правилу 14 обе яхты были обязаны избегать контакта, если это было разумно возможно. Относительно РЗ требование правила 14 избегать контакта с S действовало вместе с более широким требованием правила 10 позволить S «идти своим курсом без необходимости предпринимать избегающие действия» (см. определение «Сторониться»). РЗ нарушила оба правила: 10 и 14.

Что касается S, то правило 10 обязывало РЗ сторониться её, но в то же время по правилу 14 S была обязана избегать контакта, если это было «разумно возможно». Однако правило 14 разрешало S идти своим курсом, ожидая, что РЗ будет сторониться, как ей предписано, до тех пор, пока не станет ясно, что РЗ не будет этого делать. В данном случае рисунок показывает, что РЗ действительно могла увалиться и избежать S, находясь очень близко к ней. Поэтому между моментом, когда стало ясно, что РЗ не будет сторониться, и моментом столкновения прошло так мало времени, что у S не было возможности избежать контакта. Следовательно, S не нарушила правило 14. Апелляция S поддержана, и её результат должен быть восстановлен.

CAN 1994/105

## **СЛУЧАЙ 88**

### **Определения «Сторониться»**

#### **Правило 10 На противоположных галсах**

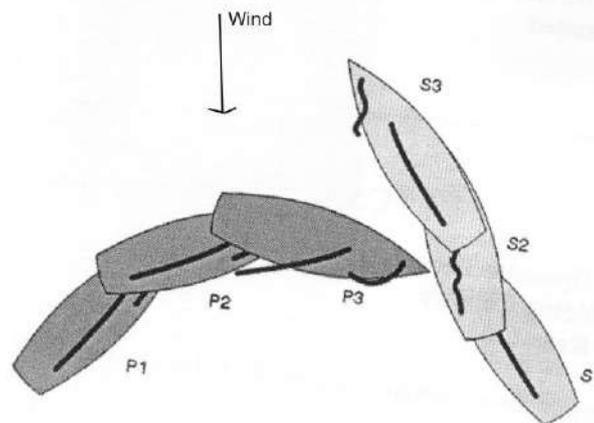
#### **Правило 14 Избегание контакта**

*Яхта может избежать контакта, но при этом не выполнить свою обязанность сторониться.*

### **Факты**

Килевые 24-футовые (7м) яхты, S и P, приближались друг к другу, идя примерно с одинаковой скоростью в лавировку против ветра при скорости ветра 12-15 узлов и спокойном море. S была несколько впереди. Примерно за 3 длины корпуса от P яхта S сделала оклик «Правый галс» и повторила его за 2 длины корпуса. Яхта P не ответила и не изменила курс. В положении 1 обе яхты одновременно изменили курсы. S, опасаясь столкновения, резко привелась с намерением сделать поворот оверштаг и этим уменьшить возможные повреждения или травмы, а P резко увалилась. Видя уваливание P, яхта S немедленно также увалилась. Яхта P с положенным на борт рулём прошла по корме S на расстоянии не более 2 футов (0,6 м). Контакта не было. Яхта S подала протест по правилу 10.

Протестовый комитет решил, что P не нарушила правило 10. Затем он рассматривал вопрос, не нарушила ли S правила 16.1 или 16.2, когда привелась и затем немедленно увалилась. Комитет решил, что не нарушила, установив, что её изменения курса не затронули P, которая уже совершила резкое изменение курса, необходимое даже в том случае, если бы S не выполнила предпринятые ею действия. Протест S был отклонён, и она подала апелляцию.



### Решение

Апелляцию S поддержать, дисквалифицировать P за нарушение правила 10.

Правило 10 обязывало P сторониться S. «Сторониться» означает нечто большее, чем «избежать контакта»; в противном случае правило 10 содержало бы именно эти или аналогичные слова. Значит, тот факт, что яхты не столкнулись, не обязательно доказывает, что P сторонила S. Определение «Сторониться» вместе с установленными фактами позволяет ответить на вопрос, выполнила ли P требования правила 10. Согласно определению, в данном случае ключевым является вопрос, могла ли S идти своим курсом «без необходимости предпринимать избегающие действия».

Следующие моменты ведут к выводу, что P не сторонила S и, следовательно, нарушила правило 10:

1. Курсы, которыми яхты шли в начале инцидента. Яхты были на курсах, ведущих к столкновению, и это означало, что по крайней мере одна из них должна будет изменить курс.
2. Расстояние между яхтами в момент, когда они изменили курсы. После положения 1 если бы ни одна яхта не изменила курс, то нос P ударил бы в подветренный борт S после того, как яхты прошли бы расстояния в  $2/3$  длины корпуса.
3. Примерное время, оставшееся до столкновения. Когда яхты изменили курсы, оставалось 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 изменение курса требовалось. Когда P изменила курс, нужно было изменить курс настолько, что при руле, «положенном на борт», она прошла не более, чем в 2 футах (0,6 м) по корме S. В тот момент S, чтобы избежать P, если бы та не меняла курс, требовалось изменить курс примерно на 90 градусов, поскольку ей нужно было бы сделать поворот оверштаг.

5. Время, нужное каждой из яхт для выполнения необходимого изменения курса. Этот фактор сам зависит от некоторых других: вес яхты, скорость яхты, форма подводной части корпуса, площадь руля, требуемая работа с парусами, условия ветра и моря.

Когда яхты оказались в положении 1, то Р не сторонила. Угрожало столкновение, почти неизбежное, что демонстрируется фактом, что, «положив руль на борт», Р прошла менее, чем в 2 футах (0,6 м) за кормой S. В положении 1 S не была уверена, что Р слышала её оклики или что Р готовилась изменить курс, или даже в том, знала ли Р о близости S. К тому же, Р прошла точку, в которой ей следовало увалиться, чтобы быстрее прийти к наветренному знаку или идти курсом, выгодным из тактических соображений. Ввиду всего этого S явно не могла продолжать идти своим курсом «без необходимости предпринимать избегающие действия». Таким образом, Р нарушила правило 10. У яхты S были все основания ожидать столкновения и полагать, что только своими действиями она может избежать его.

Не имеет значения, нарушила или нет S правило 16.1 или 16.2, поскольку к моменту изменения ею курса Р уже нарушила правило 10, и S, согласно правилу 14, изменяла курс, чтобы избежать столкновения. Даже если бы было установлено, что S нарушила правило 16.1 или 16.2, то она была бы оправдана по правилу 43.1(a).

См. также Случай 50.

USA 1996/305

## СЛУЧАЙ 89

### Правило 50.1(a) Одежда и снаряжение спортсмена

*Кроме дисциплин «виндсерфинг» и «кайтбординг», спортсмен не имеет права надевать или иным образом прикреплять к себе ёмкость для напитков.*

#### Вопрос

Разрешает ли правило 50.1(a) спортсмену нести на себе или иным образом прикрепить к себе во время гонки ёмкость для напитков?

#### Ответ

Нет. Кроме виндсерфинга и кайтбординга в этом нет практической необходимости. Поэтому следует считать, что основной целью этого является увеличение веса спортсмена. (Для соревнований по виндсёрфингу и кайтбордингу правила B4 и F4 изменяют правило 50.1(a)).

World Sailing 1997

## СЛУЧАЙ 90

### Определения «Проходить дистанцию»

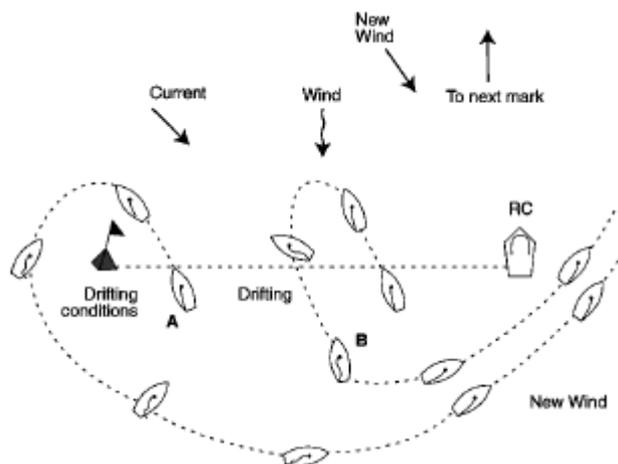
#### Правило 28.1 Прохождение дистанции

*Когда верёвочка, представляющая путь яхты, проходит с предписанной стороны знака, то яхта не нарушает правила 28.1, если верёвочка после натяжения проходит также и с не предписанной стороны знака.*

#### Факты

Первый участок дистанции одной из гонок на реке Панама следовало проходить против слабого, непостоянного ветра и сильного течения. Яхты А и В стартовали правильно, но ветер стих и они сдрейфовали назад. При этом яхту А снесло снаружи левого знака стартовой линии, а В – через стартовую линию. Чуть позже поднялся ветер, но другого направления, и обе яхты прошли с правого борта судейского судна, находившегося на правом конце стартовой линии и продолжили идти по дистанции.

Яхта А подала протест на В по «правилу верёвочки» (см. определение «Проходить дистанцию» и правило 28.1). Протестовый комитет решил, что протест недействителен. Однако он направил запрос по интерпретации определения «Проходить дистанцию» и правила 28.1 в национальную организацию в соответствии с правилом 70.4.



#### Вопрос

Выполнили ли яхты А и В требования правила 28.1?

#### Ответ

Яхта А выполнила требование правила 28.1. Стартовав, она оставила каждый из стартовых знаков с предписанной стороны. Затем она обошла всю стартовую линию, как показано на рисунке. Но даже и при этом верёвочка, представляющая её путь, при натяжении окажется с предписанной стороны каждого знака, так как она пересечёт стартовую линию. Правило 28.1 не запрещает дополнительных оборотов вокруг какого-либо знака при условии, что верёвочка, описанная в определении «Проходить дистанцию», когда она натянута, проходит с предписанной стороны каждого знака. Например, яхта, коснувшаяся знака дистанции при прохождении его правым бортом, как

предписано гоночной инструкцией, а затем выполнившая наказание оборотом по часовой стрелке вокруг знака, выполняет требование правила 28.1. Другой пример – яхта А в рассматриваемом случае: если верёвочка, представляющая путь яхты, проходит с предписанной стороны каждого стартового знака, то яхта не нарушает правила 28.1, если верёвочка проходит также и с неправильной стороны одного из этих знаков (в данном случае – судейского судна).

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 назад через стартовую линию и потом оставила правый знак по левому борту. Верёвочка, представляющая путь В, будучи натянутой, не пересечёт стартовую линию и, следовательно, не пройдет с предписанной стороны правого знака.

См. Случай 106, где обсуждается подобный инцидент у финишной линии.

ARG 1996/3

## СЛУЧАЙ 91

**Определения «Чисто позади и чисто впереди; связаны**

**Определения «Сторониться»**

**Правило 12 На одном галсе, не связаны**

**Правило 14 Избегание контакта**

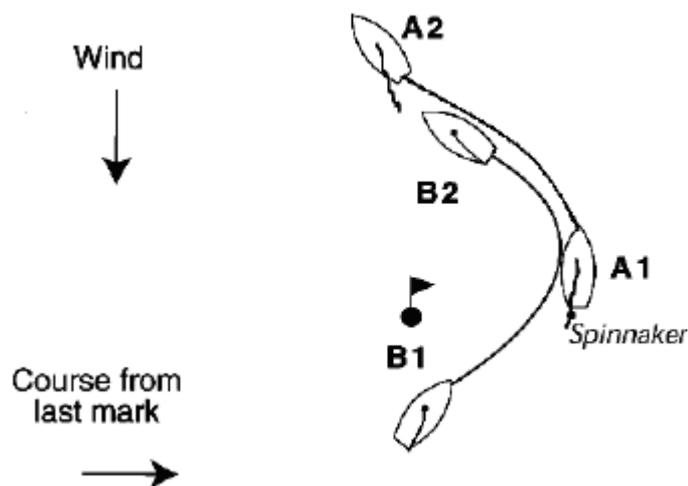
**Правило 43.1(с) Оправдание**

*Яхта, обязанная сторониться, должна сторониться оборудования другой яхты, не находящегося в нормальном положении, если это оборудование не находилось в нормальном положении настолько долго, что его можно было видеть в этом положении и избежать.*

### **Факты**

Яхты А и В курсом галфвинд левого галса приближались к знаку, который предписано оставить с левого борта. Яхта В была чисто позади А. На всём участке дистанции неуправляемый спинакер А развевался с топа мачты. Обе яхты сделали повороты оверштаг вокруг знака. После того, как обе яхты сделали поворот, яхта В прошла небольшое расстояние курсом крутой бейдевинд. Затем она увалилась и её такелаж коснулся спинакера А, который всё ещё развевался с топа мачты. Контакт не причинил ущерба. Яхта А подала протест.

Протестовый комитет дисквалифицировал В как нарушившую правило 12 тем, что её такелаж коснулся спинакера А. Яхта В подала апелляцию.



### Решение

Контакт произошел из-за того, что яхта В увалилась. В момент контакта спинакер А не находился в нормальном положении, а нос В был позади корпуса А и всего её оборудования, находящегося в нормальном положении. Следовательно, яхты не были связаны (см. определение «Чисто позади и чисто впереди; связаны»), и было применено правило 12. Оно обязывало В сторониться корпуса, оборудования и экипажа А, включая её спинакер.

Яхта В нарушила правило 12 тем, что не сторонилась, идя курсом, приближающим её к спинакеру А, и создала ситуацию, в которой от А требовались избегающие действия (см. определение «Сторониться»). Экипаж яхты В имел возможность видеть в течение некоторого времени до контакта, что спинакер А развевался с топа мачты, и поэтому тот факт, что В не сторонилась, не может быть оправдан тем, что спинакер не находился в нормальном положении.

Случай 77 рассматривает ситуацию, которая внешне похожа на данную, но является существенно другой. Там яхта В прошла знак близко за А, не предполагая, что та потеряет контроль над спинакером, и не могла ожидать, что спинакер А неожиданно окажется за ней в 20 футах (6 метрах).

В данном же случае В нарушила и правило 14, вызвав контакт, которого она могла избежать. В то же время А не нарушила этого правила, так как после того, как стало ясно, что В не сторонится, она не имела разумной возможности избежать контакта. И даже если бы она имела такую возможность, она была бы оправдана по правилу 43.1(с), поскольку имела право дороги.

Яхта В правильно дисквалифицирована за нарушение правила 12. Она также нарушила правило 14. Апелляцию В отклонить.

## СЛУЧАЙ 92

### Правило 14 Избегание контакта

### Правило 16.1 Изменение курса

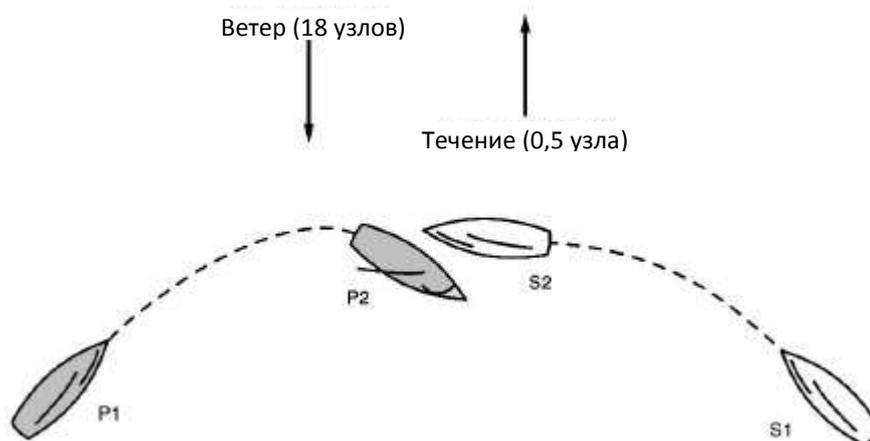
### Правило 16.2 Изменение курса

*Когда имеющая право дороги яхта изменяет курс, то сторонящаяся яхта обязана действовать только в ответ на то, что имеющая право дороги яхта делает в данный момент, а не на то, что такая яхта могла бы сделать затем.*

### Факты

На участке дистанции к наветренному знаку при ветре в 18 узлов яхты S и P приближались друг к другу на противоположных галсах. P увалилась, чтобы избежать S. Яхта S также увалилась, и P продолжала уваливаться, чтобы пройти по корме S. Яхта S также продолжала уваливаться, в результате всё больше кренясь под ветер. Произошел контакт между мачтами и такелажом обеих яхт, и у P была сломана мачта.

Протестовый комитет дисквалифицировал S за нарушение правила 16, и она подала апелляцию.



### Решение

Апелляцию S отклонить. Поддержать решение протестового комитета о дисквалификации S по правилам 14, 16.1 и 16.2.

Первоначально яхты находились на курсах, ведущих к столкновению. P увалилась, чтобы сторониться S, как требуется правилом 10. Из установленных фактов и рисунка следует, что P сторонилась бы S, пройдя у нее с подветра, если бы та не изменила курс. Однако S увалилась, вынудив P немедленно увалиться ещё больше, чтобы иметь возможность продолжать сторониться. Изменяя курс так, как она это сделала, S нарушила правило 16.2.

S продолжала изменять свой курс, увеличивая скорость поворота. Незадолго до столкновения Р уже ничего не могла сделать в соответствии с хорошей морской практикой, чтобы сторониться. Значит, продолжая изменять курс, S нарушила и правило 16.1.

Кроме того, S нарушила правило 14 и подлежит наказанию по этому правилу как имеющая право дороги яхта, не избежавшая причинившего ущерб контакта, когда у нее была разумная возможность это сделать.

В апелляции S утверждает, что Р могла бы сделать поворот оверштаг или фордевинд, и что это было её обязанностью. Такое утверждение показывает непонимание обязанностей сторонящейся яхты по правилу 10 и другим правилам расхождения. Сторонящаяся яхта обязана действовать в ответ только на то, что имеющая право дороги яхта делает в данный момент, а не на то, что такая яхта могла бы сделать затем. Пока Р могла, она делала то, что обязана была делать – сторонилась, изменяя курс таким образом, что S, не продолжи она уваливаться по направлению к Р, не была бы вынуждена «предпринимать избегающие действия» (см. определение «Сторониться»).

Не сторонясь, Р нарушила правило 10, но это было следствием нарушения яхтой S правил 16.1 и 16.2. Поэтому Р оправдана по правилу 43.1(a) или правилу 43.1(b). У Р не было возможности избежать контакта, когда стало ясно, что S не дает места, чтобы сторониться. Таким образом, Р не нарушила правило 14.

USA, 1997/75

## СЛУЧАЙ 93

### Определения «Место»

#### Правило 15 Получение права дороги

#### Правило 16.1 Изменение курса

#### Правило 18.3 Место-у-знака. Прохождение левентика в зоне.

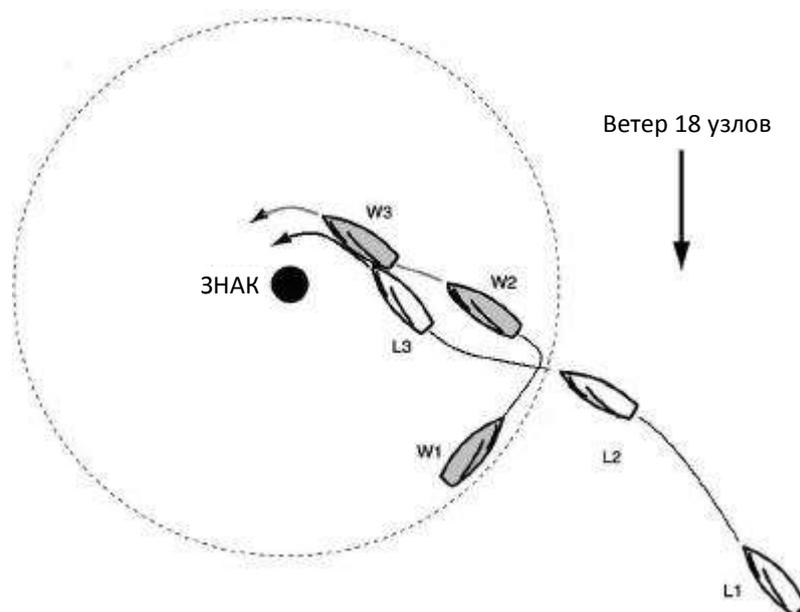
#### Правило 43.1(b) Оправдание

*Если яхта приводится немедленно после того, как стала связанной с подветренной стороны с другой яхтой, и если у другой яхты нет возможности сторониться, действуя в соответствии с хорошей морской практикой, то яхта, которая приводилась, нарушает правила 15 и 16.1. Другая яхта нарушает правило 11, но она оправдана.*

### Факты

В положении 1 яхты W и L на противоположных галсах приближаются к наветренному знаку, который предписано оставить по левому борту. После того, как W прошла левентик в зоне и легла на курс крутой бейдевинд на новом галсе, L оказалась прямо позади неё. Курс W был настолько выше лэйлайн, что позволял L пройти между W и знаком. В положении 2 яхта L увалилась, будучи близко позади W, 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. L подала протест

против W, но была дисквалифицирована за нарушение правила 16.1. Она подала апелляцию.



### Решение

Между положениями 1 и 2, находясь в зоне, W прошла левентик. В этот момент L выходила на знак, следовательно, начало применяться правило 18.3. В своей апелляции L утверждает, что W нарушила правило 18.3. Это правило обязывало W дать L место-у-знака, когда L оказалась внутренней связанной с ней. Факты показывают, что курс W был достаточно много выше лэйлайн, чтобы позволить L идти к знаку и затем обогнуть его. Следовательно, W дала место-у-знака L и не нарушила правило 18.3.

В положении 2 W имела право дороги по отношению к L по правилу 12. Несколько позже, между положениями 2 и 3, яхты стали связанными, и в этот момент L получила право дороги по правилу 11. При этом в начальный момент времени правило 15 обязывало L дать W место, чтобы сторониться. Во всё время после установления связанности было применимо правило 16.1. Приведение L сразу после установления связанности не дало W места, чтобы сторониться. У неё не было возможности сторониться в соответствии с хорошей морской практикой. Значит, L нарушила правила 15 и 16.1.

Яхта L не может быть оправдана по правилу 43.1(b), так как в то время, когда она нарушала правила 15 и 16, она не шла в пределах места-у-знака, на которое имела право и которое W ей предоставила.

Когда L привелась, то W нарушила правило 11, но она оправдана по правилу 43.1(b), так как она шла в пределах места, на которое имела право по правилам 15 и 16.1.

L стала связанной с W из положения чисто позади в пределах двух длин своего корпуса от W, поэтому правило 17 запрещало L идти выше её надлежащего курса. Протестовый комитет не установил, шла ли L выше своего надлежащего курса или нет после установления связанности. Если шла, то она нарушила правило 17. Но поиски фактов, которые помогли бы дать ответ на этот вопрос, не дадут ничего нового, так как в любом случае L подлежит дисквалификации по правилам 15 и 16.1.

Протестовый комитет не обсуждал правило 14. W его не нарушила, так как не имела разумной возможности избежать контакта. L, в свою очередь, нарушила правило 14. Тот факт, что она вызвала контакт, показывает, что она могла избежать его. L подлежала бы наказанию за это нарушение, если бы был причинен ущерб или вред здоровью на любой из яхт. Однако в установленных фактах ничего об ущербе или вреде здоровью не говорится. Нет необходимости уточнять вопрос о правиле 14 применительно к L, поскольку она подлежит дисквалификации по правилам 15 и 16.1.

В связи со сказанным выше апелляцию L отклонить.

USA, 1998/76

## СЛУЧАЙ 94 Удален

## СЛУЧАЙ 95

**Определения «Место-у-знака»**

**Определения «Место»**

**Правило 18.1(a) Место-у-знака. Когда применяется правило 18**

**Правило 18.2(b) Место-у-знака. Предоставление места-у-знака**

**Правило 18.3 Место-у-знака. Прохождение левентика в зоне**

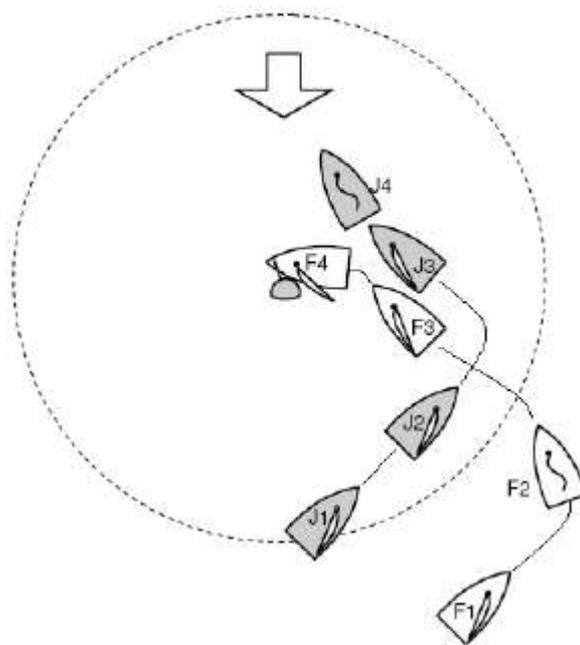
**Правило 43.1(b) Оправдание**

*Если две связанные яхты на одном галсе идут в лавировку против ветра, и к ним применяется правило 18.2(b), то правило 18 перестает применяться, когда одна из них проходит левентик. Если яхта должна дать другой яхте место-у-знака, то пространство, которое она обязана предоставить, включает пространство для выполнения другой яхтой своих обязанностей по правилу 31. Если яхта, имеющая право на место-у-знака, была вынуждена коснуться знака, когда шла в пределах места-у-знака, на которое имела право, то она будет оправдана за нарушение правила 31.*

### **Факты**

Приближаясь к наветренному знаку, яхты *Jagga* и *Freebird* были связаны на левом галсе, *Freebird* находилась на расстоянии в 1-2 длины корпуса с подветренной стороны. *Freebird* сделала поворот оверштаг и вошла в зону на правом галсе. *Jagga* после этого сделала поворот оверштаг и оказалась с наветренной стороны от *Freebird*. *Jagga* привелась так, что *Freebird* была вынуждена изменить курс, чтобы её не ударила корма *Jagga*. В результате изменения курса *Freebird* коснулась знака. *Freebird* подала протест.

Протестовый комитет дисквалифицировал *Jagga* по правилу 18.3. J подала апелляцию, считая, что, так как она была внутренней связанной яхтой, когда вошла в зону, она имела право на место для прохождения знака.



## Решение

Когда *Jagga* достигла зоны, она была связанной и внутренней по отношению к *Freebird*. С этого момента и до момента, когда *Freebird* прошла левентик, по правилу 18.2(b) *Freebird* была обязана давать *Jagga* место-у-знака. После того, как *Freebird* прошла левентик, яхты шли в лавировку против ветра на противоположных галсах, и поэтому правило 18 перестало применяться (см. правило 18.1(a)). После того, как *Freebird* завершила поворот оверштаг, она имела право дороги по правилу 10, но в начальный момент к ней применялось правило 15. Она выполнила требование этого правила, так как *Jagga* имела место, чтобы сторониться, проходя у нее по носу. Между положениями 2 и 3, *Jagga* прошла левентик и оказалась на том же галсе, что и *Freebird*. В это время *Jagga* выходила на знак, а *Freebird* была на правом галсе с момента входа в зону, и, следовательно, правило 18.3 начало применяться. Когда применялось правило 18.3, правило 18.2 не применялось. Однако вскоре, когда *Jagga* закончила поворот оверштаг, *Freebird* оказалась связанной с ней и внутренней, и *Jagga* должна была дать *Freebird* место-у-знака по правилу 18.3

После того, как *Jagga* прошла по носу *Freebird*, яхта *Freebird* имела право дороги сначала по правилу 10, затем по правилу 13 и, наконец, по правилу 11. Следовательно, в это время *Jagga* не была защищена правилом 15.

После положения 3 правило 11 обязывало *Jagga* идти так, чтобы *Freebird* могла «идти своим курсом без необходимости предпринимать избегающие действия» (см. определение «Сторониться»). Тот факт, что *Freebird* была вынуждена изменить курс, чтобы избежать контакта, когда *Jagga* привелась, показывает, что *Jagga* не сторонилась и нарушила правило 11. Кроме того, во время приведения яхта *Jagga* не дала яхте *Freebird* места, чтобы идти к знаку, и выполнить свои обязанности по правилу 31. Таким образом, *Jagga* нарушила правило 18.3 (см. также определения «Место-у-знака» и «Место»).

Протестовый комитет правильно дисквалифицировал *Jagga* по правилу 18.3, но она также нарушила правило 11. *Freebird* нарушила правило 31, когда коснулась знака, но она оправдана и по правилу 43.1(b). Апелляцию *Jagga* отклонить.

## СЛУЧАЙ 96

### Правило 30.4 Наказания на старте. Правило чёрного флага

*Когда после общего отзыва яхта узнаёт, видя показанный гоночным комитетом свой номер на парусе, что она дисквалифицирована гоночным комитетом по второму предложению правила 30.4, но полагает, что он ошибся, то единственной её возможностью является – не стартовать и затем требовать исправления результата. Однако если гоночный комитет не показал её номер на парусе, и яхта идет в повторную гонку, она должна быть отмечена BFD, а не DNE.*

#### Факты для вопроса 1

В качестве сигнала «Подготовительный» для старта класса гоночный комитет показал чёрный флаг. Было установлено, что корпус яхты А находился в треугольнике с вершинами – концами стартовой линии и первым знаком в течение последней минуты перед её сигналом «Старт». После сигнала «Старт» гоночный комитет подал сигнал «Общий отзыв». Гоночный комитет дисквалифицировал А без рассмотрения за нарушение правила 30.4 и показал её номер на парусе до следующего сигнала «Предупреждение» этой гонки.

#### Вопрос 1

Если А полагает, что гоночный комитет совершил ошибку, когда установил её нахождение в треугольнике в течение последней минуты, то разрешают ли ей правила идти в гонку, если будет новый старт, и затем требовать исправления результата?

#### Ответ 1

Правило 30.4 ясно говорит, что яхта не имеет права участвовать в гонке при новом старте и что её дисквалификация будет неисключаемой в случае ее участия. Единственное, что она может сделать, это требовать исправления результата. Если результат будет исправлен, то обычно он основывается на результатах яхты в других гонках.

#### Факты для вопроса 2

Факты те же, что и для вопроса 1, за исключением того, что гоночный комитет не показал номер на парусе А до следующего сигнала «Предупреждение» этой гонки. Яхта А участвовала в гонке после нового старта.

#### Вопрос 2

Имеет ли А право на место на финише?

#### Ответ 2

Нет. Яхта А должна быть дисквалифицирована, как требуется вторым предложением правила 30.4. Однако, поскольку гоночный комитет ошибся, не показав номер на парусе яхты между сигналом «Общий отзыв» и следующим сигналом «Предупреждение» этой

гонки, то яхту следует отметить BFD (дисквалификация по правилу 30.4), а не DNE (неисключаемая дисквалификация). Если яхта требует исправить результат, утверждая, что имеет право на место на финише, так как гоночный комитет ошибся, не показав её номер на парусе, то её требование следует отклонить. Хотя то, что не был показан номер на парусе, и было упущением гоночного комитета, но яхта лишилась места на финише не из-за этого упущения, а из-за того, что она фактически находилась на стороне дистанции от стартовой линии в течение последней минуты перед её сигналом «Старт». Однако если она отмечена DNE, то её результат должен быть исправлен - изменён на BFD.

GBR 2000/1

## СЛУЧАЙ 97

### **Правило 55.3 Постановка парусов и проводка шкотов: проводка шкотов**

*Разрешается использование рея (выстрела) спинакер-браса (jockey pole).*

#### **Вопрос**

Разрешает ли правило 55.3 использование рея спинакер-браса (рей, оказывающий внешнее давление на снасть, которая регулирует положение спинакер-гика в направлении вперёд-назад) аутригером?

#### **Ответ**

Да. Когда поставлен спинакер-гик, то снастью, которая регулирует его положение вперёд-назад, является брас, а не шкот. Поэтому рей спинакер-браса, оказывающий внешнее давление на брас, не является аутригером, который определён в правиле 55.3 как «приспособление», которое может оказывать «переносить внешнее давление на шкот или шкотовый угол паруса».

GBR 2000/2

## СЛУЧАЙ 98

### **Определения «Правило»**

**Правило 4 Признание правил**

**Правило 63.7 Противоречие между правилами**

**Правило 87 Изменение правил класса**

**Правило 88.2, Национальные предписания: изменение предписаний**

**Правила J1.1(2), J1.1(3) и J1.2(3) Содержание положения о соревновании**

*Правила, указанные в определении «Правило», применяются в любых гонках, на которых действуют «Правила парусных гонок», независимо от того, имеется или нет в положении о соревновании специальное указание об их применении. Правило положения о соревновании или гоночной инструкции, при условии, что*

*оно согласуется со всеми предписаниями правила 88.2, может изменять некоторые или все предписания национальной организации. Обычно положение о соревновании не может изменять правила класса. Если яхта гоняется по правилам какой-либо гандикапной или рейтинговой системы, то применяются правила этой системы, и также могут применяться все или некоторые правила её класса. Если положение о соревновании и гоночная инструкция противоречат друг другу, то ни один из этих документов не имеет преимущества перед другим.*

## **Факты**

В положении о соревновании Весенней гонки было указано, что гонка будет проводиться по *Правилам парусных гонок*, но не было никаких ссылок на предписания национальной организации, гоночную инструкцию, правила класса, положение о соревновании или какие-либо другие документы и правила. Старты давались для класса яхт, гонящихся по гандикапной системе, и для двух классов яхт-монотипов. Яхта *Buttercup* класса J/24 гонялась по гандикапной системе, и на неё был подан протест за нарушение правила класса J/24.

## **Вопрос 1**

Применялось ли на данном соревновании что-либо из следующего:

- 1) предписания национальной организации;
- 2) правила класса;
- 3) правила в положении о соревновании;
- 4) правила в гоночная инструкция;
- 5) другие документы, регламентирующие соревнование?

## **Ответ 1**

Правила J1.1(2) требует, чтобы положение о соревновании информировало спортсменов о том, что «соревнование проводится по *правилам*, определённым в ...*Правилах парусных гонок*». Если положение о соревновании или гоночная инструкция содержит такое заявление, то тогда все нижеследующее будет применяться: предписания национальной организации, правила класса, правила в положении о соревновании и гоночной инструкции, также как и Регламенты World Sailing, определенные World Sailing как имеющие статус правил и публикуемые на сайте World Sailing. Перечисленные документы применяются потому, что все они определены как правила (См. определение «Правило»).

В данном случае положение о соревновании Весенней гонки не соответствовало правилу J1.1(2). Оно только указывало, что «будут применяться Правила парусных гонок». Тем не менее, все документы 1, 2, 3 и 4 применимы. Обоснование этого вывода содержится в следующем абзаце.

Если какой-либо термин напечатан в гоночном правиле курсивом, то он употреблён именно в том смысле, который раскрыт в Определениях (см. пункт «Терминология» во Введении). Правила 4.1(a) и 4.3(a), в которых слово «правилами» напечатано курсивом, ясно гласит, что участвуя в гонках, каждый спортсмен и владелец яхты соглашаются руководствоваться гоночными правилами и правилами, содержащимися в документах, перечисленных в определении «Правило». Правило 5, в котором слово «правилами» также

напечатано курсивом, подразумевает, что проводящая организация, гоночный комитет, технический комитет и протестовый комитет руководствуются правилами всех документов, перечисленных в определении «Правило», в то время, когда они проводят и судят соревнование. Представленный в определении «Правило» перечень включает в себя документы 1, 2, 3 и 4 из Вопроса 1.

Другие документы, регламентирующие соревнование (см. документ 5 в Вопросе 1), применяются только в случае такого указания в положении о соревновании (см. правило J1.1(3)).

## **Вопрос 2**

Может ли быть изменено какое-либо предписание национальной организации или правило, содержащееся в положении о соревновании или в гоночной инструкции?

## **Ответ 2**

Да, при условии, что соблюдена процедура такого изменения, указанная в гоночных правилах. (Обратите внимание, что дополнение к правилу или исключение правила или его части, является «изменением» правила. См. правило 85.1).

Положение о соревновании или гоночная инструкция может изменить какое-либо предписание или указать, что некоторые или все предписания не будут применяться, при условии, что национальная организация не ограничила изменения своих предписаний в дополнении к правилу 88.2. Если таких изменений в положении о соревновании или в гоночной инструкции нет, то все предписания применяются.

Правило 89.2 указывает, что положение о соревновании может быть изменено, при условии, что будет сделано соответствующее извещение, а правило 90.2(c) определяет процедуру изменения правила в гоночной инструкции.

## **Вопрос 3**

Может ли быть изменено правило класса?

## **Ответ 3**

В общем случае, нет. Однако положение о соревновании может изменить правило класса, если правила класса сами разрешают такое изменение, или когда получено письменное разрешение ассоциации класса на изменение и оно размещено на доске официальных объявлений (см. правила 87 и J1.2(3)).

## **Вопрос 4**

Яхта *Buttercup* класса J/24 гонялась по гандикапной системе. Какие правила применялись к ней: правила класса J/24 или правила гандикапной системы?

## **Ответ 4**

К яхте *Buttercup* применялись правила гандикапной системы (см. пункт (d) определения «Правило»). Если её гандикап определённо основывался на том, что яхта принимает на себя обязанность гоняться в соответствии с некоторыми или со всеми правилами класса J/24, то именно эти правила класса J/24 или правила класса J/24 целиком применялись к ней. Однако если гандикап *Buttercup* не основывался на принятии такой обязанности, то никакое из правил класса J/24 не было применимо к ней.

## Вопрос 5

Если какое-либо правило из положения о соревновании противоречит какому-либо правилу из гоночной инструкции, то какой документ имеет преимущество? Может ли быть разрешено это противоречие?

### Ответ 5

Никакой документ не имеет преимущества. Правило 63.7 регламентирует протест или требование исправить результат, возникшие из-за такого противоречия. Оно предписывает, чтобы протестовый комитет применил то правило, которое, по его мнению, обеспечит наиболее справедливое решение для всех затронутых яхт. Если такое противоречие возникает вне рассмотрения протеста или требования исправить результат, то его можно устранить, изменив либо положение о соревновании (разрешено правилом 89.2(b)), либо гоночную инструкцию (разрешено правилом 90.2(c)).

USA 2000/80

## СЛУЧАЙ 99

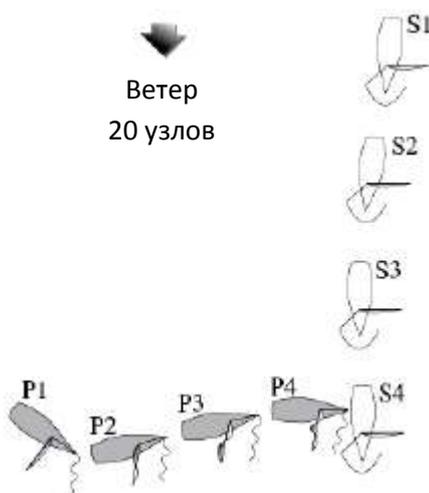
**Правило 10 На противоположных галсах**

**Правило 14 Избегание контакта**

**Правило 44.1 Наказания, выполняемые сразу после инцидента. Выполнение наказания**

**Правило 64.2(a) Решения. Наказания и оправдания**

*Тот факт, что яхта, обязанная сторониться, не управляется, не даёт ей права на оправдание за нарушение какого-либо правила Части 2. Если яхта, имеющая право дороги, становится обязанной по правилу 14 «избегать контакта...», если это разумно возможно», и единственный способ выполнить это требование – сделать опасный поворот фордевинд, то она не нарушает правила 14, если не делает этого поворота. Если наказание яхты по правилу 44.1(b) – выход из гонки, и она выходит из гонки (по желанию или по необходимости), то она не может быть впоследствии дисквалифицирована.*



## **Факты**

Гонка яхт «Farr-30» проходила в тяжёлых погодных условиях. Яхта S шла курсом фордевинд со скоростью 10-14 узлов. До того, как яхта P достигла положения 1, её бросило в бродинг, и она была неуправляемой. P ударила S в середину борта, в результате чего был причинен серьёзный ущерб. Обе яхты вышли из гонки. S подала протест на P.

Протестовый комитет установил, что S незначительно меняла свой курс, когда яхты были достаточно далеко друг от друга; что эти изменения курса сводились на нет непредсказуемым движением P, всё ещё неуправляемой; и что, когда стало очевидно, что P не собирается сторониться, то единственно возможным действием со стороны S было – совершение опасного поворота фордевинд с риском значительных повреждений на S.

Протестовый комитет дисквалифицировал обе яхты: P за нарушение правила 10 и S за нарушение правила 14. При этом комитет заявил, что S следовало понять трудности, испытываемые P, и предпринять заранее более существенные действия. Протестовый комитет направил своё решение в национальную организацию для одобрения или исправления.

## **Решение**

Решение протестового комитета отменить. Обе яхты должны быть отмечены RET.

Ясно, что P нарушила правила 10 и 14. Ни одно правило её не оправдывает, несмотря на то, что она была неуправляемой. Нарушив правила 10 и 14, P причинила серьёзный ущерб. Правила 10 и 14 содержатся в Части 2, и правило 44.1 разрешает яхте, которая нарушила одно или более правил Части 2, выполнить наказание. Так как P причинила серьёзный ущерб, то применимое наказание – выход из гонки (см. правило 44.1(b)). P вышла из гонки (не имеет значения, по желанию или по необходимости). Поэтому она освобождается от дисквалификации (см. правило 64.2(a)). Дисквалификация P отменяется, и она должна быть отмечена RET.

Что касается яхты S, правило 14 оговаривает специальные условия для яхты, имеющей право дороги. Во-первых, чтобы её наказать, должен произойти контакт, причинивший ущерб или вред здоровью. В том, что это произошло, нет сомнения. Во-вторых, S не была обязана предпринимать действия для избегания контакта, пока не станет ясно, что P не сторонится. Только с этого момента правило 14 требует от S избегать контакта с P, если это разумно возможно. Протестовый комитет установил, что, когда яхте S стало ясно, что P не собирается сторониться, то единственно возможным действием со стороны S был опасный поворот фордевинд с риском значительных повреждений для неё. Это равносильно тому, что у S не было разумной возможности избежать контакта с P. Значит, S не нарушила правило 14. Дисквалификация S отменяется, она также должна быть отмечена RET.

Наконец, учитывая изменённое решение, протестовому комитету следует обратить внимание на то, что правило 60.3(b) позволяет ему назначить рассмотрение по поводу возможного исправления результата яхты S по правилу 62.1(b).

## СЛУЧАЙ 100

### Правило 41 Посторонняя помощь

*Если яхта просит в гонке тактический совет и получает его, то она получает постороннюю помощь, даже если просила совет и получила его по общедоступному радиоканалу.*

#### Факты

Три большие яхты подходили к знаку, расположенному возле прибрежных скал, чтобы обогнуть его и затем идти против 6-узлового течения. Ветер был слабый. Яхта А запросила по радио яхту В, чей шкипер был более знаком с акваторией, можно ли безопасно стать на якорь возле знака. В ответила, что становиться на якорь небезопасно. Яхта С подала протест против А и В по правилу 41 за обсуждение тактики, которую следует применить при огибании знака и прохождении следующего участка дистанции.

Протестовый комитет отклонил протест против В и дисквалифицировал А за получение посторонней помощи. Протестовый комитет отметил, что А могла в любой момент совершенно безопасно отойти от знака под парусом или под мотором; а также, что единственной целью постановки на якорь у знака было желание переждать встречное течение и выиграть гонку.

Яхта А подала апелляцию, основываясь на том, что, по её мнению, она не получала помощи; что совет, данный на общедоступном радиоканале, не является посторонней помощью, и что национальной организации не следует поддерживать дисквалификацию яхты, получившей информацию, связанную с безопасностью.

#### Решение

Апелляцию А отклонить. Яхта А попросила о помощи по тактическим соображениям и получила её. Не имеет значения, что вопрос А и полученный ею ответ были переданы по общедоступному радиоканалу. Помощь, полученная А, не подпадает под исключения из правила 41, в частности, под правило 41(d), так как она запрашивала информацию. Следовательно, А нарушила правило 41.

GBR 2001/4

## СЛУЧАЙ 101

### Правило 20.2(c) Место для поворота оверштаг от препятствия. Ответные действия

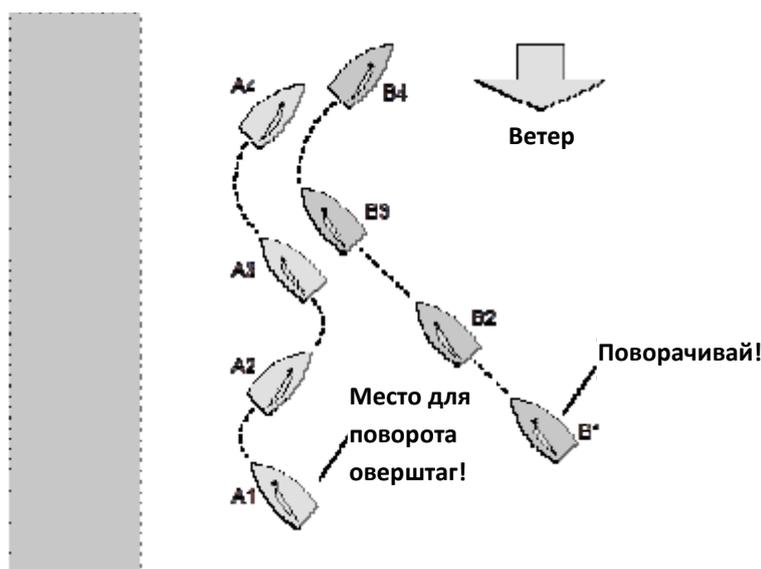
*Если яхта, имеющая право дороги, обязана дать другой яхте место для манёвра, то право дороги не переходит к яхте, имеющей право на место. Если, приближаясь к препятствию, на свой оклик о месте для поворота оверштаг яхта получила ответ: «Поворачивай», сделала поворот оверштаг и потом имела возможность сделать поворот оверштаг ещё раз, чтобы*

*сторониться в соответствии с хорошей морской практикой, то другая яхта дала требуемое место.*

## Факты

А и В – яхты международного класса «Дракон». Яхта А приближалась к берегу курсом крутой бейдевинд правого галса, чисто впереди и с подветра от В. А окликом потребовала место для поворота оверштаг, и В ответила: «Поворачивай». А сделала поворот оверштаг, а В сохраняла свой курс. После этого А оказалась на курсе ведущем к столкновению с В и сделала поворот оверштаг ещё раз. Оба поворота А были сделаны нормально, в соответствии с хорошей морской практикой. После второго поворота оверштаг А оказалась связанной с подветра с В. Вскоре В сделала поворот оверштаг, и аналогично поступила А. Яхта А подала протест на В за то, что та не дала ей места, как предписано правилом 20.2(с).

Протестовый комитет решил, что В не дала А «место, чтобы сделать поворот оверштаг и избежать её», и дисквалифицировал В, обосновав решение тем, что она «не сторонилась А, после того, как та сделала поворот оверштаг». Яхта В подала апелляцию.



## Решение

Апелляцию В поддержать, восстановить её результат. Действия А показывают, что у неё было место для того, чтобы сделать поворот оверштаг и избежать В. Поэтому В выполнила свои обязанности по правилу 20.2(с).

Важно различать требование сторониться от требования дать место. Когда яхта, имеющая право дороги, обязана дать другой яхте место для какого-то манёвра, то право дороги не переходит к яхте, имеющей право на место. После поворота оверштаг яхты А на левый галс яхта В не была обязана сторониться А, наоборот, А должна была сторониться В по правилу 10. Яхта В была обязана по правилу 20.2(с) только дать яхте А место, чтобы сделать поворот оверштаг и избежать В, что В и сделала.

## СЛУЧАЙ 102

### Правило 62.2 Исправление результата

*Если яхта требует исправления результата в связи с инцидентом, который, по её заявлению, повлиял на её результат в гонке, а потому и на место в серии гонок, то временем подачи такого требования должно быть время подачи требований, установленное в данной гонке, а не время подачи требования на основании публикации результатов серии гонок.*

#### Факты

Яхта *Scruples* потребовала исправить результат в конце серии из 8 гонок в связи с инцидентом, имевшим место в гонке №5, состоявшейся на три недели раньше. Протестовый комитет посчитал её требование недействительным, так как оно было подано после окончания времени подачи протестов. Яхта *Scruples* подала апелляцию, утверждая, что до конца серии гонок и до публикации результатов серии она не знала, что её место в гонке №5 повлияет на её место в серии, и что время подачи её требования не началось до тех пор, пока серия не закончилась, и не были опубликованы результаты серии.

#### Решение

Апелляцию яхты *Scruples* отклонить. Её требование исправить результат не действительно, так как оно не было подано в офис регаты в течение времени подачи протестов, применимого в гонке №5 (см. правило 62.2). Инцидент, о котором идёт речь, повлиял на окончательное место *Scruples* в серии только из-за того, что он повлиял на её место в гонке №5. Следовательно, соответствующее время подачи требования об исправлении результата – это время, применимое к этой гонке.

GBR 2001/9

## СЛУЧАЙ 103

### Определения «Место»

*Слова «в соответствии с хорошей морской практикой» в определении «Место» относятся к умению управлять яхтой, которое разумно можно ожидать от достаточно опытного, но не искусного экипажа, по числу человек соответствующего яхте.*

#### Факты

Две 30-футовые (9м) яхты левого галса OL и IW приближались к препятствию – судну на якорю. Яхты были связаны, IW – внутренняя. OL решила пройти с подветра от препятствия. Обычно яхты этого класса управляются экипажем, состоящим из 6 человек. Экипаж IW состоял из 3 человек, и они были относительно неопытными.

## **Вопрос 1**

Следует ли принимать во внимание опыт и число членов экипажа IW при определении, на сколько «места» между OL и препятствием она имеет право по правилу 19.2(b)?

## **Ответ 1**

Ни опыт, ни число членов экипажа IW не относятся к делу при определении «места». В правиле 19.2(b), которое обязывает OL дать IW место между собой и препятствием, слово «место» является определённым термином. По определению «место» – это «пространство, необходимое яхте для своевременного маневрирования в соответствии с хорошей морской практикой в существующих условиях». При выяснении предоставила ли OL требуемое место или нет, трактовка выражения «в соответствии с хорошей морской практикой» должна основываться на умении управлять яхтой, которое разумно ожидать от достаточно опытного, но не искусного экипажа, по числу человек, соответствующего яхте. (Случай 21 рассматривает другие аспекты определения «Место»).

## **Вопрос 2**

Является ли ответ таким же относительно слова «место», используемого в определении «Место-у-знака» и других правилах Части 2?

## **Ответ 2**

Да.

USA 1999/77

## **СЛУЧАЙ 104**

### **Правило 63.6(d) Рассмотрения. Заслушивание показаний и установление фактов**

### **Правило 70.1 Апелляции и запросы в национальную организацию**

### **Правило R5 Недостаточные факты; повторное рассмотрение**

*Попытка различать в выводах, сделанных протестовым комитетом, именно факты и умозаключения оказывается иногда неудовлетворительной, так как «установленные факты», возможно, основываются частично именно на фактах и частично на умозаключениях. Национальная организация имеет право изменить решение протестового комитета и любой из «установленных фактов», включающий в себя рассуждение или мнение, но не может изменить «установленные факты», которые являются фактами. Национальная организация имеет право логичными рассуждениями выводить дополнительные факты. Ни написанные факты, ни факты, нарисованные в виде схем, не имеют преимущества друг перед другом. Протестовый комитет должен разрешить противоречия между фактами, если национальная организация это потребует.*

## **Вопрос 1**

Каковы критерии, определяющие, какие из «установленных фактов» в решении протестового комитета, могут быть изменены при рассмотрении апелляции? Основаны ли такие критерии на том, является ли «установленный факт» «фактом» или «умозаключением», или на том, включает ли «установленный факт» трактовку какого-нибудь правила, или на чём-нибудь ещё?

## **Ответ 1**

Различие между «фактом» и «умозаключением» не имеет удовлетворительного критерия, так как эти два понятия могут пересекаться друг с другом. В контексте правила 63.6(d) и других правил, использующих этот термин, факт – это действие или условие, которое протестовый комитет «установил» в качестве произошедшего или существовавшего. «Умозаключение» выводится рассуждением из чего-то ещё и может быть совершенно фактическим. Например, если факты состоят в том, что в гонке участвовало три класса и в каждом классе было по пять яхт, то и умозаключением, и фактом является утверждение, что в гонке участвовало 15 яхт. Умозаключение может быть также частично нефактическим, если сделанное заключение содержит нефактические элементы. Примером может служить утверждение: «Яхта А показала флаг при первой разумной возможности после инцидента», которое основано на сочетании фактов, связанных с инцидентом, и на толковании фразы «первая разумная возможность» в правиле 61.1(a).

Национальная организация, безусловно, вправе изменить «установленный факт», являющийся трактовкой какого-либо правила, но он также вправе изменить другие «установленные факты», включающие рассуждения или мнения. К примеру, протестовый комитет мог установить: «При ветре в 15 узлов яхтам было опасно участвовать в гонке». Это утверждение является мнением или суждением, но не интерпретацией правил.

Следовательно, критерием для определения, могут ли «факты, установленные протестовым комитетом», быть предметом возможного изменения при разборе апелляции, служит только то, что эти выводы по своей природе не являются исключительно фактическими. Правило 70.1 разрешает апеллировать «на решение протестового комитета или на процедуру рассмотрения, но не на установленные комитетом факты». Однако это правило не запрещает апеллировать на другие выводы или суждения, сделанные протестовым комитетом. Аналогично, правило R5 обязывает национальную организацию «считать имевшими место факты, установленные протестовым комитетом», но не требует принимать другие выводы. Таким образом, оба правила дают национальной организации право изменить любые выводы протестового комитета, кроме выводов, являющихся фактами.

## **Вопрос 2**

Имеет ли право национальная организация получать дополнительные факты, делая выводы из записанных протестовым комитетом фактов или из его схемы?

## **Ответ 2**

Да. Национальная организация имеет право использовать логику для получения дополнительных фактов из обоих этих источников.

### **Вопрос 3**

Каков статус схемы, сделанной или одобренной протестовым комитетом и предусмотренной в правиле R2.2(b)?

### **Ответ 3**

И схема, и письменные факты являются фактами, установленными протестовым комитетом. Ни один из них не имеет преимущества перед другими.

### **Вопрос 4**

Если факты противоречат друг другу, например, схема и письменные факты, то обязана ли национальная организация признать все факты? Как следует разрешить противоречия?

### **Ответ 4**

Национальная организация не может логически признать противоречащие факты. Правило R5 даёт национальной организации право потребовать от протестового комитета предоставления откорректированных или дополнительных фактов, которые разрешат противоречия.

USA 2003/85

## **СЛУЧАЙ 105**

**Правило 10 На противоположных галсах**

**Правило 14 Избегание контакта**

**Правило 15 Получение права дороги**

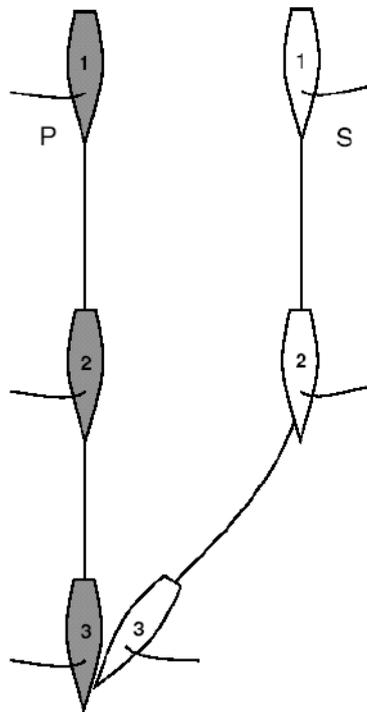
**Правило 16 Изменение курса**

*Когда две яхты, идущие курсом фордевинд, находятся на противоположных галсах, яхта правого галса имеет право изменять курс при условии, что даёт яхте левого галса место, чтобы сторониться.*

### **Факты**

Яхта S некоторое время шла вдоль яхты Р на левом галсе, потом сделала поворот фордевинд на правый галс, не нарушая правила 15. Обе яхты продолжают идти параллельными курсами. Через две минуты после поворота S начинает приводиться. Яхта Р не отвечает на приведение, и происходит контакт в положении 3 без ущерба или вреда здоровью.

Ветер



### Вопрос

Продолжает ли применяться правило 15 в момент контакта? Нарушает ли яхта S правило 16?

### Ответ

Яхта S, как яхта правого галса, имеет право дороги по правилу 10, а яхта P, как яхта левого галса, должна сторониться. Правило 15 действует лишь в короткий промежуток времени после того, как S получает право дороги, но она имеет право изменять курс с учетом ограничений, налагаемых правилом 16.1. Яхта S имеет право приводиться при условии, что делая это, она даёт место яхте P, чтобы сторониться. Яхта P должна быть готова реагировать сразу, если нужно – поворотом фордевинд, чтобы продолжать сторониться. До тех пор пока у яхты P есть место чтобы сторониться, отвечая сразу на приведение яхты S, яхта S не нарушает правила 16.1. Яхта P не сторонится и не избегает контакта с S. Следовательно, P должна быть наказана за нарушение правил 10 и 14.

Яхта S также нарушает правило 14 потому что, когда становится ясно, что P не сторонится, яхта S могла избежать контакта. Но поскольку не было ущерба или вреда здоровью была оправдана по правилу 43.1(с).

## СЛУЧАЙ 106

### Определения «Проходить дистанцию»

#### Правило 28.1 Прохождение гонки

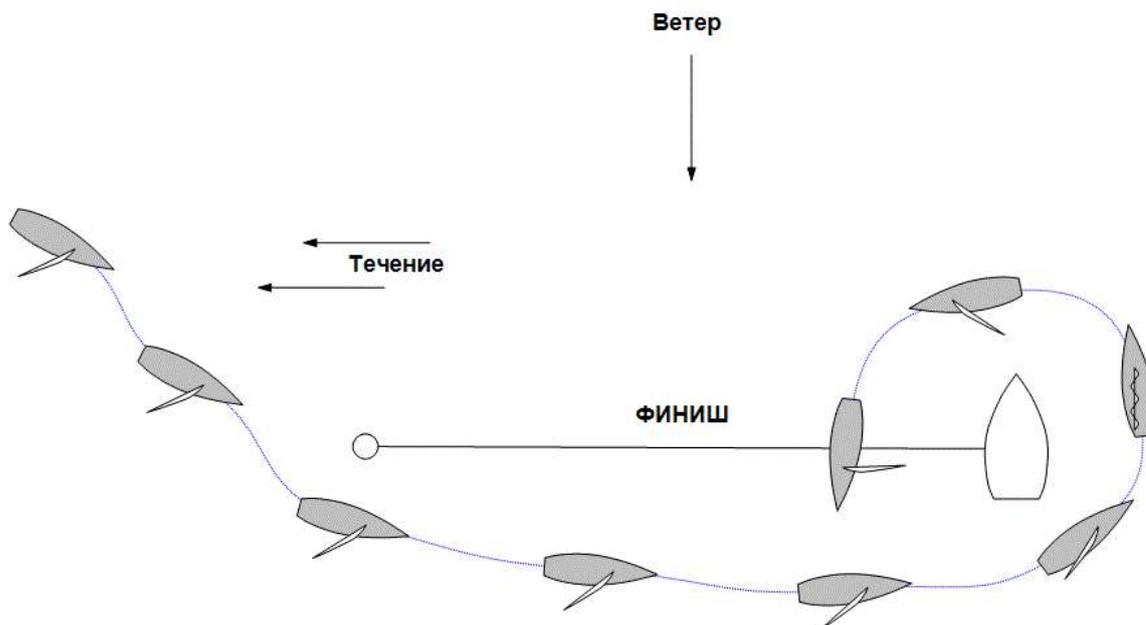
*Когда веревочка, показывающая путь яхты, расположена с предписанных сторон финишных знаков или знаков ворот, то не имеет значения, что после её натяжения она также проходит не с предписанной стороны одного из этих знаков.*

#### Факты

Когда яхты подходят полным курсом к финишной линии, сильное течение выносит одну из них за финишный знак. Она проходит позади всей финишной линии, огибает другой финишный знак и затем пересекает финишную линию со стороны дистанции.

#### Вопрос

Яхта выполняет требования правила 28.1?



#### Ответ

Да. Когда дистанция предписывает пройти между двумя знаками финишной линии или ворот, то яхта соблюдает требования правила 28.1, если натянутая верёвочка, показывающая её путь, проходит между знаками в направлении от предыдущего знака (см. определение Проходить дистанцию). Она также соблюдает требования правила 28.1 даже если верёвочка проходит один знак финишной линии или ворот не с предписанной стороны. В этом случае, яхта прошла буй, служащий знаком финишной линии, не с предписанной стороны до того, как она прошла его с предписанной стороны.

(См. Случай 90, где обсуждается подобный инцидент у стартовой линии).

## СЛУЧАЙ 107

### Правило 14 Избегание контакта

### Правило 44.1 Наказания, выполняемые сразу после инцидента. Выполнение наказания

### Правило 64.2(a) Решения. Наказания и оправдания

*Во время стартовой процедуры может случаться так, что яхта не сделает всего разумно возможного, чтобы избежать контакта из-за того, что она не вела наблюдения. Оклик – одно из таких действий, которые яхта может «предпринимать для избегания контакта». Если яхта нарушила правила Части 2 и причинила серьёзный ущерб, а затем сошла с гонки, значит, она приняла соответствующее наказание и не должна быть дисквалифицирована за это нарушение.*

### Факты

Между сигналами «Подготовительный» и «Старт», яхта *Ephesian* на правом галсе и *Jura* на левом галсе сходились нос к носу. Обе яхты – тяжелые килевые яхты 33-ти футов (10 м) длиной. Ни одна из них не видела другую. Баковые на обеих яхтах, которые обычно находятся у форштага, работали с генуями, и никто из других членов их экипажей не вел наблюдения. *Ephesian* двигалась медленно с ограниченной маневренностью. Яхты столкнулись, *Jura* получила серьёзный ущерб, после чего сошла с гонки. В результате рассмотрения протеста *Jura* была дисквалифицирована по правилу 10, а *Ephesian* была дисквалифицирована по правилу 14. *Ephesian* подала апелляцию, утверждая, что не могла избежать яхты *Jura* путем изменения курса или скорости.

### Решение

Правило 14 начинается со слов: «Яхта должна избегать контакта с другой яхтой, если это разумно возможно». Это требование означает, что яхта должна делать всё, что может разумно быть ожидаемо от неё в существующих условиях, чтобы избежать контакта. Это включает ведение надлежащего наблюдения в предстартовой зоне в течение стартовой процедуры, в то время, когда яхты находятся близко друг к другу и часто меняют курс.

Протестовый комитет пришёл к выводу, что если бы каждая яхта видела другую, то столкновения можно было избежать даже в последнюю минуту, особенно если бы *Ephesian* окликнула яхту *Jura*, когда стало ясно что *Jura* не меняет курса, чтобы сторониться. До этого момента правило 14 разрешает яхте, имеющей право дороги, отложить действия по избеганию контакта. Следовательно, в этот момент она должна начать действия для избегания контакта. Слово «действие» означает не только изменение курса или скорости. Оклик был действием, которое *Ephesian* могла сделать и должна была сделать. *Ephesian* нарушила правило 14. Поскольку в результате столкновения причинён ущерб, то *Ephesian* не была оправдана по правилу 43.1(c), и решение протестового комитета дисквалифицировать её было правильным. Тем самым, её апелляция отклонена.

Ясно, что *Jura* нарушила правило 10. В результате серьёзного ущерба, полученного при столкновении, она сошла с гонки, таким образом, приняв соответствующее наказание (см.

правило 44.1(b)). Правило 64.2(a) запрещает наказывать её еще. Дисквалификация *Jura* отменена, и она должна быть отмечена RET .

GBR 2004/6

## СЛУЧАЙ 108

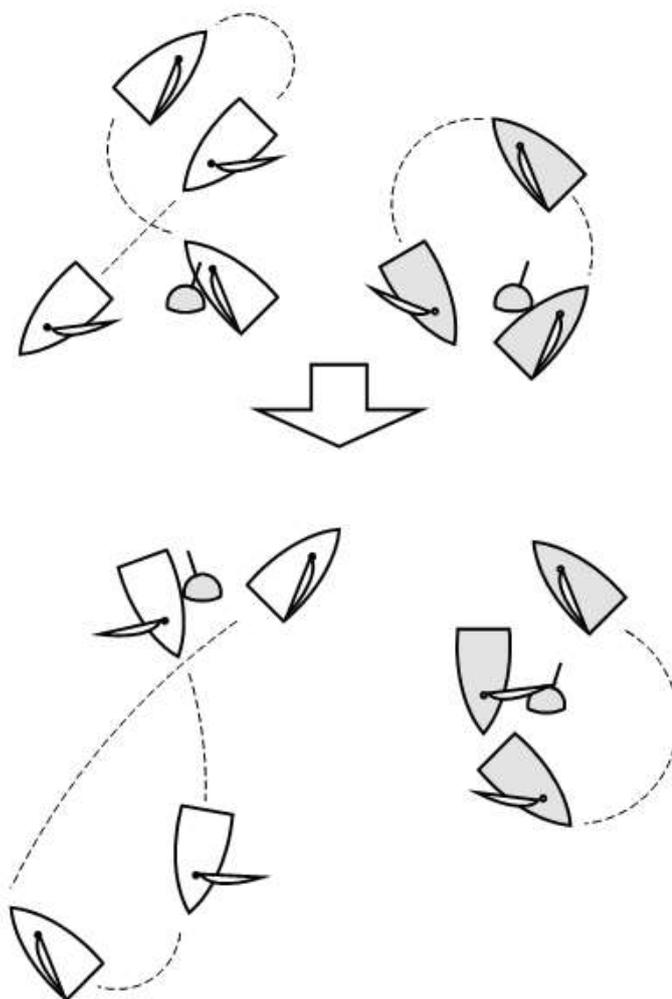
**Определения «Проходить дистанцию»**

**Правило 28.1 Прохождение гонки**

**Правило 44.1(b) Наказания, выполняемые сразу после инцидента: выполнение наказания**

**Правило 44.2 Наказания, выполняемые сразу после инцидента. «Наказание в один оборот» и «Наказание в два оборота»**

*Когда яхта выполняет наказание после касания знака, ей не обязательно делать полный оборот в 360°, и она может выполнить штрафной оборот одновременно с огибанием знака. Её поворот для огибания знака будет считаться штрафным оборотом, если он включает в себя поворот оверштаг и поворот фордевинд, выполняется сразу после того, как яхта больше не касается знака, явно в стороне от других яхт, и при этом не возникает вопроса о получении преимущества.*



**Факты**

В каждой из четырех ситуаций, показанных на рисунке, яхта касается огибаемого знака, который должна оставить по левому борту. Затем она выполняет оборот, который включает один поворот оверштаг и один поворот фордевинд.

### **Вопрос**

Выполняет ли яхта «Наказание в один оборот», в соответствии с требованиями правил 44 и 28.1 в каждой из ситуаций?

### **Ответ**

Когда яхта нарушает правило 31, обычное её наказание – это «Наказание в один оборот». Но если при этом яхта причинила вред здоровью, нанесла серьёзный ущерб, или получила значительное преимущество в гонке или серии, ее наказанием должен быть выход из гонки (см. правило 44.1(b)).

В каждой из показанных ситуаций яхта выполняет «Наказание в один оборот», в соответствии с правилом 44.2 при условии, что:

- a) как можно скорее, но до начала выполнения штрафного оборота, она явно отойдет от других яхт;
- b) когда яхта начинает выполнять штрафной оборот, она больше не касается знака;
- c) яхта выполняет штрафной оборот, делая его без задержки после того, как явно окажется в стороне от других яхт.

Для яхты, которая выполняет «Наказание в один оборот», правило 44.2 не требует выполнить полный оборот в 360° или оборот в какое-либо точно определённое количество градусов. Также оно не запрещает выполнять наказание во время выполнения другого маневра, такого как огибание знака.

Так что все четыре ситуации соответствуют правилу 28.1. При условии, что веревочка, представляющая путь яхты после натяжения, лежит с предписанной стороны знака, яхта будет соответствовать правилу 28.1, даже если, выполняя штрафной оборот, сделает дополнительный оборот в 360° вокруг знака (не показано на рисунке).

GBR 2005/4

## **СЛУЧАЙ 109**

### **Часть 2 Преамбула**

**Правило 56 Туманные сигналы и огни. Плавание по системам разделения движения в соответствии с Международными правилами предупреждения столкновений судов в море**

*МППСС или государственные правила, регламентирующие расхождение судов, применяются между яхтами, которые участвуют в гонке, только если это указано в положении о соревновании, и в этом случае заменяются все правила Части 2. Другие правила МППСС или государственных правил, не регламентирующие расхождение судов, могут быть сделаны применимыми*

путем включения их в положение о соревновании, гоночную инструкцию или иной документ, регламентирующий соревнование.

### **Вопрос 1**

Что такое «государственные правила», на которые ссылаются преамбула к Части 2 и правило 56.1? Как эти правила отличаются от *Международных правил предупреждения столкновений судов в море (МППСС)*?

### **Ответ 1**

*МППСС* применяется только: «... в открытых морях и соединенных с ними водах, по которым могут плавать морские суда» (*МППСС* Правило 1(a)). На акваториях портов, реках, озерах, и иных внутренних водах страны, правительство и другие государственные органы могут устанавливать иные правила. Эти другие правила и есть «государственные правила», на которые ссылаются преамбула к Части 2 и правило 56.1\*. Такие правила, которые могут применяться в масштабе всей страны во всех внутренних водах или только в отдельных внутренних водах, могут переформулировать, заменить, изменить или дополнить *МППСС* (*МППСС* правило 1(b) и 1(c)).

### **Вопрос 2**

Если положение о соревновании, гоночная инструкция и другие документы, регламентирующие соревнование, не упоминают *МППСС* или государственные правила, то применяются ли эти правила к яхте в гонке согласно *Правилам парусных гонок*?

### **Ответ 2**

Да. При расхождении яхты, подчиняющейся правилам Части 2 ППГ, с любым судном, не подчиняющимся им, между ними применяются *МППСС* или государственные правила расхождения (Преамбула к Части 2).

В дополнение, яхта в гонке должна соблюдать правило 10 *МППСС* «Плавание по системам разделения движения» (правило 56.2). И наконец, если яхта оборудована звуковыми сигналами и огнями, как это предписывают *МППСС* или применимые государственные правила, то во время гонки яхта должна подавать эти туманные сигналы и выставлять огни в соответствии с требованиями *МППСС* или применимыми государственными правилами (правило 56.1).

### **Вопрос 3**

Может ли положение о соревновании, гоночная инструкция или другие документы, регламентирующие соревнование, сделать применимыми правила расхождения *МППСС* или государственных правил, либо другие правила *МППСС* или государственных правил?

### **Ответ 3**

Да, тремя способами:

- 1) Только положение о соревновании может указать, что правила расхождения *МППСС* или других государственных правил заменяют все правила Части 2 ППГ (Преамбула к Части 2 и правило J1.2(12)). Это часто делается для океанских гонок, а также для гонок в ночное время.

- 2) Положение о соревновании или гоночная инструкция могут указать, что отдельные правила *МППСС* или государственных правил (другие, чем правила расхождения) будут применяться на соревновании и включить текст этих правил (правило J2.2(29)).
- 3) В определении «Правила» есть пункт «(g) любые другие документы, регламентирующие соревнование». Такой документ может содержать текст отдельного правила или нескольких правил *МППСС* или государственных правил (других, чем правила расхождения), которые будут применяться на соревновании. Чтобы документ являлся регламентирующим, он должен быть определен в положении о соревновании (правило J1.1(3)), с указанием, где и как с ним можно ознакомиться.

Яхта, которая нарушает правила *МППСС* или государственные правила, может быть всегда привлечена к ответственности органом, обеспечивающим соблюдение этих правил, но протест может быть подан по такому правилу только тогда, когда соответствующее правило относится к документам «регламентирующим соревнование».

#### **Вопрос 4**

Если положение о соревновании указывает, что правила расхождения *МППСС* заменяют правила Части 2, то какие из правил Части 2 заменены какими правилами из *МППСС*?

#### **Ответ 4**

Заменены все правила Части 2. Часть В *МППСС* содержит «Правила плавания и маневрирования», которые фактически являются правилами расхождения. Однако Часть В *МППСС* должна читаться вместе со всеми *МППСС*, особенно с Частью А. Например, большинство терминов, используемых в Части В, определены в Части А.

#### **Вопрос 5**

Возможно ли обеспечить некий широкий или узкий диапазон замены правил расхождения, которые применяются между участвующими яхтами?

#### **Ответ 5**

Положение о соревновании может только заменить все правила Части 2 на все правила расхождения *МППСС* или государственных правил. Более широкий или узкий диапазон замены правил расхождения, которые применяются между участвующими яхтами, не разрешен (см. правило 86.1(b)).

GBR 2005/1

*\*Примечание переводчика:*

Например, в Российской Федерации установлены:

- при плавании по рекам и озерам – «Правила плавания по внутренним водным путям Российской Федерации»;
- при плавании в портах – «Обязательные постановления капитана морского порта».

## СЛУЧАЙ 110

### Правило 62.1(b) Исправление результата

*Яхта, получившая физическое повреждение от контакта с яхтой, которая была наказана за нарушение какого-либо правила Части 2, имеет право на исправление результата только, если само это повреждение значительно ухудшило ее очки или место. Контакт не является необходимым условием причинения яхтой вреда здоровью или физического повреждения другой яхте. Ухудшение очков или места яхты из-за маневра по избеганию само по себе не является основанием для исправления результата. «Вред здоровью» относится к телесным повреждениям человека, и в правиле 62.1(b), термин «повреждение» ограничивается физическим повреждением яхты или ее оборудования.*

#### Факты

Яхта В была обязана сторониться яхты А. Однако В столкнулась с А, развернув её на 180 градусов прежде, чем А смогла продолжать идти к следующему знаку. В связи с этим инцидентом яхта А потеряла пять мест на финише. Она протестует против В и требует исправить результат в соответствии с правилом 62.1(b). В ходе рассмотрения протест яхты А был удовлетворен, и яхта В дисквалифицирована. Протестовый комитет также установил, что имело место физическое повреждение яхты А, но это повреждение не повлияло на её способность продолжать гонку с обычной скоростью.

#### Вопрос 1

Имеет ли яхта А право на исправление результата?

#### Ответ 1

Нет. По правилу 62.1(b) повреждение само по себе должно быть причиной существенного ухудшения очков или места яхты. В этом случае повреждение не повлияло на результат яхты А.

#### Вопрос 2

Является ли контакт между яхтами обязательным условием для исправления результата в соответствии с правилом 62.1(b)?

#### Ответ 2

Нет. Если члену экипажа яхты нанесен вред здоровью или яхта получила физическое повреждение в результате действий по избеганию контакта с яхтой, нарушившей какое-либо правило Части 2, то она может иметь право на исправление результата, если вред здоровью или повреждение стали причиной существенного ухудшения ее очков или места и не по её вине. См. также Случай 135.

#### Вопрос 3

Если бы не было столкновения, потому что яхта А смогла избежать яхты В изменением курса на 180 градусов, но в результате этого яхта А потеряла пять мест, будет ли она

пострадавшей от «вреда здоровью»\* или «повреждения»\*, как эти термины используются в правиле 62.1(b)?

### **Ответ 3**

Нет. «Вред здоровью» в гоночных правилах относится только к телесным повреждениям человека и «повреждение» ограничивается физическим повреждением яхты или ее оборудования.

USA 1996/73 и 2007/98

*\*Примечание переводчика:* этот вопрос, видимо, возник потому что английские слова «injury» и «damage», переведенные в русском издании ППГ как «вред здоровью» и «повреждение», могут иметь и другие значения в более широком смысле и могут быть переведены как «ущерб».

## **СЛУЧАЙ 111**

### **Правило 30.2 Наказания на старте. Правило флага «Z»**

### **Правило 30.4. Наказания на старте. Правило чёрного флага**

*Если яхта нарушает правило 30.2 или правило 30.4 во время стартовой процедуры, которая завершается общим отзывом, то гоночный комитет должен наказать ее, даже если гонка была отложена перед этой стартовой процедурой, или если в течение последующей стартовой процедуры сигнал откладывания был сделан до сигнала «Старт».*

### **Факты для вопроса 1**

В качестве сигнала «Подготовительный» гоночный комитет показал флаг «Z». Было установлено, что корпус яхты А находился в треугольнике, образованном концами стартовой линии и первым знаком, в течение последней минуты перед её сигналом «Старт». После с сигнала «Старт» гоночный комитет дал сигнал общего отзыва. Затем гоночный комитет начал вторую стартовую процедуру для этой гонки и снова показал флаг «Z» в качестве сигнала «Подготовительный». После уборки этого флага, но до сигнала «Старт», гоночный комитет дал сигнал откладывания гонки. Позже гоночный комитет начал третью стартовую процедуру и успешно дал старт четвертой гонки, и эта гонка была завершена.

Яхта А получила «Наказание штрафными очками» в 20%, и она потребовала исправить результат на основании того, что гонка была отложена, по сути, дважды отложена, до её сигнала «Старт» и, следовательно, в соответствии с третьим предложением правила 30.2 она не должна быть наказана.

### **Вопрос 1**

Когда гоночный комитет наложил на яхту А «Наказание штрафными очками» в 20%, было ли это правильным действием в соответствии с правилом 30.2?

## **Ответ 1**

Да. Первые три предложения правила 30.2 относятся к одной стартовой процедуре. Стартовая процедура, в которой было установлено, что яхта А находилась в треугольнике, образованном концами стартовой линии и первым знаком в течение последней минуты перед её сигналом «Старт», не была отложена или прекращена до сигнала «Старт». Таким образом, гоночный комитет действовал в соответствии с правилом 30.2, когда дал «Наказание штрафными очками» в 20% яхте А. Это действие не было неправильным действием, и яхта А не имела права на исправление результата.

Если во время второй стартовой процедуры было установлено, что корпус яхты находился в этом треугольнике в период времени между уборкой сигнала «Подготовительный» и подачей сигнала откладывания, то было бы неправильным действием, в соответствии с правилом 30.2, давать этой яхте «Наказание штрафными очками» в 20%.

## **Факты для вопроса 2**

Факты такие же, как и в вопросе 1 за исключением того, что черный флаг был использован в качестве сигнала «Подготовительный» для первой и второй попыток дать старт. Перед сигналом «Предупреждение» для второй попытки дать старт гоночный комитет показал номер на парусе яхты А. Яхта А маневрировала в стартовой зоне во время второй стартовой процедуры и участвовала в гонке после третьей стартовой процедуры. Яхта А была отмечена DNE в этой гонке без рассмотрения.

## **Вопрос 2**

Когда гоночный комитет отметил А DNE без рассмотрения, было ли это правильным действием в соответствии с правилом 30.4?

## **Ответ 2**

Да. Объяснения в ответе 1 также применяются здесь. Гоночный комитет поступил правильно, когда отметил яхту А DNE без рассмотрения, и яхта А не имела права на исправление результата.

Если во время второй стартовой процедуры было установлено, что корпус яхты находился в этом треугольнике в период времени между уборкой сигнала «Подготовительный» и подачей сигнала откладывания, то в соответствии с правилом 30.4, было бы неправильным действием дисквалифицировать эту яхту без рассмотрения.

World Sailing 2009

## **СЛУЧАЙ 112**

### **Определения «Финиш»**

### **Определения «Проходить дистанцию»**

### **Правило 28 Прохождение гонки**

### **Правило 61.1(a)(3) Требования к протесту. Извещение опротестованного**

*Яхта, которая делает ошибку в прохождении дистанции и не исправляет ее, не нарушает правила 28.1 пока не финиширует. Если одна яхта делает такую ошибку, то вторая яхта имеет право уведомить первую о намерении*

*протестовать до финиша первой яхты или при первой разумной возможности после финиша первой яхты.*

### **Факты**

Яхта А проходит первый знак дистанции с неправильной стороны. Затем, без исправления этой ошибки, она проходит оставшуюся дистанцию правильно и пересекает финишную линию со стороны дистанции, и затем возвращается в гавань. Другая яхта В видит, как яхта А проходит первый знак с неправильной стороны, и решает протестовать против нее.

### **Вопрос 1**

Финиширует ли яхта А, когда она пересекает финишную линию?

### **Ответ 1**

Яхта А финиширует при условии, что она пересекает финишную линию в соответствии с определением «Финиш», независимо от того, прошла ли она дистанцию в соответствии с определением «Проходить дистанцию». Так как яхта А не продолжает проходить дистанцию после пересечения финишной линии, она финишировала в соответствии с определением в момент, когда она пересекла линию (см. определение «Финиш»).

### **Вопрос 2**

Когда яхта А нарушает правило 28.1?

### **Ответ 2**

Яхта А совершает ошибку, когда она проходит первый знак с неправильной стороны. Тем не менее, правило 28.2 позволяет ей исправить свою ошибку в любое время, прежде чем она финиширует, но не после этого. Таким образом, яхта А не нарушает правила 28.1 пока она не финишировала.

### **Вопрос 3**

Когда яхта В должна известить яхту А о своем намерении протестовать?

### **Ответ 3**

Правило 61.1(а)(3) гласит, что яхта В не обязана делать оклик «Протест» или показывать красный флаг, но она должна известить яхту А до того, как та финиширует или при первой разумной возможности после финиша яхты А.

GBR 2003/4

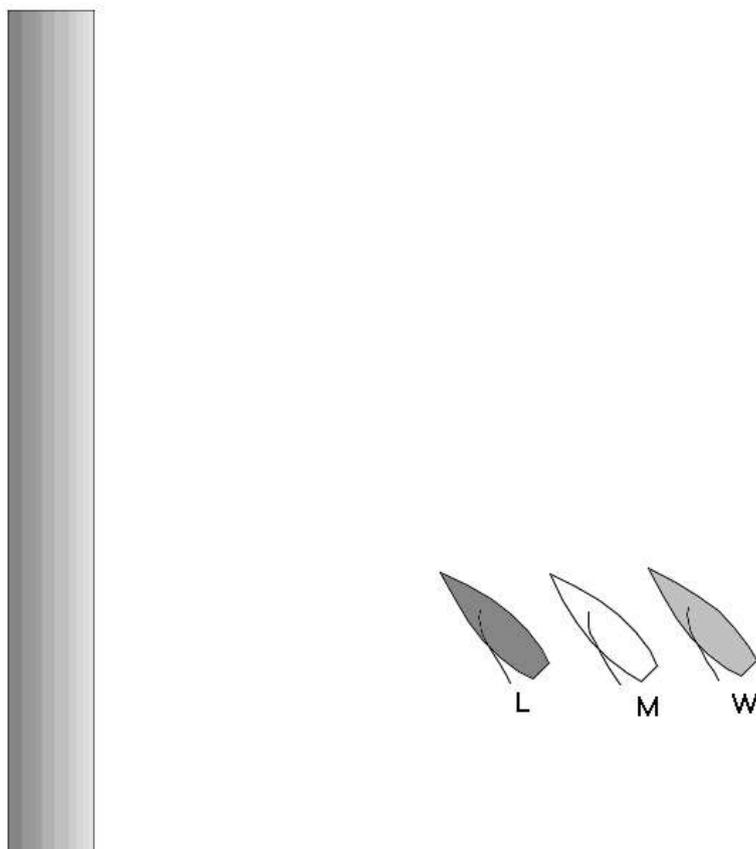
## **СЛУЧАЙ 113**

### **Правило 20 Место для поворота оверштаг от препятствия**

*Объяснение применения правила 20, когда три яхты в крутой бейдевинд на одном галсе приближаются к препятствию, и самая подветренная яхта окликом запрашивает место для поворота оверштаг, но не может его сделать, пока обе наветренные от неё яхты не сделают поворот оверштаг.*

## Факты

Яхты L, M и W идут в крутой бейдевинд правого галса. Они приближаются к препятствию, которого L не может безопасно избежать без существенного изменения курса. Препятствие не является знаком. Когда яхты находятся в положении, показанном на рисунке, яхта L делает оклик «Место для поворота оверштаг» достаточно громко, чтобы быть услышанной обеими яхтами, M и W. Когда L делает оклик, то ясно, что и M и W должны обе сделать поворот оверштаг для того, чтобы дать место яхте L, и яхта M не имеет места, чтобы сделать поворот оверштаг и избежать W.



### Вопрос 1

Требуется ли правило 20.2(c), чтобы яхта W отвечала на оклик яхты L?

### Ответ 1

Да. Когда яхта, которая не является соседней к яхте, делающей оклик, слышит этот оклик, и должна будет ответить, прежде чем окликающая яхта будет способна сделать поворот оверштаг, то она является «окликнутой яхтой» в контексте правила 20.2 и должна реагировать соответствующим образом.

### Вопрос 2

Должна ли яхта M делать оклик яхте W для поворота оверштаг сразу после оклика яхты L?

### Ответ 2

Да, если W уже не отреагировала на оклик L. Так как ответ «Поворачивай» не приемлем в этом случае, то ответным действием для яхты M на оклик яхты L в соответствии с

правилом 20.2(c) должен быть поворот оверштаг, сделанный так быстро, как это возможно. Поэтому, если М не может сделать оверштаг из-за присутствия W, то она должна немедленно окликом запросить место для поворота оверштаг у яхты W, и правило 20.3 позволяет ей сделать это, даже если бы в отсутствие L яхте М еще не было бы нужно окликом требовать место для поворота оверштаг. Если она не делает оклика, и в результате этого не может сделать поворот оверштаг так быстро, как это было бы возможно, то она нарушает правило 20.2(c).

World Sailing 2009

## СЛУЧАЙ 114

### **Определения «Место-у-знака»**

### **Определения «Место»**

### **Правило 16.1 Изменение курса**

### **Правило 18.2(b) Место-у-знака. предоставление места-у-знака**

### **Правило 31 Касание знака**

*Когда яхта имеет право на место, то пространство, на которое она имеет право, включает и пространство для неё, чтобы выполнить её обязательства по правилам Части 2 и правилу 31.*

### **Факты для вопроса 1**

Яхты А, В и С связаны на одном галсе, когда первая из них достигает зоны. А – наружная, С – внутренняя, В находится между ними.

### **Вопрос 1**

Обязывает ли правило 18.2 яхту А дать достаточно пространства яхте В, чтобы предоставить возможность В дать место-у-знака яхте С?

### **Ответ 1**

Да. В определении «Место-у-знака» используется определение «Место», и это место включает пространство для выполнения её обязанностей по правилам Части 2 и правилу 31. Пространство, которое А обязана дать В, включает пространство, которое необходимо В для выполнения её обязательств по правилам Части 2. Поэтому, правило 18.2 обязывает А дать В достаточно пространства, чтобы В дала С место-у-знака.

### **Факты для вопроса 2**

Яхты L, M и W связаны на одном галсе, L подветренная, W наветренная, M находится между ними. L не имеет ограничений по надлежащему курсу и приводится. M и W, обе приводятся, отвечая на приведение L.

### **Вопрос 2**

Обязывает ли правило 16.1 яхту L дать достаточно пространства яхте M, чтобы предоставить возможность M дать место W, чтобы сторониться?

### **Ответ 2**

Да. Когда М изменяет курс, чтобы сторониться L, правило 16.1 обязывает М дать место W, чтобы сторониться. Пространство, которое L обязана дать М, включает пространство, которое необходимо М для выполнения её обязательств по правилам Части 2. Поэтому правило 16.1 обязывает L дать М достаточно пространства, чтобы М дала W место, чтобы сторониться.

### **Факты для вопроса 3**

Знак на правом конце стартовой линии окружен свободной для прохода водой. Когда L и W приближаются к стартовой линии, чтобы стартовать, они связаны, обе на правом галсе. L идет курсом, который проходит достаточно далеко от знака, и между L и знаком достаточно пространства для прохода W. W идет в проход, который свободно дает L. Когда W проходит бортом вдоль знака, L приводится, и, быстро отвечая на приведение, W сторонится L. Однако, чтобы сторониться L, W вынуждена коснуться знака.

### **Вопрос 3**

Выполнила ли L обязательства по правилу 16.1?

### **Ответ 3**

Нет. W обязана сторониться по правилу 11, и, как сказано в преамбуле к Разделу C, она не имеет права на место по правилу 19 или на место-у-знака по правилу 18. Однако когда L изменяет курс, W имеет право на место, чтобы сторониться L по правилу 16.1, включая место, необходимое W для выполнения требований правила 31. Изменение курса яхтой L не предоставило W достаточно места, чтобы избежать касания знака. Таким образом, L нарушила правило 16.1, и W оправдана по правилу 43.1(b) за нарушение правила 31.

См. также Случай 146.

### **Факты для вопроса 4**

Факты такие же, как для вопроса 3, за исключением того, что правило 31 удалено положением о соревновании или гоночной инструкцией, и знак является судном гоночного комитета или другим значительным объектом.

### **Вопрос 4**

Выполнила ли L обязательства по правилу 16.1?

### **Ответ 4**

Нет. Яхта, имеющая право на место по правилу 16.1 имеет право на пространство, необходимое ей для маневрирования в соответствии с хорошей морской практикой, чтобы сторониться. Касание такого знака может причинить повреждения как яхте, находящейся в гонке, так и судну гоночного комитета, и такие рискованные действия не являются маневрированием в соответствии с хорошей морской практикой.

## СЛУЧАЙ 115

### Правило 66 Повторное рассмотрение

*Объяснение слова «новое» в контексте использования в правиле 66.1.*

#### Вопрос

Какие критерии следует использовать протестовому комитету, чтобы решить является или нет свидетельство «новым»?

#### Ответ

Свидетельство является «новым»:

- если у стороны, требующей повторного рассмотрения, не было разумной возможности узнать об этом свидетельстве до начала первоначального рассмотрения;
- если протестовый комитет убедился, что до первоначального рассмотрения сторона, требующая повторного рассмотрения, старательно, но безуспешно искала это свидетельство;
- если протестовый комитет узнаёт из любого источника, что свидетельство было недоступно сторонам во время первоначального рассмотрения.

World Sailing 2011

## СЛУЧАЙ 116

### Правило 62.1(b) Исправление результата

### Правило 64.3 Решения. Решения по требованиям исправить результат

### Правило A9 Исправление результата

*Дискуссия об исправлении результата в ситуации, когда яхта, ранее поврежденная в серии, имеет право на исправление результата по правилу 62.1(b) и повреждение не позволяет ей участвовать в оставшихся гонках. В такой ситуации, чтобы быть справедливым по отношению к другим яхтам, участвующим в серии, протестовый комитет должен убедиться, что, после любых исключений, менее половины очков в гонках, включенных в ее результаты серии, основаны на ее среднем арифметическом количестве очков.*

#### Факты

Соревнование проводится в течение 2-х дней, запланировано 5 гонок. Согласно используемой системе подсчета очков при проведении 5-ти гонок каждая яхта получает очки, равные сумме очков всех гонок, за исключением ее худшего результата. В первый день была проведена только гонка 1, яхта А финишировала на втором месте. На второй день яхта А финишировала на пятом месте в гонке 2. Перед стартом гонки 3 А

столкнулась с яхтой В и получила повреждения настолько существенные, что не смогла участвовать в оставшихся гонках серии. Она подала протест на яхту В и требование исправить результат по правилу 62.1(b). Протестовый комитет решил, что А имеет право на исправление результата, и, действуя по правилу А9(b), назначил ей за гонки 3 и 4 среднее арифметическое от очков, полученных ей в гонках 1 и 2. В гонке 5 А была отмечена DNC, и эти очки были исключены из результата серии. Яхта А получила за серию наименьшее количество очков и выиграла соревнование, несмотря на то, что закончила только 2 гонки из 5 гонок серии.

### **Вопрос 1**

Было ли исправление результата яхте А уместным?

### **Ответ 1**

Нет. Хотя протестовый комитет не нарушил ни одного правила, его решение о назначении очков по требованию исправить результат не было наиболее справедливым по отношению ко всем затрагиваемым яхтам (см. правило 64.3). В этом случае назначение яхте ее среднего арифметического от очков за половину гонок, включенных в ее результаты серии, несправедливо по отношению к другим яхтам.

### **Вопрос 2**

Каким было бы справедливое назначение очков яхте А по ее требованию исправить результат?

### **Ответ 2**

Протестовый комитет должен убедиться, что после исключения ее худшего результата, менее половины результатов яхты, включенных в ее результаты в серии, основаны на среднем арифметическом от ее очков. Для разных ситуаций могут потребоваться разные варианты исправления результата. Одна из возможностей в этом случае – протестовый комитет мог бы исправить результат яхте А только за гонку, в которой произошло столкновение.

World Sailing 2011; пересмотрено 2021

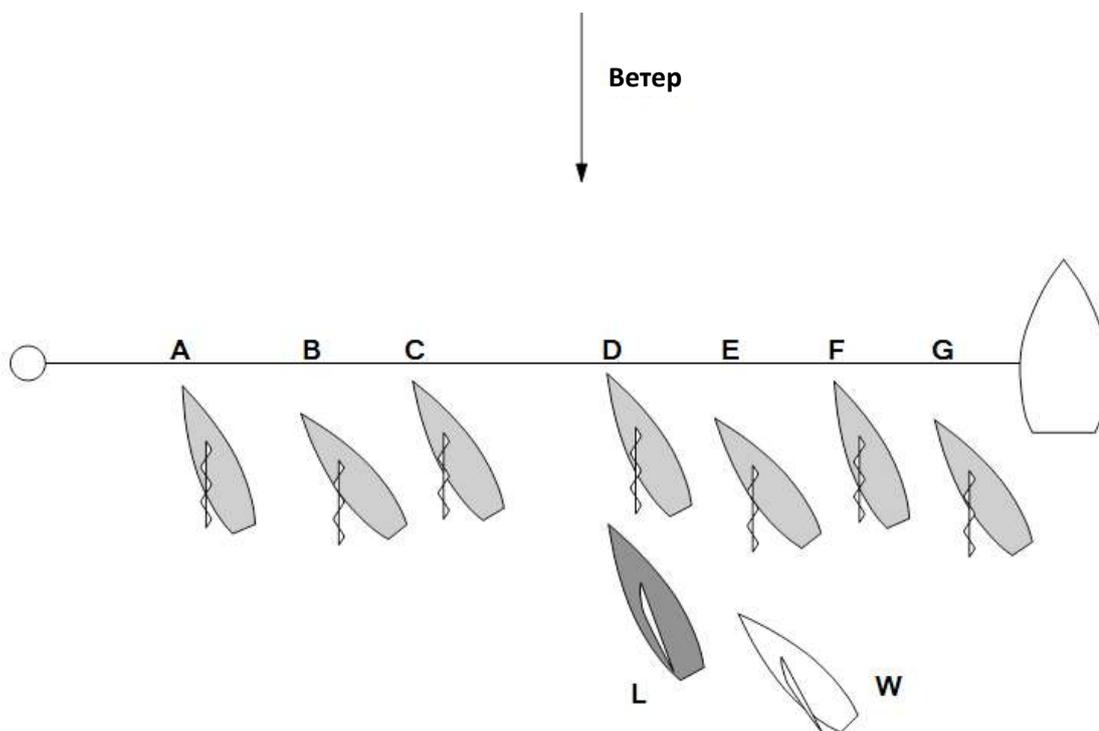
## **СЛУЧАЙ 117**

### **Определения «Препятствие»**

#### **Правило 15 Получение права дороги**

#### **Правило 19.2(b) Место для прохождения препятствия. Предоставление места у препятствия**

*Когда три яхты находятся на одном галсе и две из них связаны и догоняют третью из положения чисто позади, если подветренная яхта связывается сзади с наветренной яхтой, находящейся впереди, находящаяся впереди яхта больше не является препятствием, и правило 19.2 (b) не применяется. Не существует ситуаций, в которых ряд яхт в гонке, находящихся близко друг к другу, является протяженным препятствием.*



### Факты

Примерно за 15 секунд до сигнала «Старт» яхты A, B, C, D, E, F и G удерживают свои позиции на правом галсе, чуть ниже стартовой линии. Яхты L и W приближаются к этому ряду яхт из положения позади. Для L и W нет достаточного пространства, чтобы пройти в какой-нибудь промежуток между смежными яхтами, находящимися впереди них.

### Вопрос 1

Если L становится связанной с подветра от D в то время, как W находится чисто позади D, обязана ли L дать W место для прохода с подветра от D?

### Ответ 1

Нет. Когда L становится связанной с подветра от D, она получает право дороги по отношению к D, и поэтому D больше не является препятствием для L и W. Поэтому правило 19.2(b) не применяется между L и W. Вместо этого правило 11 начинает применяться между L и D, но L в начальный момент времени по правилу 15 обязана дать D место, чтобы сторониться. W по прежнему обязана сторониться D по правилу 12 и L по правилу 11.

После того как L связалась с подветра от D, L имеет право дороги по отношению к обеим яхтам, D и W. Поэтому в этот момент L становится препятствием по отношению к D и W, и, если W связывается с D, правило 19.2(b) начинает применяться между D и W. Правило 19.2(b) требует, чтобы D дала W место для прохода между ней и L, за исключением случая, когда D была не в состоянии сделать это с момента, когда W установила связанность с D.

## Вопрос 2

Если нет пространства для обеих яхт, L и W, для прохода в промежуток между C и D, означает ли это, что L должна позволить W пройти в промежуток, но не идти в него самой?

## Ответ 2

Нет.

## Вопрос 3

Согласно определению «Препятствие» яхта в гонке никогда не является протяжённым препятствием. Тем не менее, существуют ли какие-либо ситуации, наподобие представленной на рисунке, где ряд яхт в гонке, расположенных близко друг к другу, является протяжённым препятствием?

## Ответ 3

Нет.

World Sailing 2011

## СЛУЧАЙ 118

### Определения «Место-у-знака»

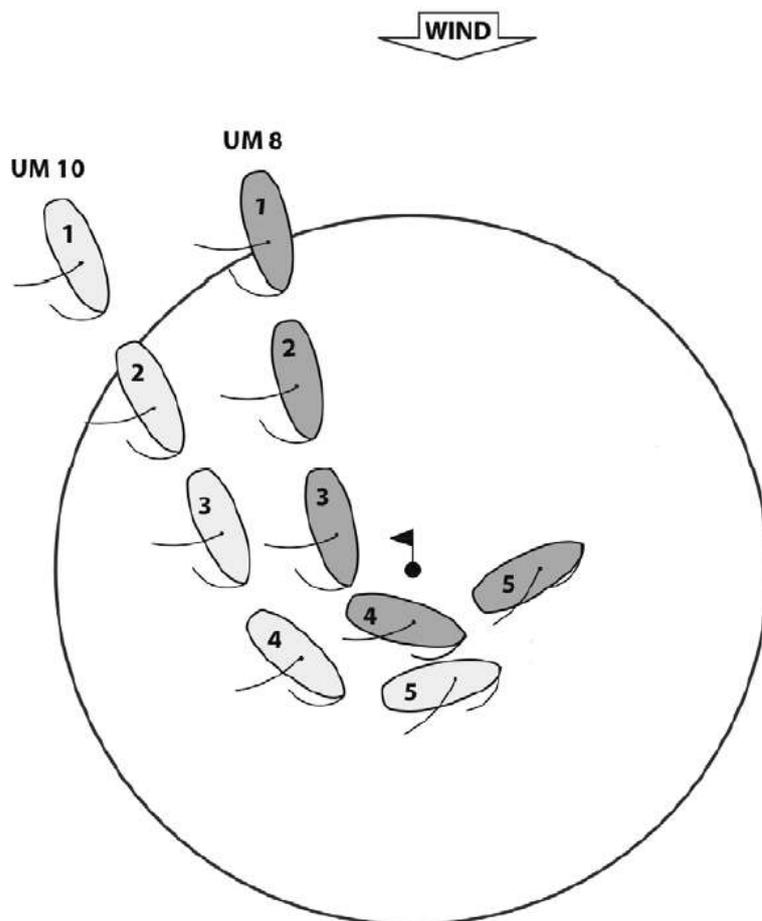
### Определения «Место»

### Правило 18.2(b) Место-у-знака. Предоставление места-у-знака

*В определении «Место-у-знака» фраза «место, чтобы идти к знаку» означает пространство, чтобы идти без задержки в соответствии с хорошей морской практикой в позицию, расположенную с предписанной стороны знака и близко к нему.*

### Факты

UM8 и UM10, связанные на левом галсе, UM8 внутренняя, приближались к подветренному знаку, оставляемому по левому борту, и затем обогнули его, как показано на рисунке. Следующий участок дистанции – лавировка против ветра. Ветер был средней силы, волнение моря незначительное. UM8 подала протест на UM10 по правилу 18.2(b), за то, что та не дала ей место, чтобы идти к знаку и обогнуть его. Протестовый комитет решил, что UM10 дала UM8 место, на которое она имела право, и отклонил протест. UM8 подала апелляцию.



### Решение

Для того чтобы проходить дистанцию *UM8* было необходимо изменить курс от полного бакштага до крутой бейдевинда, так как она огибала знак. Поэтому ее надлежащим курсом было: идти близко к знаку в некоторой точке ее поворота. Так как *UM8* имела право на место-у-знака, она имела право на место, в соответствии с определением «Место», чтобы

- оставить знак с левого борта,
- идти к знаку, и
- обогнуть знак, приводясь до курса крутой бейдевинд.

Слово «место» во фразе «*место*, чтобы идти к *знаку*» означают пространство, чтобы идти без задержки в соответствии с хорошей морской практикой в позицию расположенную с предписанной стороны знака и близко к нему. В этом случае в положении 3 на рисунке *UM8* шла к знаку, так как знак находился на траверзе её носа, и она была близко к нему. Между положениями 3 и 5 она огибала знак, и поэтому имела право на место, чтобы поворачивать без задержки в соответствии с хорошей морской практикой с курса полный бакштаг на курс крутой бейдевинд.

Рисунок показывает, что *UM10* дала *UM8* место, чтобы идти к предписанной стороне знака, и место для его огибания, нужно чтобы проходить дистанцию. Поэтому протестовый комитет правильно применил правило 18.2(b) и три компонента определения

«Место-у-знака». Апелляцию UM8 отклонить. Поддержать решение протестового комитета.

USA 2011/105

## СЛУЧАЙ 119

### **Правило 62.1(a) Исправление результата Правило А3 Время старта и места на финише**

*Если гонка проводится по правилам рейтинговой системы, то для подсчета исправленного времени яхты должен использоваться тот рейтинг (гоночный балл), который она имеет во время проведения гонки. Её результат не должен быть изменен, если позднее организация, управляющая рейтинговой системой, по своему усмотрению изменит рейтинг (гоночный балл) яхты.*

#### **Факты**

Яхта А заявила и участвовала в гонке на переходящий приз, и гоночный комитет назначил ей очки, используя гоночный балл из её сертификата статистической гандикапной рейтинговой системы, действительного во время гонки. Не было протестов на эту яхту, и никакая другая яхта не требовала исправить результат из-за неправильного назначения очков этой яхте.

Через несколько недель после гонки организация, управляющая рейтинговой системой, по своему усмотрению изменила гоночный балл яхте А. Никакие изменения корпуса или оборудования яхты А в период между окончанием гонки и моментом изменения гоночного балла не производились. Когда гоночный комитет узнал об изменении гоночного балла яхты А, он пересчитал результаты гонки с использованием нового гоночного балла, что существенно ухудшило результат яхты А.

Яхта А потребовала исправить результат, заявив, что гоночный комитет действовал неправильно, пересчитав очки. Протестовый комитет согласился с этим и исправил результат яхте А по правилу 62.1(a), восстановив её первоначальные очки.

#### **Вопросы**

Был ли пересчет результатов гонки на основании изменения гоночного балла яхты А неправильным действием гоночного комитета? Был ли результат яхты А исправлен в соответствии с правилами?

#### **Ответы**

Пересчет результатов гонки был неправильным действием гоночного комитета. Гоночный балл яхты может время от времени изменяться организацией, управляющей рейтинговой системой, даже если не было сделано никаких изменений корпуса или оборудования яхты. Это особенно характерно для статистических гандикапных рейтинговых систем. Такие системы устанавливают гоночный балл яхте, в частности, на основании её ходовых качеств в последних гонках, которые могут изменяться со временем.

Гоночный балл яхты во время проведения гонки и есть тот гоночный балл, который следует использовать гоночному комитету при подсчете ее исправленного времени по правилу А3. Первоначальные очки, назначенные яхте А гоночным комитетом, были посчитаны на основании гоночного балла яхты А во время гонки. Таким образом, протестовый комитет исправил результат яхте А в соответствии с правилами.

USA 2011/104

## СЛУЧАЙ 120

### Правило 41(с) Посторонняя помощь

*В правиле 41(с) «свободно доступная информация» – это информация, которая доступна бесплатно, и которая может быть легко получена всеми яхтами в гонке. Правило 41(с) может быть изменено для соревнования при соблюдении установленной правилами процедуры.*

#### Вопрос 1

Что означает используемый в правиле 41(с) термин «свободно доступная информация»?

#### Ответ 1

«Свободно доступная информация» означает информацию, которая доступна бесплатно, и которая может быть легко получена всеми яхтами в гонке. «Легко получена» означает информацию, доступную из публичных источников, которые, как можно разумно предполагать, известны спортсмену и могут быть найдены с минимальными усилиями. Пример информации, найденной с минимальными усилиями, информация, которая может быть найдена в начале списка интернет-адресов, составленного по поисковому запросу с помощью широко используемых систем поиска в интернете. Информация, за которую нужно платить (даже очень маленькую сумму), или которая не может быть легко получена всеми яхтами в гонке, не является «свободно доступной». Например, информация, предоставленная только тем яхтам, которые оплатили подписку, или иным способом заплатили за информацию, а также информация, расположение которой в интернете скрыто или неизвестно.

Стоимость оборудования или программного обеспечения и оплата услуг связи не являются платой за информацию, которая может быть получена с помощью этого оборудования, программного обеспечения или услуг связи. Например, деньги, заплаченные спортсменом за компьютер или сотовый телефон и за доступ к интернету, не считаются платой за информацию, которую спортсмен может получить, используя это оборудование. Если не установлена цена за доступ к этой информации, то информация является «свободно доступной».

Однако информация не является «свободно доступной», если доступ к ней открыт только тем, кто купил специализированное оборудование или программное обеспечение у лица либо организации, предоставляющей информацию. Такая информация не является «свободно доступной», даже если не устанавливается дополнительная плата за получение информации с использованием специализированного оборудования или программного

обеспечения. Например, любые данные или информация, которую можно найти бесплатно, используя имеющийся доступ к интернету, является «свободно доступной». Однако данные или информация не является «свободно доступной», если она доступна только при оплате лицу либо организации, которая предоставляет информацию через специализированное оборудование или программное обеспечение.

Кроме того, информация не является «свободно доступной», если она становится доступной настолько близко ко времени старта гонки, что спортсмены не имеют разумного времени для её поиска и ознакомления с ней.

Этим создаются неравные возможности доступа к данным, опубликованным перед самой гонкой, для одного спортсмена по сравнению с другими спортсменами, не имеющими времени для их поиска и ознакомления с ними.

Имейте в виду, что в дополнение к правилу 41, правило класса может запретить нахождение на борту яхты определенного оборудования. Следовательно, такое правило класса может ограничить информацию, которую яхта может использовать.

## **Факты для вопроса 2**

Яхта А – большая яхта с достаточным пространством для размещения оборудования и многочисленным экипажем, и со специализированным навигационным/метеорологическим оборудованием на борту. Она оборудована системой спутникового интернета (например, Inmarsat или VSAT) и оплачивает ежемесячно за связь 5000\$, что позволяет загружать большое количество файлов и просматривать страницы в интернете. Предназначение такого очень хорошего доступа в интернет – иметь доступ к цифровой погодной информации для использования её при выборе маршрута. Все данные, использованные яхтой, доступны круглый год бесплатно любому, у кого есть доступ в интернет. Никакие из загруженных данных не получены от самого оператора спутниковой связи.

Яхта В – 40-футовая яхта с экипажем 8 человек. Она использует планшетный компьютер с модемом мобильной связи, за который вносит небольшую месячную оплату, сравнимую с оплатой телефонной связи. Экипаж купил компьютерную программу для анализа погоды и расчета маршрута и использует её в гонке. Программа стоит 2000\$ и продается свободно всем желающим. Программа предусматривает предварительную платную подписку за погодные данные, которые могут быть получены во время гонки. Погодные данные одинаковы для всех яхт, купивших эту программу. Передаются те погодные данные, которые нужны для использования в гонке. Погодные данные не могут быть использованы с другими погодными или маршрутными программами и бесполезны без покупки этой программы для анализа погоды и расчета маршрута.

Яхта С – 40-футовая яхта с экипажем 8 человек. Она использует планшетный компьютер с модемом мобильной связи, за который вносит небольшую месячную оплату, сравнимую с оплатой телефонной связи. Экипаж скачивает погодные файлы высокого разрешения по подписке с небольшой месячной оплатой. Файлы не созданы специально для этой яхты; все яхты, имеющие подписку, получают одинаковые данные. Никто, даже имея доступ к интернету на берегу, не может получить эти данные без оплаты подписки на них.

Яхта D – 40-футовая яхта с экипажем 8 человек. Она использует планшетный компьютер с модемом мобильной связи, за который вносит небольшую месячную оплату, сравнимую с

оплатой телефонной связи. Дополнительно она заключила договор на получение персональных погодных данных, заплатив 15000\$ за гонку. Эти персональные погодные данные включают спутниковые снимки сверхвысокого разрешения, на которых можно увидеть и отследить каждый шквал. Эти снимки не настраиваются под конкретную яхту и доступны любой яхте, которая заплатила за них и имеет возможность их скачать.

## **Вопрос 2**

Нарушает ли правило 41(с) какая-либо из этих яхт, если они принимают информацию, используя описанные услуги?

## **Ответ 2**

Яхта А не нарушает правила 41(с). Она не платит за получаемую информацию. Оплата оборудования связи, такого как система спутникового интернета, и месячная оплата за связь и доступ к интернету не нарушают правила 41(с).

Яхта В нарушает правило 41(с). Маршрутная и погодная информация, которую получает яхта В, не может быть доступна без специализированного программного обеспечения, которое купила яхта В. Таким образом она принимает информацию, которая не является свободно доступной для яхт, не совершивших такую покупку.

Яхты С и D нарушают правило 41(с). Оплата, которую они производят, позволяет им принимать погодную информацию, которую они не могли бы получить без этой оплаты. Требование заплатить за информацию, независимо от размера оплаты, означает, что информация не доступна без оплаты, то есть не является «свободно доступной».

## **Вопрос 3**

Можно ли изменить правило 41(с) для конкретного соревнования?

## **Ответ 3**

Да. См. правило 86.1. Правило 41(с) относится к правилам, которые могут быть изменены для соревнования при условии соблюдения процедуры, установленной правилами для таких изменений. Эта процедура обсуждается в Случае World Sailing 121.

## **Вопрос 4**

Можно ли изменить для соревнования ограничения, установленные правилом 41(с), без изменения самого правила?

## **Ответ 4**

Нет.

## СЛУЧАЙ 121

**Правило 85 Изменение правил**

**Правило 86 Изменение гоночных правил**

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

**Правило J1.3(1) Содержание положения о соревновании**

**Правило J2.1(1) Содержание гоночной инструкции**

*Детальное описание процедуры, которую необходимо соблюдать при изменении гоночного правила для соревнования.*

### **Вопрос 1**

Какую процедуру необходимо соблюдать в положении о соревновании и в гоночной инструкции при изменении гоночного правила для конкретного соревнования?

### **Ответ 1**

Необходимо соблюдать следующую процедуру:

- (1) Определить, разрешено ли изменять правило, которое вы хотите изменить. Правило 86.1(b) устанавливает, что некоторые гоночные правила нельзя изменять, кроме случаев, когда изменение разрешено самим правилом. В правилах 86.2 и 86.3 указаны исключения из правила 86.1(b) для определенных условий. Если правило не разрешено изменять, то любые попытки его изменить будут недействительными.
- (2) Правило 85.1 требует, чтобы указание об изменении любого правила, включая гоночное правило, должно определять, какое правило изменяется, и включать полную формулировку изменения. Прочитавшему эту формулировку должно быть в точности понятно, как следует читать измененное правило. Также обратите внимание, что, по правилу 85.1, добавление к правилу или удаление его полностью или частично является «изменением» правила.
- (3) Проводящая организация обязана по правилу 89.2(a) опубликовать положение о соревновании, удовлетворяющее правилу J1. По правилу J1.3(1) проводящая организация должна решить, поможет ли спортсмену знание об изменении правила принять решение об участии в соревновании, или предоставить спортсменам дополнительную информацию, нужную им до ознакомления с гоночной инструкцией. Если так, то изменение гоночных правил должно быть указано в положении о соревновании.
- (4) Гоночный комитет обязан по правилу 90.2(a) опубликовать письменную гоночную инструкцию, удовлетворяющую правилу J2. Правило J2.1(1) требует, чтобы любое изменение гоночного правила для соревнования, которое не указано в положении о соревновании, должно быть включено в гоночную инструкцию этого соревнования.
- (5) Как исключение к пунктам (3) и (4), изменение правил, сделанное по правилу 86.2 должно быть всегда указано в положении о соревновании (смотри правило J.1.2(2)).

Дополнительно, письмо World Sailing, утвердившее изменение правил должно быть включено в положение о соревновании или гоночную инструкцию и опубликовано на доске официальных объявлений.

Если изменение правила сделано по правилу 86.3, может потребоваться одобрение национальной организации.

## **Вопрос 2**

Можно ли изменить гоночное правило для соревнования без соблюдения процедуры, описанной в ответе 1?

## **Ответ 2**

Нет.

World Sailing 2012, пересмотрен в 2021

# **СЛУЧАЙ 122**

## **Правило 69.2(g) Проступки. Действия протестового комитета**

*Трактовка термина «вполне удовлетворен» и примеры его использования.*

### **Факты для вопроса 1**

Основываясь на полученном сообщении, протестовый комитет посчитал, что лицо (спортсмен, владелец яхты или лицо персонала спортсмена) возможно, нарушило правило 69.1(a). Он организовал рассмотрение и получил показания стороны и свидетелей.

### **Вопрос 1**

Правило 69.2(g) требует, чтобы, прежде чем объявить предупреждение или наказать лицо, протестовый комитет, приняв во внимание тяжесть возможного проступка, должен использовать критерий доказанности «вполне удовлетворен», чтобы убедиться, что лицо нарушило правило 69.1(a).

Что означает использованная в правиле 69.2(g) фраза «вполне удовлетворен»?

### **Ответ 1**

«Вполне удовлетворен» – один из трех критериев доказанности, обычно используемых в судебных или арбитражных слушаниях. Два других критерия доказанности – «нет оснований для сомнений» и «взвешивание вероятностей». Критерий «нет оснований для сомнений» – самый строгий из трех. Он обычно применяется в серьезных криминальных случаях. Критерий «взвешивание вероятностей» (иногда называемый «перевесом доказательств») – наименее строгий из трех и широко используется в гражданских судебных процессах.

Всемирное антидопинговое агентство и Спортивный арбитражный суд используют критерий «вполне удовлетворен». Всемирное антидопинговое агентство использует этот критерий при рассмотрении для определения того, нарушил или нет спортсмен Всемирный антидопинговый кодекс. Статья 3.1 Кодекса устанавливает, что, принимая во внимание серьезность обвинения, оно должно выноситься, если проводящая рассмотрение

панель «вполне удовлетворена» в совершении нарушения. Далее статья 3.1 устанавливает: «Этот критерий доказанности во всех случаях строже, чем просто взвешивание вероятностей, но менее строгий, чем критерий «нет оснований для сомнений».

Правило 64.1(a) указывает, что протестовый комитет должен принимать свои решения, основываясь на балансе вероятностей, если иное не предусмотрено в самом правиле, которое предположительно было нарушено. Баланс вероятностей – это когда более вероятно, что правило было нарушено, чем не нарушено.

Правило 69.2(g) особо требует, чтобы в рассмотрении по правилу 69 протестовый комитет использовал более строгий критерий «вполне удовлетворен». Также правило требует, чтобы серьезность обвинения учитывалась как важный фактор при определении того, «вполне удовлетворен» комитет в совершении проступка или нет. Критерий «вполне удовлетворен» всегда более строгий, чем критерий «взвешивание вероятностей», но менее строгий, чем критерий «нет оснований для сомнений». Между этими двумя крайними критериями доказанности существует подвижная шкала, зависящая от серьезности обвинения по мнению комитета.

Основной принцип в дисциплинарных рассмотрении – лицо должно считаться невиновным, пока не доказаны любые обвинения. Таким образом, одно из условий для «вполне удовлетворен» – были ли представленные протестовому комитету свидетельства достаточно существенными, чтобы более не считать лицо невиновным.

Согласно последнему предложению пункта «Терминология» во Введении, слова «вполне» и «удовлетворен» используются в правиле 69.2(g) «в общепотребительном смысле». Оба эти слова часто используются в обычной речи и большинство судей хорошо понимают их обычный смысл. Судьям следует обдумать, чувствуют ли они себя «некомфортно» из-за принятого решения. Если им некомфортно, то они не «вполне удовлетворены».

Имейте в виду, что при рассмотрении по правилу 69, протестовый комитет обязан ответить «Да» на оба следующих вопроса, прежде чем он объявит предупреждение либо накажет спортсмена или яхту по правилу 69.2(h) или 69.2(i):

- Комитет вполне удовлетворен тем, что из установленных фактов следует, что предполагаемые действия были совершены?
- Комитет вполне удовлетворен тем, что эти действия были проступком достаточно серьезным, чтобы объявить предупреждение или наказать?

Как установлено в правиле 69.1(b), проступком может быть нарушение норм поведения или спортивного поведения, незтичное поведение, либо поступок, из-за которого спорт приобретает дурную славу.

## **Вопрос 2**

Пожалуйста, приведите пример сообщения о возможном проступке и сообщения о рассмотрении по правилу 69.2, в котором использован критерий «вполне удовлетворен».

## **Ответ 2**

Яхта А была представлена на контрольный обмер перед соревнованием, при этом требуемый корректирующий груз был штатно установлен под пайолами и закреплен несколькими винтами. Во время соревнования яхта А была выборочно проверена членом

технического комитета, при этом корректирующий груз отсутствовал. Технический комитет подал протест на яхту за нарушение правила 78.1 и правила 2, и в заключение рассмотрения этого протеста протестовый комитет дисквалифицировал яхту А за нарушение этих правил.

Действуя по правилу 69.2(b) и (e), протестовый комитет затем решил организовать рассмотрение и, в своих замечаниях к экипажу яхты А предположил, что экипаж убрал корректирующий груз, и это действие было проступком и, соответственно, нарушением правила 69.1(a). Яхта А была представлена на рассмотрении рулевым Р, который также является лицом, ответственным за яхту А. Р утверждал, что ничего не знал об отсутствии корректирующего груза. Он пояснил, что яхта оставалась незакрытой и без присмотра каждую ночь. Он предположил, что кто-то другой ночью снял корректирующий груз. Экипаж яхты А был приглашен в качестве свидетелей. Они также заявили, что не знали об отсутствии груза и не заметили признаков снятия и обратной установки пайол.

Почти все свидетельства подтверждали предположение, что корректирующий груз снял кто-то из экипажа яхты А. Поскольку для снятия груза требуются инструменты, комитет сделал заключение, что груз был снят преднамеренно (не случайно). Яхта А получила преимущество из-за снятия груза, и было маловероятно, что отсутствие груза будет обнаружено, т.к. пайолы были закреплены на месте винтами. Единственным противоположным свидетельством было то, что каждый член экипажа говорил, что он не снимал груза. Протестовый комитет сделал заключение, что он вполне удовлетворен в том, что член экипажа яхты А снял груз, и что это действие является проступком и, следовательно, нарушением правила 69.1(a). Яхта А была наказана по правилу 69.2(h)(2) и отмечена DNE во всех гонках соревнования.

Поскольку почти все свидетельства подтвердили обвинение, комитет пришел бы к такому же заключению, если бы использовал критерий доказанности «взвешивание вероятностей». Однако если бы комитет использовал критерий «нет оснований для сомнений», он, вероятно, пришел бы к другому заключению. Никто из экипажа яхты А не признался в снятии груза, и, в принципе, существует вероятность, что кто-то другой мог снять груз, так как яхта часто оставалась незакрытой и без присмотра. Таким образом, существует вероятность, что экипаж яхты А не знал об отсутствии груза. Следовательно, если бы использовался критерий доказанности «нет оснований для сомнений», комитет, вероятно, не сделал бы заключения, что груз снят членом экипажа яхты А.

World Sailing 2012

## СЛУЧАЙ 123

### **Правило 10 На противоположных галсах**

### **Правило 14 Избегание контакта**

*Когда для достаточно опытного, но не искусного яхтсмана, управляющего яхтой на правом галсе, ясно, что есть существенный риск контакта с яхтой левого галса и если контакт происходит, то яхта правого галса нарушает*

*правило 14, если у нее еще было время изменить курс, в такой мере, чтобы избежать контакта.*

### **Факты к вопросу 1**

В гонке флота при 10-ти узловом ветре два 5-ти метровых швертбота-монотипа приближаются друг к другу курсами крутой бейдевинд, S на правом галсе и P на левом. Каждая яхта сохраняет свой курс и скорость. Происходит контакт между носом яхты S и правым бортом яхты P, примерно в 20 сантиметрах от ее кормы, причинив ущерб. Ни одна из яхт не выполняет наказания. Яхта S подает протест на P.

### **Вопрос 1**

Какие правила применимы в этом инциденте? В частности, нарушила ли яхта S правило 14?

### **Ответ 1**

В этой ситуации яхта P неправильно посчитала, что она сможет пройти по носу яхты S, не нарушив правило 10. Она могла бы сделать поворот оверштаг под ветром у S и таким образом сторониться ее и избежать контакта. Поскольку P не сделала этого, она нарушила правила 10 и 14 и дисквалифицирована.

Правило 14 требует, чтобы яхта, в том числе и яхта, имеющая право дороги, избегала контакта, если это разумно возможно. Однако в правиле 14 говорится также, что яхта, имеющая право дороги, не обязана предпринимать действия для избегания контакта, пока не станет «ясно», что другая яхта не сторонится. В описанных условиях, когда нос яхты P прошел перед носом яхты S, для достаточно опытного яхтсмена, но не искусного, управлявшего яхтой S, было бы ясно, что существует значительный риск контакта и, значит, яхта P не сторонится. В тот момент у яхты S еще было время увалиться так, чтобы избежать контакта, и следовательно, S нарушила правило 14. Поскольку в результате этого контакта был причинен ущерб, S не оправдана по правилу 43.1(c), она дисквалифицирована.

### **Факты к вопросу 2**

Факты те же что и для вопроса 1, за исключением того, что непосредственно перед контактом яхта S немного уваливается, пытаясь избежать P. Однако S неправильно рассчитала свой манёвр и происходит контакт с нанесением ущерба.

### **Вопрос 2**

Нарушает ли яхта S правило 14?

### **Ответ 2**

Как указано в ответе 1, в момент, когда стало ясно, что P не сторонится, у яхты S еще было время для уваливания, достаточного для избегания контакта. Следовательно, у S была разумная возможность это сделать. Она не сумела сделать так, чтобы достаточно увалиться, или начать уваливаться раньше, но в любом случае это не значит, что у нее не было разумной возможности для избегания контакта. Поэтому S нарушила правило 14 несмотря на то, что слегка увалилась прежде, чем произошел контакт. Так как контакт причинил ущерб, то она не оправдана по правилу 43.1(c), она дисквалифицирована.

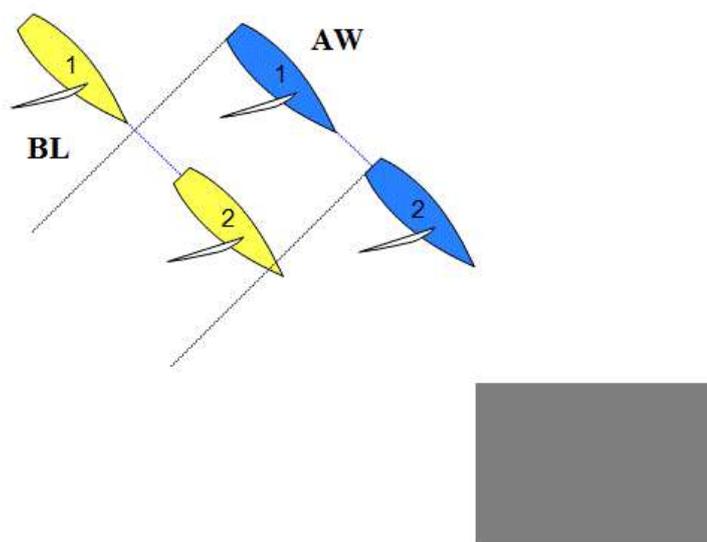
## СЛУЧАЙ 124

**Правило 19.2(a) Место для прохождения препятствия. Предоставление места у препятствия**

**Правило 19.2(b) Место для прохождения препятствия. Предоставление места у препятствия**

**Правило 43.1(b) Оправдание**

*В любой момент времени, в течение которого две яхты приближаются к препятствию, яхта имеющая на тот момент право дороги, имеет право выбрать любую сторону, с которой проходит препятствие, при условии, что она потом сможет выполнить требования соответствующих применяемых правил.*



### Факты

Две яхты в гонке, AW и BL, приближаются к препятствию, которое может быть пройдено с любой стороны. Обе яхты идут по направлению к середине препятствия. В положении 1 AW чисто впереди на небольшом расстоянии, и с наветра от яхты BL. В положении 2 они становятся связанными, AW с наветра BL.

### Вопрос

В положении 1 AW чисто впереди и поэтому имеет право дороги по правилу 12. Когда яхты установили связанность, BL стала яхтой, имеющей право дороги по правилу 11. В правиле 19.2(a) говорится, что яхта, имеющая право дороги, имеет право выбрать сторону, с которой проходит препятствие. Как мы можем определить, какая из яхт имеет право выбора в этой ситуации?

### Ответ

В любой момент времени яхта, имеющая право дороги, по правилу 19.2(a) имеет право выбрать сторону, с которой она будет проходить препятствие. Поэтому, пока AW

находится чисто впереди BL, она имеет право выбрать сторону для прохода препятствия. Когда яхты стали связанными, AW потеряла это право, и с этого момента право выбора получила яхта BL.

Когда яхта, имеющая право дороги, реализует своё право выбора по правилу 19.2(a), то она обязана делать это в соответствии с любыми применимыми правилами разделов A и B ППГ. Правило 19.2(b) применяется, если яхты связаны. В этом случае наружная яхта обязана дать внутренней яхте место между собой и препятствием, кроме случая, когда она не имела возможности это сделать с момента возникновения связанности. Правило 43.1(b) применяется, пока внутренняя яхта идет в пределах места, на которое она имеет право по правилу 19.2(b).

World Sailing 2013

## СЛУЧАЙ 125

**Определения «Препятствие»**

**Определения «Место»**

**Правило 19.2(b) Место для прохождения препятствия. Предоставление места у препятствия**

**Правило 43.1(b) Оправдание**

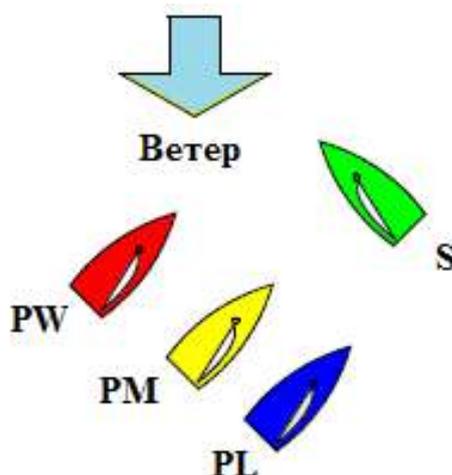
**Правило 43.1(c) Оправдание**

*Когда наружная связанная яхта обязана дать место одной или нескольким внутренним яхтам для прохождения препятствия, то пространство, которое она дает, должно быть достаточным для того, чтобы позволить всем внутренним яхтам выполнить свои обязанности по правилам Части 2.*

### **Факты**

Яхты PW, PM и PL, связанные, шли курсом крутой бейдевинд левого галса. Яхта S на курсе крутой бейдевинд правого галса. Курс PW вел к столкновению с S. Яхтам PM и PL не нужно было изменять курс, чтобы безопасно пройти по корме S.

Яхта PW увалилась, чтобы пройти по корме S без контакта, и PM увалилась, давая PW пространство как раз необходимое для прохода без контакта. Яхта PL сохраняла свой курс, и произошел контакт между PM и PL без ущерба или вреда здоровью. Ни одна из яхт не выполнила наказания. Яхта PM подала протест на PL.



### Вопрос

Какие правила применяются в этом инциденте, и какая яхта или яхты должны быть дисквалифицированы?

### Ответ

Яхта S была препятствием для PW, PM и PL потому, что каждой из них необходимо было бы существенно изменить курс, если бы она шла прямо на S, находясь от нее на расстоянии длины корпуса, и потому, что все они были обязаны сторониться S по правилу 10 (см. определение «Препятствие»). Яхта PL имела право по правилу 19.2(a) выбрать с какой стороны пройти яхту S, потому что у нее было право дороги по отношению к яхтам PM и PW. Однако PL не имела права делать оклик, чтобы ей дали место для поворота оверштаг по правилу 20, потому что она могла избежать S, не меняя курса (см. правило 20.1 (a)). Поскольку PL прошла по корме S, правило 19.2 (b) требует, чтобы PL дала место обеим яхтам, PM и PW, для прохода между ней и яхтой S. Правило 19.2 (b) также требует, чтобы PM дала место PW.

Пространство, которое PL была обязана дать для PM и PW, включает достаточное пространство, чтобы PM дала место PW, и чтобы PM сторонила PL, а также пространство для PW, чтобы сторониться обеих яхт, S и PM (см. определение «Место»). Яхта PL не дала такого пространства. Таким образом, она нарушила правило 19.2(b) и должна быть дисквалифицирована. Яхта PL также нарушила правило 14, поскольку контакта можно было избежать, если бы PL предоставила PM и PW достаточное пространство. Однако так как у PL было право дороги по отношению к PM и не было ущерба или вреда здоровью, PL оправдана по правилу 43.1(c) за нарушение правила 14.

Яхта PM нарушила правило 11, но она была оправдана по правилу 43.1(b). Яхта PM не нарушила правило 14, потому что не имела возможности избежать контакта с PL либо с PW. (См. Случай 11, где обсуждается подобная ситуация).

World Sailing 2013

## СЛУЧАЙ 126

## **Правило 23.2 Помехи другим яхтам**

*Для того, чтобы определить применяется ли правило 23.2 в инциденте, считается, что яхта находится на том участке дистанции, который соответствует ее курсу непосредственно перед инцидентом и её причинам идти этим курсом.*

### **Факты для вопроса 1**

Дистанция гонки начинается с участка дистанции в лавировку к наветренному знаку, затем следует короткий бакштаг на оттяжной знак, затем курс фордевинд к подветренному знаку. Яхты L и W проходят участок дистанции в лавировку, огибают наветренный и оттяжной знаки. На фордевинде, в то время, когда L и W идут на одном галсе к подветренному знаку, L приводит W, W отвечает и сторонится. После гонки W узнает, что L не стартовала, и была отмечена OCS. Яхта W протестует против L, утверждая, что L нарушила правило 23.2.

### **Вопрос 1**

В целях применения правила 23.2, яхты L и W шли на одном участке дистанции или на разных, когда яхта L привела W?

### **Ответ 1**

Для того чтобы определить применяется ли правило 23.2 в инциденте, считается, что яхта находится на таком участке дистанции, который соответствует ее курсу перед инцидентом и её причинам идти этим курсом. Яхта L не стартовала, но она не знала, что сделала такую ошибку. Поэтому L находилась на участке дистанции к подветренному знаку. Очевидно, что W находилась на том же самом участке. Поэтому, когда L приводила W, правило 23.2 не применялось между ними.

### **Факты для вопроса 2**

Факты такие же, как для вопроса 1, но со следующими различиями: яхта L стартовала, но она не знала о требовании обогнуть оттяжной знак и не обогнула его с предписанной стороны. После огибания наветренного знака она шла по направлению к подветренному знаку пока не привела яхту W.

### **Вопрос 2**

В контексте применения правила 23.2, яхты L и W шли на одном участке дистанции или на разных, когда яхта L привела W?

### **Ответ 2**

Ясно, что W шла на участке к подветренному знаку. Так как L не знала о требовании обогнуть оттяжной знак и шла по направлению к подветренному знаку с момента огибания наветренного знака и до того как привела яхту W, L также находилась на участке к подветренному знаку. Поэтому, когда L приводила W, правило 23.2 не применялось между ними.

### **Факты для вопроса 3**

Факты такие же как для вопроса 1, но со следующими различиями: после того как L прошла часть пути к подветренному знаку, она поняла, что не обогнула оттяжной знак и повернула обратно, чтобы исправить свою ошибку. Во время лавировки L наветер, к оттяжному знаку, она встретилась с яхтой X. Яхта X обогнула наветренный и оттяжной знаки и шла тем же галсом что и L, курсом фордевинд по направлению к подветренному знаку. Яхта L отклонилась от своего надлежащего курса на оттяжной знак для того, чтобы привести X. Яхта X подала протест против L, утверждая, что L нарушила правило 23.2.

### **Вопрос 3**

В контексте применения правила 23.2, яхты L и X шли на одном участке дистанции или на разных, когда яхта L привела X?

### **Ответ 3**

Ясно, что X шла на участке к подветренному знаку. Когда L поняла, что она не обогнула оттяжной знак и повернула, чтобы идти к нему, она больше не находилась на участке к подветренному знаку, а начала проходить участок от наветренного знака к оттяжному знаку. Она находилась на этом участке, когда встретилась с яхтой X. Поэтому яхты шли на разных участках, когда L приводила X. Правило 23.2 применялось между L и X, и L его нарушила.

World Sailing 2013

## **СЛУЧАЙ 127**

### **Определения «Гонка»**

*Яхта освобождает финишную линию и знаки, когда никакая часть её корпуса, экипажа или оборудования не находятся на линии, и никакой из знаков не влияет на выбор её курса.*

### **Вопрос**

В определении «Гонка» говорится, что яхта которая «финишировала и освободила финишную линию и знаки» больше не находится в гонке. Когда яхта «освобождает» финишную линию и знаки?

### **Ответ**

Яхта освобождает финишную линию и знаки, когда выполнены два следующих условия: никакая часть её корпуса, экипажа или оборудования не находятся на линии, и никакой из финишных знаков не влияет на её выбор курса.

Например, яхта, которая освобождает финишную линию, а затем продолжает идти к финишному знаку, где течение прижимает её к знаку, всё ещё находится в гонке и нарушает правило 31. Однако яхта, которая пересекла финишную линию и находится в положении, в котором никакой финишный знак не влияет на выбор её курса, больше не находится в гонке. Если позже она коснется финишного знака, то не нарушит правило 31.

World Sailing 2013

## СЛУЧАЙ 128

### Определения «Финиш»

### Определение «Проходить дистанцию»

### Правило 28.1 Прохождение дистанции

### Правило 31 Касание знака

### Правило А4 Система подсчета очков

### Правило А5 Очки за гонку, назначаемые гоночным комитетом

*Если гоночный комитет наблюдает, что яхта совершает ошибку по правилу 28.1 при прохождении дистанции и не исправляет ошибку, он отметит ее NSC. Если гоночный комитет наблюдает, что яхта касается знака, когда она финиширует, он должен дать ей очки за ее место на финише, и имеет право подать протест на нее за нарушение правила 31.*

### Факты для вопроса 1

Все яхты в гонке, за исключением яхты А, подошли к финишной линии от последнего знака и затем финишировали, при этом они пересекли финишную линию со стороны дистанции и оставили судно гоночного комитета по правому борту, а знак F – по левому. Как показано на рисунке, яхта А оставила знак F с правого борта, увалилась, прошла полностью на сторону дистанции от финишной линии, и затем, почти сразу после положения 3, финишировала. Яхта А затем пошла в гавань. Члены гоночного комитета видели, что А прошла курсом, показанным на рисунке. Применялись правила Приложения А.



### Вопрос 1

Что следует делать гоночному комитету в этой ситуации?

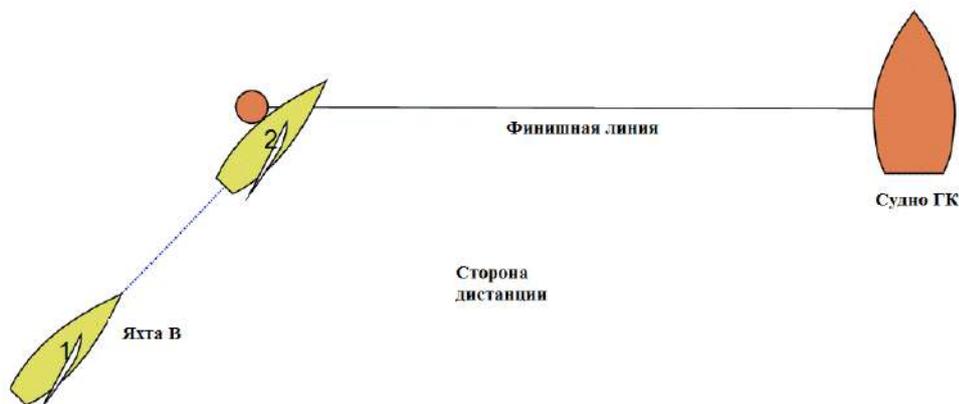
### Ответ 1

Чтобы соответствовать требованиям правила 28.1, яхта должна «пройти дистанцию», поэтому веревочка, представляющая путь яхты, должна после натяжения проходить знак F с его предписанной стороны. Яхта А сделала ошибку по правилу 28.1 на линии, потому

что веревочка, представляющая ее путь после натяжения, проходит знак F с неправильной стороны. Яхта А не исправила эту ошибку, как разрешено правилом 28.2, и поэтому нарушила правило 28.1. Поскольку А не прошла дистанцию, правила А5.1 и А5.2 требуют, чтобы гоночный комитет засчитал ей очки за финиш как очки равные числу яхт, заявленных на участие в серии, плюс 1 очко. Аббревиатура за ее результат будет NSC (смотри правило А10).

## Факты для вопроса 2

Гоночный комитет видит, что яхта В касается финишного знака при пересечении финишной линии. Яхта В не выполняет наказания и уходит в гавань.



## Вопрос 2

Что следует делать гоночному комитету в этой ситуации?

## Ответ 2

Как только нос яхты В пересек финишную линию, перед положением 2, она финишировала. Гоночный комитет обязан по правилу А4 дать яхте В очки за то место, на котором она финишировала.

Как указано в правиле 60.2(a), гоночный комитет имеет право протестовать против В, и, если он решит это сделать, он должен информировать её о своем намерении протестовать и подать свой письменный протест в течение времени подачи протестов по правилу 61.3 (см. правило 61.1(b)). Дополнительно, протестовый комитет, технический комитет или яхта имеют право подать протест против В (см. правила 60.1(a) и 60.3(a) и 60.4(a)).

World Sailing 2013; пересмотрен в 2021

## СЛУЧАЙ 129

### Определения «Финиш»

#### Правило 28.1 Прохождение гонки

#### Правило 32.2(a) Сокращение дистанции или прекращение гонки после старта

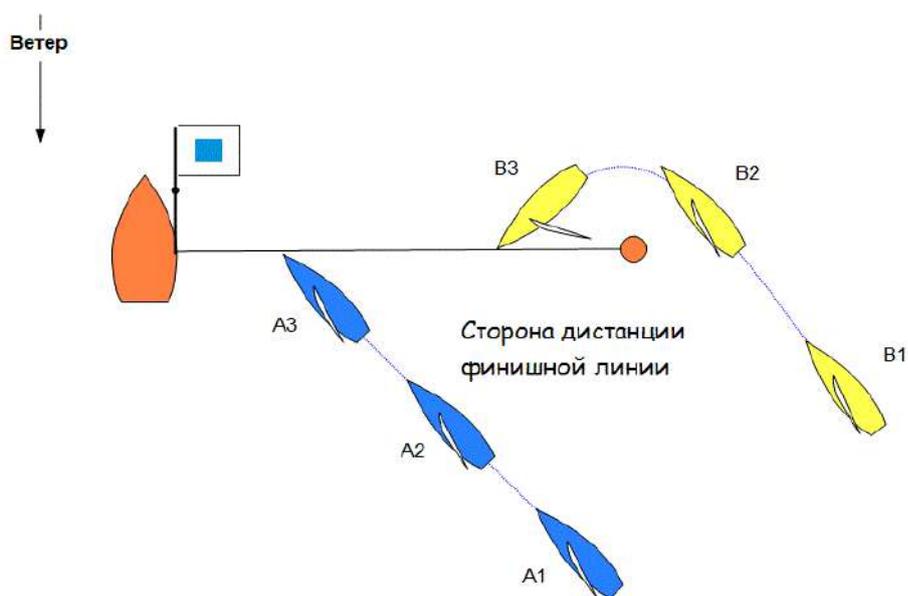
#### Правило 62.1(a) Исправление результата

*Когда дистанция сокращена у знака подлежащего огибанию, то этот знак становится финишным знаком. Правило 32.2(a) разрешает гоночному комитету расположить судно, показывающее флаг «S», у любого конца*

финишной линии. Яхта обязана пересечь линию в соответствии с определением «Финиш», даже если она при этом оставит этот знак с борта, противоположного тому, которым требовалось было бы его огибать, если дистанция не была бы сокращена.

### Факты к вопросу 1

В соответствии с гоночной инструкцией все знаки, подлежащие огибанию, включая наветренный знак, должны быть оставлены с левого борта. Из-за недостаточного ветра ГК сокращает дистанцию, показав флаг «S» (с двумя звуковыми сигналами) на судне ГК, поставленного на якорь недалеко от наветренного знака. Гоночный комитет установил финишную линию как показано на рисунке. В то время, когда флаг «S» был показан, яхты находились между последним огибаемым знаком и финишной линией. Яхты А и В, подходя к финишной линии, видят флаг «S» и идут курсами, показанными на рисунке.



### Вопрос 1

После того, как ГК сократил дистанцию, яхты по-прежнему должны оставить наветренный знак с левого борта и «финишировать крюком», как яхта В, или они должны пересечь финишную линию со стороны дистанции, как яхта А?

### Ответ 1

После того, как ГК сократил дистанцию, наветренный знак больше не является знаком, подлежащим огибанию. Он становится финишным знаком (см. правило 32.2(a)). В соответствии с правилом 28.1 яхты обязаны финишировать согласно определению «Финиш», значит, они обязаны пересекать финишную линию со стороны дистанции. Яхта А финиширует в соответствии с определением, яхта В не финишировала.

### Дополнительные факты к вопросу 2

Яхта В подает требование исправить результат на основании того, что расположение судна ГК (как показано на рисунке), было неправильным действием ГК, потому что из

гоночных правил и гоночной инструкции не ясно в каком направлении яхты должны были пересекать финишную линию.

## **Вопрос 2**

Была ли постановка на якорь судна ГК с показанным флагом «S» там, где оно показано на рисунке, неправильным действием ГК?

## **Ответ 2**

Нет. (Даже если это действие не соответствует хорошей практике проведения соревнований). Когда дистанция сокращена у знака, подлежащего огибанию, правило 32.2(a) разрешает ГК расположить судно с флагом «S» у любого конца финишной линии. Правило 28.1 явно требует, чтобы яхты пересекали финишную линию в соответствии с определением «Финиш». Определение «Финиш» не может быть изменено ни положением о соревновании, ни гоночной инструкцией (см. правило 86.1(b)).

World Sailing 2013

## **СЛУЧАЙ 130**

### **Удален**

## **СЛУЧАЙ 131**

### **Правило 78.2 Соответствие правилам класса. Сертификаты**

### **Правило A5.1 Очки за гонку, назначаемые гоночным комитетом**

*Если яхта нарушает правило 78.2, не предъявив сертификат или не организовав подтверждение его существования до начала последнего дня соревнования, то гоночный комитет обязан без рассмотрения отметить её DSQ во всех гонках соревнования.*

## **Факты**

Правило в гоночной инструкции одного из соревнований требует, чтобы был представлен действительный сертификат или было подтверждено его наличие до участия яхты в гонках. Одна яхта не выполнила это требование, но до начала первой гонки она представила в гоночный комитет заявление, подписанное ответственным лицом, что у яхты есть действительный сертификат. До начала последнего дня соревнования сертификат не был представлен, и не было подтверждено его наличие.

## **Вопрос**

Что следует сделать в этом случае гоночному комитету?

## **Ответ**

Яхта должна получить очки DSQ, назначенные гоночным комитетом, во всех гонках без рассмотрения (см. правила 78.2 и A5.1).

World Sailing 2013; пересмотрен в 2021

## СЛУЧАЙ 132

### Правило 16.2 Изменение курса

### Правило 18.1(а) Место-у-знака. Когда применяется правило 18

*Интерпретация фразы «в лавировку против ветра».*

#### Вопрос

Правило 16.2 говорит, что оно применяется между яхтами на противоположных галсах, когда они идут в лавировку против ветра. Правило 18.1(а) говорит, что правило 18 не применяется между яхтами на противоположных галсах, когда они идут в лавировку против ветра.

В целях применения этих правил, когда яхты на противоположных галсах идут в лавировку против ветра?

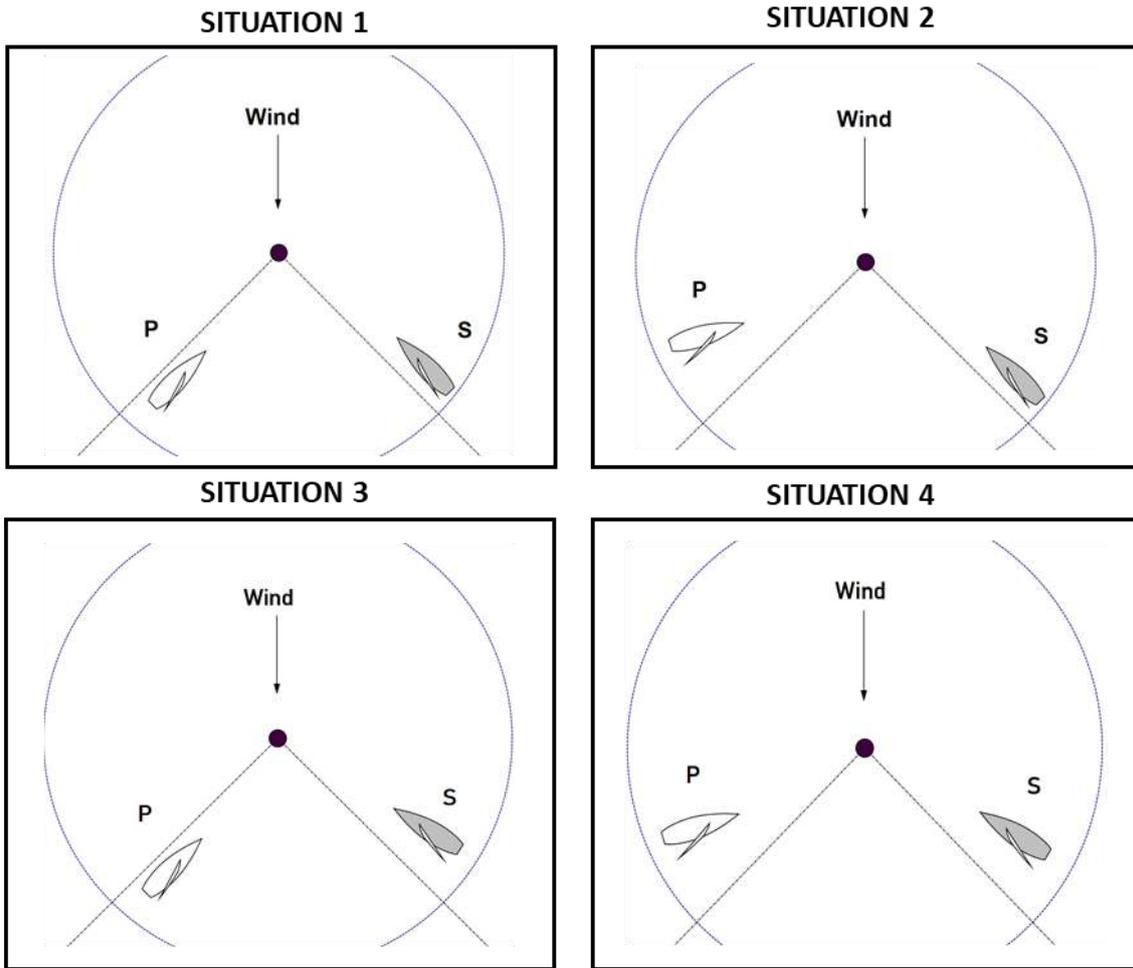
#### Ответ

Две яхты на противоположных галсах идут в лавировку против ветра, когда, после сигнала «Старт» для них:

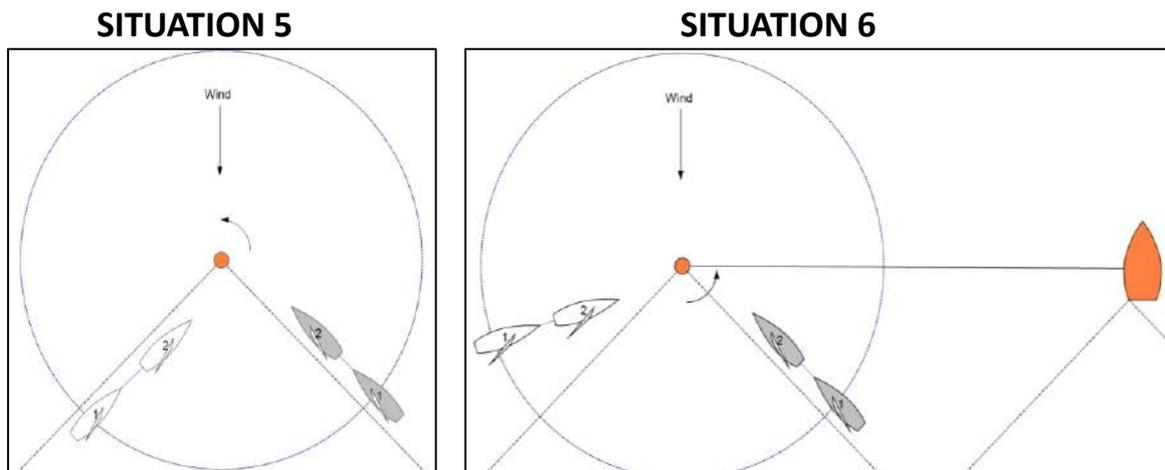
- (1) курс каждой из яхт, который они могли бы выбрать, чтобы проходить дистанцию и финишировать как можно быстрее в отсутствии других яхт, является курс крутой бейдевинд или выше, или
- (2) одна или обе яхты набрали больше высоты, чем лейлайн курса крутой бейдевинд к их следующему знаку. Яхта, находящаяся с наветра от лейлайна курса крутой бейдевинд, когда она идет к подветренному знаку, не считается «набравшей больше высоты», а будет находиться «выше» лейлайна

#### Примеры:

В каждой из приведенных ниже ситуациях от 1 до 6 показаны яхты на противоположных галсах, идущие в лавировку против ветра; они находятся либо ниже лейлайна, либо набрали больше высоты, чем лейлайн курса крутой бейдевинд к следующему знаку их дистанции. Таким знаком может быть знак, подлежащий огибанию, знак, который предписано оставить с какого-либо борта, или ограничительный знак, знак ворот или финишный знак.

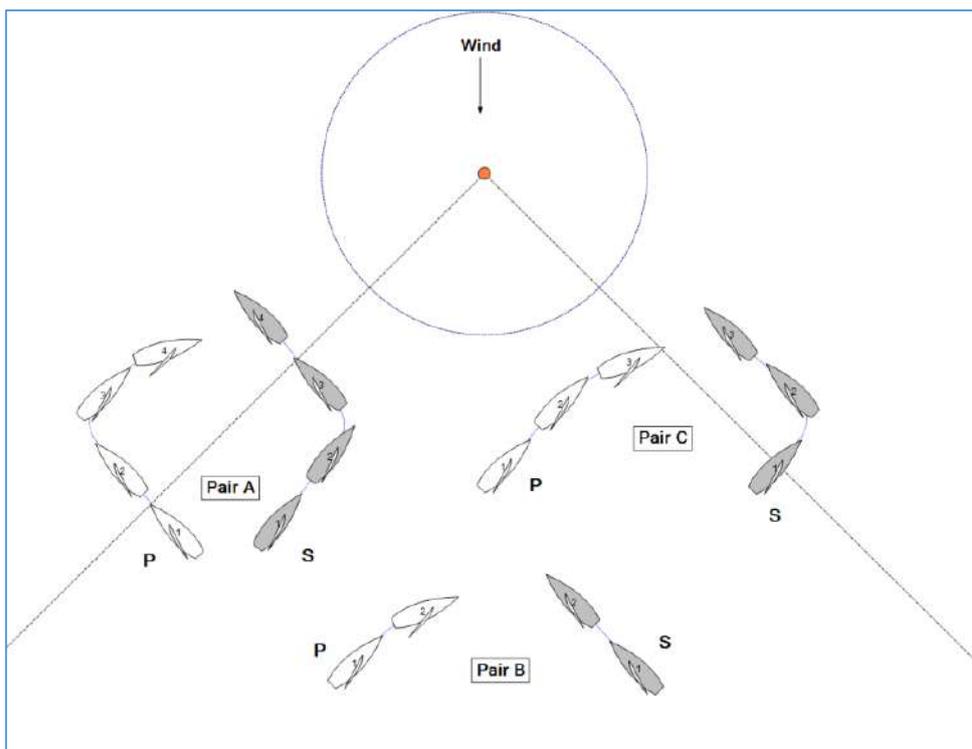


Ситуации 5 и 6 показывают, когда яхты идут в лавировку против ветра и находятся в зоне знака, который предписано оставить с левого борта. В ситуации 5 применяется условие (1), а в ситуации 6 применяется условие (2).



В ситуации 7 каждая пара яхт, показанных ниже, идут в лавировку против ветра, и к яхтам правого галса применяется правило 16.2.

## SITUATION 7



World Sailing 2013

### СЛУЧАЙ 133 Отозван для пересмотра

### СЛУЧАЙ 134

#### Определения «Надлежащий курс»

#### Правило 17 На одном галсе; Надлежащий курс

*Надлежащий курс яхты в любой момент времени зависит от существующих условий. Некоторыми из таких условий являются сила и направление ветра, характер его усилений и ослаблений, волны, течение, а также физические характеристики корпуса яхты и оборудования, включая паруса, которые она несет.*

#### Факты

Две яхты, W и L, идут полным курсом на одном галсе, в условиях, когда они обычно бы несли спинакер вместо переднего паруса, чтобы финишировать как можно быстрее. Следующий знак расположен прямо по ветру от их настоящего положения.

У яхты W проблемы с постановкой спинакера, и L, которая идёт быстрее, устанавливает связанность из положения чисто позади и с подветра и, следовательно, подчиняется правилу 17. Чтобы добиться тактического преимущества над W, яхта L продолжает идти под стакселем и откладывает постановку спинакера.

Яхта L затем идет курсом, который даёт в результате наилучшее значение показателя VMG («velocity made good», скорость по направлению к следующему знаку) для яхты, идущей полным курсом под стакселем. Этот курс выше, чем курс, который бы дал наилучший VMG, если бы она шла под спинакером.

Яхта W подаёт протест на L, полагая, что L нарушает правило 17, поскольку не ставит свой спинакер и не идёт более полным и быстрым курсом, чтобы финишировать как можно быстрее. При рассмотрении протеста представитель яхты L указал, что для того, чтобы финишировать как можно быстрее в отсутствие яхты W, яхта L поставила бы спинакер и шла бы более полным и быстрым курсом.

### **Вопрос**

Нарушает ли яхта L правило 17, идя выше своего надлежащего курса, когда откладывает постановку спинакера, а вместо этого идет курсом, который даёт в результате наилучший VMG для яхты, идущей полным курсом под стакселем?

### **Ответ**

Нет. Надлежащий курс яхты в любой момент времени зависит от существующих условий. Некоторыми из таких условий являются сила и направление ветра, характер его усиления и ослабления, волны, течение, а также физические характеристики корпуса яхты и оборудования. Паруса, которые она несёт, это часть оборудования и, следовательно, они являются одним из условий, от которых зависит её надлежащий курс. Пока яхта L шла под стакселем, её надлежащим курсом был курс, который давал ей наилучший VMG при несении комплекта парусов со стакселем, а не со спинакером. Яхта L не шла выше надлежащего курса и не нарушила правило 17.

В правилах парусных гонок нет правила, требующего от яхты, чтобы она ставила спинакер в какое-то определенное время, или чтобы она финишировала как можно быстрее. Может быть множество причин, включая тактические соображения, почему яхта не ставит спинакер. Значит, даже если яхта L указала, что в отсутствие яхты W она поставила бы спинакер и шла бы более полным курсом, L не нарушила правило, продолжая идти под стакселем вместо того, чтобы поставить спинакер. (См. Случай 78. Дискуссия о тактике, которая мешает или препятствует достижению успеха другой яхты в гонке).

World Sailing 2014

## **СЛУЧАЙ 135**

### **Определения «Сторониться»**

**Правило 44.1(b) Наказания, выполняемые сразу после инцидента. Выполнение наказания**

**Правило 62.1(b) Исправление результата**

*Обсуждение решений, которые протестовый комитет должен принять, если яхта нарушает правила Части 2 и не сторонится, а яхта, имеющая право дороги, или третья яхта, требует исправить результат по правилу 62.1(b).*

## **Факты для вопроса 1**

Два швертбота, Р на левом галсе и S на правом галсе, находятся на курсе, ведущем к столкновению, и идут в лавировку в сильный ветер (более 20 узлов). Яхта Р сохраняет свой курс и, когда для S становится ясно, что Р не сторонится, то S немедленно и резко делает поворот оверштаг на левый галс, чтобы избежать Р. Несмотря на попытку S избежать Р, происходит контакт между яхтами, не причинивший повреждения. Однако во время поворота яхта S, стараясь избежать Р, опрокидывается, рулевой падает и ломает румпель. После постановки яхты на ровный киль румпель нельзя отремонтировать, и S сходит с гонки. Яхта S подает требование исправить результат по правилу 62.1(b).

### **Вопрос 1**

Имеет ли яхта S право на исправление результата, если её требование исправить результат действительно?

### **Ответ 1**

Правило 62.1(b) не требует, чтобы физическое повреждение (или вред здоровью) непосредственно было вызвано яхтой, которая нарушила правила Части 2. Достаточно, чтобы любое физическое повреждение (или вред здоровью) было следствием действий яхты, нарушившей правила.

В этом инциденте, ущерб яхты S был «серьезным», потому что ремонт невозможен на воде, и в результате яхта S вышла из гонки. Следовательно, адекватным наказанием для Р был бы выход из гонки (см. правило 44.1(b)).

S имеет право на исправление результата при условии, что протестовый комитет выполнит следующую двух шаговую процедуру.

Во-первых, протестовый комитет должен установить, либо, что Р вышла из гонки после инцидента, либо, что Р была опротестована и наказана за нарушение правил Части 2 в инциденте с яхтой S. Если это установлено, то S имеет право на исправление результата, и при этом протестовый комитет сделает заключение, что:

- столкновение было возможно, и S предприняла избегающие действия, как только стало ясно, что Р не сторонится;
- опрокидывание и падение рулевого было результатом того, что Р не сторонилась, а не плохой морской практикой яхты S; и
- повреждение румпеля не было следствием предыдущего плохого состояния.

## **Факты для вопроса 2**

Две яхты, А и В, в сильный ветер находятся на курсе, ведущем к столкновению. Яхта А должна сторониться В по правилу Части 2. Яхта А сохраняет свой курс и, когда яхте В становится ясно, что А не сторонится, то В немедленно и резко делает большое изменение курса, чтобы избежать А. Между А и В не происходит контакта. Однако во время маневрирования, чтобы избежать контакта с яхтой А с потенциальным ущербом, яхта В сталкивается с яхтой С, находившейся поблизости третьей яхтой. Яхта С повреждена и вышла из гонки. Яхта С подала требование исправить результат по правилу 62.1(b).

## Вопрос 2

Имеет ли яхта С право на исправление результата, если её требование исправить результат действительно?

## Ответ 2

Да, при условии, что протестовый комитет выполнит следующую двух шаговую процедуру.

Во первых, протестовый комитет должен установить, либо, что А вышла из гонки после инцидента, либо, что А была опротестована и наказана за нарушение правил Части 2 в инциденте с яхтой В. Если это установлено, то С имеет право на исправление результата, и при этом протестовый комитет сделает заключение что:

- столкновение было возможно, и В предприняла избегающие действия, как только стало ясно, что А не сторонится;
- повреждение яхты С было результатом того, что А не сторонилась, а не плохой морской практикой яхты В; и
- после того, как В начала менять курс, не было разумной возможности для яхты С избежать столкновения и получения повреждения.

См. также Случай 110

World Sailing 2014

## СЛУЧАЙ 136

### Правило 29.1 Отзывы. Индивидуальный отзыв

### Правило 63.6 Рассмотрение. Заслушивание показаний и установление фактов

*При установлении фактов протестовый комитет будет руководствоваться весомостью свидетельств. Как правило, судья гоночного комитета, наблюдающий стартовую линию, находится в позиции лучшей, чем любая участвующая яхта, для того, чтобы решить, была ли яхта за линией во время сигнала «Старт» и, если была, вернулась ли она на предстартовую сторону и стартовала ли.*

### Факты

Во время сигнала «Старт», судья гоночного комитета, контролирующей стартовую линию, посчитал, что три яхты находились за линией. Флаг «Х» был немедленно показан вместе со звуковым сигналом и оставался поднятым в течение необходимого времени (смотри правило 29.1). Другой судья гоночного комитета на другом конце линии подтвердил идентификацию трех яхт, и что все они не вернулись на предстартовую сторону и не стартовали. Все три яхты были отмечены OCS. Одна из этих трех яхт прошла дистанцию и финишировала первой. Узнав, что она отмечена OCS, она подала требование исправить результат, утверждая, что она вернулась на предстартовую сторону и

стартовала. Она пригласила в качестве свидетелей двух других участников, которые были рядом и полагали, что эта яхта вернулась и стартовала правильно.

### **Вопрос 1**

Может ли решение гоночного комитета о том, что яхта не стартовала, быть изменено на основе других свидетельств? Если Да, то при каких обстоятельствах?

### **Ответ 1**

Да, если протестовый комитет будет удовлетворен весомостью свидетельств, что судьи гоночного комитета, наблюдающие стартовую линию и яхты после сигнала «Старт», не смотрели, как эта яхта пересекала стартовую линию или выполняла маневры по возвращению, либо ошиблись в идентификации яхты.

### **Вопрос 2**

Оценивая весомость свидетельств в этом случае, должен ли протестовый комитет признать более весомыми свидетельства судей гоночного комитета?

### **Ответ 2**

Свидетельства судей гоночного комитета, которые находятся в самой лучшей позиции для принятия решений, обычно считаются более надежными.

### **Вопрос 3**

Если вопрос состоит только в том, была ли яхта за стартовой линией или вернулась ли она полностью, является ли человек, не находящийся в позиции, позволяющей наблюдать всю линию, компетентным свидетелем?

### **Ответ 3**

Смотри ответ 2. Судья гоночного комитета, наблюдающий непосредственно всю линию в течение всего необходимого времени, находится в лучшей позиции для принятия такого решения.

RYA 1984/8

## **СЛУЧАЙ 137**

### **Правило 63.4(b) Рассмотрения. Конфликт интересов**

*При решении, является ли конфликт интересов существенным, протестовый комитет должен принять во внимание уровень конфликта, уровень соревнования и общее представление о справедливости.*

### **Факты**

После заявления о наличии конфликта интересов у одного из членов протестового комитета одна из сторон не соглашается, чтобы он оставался членом протестового комитета.

### **Вопрос**

Каким образом протестовому комитету следует решать, является ли конфликт интересов существенным или нет, согласно требованиям правила 63.4?

#### **Ответ**

Член протестового комитета, о котором идет речь, не должен присутствовать во время процесса принятия решения. Правило 63.4(c) требует от других членов протестового комитета определить уровень конфликта. Например, отношения родитель/ребенок всегда создают высокий уровень конфликта интересов, в то время как более отдаленное кровное родство, как правило, снижает уровень конфликта по мере увеличения степени отдаленности. Аналогичным образом, отношения работодатель/работник могут создавать высокий уровень конфликта интересов.

Правило 63.4(c) также требует учитывать уровень соревнования. На некоторых уровнях соревнований невозможно найти подходящих членов протестового комитета, не имеющих конфликта интересов, а на соревновании все равно требуются услуги протестового комитета. Существует возможность сбалансировать конфликт интересов между двумя или более членами протестового комитета.

Протестовый комитет должен также взвесить, будет ли наилучшее представление о справедливости достигнуто за счет большего количества членов протестового комитета или за счет не включения в состав судьи с конфликтом интересов. Протестовый комитет может также принимать во внимание, насколько сильны чувства сторон, и разделяют ли обе стороны эти беспокойства, или их выражает только одна сторона.

World Sailing 2016

## **СЛУЧАЙ 138**

### **Правило 2 Честная спортивная борьба**

#### **Правило 69 Проступки**

*В большинстве случаев действие спортсмена, которое прямо влияет на справедливость соревнования или невыполнение соответствующего наказания, когда спортсмен знает о нарушении правила, должно рассматриваться по правилу 2. Любое действие, включая серьёзное нарушение правила 2 или любого другого правила, которое комитет примет за возможный проступок, должно рассматриваться по правилу 69.*

#### **Вопрос 1**

Когда имелось некое действие лица, которое могло бы считаться неспортивным поведением или проступком, то какие действия могут квалифицироваться как проступок?

#### **Ответ 1**

Правило 69 распространяется на все проступки, которые могут варьироваться от небольших нарушений дисциплины до очень серьезных случаев неспортивного поведения или действий, вследствие которых спорт может приобрести дурную славу. Следующие

действия следует рассматривать как примеры проступков, но это не точные примеры и не полный перечень:

1. Вовлечение в любые незаконные действия (например, кража, физическое насилие, уголовно-наказуемый ущерб)
2. Вовлечение в любые действия, вследствие которых спорт может приобрести дурную славу
3. Издевательство, дискриминация, запугивание
4. Физическое насилие или его угроза
5. Неосторожные действия или действия, которые приводят или могут привести к ущербу или причинению вреда здоровью
6. Неподчинение разумным указаниям официальных лиц соревнования
7. Намеренное нарушение правил или побуждение других к нарушению правил
8. Посягательство на оборудование другого спортсмена
9. Повторяющееся нарушение какого-либо правила
10. Отсутствие попыток предотвратить нарушение правила вашей яхтой или командой, когда вы знаете об этом нарушении
11. Утаивание правды, полное или частичное, во время рассмотрения протеста
12. Другие формы жульничества, такие как: подделка личных или мерительных документов, документов класса, участие яхты в соревновании, зная, что она не в обмере, неогибание знака с целью выиграть места и пр.
13. Ненормативная или бранная лексика, которая наносит или может нанести обиду.
14. Оскорбительные или неуважительные комментарии относительно судей или их решений (в том числе используя электронные средства связи, такие как социальные сети)

## **Вопрос 2**

Когда протестовому комитету следует действовать по правилу 2, а когда следует действовать по правилу 69?

## **Ответ 2**

На яхту могут подать протест за нарушение правила 2, и протестовый комитет должен рассмотреть его и принять решение. Для того чтобы удовлетворить протест за возможное нарушение правила 2, протестовый комитет должен четко установить, что яхта соревновалась не в соответствии с общепринятыми принципами спортивного поведения и честной спортивной борьбы. Из этого следует, что это действие должно прямо влиять на соревнование для того, чтобы нарушение правила 2 было установлено.

Протестовый комитет имеет право подать протест на яхту за нарушение правила 2, но он также имеет право решить, что больше подходят действия по правилу 69, или в определенных обстоятельствах действовать по обоим правилам. Обычно в связи с

возможным действием, которое прямо влияет на соревнование, следует протестовать по правилу 2.

Действие, которое считается проступком, и которое непосредственно не влияет на соревнование, следует рассматривать по правилу 69.

Протест и соответствующее рассмотрение по любому правилу, включая правило 2, может выявить такое поведение, которое протестовый комитет сочтет проступком.

В таком случае более подходящими для протестового комитета могут быть действия по правилу 69, отдельные от предыдущего рассмотрения.

### **Факты для вопроса 3**

Яхта идет в лавировку левым галсом и старается пройти по носу яхты правого галса. Яхта левого галса ошибается в оценке прохождения и не сторонится.

### **Вопрос 3**

Яхта левого галса намеренно нарушила правила?

### **Ответ 3**

Нет. Неправильная оценка ситуации, как в этом случае, часто случается во время гонки и не является нечестной борьбой или проступком. Для того чтобы расценить это как нечестную борьбу или проступок, должны быть доказательства того, что яхта знала или должна была знать о том, что она не пройдет, и все равно попробовала это сделать.

Однако когда яхта левого галса понимает, что не сторонилась, она знает, что нарушила правило и обязана выполнить соответствующее наказание. В противном случае она нарушает основной принцип спортивного поведения (См. Основные принципы. Спортивное поведение и правила).

World Sailing 2016

## **СЛУЧАЙ 139**

### **Правило 69.2(j) Проступки. Действия протестового комитета**

*Примеры, демонстрирующие когда было бы «целесообразно» по правилу 69.2(j)(3) сообщать о нарушении правила 69 в национальную организацию или World Sailing.*

### **Факты**

Протестовый комитет установил, что спортсмен или лицо персонала спортсмена совершило проступок, и наложил на него наказание по правилу 69.

### **Вопрос 1**

Когда протестовому комитету следует сообщать о нарушении в национальную организацию данного лица или в World Sailing?

## **Ответ 1**

Правило 69.2(j) требует сообщения в национальную организацию или World Sailing, когда наложенное наказание больше чем DNE (неисключаемая дисквалификация) за одну гонку, либо лицо было удалено с места проведения соревнования, или в других случаях, когда протестовый комитет считает это «целесообразным». Считается «целесообразным» делать сообщение в таких ситуациях, как например:

- (1) В соревновании, состоящем из одной гонки, протестовый комитет считает, что наказание должно быть больше чем DNE за одну гонку, как если бы это было соревнование, состоящее из нескольких гонок. Это может быть следствием одного серьезного нарушения или нескольких более мелких нарушений.
- (2) Решено, что лицо персонала спортсмена нарушило правило 69 и должно бы быть удалено с места проведения соревнований, но это последний день соревнований и такое удаление не будет иметь должного эффекта.
- (3) У протестового комитета есть все основания полагать, что лицо, нарушившее правило 69, ранее уже было наказано за нарушение правила 69.1(a) и особенно, если нарушение такое же, либо аналогичное.
- (4) Нарушение оказывает влияние на мероприятия, не попадающие под юрисдикцию данного протестового комитета. Например, при отборе или квалификации на другое соревнование такое нарушение отрицательно сказалось на результате отбора или квалификации другого участника.

## **Вопрос 2**

Сообщать необходимо в национальную организацию или в World Sailing?

## **Ответ 2**

Сообщение отправляется в World Sailing в том случае, если нарушение происходит во время определенных международных соревнований, перечисленных в Регламенте 35 World Sailing («Дисциплинарный кодекс»). В других случаях сообщение должно отправляться в национальную организацию лица (лиц), признанного нарушившим правило 69 (не обязательно в национальную организацию владельца яхты или места проведения соревнований).

World Sailing 2016

## **СЛУЧАЙ 140**

### **Определения «Старт»**

**Правило 30.3 Наказания на старте. Правило флага «U»**

**Правило 30.4 Наказания на старте. Правило чёрного флага**

**Правило 43.1(a) Оправдания**

**Правило 62.1 Исправление результата**

*Как применяются правила, когда яхта вынуждена пересечь стартовую линию из-за действий другой яхты, нарушившей правила Части 2.*

### **Факты для вопроса 1**

Старт гонки дан по правилу 30.3, (правило флага «U»), или правилу 30.4, правило чёрного флага. За двадцать секунд до сигнала «Старт» происходит инцидент между яхтами А и В. Гоночный комитет устанавливает, что часть яхты А находилась на стороне дистанции. Яхта А не возвращается на предстартовую сторону стартовой линии, продолжает проходить дистанцию и финиширует. Гоночный комитет отмечает яхту А UFD или BFD соответственно.

Яхта А подает действительный протест на яхту В. Протестовый комитет дисквалифицирует В за нарушение правила части 2. Комитет устанавливает, что яхта В, вследствие нарушения правил, вынудила яхту А нарушить правило 30.3 или 30.4. Он также устанавливает, что не было нанесено травмы или физического ущерба, и что яхта В не нарушила правила 2 «Честная спортивная борьба».

### **Вопрос 1**

Была ли яхта А оправдана по правилу 43.1(a) за ее нарушение правила 30.3 или 30.4 и, если так, то имеет ли протестовый комитет назначить ей её место на финише, даже если яхта А никогда не стартовала в соответствии с определением «Старт»?

### **Ответ 1**

Яхта А нарушила правило 30.3 или 30.4, но она также нарушила правило 28.1, так как не стартовала (см. определение «Старт»). Нарушение яхты В вынудило яхту А нарушить правило 30.3 или 30.4. Однако это нарушение не мешало яхте А вернуться на предстартовую сторону стартовой линии и стартовать в соответствии с определением «Старт». Яхта А была оправдана по правилу 43.1(a) за нарушение правил 30.3 или 30.4, и, поэтому гоночный комитет должен отметить ее DNS по правилу A5.1. Если бы яхта А вернулась на предстартовую сторону стартовой линии, стартовала, прошла дистанцию и финишировала, она была бы оправдана по правилу 43.1(a) за нарушение правила 30.3 или 30.4 и гоночный комитет был бы должен назначить ей ее место на финише и пересчитать результаты гонки соответственно. Каждая яхта, финишировавшая позади А, была бы передвинута на одно место вниз.

### **Факты для вопроса 2**

Старт гонки дан по правилу 30.4 (правило чёрного флага). Факты те же, что и для вопроса 1, но был произведен сигнал общего отзыва. Номер на парусе яхты А был правильно показан в соответствии с требованием правила 30.4. Перед повторным стартом яхта А информирует гоночный комитет о своем намерении протестовать на яхту В за нарушение правил части 2 в гонке, в которой был общий отзыв. Яхта А стартует, проходит дистанцию и финиширует в гонке, которой был дан повторный старт. Гоночный комитет отмечает ее DNE. Яхта А подает протест на яхту В за нарушение в первоначальном старте гонки и требует исправить результат, заявляя, что гоночный комитет действовал неправильно, отметив ее DNE.

### **Вопрос 2**

Если протестовый комитет решает, что яхта В нарушила правило Части 2 и этим вынудила яхту А нарушить правило 30.4, имеет ли он право исправить результат яхте А, назначив ей ее место на финише в гонке, которой был дан повторный старт?

## **Ответ 2**

Нет. Яхта А первоначально нарушила первое предложение правила 30.4 и была идентифицирована на стороне дистанции от стартовой линии. Затем ее номер на парусе был правильно показан в соответствии с требованием правила 30.4. Так как гоночный комитет показал номер на парусе яхты А после общего отзыва, предпоследнее предложение правила 30.4 запрещало яхте А участвовать в гонке, которой был дан повторный старт. Стартовав в ней, яхта А нарушила предпоследнее предложение правила 30.4. Гоночный комитет не ошибся, когда отметил ее DNE. Яхта А не имеет права на исправление результата, так как гоночный комитет не действовал неправильно.

## **Факты для вопроса 3**

Факты те же, что и для вопроса 2, но на этот раз яхта А не участвует в гонке, которой был дан повторный старт. После возвращения на берег она подает протест на яхту В по инциденту в первоначальном старте гонки. Протестовый комитет решает, что яхта В нарушила правило части 2, за которое она не может быть наказана (см. правило 36).

## **Вопрос 3**

Если протестовый комитет решает, что яхта В нарушила правило Части 2 и этим вынудила яхту А нарушить правило 30.4, имеет ли он право изменить очки BFD яхты А?

## **Ответ 3**

Да. Яхта А была оправдана по правилу 43.1(a) за нарушение правила 30.4 и поэтому гоночный комитет должен исправить ее очки с BFD на DNS в гонке, которой был дан повторный старт. Однако она не имеет права на исправление результата, так как гоночный комитет не действовал неправильно.

World Sailing 2016, пересмотрен в 2018

# **СЛУЧАЙ 141**

## **Часть 2 Преамбула**

### **Правило 36 Повторные старты или повторные гонки**

### **Правило 44.1(b) Наказание, выполняемые сразу после инцидента. Выполнение наказания**

### **Правило 60.3 (a)(1) Право протестовать. Право требовать исправления результата или действия по правилу 69**

### **Правило 61.1(a)(4) Требования к протесту. Извещение опротестованного**

### **Правило 63.5 Действительность протеста или требования исправить результат**

*Интерпретация термина «серьезный» во фразе «серьезный ущерб».*

## **Вопрос**

Существует ли специальное значение в гоночных правилах термина «серьезный» во фразе «серьезный ущерб»?

## Ответ

Нет. Термин «серьезный» не описан в Правилах парусных гонок. Раздел Терминология во Введении говорит, что «другие слова и термины употребляются в смысле обычной морской практики или общеупотребительном смысле». В общеупотребительном смысле когда слово «серьезный» используется во фразе «серьезный ущерб» этот термин означает: важный из-за возможной опасности или риска; имеет потенциальные нежелательные последствия; дает повод для сомнения; или значительную степень или стоимость.

Это предполагает, что когда протестовый комитет придет к заключению на основе установленных фактов, что ущерб случился во время инцидента, он должен рассмотреть, применяется ли хотя бы один из критериев, указанные в определении выше и, если да, протестовому комитету следует заключить, что ущерб серьезный.

Вопросы для рассмотрения могут включать:

- (1) Уменьшил ли ущерб безопасность экипажа?
- (2) Существенно ли повлиял ущерб на скоростные характеристики яхты?
- (3) Будет ли стоимость ремонта после ущерба достаточно существенной относительно рыночной стоимости самой яхты?
- (4) Будет ли стоимость яхты после ремонта ущерба существенно снижена?

USA 2018/115

## СЛУЧАЙ 142

### Удален

**Причины удаления Случая 142:** этот случай больше не является правильным, и также в нем больше нет необходимости из-за нового текста правила 62.1(b) в гоночных правилах ППГ-21.

## СЛУЧАЙ 143

### Правило 6.1 Регламенты World Sailing

### Правило 70 Апелляции и запросы в национальную организацию

### Правило 75 Допуск на соревнование

### Правило 89.1 Проводящая организация, положение о соревновании, назначение официальных лиц

*В случае когда проводящая организация соревнования не является, организацией, указанной в правиле 89.1, стороны в рассмотрении не получают права на апелляцию.*

## Факты

Проводящей организацией соревнования был клуб, который не являлся членом и не был связан или ассоциирован с национальной организацией места проведения соревнования. Соревнование проводилось в водах под действием юрисдикции национальной

организации. В Положении о соревновании было указано, что гонка будет проводиться по правилам как определено *Правилами парусных гонок*. Яхта А подала протест на яхту В по правилу Части 2. Позже, по правилу 70.1(a), яхта А послала апелляцию на решение протестового комитета в национальную организацию.

### **Решение**

Правило 89.1 описывает типы организаций, которые имеют право быть проводящими организациями соревнования, проводимого по *Правилам парусных гонок*. Проводящей организацией соревнования был клуб, но клуб не входил в национальную организацию места проведения соревнования. Поэтому, клуб не был ни действительной проводящей организацией по правилу 89.1(c), ни действительной проводящей организацией согласно любой части правила 89.

Правило 70.3 требует, чтобы апелляция яхты А была направлена в «национальную организацию, в которую входит по правилу 89.1 проводящая организация проводящая организация». Такой национальной организации, которая соответствует требованиям правила 70.3 не существует, и поэтому решения, сделанные протестовым комитетом для соревнования, не могут подлежать апелляции по правилу 70 в национальную организацию места проведения соревнования, или, более того, в любую национальную организацию.

По этим причинам, в возможности рассмотрения апелляции отказано.

### **Дополнительные комментарии**

В последующих комментариях обсуждаются вопросы, хотя и не связанные непосредственно с Решением в данном случае, но связанные с вопросами, поднятыми в этом случае.

Правило 75 требует, чтобы лицо, которое заявляет яхту в гонку на соревновании, было членом национальной организации, входящей в World Sailing, или клуба или другой организации, входящими в такую национальную организацию. Также, если яхта заявлена клубом или организацией, то такой клуб или организация должны входить в такую национальную организацию.

Если спортсмены, планирующие участвовать в соревновании, проводимом клубом или организацией, обнаруживают, что клуб или организация не входят в национальную организацию страны, в которой они находятся, им следует призвать клуб или организацию тем или иным образом войти в национальную организацию до начала соревнования, или, по крайней мере, призвать найти организацию, входящую в национальную организацию, которая будет действовать в качестве проводящей организации.

CAN 2018

## **СЛУЧАЙ 144**

### **Отозван для пересмотра**

**Причины, по которым Случай 144 отозван:** Рабочая группа Книги Случаев столкнулась с трудностью, как интерпретировать применение последнего предложения Правила 18.1 в инциденте, описанном в этом случае. Любая интерпретация, которую рабочая группа сделает к этому новому предложению, должна быть обсуждена и одобрена Комитетом гоночных правил World Sailing.

## СЛУЧАЙ 145

### Определения «Финиш»

### Определения «Проходить дистанцию»

### Правило 28.1 Прохождение гонки

*Веревочка, представляющая путь яхты, описанная в определении «Проходить дистанцию», когда натянута, должна лежать только на свободной для прохода воде*

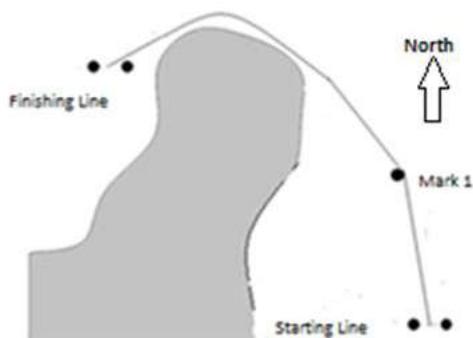
### Вопрос 1

Должна ли веревочка, о которой идет речь в определении «Проходить дистанцию» будучи натянутой, лежать только на свободной для прохода воде?

### Ответ 1

Да, определение «Проходить дистанцию» ссылается на «веревочку, представляющую путь яхты». Путь яхты не может проходить ни через сушу, ни через несвободную для прохода воду или через запретные зоны. Из этого следует, что, после натяжения, верёвочка должна полностью лежать только по свободной для прохода воде; она проходит с одной стороны от непроходимых мелей, запретных районов или иных препятствий и повторяет путь реки.

Подобная логика применима и к требованиям определения Финиш пересечь финишную линию со стороны дистанции, и к прохождению между знаками ворот в направлении от предыдущего знака. Яхта, как того требует правило 28.1, должна «*пройти дистанцию и финишировать*». Для этого ее путь должен удовлетворять трем условиям (a), (b), и (c) определения «Проходить дистанцию». Поэтому натянутая веревочка, описанная в определении, ограничена в своем расположении на свободной для прохода воде как описано выше.



На рисунке показана натянутая веревочка яхты А, в случае, когда мыс создает яхтам препятствие на отрезке дистанции. Дистанция, описанная в гоночной инструкции, была следующей: «После старта, обогните Знак 1 левым бортом и затем финишируйте». После обогнания знака левым бортом, А шла настолько близко к мысу, насколько было возможно с учетом ее осадки и глубины воды во время прохождения этого района. Видно, что веревочка А касается Знака 1 и следует ее пути вдоль мели к северу от мыса. Из-за

присутствия мыса «стороной дистанции» финишной линии была сторона к северу от линии. Таким образом, А должна была пересечь финишную линию в направлении с севера на юг, чтобы финишировать (см определение «Финиш»). Если бы натянутая веревочка не имела ограничений по прохождению в свободной для прохода воде, она бы представляла прямую линию по суше от Знака 1 до финишной линии. В таком случае «стороной дистанции» линии была бы область к югу от нее, и А была бы обязана пересечь линию в направлении с юга на север.

## **Вопрос 2**

В приливных водах свободные для прохода воды должны оцениваться в условиях низкой или высокой воды?

## **Ответ 2**

Ни в каких из них. То, что вода является свободной или нет для прохода в конкретном районе, зависит от осадки яхты и глубины воды в то время, когда яхта проходит это место.

GBR 2000/5

# **СЛУЧАЙ 146**

## **Определения «Место»**

**Правило 11 На одном галсе, Связаны**

**Правило 16.1 Изменение курса**

**Часть 2 Раздел С Преамбула**

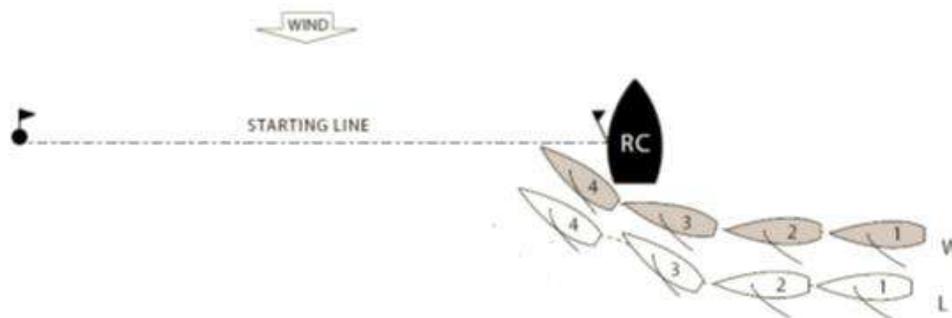
**Правило 43.1(a) Оправдание**

**Правило 43.1(b) Оправдание**

*Когда яхты приближаются к стартовому знаку, чтобы стартовать, и подветренная яхта приводится, наветренная яхта будет оправдана по правилу 43.1(b), если она нарушает правило 11, идя в пределах места, на которое она имеет право по правилу 16.1.*

## **Факты**

Две яхты, L и W, приближаются к стартовому судну гоночного комитета, связанные на правом галсе, за 10 секунд до сигнала «Старт». Как только W прошла корму стартового судна, яхта L привелась. Яхта W немного привелась, но далее она не могла отвечать на приведение яхты L без немедленного контакта со стартовым судном. L увалилась, чтобы избежать контакта с W. L протестует.



Протестовый комитет дисквалифицировал W по правилу 11, обосновав тем, что она не должна была идти между L и стартовым судном и что она вынудила L увалиться (вклинилась). W подала апелляцию.

### Решение

Судно гоночного комитета было и знаком, и препятствием для обеих и L и W (см. определения «Знак» и «Препятствие»). Однако, так как судно гоночного комитета было окружено свободной для прохода водой и L и W приближались к нему, чтобы стартовать, правила Раздела C Части 2 (особенно правила 18 и 19) не применяются. Соответственно, L не была обязана дать W место, чтобы пройти с подветра от судна гоночного комитета

В положениях 1 и 2, L могла идти своим курсом без необходимости предпринимать избегающие действия и могла менять свой курс в обоих направлениях без немедленного контакта. Следовательно W сторонилась как того требует правило 11 (см. определение «Сторониться»).

Когда L привелась в положении 3, она была обязана по правилу 16.1 дать W место, чтобы сторониться. Эта обязанность применяется даже тогда, когда яхты проходят судно гоночного комитета и собираются стартовать. «Место» – это пространство, необходимое W, чтобы сторониться L, в то же время выполняя свои обязательства по правилам Части 2, что включает правила 14 и 31. См. Случай 114.

Когда L привелась, W приводилась до того положения, насколько она могла без риска немедленного контакта с судном гоночного комитета, что привело бы к нарушению правила 31. L, уваливаясь, предоставила W место сторониться, как того требует правило 16.1

В положении 3 L не могла «проходить дистанцию без необходимости предпринимать избегающие действия», поэтому W нарушила правило 11. Однако это нарушение правил яхтой W, стало следствием инцидента (показанном на диаграмме) с L, яхтой «обязанной дать [W] место», и, так как W шла в пределах места, на которое она имела право по правилу 16.1, она была оправдана по правилу 43.1 (b).

Апелляция W поддержана, решение протестового комитета изменено и W восстановлено ее место на финише.

**Примечание:** Термин «вклинивание» (barging) не используется в *Правилах парусных гонок*. Этот термин обычно используется в ситуациях, когда подветренная яхта сохраняет свой курс, а наветренная яхта выбирает курс, чтобы идти между судном гоночного

комитета и подветренной лодкой, и или ударяет подветренную яхту, или вынуждает ее увалиться, чтобы избежать контакта. В таких случаях наветренная яхта нарушает правило 11 и не будет оправдана, так как не была вынуждена идти между судном и подветренной яхтой и не шла в пределах места, на которое имела право (см. правила 43.1(a) и 43.1(b)).

USA 2018/117