

ZBIERKA PRÍPADOV

pre 2021-2024

Interpretácie pretekových pravidiel



Február 2021

Preklad: *Michal Jančina* 2005, 2008, 2010, 2017, 2021

Podľa aktuálneho vydania The Case Book for 2021 – 2024
vydaného World Sailing (UK) Limited, London, UK
January 2021

Úvod

Zbierka prípadov pre 2021 – 2024 obsahuje kompletne prepracovanie všetkých prípadov, ktoré boli predtým vydané, a obsahuje všetky nové prípady prijaté Radou World Sailing od roku 2017. Veľa prípadov je upravených, niektoré mierne, iné značne, aby ukázali tak jasne, ako sa len dá, použitie pretekových pravidiel 2021 – 2024. Prípady sú číslované vzostupne za sebou počnúc “1“ s medzerami v číslovaní v dôsledku vyškrtnutia niektorých prípadov v minulosti. Mnoho prípadov je založených na skutočných odvolaniach k národnému zväzu podľa pravidla 70.1, alebo na žiadostiach o potvrdenie či opravu podľa pravidla 70.2. Iné, vo forme otázok a odpovedí, sú založené na hypotetických či vymyslených skutočnostiach; mnoho z nich vychádza z otázok položených Panelu World Sailing pre otázky a odpovede.

Nové prípady sa môžu pridať každý rok v novembri počas Výročných zhromaždení World Sailing, a niektoré prípady budú pozmenené alebo vyškrtnuté. V rokoch 2022, 2023 a 2024 najpravdepodobnejšie v januári, budú tieto nové prípady a zmeny v existujúcich zverejnené na webe World Sailing (sailing.org) a poštou zaslané medzinárodným sudcom, umpirom a rozhodcom, ako aj národným zväzom a triedovým asociáciám World Sailing.

Zbierku prípadov pre 2021 – 2024 pripravila Pracovná skupina Zbierky prípadov: Dick Rose, predseda, Ion Echave, Trevor Lewis, Dave Perry a Michael Short.

Pripomienky a návrhy čitateľov sú vítané na emailovej adrese Pracovnej skupiny Zbierky prípadov: rules@sailing.org

John Doerr, predseda
Výbor Pretekových pravidiel World Sailing
Január 2021

Smernice World Sailing a výklady pravidiel

Zverejňovanie prípadov v Zbierke prípadov a vydávanie ďalších výkladov pretekových pravidiel sa riadi nasledovnými smernicami World Sailing:

- 28.3 Okrem prípadu, keď platí Smernica 28.4, sa výklady pretekových pravidiel World Sailing smú robiť iba podľa publikovaných prípadov v *Zbierke prípadov* alebo *Zbierkach volaní*. Prípady sú záväzným výkladom a vysvetlením pravidiel. Volania sú záväzným výkladom a vysvetlením pravidiel len pre preteky v danej disciplíne.
- 28.3.1 Výbor Pretekových pravidiel rozhoduje o návrhoch pre prípady a volania. Takéto rozhodnutia sa môžu postúpiť Rade, ako to stanovuje Smernica 28.2.1(b).
- 28.3.2 Podania alebo návrhy pre ... v angličtine a spolu s potrebnými nákresmi sa musia doručiť na Sekretariát World Sailing pred termínom určeným v Smernici 15.6. Ak je navrhovaný prípad podobný už publikovanému prípadu ... , podanie či návrh musí obsahovať zdôvodnenie, prečo je vhodné dať prednosť navrhovanému prípadu... .
- 28.3.3 Pre publikovanie prípadov v *Zbierke prípadov* sa používajú tieto usmernenia:
- (a) Prípad musí významne objasňovať dôležitú podstatu pravidla alebo zlepšiť pochopenie zložitého pravidla
 - (b) Prípad nesmie byť kópiou iného, už publikovaného. Keď prípad vylepšuje niektorý už existujúci, má sa zaradiť a existujúci prípad sa má vyškrtnúť.
- 28.3.5 Následne po publikovaní nového vydania *Pretekových pravidiel jachtingu* musí Výbor pretekových pravidiel bezodkladne prejsť a revidovať všetky súvisiace dokumenty (vrátane *Zbierky prípadov* ...).
- 28.4 S výnimkou publikovaných Zbierok prípadov a volaní World Sailing nevydá World Sailing žiaden záväzný výklad či vysvetlenie Pretekových pravidiel bez toho, aby ho najprv preskúmal a schválil predseda Výboru Pretekových pravidiel alebo jeho člen, poverený predsedom.

Skratky národných zväzov

ARG	Federacion Argentina de Yachting
CAN	Sail Canada
DEN	Danish Sailing Association
GBR	Royal Yachting Association
ITA	Italian Sailing Federation
NED	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond
NOR	Norwegian Sailing Federation
RUS	Russian Yachting Federation
USA	US Sailing

Označenia lodí v nákresoch

A, B, C, atď.	loď vo všeobecnosti, alebo
A	loď celkom vpredu
B	loď celkom vzadu
I	vnútorná loď (Inside boat)
L	záveterná loď (Leeward boat)
M	loď v strede alebo medzi (Middle or intervening boat)
O	vonkajšia loď (Outside boat)
P	loď na vetre zľava (Port-tack boat)
S	loď na vetre sprava (Starboard-tack boat)
W	náveterná loď (Windward boat)

Môžu byť použité aj kombinácie týchto písmen.

KAPITOLA 1

PREHLADY PRÍPADOV PODĽA ČÍSLA PRAVIDLA

Kapitola 1 umožňuje čitateľom nájsť prípady k určitému pravidlu. Napríklad prípady 15 a 17 vykladajú pravidlo 13. Zhrnutia týchto prípadov sú v tejto kapitole pod hlavičkou Pravidlo 13, Počas obratu. Zhrnutie prípadu nemusí obsahovať každé číslo pravidla, ktoré sa v prípade vyskytuje; preto čitatelia musia študovať prípad samotný v Kapitole 2, aby videli, ako sa prípad vysvetľuje aj s prípadným nákresom.

DEFINÍCIE

Definície, Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie

PRÍPAD 12

Pre určenie práva vnútornej lode na miesto pri značke podľa pravidla 18.2(b) nie je podstatné, že lode majú veľmi rozdielny smer, za predpokladu, že sú v krytí, keď prvá z nich dosiahne okruh.

PRÍPAD 23

Na zadnom vetre pravidlo 19 neplatí pre loď na vetre sprava, keď plachtí medzi dve lode na vetre zľava, ktoré sú pred ňou. Pravidlo 10 vyžaduje od oboch lodí na vetre zľava, aby dávali prednosť.

PRÍPAD 33

Keď sa loď blíži k prekážke a volá o miesto na obrat, ale urobí tak predtým, ako potrebuje začať s postupom uvedeným v pravidle 20, aby sa bezpečne vyhla prekážke, porušuje pravidlo 20.1(a). Ak však jej volanie porušuje pravidlo 20.1(a), volaná loď musí odpovedať. Vnútorňa loď v krytí má právo na miesto medzi vonkajšou loďou a prekážkou podľa pravidla 19.2(b), aj keby do tej vnútornej pozície v krytí predtým obrátila.

PRÍPAD 41

Rozprava, ako uplatniť pravidlo 19.2(b) a definície Prekážka a Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie, keď dve lode v krytí na vetre z rovnakého boku predbiehajú a v závetrí míňajú loď pred nimi na vetre z rovnakého boku. Nie je žiadna povinnosť volať o miesto pri prekážke, ale je rozumné tak urobiť.

PRÍPAD 43

Lod' ostro proti vetru na vetre zľava, plachtiaca rovnobežne a blízko prekážky, musí dávať prednosť lodi, ktorá dokončila svoj obrat na vietor sprava a blíži sa kolíznym kurzom.

PRÍPAD 91

Lod', ktorá má povinnosť dávať prednosť, musí dávať prednosť výstroju druhej lode, ktorý je mimo normálnej polohy, keď ten výstroj bol mimo normálnej polohy dostatočne dlho na to, aby ho mohla spozorovať a vyhnúť sa.

Definície, Dokončenie

PRÍPAD 45

Keď loď dokončí nesprávne kvôli chybe pretekovej komisie, ale žiadna z pretekajúcich lodí v dôsledku toho nezíska ani nestratí, vhodným a spravodlivým spôsobom nápravy je stanoviť umiestnenie lodí v poradí, ako prešli cieľovú čiaru.

PRÍPAD 58

Ak je bójka alebo iný predmet určený v plachetných smerniciach ako obmedzovacia značka cieľovej čiaru umiestnený za cieľovou čiarou, loď ju smie minúť ľubovoľným bokom.

PRÍPAD 82

Keď leží cieľová čiaru v smere posledného úseku trate tak, že nemožno určiť, z ktorej strany sa má správne prejsť kvôli dokončeniu tak, aby bolo v súlade s definíciou, loď smie prejsť čiaru z oboch smerov a jej dokončenie sa má zaznamenať.

PRÍPAD 112

Lod', ktorá robí chybu pri preplachtení trate a neopravuje ju, neporušuje pravidlo 28.1, kým nedokončí. Ak loď robí takú chybu, druhá loď jej môže oznámiť svoj úmysel protestovať predtým, ako tá prvá loď dokončí, alebo pri prvej vhodnej príležitosti po tom, ako tá prvá loď dokončí.

PRÍPAD 128

Ak preteková komisia vidí, že loď urobila chybu podľa pravidla 28.1 pri preplachtení trate a nenapravila tú chybu, musí ju hodnotiť NSC. Ak vidí, že sa loď dotkla značky pri dokončení, musí ju hodnotiť podľa jej cieľového umiestnenia a môže na ňu protestovať pre porušenie pravidla 31.

PRÍPAD 129

Keď je trať skrátaná pri značke, ktorá sa má oboplávať, tá značka sa stáva cieľovou značkou. Pravidlo 32.2(a) dovoľuje pretekovej komisii umiestniť plavidlo s vyvesenou vlajkou S na ľubovoľnom konci cieľovej čiary. Loď musí preťať cieľovú čiaru v súlade s definíciou Dokončenie, aj keby tak minula tú značku opačným bokom, akým by ju musela minúť, ak by trať nebola skrátaná.

PRÍPAD 145

Pásik uvedený v definícii Preplachtenie trate, keď sa zatiahnutím napne, musí ležať iba v splavnej vode.

Definície, Dávať prednosť

PRÍPAD 30

Loď celkom vzadu, ktorá je povinná dávať prednosť, ale narazí do lode celkom vpredu, porušuje pravidlo o práve plavby, ktoré platilo predtým, ako došlo ku zrážke. Loď, ktorá stratí právo plavby nezamýšľaným obratom, je napriek tomu povinná dávať prednosť.

PRÍPAD 50

Keď protestná komisia zistí, že v príhode na vetre zľava - sprava S nezmenila smer a že nemala úprimnú a rozumnú obavu z kolízie, mala by zamietnuť jej protest. Keď komisia zistí, že S zmenila smer a že existovala primeraná pochybnosť, že P by dokázala preplávať pred S, ak by S nezmenila smer, tak by mala P diskvalifikovať.

PRÍPAD 77

Dotyk výstroja lode so značkou je dotykom značky. Loď s povinnosťou dávať prednosť neporušuje pravidlo, keď sa dotkne výstroja lode s právom plavby, ktorý sa neočakávane posunul z normálnej polohy.

PRÍPAD 87

Loď s právom plavby nemusí konať, aby sa vyhla dotyku, kým nie je jasné, že druhá loď nedáva prednosť.

PRÍPAD 88

Loď sa síce môže vyhýbať dotyku, ale napriek tomu nedávať prednosť.

PRÍPAD 91

Loď, ktorá má povinnosť dávať prednosť, musí dávať prednosť výstroju druhej lode, ktorý je mimo normálnej polohy, keď ten výstroj bol mimo normálnej polohy dostatočne dlho na to, aby ho mohla spozorovať a vyhnúť sa.

PRÍPAD 135

Rozbor rozhodnutí, ktoré musí urobiť protestná komisia, keď loď poruší pravidlo Časti 2 tým, že nedáva prednosť, a loď s právom plavby či tretia loď žiada o nápravu podľa pravidla 62.1(b).

Definície, Značka

PRÍPAD 58

Ak je bójka alebo iný predmet určený v plachetných smerniciach ako obmedzovacia značka cieľovej čiary umiestnený za cieľovou čiarou, loď ju smie minúť ľubovoľným bokom.

Definície, Miesto pri značke

PRÍPAD 15

Počas obratu pri oboplávaní značky musí loď celkom vpredu dodržať pravidlo 13; loď celkom vzadu má právo držať svoj smer a tým zabrániť druhej obrátiť.

PRÍPAD 21

Keď je loď s právom plavby povinná poskytnúť miesto pri značke lodi s vnútorným krytím, nie je stanovená najmenšia ani najväčšia veľkosť miesta, ktoré musí poskytnúť. Veľkosť miesta, ktoré musí poskytnúť, veľmi závisí na existujúcich podmienkach vrátane veterných podmienok a stavu mora, rýchlosti vnútornej lode, plachiet, ktoré má vytiahnuté a type tej lode.

PRÍPAD 25

Potom, čo vnútorná loď v krytí v návetrí dostala miesto pri značke, pravidlo 18 sa ďalej neuplatňuje, ale pravidlo 11 stále platí. Vnútorná náveterná loď musí dávať prednosť vonkajšej záveternej lodi, a záveterná loď smie vyostrovať za podmienky, že dá náveternej lodi miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 63

Keď pri značke vznikne miesto pre loď, ktorá naň nemá právo, tak ho môže na vlastné riziko využiť.

PRÍPAD 95

Ak dve lode v krytí na vetre z rovnakých bokov križujú proti vetru a podliehajú pravidlu 18.2(b), tak pravidlo 18 sa prestáva uplatňovať, keď niektorá z nich vyostří ďalej ako priamo proti vetru. Keď je loď povinná druhej lodi dať miesto pri značke, to miesto zahŕňa aj miesto pre tú druhú loď vyhovieť pravidlu 31. Keď je loď s právom na miesto pri značke

prinútená dotknúť sa značky keď plachtí v rámci miesta pri značke, na ktoré má právo, je zbavená viny za svoje porušenie pravidla 31.

PRÍPAD 114

Keď má loď má právo na miesto, tak to miesto zahŕňa aj miesto na plnenie jej povinností podľa pravidiel Časti 2 a pravidla 31.

PRÍPAD 118

V definícii miesto pri značke formulácia „miesto na plachtenie ku značke“ znamená miesto na plachtenie správnym jachtárskym spôsobom priamo do pozície blízko značky a na jej požadovanej strane.

Definície, Prekážka

PRÍPAD 11

Keď sú lode v krytí pri prekážke, vrátane prípadu, keď je prekážkou loď s právom plavby, vonkajšia loď musí dať vnútornej lodi miesto medzi ňou a prekážkou.

PRÍPAD 23

Na zadnom vetre pravidlo 19 neplatí pre loď na vetre sprava, keď plachtí medzi dve lode na vetre zľava, ktoré sú pred ňou. Pravidlo 10 vyžaduje od oboch lodí na vetre zľava, aby dávali prednosť.

PRÍPAD 29

Záveterná loď je prekážkou pre druhú náveternú loď v krytí a pre tretiu loď celkom vzadu. Loď celkom vzadu smie plachtiť medzi dve lode v krytí a má právo na miesto od náveternej lode medzi ňou a záveternou loďou, za podmienky, že náveterná loď je schopná dať také miesto v čase od začatia krytia.

PRÍPAD 41

Rozprava, ako uplatniť pravidlo 19.2(b) a definície Prekážka a Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie, keď dve lode v krytí na vetre z rovnakého boku predbiehajú a v závetrí míňajú loď pred nimi na vetre z rovnakého boku. Nie je žiadna povinnosť volať o miesto pri prekážke, ale je rozumné tak urobiť.

PRÍPAD 117

Keď sú tri lode na vetre z rovnakého boku a dve z nich sú v krytí a predbiehajú tretiu z pozície celkom vzadu, tak ak zadná záveterná loď dosiahne krytie s loďou vpredu, loď vpredu nie je viac prekážkou a pravidlo 19.2(b) neplatí. Neexistuje taká situácia, kde rad lodí plachtiacich blízko seba by bol súvislou prekážkou.

PRÍPAD 125

Keď vonkajšia loď v krytí musí dať miesto jednej či viacerým vnútorným lodiam na minútie prekážky, tak priestor, ktorý dáva, musí byť dostatočný na to, aby všetky vnútorné lode mohli plniť svoje povinnosti podľa pravidiel Časti 2.

Definície, Správny smer

PRÍPAD 9

Keď si loď na vetre sprava zvolí plachtiť mimo náveternej značky, loď na vetre zľava musí dávať prednosť. Nie je také pravidlo, ktoré požaduje, aby loď plachtila správnym smerom.

PRÍPAD 13

Pred svojím štartovým znamením záveterná loď neporušuje pravidlo tým, že plachtí ostrejšie, ako je smer náveternej lode.

PRÍPAD 14

Keď vzhľadom na rôzny názor na správny smer záveternej lode sa dve lode na vetre z rovnakých bokov približujú, náveterná loď musí dávať prednosť. Dve lode na tom istom úseku trate plachtiace blízko seba môžu mať rôzny správny smer.

PRÍPAD 46

Záveterná loď má právo vyostrovat' až na svoj správny smer, aj keď získala krytie v závetrí z pozície celkom vzadu a vo vzdialenosti do dvoch dĺžok svojho trupu od záveternej lode.

PRÍPAD 75

Keď platí pravidlo 18, pravidlá Oddielu A a B platia tiež. Keď vnútorná loď v krytí s právom plavby musí pri značke prehodiť, má právo plachtiť svojím správnym smerom, kým neprehodí. Loď na vetre sprava, ktorá mení smer, neporušuje pravidlo 16.1, ak dá lodi na vetre zľava dostatočné miesto na dávanie prednosti a keď ho loď na vetre zľava včas nevyužije.

PRÍPAD 134

Správny smer lode závisí v každom okamihu na existujúcich podmienkach. Sú medzi nimi sila a smer vetra, typ poryvov a zoslabnutí, vlny, prúd a fyzikálne vlastnosti trupu lode a jej výstroja, vrátane plachiet, ktoré používa.

Definície, Pretekanie

PRÍPAD 5

Lod', ktorá kotví počas rozjazdy, stále preteká. Lod' neporušuje pravidlo 42.1 ani pravidlo 45, ak sa počas priťahovania kotevného lana kvôli vytiahnutiu kotvy vráti do pozície, ktorú mala v čase, keď spustila kotvu. Ak ju však priťahovanie kotevného lana jasne poháňa do inej pozície, tak porušuje tieto pravidlá.

PRÍPAD 68

Skutočnosť, že preteková komisia nezistila, že ratingový certifikát je neplatný, neoprávňuje lod' na nápravu. Lod', ktorá mohla porušiť pravidlo a pokračuje v pretekaní, zachováva si svoje práva podľa pretekových pravidiel, vrátane jej práv podľa pravidiel Časti 2, a svoje právo protestovať či odvolať sa, hoci mohla byť neskôr diskvalifikovaná.

PRÍPAD 127

Lod' opustí cieľovú čiaru a značky, keď žiadna časť jej trupu, posádky ani výstroja nie je na čiare, a žiadna značka neovplyvňuje jej voľbu smeru.

Definície, Miesto

PRÍPAD 21

Keď je lod' s právom plavby povinná poskytnúť miesto pri značke lodi s vnútorným krytím, nie je stanovená najmenšia ani najväčšia veľkosť miesta, ktoré musí poskytnúť. Veľkosť miesta, ktoré musí poskytnúť, veľmi závisí na existujúcich podmienkach vrátane veterných podmienok a stavu mora, rýchlosti vnútornej lode, plachiet, ktoré má vytiahnuté a type tej lode.

PRÍPAD 24

Keď lod' získa krytie v závetrí z pozície celkom vzadu, druhá lod' musí ihneď dávať prednosť. Keď tak nemôže urobiť správnym jachtárskym spôsobom, nedostala miesto v súlade s pravidlom 15.

PRÍPAD 93

Ak lod' vyostruje hneď potom, čo získa krytie v závetrí druhej lode, a žiadny manéver podľa správneho jachtárskeho spôsobu by neumožnil druhej lodi dať prednosť, tak vyostrujúca lod' porušuje pravidlá 15 a 16.1. Druhá lod' porušuje pravidlo 11, ale je zbavená viny.

PRÍPAD 95

Ak dve lode v krytí na vetre z rovnakých bokov križujú proti vetru a podliehajú pravidlu 18.2(b), tak pravidlo 18 sa prestáva uplatňovať, keď niektorá z nich vyostří ďalej ako priamo proti vetru. Keď je lod' povinná

druhej lodi dať miesto pri značke, to miesto zahŕňa aj miesto pre tú druhú loď vyhovieť pravidlu 31. Keď je loď s právom na miesto pri značke prinútená dotknúť sa značky keď plachtí v rámci miesta pri značke, na ktoré má právo, je zbavená viny za svoje porušenie pravidla 31.

PRÍPAD 103

Formulácia “správny jachtársky spôsob“ v definícii Miesto znamená také ovládanie lode, ktoré sa dá rozumne očakávať od spôsobilej, nie však skúsenej posádky s primeraným počtom členov.

PRÍPAD 114

Keď má loď má právo na miesto, tak to miesto zahŕňa aj miesto na plnenie jej povinností podľa pravidiel Časti 2 a pravidla 31.

PRÍPAD 118

V definícii miesto pri značke formulácia „miesto na plachtenie ku značke“ znamená miesto na plachtenie správnym jachtárskym spôsobom priamo do pozície blízko značky a na jej požadovanej strane.

PRÍPAD 125

Keď vonkajšia loď v krytí musí dať miesto jednej či viacerým vnútorným lodiam na minutie prekážky, tak priestor, ktorý dáva, musí byť dostatočný na to, aby všetky vnútorné lode mohli plniť svoje povinnosti podľa pravidiel Časti 2.

PRÍPAD 146

Keď sa lode blížia ku štartovej značke aby štartovali a záveterná loď vyostruje, náveterná loď je zbavená viny podľa pravidla 43.1(b), ak poruší pravidlo 11 plachtením v rámci miesta, na ktoré má právo podľa pravidla 16.1.

Definície, Pravidlo

PRÍPAD 85

Ak nie je pretekové pravidlo jedným zo zoznamu v pravidle 86.1(c), triedové pravidlá ho nemôžu zmeniť. Ak sa triedové pravidlo pokúsi zmeniť takéto pravidlo, tak to triedové pravidlo neplatí a nemôže sa použiť.

PRÍPAD 98

Pravidlá uvedené v zozname v definícii Pravidlo platia pri pretekoch, ktoré sa riadia *Pretekovými pravidlami jachtingu*, bez ohľadu na to, či tak výslovne uvádza rozpis pretekov. Pravidlo v rozpise pretekov či plachetných smerniciach smie, za podmienky, že je to v súlade s obmedzeniami k pravidlu 88.2, zmeniť niektoré alebo všetky predpisy

národného zväzu. Vo všeobecnosti rozpis pretekov nesmie zmeniť triedové pravidlo. Keď loď preteká podľa handicapového alebo ratingového systému, platia pravidlá toho systému, a môžu tiež platiť niektoré alebo všetky jej triedové pravidlá. Keď je rozpis pretekov v rozpore s plachtovými smernicami, žiadny nemá prednosť.

Definície, Preplachtenie trate

PRÍPAD 90

Keď pásik lode míňa značku požadovaným bokom, tak loď neporušuje pravidlo 28.2, ak jej pásik, keď sa zatiahnutím napne, míňa tú značku aj nepožadovaným bokom.

PRÍPAD 106

Keď pásik znázorňujúci stopu lode leží na požadovaných stranách cieľových značiek alebo značiek brány, tak nie je podstatné, keď sa zatiahnutím napne, či míňa jednu z tých značiek aj nepožadovaným bokom.

PRÍPAD 108

Keď loď prijíma trest po dotyku značky, nemusí vykonať úplnú otáčku 360° a môže prijať trest zároveň s oboplávaním značky. Jej otáčka okolo značky bude slúžiť ako jej trest, ak zahŕňa obrat a prehodenie, pokiaľ je vykonaná ihneď potom, ako sa už nedotýka značky a uvoľnila sa od iných lodí, a keď nevznikli otázky ohľadne zvýhodnenia.

PRÍPAD 112

Lod', ktorá robí chybu pri preplachtení trate a neopravuje ju, neporušuje pravidlo 28.1, kým nedokončí. Ak loď robí takú chybu, druhá loď jej môže oznámiť svoj úmysel protestovať predtým, ako tá prvá loď dokončí, alebo pri prvej vhodnej príležitosti po tom, ako tá prvá loď dokončí.

PRÍPAD 128

Ak preteková komisia vidí, že loď urobila chybu podľa pravidla 28.1 pri preplachtení trate a nenapravila tú chybu, musí ju hodnotiť NSC. Ak vidí, že sa loď dotkla značky pri dokončení, musí ju hodnotiť podľa jej cieľového umiestnenia a môže na ňu protestovať pre porušenie pravidla 31.

PRÍPAD 145

Pásik uvedený v definícii Preplachtenie trate, keď sa zatiahnutím napne, musí ležať iba v splavnej vode.

Definície, Štartovanie

PRÍPAD 140

Ako sa uplatňujú pravidlá, keď je loď prinútená preťať štartovú čiaru inou loďou, ktorá porušovala pravidlo Časti 2.

ZÁKLADNÉ PRINCÍPY

Športové správanie a pravidlá

PRÍPAD 31

Keď sa dá správne vizuálne znamenie pre individuálne odvolanie, ale požadované zvukové znamenie nie, a keď odvolávaná loď v postavení, že môže počuť zvukové znamenie, nevidí vizuálne znamenie a nevráti sa, má právo na nápravu. Ak si však uvedomí, že je cez čiaru, musí sa vrátiť a správne štartovať.

PRÍPAD 39

Preteková komisia nie je povinná protestovať na loď. Primárnu zodpovednosť za presadzovanie pravidiel majú pretekári.

PRÍPAD 65

Keď loď vie, že porušila pravidlo čiernej vlajky, je povinná ihneď vzdať. Keď tak neurobí a potom zámerne prekáža inej lodi v rozjazde, dopúšťa sa porušenia športového správania a pravidla 2 a jej kormidelník sa dopúšťa zlého správania.

ČASŤ 1 – ZÁKLADNÉ PRAVIDLÁ

Pravidlo 1.1, Bezpečnosť: Pomoc tým, ktorí sú v nebezpečenstve

PRÍPAD 20

Keď je možné, že je loď v nebezpečenstve, iná loď, ktorá poskytne pomoc, má právo na nápravu, aj keď jej pomoc nebola vyžiadaná alebo keby sa neskôr zistilo, že nebezpečenstvo nehrozilo.

Pravidlo 2, Čestné plachtenie

PRÍPAD 27

Lod' nie je povinná predvídať, že iná loď poruší pravidlo. Keď loď získa právo plavby následkom vlastnej činnosti, druhá loď má právo na miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 31

Keď sa dá správne vizuálne znamenie pre individuálne odvolanie, ale požadované zvukové znamenie nie, a keď odvolávaná loď v postavení, že môže počuť zvukové znamenie, nevidí vizuálne znamenie a nevráti sa, má právo na nápravu. Ak si však uvedomí, že je cez čiaru, musí sa vrátiť a správne štartovať.

PRÍPAD 34

Brzdenie inej lode môže byť porušením pravidla 2 a podkladom pre priznanie nápravy a pre postup podľa pravidla 69.2.

PRÍPAD 47

Lod', ktorá zámerne volá "Pravý" keď vie, že je na vetre zľava, nekoná čestne a porušuje pravidlo 2.

PRÍPAD 65

Keď loď vie, že porušila pravidlo čiernej vlajky, je povinná ihneď vzdať. Keď tak neurobí a potom zámerne prekáža inej lodi v rozjazde, dopúšťa sa porušenia športového správania a pravidla 2 a jej kormidelník sa dopúšťa zlého správania.

PRÍPAD 73

Keď sa úmyselne člen posádky L natiahne a dotkne W a jeho konanie by nemohlo mať iný zámer iba spôsobiť, že W poruší pravidlo 11, potom L porušuje pravidlo 2.

PRÍPAD 74

Neexistuje pravidlo, ktoré by prikazovalo, ako má sedieť kormidelník či posádka záveternej lode. Dotyk s náveternou loďou neporušuje pravidlo 2, iba ak by poloha kormidelníka alebo posádky bola úmyselne zneužitá.

PRÍPAD 78

V skupinovej rozjazde lodí monotypovej triedy alebo lodí pretekajúcich podľa handicapového či ratingového systému smie loď používať taktiku, ktorá jasne prekáža a brzdí inú loď v rozjazde za podmienky, že ak sa pre to na ňu protestuje podľa pravidla 2, tak protestná komisia uzná, že existovala rozumná možnosť si touto taktikou zlepšiť svoj celkový výsledok v pretekoch. Avšak porušuje pravidlo 2 a možno aj pravidlo 69.1(a), ak pri používaní tejto taktiky zámerne poruší niektoré pravidlo.

PRÍPAD 138

Vo všeobecnosti, činnosť pretekára, ktorá priamo ovplyvňuje čestnosť pretekania alebo neprijatie príslušného trestu, keď si je pretekár vedomý porušenia pravidla, mala by sa riešiť podľa pravidla 2. Akákoľvek činnosť,

vrátane vážneho porušenia pravidla 2 či iného pravidla, ktorú komisia posúdi ako možné zlé správanie, mala by sa riešiť podľa pravidla 69.

Pravidlo 4, Prijatie pravidiel

PRÍPAD 98

Pravidlá uvedené v zozname v definícii Pravidlo platia pri pretekoch, ktoré sa riadia *Pretekovými pravidlami jachtingu*, bez ohľadu na to, či tak výslovne uvádza rozpis pretekov. Pravidlo v rozpise pretekov či plachetných smerniciach smie, za podmienky, že je to v súlade s obmedzeniami k pravidlu 88.2, zmeniť niektoré alebo všetky predpisy národného zväzu. Vo všeobecnosti rozpis pretekov nesmie zmeniť triedové pravidlo. Keď loď preteká podľa handicapového alebo ratingového systému, platia pravidlá toho systému, a môžu tiež platiť niektoré alebo všetky jej triedové pravidlá. Keď je rozpis pretekov v rozpore s plachetnými smernicami, žiadny nemá prednosť.

Pravidlo 5, Pravidlá pre organizátorov a funkcionárov

PRÍPAD 44

Lod' nemôže protestovať na pretekovú komisiu kvôli porušeniu pravidla. Ak však tak skúsi urobiť, jej „protest“ môže spĺňať požiadavky na žiadosť o nápravu, a v tom prípade to protestná komisia musí tak posudzovať.

PRÍPAD 98

Pravidlá uvedené v zozname v definícii Pravidlo platia pri pretekoch, ktoré sa riadia *Pretekovými pravidlami jachtingu*, bez ohľadu na to, či tak výslovne uvádza rozpis pretekov. Pravidlo v rozpise pretekov či plachetných smerniciach smie, za podmienky, že je to v súlade s obmedzeniami k pravidlu 88.2, zmeniť niektoré alebo všetky predpisy národného zväzu. Vo všeobecnosti rozpis pretekov nesmie zmeniť triedové pravidlo. Keď loď preteká podľa handicapového alebo ratingového systému, platia pravidlá toho systému, a môžu tiež platiť niektoré alebo všetky jej triedové pravidlá. Keď je rozpis pretekov v rozpore s plachetnými smernicami, žiadny nemá prednosť.

Pravidlo 6.1, Smernice Word Sailing

PRÍPAD 143

Keď organizátorom pretekov nie je organizácia uvedená v pravidle 89.1, strana rokovania nemá prístup k procesu odvolania.

ČASŤ 2 – KEĎ SA LODE STRETÁVAJÚ

Časť 2 Preambula

PRÍPAD 19

Výklad pojmu “škoda”.

PRÍPAD 67

Keď loď preteká a stretne sa s plavidlom, ktoré nepreteká, obe sú viazané štátnymi predpismi o práve plavby. Keď podľa týchto predpisov má pretekajúca loď dávať prednosť, ale zámerne narazí do druhej lode, jej kormidelník sa dopúšťa zlého správania.

PRÍPAD 68

Skutočnosť, že preteková komisia nezistila, že ratingový certifikát je neplatný, neopravňuje loď na nápravu. Loď, ktorá mohla porušiť pravidlo a pokračuje v pretekaní, zachováva si svoje práva podľa pretekových pravidiel, vrátane jej práv podľa pravidiel Časti 2, a svoje právo protestovať či odvolať sa, hoci mohla byť neskôr diskvalifikovaná.

PRÍPAD 109

IRPCAS či štátne predpisy o práve plavby platia medzi pretekajúcimi loďami iba ak tak stanovujú plachetné smernice, a v tom prípade nahrádzajú všetky pravidlá Časti 2. Platnosť niektorého pravidla *IRPCAS* či niektorého štátneho predpisu, iného ako pravidlo o práve plavby, môže byť predpísaná jeho uvedením v rozpise pretekov, plachetných smerniciach alebo inom dokumente, ktorý riadi preteky.

PRÍPAD 141

Výklad pojmu „vážna“ v spojení „vážna škoda“.

Oddiel A – Právo plavby

Pravidlo 10, Na vetre z opačných bokov

PRÍPAD 9

Keď si loď na vetre sprava zvolí plachtiť mimo náveternej značky, loď na vetre zľava musí dávať prednosť. Nie je také pravidlo, ktoré požaduje, aby loď plachtila správnym smerom.

PRÍPAD 23

Na zadnom vetre pravidlo 19 neplatí pre loď na vetre sprava, keď plachtí medzi dve lode na vetre zľava, ktoré sú pred ňou. Pravidlo 10 vyžaduje od oboch lodí na vetre zľava, aby dávali prednosť.

PRÍPAD 43

Loď ostro proti vetru na vetre zľava, plachtiaca rovnobežne a blízko prekážky, musí dávať prednosť lodi, ktorá dokončila svoj obrat na vietor sprava a blíži sa kolíznym kurzom.

PRÍPAD 50

Keď protestná komisia zistí, že v príhode na vetre zľava - sprava S nezmenila smer a že nemala úprimnú a rozumnú obavu z kolízie, mala by zamietnuť jej protest. Keď komisia zistí, že S zmenila smer a že existovala primeraná pochybnosť, že P by dokázala preplávať pred S, ak by S nezmenila smer, tak by mala P diskvalifikovať.

PRÍPAD 75

Keď platí pravidlo 18, pravidlá Oddielu A a B platia tiež. Keď vnútorná loď v krytí s právom plavby musí pri značke prehodiť, má právo plachtiť svojim správnym smerom, kým neprehodí. Loď na vetre sprava, ktorá mení smer, neporušuje pravidlo 16.1, ak dá lodi na vetre zľava dostatočné miesto na dávanie prednosti a keď ho loď na vetre zľava včas nevyužije.

PRÍPAD 87

Loď s právom plavby nemusí konať, aby sa vyhla dotyku, kým nie je jasné, že druhá loď nedáva prednosť.

PRÍPAD 88

Loď sa síce môže vyhýbať dotyku, ale napriek tomu nedávať prednosť.

PRÍPAD 99

Skutočnosť, že loď povinná dávať prednosť je neovládateľná, ju neoprávňuje na zbavenie viny pre porušenie pravidla Časti 2. Keď sa loď s právom plavby stane povinnou podľa pravidla 14 "vyhnúť sa dotyku ... ak je to primerane možné", a jediným spôsobom, ktorým tak môže urobiť, je núdzové prehodenie, neporuší to pravidlo, ak núdzovo neprehodí. Keď je trestom pre loď podľa pravidla 44.1(b) vzdanie a ona tak urobí (či už z dôvodu voľby alebo nutnosti), nemôže byť následne diskvalifikovaná.

PRÍPAD 105

Keď dve lode na vetre z opačných bokov plachtia na zadný vietor, loď na vetre sprava môže meniť smer za podmienky, že dá lodi na vetre zľava miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 123

Keď je jasné jachtárovi za kormidlom lode na vetre sprava, ktorý je spôsobilý, ale nie skúsený, že existuje závažné riziko dotyku s loďou na vetre zľava, tak loď na vetre sprava porušuje pravidlo 14, ak nastane dotyk a mala čas na podstatnú zmenu smeru, aby sa tomu dotyku vyhla.

Pravidlo 11, Na vetre z rovnakých bokov, v krytí

PRÍPAD 7

Keď loď získa krytie v závetrí z pozície celkom vzadu vnútri dvoch dĺžok trupu od druhej lode, náveterná loď musí dávať prednosť, ale záveterná loď musí spočiatku dať náveternej lodi miesto na dávanie prednosti a nesmie plachtiť nad svoj správny smer. Správny smer náveternej lode nie je dôležitý.

PRÍPAD 12

Pre určenie práva vnútornej lode na miesto pri značke podľa pravidla 18.2(b) nie je podstatné, že lode majú veľmi rozdielny smer, za predpokladu, že sú v krytí, keď prvá z nich dosiahne okruh.

PRÍPAD 13

Pred svojím štartovým znamením záveterná loď neporušuje pravidlo tým, že plachtí ostrejšie, ako je smer náveternej lode.

PRÍPAD 14

Keď vzhľadom na rôzny názor na správny smer náveternej lode sa dve lode na vetre z rovnakých bokov približujú, náveterná loď musí dávať prednosť. Dve lode na tom istom úseku trate plachtiace blízko seba môžu mať rôzny správny smer.

PRÍPAD 24

Keď loď získa krytie v závetrí z pozície celkom vzadu, druhá loď musí ihneď dávať prednosť. Keď tak nemôže urobiť správnym jachtárskym spôsobom, nedostala miesto v súlade s pravidlom 15.

PRÍPAD 25

Potom, čo vnútorná loď v krytí v návetrí dostala miesto pri značke, pravidlo 18 sa ďalej neuplatňuje, ale pravidlo 11 stále platí. Vnútorná náveterná loď musí dávať prednosť vonkajšej náveternej lodi, a záveterná loď smie vyostrovať za podmienky, že dá náveternej lodi miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 41

Rozprava, ako uplatniť pravidlo 19.2(b) a definície Prekážka a Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie, keď dve lode v krytí na vetre z rovnakého boku predbiehajú a v závetrí míňajú loď pred nimi na vetre z rovnakého boku. Nie je žiadna povinnosť volať o miesto pri prekážke, ale je rozumné tak urobiť.

PRÍPAD 46

Záveterná loď má právo vyostrovat' až na svoj správny smer, aj keď získala krytie v závetrí z pozície celkom vzadu a vo vzdialenosti do dvoch dĺžok svojho trupu od záveternej lode.

PRÍPAD 51

Protestná komisia musí rozhodnúť, že lode boli zbavené viny v čase príhody, keď boli prinútené porušiť pravidlo v dôsledku toho, že iná loď porušila pravidlo.

PRÍPAD 53

Loď celkom vpredu nemusí robiť nič, aby dávala prednosť predtým, ako sa do krytia v jej závetrí dostane iná loď z pozície celkom vzadu.

PRÍPAD 73

Keď sa úmyselne člen posádky L natiahne a dotkne W a jeho konanie by nemohlo mať iný zámer iba spôsobiť, že W poruší pravidlo 11, potom L porušuje pravidlo 2.

PRÍPAD 74

Neexistuje pravidlo, ktoré by prikazovalo, ako má sedieť kormidelník či posádka záveternej lode. Dotyk s náveternou loďou neporušuje pravidlo 2, iba ak by poloha kormidelníka alebo posádky bola úmyselne zneužitá.

PRÍPAD 146

Keď sa lode blížia ku štartovej značke aby štartovali a záveterná loď vyostruje, náveterná loď je zbavená viny podľa pravidla 43.1(b), ak poruší pravidlo 11 plachtením v rámci miesta, na ktoré má právo podľa pravidla 16.1.

Pravidlo 12, Na vetre z rovnakých bokov, bez krytia

PRÍPAD 2

Ak je prvá z dvoch lodí, ktoré dosahujú okruh, celkom vzadu, keď ho dosiahla, a ak sa neskôr tie lode dostanú do krytia, keď druhá z nich dosiahne okruh, tak sa uplatňuje pravidlo 18.2(a) a nie pravidlo 18.2(b). Pravidlo 18.2(a) sa uplatňuje, len pokiaľ sú lode v krytí a aspoň jedna z nich je v okruhu.

PRÍPAD 15

Počas obratu pri oboplávaní značky musí loď celkom vpredu dodržať pravidlo 13; loď celkom vzadu má právo držať svoj smer a tým zabrániť druhej obrátiť.

PRÍPAD 24

Keď loď získa krytie v závetrí z pozície celkom vzadu, druhá loď musí ihneď dávať prednosť. Keď tak nemôže urobiť správnym jachtárskym spôsobom, nedostala miesto v súlade s pravidlom 15.

PRÍPAD 41

Rozprava, ako uplatniť pravidlo 19.2(b) a definície Prekážka a Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie, keď dve lode v krytí na vetre z rovnakého boku predbiehajú a v závetrí míňajú loď pred nimi na vetre z rovnakého boku. Nie je žiadna povinnosť volať o miesto pri prekážke, ale je múdre tak urobiť.

PRÍPAD 77

Dotyk výstroja lode so značkou je dotykom značky. Loď s povinnosťou dávať prednosť neporušuje pravidlo, keď sa dotkne výstroja lode s právom plavby, ktorý sa neočakávane posunul z normálnej polohy.

PRÍPAD 91

Loď, ktorá má povinnosť dávať prednosť, musí dávať prednosť výstroju druhej lode, ktorý je mimo normálnej polohy, keď ten výstroj bol mimo normálnej polohy dostatočne dlho na to, aby ho mohla spozorovať a vyhnúť sa.

Pravidlo 13, Počas obratu

PRÍPAD 15

Počas obratu pri oboplávaní značky musí loď celkom vpredu dodržať pravidlo 13; loď celkom vzadu má právo držať svoj smer a tým zabrániť druhej obrátiť.

PRÍPAD 17

Loď už nepodlieha pravidlu 13, keď je v smere ostro proti vetru, bez ohľadu na jej pohyb vo vode a nastavenie jej plachiet.

PRÍPAD 27

Loď nie je povinná predvídať, že iná loď poruší pravidlo. Keď loď získa právo plavby následkom vlastnej činnosti, druhá loď má právo na miesto na dávanie prednosti.

Oddiel B – Všeobecné obmedzenia

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

PRÍPAD 2

Ak je prvá z dvoch lodí, ktoré dosahujú okruh, celkom vzadu, keď ho dosiahla, a ak sa neskôr tie lode dostanú do krytia, keď druhá z nich dosiahne okruh, tak sa uplatňuje pravidlo 18.2(a) a nie pravidlo 18.2(b). Pravidlo 18.2(a) sa uplatňuje, len pokiaľ sú lode v krytí a aspoň jedna z nich je v okruhu.

PRÍPAD 7

Keď loď získa krytie v závetrí z pozície celkom vzadu vnútri dvoch dĺžok trupu od druhej lode, náveterná loď musí dávať prednosť, ale záveterná loď musí spočiatku dať náveternej lodi miesto na dávanie prednosti a nesmie plachtiť nad svoj správny smer. Správny smer náveternej lode nie je dôležitý.

PRÍPAD 11

Keď sú lode v krytí pri prekážke, vrátane prípadu, keď je prekážkou loď s právom plavby, vonkajšia loď musí dať vnútornej lodi miesto medzi ňou a prekážkou.

PRÍPAD 13

Pred svojím štartovým znamením záveterná loď neporušuje pravidlo tým, že plachtí ostrejšie, ako je smer náveternej lode.

PRÍPAD 14

Keď vzhľadom na rôzny názor na správny smer záveternej lode sa dve lode na vetre z rovnakých bokov približujú, náveterná loď musí dávať prednosť. Dve lode na tom istom úseku trate plachtiace blízko seba môžu mať rôzny správny smer.

PRÍPAD 23

Na zadnom vetre pravidlo 19 neplatí pre loď na vetre sprava, keď plachtí medzi dve lode na vetre zľava, ktoré sú pred ňou. Pravidlo 10 vyžaduje od oboch lodí na vetre zľava, aby dávali prednosť.

PRÍPAD 25

Potom, čo vnútorná loď v krytí v návetrí dostala miesto pri značke, pravidlo 18 sa ďalej neuplatňuje, ale pravidlo 11 stále platí. Vnútorná náveterná loď musí dávať prednosť vonkajšej záveternej lodi, a záveterná loď smie vyostrovat' za podmienky, že dá náveternej lodi miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 26

Lod' s právom plavby nemusí konať, aby sa vyhla kolízii, až kým nie je jasné, že druhá loď nedáva prednosť. Ak sa však potom loď s právom plavby mohla tej kolízii vyhnúť a kolízia viedla ku škode, loď musí byť potrestaná pre porušenie pravidla 14.

PRÍPAD 27

Lod' nie je povinná predvídať, že iná loď poruší pravidlo. Keď loď získa právo plavby následkom vlastnej činnosti, druhá loď má právo na miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 30

Lod' celkom vzadu, ktorá je povinná dávať prednosť, ale narazí do lode celkom vpredu, porušuje pravidlo o práve plavby, ktoré platilo predtým, ako došlo ku zrážke. Loď, ktorá stratí právo plavby nezamýšľaným obratom, je napriek tomu povinná dávať prednosť.

PRÍPAD 43

Lod' ostro proti vetru na vetre zľava, plachtiaca rovnobežne a blízko prekážky, musí dávať prednosť lodi, ktorá dokončila svoj obrat na vietor sprava a blíži sa kolíznym kurzom.

PRÍPAD 49

Keď z jednej príhody alebo z veľmi úzko prepojených príhod vzniknú dva protesty, mali by sa prerokovať spolu za prítomnosti zástupcov všetkých zúčastnených lodí.

PRÍPAD 50

Keď protestná komisia zistí, že v príhode na vetre zľava - sprava S nezmenila smer a že nemala úprimnú a rozumnú obavu z kolízie, mala by zamietnuť jej protest. Keď komisia zistí, že S zmenila smer a že existovala primeraná pochybnosť, že P by dokázala preplávať pred S, ak by S nezmenila smer, tak by mala P diskvalifikovať.

PRÍPAD 75

Keď platí pravidlo 18, pravidlá Oddielu A a B platia tiež. Keď vnútorná loď v krytí s právom plavby musí pri značke prehodiť, má právo plachtiť svojím správnym smerom, kým neprehodí. Loď na vetre sprava, ktorá mení smer, neporušuje pravidlo 16.1, ak dá lodi na vetre zľava dostatočné miesto na dávanie prednosti a keď ho loď na vetre zľava včas nevyužije.

PRÍPAD 77

Dotyk výstroja lode so značkou je dotykom značky. Loď s povinnosťou dávať prednosť neporušuje pravidlo, keď sa dotkne výstroja lode s právom plavby, ktorý sa neočakávane posunul z normálnej polohy.

PRÍPAD 81

Keď loď s právom na miesto pri značke podľa pravidla 18.2(b) prejde ďalej ako priamo proti vetru, pravidlo 18.2(b) sa prestáva uplatňovať a loď musí vyhovieť príslušnému pravidlu Oddielu A.

PRÍPAD 87

Loď s právom plavby nemusí konať, aby sa vyhla dotyku, kým nie je jasné, že druhá loď nedáva prednosť.

PRÍPAD 88

Loď sa síce môže vyhýbať dotyku, ale napriek tomu nedávať prednosť.

PRÍPAD 91

Loď, ktorá má povinnosť dávať prednosť, musí dávať prednosť výstroju druhej lode, ktorý je mimo normálnej polohy, keď ten výstroj bol mimo normálnej polohy dostatočne dlho na to, aby ho mohla spozorovať a vyhnúť sa.

PRÍPAD 92

Keď loď s právom plavby mení smer, tak sa od lode, ktorá dáva prednosť, požaduje reagovať iba na to, čo loď s právom plavby práve robí, a nie na to, čo by loď s právom plavby mohla vzápätí urobiť.

PRÍPAD 99

Skutočnosť, že loď povinná dávať prednosť je neovládateľná, ju neoprávňuje na zbavenie viny pre porušenie pravidla Časti 2. Keď sa loď s právom plavby stane povinnou podľa pravidla 14 “vyhnúť sa dotyku ... ak je to primerane možné“, a jediným spôsobom, ktorým tak môže urobiť, je núdzové prehodenie, neporuší to pravidlo, ak núdzovo neprehodí. Keď je trestom pre loď podľa pravidla 44.1(b) vzdanie a ona tak urobí (či už z dôvodu voľby alebo nutnosti), nemôže byť následne diskvalifikovaná.

PRÍPAD 105

Keď dve lode na vetre z opačných bokov plachtia na zadný vietor, loď na vetre sprava môže meniť smer za podmienky, že dá lodi na vetre zľava miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 107

Loď, ktorá nesleduje okolie počas štartovej procedúry, môže tým porušiť svoju povinnosť vyhýbať sa dotyku, ako je to primerane možné. Volanie je jedným zo spôsobov „činnosti vyhýbania sa dotyku“. Keď loď poruší pravidlo Časti 2 a toto spôsobí vážnu škodu a loď potom vzdá, tak prijala príslušný trest a nebude pre toto porušenie diskvalifikovaná.

PRÍPAD 123

Keď je jasné jachtárovi za kormidlom lode na vetre sprava, ktorý je spôsobilý, ale nie skúsený, že existuje závažné riziko dotyku s loďou na vetre zľava, tak loď na vetre sprava porušuje pravidlo 14, ak nastane dotyk a mala čas na podstatnú zmenu smeru, aby sa tomu dotyku vyhla.

Pravidlo 15, Získanie práva plavby

PRÍPAD 2

Ak je prvá z dvoch lodí, ktoré dosahujú okruh, celkom vzadu, keď ho dosiahla, a ak sa neskôr tie lode dostanú do krytia, keď druhá z nich dosiahne okruh, tak sa uplatňuje pravidlo 18.2(a) a nie pravidlo 18.2(b). Pravidlo 18.2(a) sa uplatňuje, len pokiaľ sú lode v krytí a aspoň jedna z nich je v okruhu.

PRÍPAD 7

Keď loď získa krytie v závetrí z pozície celkom vzadu vnútri dvoch dĺžok trupu od druhej lode, náveterná loď musí dávať prednosť, ale záveterná loď musí spočiatku dať náveternej lodi miesto na dávanie prednosti a nesmie plachtiť nad svoj správny smer. Správny smer náveternej lode nie je dôležitý.

PRÍPAD 13

Pred svojím štartovým znamením záveterná loď neporušuje pravidlo tým, že plachtí ostrejšie, ako je smer náveternej lode.

PRÍPAD 24

Keď loď získa krytie v závetrí z pozície celkom vzadu, druhá loď musí ihneď dávať prednosť. Keď tak nemôže urobiť správnym jachtárskym spôsobom, nedostala miesto v súlade s pravidlom 15.

PRÍPAD 27

Loď nie je povinná predvídať, že iná loď poruší pravidlo. Keď loď získa právo plavby následkom vlastnej činnosti, druhá loď má právo na miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 53

Loď celkom vpredu nemusí robiť nič, aby dávala prednosť predtým, ako sa do krytia v jej závetrí dostane iná loď z pozície celkom vzadu.

PRÍPAD 81

Keď loď s právom na miesto pri značke podľa pravidla 18.2(b) prejde ďalej ako priamo proti vetru, pravidlo 18.2(b) sa prestáva uplatňovať a loď musí vyhovieť príslušnému pravidlu Oddielu A.

PRÍPAD 93

Ak loď vyostruje hneď potom, čo získa krytie v závetrí druhej lode, a žiadny manéver podľa správneho jachtárskeho spôsobu by neumožnil druhej lodi dať prednosť, tak vyostrujúca loď porušuje pravidlá 15 a 16.1. Druhá loď porušuje pravidlo 11, ale je zbavená viny.

PRÍPAD 105

Keď dve lode na vetre z opačných bokov plachtia na zadný vietor, loď na vetre sprava môže meniť smer za podmienky, že dá lodi na vetre zľava miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 117

Keď sú tri lode na vetre z rovnakého boku a dve z nich sú v krytí a predbiehajú tretiu z pozície celkom vzadu, tak ak zadná záveterná loď dosiahne krytie s loďou vpredu, loď vpredu nie je viac prekážkou a pravidlo 19.2(b) neplatí. Neexistuje taká situácia, kde rad lodí plachtiacich blízko seba by bol súvislou prekážkou.

Pravidlo 16.1, Zmena smeru

PRÍPAD 6

Loď na vetre sprava, ktorá obracia potom, ako loď na vetre zľava odpadla, aby prešla za jej kormou, neporušuje nevyhnutne pravidlo.

PRÍPAD 7

Keď loď získa krytie v závetrí z pozície celkom vzadu vnútri dvoch dĺžok trupu od druhej lode, náveterná loď musí dávať prednosť, ale záveterná loď musí spočiatku dať náveternej lodi miesto na dávanie prednosti a nesmie plachtiť nad svoj správny smer. Správny smer náveternej lode nie je dôležitý.

PRÍPAD 13

Pred svojím štartovým znamením záveterná loď neporušuje pravidlo tým, že plachtí ostrejšie, ako je smer náveternej lode.

PRÍPAD 14

Keď vzhľadom na rôzny názor na správny smer náveternej lode sa dve lode na vetre z rovnakých bokov približujú, náveterná loď musí dávať prednosť. Dve lode na tom istom úseku trate plachtiace blízko seba môžu mať rôzny správny smer.

PRÍPAD 25

Potom, čo vnútorná loď v krytí v návetrí dostala miesto pri značke, pravidlo 18 sa ďalej neuplatňuje, ale pravidlo 11 stále platí. Vnútorná náveterná loď musí dávať prednosť vonkajšej záveternej lodi, a záveterná loď smie vyostrovat' za podmienky, že dá náveternej lodi miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 26

Loď s právom plavby nemusí konať, aby sa vyhla kolízii, až kým nie je jasné, že druhá loď nedáva prednosť. Ak sa však potom loď s právom plavby mohla tej kolízii vyhnúť a kolízia viedla ku škode, loď musí byť potrestaná pre porušenie pravidla 14.

PRÍPAD 46

Záveterná loď má právo vyostrovat' až na svoj správny smer, aj keď získala krytie v závetrí z pozície celkom vzadu a vo vzdialenosti do dvoch dĺžok svojho trupu od záveternej lode.

PRÍPAD 52

Pravidlo 16.1 neobmedzuje smer lode, ktorá dáva prednosť. Manévrovanie za účelom odvedenia druhej lode od štartovej čiary nie nevyhnutne porušuje toto pravidlo.

PRÍPAD 75

Keď platí pravidlo 18, pravidlá Oddielu A a B platia tiež. Keď vnútorná loď v krytí s právom plavby musí pri značke prehodiť, má právo plachtiť svojím správnym smerom, kým neprehodí. Loď na vetre sprava, ktorá mení smer, neporušuje pravidlo 16.1, ak dá lodi na vetre zľava dostatočné miesto na dávanie prednosti a keď ho loď na vetre zľava včas nevyužije.

PRÍPAD 92

Keď loď s právom plavby mení smer, tak sa od lode, ktorá dáva prednosť, požaduje reagovať iba na to, čo loď s právom plavby práve robí, a nie na to, čo by loď s právom plavby mohla následne urobiť.

PRÍPAD 93

Ak loď vyostruje hneď potom, čo získa krytie v závetrí druhej lode, a žiadny manéver podľa správneho jachtárskeho spôsobu by neumožnil druhej lodi dať prednosť, tak vyostrujúca loď porušuje pravidlá 15 a 16.1. Druhá loď porušuje pravidlo 11, ale je zbavená viny.

PRÍPAD 105

Keď dve lode na vetre z opačných bokov plachtia na zadný vietor, loď na vetre sprava môže meniť smer za podmienky, že dá lodi na vetre zľava miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 114

Keď má loď má právo na miesto, tak to miesto zahŕňa aj miesto na plnenie jej povinností podľa pravidiel Časti 2 a pravidla 31.

PRÍPAD 146

Keď sa lode blížia ku štartovej značke aby štartovali a záveterná loď vyostruje, náveterná loď je zbavená viny podľa pravidla 43.1(b), ak poruší pravidlo 11 plachtením v rámci miesta, na ktoré má právo podľa pravidla 16.1.

Pravidlo 16.2, Zmena smeru

PRÍPAD 6

Loď na vetre sprava, ktorá obracia potom, ako loď na vetre zľava odpadla, aby prešla za jej kormou, neporušuje nevyhnutne pravidlo.

PRÍPAD 92

Keď loď s právom plavby mení smer, tak sa od lode, ktorá dáva prednosť, požaduje reagovať iba na to, čo loď s právom plavby práve robí, a nie na to, čo by loď s právom plavby mohla následne urobiť.

PRÍPAD 132

Vysvetlenie pojmu „križovanie proti vetru“.

Pravidlo 17, Na vetre z rovnakých bokov; Správny smer

PRÍPAD 7

Keď loď získa krytie v závetrí z pozície celkom vzadu vnútri dvoch dĺžok trupu od druhej lode, náveterná loď musí dávať prednosť, ale záveterná loď musí spočiatku dať náveternej lodi miesto na dávanie prednosti a nesmie plachtiť nad svoj správny smer. Správny smer náveternej lode nie je dôležitý.

PRÍPAD 13

Pred svojím štartovým znamením záveterná loď neporušuje pravidlo tým, že plachtí ostrejšie, ako je smer náveternej lode.

PRÍPAD 14

Keď vzhľadom na rôzny názor na správny smer náveternej lode sa dve lode na vetre z rovnakých bokov približujú, náveterná loď musí dávať prednosť. Dve lode na tom istom úseku trate plachtiace blízko seba môžu mať rôzny správny smer.

PRÍPAD 46

Záveterná loď má právo vyostrovat' až na svoj správny smer, aj keď získala krytie v závetrí z pozície celkom vzadu a vo vzdialenosti do dvoch dĺžok svojho trupu od záveternej lode.

PRÍPAD 134

Správny smer lode závisí v každom okamihu na existujúcich podmienkach. Sú medzi nimi sila a smer vetra, typ poryvov a zoslabnutí, vlny, prúd a fyzikálne vlastnosti trupu lode a jej výstroja, vrátane plachiet, ktoré používa.

Oddiel C – Pri značkách a prekážkach

Časť 2, Oddiel C, Preambula

PRÍPAD 146

Keď sa lode blížia ku štartovej značke aby štartovali a záveterná loď vyostruje, náveterná loď je zbavená viny podľa pravidla 43.1(b), ak poruší pravidlo 11 plachtením v rámci miesta, na ktoré má právo podľa pravidla 16.1.

Pravidlo 18.1, Miesto pri značke: Kedy platí pravidlo 18

PRÍPAD 9

Keď si loď na vetre sprava zvolí plachtiť mimo náveternej značky, loď na vetre zľava musí dávať prednosť. Nie je také pravidlo, ktoré požaduje, aby loď plachtila správnym smerom.

PRÍPAD 12

Pre určenie práva vnútornej lode na miesto pri značke podľa pravidla 18.2(b) nie je podstatné, že lode majú veľmi rozdielny smer, za predpokladu, že sú v krytí, keď prvá z nich dosiahne okruh.

PRÍPAD 15

Počas obratu pri oboplávaní značky musí loď celkom vpredu dodržať pravidlo 13; loď celkom vzadu má právo držať svoj smer a tým zabrániť druhej obrátiť.

PRÍPAD 26

Loď s právom plavby nemusí konať, aby sa vyhla kolízii, až kým nie je jasné, že druhá loď nedáva prednosť. Ak sa však potom loď s právom plavby mohla tej kolízii vyhnúť a kolízia viedla ku škode, loď musí byť potrestaná pre porušenie pravidla 14.

PRÍPAD 81

Keď loď s právom na miesto pri značke podľa pravidla 18.2(b) prejde ďalej ako priamo proti vetru, pravidlo 18.2(b) sa prestáva uplatňovať a loď musí vyhovieť príslušnému pravidlu Oddielu A.

PRÍPAD 95

Ak dve lode v krytí na vetre z rovnakých bokov križujú proti vetru a podliehajú pravidlu 18.2(b), tak pravidlo 18 sa prestáva uplatňovať, keď niektorá z nich vyostří ďalej ako priamo proti vetru. Keď je loď povinná druhej lodi dať miesto pri značke, to miesto zahŕňa aj miesto pre tú druhú loď vyhovieť pravidlu 31. Keď je loď s právom na miesto pri značke prinútená dotknúť sa značky keď plachtí v rámci miesta pri značke, na ktoré má právo, je zbavená viny za svoje porušenie pravidla 31.

PRÍPAD 132

Vysvetlenie pojmu „križovanie proti vetru“.

Pravidlo 18.2(a), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

PRÍPAD 2

Ak je prvá z dvoch lodí, ktoré dosahujú okruh, celkom vzadu, keď ho dosiahla, a ak sa neskôr tie lode dostanú do krytia, keď druhá z nich dosiahne okruh, tak sa uplatňuje pravidlo 18.2(a) a nie pravidlo 18.2(b). Pravidlo 18.2(a) sa uplatňuje, len pokiaľ sú lode v krytí a aspoň jedna z nich je v okruhu.

PRÍPAD 59

Keď sa loď dostane na úroveň značky, ale je mimo okruhu, a keď zmena jej smeru ku značke spôsobí, že loď v okruhu, ktorá pôvodne bola celkom vzadu, získa s ňou vnútorné krytie, pravidlo 18.2(a) od nej požaduje, aby dala tej lodi miesto pri značke, bez ohľadu na to, či jej odstup od značky bol spôsobený tým, že dávala miesto iným lodiam, ktoré boli s ňou vo vnútornom krytí.

Pravidlo 18.2(b), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

Pravidlo 18.2(c), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

PRÍPAD 2

Ak je prvá z dvoch lodí, ktoré dosahujú okruh, celkom vzadu, keď ho dosiahla, a ak sa neskôr tie lode dostanú do krytia, keď druhá z nich dosiahne okruh, tak sa uplatňuje pravidlo 18.2(a) a nie pravidlo 18.2(b). Pravidlo 18.2(a) sa uplatňuje, len pokiaľ sú lode v krytí a aspoň jedna z nich je v okruhu.

PRÍPAD 12

Pre určenie práva vnútornej lode na miesto pri značke podľa pravidla 18.2(b) nie je podstatné, že lode majú veľmi rozdielny smer, za predpokladu, že sú v krytí, keď prvá z nich dosiahne okruh.

PRÍPAD 15

Počas obratu pri oboplávaní značky musí loď celkom vpredu dodržať pravidlo 13; loď celkom vzadu má právo držať svoj smer a tým zabrániť druhej obrátiť.

PRÍPAD 25

Potom, čo vnútorná loď v krytí v návetrí dostala miesto pri značke, pravidlo 18 sa ďalej neuplatňuje, ale pravidlo 11 stále platí. Vnútorná náveterná loď musí dávať prednosť vonkajšej zúveternej lodi, a zúveterná loď smie vyostrovat' za podmienky, že dá náveternej lodi miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 59

Keď sa loď dostane na úroveň značky, ale je mimo okruhu, a keď zmena jej smeru ku značke spôsobí, že loď v okruhu, ktorá pôvodne bola celkom vzadu, získa s ňou vnútorné krytie, pravidlo 18.2(a) od nej požaduje, aby dala tej lodi miesto pri značke, bez ohľadu na to, či jej odstup od značky bol spôsobený tým, že dávala miesto iným lodiam, ktoré boli s ňou vo vnútornom krytí.

PRÍPAD 63

Keď pri značke vznikne miesto pre loď, ktorá naň nemá právo, tak ho môže na vlastné riziko využiť.

PRÍPAD 75

Keď platí pravidlo 18, pravidlá Oddielu A a B platia tiež. Keď vnútorná loď v krytí s právom plavby musí pri značke prehodiť, má právo plachtiť svojím správnym smerom, kým neprehodí. Loď na vetre sprava, ktorá mení smer, neporušuje pravidlo 16.1, ak dá lodi na vetre zľava dostatočné miesto na dávanie prednosti a keď ho loď na vetre zľava včas nevyužije.

PRÍPAD 81

Keď loď s právom na miesto pri značke podľa pravidla 18.2(b) prejde ďalej ako priamo proti vetru, pravidlo 18.2(b) sa prestáva uplatňovať a loď musí vyhovieť príslušnému pravidlu Oddielu A.

PRÍPAD 95

Ak dve lode v krytí na vetre z rovnakých bokov križujú proti vetru a podliehajú pravidlu 18.2(b), tak pravidlo 18 sa prestáva uplatňovať, keď niektorá z nich vyostří ďalej ako priamo proti vetru. Keď je loď povinná

druhej lodi dať miesto pri značke, to miesto zahŕňa aj miesto pre tú druhú loď vyhovieť pravidlu 31. Keď je loď s právom na miesto pri značke prinútená dotknúť sa značky keď plachtí v rámci miesta pri značke, na ktoré má právo, je zbavená viny za svoje porušenie pravidla 31.

PRÍPAD 114

Keď má loď má právo na miesto, tak to miesto zahŕňa aj miesto na plnenie jej povinností podľa pravidiel Časti 2 a pravidla 31.

PRÍPAD 118

V definícii miesto pri značke formulácia „miesto na plachtenie ku značke“ znamená miesto na plachtenie správnym jachtárskym spôsobom priamo do pozície blízko značky a na jej požadovanej strane.

Pravidlo 18.2(c)(2), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

PRÍPAD 63

Keď pri značke vznikne miesto pre loď, ktorá naň nemá právo, tak ho môže na vlastné riziko využiť.

Pravidlo 18.2(d), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

PRÍPAD 15

Počas obratu pri oboplávaní značky musí loď celkom vpredu dodržať pravidlo 13; loď celkom vzadu má právo držať svoj smer a tým zabrániť druhej obrátiť.

PRÍPAD 81

Keď loď s právom na miesto pri značke podľa pravidla 18.2(b) prejde ďalej ako priamo proti vetru, pravidlo 18.2(b) sa prestáva uplatňovať a loď musí vyhovieť príslušnému pravidlu Oddielu A.

Pravidlo 18.3, Miesto pri značke: Obrat v okruhu

PRÍPAD 93

Ak loď vyostruje hneď potom, čo získa krytie v závetrí druhej lode, a žiadny manéver podľa správneho jachtárskeho spôsobu by neumožnil druhej lodi dať prednosť, tak vyostrujúca loď porušuje pravidlá 15 a 16.1. Druhá loď porušuje pravidlo 11, ale je zbavená viny.

PRÍPAD 95

Ak dve lode v krytí na vetre z rovnakých bokov križujú proti vetru a podliehajú pravidlu 18.2(b), tak pravidlo 18 sa prestáva uplatňovať, keď niektorá z nich vyostrí ďalej ako priamo proti vetru. Keď je loď povinná druhej lodi dať miesto pri značke, to miesto zahŕňa aj miesto pre tú druhú

loď vyhovieť pravidlu 31. Keď je loď s právom na miesto pri značke prinútená dotknúť sa značky keď plachtí v rámci miesta pri značke, na ktoré má právo, je zbavená viny za svoje porušenie pravidla 31.

Pravidlo 18.4, Miesto pri značke: Prehodenie

PRÍPAD 75

Keď platí pravidlo 18, pravidlá Oddielu A a B platia tiež. Keď vnútorná loď v krytí s právom plavby musí pri značke prehodiť, má právo plachtiť svojím správnym smerom, kým neprehodí. Loď na vetre sprava, ktorá mení smer, neporušuje pravidlo 16.1, ak dá lodi na vetre zľava dostatočné miesto na dávanie prednosti a keď ho loď na vetre zľava včas nevyužije.

Pravidlo 19, Miesto na minucie prekážky

PRÍPAD 23

Na zadnom vetre pravidlo 19 neplatí pre loď na vetre sprava, keď plachtí medzi dve lode na vetre zľava, ktoré sú pred ňou. Pravidlo 10 vyžaduje od oboch lodí na vetre zľava, aby dávali prednosť.

PRÍPAD 30

Loď celkom vzadu, ktorá je povinná dávať prednosť, ale narazí do lode celkom vpredu, porušuje pravidlo o práve plavby, ktoré platilo predtým, ako došlo ku zrážke. Loď, ktorá stratí právo plavby nezamýšľaným obratom, je napriek tomu povinná dávať prednosť.

Pravidlo 19.2, Miesto na minucie prekážky: Poskytnutie miesta pri prekážke

PRÍPAD 3

Záveterná loď na vetre zľava volajúca o miesto na obrat od blížiacej sa lode na vetre sprava, ktorá je pre ňu prekážkou, nie je povinná predvídať, že náveterná loď nespĺní svoju povinnosť ihneď obrátiť alebo inak poskytnúť miesto.

PRÍPAD 11

Keď sú lode v krytí pri prekážke, vrátane prípadu, keď je prekážkou loď s právom plavby, vonkajšia loď musí dať vnútornej lodi miesto medzi ňou a prekážkou.

PRÍPAD 29

Záveterná loď je prekážkou pre druhú náveternú loď v krytí a pre tretiu loď celkom vzadu. Loď celkom vzadu smie plachtiť medzi dve lode v krytí a má právo na miesto od náveternej lode medzi ňou a záveternou

loďou, za podmienky, že náveterná loď je schopná dať také miesto v čase od začatia krytia.

PRÍPAD 33

Keď sa loď blíži k prekážke a volá o miesto na obrat, ale urobí tak predtým, ako potrebuje začať s postupom uvedeným v pravidle 20, aby sa bezpečne vyhla prekážke, porušuje pravidlo 20.1(a). Ak však jej volanie porušuje pravidlo 20.1(a), volaná loď musí odpovedať. Vnútorňá loď v krytí má právo na miesto medzi vonkajšou loďou a prekážkou podľa pravidla 19.2(b), aj keby do tej vnútornej pozície v krytí predtým obrátila.

PRÍPAD 41

Rozprava, ako uplatniť pravidlo 19.2(b) a definície Prekážka a Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie, keď dve lode v krytí na vetre z rovnakého boku predbiehajú a v závetrí míňajú loď pred nimi na vetre z rovnakého boku. Nie je žiadna povinnosť volať o miesto pri prekážke, ale je rozumné tak urobiť.

PRÍPAD 43

Loď ostro proti vetru na vetre zľava, plachtiaca rovnobežne a blízko prekážky, musí dávať prednosť lodi, ktorá dokončila svoj obrat na vietor sprava a blíži sa kolíznym kurzom.

PRÍPAD 49

Keď z jednej príhody alebo z veľmi úzko prepojených príhod vzniknú dva protesty, mali by sa prerokovať spolu za prítomnosti zástupcov všetkých zúčastnených lodí.

PRÍPAD 117

Keď sú tri lode na vetre z rovnakého boku a dve z nich sú v krytí a predbiehajú tretiu z pozície celkom vzadu, tak ak zadná záveterná loď dosiahne krytie s loďou vpredu, loď vpredu nie je viac prekážkou a pravidlo 19.2(b) neplatí. Neexistuje taká situácia, kde rad lodí plachtiacich blízko seba by bol súvislou prekážkou.

PRÍPAD 124

V každom časovom okamihu počas toho, ako sa dve lode blížia ku prekážke, sa loď s právom plavby môže rozhodnúť, ktorým bokom prekážku minie, za podmienky, že vyhovie príslušným pravidlám.

PRÍPAD 125

Keď vonkajšia loď v krytí musí dať miesto jednej či viacerým vnútorným lodiam na minutie prekážky, tak priestor, ktorý dáva, musí byť dostatočný na to, aby všetky vnútorné lode mohli plniť svoje povinnosti podľa pravidiel Časti 2.

Pravidlo 20, Miesto na obrat pri prekážke

PRÍPAD 3

Záveterná loď na vetre zľava volajúca o miesto na obrat od blížiacej sa lode na vetre sprava, ktorá je pre ňu prekážkou, nie je povinná predvídať, že náveterná loď nespĺní svoju povinnosť ihneď obrátiť alebo inak poskytnúť miesto.

PRÍPAD 10

Ak loď volá o miesto na obrat, keď sa neblíži ku prekážke, alebo keď neplachtí smerom ostro proti vetru či ostrejším, tak porušuje pravidlo 20.1. Volaná loď je povinná odpovedať, hoci volanie porušuje pravidlo 20.1.

PRÍPAD 11

Keď sú lode v krytí pri prekážke, vrátane prípadu, keď je prekážkou loď s právom plavby, vonkajšia loď musí dať vnútornej lodi miesto medzi ňou a prekážkou.

PRÍPAD 33

Keď sa loď blíži k prekážke a volá o miesto na obrat, ale urobí tak predtým, ako potrebuje začať s postupom uvedeným v pravidle 20, aby sa bezpečne vyhla prekážke, porušuje pravidlo 20.1(a). Ak však jej volanie porušuje pravidlo 20.1(a), volaná loď musí odpovedať. Vnútorňá loď v krytí má právo na miesto medzi vonkajšou loďou a prekážkou podľa pravidla 19.2(b), aj keby do tej vnútornej pozície v krytí predtým obrátila.

PRÍPAD 35

Keď sa volá na loď o miesto na obrat pri prekážke a ona odpovie "Obráť ty" a volajúca loď je potom schopná obrátiť a vyhnúť sa volanej lodi správnym jachtárskym spôsobom, tak volaná loď vyhovela pravidlu 20.2(c).

PRÍPAD 54

Výklad požiadaviek pravidla 20 pre volania a signalizácie a ich časovanie.

PRÍPAD 101

Keď sa od lode s právom plavby požaduje, aby dala inej lodi miesto na manévrovanie, právo plavby neprechádza na loď s právom na miesto. Keď sa loď blíži ku prekážke a na svoje volanie dostane odpoveď "Obráť ty", a keď tak urobí a potom môže znova obrátiť späť kvôli dávaniu prednosti správnym jachtárskym spôsobom, tak druhá loď dala požadované miesto.

PRÍPAD 113

Vysvetlenie použitia pravidla 20, keď sa ku prekážke blížia tri lode plachtiace smerom ostro proti vetru na vetre z rovnakých bokov a najviac záveterná loď volá o miesto na obrat, ale nemôže obrátiť, kým neobrátia obe lode v jej návetrí.

Oddiel D – Iné pravidlá

Pravidlo 22, Prevrátenie, kotvenie alebo uviaznutie; Zachraňovanie

PRÍPAD 5

Loď, ktorá kotví počas rozjazdy, stále preteká. Loď neporušuje pravidlo 42.1 ani pravidlo 45, ak sa počas priťahovania kotevného lana kvôli vytiahnutiu kotvy vráti do pozície, ktorú mala v čase, keď spustila kotvu. Ak ju však priťahovanie kotevného lana jasne poháňa do inej pozície, tak porušuje tieto pravidlá.

Pravidlo 23.2, Prekážanie druhým lodiam

PRÍPAD 49

Keď z jednej príhody alebo z veľmi úzko prepojených príhod vzniknú dva protesty, mali by sa prerokovať spolu za prítomnosti zástupcov všetkých zúčastnených lodí.

PRÍPAD 126

Pre určenie, či sa na príhodu uplatňuje pravidlo 23.2, loď plachtí na tom úseku, ktorý zodpovedá jej smeru bezprostredne pred príhodou a jej dôvodom plachtiť tým smerom.

ČASŤ 3 – VEDENIE PRETEKOV

Pravidlo 26, Štartovanie rozjázd

PRÍPAD 31

Keď sa dá správne vizuálne znamenie pre individuálne odvolanie, ale požadované zvukové znamenie nie, a keď odvolávaná loď v postavení, že môže počuť zvukové znamenie, nevidí vizuálne znamenie a nevráti sa, má právo na nápravu. Ak si však uvedomí, že je cez čiaru, musí sa vrátiť a správne štartovať.

Pravidlo 28, Plachtenie v rozjazde

PRÍPAD 112

Lod', ktorá robí chybu pri preplachtení trate a neopravuje ju, neporušuje pravidlo 28.1, kým nedokončí. Ak lod' robí takú chybu, druhá lod' jej môže oznámiť svoj úmysel protestovať predtým, ako tá prvá lod' dokončí, alebo pri prvej vhodnej príležitosti po tom, ako tá prvá lod' dokončí.

Pravidlo 28.1, Plachtenie v rozjazde

PRÍPAD 28

Keď jedna lod' poruší pravidlo a následkom toho je, že sa iná dotkne značky, je druhá lod' zbavená viny. Skutočnosť, že sa štartová značka z ľubovoľnej príčiny posunula, neoslobodzuje lod' od jej povinnosti štartovať. Preteková komisia môže zrušiť rozjazdu podľa pravidla 32.1(c) len vtedy, keď zmena polohy značky priamo ovplyvnila bezpečnosť alebo spravodlivosť súťaženia.

PRÍPAD 58

Ak je bójka alebo iný predmet určený v plachetných smerniciach ako obmedzovacia značka cieľovej čiary umiestnený za cieľovou čiarou, lod' ju smie minúť ľubovoľným bokom.

PRÍPAD 90

Keď pásik lode míňa značku požadovaným bokom, tak lod' neporušuje pravidlo 28.2, ak jej pásik, keď sa zatiahnutím napne, míňa tú značku aj nepožadovaným bokom.

PRÍPAD 106

Keď pásik znázorňujúci stopu lode leží na požadovaných stranách cieľových značiek alebo značiek brány, tak nie je podstatné, keď sa zatiahnutím napne, či míňa jednu z tých značiek aj nepožadovaným bokom.

PRÍPAD 108

Keď lod' prijíma trest po dotyku značky, nemusí vykonať úplnú otáčku 360° a môže prijať trest zároveň s oboplávaním značky. Jej otáčka okolo značky bude slúžiť ako jej trest, ak zahrňa obrat a prehodenie, pokiaľ je vykonaná ihneď potom, ako sa už nedotýka značky a uvoľnila sa od iných lodí, a keď nevznikli otázky ohľadne zvähodnenia.

PRÍPAD 128

Ak preteková komisia vidí, že loď urobila chybu podľa pravidla 28.1 pri preplachtení trate a nenapravila tú chybu, musí ju hodnotiť NSC. Ak vidí, že sa loď dotkla značky pri dokončení, musí ju hodnotiť podľa jej cieľového umiestnenia a môže na ňu protestovať pre porušenie pravidla 31.

PRÍPAD 129

Keď je trať skrátaná pri značke, ktorá sa má oboplávať, tá značka sa stáva cieľovou značkou. Pravidlo 32.2(a) dovoľuje pretekovej komisii umiestniť plavidlo s vyvesenou vlajkou S na ľubovoľnom konci cieľovej čiary. Loď musí preťať cieľovú čiaru v súlade s definíciou Dokončenie, aj keby tak minula tú značku opačným bokom, akým by ju musela minúť, ak by trať nebola skrátaná.

PRÍPAD 145

Pásik uvedený v definícii Preplachtenie trate, keď sa zatiahnutím napne, musí ležať iba v splavnej vode.

Pravidlo 29.1, Odvolania: Individuálne odvolanie

PRÍPAD 31

Keď sa dá správne vizuálne znamenie pre individuálne odvolanie, ale požadované zvukové znamenie nie, a keď odvolávaná loď v postavení, že môže počuť zvukové znamenie, nevidí vizuálne znamenie a nevráti sa, má právo na nápravu. Ak si však uvedomí, že je cez čiaru, musí sa vrátiť a správne štartovať.

PRÍPAD 79

Keď loď nemá dôvod si myslieť, že prešla štartovú čiaru predčasne a preteková komisia ihneď nesignalizuje "Individuálne odvolanie", ale označí ju OCS, je to chyba, ktorá podstatne zhoršila výsledok lode bez jej vlastného zavinenia, a preto má nárok na nápravu.

PRÍPAD 136

Pri zisťovaní skutočností sa protestná komisia bude riadiť váhou dôkazov. Vo všeobecnosti, člen pretekovej komisie, ktorý sledoval štartovú čiaru, má lepšiu pozíciu ako akákoľvek súťažiaci loď pri posúdení, či bola nejaká loď cez čiaru pri štartovom znamení, a ak bola, či sa vrátila na predštartovú stranu a štartovala.

Pravidlo 30.2, Tresty pri štarte: Pravidlo vlajky Z

Pravidlo 30.3, Tresty pri štarte: Pravidlo vlajky U

Pravidlo 30.4, Tresty pri štarte: Pravidlo čiernej vlajky

PRÍPAD 65

Keď loď vie, že porušila pravidlo čiernej vlajky, je povinná ihneď vzdať. Keď tak neurobí a potom zámerne prekáža inej lodi v rozjazde, dopúšťa sa porušenia športového správania a pravidla 2 a jej kormidelník sa dopúšťa zlého správania.

PRÍPAD 96

Keď po všeobecnom odvolaní loď uvidí vyvesené číslo svojej plachty a tak zistí, že ju preteková komisia diskvalifikovala podľa druhej vety pravidla 30.4, a myslí si, že preteková komisia urobila chybu, jej jedinou možnosťou je neštartovať a potom žiadať o nápravu. Ak však preteková komisia nevyvesí číslo jej plachty a loď plachtí v znovu štartovanej rozjazde, mala by byť hodnotená BFD a nie DNE.

PRÍPAD 111

Ak loď poruší pravidlo 30.2 alebo pravidlo 30.4 počas štartovej procedúry, ktorá skončila všeobecným odvolaním, preteková komisia ju musí potrestať, aj keby bola rozjazda odložená pred touto štartovou procedúrou alebo ak by bol signalizovaný odklad počas ďalšej štartovej procedúry pred štartovým znamením.

PRÍPAD 140

Ako sa uplatňujú pravidlá, keď je loď prinútená preťať štartovú čiaru inou loďou, ktorá porušovala pravidlo Časti 2.

Pravidlo 31, Dotyk značky

PRÍPAD 77

Dotyk výstroja lode so značkou je dotykom značky. Loď s povinnosťou dávať prednosť neporušuje pravidlo, keď sa dotkne výstroja lode s právom plavby, ktorý sa neočakávane posunul z normálnej polohy.

PRÍPAD 128

Ak loď urobí chybu podľa pravidla 28.2 alebo poruší pravidlo 31 na cieľovej čiare a neopraví tú chybu alebo neprijme trest, musí sa zaznamenať na mieste, na ktorom dokončila. Môže byť iba potrestaná pre porušenie pravidla 28.2 alebo pravidla 31, ak je na ňu protest a protestná komisia rozhodne, že porušila pravidlo.

Pravidlo 32, Skrátenie alebo zrušenie po štarte

PRÍPAD 28

Keď jedna loď poruší pravidlo a následkom toho je, že sa iná dotkne značky, je druhá loď zbavená viny. Skutočnosť, že sa štartová značka z ľubovoľnej príčiny posunula, neoslobodzuje loď od jej povinnosti štartovať. Preteková komisia môže zrušiť rozjazdu podľa pravidla 32.1(c) len vtedy, keď zmena polohy značky priamo ovplyvnila bezpečnosť alebo spravodlivosť súťaženia.

PRÍPAD 37

Každá rozjazda pretekov je samostatnou rozjazdou. Pri pretekoch s viacerými triedami môže byť zrušenie vhodné pre niektoré triedy, ale nie pre všetky.

PRÍPAD 129

Keď je trať skrátaná pri značke, ktorá sa má oboplávať, tá značka sa stáva cieľovou značkou. Pravidlo 32.2(a) dovoľuje pretekovej komisii umiestniť plavidlo s vyvesenou vlajkou S na ľubovoľnom konci cieľovej čiary. Loď musí preťať cieľovú čiaru v súlade s definíciou Dokončenie, aj keby tak minula tú značku opačným bokom, akým by ju musela minúť, ak by trať nebola skrátaná.

Pravidlo 36, Rozjazdy znovu štartované alebo opakované

PRÍPAD 19

Výklad pojmu “škoda”.

PRÍPAD 141

Výklad pojmu „vážna“ v spojení „vážna škoda“.

ČASŤ 4 – INÉ POŽIADAVKY PRI PRETEKANÍ

Pravidlo 41, Pomoc zvonku

PRÍPAD 78

V skupinovej rozjazde lodí monotypovej triedy alebo lodí pretekajúcich podľa handicapového či ratingového systému smie loď používať taktiku, ktorá jasne prekáža a brzdí inú loď v rozjazde za podmienky, že ak sa pre to na ňu protestuje podľa pravidla 2, tak protestná komisia uzná, že existovala rozumná možnosť si touto taktikou zlepšiť svoj celkový výsledok v pretekoch. Avšak porušuje pravidlo 2 a možno aj pravidlo 69.1(a), ak pri používaní tejto taktiky zámerne poruší niektoré pravidlo.

PRÍPAD 100

Keď loď žiada a prijíma taktickú radu pre pretekanie, tak je to pomoc zvonku, i keby ju žiadala alebo prijímala na verejnej rádiovnej frekvencii.

PRÍPAD 120

„Informácia voľne dostupná“ v pravidle 41(c) je informáciou, ktorá je dostupná bez peňažného poplatku a všetky lode v rozjazde ju môžu ľahko získať. Pravidlo 41(c) je pravidlo, ktoré sa môže zmeniť pre jednotlivé preteky za podmienky, že sa dodrží postup stanovený v pravidlách.

Pravidlo 42, Pohon

PRÍPAD 5

Lod', ktorá kotví počas rozjazdy, stále preteká. Lod' neporušuje pravidlo 42.1 ani pravidlo 45, ak sa počas priťahovania kotevného lana kvôli vytiahnutiu kotvy vráti do pozície, ktorú mala v čase, keď spustila kotvu. Ak ju však priťahovanie kotevného lana jasne poháňa do inej pozície, tak porušuje tieto pravidlá.

PRÍPAD 8

Opakované pohyby kormidlom pre zmenu polohy lode, tak aby získala rýchlosť na každej zo série vln vytvorených prechádzajúcim plavidlom, nie sú veslovaním kormidlom, iba ak by boli silné, a nárast rýchlosti je výsledkom povoleného využitia vody na zvýšenie rýchlosti.

PRÍPAD 69

Hybnosť lode po jej prípravnom znamení, ktorá je výsledkom jej motorového pohonu pred týmto znaméním, nie je porušením pravidla 42.1.

Pravidlo 43, Zbavenie viny

PRÍPAD 11

Keď sú lode v krytí pri prekážke, vrátane prípadu, keď je prekážkou loď s právom plavby, vonkajšia loď musí dať vnútornej lodi miesto medzi ňou a prekážkou.

PRÍPAD 12

Pre určenie práva vnútornej lode na miesto pri značke podľa pravidla 18.2(b) nie je podstatné, že lode majú veľmi rozdielny smer, za predpokladu, že sú v krytí, keď prvá z nich dosiahne okruh.

PRÍPAD 25

Potom, čo vnútorná loď v krytí v návetrí dostala miesto pri značke, pravidlo 18 sa ďalej neuplatňuje, ale pravidlo 11 stále platí. Vnútorná náveterná loď musí dávať prednosť vonkajšej zúveternej lodi, a zúveterná

loď smie vyostrovat' za podmienky, že dá náveternej lodi miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 27

Loď nie je povinná predvídať, že iná loď poruší pravidlo. Keď loď získa právo plavby následkom vlastnej činnosti, druhá loď má právo na miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 30

Loď celkom vzadu, ktorá je povinná dávať prednosť, ale narazí do lode celkom vpredu, porušuje pravidlo o práve plavby, ktoré platilo predtým, ako došlo ku zrážke. Loď, ktorá stratí právo plavby nezamýšľaným obratom, je napriek tomu povinná dávať prednosť.

Pravidlo 43.1(a), Zbavenie viny

PRÍPAD 3

Záveterná loď na vetre zľava volajúca o miesto na obrat od blížiacej sa lode na vetre sprava, ktorá je pre ňu prekážkou, nie je povinná predvídať, že náveterná loď nesplní svoju povinnosť ihneď obrátiť alebo inak poskytnúť miesto.

PRÍPAD 28

Keď jedna loď poruší pravidlo a následkom toho je, že sa iná dotkne značky, je druhá loď zbavená viny. Skutočnosť, že sa štartová značka z ľubovoľnej príčiny posunula, neoslobodzuje loď od jej povinnosti štartovať. Preteková komisia môže zrušiť rozjazdu podľa pravidla 32.1(c) len vtedy, keď zmena polohy značky priamo ovplyvnila bezpečnosť alebo spravodlivosť súťaženia.

PRÍPAD 30

Loď celkom vzadu, ktorá je povinná dávať prednosť, ale narazí do lode celkom vpredu, porušuje pravidlo o práve plavby, ktoré platilo predtým, ako došlo ku zrážke. Loď, ktorá stratí právo plavby nezamýšľaným obratom, je napriek tomu povinná dávať prednosť.

PRÍPAD 51

Protestná komisia musí rozhodnúť, že lode boli zbavené viny v čase príhody, keď boli prinútené porušiť pravidlo v dôsledku toho, že iná loď porušila pravidlo.

PRÍPAD 91

Lod', ktorá má povinnosť dávať prednosť, musí dávať prednosť výstroju druhej lode, ktorý je mimo normálnej polohy, keď ten výstroj bol mimo normálnej polohy dostatočne dlho na to, aby ho mohla spozorovať a vyhnúť sa.

PRÍPAD 140

Ako sa uplatňujú pravidlá, keď je loď prinútená preťať štartovú čiaru inou loďou, ktorá porušovala pravidlo Časti 2.

PRÍPAD 146

Keď sa lode blížia ku štartovej značke aby štartovali a záveterná loď vyostruje, náveterná loď je zbavená viny podľa pravidla 43.1(b), ak poruší pravidlo 11 plachtením v rámci miesta, na ktoré má právo podľa pravidla 16.1.

Pravidlo 43.1(b), Zbavenie viny

PRÍPAD 24

Keď loď získa krytie v závetrí z pozície celkom vzadu, druhá loď musí ihneď dávať prednosť. Keď tak nemôže urobiť správnym jachtárskym spôsobom, nedostala miesto v súlade s pravidlom 15.

PRÍPAD 25

Potom, čo vnútorná loď v krytí v návetrí dostala miesto pri značke, pravidlo 18 sa ďalej neuplatňuje, ale pravidlo 11 stále platí. Vnútorná náveterná loď musí dávať prednosť vonkajšej záveternej lodi, a záveterná loď smie vyostrovat' za podmienky, že dá náveternej lodi miesto na dávanie prednosti.

PRÍPAD 49

Keď z jednej príhody alebo z veľmi úzko prepojených príhod vzniknú dva protesty, mali by sa prerokovať spolu za prítomnosti zástupcov všetkých zúčastnených lodí.

PRÍPAD 63

Keď pri značke vznikne miesto pre loď, ktorá naň nemá právo, tak ho môže na vlastné riziko využiť.

PRÍPAD 93

Ak loď vyostruje hneď potom, čo získa krytie v závetrí druhej lode, a žiadny manéver podľa správneho jachtárskeho spôsobu by neumožnil druhej lodi dať prednosť, tak vyostrujúca loď porušuje pravidlá 15 a 16.1. Druhá loď porušuje pravidlo 11, ale je zbavená viny.

PRÍPAD 95

Ak dve lode v krytí na vetre z rovnakých bokov križujú proti vetru a podliehajú pravidlu 18.2(b), tak pravidlo 18 sa prestáva uplatňovať, keď niektorá z nich vyostří ďalej ako priamo proti vetru. Keď je loď povinná druhej lodi dať miesto pri značke, to miesto zahŕňa aj miesto pre tú druhú loď vyhovieť pravidlu 31. Keď je loď s právom na miesto pri značke prinútená dotknúť sa značky keď plachtí v rámci miesta pri značke, na ktoré má právo, je zbavená viny za svoje porušenie pravidla 31.

PRÍPAD 124

V každom časovom okamihu počas toho, ako sa dve lode blížia ku prekážke, sa loď s právom plavby môže rozhodnúť, ktorým bokom prekážku minie, za podmienky, že vyhovie príslušným pravidlám.

PRÍPAD 125

Keď vonkajšia loď v krytí musí dať miesto jednej či viacerým vnútorným lodiam na minutie prekážky, tak priestor, ktorý dáva, musí byť dostatočný na to, aby všetky vnútorné lode mohli plniť svoje povinnosti podľa pravidiel Časti 2.

PRÍPAD 146

Keď sa lode blížia ku štartovej značke aby štartovali a záveterná loď vyostčuje, náveterná loď je zbavená viny podľa pravidla 43.1(b), ak poruší pravidlo 11 plachtením v rámci miesta, na ktoré má právo podľa pravidla 16.1.

Pravidlo 43.1(c), Zbavenie viny

PRÍPAD 2

Ak je prvá z dvoch lodí, ktoré dosahujú okruh, celkom vzadu, keď ho dosiahla, a ak sa neskôr tie lode dostanú do krytia, keď druhá z nich dosiahne okruh, tak sa uplatňuje pravidlo 18.2(a) a nie pravidlo 18.2(b). Pravidlo 18.2(a) sa uplatňuje, len pokiaľ sú lode v krytí a aspoň jedna z nich je v okruhu.

PRÍPAD 7

Keď loď získa krytie v závetrí z pozície celkom vzadu vnútri dvoch dĺžok trupu od druhej lode, náveterná loď musí dávať prednosť, ale záveterná loď musí spočiatku dať náveternej lodi miesto na dávanie prednosti a nesmie plachtiť nad svoj správny smer. Správny smer náveternej lode nie je dôležitý.

PRÍPAD 13

Pred svojím štartovým znamením záveterná loď neporušuje pravidlo tým, že plachtí ostrejšie, ako je smer náveternej lode.

PRÍPAD 14

Keď vzhľadom na rôzny názor na správny smer záveternej lode sa dve lode na vetre z rovnakých bokov približujú, náveterná loď musí dávať prednosť. Dve lode na tom istom úseku trate plachtiace blízko seba môžu mať rôzny správny smer.

PRÍPAD 19

Výklad pojmu “škoda”.

PRÍPAD 26

Loď s právom plavby nemusí konať, aby sa vyhla kolízii, až kým nie je jasné, že druhá loď nedáva prednosť. Ak sa však potom loď s právom plavby mohla tej kolízii vyhnúť a kolízia viedla ku škode, loď musí byť potrestaná pre porušenie pravidla 14.

PRÍPAD 125

Keď vonkajšia loď v krytí musí dať miesto jednej či viacerým vnútorným lodiam na minútie prekážky, tak priestor, ktorý dáva, musí byť dostatočný na to, aby všetky vnútorné lode mohli plniť svoje povinnosti podľa pravidiel Časti 2.

Pravidlo 44.1, Tresty v čase príhody: Prijatie trestu

Pravidlo 44.2, Tresty v čase príhody: Jednootáčkový a dvojotáčkový trest

PRÍPAD 19

Výklad pojmu “škoda”.

PRÍPAD 99

Skutočnosť, že loď povinná dávať prednosť je neovládateľná, ju neoprávňuje na zbavenie viny pre porušenie pravidla Časti 2. Keď sa loď s právom plavby stane povinnou podľa pravidla 14 “vyhnúť sa dotyku ... ak je to primerane možné“, a jediným spôsobom, ktorým tak môže urobiť, je núdzové prehodenie, neporuší to pravidlo, ak núdzovo neprehodí. Keď je trestom pre loď podľa pravidla 44.1(b) vzdanie a ona tak urobí (či už z dôvodu voľby alebo nutnosti), nemôže byť následne diskvalifikovaná.

PRÍPAD 107

Loď, ktorá nesleduje okolie počas štartovej procedúry, môže tým porušiť svoju povinnosť vyhýbať sa dotyku, ako je to primerane možné. Volanie je jedným zo spôsobov „činnosti vyhýbania sa dotyku“. Keď loď poruší pravidlo Časti 2 a toto spôsobí vážnu škodu a loď potom vzdá, tak prijala príslušný trest a nebude pre toto porušenie diskvalifikovaná.

PRÍPAD 108

Keď loď prijíma trest po dotyku značky, nemusí vykonať úplnú otáčku 360° a môže prijať trest zároveň s oboplávaním značky. Jej otáčka okolo značky bude slúžiť ako jej trest, ak zahŕňa obrat a prehodenie, pokiaľ je vykonaná ihneď potom, ako sa už nedotýka značky a uvoľnila sa od iných lodí, a keď nevznikli otázky ohľadne zvýhodnenia.

PRÍPAD 135

Rozbor rozhodnutí, ktoré musí urobiť protestná komisia, keď loď poruší pravidlo Časti 2 tým, že nedáva prednosť, a loď s právom plavby či tretia loď žiada o nápravu podľa pravidla 62.1(b).

PRÍPAD 141

Výklad pojmu „vážna“ v spojení „vážna škoda“.

Pravidlo 45, Vyt'ahovanie; Pripúťanie; Kotvenie

PRÍPAD 5

Lod', ktorá kotví počas rozjazdy, stále preteká. Lod' neporušuje pravidlo 42.1 ani pravidlo 45, ak sa počas priťahovania kotevného lana kvôli vytiahnutiu kotvy vráti do pozície, ktorú mala v čase, keď spustila kotvu. Ak ju však priťahovanie kotevného lana jasne poháňa do inej pozície, tak porušuje tieto pravidlá.

Pravidlo 46, Zodpovedná osoba

PRÍPAD 40

Pokiaľ triedové pravidlá, rozpis pretekov alebo plachetné smernice nestanovujú výslovne inak, majiteľ lode či iná zodpovedná osoba na lodi sa môže slobodne rozhodnúť, kto bude loď v pretekoch kormidlovať, za podmienky, že sa neporuší pravidlo 46.

Pravidlo 49, Umiestnenie posádky; Lankové zábradlie

PRÍPAD 4

Pretekár smie držať o'ťaž zvonku lode.

PRÍPAD 36

Poloha členov posádky vzhľadom na lankové zábradlie.

PRÍPAD 83

Opakované nastavovanie plachiet s telom pretekára zvonka lankového zábradlia nie je dovolené.

Pravidlo 50.1, Oblečenie a výstroj pretekára

PRÍPAD 89

S výnimkou windsurfera a kiteboardu nesmie mať pretekár oblečenú ani inak na sebe pripevnenú nádobu na nápoje.

Pravidlo 55.3, Nasadzovanie a prit'ahovanie plachiet: Prit'ahovanie plachiet

PRÍPAD 4

Pretekár smie držať oťaž zvonku lode.

PRÍPAD 97

Jazdcový peň ('jockey pole') pripojený k náveternej oťaži ('guy') spinakra je povolený.

Pravidlo 56, Hmlové znamenia a svetlá; Schémy oddelenej premávky

PRÍPAD 109

IRPCAS či štátne predpisy o práve plavby platia medzi pretekajúcimi loďami iba ak tak stanovujú plachetné smernice, a v tom prípade nahrádzajú všetky pravidlá Časti 2. Platnosť niektorého pravidla *IRPCAS* či niektorého štátneho predpisu, iného ako pravidlo o práve plavby, môže byť predpísaná jeho uvedením v rozpise pretekov, plachetných smerniciach alebo inom dokumente, ktorý riadi preteky.

ČASŤ 5 – PROTESTY, NÁPRAVY, ROKOVANIA, ZLÉ SPRÁVANIE A ODVOLANIA

Oddiel A – Protesty; Nápravy; Konanie podľa pravidla 69

Pravidlo 60, Právo na protest; Právo na žiadosť o nápravu alebo Konanie podľa pravidla 69

PRÍPAD 1

Loď, ktorá počas pretekania porušila pravidlo, ale pokračuje v pretekaní, môže protestovať pre neskoršiu príhodu, hoci je po rozjazde pre svoje porušenie potrestaná.

PRÍPAD 19

Výklad pojmu "škoda".

PRÍPAD 39

Preteková komisia nie je povinná protestovať na loď. Primárnu zodpovednosť za presadzovanie pravidiel majú pretekári.

PRÍPAD 57

Keď bol aktuálny, správne overený certifikát predložený v dobrej viere majiteľom, ktorý splnil požiadavky pravidla 78.1, konečné výsledky rozjazdu či pretekov musia ostať v platnosti, aj keby bol ten certifikát neskôr odobratý.

PRÍPAD 141

Výklad pojmu „vážna“ v spojení „vážna škoda“.

Pravidlo 61.1, Požiadavky na protest: Informovanie protestovaného

PRÍPAD 19

Výklad pojmu „škoda“.

PRÍPAD 72

Rozprava o pojme „vlajka“.

PRÍPAD 85

Ak nie je pretekové pravidlo jedným zo zoznamu v pravidle 86.1(c), triedové pravidlá ho nemôžu zmeniť. Ak sa triedové pravidlo pokúsi zmeniť takéto pravidlo, tak to triedové pravidlo neplatí a nemôže sa použiť.

PRÍPAD 112

Lod', ktorá robí chybu pri preplachtení trate a neopravuje ju, neporušuje pravidlo 28.1, kým nedokončí. Ak loď robí takú chybu, druhá loď jej môže oznámiť svoj úmysel protestovať predtým, ako tá prvá loď dokončí, alebo pri prvej vhodnej príležitosti po tom, ako tá prvá loď dokončí.

PRÍPAD 141

Výklad pojmu „vážna“ v spojení „vážna škoda“.

Pravidlo 61.2, Požiadavky na protest: Obsah protestu

PRÍPAD 22

Pre platnosť protestu nie je dôležité, že pravidlo, o ktorom si protestujúci myslí, že bolo porušené, nie je medzi pravidlami, o ktorých protestná komisia neskôr rozhodne, že porušené boli.

Pravidlo 62, Náprava

PRÍPAD 44

Lod' nemôže protestovať na pretekovú komisiu kvôli porušeniu pravidla. Ak však tak skúsi urobiť, jej „protest“ môže splňať požiadavky na žiadosť o nápravu, a v tom prípade to protestná komisia musí tak posudzovať.

Pravidlo 62.1, Náprava

PRÍPAD 31

Keď sa dá správne vizuálne znamenie pre individuálne odvolanie, ale požadované zvukové znamenie nie, a keď odvolávaná loď v postavení, že môže počuť zvukové znamenie, nevidí vizuálne znamenie a nevráti sa, má právo na nápravu. Ak si však uvedomí, že je cez čiaru, musí sa vrátiť a správne štartovať.

PRÍPAD 140

Ako sa uplatňujú pravidlá, keď je loď prinútená preťať štartovú čiaru inou loďou, ktorá porušovala pravidlo Časti 2.

Pravidlo 62.1(a), Náprava

PRÍPAD 37

Každá rozjazda pretekov je samostatnou rozjazdou. Pri pretekoch s viacerými triedami môže byť zrušenie vhodné pre niektoré triedy, ale nie pre všetky.

PRÍPAD 45

Keď loď dokončí nesprávne kvôli chybe pretekovej komisie, ale žiadna z pretekajúcich lodí v dôsledku toho nezíska ani nestratí, vhodným a spravodlivým spôsobom nápravy je stanoviť umiestnenie lodí v poradí, ako prešli cieľovú čiaru.

PRÍPAD 68

Skutočnosť, že preteková komisia nezistila, že ratingový certifikát je neplatný, neopravňuje loď na nápravu. Loď, ktorá mohla porušiť pravidlo a pokračuje v pretekaní, zachováva si svoje práva podľa pretekových pravidiel, vrátane jej práv podľa pravidiel Časti 2, a svoje právo protestovať či odvolať sa, hoci mohla byť neskôr diskvalifikovaná.

PRÍPAD 82

Keď leží cieľová čiaru v smere posledného úseku trate tak, že nemožno určiť, z ktorej strany sa má správne preťať kvôli dokončeniu tak, aby bolo v súlade s definíciou, loď smie preťať čiaru z oboch smerov a jej dokončenie sa má zaznamenať.

PRÍPAD 119

Keď lode v rozjazde pretekajú podľa ratingového systému, tak rating, ktorý by sa mal použiť pre výpočet korigovaného času lode je jej rating v čase, keď plachtila v rozjazde. Jej bodovanie by sa nemalo meniť, ak ratingová autorita, ktorá koná z vlastnej vôle, neskôr zmení jej rating.

PRÍPAD 129

Keď je trať skrátaná pri značke, ktorá sa má oboplávať, tá značka sa stáva cieľovou značkou. Pravidlo 32.2(a) dovoľuje pretekovej komisii umiestniť plavidlo s vyvesenou vlajkou S na ľubovoľnom konci cieľovej čiary. Loď musí preťať cieľovú čiaru v súlade s definíciou Dokončenie, aj keby tak minula tú značku opačným bokom, akým by ju musela minúť, ak by trať nebola skrátaná.

Pravidlo 62.1(b), Náprava

PRÍPAD 19

Výklad pojmu “škoda”.

PRÍPAD 110

Loď fyzicky poškodená dotykom s loďou, ktorá bola potrestaná pre porušenie pravidla Časti 2, má nárok na nápravu, len ak poškodenie samo podstatne zhoršilo jej body či umiestnenie. Dotyk nie je podmienkou, aby loď spôsobila zranenie či fyzické poškodenie druhej lodi. Zhoršenie bodov či umiestnenia lode spôsobené vyhybacím manévrom nezakladá samo o sebe nárok na nápravu. „Zranenie“ znamená telesné zranenie osoby, a „poškodenie“ v pravidle 62.1(b) znamená iba fyzické poškodenie lode alebo jej výstroja.

PRÍPAD 116

Rozprava o náprave v situácii, keď je loď poškodená na začiatku série, má nárok na nápravu podľa pravidla 62.1(b), a to poškodenie jej zabránilo plachtiť vo zvyšných rozjazdách. V takej situácii, aby sa zachovala spravodlivosť voči ostatným lodiam v sérii, protestná komisia by mala zaistiť, že menej ako polovica bodov rozjázd v jej výsledku v sérii, po prípadných škrtaniach, je založená na priemerných bodoch.

PRÍPAD 135

Rozbor rozhodnutí, ktoré musí urobiť protestná komisia, keď loď poruší pravidlo Časti 2 tým, že nedáva prednosť, a loď s právom plavby či tretia loď žiada o nápravu podľa pravidla 62.1(b).

Pravidlo 62.1(c), Náprava

PRÍPAD 20

Keď je možné, že je loď v nebezpečenstve, iná loď, ktorá poskytne pomoc, má právo na nápravu, aj keď jej pomoc nebola vyžiadaná alebo keby sa neskôr zistilo, že nebezpečenstvo nehrozilo.

Pravidlo 62.1(d), Náprava

PRÍPAD 34

Brzdenie inej lode môže byť porušením pravidla 2 a podkladom pre priznanie nápravy a pre postup podľa pravidla 69.2.

Pravidlo 62.2, Náprava

PRÍPAD 102

Keď loď žiada o nápravu kvôli príhode, o ktorej tvrdí, že ovplyvnila jej výsledok v rozjazde a tým v pretekoch, časovým limitom pre túto žiadosť je časový limit pre tú rozjazdu a nie časový limit, odvodený od zverejnenia výsledkov pretekov.

Oddiel B – Rokovania a rozhodnutia

Pravidlo 63.1, Rokovania: Požiadavky na rokovanie

PRÍPAD 1

Loď, ktorá počas pretekania porušila pravidlo, ale pokračuje v pretekaní, môže protestovať pre neskoršiu príhodu, hoci je po rozjazde pre svoje porušenie potrestaná.

Pravidlo 63.2, Rokovania: Čas a miesto rokovania; Čas pre strany na prípravu

PRÍPAD 48

Cieľom Časti 5 pretekových pravidiel je ochrániť loď pred nespravodlivým zaobchádzaním, nie poskytnúť protestovaným zadné dvierka. Povinnosťou protestovaného je ochrániť sa uvážlivým konaním pred rokovaním.

PRÍPAD 49

Keď z jednej príhody alebo z veľmi úzko prepojených príhod vzniknú dva protesty, mali by sa prerokovať spolu za prítomnosti zástupcov všetkých zúčastnených lodí.

Pravidlo 63.3, Rokovania: Právo na prítomnosť

PRÍPAD 49

Keď z jednej príhody alebo z veľmi úzko prepojených príhod vzniknú dva protesty, mali by sa prerokovať spolu za prítomnosti zástupcov všetkých zúčastnených lodí.

Pravidlo 63.4, Rokovania: Konflikt záujmov

PRÍPAD 137

Keď sa rozhoduje, či je konflikt záujmov závažný, protestná komisia by mala zohľadniť stupeň závažnosti konfliktu, dôležitosť pretekov a celkové vnímanie spravodlivosti.

Pravidlo 63.5, Rokovania: Platnosť protestu alebo žiadosti o nápravu

PRÍPAD 19

Výklad pojmu „škoda”.

PRÍPAD 22

Pre platnosť protestu nie je dôležité, že pravidlo, o ktorom si protestujúci myslí, že bolo porušené, nie je medzi pravidlami, o ktorých protestná komisia neskôr rozhodne, že porušené boli.

PRÍPAD 141

Výklad pojmu „vážna“ v spojení „vážna škoda“.

Pravidlo 63.6, Rokovania: Prijatie svedectiev a zisťovanie skutočností

PRÍPAD 104

Pokúsiť sa rozlíšiť medzi skutočnosťami a závermi v zisteniach protestnej komisie býva niekedy ťažké, pretože zistenia môžu byť čiastočne založené na skutočnosti a čiastočne na závere. Národný zväz môže zmeniť rozhodnutie protestnej komisie a akékoľvek iné zistenie, ktoré zahŕňa úvahu či úsudok, ale nie jej zistenia skutočnosti. Národný zväz môže vyvodit' ďalšie skutočnosti logickou dedukciou. Žiadne zapísané skutočnosti ani nákresy nemajú prednosť jeden pred druhým. Protestná komisia musí vyriešiť rozpory medzi skutočnosťami, keď tak od nej požaduje národný zväz.

PRÍPAD 136

Pri zisťovaní skutočností sa protestná komisia bude riadiť váhou dôkazov. Vo všeobecnosti, člen pretekovej komisie, ktorý sledoval štartovú čiaru, má lepšiu pozíciu ako akákoľvek súťažiaci loď pri posúdení, či bola

nejaká loď cez čiaru pri štartovom znamení, a ak bola, či sa vrátila na predštartovú stranu a štartovala.

Pravidlo 63.7, Rokovania: Rozpor medzi pravidlami

PRÍPAD 98

Pravidlá uvedené v zozname v definícii Pravidlo platia pri pretekoch, ktoré sa riadia *Pretekovými pravidlami jachtingu*, bez ohľadu na to, či tak výslovne uvádza rozpis pretekov. Pravidlo v rozpise pretekov či plachetných smerniciach smie, za podmienky, že je to v súlade s obmedzeniami k pravidlu 88.2, zmeniť niektoré alebo všetky predpisy národného zväzu. Vo všeobecnosti rozpis pretekov nesmie zmeniť triedové pravidlo. Keď loď preteká podľa handicapového alebo ratingového systému, platia pravidlá toho systému, a môžu tiež platiť niektoré alebo všetky jej triedové pravidlá. Keď je rozpis pretekov v rozpore s plachetnými smernicami, žiadny nemá prednosť.

Pravidlo 64.1(c), Rozhodnutia: Spôsob dokazovania, rozhodnutia väčšinou a zmena druhu žiadostí

PRÍPAD 44

Lod' nemôže protestovať na pretekovú komisiu kvôli porušeniu pravidla. Ak však tak skúsi urobiť, jej „protest“ môže spĺňať požiadavky na žiadosť o nápravu, a v tom prípade to protestná komisia musí tak posudzovať.

Pravidlo 64.2, Rozhodnutia: Tresty

PRÍPAD 1

Lod', ktorá počas pretekania porušila pravidlo, ale pokračuje v pretekaní, môže protestovať pre neskoršiu príhodu, hoci je po rozjazde pre svoje porušenie potrestaná.

PRÍPAD 22

Pre platnosť protestu nie je dôležité, že pravidlo, o ktorom si protestujúci myslí, že bolo porušené, nie je medzi pravidlami, o ktorých protestná komisia neskôr rozhodne, že porušené boli.

PRÍPAD 26

Lod' s právom plavby nemusí konať, aby sa vyhla kolízii, až kým nie je jasné, že druhá loď nedáva prednosť. Ak sa však potom loď s právom plavby mohla tej kolízii vyhnúť a kolízia viedla ku škode, loď musí byť potrestaná pre porušenie pravidla 14.

Pravidlo 64.2(a), Rozhodnutia: Tresty

PRÍPAD 99

Skutočnosť, že loď povinná dávať prednosť je neovládateľná, ju neoprávňuje na zbavenie viny pre porušenie pravidla Časti 2. Keď sa loď s právom plavby stane povinnou podľa pravidla 14 “vyhnúť sa dotyku ... ak je to primerane možné“, a jediným spôsobom, ktorým tak môže urobiť, je núdzové prehodenie, neporuší to pravidlo, ak núdzovo neprehodí. Keď je trestom pre loď podľa pravidla 44.1(b) vzdanie a ona tak urobí (či už z dôvodu voľby alebo nutnosti), nemôže byť následne diskvalifikovaná.

PRÍPAD 107

Lod', ktorá nesleduje okolie počas štartovej procedúry, môže tým porušiť svoju povinnosť vyhýbať sa dotyku, ako je to primerane možné. Volanie je jedným zo spôsobov „činnosti vyhýbania sa dotyku“. Keď loď poruší pravidlo Časti 2 a toto spôsobí vážnu škodu a loď potom vzdá, tak prijala príslušný trest a nebude pre toto porušenie diskvalifikovaná.

Pravidlo 64.3, Rozhodnutia: Rozhodnutia o náprave

PRÍPAD 31

Keď sa dá správne vizuálne znamenie pre individuálne odvolanie, ale požadované zvukové znamenie nie, a keď odvolávaná loď v postavení, že môže počuť zvukové znamenie, nevidí vizuálne znamenie a nevráti sa, má právo na nápravu. Ak si však uvedomí, že je cez čiaru, musí sa vrátiť a správne štartovať.

PRÍPAD 45

Keď loď dokončí nesprávne kvôli chybe pretekovej komisie, ale žiadna z pretekajúcich lodí v dôsledku toho nezíska ani nestratí, vhodným a spravodlivým spôsobom nápravy je stanoviť umiestnenie lodí v poradí, ako prešli cieľovú čiaru.

PRÍPAD 116

Rozprava o náprave v situácii, keď je loď poškodená na začiatku série, má nárok na nápravu podľa pravidla 62.1(b), a to poškodenie jej zabránilo plachtiť vo zvyšných rozjazdách. V takej situácii, aby sa zachovala spravodlivosť voči ostatným lodiam v sérii, protestná komisia by mala zaistiť, že menej ako polovica bodov rozjazd v jej výsledku v sérii, po prípadných škrtaniach, je založená na priemerných bodoch.

Pravidlo 64.4(a), Rozhodnutia: Rozhodnutie o protestoch týkajúcich sa triedových pravidiel

PRÍPAD 19

Výklad pojmu “škoda”.

Pravidlo 66, Znovuotvorenie rokovania

PRÍPAD 115

Výklad pojmu „nové“, ako je použité v pravidle 66.1.

Oddiel C – Zlé správanie

Pravidlo 69, Zlé správanie

PRÍPAD 138

Vo všeobecnosti, činnosť pretekára, ktorá priamo ovplyvňuje čestnosť pretekania alebo neprijatie príslušného trestu, keď si je pretekár vedomý porušenia pravidla, mala by sa riešiť podľa pravidla 2. Akákoľvek činnosť, vrátane vážneho porušenia pravidla 2 či iného pravidla, ktorú komisia posúdi ako možné zlé správanie, mala by sa riešiť podľa pravidla 69.

Pravidlo 69.1(a), Zlé správanie: Zákaz zlého správania; Riešenie

PRÍPAD 78

V skupinovej rozjazde lodí monotypovej triedy alebo lodí pretekajúcich podľa handicapového či ratingového systému smie loď používať taktiku, ktorá jasne prekáža a brzdí inú loď v rozjazde za podmienky, že ak sa pre to na ňu protestuje podľa pravidla 2, tak protestná komisia uzná, že existovala rozumná možnosť si touto taktikou zlepšiť svoj celkový výsledok v pretekoch. Avšak porušuje pravidlo 2 a možno aj pravidlo 69.1(a), ak pri používaní tejto taktiky zámerne poruší niektoré pravidlo.

Pravidlo 69.2, Zlé správanie: Činnosť protestnej komisie

PRÍPAD 34

Brzdzenie inej lode môže byť porušením pravidla 2 a podkladom pre priznanie nápravy a pre postup podľa pravidla 69.2.

PRÍPAD 65

Keď loď vie, že porušila pravidlo čiernej vlajky, je povinná ihneď vzdať. Keď tak neurobí a potom zámerne prekáža inej lodi v rozjazde, dopúšťa sa porušenia športového správania a pravidla 2 a jej kormidelník sa dopúšťa zlého správania.

PRÍPAD 67

Keď loď preteká a stretne sa s plavidlom, ktoré nepreteká, obe sú viazané štátnymi predpismi o práve plavby. Keď podľa týchto predpisov má pretekajúca loď dávať prednosť, ale zámerne narazí do druhej lode, jek kormidelník sa dopúšťa zlého správania.

PRÍPAD 122

Výklad pojmu „dostatočná spokojnosť“ a príklad jeho použitia.

PRÍPAD 139

Príklady objasňujúce, kedy by bolo „vhodné“ podľa pravidla 69.2(j)(3) oznámiť porušenie pravidla 69 národnému zväzu či World Sailingu.

Oddiel D – Odvolania

Pravidlo 70, Odvolania a žiadosti k národnému zväzu

PRÍPAD 104

Pokúsiť sa rozlíšiť medzi skutočnosťami a závermi v zisteniach protestnej komisie býva niekedy ťažké, pretože zistenia môžu byť čiastočne založené na skutočnosti a čiastočne na závere. Národný zväz môže zmeniť rozhodnutie protestnej komisie a akékoľvek iné zistenie, ktoré zahŕňa úvahu či úsudok, ale nie jej zistenia skutočnosti. Národný zväz môže vyvodit' ďalšie skutočnosti logickou dedukciou. Žiadne zapísané skutočnosti ani nákresy nemajú prednosť jeden pred druhým. Protestná komisia musí vyriešiť rozpory medzi skutočnosťami, keď tak od nej požaduje národný zväz.

PRÍPAD 143

Keď organizátorom pretekov nie je organizácia uvedená v pravidle 89.1, strana rokovania nemá prístup k procesu odvolania.

Pravidlo 71.4, Rozhodnutia národného zväzu

PRÍPAD 61

Keď je rozhodnutie protestnej komisie zmenené alebo zrušené rozhodnutím v odvolaní, konečné výsledky a ceny sa musia podľa toho upraviť.

ČASŤ 6 – PRIHLÁŠKY A KVALIFIKÁCIA

Pravidlo 75, Prihláška na preteky

PRÍPAD 40

Pokiaľ triedové pravidlá, rozpis pretekov alebo plachetné smernice nestanovujú výslovne inak, majiteľ lode či iná zodpovedná osoba na lodi sa môže slobodne rozhodnúť, kto bude loď v pretekoch kormidlovať, za podmienky, že sa neporuší pravidlo 46.

PRÍPAD 143

Keď organizátorom pretekov nie je organizácia uvedená v pravidle 89.1, strana rokovania nemá prístup k procesu odvolania.

Pravidlo 78, Zhoda s triedovými pravidlami; Certifikáty

PRÍPAD 57

Keď bol aktuálny, správne overený certifikát predložený v dobrej viere majiteľom, ktorý splnil požiadavky pravidla 78.1, konečné výsledky rozjazdy či pretekov musia ostať v platnosti, aj keby bol ten certifikát neskôr odobratý.

PRÍPAD 131

Ak loď porušila pravidlo 78.2 tým, že nepredložila požadovaný certifikát ani nezariadila overenie jeho existencie pred štartom v posledný deň pretekov, preteková komisia ju musí hodnotiť ako DSQ bez prerokovania vo všetkých rozjazdách tých pretekov.

ČASŤ 7 – ORGANIZÁCIA PRETEKOV

Pravidlo 85, Zmeny pravidiel

PRÍPAD 121

Postup, ktorý treba dodržať, aby sa mohlo zmeniť pretekové pravidlo pre dané preteky, vysvetlený podrobne.

Pravidlo 86, Zmeny pretekových pravidiel

PRÍPAD 32

Pretekár má právo pozeráť výlučne do rozpisu pretekov alebo písomných plachetných smerníc ohľadne všetkých podrobností, týkajúcich sa plachtenia po trati.

PRÍPAD 85

Ak nie je pretekové pravidlo jedným zo zoznamu v pravidle 86.1(c), triedové pravidlá ho nemôžu zmeniť. Ak sa triedové pravidlo pokúsi zmeniť takéto pravidlo, tak to triedové pravidlo neplatí a nemôže sa použiť.

PRÍPAD 121

Postup, ktorý treba dodržať, aby sa mohlo zmeniť pretekové pravidlo pre dané preteky, vysvetlený podrobne.

Pravidlo 87, Zmeny triedových pravidiel

PRÍPAD 98

Pravidlá uvedené v zozname v definícii Pravidlo platia pri pretekoch, ktoré sa riadia *Pretekovými pravidlami jachtingu*, bez ohľadu na to, či tak výslovne uvádza rozpis pretekov. Pravidlo v rozpise pretekov či plachetných smerniciach smie, za podmienky, že je to v súlade s obmedzeniami k pravidlu 88.2, zmeniť niektoré alebo všetky predpisy národného zväzu. Vo všeobecnosti rozpis pretekov nesmie zmeniť triedové pravidlo. Keď loď preteká podľa handicapového alebo ratingového systému, platia pravidlá toho systému, a môžu tiež platiť niektoré alebo všetky jej triedové pravidlá. Keď je rozpis pretekov v rozpore s plachetnými smernicami, žiadny nemá prednosť.

Pravidlo 88.2, Národné predpisy: Zmeny v predpisoch

PRÍPAD 98

Pravidlá uvedené v zozname v definícii Pravidlo platia pri pretekoch, ktoré sa riadia *Pretekovými pravidlami jachtingu*, bez ohľadu na to, či tak výslovne uvádza rozpis pretekov. Pravidlo v rozpise pretekov či plachetných smerniciach smie, za podmienky, že je to v súlade s obmedzeniami k pravidlu 88.2, zmeniť niektoré alebo všetky predpisy národného zväzu. Vo všeobecnosti rozpis pretekov nesmie zmeniť triedové pravidlo. Keď loď preteká podľa handicapového alebo ratingového systému, platia pravidlá toho systému, a môžu tiež platiť niektoré alebo všetky jej triedové pravidlá. Keď je rozpis pretekov v rozpore s plachetnými smernicami, žiadny nemá prednosť.

Pravidlo 89.1, Organizátor; Rozpis pretekov; Menovanie funkcionárov pretekov: Organizátor

PRÍPAD 143

Keď organizátorom pretekov nie je organizácia uvedená v pravidle 89.1, strana rokovania nemá prístup k procesu odvolania.

Pravidlo 90, Preteková komisia; Plachetné smernice; Bodovanie

PRÍPAD 61

Keď je rozhodnutie protestnej komisie zmenené alebo zrušené rozhodnutím v odvolaní, konečné výsledky a ceny sa musia podľa toho upraviť.

Pravidlo 90.2(c), Preteková komisia; Plachetné smernice; Bodovanie: Plachetné smernice

PRÍPAD 32

Pretekár má právo pozeráť výlučne do rozpisu pretekov alebo písomných plachetných smerníc ohľadne všetkých podrobností, týkajúcich sa plachtenia po trati.

DODATOK A – BODOVANIE

Pravidlo A3, Časy štartu a umiestnenie v cieľi

PRÍPAD 119

Keď lode v rozjazde pretekajú podľa ratingového systému, tak rating, ktorý by sa mal použiť pre výpočet korigovaného času lode je jej rating v čase, keď plachtila v rozjazde. Jej bodovanie by sa nemalo meniť, ak ratingová autorita, ktorá koná z vlastnej vôle, neskôr zmení jej rating.

Pravidlo A4, Bodovací systém

PRÍPAD 128

Ak preteková komisia vidí, že loď urobila chybu podľa pravidla 28.1 pri preplachtení trate a nenapravila tú chybu, musí ju hodnotiť NSC. Ak vidí, že sa loď dotkla značky pri dokončení, musí ju hodnotiť podľa jej cieľového umiestnenia a môže na ňu protestovať pre porušenie pravidla 31.

Pravidlo A5, Body určené pretekovou komisiou

PRÍPAD 28

Keď jedna loď poruší pravidlo a následkom toho je, že sa iná dotkne značky, je druhá loď zbavená viny. Skutočnosť, že sa štartová značka z ľubovoľnej príčiny posunula, neoslobodzuje loď od jej povinnosti štartovať. Preteková komisia môže zrušiť rozjazdu podľa pravidla 32.1(c) len vtedy, keď zmena polohy značky priamo ovplyvnila bezpečnosť alebo spravodlivosť súťaženia.

PRÍPAD 128

Ak preteková komisia vidí, že loď urobila chybu podľa pravidla 28.1 pri preplachtení trate a nenapravila tú chybu, musí ju hodnotiť NSC. Ak vidí, že sa loď dotkla značky pri dokončení, musí ju hodnotiť podľa jej cieľového umiestnenia a môže na ňu protestovať pre porušenie pravidla 31.

PRÍPAD 131

Ak loď porušila pravidlo 78.2 tým, že nepredložila požadovaný certifikát ani nezariadila overenie jeho existencie pred štartom v posledný deň pretekov, preteková komisia ju musí hodnotiť ako DSQ bez prerokovania vo všetkých rozjazdách tých pretekov.

Pravidlo A9, Priznanie nápravy

PRÍPAD 116

Rozprava o náprave v situácii, keď je loď poškodená na začiatku série, má nárok na nápravu podľa pravidla 62.1(b), a to poškodenie jej zabránilo plachtiť vo zvyšných rozjazdách. V takej situácii, aby sa zachovala spravodlivosť voči ostatným lodiam v sérii, protestná komisia by mala zaistiť, že menej ako polovica bodov rozjazd v jej výsledku v sérii, po prípadných škrtniach, je založená na priemerných bodoch.

DODATOK J – ROZPIS PRETEKOV A PLACHETNÉ SMERNICE

Pravidlo J1, Obsah rozpisu pretekov

Pravidlo J2, Obsah plachetných smerníc

PRÍPAD 98

Pravidlá uvedené v zozname v definícii Pravidlo platia pri pretekoch, ktoré sa riadia *Pretekovými pravidlami jachtingu*, bez ohľadu na to, či tak výslovne uvádza rozpis pretekov. Pravidlo v rozpise pretekov či plachetných smerniciach smie, za podmienky, že je to v súlade s obmedzeniami k pravidlu 88.2, zmeniť niektoré alebo všetky predpisy národného zväzu. Vo všeobecnosti rozpis pretekov nesmie zmeniť triedové pravidlo. Keď loď preteká podľa handicapového alebo ratingového systému, platia pravidlá toho systému, a môžu tiež platiť niektoré alebo všetky jej triedové pravidlá. Keď je rozpis pretekov v rozpore s plachetnými smernicami, žiadny nemá prednosť.

PRÍPAD 121

Postup, ktorý treba dodržať, aby sa mohlo zmeniť pretekové pravidlo pre dané preteky, vysvetlený podrobne.

DODATOK R – POSTUPY PRE ODVOLANIA A ŽIADOSTI

Pravidlo R5, Nedostatočné skutočnosti; Znovuotvorenie

PRÍPAD 104

Pokúsiť sa rozlíšiť medzi skutočnosťami a závermi v zisteniach protestnej komisie býva niekedy ťažké, pretože zistenia môžu byť čiastočne založené na skutočnosti a čiastočne na závere. Národný zväz môže zmeniť rozhodnutie protestnej komisie a akékoľvek iné zistenie, ktoré zahŕňa úvahu či úsudok, ale nie jej zistenia skutočnosti. Národný zväz môže vyvodit' ďalšie skutočnosti logickou dedukciou. Žiadne zapísané skutočnosti ani nákresy nemajú prednosť jeden pred druhým. Protestná komisia musí vyriešiť rozpory medzi skutočnosťami, keď tak od nej požaduje národný zväz.

ZNAMENIA PRETEKOV

Znamenia pretekov: Znamenia odvolania, X

PRÍPAD 31

Keď sa dá správne vizuálne znamenie pre individuálne odvolanie, ale požadované zvukové znamenie nie, a keď odvolávaná loď v postavení, že môže počuť zvukové znamenie, nevidí vizuálne znamenie a nevráti sa, má právo na nápravu. Ak si však uvedomí, že je cez čiaru, musí sa vrátiť a správne štartovať.

MEDZINÁRODNÉ PREDPISY PRE ZABRÁNENIE ZRÁŽKAM NA MORI

PRÍPAD 38

Zmyslom *Medzinárodných predpisov pre zabránenie zrážkam na mori (IRPCAS)* je zaistiť bezpečnosť plavidiel na mori predchádzaním situácií, ktoré by mohli viesť ku kolíziám. Keď pravidlá práva plavby *IRPCAS* nahradia pravidlá Časti 2, účinne zakazujú lodi s právom plavby meniť jej kurz smerom k lodi povinnej dávať prednosť, keď je v blízkosti takej lode.

PRÍPAD 109

IRPCAS či štátne predpisy o práve plavby platia medzi pretekajúcimi loďami iba ak tak stanovujú plachetné smernice, a v tom prípade nahrádzajú všetky pravidlá Časti 2. Platnosť niektorého pravidla *IRPCAS* či niektorého štátneho predpisu, iného ako pravidlo o práve plavby, môže byť predpísaná jeho uvedením v rozpise pretekov, plachetných smerniciach alebo inom dokumente, ktorý riadi preteky.

KAPITOLA 2

PRÍPADY

PRÍPAD 1

**Pravidlo 60.1, Právo na protest, Právo na žiadosť o nápravu alebo
Konanie podľa pravidla 69**

Pravidlo 63.1, Rokovania: Požiadavka na rokovanie

Pravidlo 64.2, Rozhodnutia: Tresty

Lod', ktorá počas pretekania porušila pravidlo, ale pokračuje v pretekaní, môže protestovať pre neskoršiu príhodu, hoci je po rozjazde pre svoje porušenie potrestaná.

Skutočnosti

Lode A, B a C pretekajú spolu s ostatnými. Po príhode medzi A a B loď A zvolá „Protest!“ a vztýči protestnú vlajku, ale loď B neprijme trest. Neskôr po druhej príhode loď B protestuje na tretiu loď C. Protestná komisia prerokuje protest A proti B a diskvalifikuje B.

Otázka

Znamená táto diskvalifikácia, že protest B proti C je neplatný?

Odpoveď

Nie. Keď loď pokračuje v pretekaní po údajnom porušení pravidla, nemenia sa jej práva a povinnosti určené pravidlami. Takže hoci protest A proti B je úspešný, protestná komisia musí prerokovať protest B proti C a ak je platný a protestná komisia zistila z dôkazov, že C porušila pravidlo, musí ju potrestať (pozri pravidlo 64.2).

GBR 1962/25

PRÍPAD 2

Pravidlo 12, Na vetre z rovnakých bokov, bez krytia

Pravidlo 14, Vyhybanie sa dotyku

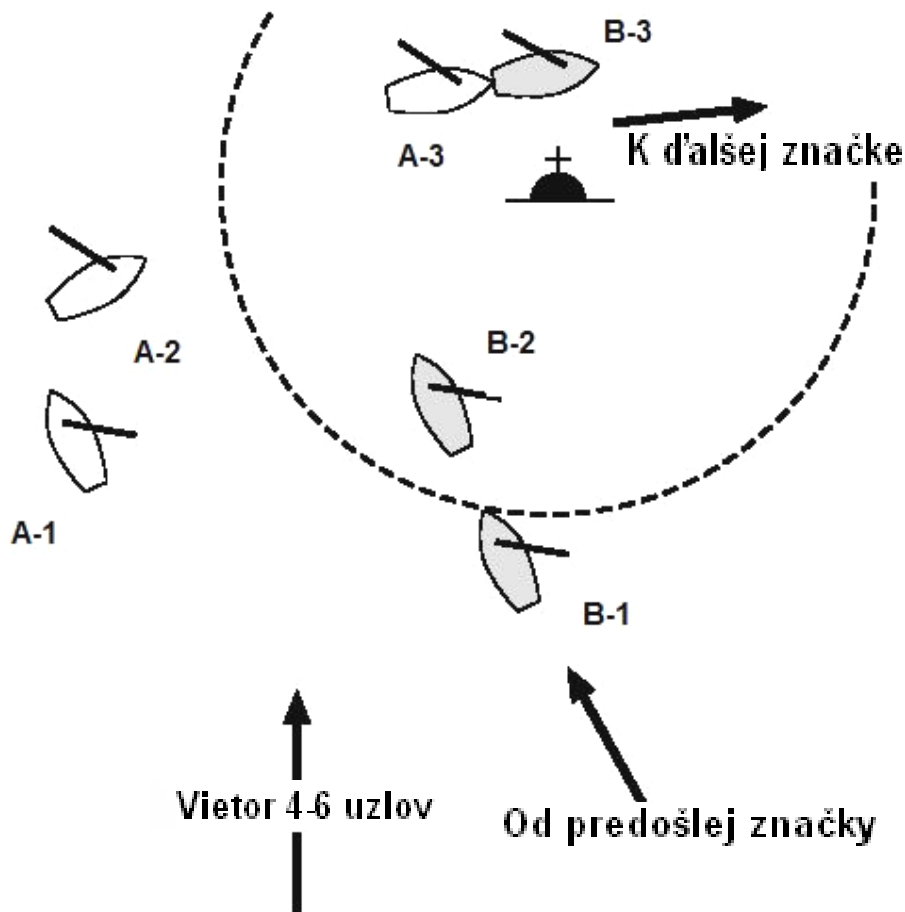
Pravidlo 15, Získanie práva plavby

Pravidlo 18.2(a), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

Pravidlo 18.2(b), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

Pravidlo 43.1(c), Zbavenie viny

Ak je prvá z dvoch lodí, ktoré dosahujú okruh, celkom vzadu, keď ho dosiahla, a ak sa neskôr tie lode dostanú do krytia, keď druhá z nich dosiahne okruh, tak sa uplatňuje pravidlo 18.2(a) a nie pravidlo 18.2(b). Pravidlo 18.2(a) sa uplatňuje, len pokiaľ sú lode v krytí a aspoň jedna z nich je v okruhu.



Skutočnosti

A a B boli obe na vetre zľava, blížiac sa k značke, ktorá sa mala minúť pravobokom. Vietor bol slabý. Keď A v pozícii 1 priplávala na úroveň značky, bola celkom vpredu pred B, ale štyri a pol dĺžky trupu od značky. B, ktorá práve dosiahla okruh, bola tri dĺžky od značky. Medzi pozíciami 1 a 2 A prehodila a smerovala ku značke, získajúc vonkajšie krytie s B.

Medzi pozíciami 2 a 3, potom, čo B prehodila a zmenila smer ku ďalšej značke, stala sa celkom vpredu pred A. Keď sa B stala celkom vpredu pred A, vzdialenosť medzi loďami bola asi pol dĺžky trupu. O niekoľko sekúnd potom, ako sa B stala celkom vpredu, vrazila A, ktorá bola rýchlejšia, do zrkadla B. Nevznikla škoda ani zranenie. A protestovala na B podľa pravidla 18.2(b). B protestovala na A podľa pravidla 12. A bola diskvalifikovaná a odvolala sa.

Rozhodnutie

A sa zrejme domnievala, že druhá veta pravidla 18.2(b) platila, keď boli lode v pozícii 1, a že B, vtedy celkom vzadu, bola povinná dať A miesto pri značke. Podľa znenia tejto vety sa uplatňuje len vtedy, ak bola loď celkom vpredu, keď dosiahla okruh. V pozícii 1 dosiahla B okruh, ale A bola ešte ďaleko od neho. Navyše neplatí ani prvá veta pravidla 18.2(b), pretože lode neboli v krytí, keď B, prvá z nich, čo mohla dosiahnuť okruh, tak urobila. Avšak odkedy boli lode v krytí, platilo pravidlo 18.2(a) a to požadovalo, aby A dávala B miesto pri značke. Počas tej doby musela B dávať A prednosť, najprv podľa pravidla 10, neskôr (po prehodení) podľa pravidla 11.

Potom, čo B prehodila, stala sa celkom vpredu pred A. Od toho momentu prestali platiť pravidlá 18.2(a) a 11 a začali platiť pravidlá 12 a 15. Pravidlo 15 požaduje od B dať A spočiatku miesto na dávanie prednosti, a B tak urobila, pretože pre A by bolo ľahké dať prednosť okamžitým miernym odpadnutím, aby sa vyhla zrkadlu B potom, keď sa B stala celkom vpredu. Keď A vrazila do zrkadla B, zjavne jej nedávala prednosť, a preto bolo správne ju diskvalifikovať pre porušenie pravidla 12. A tiež porušila pravidlo 14, pretože mohla mierne odpadnúť a vyhnúť sa dotyku s B.

Potom, čo bolo jasné, že A nebude dávať B prednosť, nebolo pravdepodobne možné pre B vyhnúť sa dotyku. Avšak aj keby sa B mohla dotyku vyhnúť a neurobila by tak, bola by zbavená viny podľa pravidla 43.1(c), lebo mala právo plavby a dotyk nespôsobil škodu ani zranenie.

Odvolanie sa zamietá, rozhodnutie protestnej komisie sa potvrdzuje a A zostáva diskvalifikovaná pre porušenie pravidiel 12 a 14.

USA 1962/87

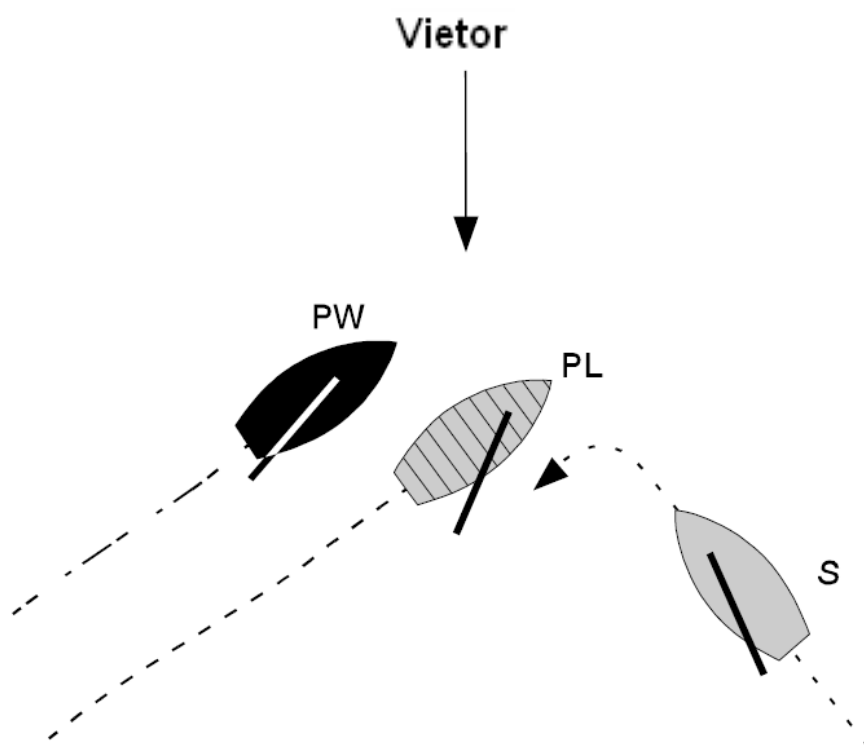
PRÍPAD 3

Pravidlo 19.2(a), Miesto na minutie prekážky: Poskytnutie miesta pri prekážke

Pravidlo 20, Miesto na obrat pri prekážke

Pravidlo 43.1(a), Zbavenie viny

Záveterná loď na vetre zľava volajúca o miesto na obrat od blížiacej sa lode na vetre sprava, ktorá je pre ňu prekážkou, nie je povinná predvídať, že náveterná loď nesplní svoju povinnosť ihneď obrátiť alebo inak poskytnúť miesto.



Skutočnosti

S volala na PL, keď sa vzájomne blížili na kolíznych kurzoch. PL potom dvakrát zvolala “Miesto na obrat“, ale PW neodpovedala. PL teraz už nemohla dať prednosť S, volala po tretí raz, a potom PW začala obracať. Vtedy S, ktorá bola menej ako tri stopy (1 m) od PL, musela ostro odpadnúť, aby sa vyhla kolízii. PW vzdala a S protestovala na PL podľa pravidla 10. Protestná komisia diskvalifikovala PL s konštatovaním, že ak nemala včasnú odpoveď od PW, tak mala využiť svoje právo vyostriť a prinútiť PW k obratu.

PL sa odvolala s tvrdením, že:

- (1) nemala právo nútiť PW k obratu na vietor z opačného boku;
- (2) aj keby boli obe priamo proti vetru, tak S by aj tak musela zmeniť smer, aby sa vyhla kolízii; a
- (3) predpokladala taký vývoj a volala na PW dostatočne včas.

Rozhodnutie

Odvolaniu PL sa vyhovuje. PL sa vracia poradie. Pretože S bola prekážkou pre PL a PW, podľa pravidla 19.2(a) si PL ako loď s právom plavby mohla vybrať medzi odpadnutím a volaním o miesto na obrat (pozri pravidlo 20.1). Rozhodla sa obrátiť a trikrát volala o miesto, aby tak mohla urobiť, a bola oprávnená podľa pravidiel 20.2(b) a 20.2(c) očakávať, že PW odpovie a poskytne jej miesto na obrat. Nebola povinná predvídať, že PW poruší pravidlá 20.2(b) a 20.2(c). PL porušila pravidlo 10, ale bola zbavená viny podľa pravidla 43.1(a) ako nevinná obeť porušenia pravidla inou loďou.

GBR 1962/37

PRÍPAD 4

Pravidlo 49, Umiestnenie posádky: Lankové zábradlie

Pravidlo 55.3(a), Nasadzovanie a prit'ahovanie plachiet: Prit'ahovanie plachiet

Pretekár smie držať oťaž zvonku lode.

Otázka

Je povolené, aby pretekár držal oťaž kosatky alebo spinakra zvonka?

Odpoveď

Pravidlo 55.3 stanovuje: „Žiadna plachta sa nesmie prit'ahovať cez alebo pomocou zariadenia, ktoré vyvíja vonkajší tlak na oťaž ...“. Žiadna časť ľudského tela nie je „zariadenie“. Je preto povolené, aby pretekár držal oťaž zvonka, za podmienky, že vyhovie pravidlu 49.

GBR 1962/41

PRÍPAD 5

Definície, Pretekanie

Pravidlo 22, Prevrátenie, kotvenie alebo uviaznutie; Zachraňovanie

Pravidlo 42.1, Pohon: Základné pravidlo

Pravidlo 45, Vytáhovanie; Pripútanie; Kotvenie

Lod', ktorá kotví počas rozjazdy, stále preteká. Lod' neporušuje pravidlo 42.1 ani pravidlo 45, ak sa počas priťahovania kotevného lana kvôli vyťahnutiu kotvy vráti do pozície, ktorú mala v čase, keď spustila kotvu. Ak ju však priťahovanie kotevného lana jasne poháňa do inej pozície, tak porušuje tieto pravidlá.

Skutočnosti

V rozjazdách, kde prvým úsekom bolo križovanie proti vetru proti prúdu a vietor bol veľmi slabý, niektoré lode zakotvili na alebo blízko štartovej čiary, aby zabránili prúdu zniesť ich po vetre. Keď vietor zosilnel a prúd zoslabol, vytiahli kotvy a začali plachtiť.

Otázka 1

Lod', ktorá kotví, stále „preteká“, s významom tohto pojmu ako je použitý v Preambule Časti 4?

Odpoveď 1

Áno. V preambule Časti 4 je slovo „pretekajú“ vytlačené tučnou kurzívou a preto je použité v zmysle uvedenom v Definíciách (pozri Terminológiu v Úvode). Definícia Pretekanie nespomína lod', ktorá kotví, je uviaznutá, prevrátená či iná, že by nepokračovala v rozjazde. Preto zakotvené lode stále „pretekajú“, čo znamená, že sú chránené pravidlom 22 a riadia sa pretekovými pravidlami, vrátane pravidiel 42.1 a 45.

Otázka 2

Je lod' povinná plachtiť do pozície nad svojou kotvou predtým, ako ju vytiahne, alebo ju smie vytiahnuť, hoci činnosť priťahovania kotevného lana ju poháňa vo vode alebo vzhľadom na dno?

Odpoveď 2

Činnosti, ktoré povoľuje pravidlo 45, sú výnimkami z pravidla 42.1. Pravidlo 45 dovoľuje lodiam kotviť. Pre zakotvenie správnym jachtárskym spôsobom sa musí vypustiť kotevné lano navyše potom, čo sa kotva dotkne dna. Pravidlo 45 požaduje od lodí, aby vytiahli svoje kotvy predtým, ako budú pokračovať v rozjazde, s výnimkou, že by tak neboli schopné urobiť. Pre vyťahnutie kotvy je nevyhnutné najprv ťahať to lano

navyššie a táto činnosť pohybuje s loďou do pozície nad kotvou. Keďže je táto činnosť povolená pravidlom 45, neporušuje pravidlo 42.1.

Ak je však to lano navyššie ťahané tak silno a rýchlo, že potom, čo je kotva zdvihnutá od dna, je loď zjavne poháňaná do inej pozície než v ktorej bola kotva spustená, tak pokračuje v rozjazde predtým, ako vytiahla kotvu, a jej činnosť porušuje aj pravidlo 42.1 aj pravidlo 45.

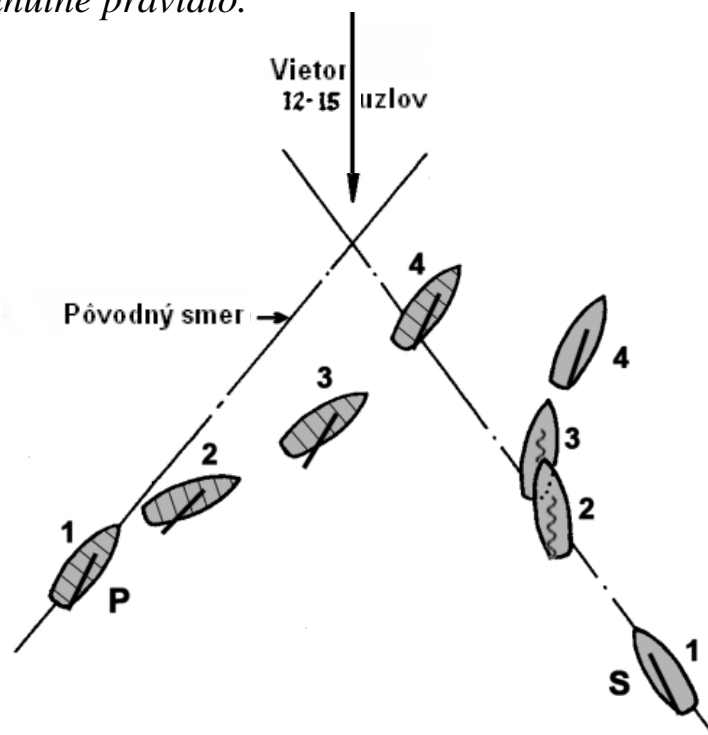
Revízia World Sailing 2012

PRÍPAD 6

Pravidlo 16.1, Zmena smeru

Pravidlo 16.2, Zmena smeru

Loď na vetre sprava, ktorá obracia potom, ako loď na vetre zľava odpadla, aby prešla za jej kormou, neporušuje nevyhnutne pravidlo.



Skutočnosti

Medzi pozíciami 1 a 2 P odpadla, aby prešla za kormou S. Okamih nato sa S rozhodla obrátiť. Po preplachtení asi jednej dĺžky trupu sa P vrátila na smer ostro proti vetru, stratiac tak výšku asi jednej dĺžky trupu, a minula S v jej návetří vo vzdialenosti jednej dĺžky trupu. Potom, čo S obrátila, nebolo vyostrenie P zapríčinené nutnosťou dávať S prednosť. P protestovala na S podľa pravidla 16.1. P tvrdila, že keď S obrátila potom,

čo P odpadla, aby prešla za kormou S, tak S nedala P miesto na dávanie prednosti. Protestná komisia diskvalifikovala S podľa pravidla 16.1. S sa odvolala.

Rozhodnutie

Odvolaniu S sa vyhovuje. S sa má vrátiť poradie. S podliehala pravidlu 16 iba pokiaľ vyostrovala zo smeru ostro proti vetru sprava až do postavenia priamo proti vetru. Počas tej doby mala P miesto na dávanie prednosti, a teda S neporušila pravidlo 16.1. Pravidlo 16.2 sa neuplatňuje, pretože to sa uplatňuje len vtedy, keď loď v pozícii S odpadne. V tomto prípade S vyostrila. V momente, keď S prešla za smer priamo proti vetru, P sa stala loďou s právom plavby podľa pravidla 13, a pravidlo 16.1 sa ďalej na S už nevzťahuje. S dávala P prednosť, ako to požaduje pravidlo 13. S neporušila žiadne pravidlo.

USA 1963/93

PRÍPAD 7

Pravidlo 11, Na vetre z rovnakých bokov, v krytí

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Pravidlo 15, Získanie práva plavby

Pravidlo 16.1, Zmena smeru

Pravidlo 17, Na vetre z rovnakých bokov; Správny smer

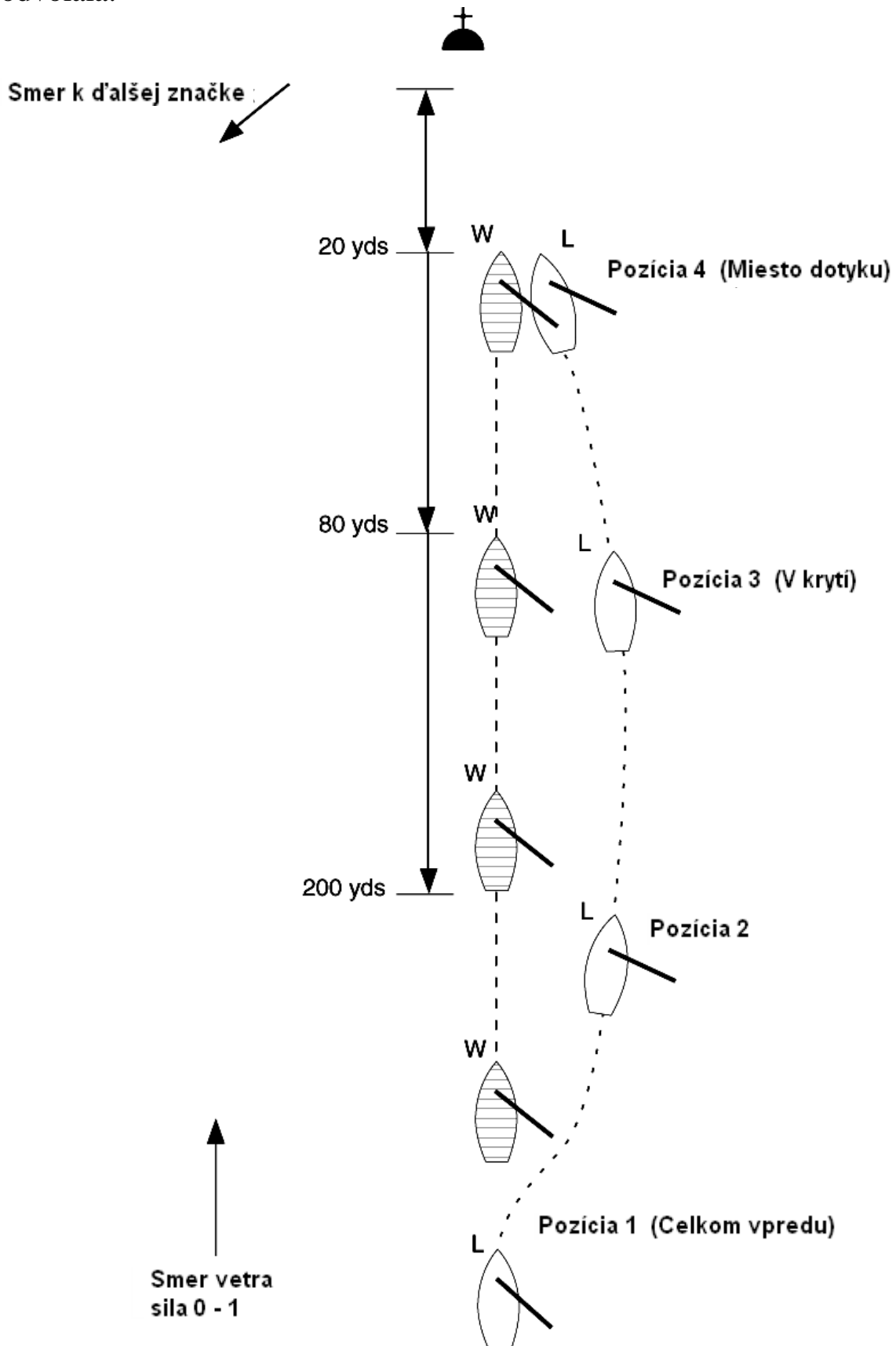
Pravidlo 43.1(c), Zbavenie viny

Keď loď získa krytie v závetrí z pozície celkom vzadu vnútri dvoch dĺžok trupu od druhej lode, náveterná loď musí dávať prednosť, ale náveterná loď musí spočiatku dať náveternej lodi miesto na dávanie prednosti a nesmie plachtiť nad svoj správny smer. Správny smer náveternej lode nie je dôležitý.

Skutočnosti

Lode L a W boli malé plachetnice s dĺžkou 15 stôp (5 m). Asi 200 yardov (200 m) od značky získala L krytie v závetrí W z pozície celkom vzadu. L bola menej ako dve dĺžky svojho trupu od W. Lode potom plachtili vedľa seba vzdialené asi jeden a pol dĺžky trupu až do vzdialenosti 80 yardov (80 m) od značky. V tomto mieste L mierne vyostrila smerom ku značke a toto vyostrenie neovplyvnilo W. W udržiavala stály smer. L nikdy nebola celkom vpredu. Rahno W sa dotklo stehu L, bez škody či zranenia, a L protestovala podľa pravidla 11. Protest L bol zamietnutý a bola diskvalifikovaná na základe toho, že neposkytla W dost' miesta, aby tá

splnila svoju povinnosť dávať prednosť, ako to požaduje pravidlo 15. L sa odvolala.



(Poznámka: Nákres nie je v mierke. Vzdialenosti ukazujú približné vzdialenosti k najbližšej značke. V čase dotyku nedosiahla žiadna loď okruh pri značke.)

Rozhodnutie

Odvolaniu sa vyhovuje. Keď L získala krytie v závetrí W, pravidlo 11 vyžaduje, aby W dávala prednosť L. V tom istom čase bola L viazaná pravidlom 15 poskytnúť W miesto na dávanie prednosti, ale táto povinnosť nie je trvalá a v tomto prípade, kým došlo k dotyku, krytie trvalo dlhšiu dobu, v ktorej mala W určite miesto na dávanie prednosti.

Pravidlo 17 platí pre L, pretože bola, ako ukazuje nákres, celkom vzadu predtým, ako sa lode dostali do krytia, a menej ako dve dĺžky svojho trupu od W, keď krytie začalo. L bola oprávnená zmeniť smer priamo k značke za podmienky, že neplachtila nad svoj správny smer. Kritériom, či porušila pravidlo 17, je správny smer L; správny smer W nie je dôležitý. Podľa prijatého nákresu L nikdy neplachtila nad svoj správny smer. Preto L neporušila pravidlo 17.

Tesne po pozícii 3 L mierne vyostřila. Zjavne tam bolo miesto pre W na dávanie prednosti, a teda L neporušila pravidlo 16.1. L porušila pravidlo 14, pretože sa mohla vyhnúť dotyku s W, avšak bola zbavená viny podľa pravidla 43.1(c), pretože nevznikla škoda ani zranenie.

W porušila pravidlo 11, pretože nedala L prednosť. W sa mohla vyhnúť dotyku a preto tiež porušila pravidlo 14; a keďže neplachtila v rámci miesta, na ktoré mala právo podľa pravidla 16.1, nebola zbavená viny podľa pravidla 43.1(c).

W sa diskvalifikuje podľa pravidiel 11 a 14 a L sa vracia umiestnenie.

GBR 1963/10

PRÍPAD 8

Pravidlo 42.1, Pohon: Základné pravidlo

Pravidlo 42.2(d), Pohon: Zakázané činnosti

Opakované pohyby kormidlom pre zmenu polohy lode, tak aby získala rýchlosť na každej zo série vln vytvorených prechádzajúcim plavidlom, nie sú veslovaním kormidlom, iba ak by boli silné, a nárast rýchlosti je výsledkom povoleného využitia vody na zvýšenie rýchlosti.

Skutočnosti

Dve malé lode A a B plachtili na bočný vietor s rýchlosťou 8 uzlov. V závetří rýchlo plávala rovnobežným kurzom veľká motorová loď a vytvorila niekoľko veľkých vln. Ako každá vlna dosiahla pozíciu A, jej

kormidelník vychyľoval páku kormidla zo stredovej línie bez nadbytočnej sily, v sérii zmien smeru rytmicky načasovaných na príchod vln pod jeho loď. Túto činnosť opakoval s každou vlnou a A pritom vždy získala rýchlosť. B protestovala na A podľa pravidla 42.2(d) pre veslovanie kormidlom. Protestná komisia diskvalifikovala A a tá sa odvolala.

Rozhodnutie

Odvolaniu sa vyhovuje. A sa vracia umiestnenie.

Pohyb páky kormidla, aj keď opakovaný, nebol silový. Zvýšenie rýchlosti nevyplývalo priamo z pohybov kormidla, ale z nastavenia polohy lode tak, aby získala výhodu z účinku vlny, čo je v súlade s pravidlom 42.1. Aby sa tak stalo, smie kormidelník pohybovať kormidlom tak, ako si myslí, že je najlepšie, za podmienky, že tieto pohyby neporušujú pravidlo 42.2(d).

USA 1962/91

PRÍPAD 9

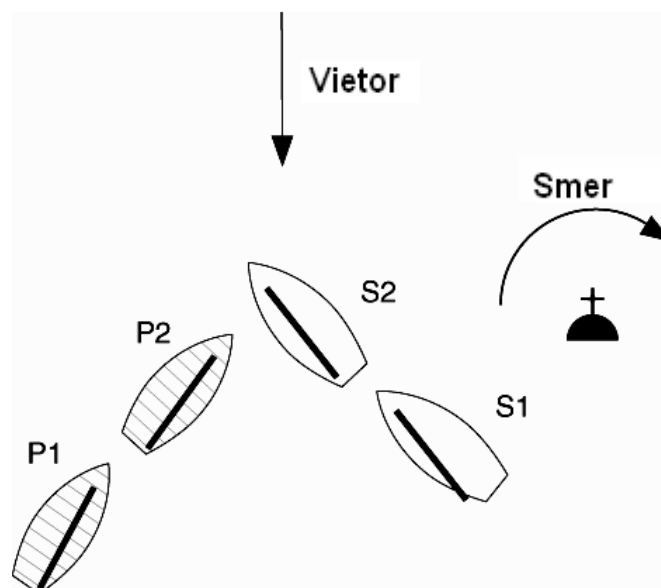
Definície, Správny smer

Pravidlo 10, Na vetre z opačných bokov

Pravidlo 18.1(a), Miesto pri značke: Kedy platí pravidlo 18

Pravidlo 18.1(b), Miesto pri značke: Kedy platí pravidlo 18

Keď si loď na vetre sprava zvolí plachtiť mimo náveternej značky, loď na vetre zľava musí dávať prednosť. Nie je také pravidlo, ktoré požaduje, aby loď plachtila správnym smerom.



Otázka

Dve lode ostro proti vetru na vetre z opačných bokov sa stretnú pri náveternej značke, ktorá sa má minúť pravobokom. S má dostatok miesta na obrat a oboplávanie značky s ohľadom na vietor a prúd, ale namiesto obratu drží svoj smer so zámerom prinútiť P otočiť a dať jej prednosť. Môže P nedbať na pravidlo 10, ak sa domnieva, že S plachtí pod svoj správny smer a má dostatok miesta na oboplávanie značky?

Odpoveď

Nie; pravidlo 10 platí. Pravidlo 18 sa neuplatňuje, ak sú lode v niektorej zo štyroch situácií popísaných v pravidlách 18.1(a), (b), (c) či (d). Podmienky oboch pravidiel 18.1(a) a 18.1(b) platia pre S a P. Križujú na vetre z opačných bokov (pozri Prípád 132). Taktiež správnym smerom pre S, ale nie pre P, je obrátiť.

Keď sa S rozhodne držať smer, P musí dávať prednosť. Hoci v určitých situáciách sa lodiam zakazuje plachtiť nad správny smer, neexistuje pravidlo, ktoré požaduje, aby loď plachtila svojím správnym smerom.

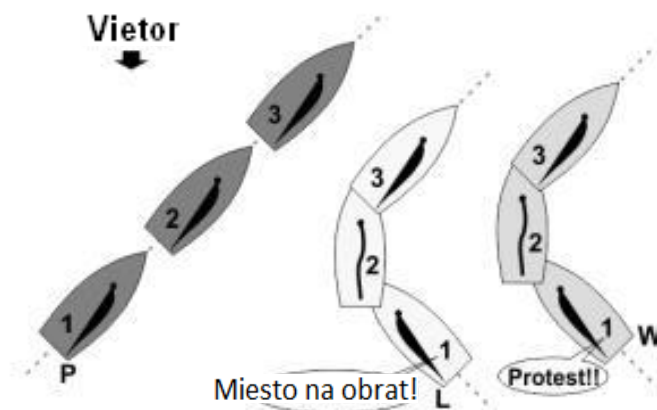
GBR 1964/2

PRÍPAD 10

Pravidlo 20, Miesto na obrat pri prekážke

Ak loď volá o miesto na obrat, keď sa neblíži ku prekážke, alebo keď neplachtí smerom ostro proti vetru či ostrejšim, tak porušuje pravidlo 20.1. Volaná loď je povinná odpovedať, hoci volanie porušuje pravidlo 20.1.

Skutočnosti k otázke 1



L a W sú na vetre sprava ostro proti vetru. L je na kolíznom kurze s P, pretekajúcou loďou, ktorá je na vetre zľava ostro proti vetru. L volá na W o miesto na obrat; W odpovedá a protestuje.

Otázka 1

Ako sa použije pravidlo 20 na túto situáciu?

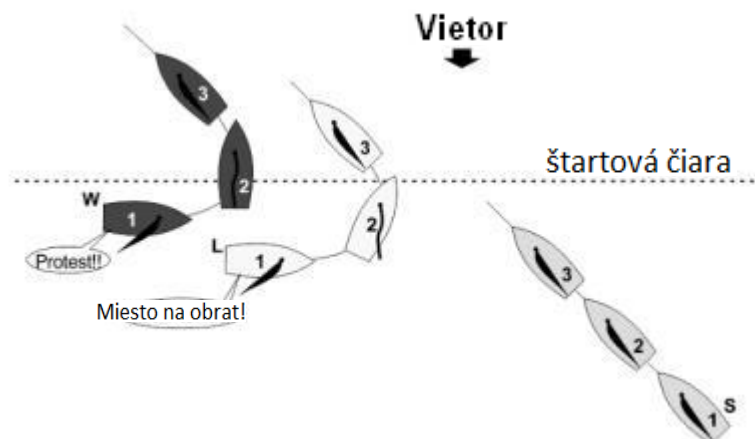
Odpoveď 1

Hoci existuje riziko kolízie medzi L a P, P nie je prekážkou pre L ani W, pretože L ani W nemajú povinnosť dávať jej prednosť.

V čase, keď L volá o miesto na obrat, neblíži sa ku prekážke a porušuje pravidlo 20.1(a).

Pravidlo 20.2(b) požaduje od W, aby odpovedala na volanie, aj keď požiadavky pravidla 20.1 neboli splnené. Preto W musí alebo obrátiť tak skoro, ako je možné, alebo zavolať „Obráť ty“ a potom dať L miesto, aby mohla obrátiť a vyhnúť sa jej. Keď W odpovie, L musí obrátiť tak skoro, ako je možné. W odpovedala obratom a neporušila žiadne pravidlo.

Skutočnosti k otázke 2



L a W plachtia na vetre zľava na bočný vietor pozdĺž štartovej čiary. L je na kolíznom kurze s S, ktorá sa blíži k čiare ostro proti vetru na vetre sprava. L volá na W o miesto na obrat. W odpovie a protestuje.

Otázka 2

Ako sa použije pravidlo 20 na túto situáciu?

Odpoveď 2

S je prekážkou pre obe L aj W.

V čase, keď L volá o miesto na obrat, blíži sa ku prekážke a potrebuje urobiť podstatnú zmenu smeru, aby sa jej vyhla. Avšak, pretože neplachtí ostro proti vetru či ostrejšie, porušuje pravidlo 20.1(b).

Tak ako v Odpovedi 1, pravidlo 20.2(b) požaduje od W odpovedať na volanie, aj keď požiadavky pravidla 20.1 nie sú splnené. Preto W musí alebo obrátiť tak skoro, ako je možné, alebo zvolať „Obráť ty“ a potom dať L miesto na obrat a vyhnúť sa jej. W odpovedala obratom a neporušila žiadne pravidlo. Ak by L neobrátila a napríklad prešla za kormou S, porušila by aj pravidlo 20.2(d).

GBR 2016/1

PRÍPAD 11

Definície, Prekážka

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Pravidlo 19.2(b), Miesto na minutie prekážky: Poskytnutie miesta pri prekážke

Pravidlo 20.1, Miesto na obrat pri prekážke: Volanie

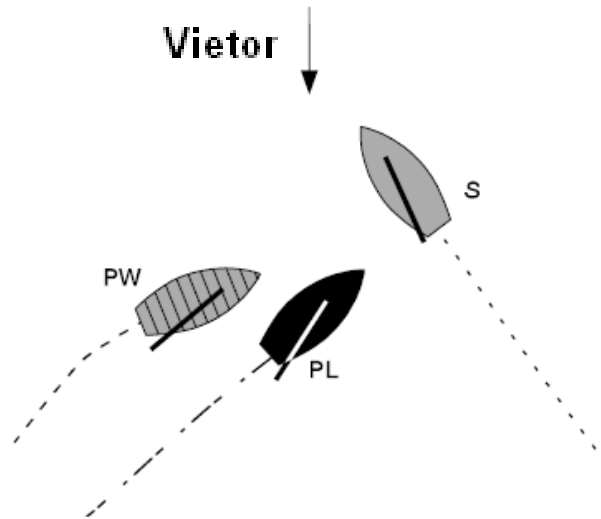
Pravidlo 43, Zbavenie viny

Keď sú lode v krytí pri prekážke, vrátane prípadu, keď je prekážkou loď s právom plavby, vonkajšia loď musí dať vnútornej lodi miesto medzi ňou a prekážkou.

Skutočnosti

PW a PL na vetre zľava, ostro proti vetru v krytí, blížili sa k S na úseku trate proti vetru. PL mohla bezpečne preplávať za kormou S. PW na kolíznom kurze s S volala na PL o miesto na preplávanie za kormou S, keď boli PW a PL asi tri dĺžky lode od S. PL ignorovala volanie a udržiavala svoj smer. Keď PW odpadla, aby sa vyhla S, došlo k malému dotyku bokov medzi ňou a PL bez škody či zranenia. PW protestovala podľa pravidla 19.2(b).

Protestná komisia bola toho názoru, že pravidlo 19.2(b) neplatilo, a uviedla, že PW mohla jednoducho dať prednosť obratom do návetria na voľnú vodu, a že tak mala urobiť. PW bola diskvalifikovaná podľa pravidla 11 a odvolala sa.



Rozhodnutie

S bola prekážkou pre PW a PL, pretože obe PW aj PL by potrebovali podstatne zmeniť smer, ak by plachtili priamo k S a boli jednu dĺžku lode od nej, a pretože by jej obe museli dávať prednosť podľa pravidla 10 (pozri definíciu Prekážka). Podľa pravidla 19.2(a) mala PL právo, ako loď s právom plavby, minúť prekážku ľubovoľným bokom. Zvolila si minúť S v závetrí. Preto podľa pravidla 19.2(b) mala PW právo na miesto medzi PL a kormou S. PL nedala PW to miesto, takže PL porušila pravidlo 19.2(b). PL podliehala pravidlu 14, ale keďže mala právo plavby oproti PW a nebola spôsobená škoda ani zranenie, bola zbavená viny podľa pravidla 43.1(c) pre porušenie toho pravidla.

PW nemohla vedieť, že PL jej nedá dostatok miesta, až kým sa nedostala medzi S a PL. PW porušila pravidlo 11, ale, pretože plachtila v rámci miesta, na ktoré mala právo podľa pravidla 19.2(b), bola zbavená viny podľa pravidla 43.1(b).

Keď bolo jasné, že PL nedáva miesto, nebolo rozumne možné pre PW vyhnúť sa dotyku, ktorý nastal, a tak PW neporušila pravidlo 14.

PW nebola povinná „dať prednosť obratom do návetria na voľnú vodu“, pretože PL nevolala podľa pravidla 20.1 o miesto na obrat a vyhnutie sa S. Keby PL volala, PW by bola povinná odpovedať podľa pravidiel 20.2(b) a 20.2(c), hoci pravidlo 20.1(a) zakazovalo PL volať, pretože nemusela spraviť žiadnu zmenu smeru, aby sa vyhla S.

Odolaniu PW sa vyhovuje. Rozhodnutie protestnej komisie diskvalifikovať PW sa mení. PW sa vracia poradie a PL sa diskvalifikuje pre porušenie pravidla 19.2(b). (Pozri Prípady 125 a rozpravu k podobnej situácii.)

PRÍPAD 12

Definície, Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie

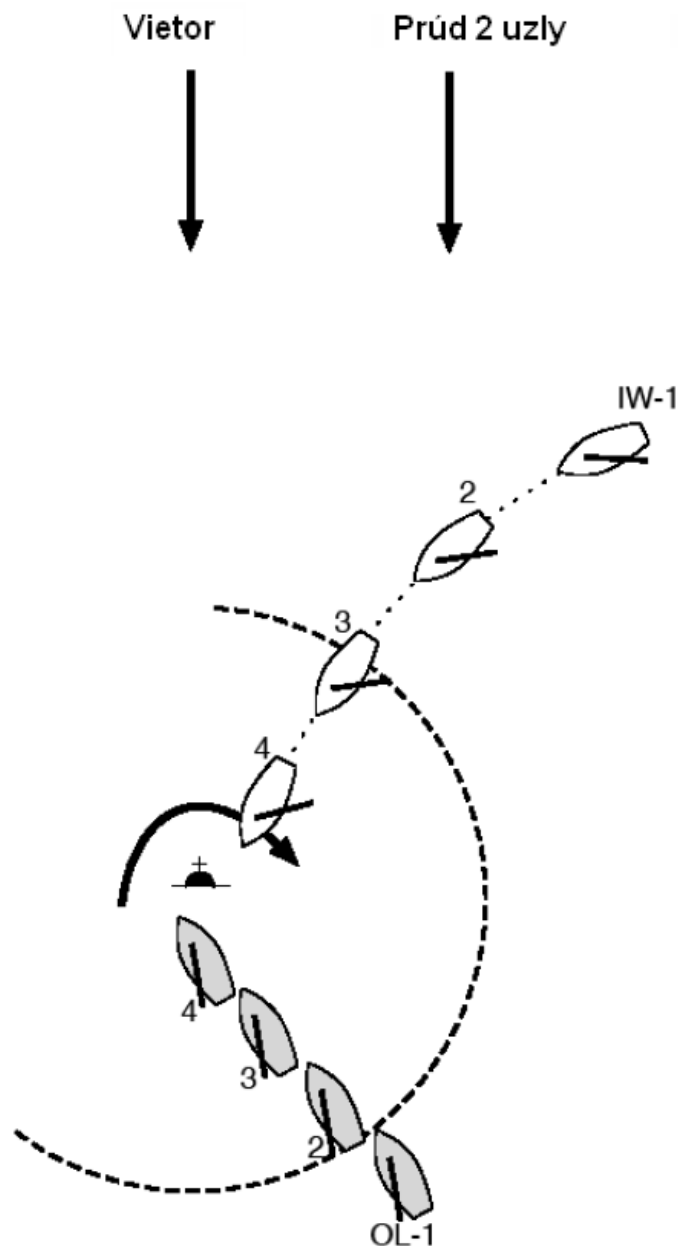
Pravidlo 11, Na vetre z rovnakých bokov, v krytí

Pravidlo 18.1, Miesto pri značke: Kedy platí pravidlo 18

Pravidlo 18.2(b), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

Pravidlo 43, Zbavenie viny

Pre určenie práva vnútornej lode na miesto pri značke podľa pravidla 18.2(b) nie je podstatné, že lode majú veľmi rozdielny smer, za predpokladu, že sú v krytí, keď prvá z nich dosiahne okruh.



Skutočnosti

OL a IW sa blížili k značke, ktorú mali minúť pravobokom. Bol slabý vietor a prúd v smere vetra mal rýchlosť 2 uzly. IW, ktorá predtým

plachtila vysoko nad smer na značku, aby vykompenzovala vplyv prúdu, približovala sa po prúde skoro na zadný vietor. OL naproti tomu znieslo do závetria a v pozícii 1, približne tri dĺžky trupu od značky, plachtila ostro proti vetru pomaly proti prúdu. IW dvakrát volala o miesto a OL dvakrát odpovedala “Nemôžeš tu prejsť.” V poslednom okamihu krátko po pozícii 4 v nákrese, keď IW vyostrila, aby začala svoj manéver míňania, sa jej OL snažila dať miesto, ale dve lode sa dotkli. Nebola žiadna škoda ani zranenie.

OL protestovala podľa pravidla 11, ale sama bola diskvalifikovaná podľa pravidla 18.2(b). Odvolala sa tvrdiac, že nie je logické a je nad zámer definície Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie a pravidla 18 pokladať za v krytí lode, ktorých smery sa líšia o 90 stupňov. Tiež tvrdila, že zmyslom pravidla 18 je chrániť pred nebezpečenstvom dotyku so značkou loď, ktorá nie je schopná prejsť za kormou vonkajšej lode. Ďalej argumentovala, že počas približovania IW k značke, až kým nakoniec nevyostrila, bola bez problémov schopná prejsť za kormou OL, a že IW nebola “vnútornou” loďou až do okamihu pred dotykom.

Rozhodnutie

Odvolanie OL sa zamietá a jej diskvalifikácia sa potvrdzuje.

Lode museli minúť značku rovnakými bokmi a boli na vetre z rovnakých bokov, teda platilo pravidlo 18 potom, keď v pozícii 1 OL dosiahla okruh. Odvtedy, až kým nenastal dotyk, nebola žiadna loď celkom vzadu, a teda boli v krytí (pozri definíciu Celkom vzadu a Celkom vpredu, Krytie). Preto platila prvá veta pravidla 18.2(b) a práva OL ako vonkajšej lode podľa pravidla 11 sú obmedzené tým, že musí dať IW ako vnútornej lodi miesto pri značke. OL nedala IW miesto pri značke, preto sa diskvalifikuje podľa pravidla 18.2(b).

IW porušila pravidlo 11, ale urobila tak, keď plachtila v rámci miesta pri značke, na ktoré mala právo, a preto bola zbavená viny podľa pravidla 43.1(b).

Obe lode porušili pravidlo 14, pretože každá z nich sa mohla vyhnúť dotyku. Avšak, pretože OL bola loď s právom plavby a IW mala právo na miesto pri značke a nedošlo ku škode ani zraneniu, obe boli zbavené viny podľa pravidla 43.1(c) pre porušenie pravidla 14.

PRÍPAD 13

Definície, Správny smer

Pravidlo 11, Na vetre z rovnakých bokov, v krytí

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

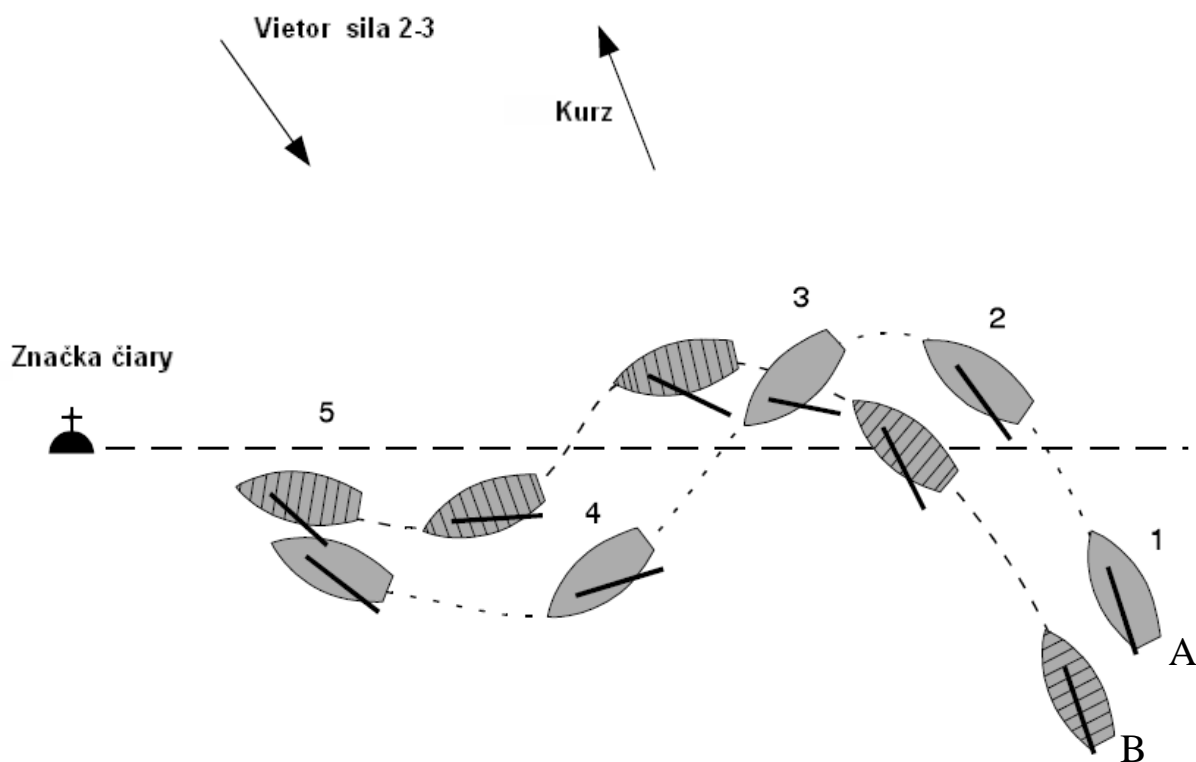
Pravidlo 15, Získanie práva plavby

Pravidlo 16.1, Zmena smeru

Pravidlo 17, Na vetre z rovnakých bokov, správny smer

Pravidlo 43.1(c), Zbavenie viny

Pred svojim štartovým znamením záveterná loď neporušuje pravidlo tým, že plachtí ostrejšie, ako je smer náveternej lode.



Skutočnosti

Keď dve 14 – stopové (4 m) lode A a B manévrovali pred štartovým znamením, prešli štartovú čiaru. Počas odpadania, aby sa dostali na predštartovú stranu, získala A, pôvodne náveterná loď, záveternú pozíciu preplachtením za kormou B. Bezprostredne po pozícii 4 vyostrila A na smer ostro proti vetru a plachtila priamo na ľavý koniec čiar. Medzitým B s povolenými oťažami plachtila pomalšie pozdĺž čiar. V pozícii 5 nastal dotyk, rahnó B sa dotklo bočného stehu A. A protestovala na B podľa pravidla 11; B kontrovala protestom podľa pravidiel 12 a 15.

Protestná komisia zistila, že A mala právo plavby podľa pravidla 11 odvtedy, čo dosiahla stály smer, až po dotyk. B mala dosť miesta na

dávanie prednosti, hoci by pritom musela preťať štartovú čiaru predčasne. Preto zamietla protest B a vyhovel protestu A. B sa odvolala, tentoraz s uvedením pravidla 16.1.

Rozhodnutie

Odvolanie B sa zamietá. Medzi pozíciami 2 a 3 sa A stala záveternou v krytí s B, získajúc právo plavby podľa pravidla 11 s obmedzením podľa požiadavky pravidla 15 dať spočiatku miesto B na dávanie prednosti. A splnila túto požiadavku, pretože A dala B miesto na dávanie prednosti. Tesne po pozícii 4, keď A vyostrovala na smer ostro proti vetru, musela podľa pravidla 16.1 dať B miesto na dávanie prednosti, a aj tak urobila.

A bola celkom vzadu za B a v rámci vzdialenosti dvoch dĺžok jej trupu, keď získala krytie v závetrí B. Preto nesmela podľa pravidla 17 plachtiť nad svoj správny smer. Avšak pred štartovým znamením správny smer nie je (pozri definíciu Správny smer) a štartové znamenie sa dalo až po príhode. Preto vyostrovanie A nebolo porušením pravidla 17 a vlastne mala právo vyostrovať ešte viac než to robila, až do postavenia priamo proti vetru, pokiaľ by dodržiavala pravidlo 16.1.

Potom, čo A získala krytie v závetrí B, pravidlo 11 požadovalo od B, aby dávala A prednosť. Neurobila tak a preto sa jej diskvalifikácia podľa pravidla 11 potvrdzuje. Navyše B porušila aj pravidlo 14, pretože sa mohla vyhnúť dotyku s A; a keďže neplachtila v rámci miesta, na ktoré mala právo podľa pravidla 16.1, nebola zbavená viny podľa pravidla 43.1(c).

A tiež porušila pravidlo 14, pretože mohla jednoducho mierne odpadnúť a vyhnúť sa dotyku. Avšak bola zbavená viny podľa pravidla 43.1(c), pretože bola loďou s právom plavby a nedošlo ku škode ani zraneniu.

GBR 1965/10

PRÍPAD 14

Definície, Správny smer

Pravidlo 11, Na vetre z rovnakých bokov, v krytí

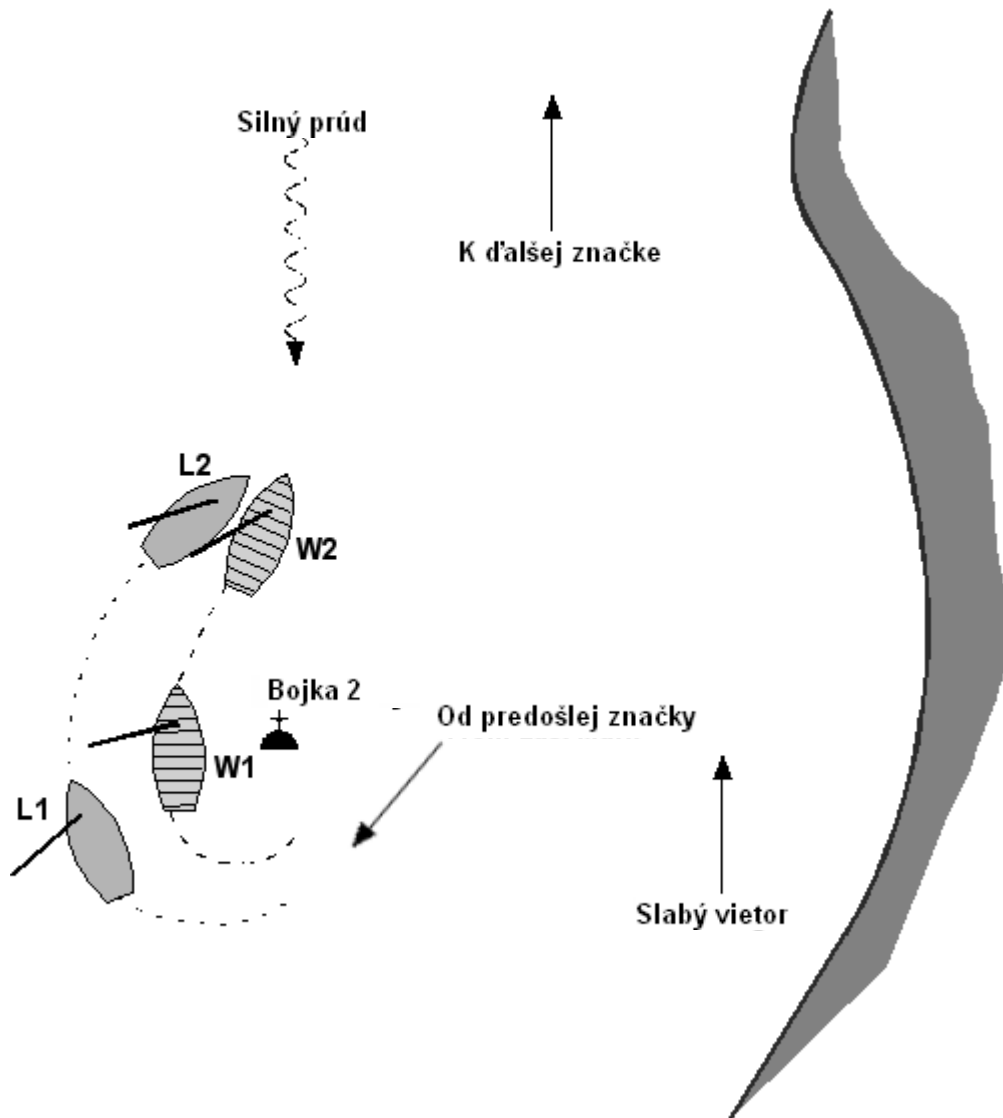
Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Pravidlo 16.1, Zmena smeru

Pravidlo 17, Na vetre z rovnakých bokov; Správny smer

Pravidlo 43.1(c), Zbavenie viny

Keď vzhľadom na rôzny názor na správny smer zúveternej lode sa dve lode na vetre z rovnakých bokov približujú, náveterná loď musí dávať prednosť. Dve lode na tom istom úseku trate plachtiace blízko seba môžu mať rôzny správny smer.



Skutočnosti

Po oboplávaní náveternej značky v slabom vetre sa skupina rozdelila, niektoré lode plachtili k pobrežiu, aby sa dostali z prúdu, iné ostali na voľnej vode v nádeji na lepší vietor. L získala krytie v zúveterí W z pozície celkom vzadu v rámci dvoch dĺžok jej trupu a značku oboplávali v krytí. W sa rozhodla zostať na voľnej vode, zatiaľ čo L začala pomaly vyostrovať a oznámila W svoj zámer plachtiť k pobrežiu. W odpovedala "Nemáš právo vyostrovať." L odpovedala, že plachtí svojím správnym smerom a že W musí dávať prednosť. Rozhovor trval nejaký čas. L pokračovala v pomalej zmene smeru a zrazu W zistila, že nie je schopná dať prednosť. Lode sa dotkli a obe protestovali. Protestná komisia

diskvalifikovala L podľa pravidla 17 za plachtenie nad jej správny smer, a tá sa odvolala.

Rozhodnutie

Keď vzhľadom na rôzny názor na správny smer, ktorým sa má plachtiť, sa dve lode na vetre z rovnakého boku približujú, je W viazaná pravidlom 11 dávať prednosť a pravidlom 14 vyhýbať sa dotyku.

Prípád objasňuje skutočnosť, že dve lode na tom istom úseku trate, plachtiace blízko seba, môžu mať rôzny správny smer. To, ktorý z dvoch smerov je rýchlejší k nasledujúcej značke, nemožno určiť vopred a ani nevyhnutne neskôr dokázať podľa toho, ktorá z lodí dosiahla ďalšiu značku skôr.

Základom protestu W bolo, že L plachtila nad svoj správny smer, keď pre ňu platilo pravidlo 17. Obrana L a proti-protest boli, že smer k pobrežiu mimo prúdu by jej umožnil dokončiť skôr a že preto smer, ktorým plachtila, bol jej správny smer. L navyše tvrdila, že W porušila pravidlo 11 a 14.

Zistené skutočnosti nepotvrdili, že by L plachtila nad svoj správny smer; preto neporušila pravidlo 17. Keď L pomaly vyostrovala medzi pozíciami 1 a 2, W mala miesto na dávanie prednosti, takže L neporušila pravidlo 16.1. L sa mohla vyhnúť dotyku s W. Tým, že to neurobila, porušila pravidlo 14, ale bola zbavená viny podľa pravidla 43.1(c), lebo bola loďou s právom plavby a dotyk nespôsobil škodu ani zranenie.

Tým, že nedávala prednosť L, porušila W pravidlo 11. W sa mohla vyhnúť dotyku, ale neurobila to, a teda tiež porušila pravidlo 14; ale pretože neplachtila v rámci miesta, na ktoré mala právo podľa pravidla 16.1, nebola zbavená viny podľa pravidla 43.1(c).

Odvolaniu L sa vyhovuje. L sa vracia poradie a W sa diskvalifikuje za porušenie pravidiel 11 a 14.

GBR 1966/3

PRÍPAD 15

Definície, Miesto pri značke

Pravidlo 12, Na vetre z rovnakých bokov, bez krytia

Pravidlo 13, Počas obratu

Pravidlo 18.1(a), Miesto pri značke: Kedy platí pravidlo 18

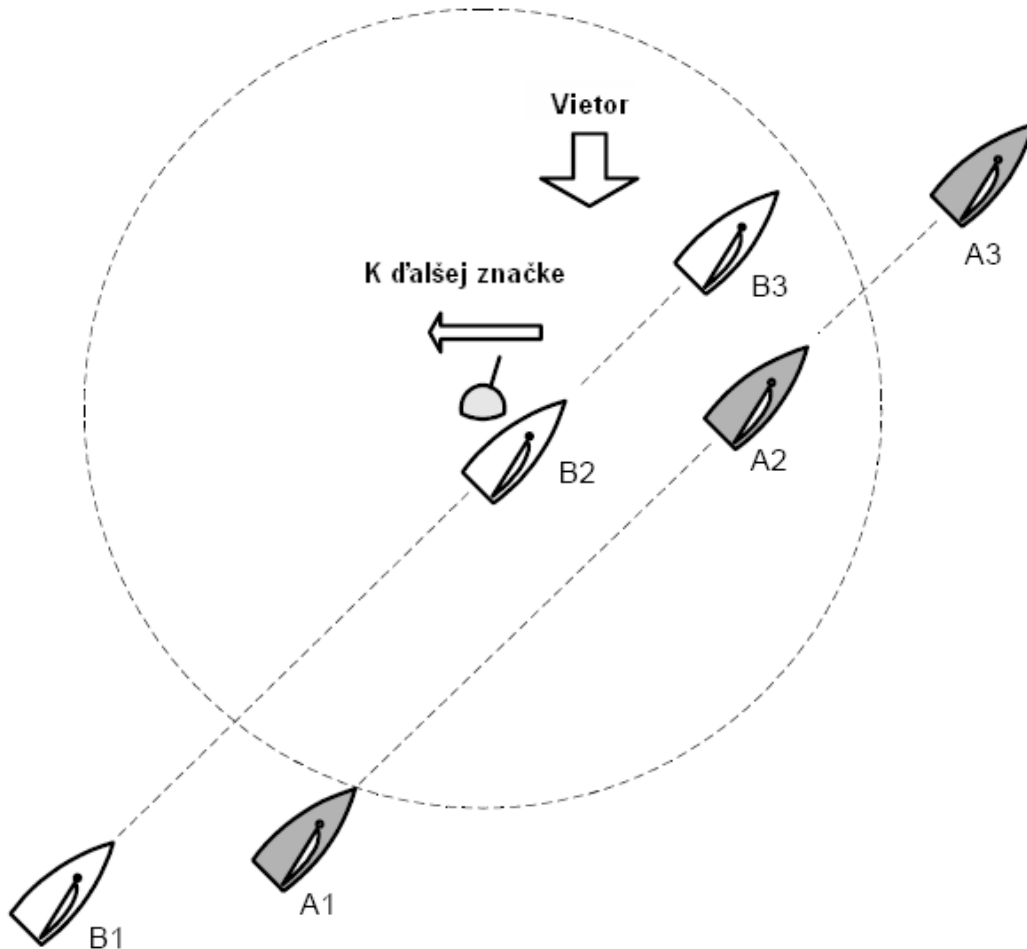
Pravidlo 18.2(b), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

Pravidlo 18.2(d), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

Počas obratu pri oboplávaní značky musí loď celkom vpredu dodržať pravidlo 13; loď celkom vzadu má právo držať svoj smer a tým zabrániť druhej obrátiť.

Skutočnosti

A a B sa blížia k náveternej značke, ktorá sa má minúť ľavobokom. Sú ostro proti vetru na rovnobežných kurzoch, A celkom vpredu. A očakáva, že hneď ako B dosiahne značku, urobí B obrat, aby ju oboplávala a pokračovala k ďalšej značke. Namiesto toho B drží svoj smer, ako ukazuje nákres, a plachtí ďaleko za značku.



Otázka

Má B právo držať smer týmto spôsobom a tak brániť A v obrate?

Odpoveď

Áno. Pokiaľ A ostáva na vetre zľava, B musí dávať prednosť podľa pravidla 12 a keďže bola A celkom vpredu, keď dosiahla okruh, B musí podľa pravidla 18.2(b) dať A aj miesto pri značke. Za predpokladu, že B dáva A prednosť a dáva A miesto pri značke, ak A vyostruje (aj keby A vyostrovala až do postavenia priamo proti vetru), B má právo plachtiť ľubovoľným smerom, aký si zvolí, vrátane držania svojho smeru. Avšak B

nie je ďalej povinná dávať A miesto pri značke potom, ako A opustí okruh (pozri pravidlo 18.2(d)).

Miesto pri značke, na ktoré má A právo, nezahŕňa miesto na obrat (pozri poslednú vetu v definícii Miesto pri značke). Ak by A prešla ďalej ako priamo proti vetru, od toho momentu by sa všetky časti pravidla 18 prestali uplatňovať, pretože by lode boli na vetre z opačných bokov križujúce proti vetru (pozri pravidlo 18.1(a) a Prípád 132). Navyše by už A nemala právo plavby podľa pravidla 12 a B by sa stala loďou s právom plavby podľa pravidla 13.

GBR 1966/8

PRÍPAD 16

Zrušený

PRÍPAD 17

Pravidlo 13, Počas obratu

Lod' už nepodlieha pravidlu 13, keď je v smere ostro proti vetru, bez ohľadu na jej pohyb vo vode a nastavenie jej plachiet.

Otázka

Pravidlo 13 platí, dokiaľ loď v obrate nie je „v smere ostro proti vetru“. Avšak pravidlo nehovorí, či sa loď musí pohybovať, keď získa smer ostro proti vetru. Je to myslené tak, že v momente, keď pravidlo 13 prestane platiť, musí sa loď skutočne pohybovať vo vode smerom ostro proti vetru a nie iba mať taký smer?

Odpoveď

Lod' už viac nepodlieha pravidlu 13, keď je v smere ostro proti vetru, bez ohľadu na jej pohyb vo vode a nastavenie jej plachiet.

GBR 1967/8

PRÍPAD 18

Zrušený

PRÍPAD 19

Časť 2, Preambula

Pravidlo 36(b), Rozjazdy znovu štartované alebo opakované

Pravidlo 43.1(c), Zbavenie viny

Pravidlo 44.1(b), Tresty v čase príhody: Prijatie trestu

**Pravidlo 60.3(a)(1), Právo na protest; Právo na žiadosť o nápravu
alebo Konanie podľa pravidla 69**

**Pravidlo 61.1(a)(4), Požiadavky na protest: Informovanie
protestovaného**

Pravidlo 62.1(b), Náprava

Pravidlo 63.5, Rokovania: Platnosť protestu alebo žiadosti o nápravu

**Pravidlo 64.4(a), Rozhodnutia: Rozhodnutia o protestoch týkajúcich
sa triedových pravidiel**

Výklad pojmu „škoda”.

Otázka

Má pojem „škoda” zvláštny význam v pretekových pravidlách?

Odpoveď

Nie. Nie je možné vyčerpávajúco zdefinovať „škodu”, ale jeden slovník súčasnej angličtiny hovorí „škoda ... poškodenie hodnoty alebo užitočnosti niečoho”.

Táto definícia navodzuje otázky, ktoré treba uvážiť. Príklady:

- Bola znížená trhová hodnota akejkoľvek časti lode alebo lode ako takej?
- Stala sa akákoľvek súčasť lode alebo výstroja menej funkčná?

PRÍPAD 20

Pravidlo 1.1, Bezpečnosť: Pomoc tým, ktorí sú v nebezpečení Pravidlo 62.1(c), Náprava

Keď je možné, že je loď v nebezpečení, iná loď, ktorá poskytne pomoc, má právo na nápravu, aj keď jej pomoc nebola vyžiadaná alebo keby sa neskôr zistilo, že nebezpečenie nehrozilo.

Skutočnosti

Lod' A sa prevrátila počas rozjazdy a loď B, vidiac to, priplachtila k nej a ponúkla pomoc. A prijala pomoc a B sa k nej priblížila a vzala na palubu dvojčlennú posádku. Potom niekoľko minút všetci pracovali, aby postavili A, ktorej sťažnosť bol zaborený v bahne. Po návrate na breh B požiadala o nápravu podľa pravidla 62.1(c).

Protestná komisia zvažovala pri svojom rozhodovaní niekoľko faktorov. Po prvé, kormidelník A bol vysoko skúsený jachtár. Po druhé, vietor bol slabý a príliv stúpala a čoskoro by nadvihol a uvoľnil sťažnosť. Po tretie, A nežiadala o pomoc, tá bola ponúknutá. Preto, keďže ani loď ani posádka neboli v nebezpečení, náprava bola zamietnutá. B sa odvolala a uviedla, že pravidlo 1.1 nestanovuje žiadnu povinnosť pomáhajúcej lodi rozhodnúť ani obhajovať rozhodnutie, že hrozilo nebezpečenie.

Rozhodnutie

Odvolaniu B sa vyhovuje. Loď v postavení, keď môže pomôcť druhej, ktorá môže byť v nebezpečení, je povinná tak urobiť podľa pravidla 1.1. Nie je významné, že protestná komisia neskôr rozhodne, že v skutočnosti nebezpečenie nehrozilo ani že pomoc nebola vyžiadaná. B má nárok na nápravu. Protestnej komisii sa nariaďuje znovuo tvoriť rokovanie a priznať príslušnú nápravu podľa ustanovení a usmernení v pravidlách 64.3 a A9.

GBR 1968/14

PRÍPAD 21

Definície, Miesto pri značke

Definície, Miesto

Keď je loď s právom plavby povinná poskytnúť miesto pri značke lodi s vnútorným krytím, nie je stanovená najmenšia ani najväčšia veľkosť miesta, ktoré musí poskytnúť. Veľkosť miesta, ktoré musí poskytnúť, veľmi závisí na existujúcich podmienkach vrátane veterných podmienok a stavu mora, rýchlosti vnútornej lode, plachiet, ktoré má vyťahnuté a type tej lode.

Otázka

Keď pravidlo 18 požaduje od lode s právom plavby poskytnúť miesto pri značke vnútornej lodi v krytí, aké je najväčšie miesto, ktoré jej musí dať? Aké najmenšie miesto jej musí dať?

Odpoveď

V tejto situácii hovorí definícia Miesto pri značke, že vnútorná loď má právo namiesto na štyri manévry:

- Miesto na minutie značky požadovaným bokom.
- Miesto na plachtenie ku značke, ale iba ak je správnym smerom vnútornej lode plachtiť blízko značky.
- Miesto na oboplávanie či minutie značky tak, ako je nevyhnutné na preplachtenie trate.
- Miesto na obrat, ale iba pokiaľ sú splnené tieto dodatočné podmienky: vnútorná loď je v krytí v návetrí vonkajšej lode, obrat je súčasťou nevyhnutného oboplávania značky pre preplachtenie trate, a vnútorná loď by po svojom obrate dosiahla značku.

Definície Miesto a Miesto pri značke neobsahujú žiadnu zmienku o maximálnej či minimálnej veľkosti miesta a žiadne pravidlo nepožaduje, že loď s právom plavby musí dať maximálne či minimálne miesto. Musí dať vnútornej lodi miesto, ktoré za daných podmienok potrebuje, aby mohla vykonávať tieto manévry okamžite správnym jachtárskym spôsobom. Navyše, vnútorná loď má právo na miesto na vyhnutie sa dotyku značky, a miesto pre seba, aby splnila povinnosti podľa pravidiel Časti 2 vzhľadom na vonkajšiu loď, ako aj na všetky iné lode v okolí.

Pojem „za daných podmienok“ si zaslúži úvahu. Napríklad vnútorná z dvoch malých lodí blížiacich sa ku značke na pokojnom jazere v slabom vetre bude potrebovať pomerne málo miesta mimo toho pre jej trup a

správne nastavené plachty. Ako druhý extrém, keď sa dve kýlové lode na otvorenej vode na rozbúrenom mori približujú k značke, ktorá sa divoko a nepredvídateľne zmieta, vnútorná loď môže potrebovať miesto o dĺžke trupu alebo aj viac pre zaručenie bezpečnosti. Loď s vlajúcim spinakrom často potrebuje viac miesta než so spinakrom stiahnutým. Loď, ktorá je v sklze či surfuje, môže potrebovať menej miesta na zmenu smeru než loď, ktorá sa šplhá na vysokú vlnu. „Dané podmienky“ zahŕňajú tiež vlastnosti vnútornej lode. Napríklad loď s dlhým kýlom alebo viactrupová môže potrebovať viac miesta na oboplávanie značky než ľahko točivá jednotrupová. Loď s veľkým kormidlom môže potrebovať menej miesta na zmenu smeru než loď s malým kormidlom.

Formulácia „okamžite manévrovat' správnym jachtárskym spôsobom“ sa vzťahuje na obe lode. Po prvé, týka sa vnútornej lode a hovorí, že nie je oprávnená sťažovať sa na nedostatočné miesto, ak sa jej pri manévrovaní nedarí primerane efektívne ovládať kormidlo, oŕaže a plachty. Týka sa to aj vonkajšej lode a hovorí, že musí poskytnúť dost' miesta na to, aby vnútorná loď nemusela manévrovat' výnimočným či neobvyklým spôsobom (pozri tiež Prípád 103).

World Sailing 1969

PRÍPAD 22

Pravidlo 61.2(d), Požiadavky na protest: Obsah protestu

Pravidlo 63.5, Rokovania: Platnosť protestu alebo žiadosti o nápravu

Pravidlo 64.2, Rozhodnutia: Tresty

Pre platnosť protestu nie je dôležité, že pravidlo, o ktorom si protestujúci myslí, že bolo porušené, nie je medzi pravidlami, o ktorých protestná komisia neskôr rozhodne, že porušené boli.

Skutočnosti

Po kolízii blízko značky S protestovala na P a uviedla pravidlo 18 v protestnom formulári, ako to požaduje pravidlo 61.2(d). Protestná komisia označila protest za neplatný a odmietla pokračovať v rokovaní s tým, že v proteste malo byť uvedené pravidlo 10 namiesto pravidla 18. Protestná komisia sa vyslovila, že keby rokovanie pokračovalo a strany by sa vypočúvali, protestu by sa mohlo vyhovieť. S sa odvolala.

Rozhodnutie

Pravidlo 61.2(d) požaduje, aby bolo v proteste uvedené akékoľvek pravidlo, o ktorom je protestujúci presvedčený, že bolo porušené. Ak nie je táto podmienka splnená v písomnom proteste, ktorý bol doručený do kancelárie pretekov, môže byť splnená pred alebo počas rokovania. Nepožaduje sa, aby to uvedené pravidlo či pravidlá museli byť tým pravidlom či pravidlami, ktoré sa neskôr určia ako porušené, a je nepodstatné pre rozhodovanie o platnosti protestu, že protestujúci uviedol pravidlo, ktoré s veľkou pravdepodobnosťou nebude použité.

Je to protestná komisia, ktorá po zistení skutočností určí pravidlo, ktoré sa použije. Pravidlo 64.2 stanovuje, že diskvalifikácia či iný trest sa musí uložiť bez ohľadu na to, či príslušné pravidlo bolo uvedené v proteste alebo nie.

Odvolaniu sa vyhovuje s tým, že protestná komisia musí zvolať nové rokovanie.

ITA 1967/4

PRÍPAD 23

Definície, Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie

Definície, Prekážka

Pravidlo 10, Na vetre z opačných bokov

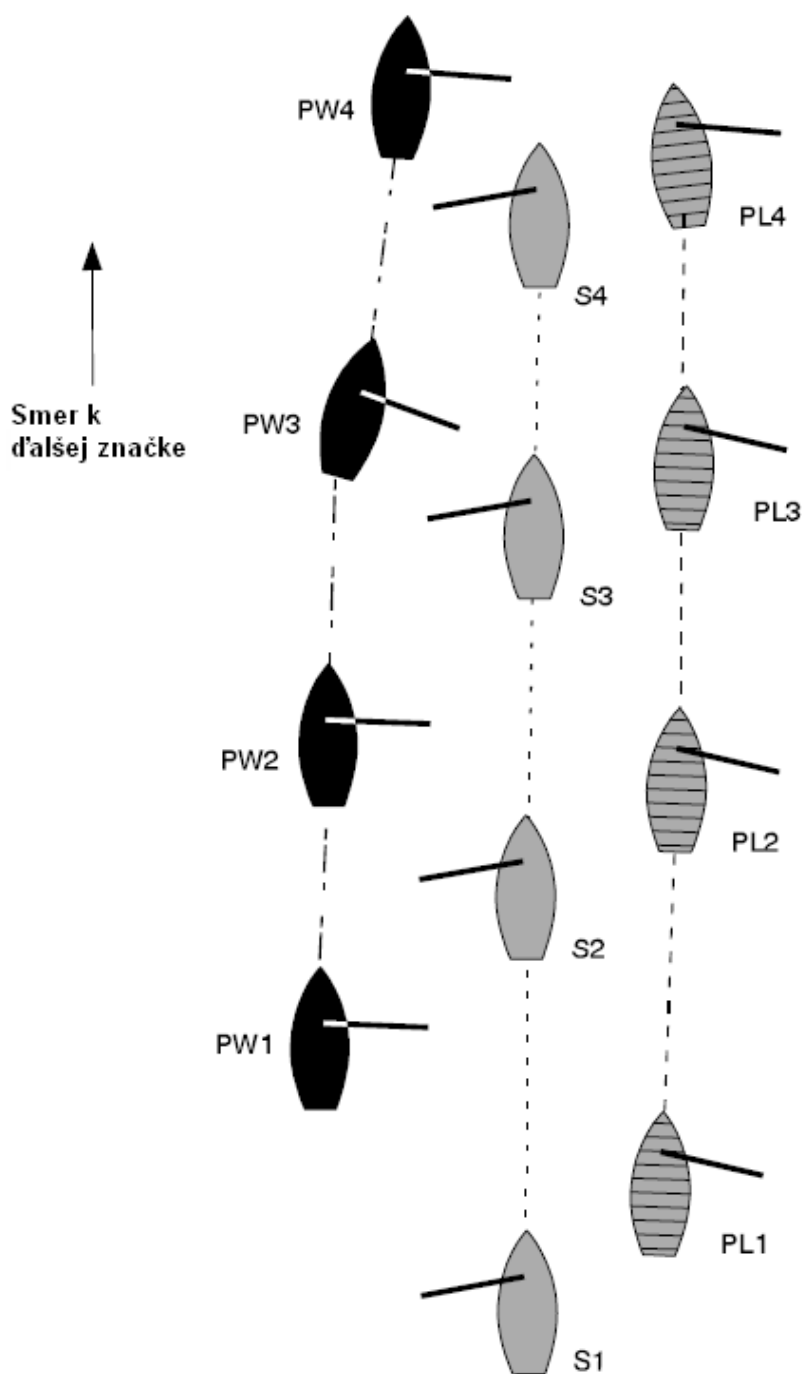
Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Pravidlo 19, Miesto na minutie prekážky

Na zadnom vetre pravidlo 19 neplatí pre loď na vetre sprava, keď plachtí medzi dve lode na vetre zľava, ktoré sú pred ňou. Pravidlo 10 vyžaduje od oboch lodí na vetre zľava, aby dávali prednosť.

Skutočnosti

Tri lode, jedna na vetre sprava a dve na vetre zľava, plachtili na zadný vietor. S dostihla PL a PW a vplávala medzi ne, ako ukazuje nákres. Tri lode pokračovali na mierne zbiehavých kurzoch podľa nákresu, až kým sa S nedotkla najprv PW a potom PL. PW protestovala na S tvrdiac, že tá porušila pravidlo 19.2(c), pretože PL ako záveterná loď predstavovala prekážku pre náveternú loď PW, a S nemala právo vplávať medzi ne. Protestná komisia diskvalifikovala obe PL aj PW podľa pravidla 10 a PW sa odvolala.



Rozhodnutie

Kým lode plachtili z pozície 1 do pozície 4, pravidlo 10 požadovalo od oboch PW aj PL, aby dávali prednosť S. Pretože všetky tri lode plachtili pod väčším uhlom ako 90 stupňov od skutočného vetra, boli S a PL v krytí od pozície 1 do pozície 4 a S a PW boli v krytí krátko za pozíciou 2 do pozície 4 (pozri definíciu Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie).

Kým trvalo toto krytie, pravidlo 19 neplatilo, pretože tam nebola prekážka, ktorú nejaká dvojica lodí mýňala rovnakým bokom. Predposledná veta definície Prekážka znamená, že PW nebola prekážkou ani pre S a PL, pretože žiadna z nich nemusela dávať prednosť PW. Podobne PL nebola

prekážkou pre S a PW, pretože S nemusela dávať prednosť PL. Pretože obe PL aj PW museli podľa pravidla 10 dávať prednosť S, predposledná veta v definícii znamená, že S bola prekážkou pre obe PL aj PW. Avšak pravidlo 19 sa neuplatňuje, pretože PL a PW nikdy nemiňali S rovnakým bokom.

Okrem toho pravidlo 19.2(c), ktoré PW uviedla v proteste, platí len vtedy, keď lode míňajú súvislú prekážku, a ako stanovuje posledná veta definície Prekážka, loď v pohybe, ktorá preteká, nikdy nie je súvislou prekážkou.

Medzi S a PW a medzi S a PL bol dotyk. Avšak pretože S bola zovretá medzi PW a PL, ako sa ich smery zbíhali, nebolo pre S „rozumne možné“ vyhnúť sa dotyku potom, ako bolo zrejmé, že PW a PL nebudú dávať prednosť. Preto S neporušila pravidlo 14.

Podľa pravidla 10 mala S právo plavby oproti obom lodiam na vetre zľava PL aj PW, a žiadna z nich jej nedávala prednosť. Preto obe PL aj PW porušili pravidlo 10. Obe PL aj PW sa ľahko mohli vyhnúť dotyku s S, takže obe porušili aj pravidlo 14. Rozhodnutie protestnej komisie diskvalifikovať PL a PW sa potvrdzuje a odvolanie PW sa zamieta.

GBR 1970/1

PRÍPAD 24

Definícia, Miesto

Pravidlo 11, Na vetre z rovnakých bokov, v krytí

Pravidlo 12, Na vetre z rovnakých bokov, bez krytia

Pravidlo 15, Získanie práva plavby

Pravidlo 43.1(b), Zbavenie viny

Keď loď získa krytie v závetrí z pozície celkom vzadu, druhá loď musí ihneď dávať prednosť. Keď tak nemôže urobiť správnym jachtárskym spôsobom, nedostala miesto v súlade s pravidlom 15.

Skutočnosti

Dve lode A a B plachtia v slabej bríze na bočnom vetre sprava správnym smerom k nasledujúcej značke, ktorá je ešte ďaleko. Pôvodne je B celkom vzadu a priamo za A, ale plachtí mierne rýchlejšie a získava krytie tesne v závetrí kormy A.

Otázky

1. Kedy sú povinnosti B podľa pravidla 12 nahradené jej právami ako zväzeternej lode podľa pravidla 11?
2. Aké sú povinnosti B podľa pravidla 15?
3. Aké sú povinnosti A podľa pravidla 11?

Odpovede

1. Povinnosti B podľa pravidla 12 sú nahradené jej právami ako zväzeternej lode podľa pravidla 11 v momente, keď sa B a A dostanú do krytia.
2. Pravidlo 15 vyjadruje princíp pravidiel, že keď sa právo plavby presunie z jednej lode na druhú, loď, ktorá novo získala právo plavby, musí dať druhej lodi priestor a čas na reagovanie a tým prijateľnú možnosť manévrovat', aby dala prednosť. Povinnosť B podľa pravidla 15 nie je trvalá; chráni A len dočasne a iba ak tá bezodkladne reaguje potom, ako krytie nastane (pozri definíciu Miesto).
3. Pravidlo 11 požaduje od A, aby dávala prednosť, a ak to vyžaduje od nej vyostriť, musí tak bezodkladne urobiť. Ak tak A urobí, ale niektorá časť jej trupu, posádky či výstroja sa dotkne niektorej časti trupu, posádky či výstroja B, tak A porušila pravidlo 11. Ak k tomu dotyku dôjde napriek tomu, že A vyostriala správnym jachtárskym spôsobom, tak B porušila pravidlo 15 tým, že nedala A dosť miesta na dávanie prednosti a A je zbavená viny podľa pravidla 43.1(b) pre svoje porušenie pravidla 11. Ak však A vyostří viac ako je nevyhnutné, aby dala prednosť B, a výsledkom bude dotyk s B, tak A dostala miesto požadované pravidlom 15 a nie je zbavená viny.

PRÍPAD 25

Definície, Miesto pri značke

Pravidlo 11, Na vetre z rovnakých bokov, v krytí

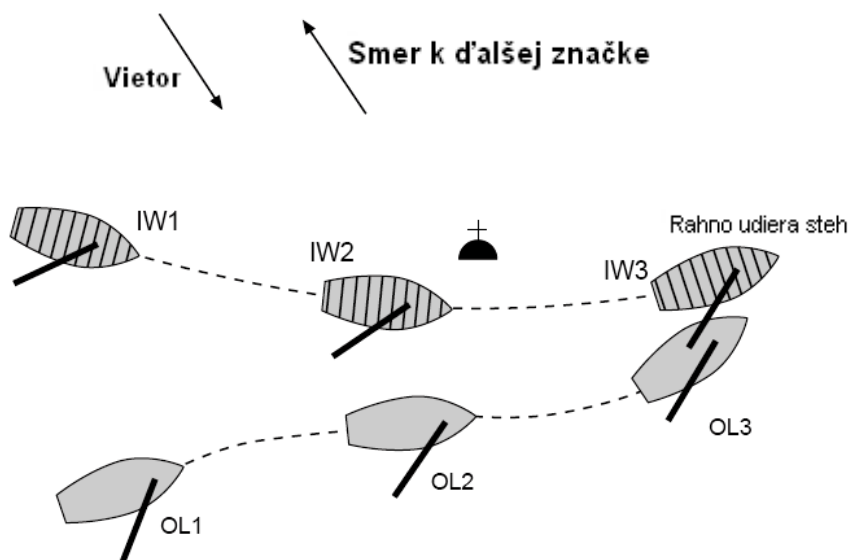
Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Pravidlo 16.1, Zmena smeru

Pravidlo 18.2(b), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

Pravidlo 43, Zbavenie viny

Potom, čo vnútorná loď v krytí v návetrí dostala miesto pri značke, pravidlo 18 sa ďalej neuplatňuje, ale pravidlo 11 stále platí. Vnútorná náveterná loď musí dávať prednosť vonkajšej záveternej lodi, a záveterná loď smie vyostrovat' za podmienky, že dá náveternej lodi miesto na dávanie prednosti.



Skutočnosti

Dve 15-stopové (4,5 m) lode IW a OL sa blížili k záveternej značke, ktorú mali minúť ľavobokom. Ďalším úsekom bolo križovanie proti vetru. IW získala vnútorné krytie s OL hodne predtým, ako lode dosiahli okruh, a OL dala IW miesto na plachtenie ku značke a na oboplávanie značky do smeru ostro proti vetru. Potom, čo IW minula značku, začala OL vyostrovat' na smer k ďalšej značke. IW menila smer pomalšie a jej rahno, ešte dosť povolené, sa dotklo kormidelníka OL a stehov. V čase dotyku bola IW na dĺžku trupu od značky a plachtila pod smer ostro proti vetru. Nebola žiadna škoda ani zranenie. IW protestovala na OL podľa pravidla 18.2(b) a OL protestovala na IW podľa pravidla 11.

Protestná komisia rozhodla, že IW nevyostrila hneď na smer ostro proti vetru po priplachtení ku značke a tým zabrala viac miesta, než na aké mala právo podľa pravidla 18.2(b). IW toto nepoprela, ale pripisovala to

rozdielnemu systému kladiek oťaží hlavnej plachty na konci rahna oproti stredovým kladkám, ktoré mala OL.

Protestná komisia zamietla protest IW, vyhovel protestu OL a diskvalifikovala IW pre porušenie pravidla 11. IW sa odvolala.

Rozhodnutie

Správnym smerom IW bolo plachtiť tesne ku značke a nevyhnutná zmena smeru pre plachtenie po trati bola pritiahnúť na smer ostro proti vetru. Preto pravidlo 18.2(b) požadovalo od OL, aby dala IW miesto na plachtenie ku značke a miesto na jej oboplávanie na smer ostro proti vetru, míňajúc ju požadovaným bokom a bez jej dotyku. Medzi pozíciami 1 a 2 OL dala IW miesto na plachtenie ku značke a medzi pozíciami 2 a 3 miesto na oboplávanie značky na smer ostro proti vetru. Preto OL neporušila pravidlo 18.2(b).

K dotyku došlo, čo bola príhoda vedúca k protestu, v pozícii 3. V tom čase IW už dostala miesto, ktoré potrebovala na plachtenie ku a okolo značky do smeru ostro proti vetru, míňajúc ju požadovaným bokom a bez dotyku. Z týchto dôvodov sa pravidlo 18 neuplatňuje v čase dotyku (pozri pravidlo 18.1).

Počas príhody bola IW povinná podľa pravidla 11 dávať prednosť OL. IW plachtila na jednu dĺžku lode za značku smerom pod smer ostro proti vetru, a krátko pred dotykom v pozícii 3 IW porušila pravidlo 11 tým, že nedávala prednosť.

Keď OL vyostrovala medzi pozíciami 2 a 3, OL bola viazaná pravidlom 16.1 dať IW miesto na dávanie prednosti. OL vyostrila asi o 30 stupňov počas pohybu dopredu o dve dĺžky trupu. Aj s kladkami na konci rahna dokáže loď, ovládaná správnym jachtárskym spôsobom, zmeniť smer o 30 stupňov a primerane pritiahnúť hlavnú plachtu počas pohybu o dve dĺžky trupu. Preto OL dala IW miesto na dávanie prednosti a neporušila pravidlo 16.1.

OL sa mohla vyhnúť dotyku s IW, a teda OL porušila pravidlo 14. Avšak bola zbavená viny pre to porušenie pravidlom 43.1(c), lebo bola loďou s právom plavby a dotyk nemal za následok škodu ani zranenie.

Pre IW bolo možné vyhnúť sa dotyku, a preto IW porušila aj pravidlo 14. Avšak IW neplachtila v rámci miesta, na ktoré mala právo podľa pravidla 16.1, preto nebola zbavená viny podľa pravidla 43.1(c).

Odvolanie IW sa zamietá. IW je diskvalifikovaná podľa pravidiel 11 a 14..

PRÍPAD 26

Pravidlo 14, Vyhybanie sa dotyku

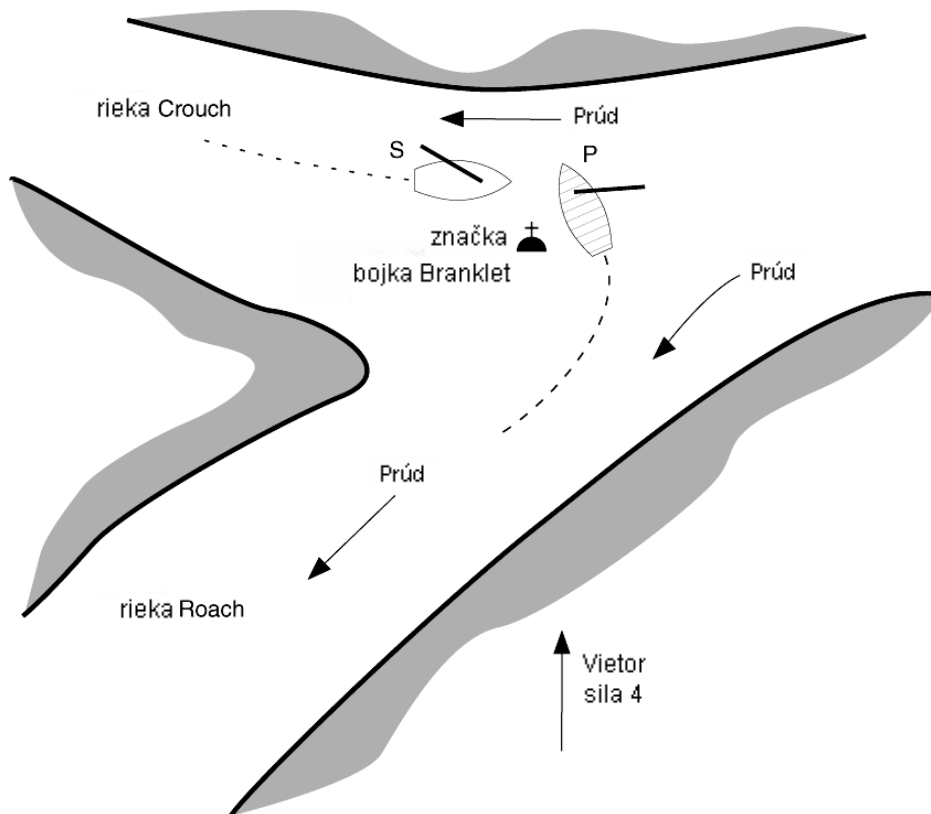
Pravidlo 16.1, Zmena smeru

Pravidlo 18.1, Miesto pri značke: Kedy platí pravidlo 18

Pravidlo 43.1(c), Zbavenie viny

Pravidlo 64.2, Rozhodnutia: Tresty

Lod' s právom plavby nemusí konať, aby sa vyhla kolízii, až kým nie je jasné, že druhá loď nedáva prednosť. Ak sa však potom loď s právom plavby mohla tej kolízii vyhnúť a kolízia viedla ku škode, loď musí byť potrestaná pre porušenie pravidla 14.



Skutočnosti

Soling S a 505 P v rôznych rozjzdách sa na vetre z opačných bokov blížili k tej istej značke. P sťahovala svoj spinaker, míňala značku ľavobokom a nevedela o S, ktorý ju potreboval minúť pravobokom a chystal sa tak urobiť.

P nepočula nijaké volanie a netušila o prítomnosti S, až kým neboli lode v pozíciách podľa nákresu, kedy člen posádky P zbadal S. Vykríkol varovanie a odskočil práve vtedy, keď prova S vrazila do trupu P za sťažňom a spôsobila škodu.

P protestovala na S podľa pravidla 14 na základe toho, že S sa mohol vyhnúť kolízii. S a dvaja svedkovia dosvedčili, že S pred kolíziou nezmenil smer. S protestoval podľa pravidla 10 tvrdiac, že keby zmenil smer, porušil by pravidlo 16.1.

Protestná komisia diskvalifikovala P podľa pravidiel 10 a 14. P sa odvolala.

Rozhodnutie

P, ako loď s povinnosťou dávať prednosť, zanedbala sledovanie okolia a základné povinnosti dávať prednosť a vyhýbať sa dotyku. Porušila pravidlo 10 aj pravidlo 14. Dôležitým zámerom pravidiel Časti 2 je zabrániť dotyku medzi loďami. Všetky lode, či už majú právo plavby alebo nie, musia stále sledovať okolie, zvlášť keď sa blížia ku značke Ak by tak P robila, vedela by o prítomnosti S skôr a bola by schopná vyhnúť sa kolízii.

Pravidlo 18 neplatilo, pretože S a P neboli povinné minúť značku rovnakými bokmi (pozri pravidlo 18.1).

Pravidlo 14 požadovalo od S, aby konal pre vyhnutie sa dotyku v čase, keď bolo zrejmé, že P nedáva prednosť. Pred pozíciou na nákrese už malo byť S jasné, že lode sú na kolíznych kurzoch a že P nedáva prednosť. Vtedy mohol S vyostriť a vyhnúť sa dotyku s P. Taká zmena smeru S by pravdaže dala P viac miesta na dávanie prednosti a nebola by porušením pravidla 16.1. S porušil pravidlo 14 a pretože dotyk spôsobil škodu, nebol zbavený viny podľa pravidla 43.1(c) a musí byť potrestaný (pozri pravidlo 64.2).

P bola správne diskvalifikovaná podľa pravidiel 10 a 14. S je tiež diskvalifikovaný pre porušenie pravidla 14.

GBR 1971/4

PRÍPAD 27

Pravidlo 2, Čestné plachtenie

Pravidlo 13, Počas obratu

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

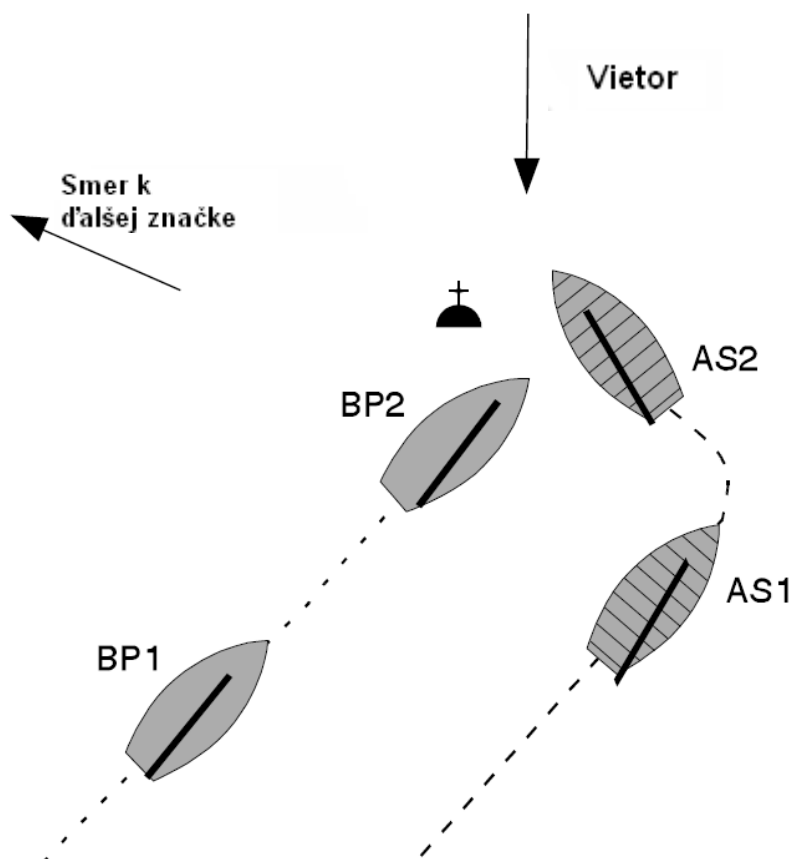
Pravidlo 15, Získanie práva plavby

Pravidlo 43, Zbavenie viny

*Lod' nie je povinná predvídať, že iná loď poruší pravidlo.
Keď loď získa právo plavby následkom vlastnej činnosti,
druhá loď má právo na miesto na dávanie prednosti.*

Skutočnosti

AS bola celkom vpredu od BP, keď dosiahla okruh. Medzi pozíciami 1 a 2 AS, vzdialená na dĺžku trupu v závetrí a na dĺžku trupu pred BP, obrátila hneď, ako dosiahla pravobočnú úroveň bójky. Skoro súčasne bola zasiahnutá a poškodená BP, ktorá plávala rýchlosťou asi desať uzlov. Protestná komisia diskvalifikovala AS pre porušenie pravidla 15. Diskvalifikovala tiež BP podľa pravidla 2 a zdôraznila, že tá vedela, že AS obráti, ale neurobila nič pre vyhnutie sa kolízii. BP sa odvolala tvrdiac, že nebola povinná predvídať protiprávny obrat.



Rozhodnutie

Potom, čo AS dosiahla okruh, BP bola povinná podľa pravidla 12 dávať jej prednosť a podľa pravidla 18.2(b) dať jej miesto pri značke. Obe tieto povinnosti skončili, keď AS prešla ďalej ako priamo proti vetru (podľa pravidiel 18.1(a) a 18.2(d)). Keď AS prešla ďalej ako priamo proti vetru, BP sa stala loďou s právom plavby podľa pravidla 13 a mala ho až dovedy, kým AS neodpadla na smer ostro proti vetru na vetre sprava. V tom okamihu požadovalo pravidlo 15 od AS, ktorá práve získala právo plavby podľa pravidla 10, aby dala BP miesto na dávanie prednosti.

Kolízia nastala skoro ihneď po tom, čo sa AS dostala na smer ostro proti vetru na vetre sprava. Preto by BP musela robiť vyhýbacie manévry predtým, ako AS odpadla na smer ostro proti vetru. Vtedy mala BP právo plavby podľa pravidla 13, a teda AS porušila pravidlo 13.

Princípom pravidiel o práve plavby je, ako stanovuje pravidlo 15, že loď, ktorá sa stane povinnou dávať prednosť činnosťou druhej lode, má nárok na dostatočný čas a miesto na reakciu. Keď AS získala právo plavby podľa pravidla 10, nedala BP miesto na dávanie prednosti a porušila pravidlo 15. Napokon AS porušila aj pravidlo 14, pretože sa mohla vynúť dotyku obrátením späť na vietor sprava potom, čo prešla ďalej ako priamo proti vetru.

BP neurobila nič, aby sa vyhla kolízii, ale čo mohla urobiť? Pravidlo 14 jasne stanoví, že loď s právom plavby nemusí robiť nič, aby sa vyhla dotyku, kým nie je jasné, že druhá loď nedáva prednosť. Vzhľadom na svoju rýchlosť a danú vzdialenosť potom, čo začalo byť jasné, že AS nedáva prednosť, BP mala snáď jednu alebo dve sekundy na rozhodnutie, čo má urobiť, a potom to urobiť. Hoci bolo zrejmé, že AS nakoniec obráti, aby oboplávala značku, žiadne pravidlo nepožaduje od BP predvídať, že AS poruší pravidlo.

BP naozaj porušila pravidlo 10, ale je zbavená viny pre to porušenie podľa pravidla 43.1(a) alebo pravidla 43.1(b). BP neporušila pravidlo 14, pretože pre ňu nebolo rozumne možné vyhnúť sa kolízii potom, čo AS porušila pravidlo 13. BP neporušila žiaden princíp čestného plachtenia ani fair play a preto neporušila pravidlo 2.

Odvolaniu BP sa vyhovuje. Vracia sa jej umiestnenie. AS zostáva diskvalifikovaná.

USA 1971/140

PRÍPAD 28

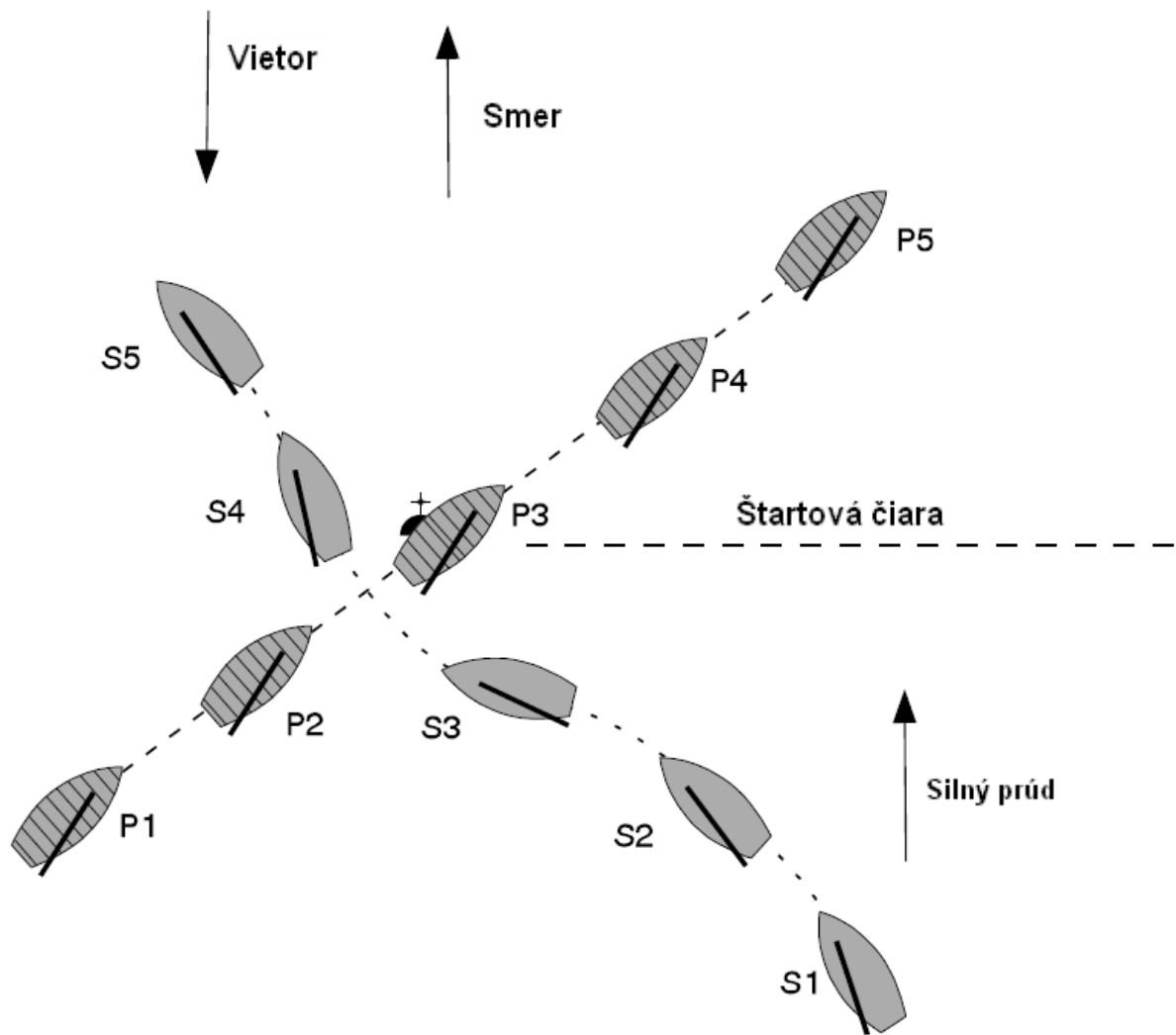
Pravidlo 28.1, Plachtenie v rozjazde

Pravidlo 32.1(d), Skrátene alebo zrušenie po štarte

Pravidlo 43.1(a), Zbavenie viny

Pravidlo A5, Body určené pretekovou komisiou

Keď jedna loď poruší pravidlo a následkom toho je, že sa iná dotkne značky, je druhá loď zbavená viny. Skutočnosť, že sa štartová značka z ľubovoľnej príčiny posunula, neoslobodzuje loď od jej povinnosti štartovať. Preteková komisia môže zrušiť rozjazdu podľa pravidla 32.1(c) len vtedy, keď zmena polohy značky priamo ovplyvnila bezpečnosť alebo spravodlivosť súťaženia.



Skutočnosti

Ako sa S a P, v smere ostro proti vetru, blížili k ľavému koncu štartovej čiary, silný príliv ich znášal ku čiare a štartovej značke. Keď bola S dve dĺžky trupu od značky, volala na P, aby dala prednosť. Nedostala žiadnu odpoveď a S bola nútená odpadnúť, aby sa vyhla kolízii. Hneď po štartovom znamení P prešla cez značku. Ako S znova vyostřila na smer ostro proti vetru na nesprávnej strane značky, tá vyskočila spod trupu P a vrazila do S. P neprijala trest a S sa nevrátila, aby štartovala medzi štartovými značkami.

S protestovala na P podľa pravidiel 10 a 31 a tiež žiadala nápravu, požadujúc, aby bola rozjazda zrušená, a uviedla pravidlo 32.1(c). Protestná komisia diskvalifikovala P pre porušenie pravidiel 10 a 31, zamietla žiadosť S o nápravu a pridělila S umiestnenie DNS. Posledné rozhodnutie bolo postúpené národnému zväzu pre potvrdenie alebo opravu spolu s otázkou: Ak by sa S vrátila, aby štartovala, ako to požaduje pravidlo 28.1, mohla by byť rozjazda zrušená podľa pravidla 32.1(c), pretože bola posunutá značka?

Rozhodnutie

Hoci sa S dotkla značky, nemohla predvídať, ako sa tá posunie, keď sa jej dotkla iná loď. Preto S bola zbavená viny podľa pravidla 43.1(a) za porušenie pravidla 31, pretože to boli dve porušenia pravidiel P, čo spôsobili, že sa značka dotkla S. Avšak S sa mohla vrátiť a štartovať v súlade s pravidlom 28.1. Skutočnosť, že sa štartová značka posunula, ju nezbavila povinnosti štartovať.

Pretože S neštartovala, preteková komisia postupovala správne pri pridelení jej umiestnenia DNS (pozri pravidlo A5.1).

Pravidlo 32.1(d) uvádza jasne, že najdôležitejším kritériom pre zrušenie rozjazdy je, že z nejakého dôvodu sú bezpečnosť alebo spravodlivosť súťaženia nepriaznivo ovplyvnené. Pravidlá 32.1(a), (b) a (c) uvádzajú príklady príčin, pre ktoré možno zrušiť rozjazdu; pravidlo 31.1(d) hovorí, že môžu byť aj ďalšie príčiny. V tomto prípade neočakávaný pohyb štartovej značky, ktorý bol výsledkom prejazdu P cez ňu, neoprávňuje zrušenie rozjazdy. Vlastne sa presná poloha značky bežne a často mení vplyvom vetra, prúdu, vln či dotykcom loďou, hoci jej kotva sa nepohne. Taký pohyb je rizikom, s ktorým musia súťažiaci rátať, a nie je oprávneným dôvodom pre zrušenie rozjazdy.

RUS 1971

PRÍPAD 29

Definície, Prekážka

Pravidlo 19.2(b), Miesto na minutie prekážky: Poskytnutie miesta pri prekážke

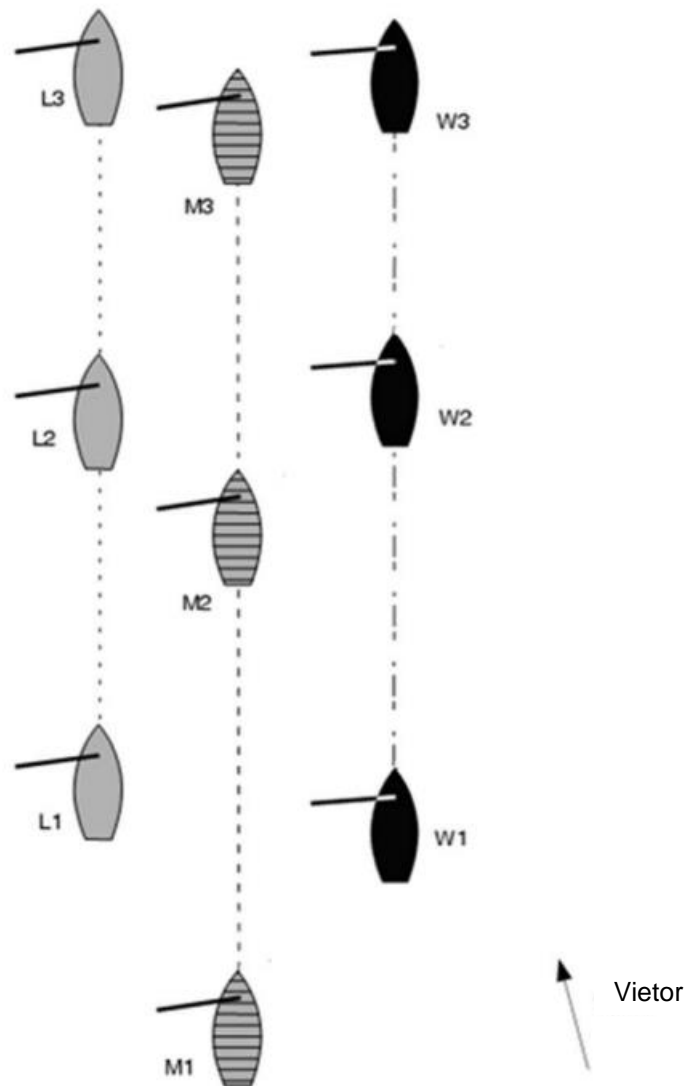
Pravidlo 19.2(c), Miesto na minutie prekážky: Poskytnutie miesta pri prekážke

Záveterná loď je prekážkou pre druhú náveternú loď v krytí a pre tretiu loď celkom vzadu. Loď celkom vzadu smie plachtiť medzi dve lode v krytí a má právo na miesto od náveternej lode medzi ňou a záveternou loďou, za podmienky, že náveterná loď je schopná dať také miesto v čase od začatia krytia.

Skutočnosti

Keď plachtili na zadný vietor k cieľovej čiare, W získala krytie v návetrí L vo vzdialenosti skoro dve dĺžky trupu od nej. Potom M vplávala do priestoru medzi L a W. Všetky tri lode držali svoje kurzy bez toho, aby sa

zužoval priestor medzi L a W, a nenastal dotyk. W protestovala na M pre zabratie miesta, na ktoré nemala nárok, a uviedla pravidlo 19.2(b) a 19.2(c). Protest bol zamietnutý na základe toho, že W dala miesto M podľa požiadavky pravidla 19.2(b). W sa odvolala.



Rozhodnutie

Pravidlo 11 požaduje od W, aby dávala prednosť L počas príhody. Kým bola M celkom vzadu za L, podľa pravidla 12 musela dávať prednosť L, a keď získala s L krytie, musela dávať prednosť L podľa pravidla 11. Ako ukazuje nákres, obe M aj W tieto požiadavky plnili.

Pretože obe W aj M museli počas príhody dávať prednosť L, bola L počas tej doby prekážkou pre W a M (pozri predposlednú vetu definície Prekážka). Avšak pretože L bola loďou v pohybe, nebola L pre ne súvislou prekážkou (pozri poslednú vetu v definícii Prekážka). Keď M získala krytie s W, začalo medzi nimi platiť pravidlo 19.2(b). To požaduje od W, aby dala M miesto medzi ňou a prekážkou, ibaže by tak nebola schopná urobiť v čase od začatia krytia. Ako jasne ukazujú skutočnosti, W bola schopná dať M to miesto, keď krytie začalo, a pokračovala v tom celý čas až kým lode nedokončili. Preto W vyhovela pravidlu 19.2(b). Pravidlo

19.2(c) neplatilo, pretože prekážka L nebola súvislou prekážkou. M neporušila žiadne pravidlo; preto sa odvolanie W zamieta.

USA 1974/163

PRÍPAD 30

Definície, Dávať prednosť

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Pravidlo 19, Miesto na minutie prekážky

Pravidlo 43, Zbavenie viny

Lod' celkom vzadu, ktorá je povinná dávať prednosť, ale narazí do lode celkom vpredu, porušuje pravidlo o práve plavby, ktoré platilo predtým, ako došlo ku zrážke. Lod', ktorá stratí právo plavby nezamýšľaným obratom, je napriek tomu povinná dávať prednosť.

Skutočnosti

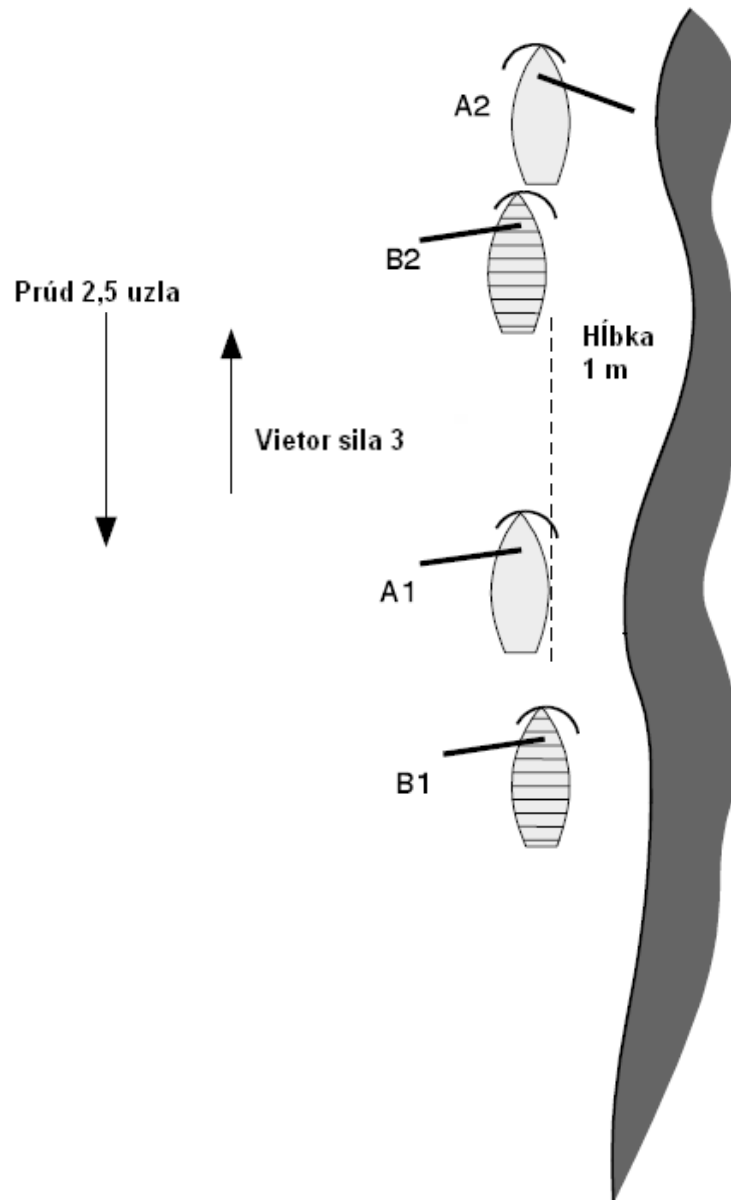
Lode A a B sa plavili na zadnom vetre blízko pobrežia proti silnému odlivu pri sile vetra 3. V pozícii 1 A nebola viac než o polovicu dĺžky trupu celkom vpredu pred B. B zakrývala A, čo A spomalilo, a v pozícii 2 spôsobilo, že A nechcene prehodila. Bezprostredne potom nasledovala zrážka, hoci bez škody alebo zranenia, a B protestovala na A podľa pravidla 10. Skutočnosti boli odsúhlasené a obe lode boli diskvalifikované: B podľa pravidla 12, pretože tesne predtým, ako A prehodila, bola príliš blízko k A na to, aby jej tá mohla dávať prednosť, a A podľa pravidla 10, lebo nedala prednosť lodi na vetre sprava.

A sa odvolala na základe toho, že bola prinútená činnosťou B porušiť pravidlo 10. Protestná komisia uviedla v komentári k odvolaniu, že B zapríčinila aj prehodenie A aj zrážku tým, že nedávala prednosť, keď boli lode na vetre z rovnakého boku.

Rozhodnutie

Lode plachtili blízko pobrežia, ktoré bolo prekážkou a tiež súvislou prekážkou. Tým boli splnené podmienky platnosti pravidla 19. Avšak, pretože lode neboli v krytí, neplatí žiadna z dvoch častí pravidla 19, ktoré ukladá povinnosť niektorej lodi (pravidlá 19.2(b) a 19.2(c)).

Keď bola B celkom vzadu za A, bola povinná dávať prednosť podľa pravidla 12, ale nerobila to. Jej previnenie nastalo pred zrážkou



v momente, kedy A po prvýkrát musela „vykonávať vyhýbacie manévry“ (pozri definíciu Dávať prednosť).

Keď B narazila do A, porušila tiež pravidlo 14. Avšak v tom čase bola loďou s právom plavby podľa pravidla 10, takže, pretože nebola škoda ani zranenie, bola zbavená viny podľa pravidla 43.1(c) pre to porušenie.

Po prehodení sa A stala loďou s povinnosťou dávať prednosť podľa pravidla 10, hoci neprehodila zámerne. Porušila to pravidlo, ale len preto, lebo porušenie pravidla 12 zo strany B znemožnilo A dávať prednosť. A neporušila pravidlo 14, pretože pre ňu nebolo „primerane možné“, aby sa vyhla dotyku.

Podľa toho bola B správne protestnou komisiou diskvalifikovaná podľa pravidla 12. Avšak A je zbavená viny podľa pravidla 43.1(a) za jej porušenie pravidla 10. Odvolaniu A sa vyhovuje a má sa jej vrátiť poradie.

PRÍPAD 31

Športové správanie sa a pravidlá

Pravidlo 2, Čestné plachtenie

Pravidlo 26, Štartovanie rozjázd

Pravidlo 29.1, Odvolania: Individuálne odvolanie

Pravidlo 62.1, Náprava

Pravidlo 64.3, Rozhodnutia: Rozhodnutie o náprave

Znamená pretekov, Znamená odvolania, X

Keď sa dá správne vizuálne znamenie pre individuálne odvolanie, ale požadované zvukové znamenie nie, a keď odvolávaná loď v postavení, že môže počuť zvukové znamenie, nevidí vizuálne znamenie a nevráti sa, má právo na nápravu. Ak si však uvedomí, že je cez čiaru, musí sa vrátiť a správne štartovať.

Skutočnosti

Pri štarte rozjazdy bolo správne dané vizuálne znamenie individuálneho odvolania požadované pravidlom 29.1, ale požadované zvukové znamenie nebolo. Jedna z odvolávaných lodí, A, sa nevrátila, bola hodnotená OCS a neskôr žiadala o nápravu na základe toho, že štartovala súčasne so štartovým znamením a nepočula žiadne zvukové znamenie.

Protestná komisia zistila, že A nebola celá na predštartovej strane štartovej čiaru pri štartovom znamení. Upravila výsledok A tak, že jej upravila výsledok pridelením jej cieľového umiestnenia ako nápravy kvôli chýbajúcemu zvukovému znameniu. Toto posunulo cieľové umiestnenie lode B. B následne požiadala o nápravu tvrdiac, že jej umiestnenie v cieľi bolo ovplyvnené, ako verila, nesprávnym rozhodnutím priznať A cieľové umiestnenie. B nebola priznaná náprava a ona sa odvolala na základe toho, že pravidlo 26 uvádza: „neprítomnosť zvukových znamení nie je rozhodujúca“.

Rozhodnutie

Pravidlo 62.1(a) obsahuje tri podmienky pre priznanie nápravy. Prvou je „nesprávne konanie alebo zanedbanie“. Tu preteková komisia nedala zvukové znamenie požadované pravidlom 29.1, zanedbanie, ktoré bolo zjavne nesprávne. Druhou podmienkou je, že umiestnenie lode bolo „podstatne zhoršené“. Táto podmienka bola splnená, lebo A bola hodnotená ako OCS. Treťou podmienkou je, že loď je poškodená v dôsledku nesprávneho konania alebo zanedbania „bez jej vlastného zavinenia“. A nemala žiadny podiel na tom, že preteková komisia nedala zvukové znamenie a myslela si, že štartovala správne.

Požiadavka v pravidle 29.1 a Znameniach pretekov, týkajúca sa dávania zvukového znamenia pri vyvesení vlajky X, je nevyhnutná pre upútanie pozornosti lodí na skutočnosť, že jedna alebo viac ich je odvolávaných. Keď sa vynechá zvukové znamenie z individuálneho odvolania a odvolávaná loď je v postavení, že môže počuť zvukové znamenie, ale nevidí vizuálne a nevráti sa, má nárok na nápravu. Avšak loď, ktorá si uvedomí, že bola cez čiaru, nemá právo na nápravu a musí vyhovieť pravidlu 28.1 a ak platí, tak aj pravidlu 30.1. Ak tak neurobí, porušuje tie pravidlá. Navyše, nedodrží Základný princíp, Športové správanie sa a pravidlá, a porušuje pravidlo 2.

Keď bolo rozhodnuté, že loď má nárok na nápravu, pravidlo 64.3 požaduje od protestnej komisie „urobiť také spravodlivé opatrenie, aké je len možné, pre všetky lode, ktorých sa to týka“. Keď sa situácia týka lode hodnotenej OCS, ak nápravou je upraviť body lode či jej cieľové umiestnenie, malo by to zohľadniť skutočnosť, že vo všeobecnosti sa odvolávaná loď vráti na predštartovú stranu čiary po svojom štartovom znamení a zvyčajne štartuje nejaký čas za loďami, ktoré neboli odvolané. Tento čas by sa mal zohľadniť.

Čo sa týka žiadosti lode B, ustanovenie pravidla 26 že “neprítomnosť zvukových znamení nie je rozhodujúca“ platí iba pre vyzývacie, prípravné, jednu minútu a štartové znamenie. Keď je dané znamenie individuálneho odvolania, požaduje sa aj vizuálne aj zvukové znamenie, iba ak by plachetné smernice ustanovili niečo iné.

Odvolanie B sa zamietá. Rozhodnutie protestnej komisie priznať nápravu A sa potvrdzuje.

GBR 1974/7

PRÍPAD 32

Pravidlo 86, Zmeny pretekových pravidiel

**Pravidlo 90.2(c), Preteková komisia; Plachetné smernice; Bodovanie:
Plachetné smernice**

Pretekár má právo pozerať výlučne do rozpisu pretekov alebo písomných plachetných smerníc ohľadne všetkých podrobností, týkajúcich sa plachtenia po trati.

Skutočnosti

Plachetné smernice obsahovali okrem ďalších vecí toto:

1. Všetky rozjazdy sa budú plachtiť podľa *Pretekových pravidiel jachtingu* okrem zmien uvedených nižšie.
2. 60 minút pred štartom prvej rozjazdy každého dňa bude v klubovni inštruktáž.
3. Skrátene trasy sa bude signalizovať dvoma výstrelmi a vztýčením vlajky S a vlajky triedy. Lode tej triedy oboplávajú značku, ktorú má práve oboplávať vedúca loď, a ísť priamo k cieľovej čiare. Toto mení význam vlajky S v Znameniach pretekov.

Na jednej inštruktáži sa hlavný rozhodca pokúsil objasniť vetu “ísť priamo k cieľovej čiare“ v bode 3 tak, že keď bude trať skrátene, všetky lode musia prejsť cieľovú čiaru v smere proti vetru. Toto zaisťuje, že všetky triedy, ktoré môžu ísť do cieľa od rôznych značiek, dokončia v rovnakom, aj keď nie v smere od tej značky, pri ktorej bola trať skrátene.

Následne bola rozjazda skrátene. Šesť lodí, ktoré sa nezúčastnili inštruktáže, postupovalo podľa písomných plachetných smerníc a prešli cieľovú čiaru z traťovej strany čiar. Aby prešli čiaru z jej traťovej strany, tie lode museli prejsť čiaru, keď plachtili po vetre. Tých šesť lodí bolo zapísaných, že nedokončili, a žiadali o nápravu. Lode tvrdili, že preteková komisia nesprávne zmenila definíciu Dokončenie a nedodrжала ustanovenia pravidla 90.2(c). Protestná komisia vyhovelá ich žiadostiam o nápravu z dôvodov, ktoré uviedli.

Preteková komisia sa odvolala k národnému zväzu tvrdiac, že inštruktáž bola bodom plachetných smerníc, mali sa jej zúčastniť všetci pretekári a že inštruktáž stanovila postup pre dávanie ústnych smerníc. Taktiež argumentovala, že plachetné smernice neboli zmenené, ale iba objasnené hlavným rozhodcom, čo sa týka významu slov “ísť priamo k čiare“.

Rozhodnutie

Odvolanie sa zamietá. Poznámka hlavného rozhodcu znamenala viac ako len objasnenie. To vyplýva zo skutočnosti, že lode, ktoré neboli na porade, robili ako robili. Pretekári majú právo pozeráť výlučne do rozpisu pretekov a plachetných smerníc, a do doplnkov k nim, ohľadne všetkých podrobností trasy, a pravidlo 90.2(c) požaduje, aby zmeny do plachetných smerníc boli písomné. Navyše, pravidlo 86.1 nedovoľuje ani rozpisu pretekov, ani plachetným smerniciam zmeniť definíciu Dokončenie ani žiadny iný termín definovaný v Definíciách. (Výnimky môžu nastať pri uplatnení pravidiel 86.2 alebo 86.3.)

GBR 1975/3

PRÍPAD 33

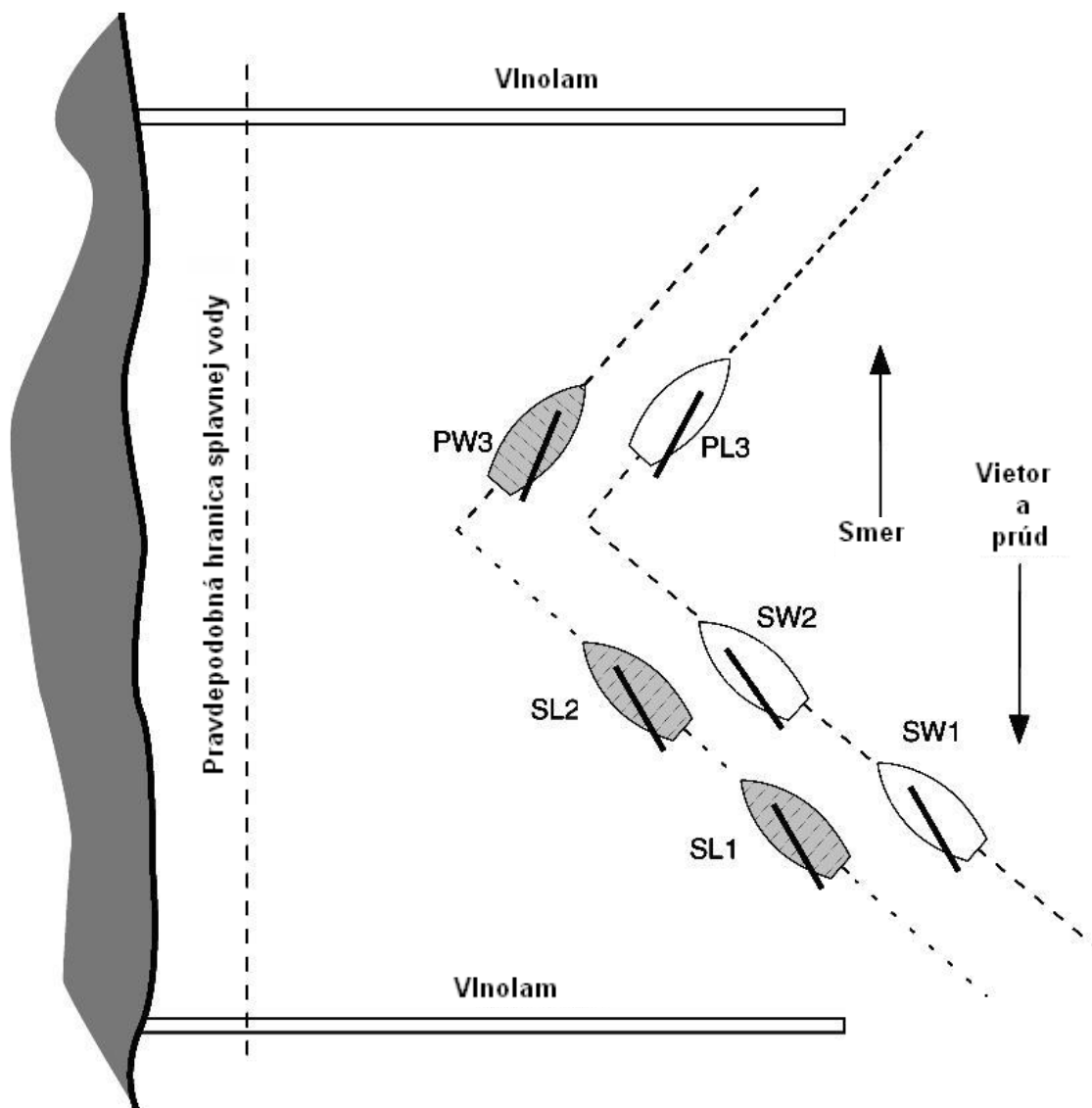
Definície, Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie

Pravidlo 19.2(b), Miesto na minutie prekážky: Poskytnutie miesta pri prekážke

Pravidlo 20.1, Miesto na obrat pri prekážke: Volanie

Pravidlo 20.2, Miesto na obrat pri prekážke: Odpoveď

Keď sa loď blíži k prekážke a volá o miesto na obrat, ale urobí tak predtým, ako potrebuje začať s postupom uvedeným v pravidle 20, aby sa bezpečne vyhla prekážke, porušuje pravidlo 20.1(a). Ak však jej volanie porušuje pravidlo 20.1(a), volaná loď musí odpovedať. Vnútorňá loď v krytí má právo na miesto medzi vonkajšou loďou a prekážkou podľa pravidla 19.2(b), aj keby do tej vnútornej pozície v krytí predtým obrátila.



Skutočnosti pre otázku 1

V pravidelných intervaloch od brehu vyčnievajú vlnolamy, medzi ktorými je dostatočný priestor a hĺbka vody. Pri križovaní proti vetru a proti prúdu je výhodné obracať do priestoru medzi susednými vlnolamami. SL a SW, malé kýlové lode, vplávajú do takého priestoru v krytí ostro proti vetru na vetre sprava. Bez prítomnosti SW by SL obrátila v bode, z ktorého by ostro proti vetru na vetre zľava práve minula koniec druhého vlnolamu.

Otázka 1

Ak by SL volala o miesto na obrat v pozícii 2, musela by SW odpovedať, ako to požaduje pravidlo 20.2(c)?

Odpoveď 1

Áno. SW prikazujú odpovedať pravidlá 20.2(b) a 20.2(c), hoci v pozícii 2 by ešte SL nebola v nebezpečenstve nabehnutia na plytčinu a jej volanie by porušovalo pravidlo 20.1(a). Aby sa vyhla porušeniu pravidla 20.1(a), SL nesmie volať predtým, ako potrebuje začať s postupom uvedeným v pravidle 20, aby sa bezpečne vyhla prekážke.

Ďalšie skutočnosti pre otázku 2

SL nevolá o miesto na obrat. Avšak SW obráti medzi pozíciami 2 a 3 v momente, keď jej smer ostro proti vetru po dokončení obratu práve v závetrí míňa koniec druhého vlnolamu. Vidiac obrat SW, aj SL ihneď začína obracať.

Otázka 2

Za pozíciou 3, má PL (predtým SW) povinnosť dať PW (predtým SL) miesto medzi sebou a vlnolamom?

Odpoveď 2

Áno. Keď SW obráti, SL môže obrátiť bez porušenia pravidla. Keď sa SW otočí ďalej ako priamo proti vetru, krytie medzi ňou a SL prestane existovať, lebo sú na vetre z opačných bokov a menej ako 90 stupňov ku skutočnému vetru (pozri definíciu Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie). Nové krytie začne, keď SL prejde ďalej ako priamo proti vetru, vtedy budú lode opäť na vetre z rovnakých bokov. Po vzniku nového krytia môže PL odpadnúť a dať jednoducho PW miesto medzi sebou a vlnolamom. Preto platí plavidlo 19.2(b) a pokiaľ PL a PW zostávajú v krytí, požaduje od PL dať PW také miesto.

GBR 1975/8

PRÍPAD 34

Pravidlo 2, Čestné plachtenie

Pravidlo 62.1(d), Náprava

Pravidlo 69.2, Zlé správanie: Činnosť protestnej komisie

Brzdenie inej lode môže byť porušením pravidla 2 a podkladom pre priznanie nápravy a pre postup podľa pravidla 69.2.

Skutočnosti

Pred začiatkom šiestej a poslednej rozjazdy majstrovstiev mala A taký celkový bodový zisk, že jediný spôsob, ako by mohla prísť o cenu by bol, keby B dokončila pred ňou a medzi prvými troma zo 48 súťažiacich. A prešla čiaru predčasne a bola odvolaná megafónom. Asi 70 až 100 metrov za štartovú čiarou sa obrátila, ale plachtila iba nejakých 20 až 30 metrov smerom k čiare, keď stretla B, ktorá štartovala správne. Namiesto aby pokračovala na predštartovú stranu čiary, A sa obrátila a začala B brzdiť tesným zakrývaním.

Preteková komisia znova volala na A, že je stále nad čiarou, a dostala ako odpoveď zamávanie, ale A pokračovala v plachtení po trati a brzdila B počas úseku proti vetru. Keď A a B dosiahli náveternú značku, boli predposledná resp. posledná, a na to A vzdala. B nakoniec dokončila na 22. mieste.

Keďže bolo pretekovej komisii zrejmé, že A pokračovala v rozjazde iba pre to, aby brzdila B, protestovala na A podľa pravidla 2. A, ktorá bola pôvodne hodnotená OCS, bola protestnou komisiou diskvalifikovaná pre porušenie pravidla 2 a preto hodnotená „diskvalifikácia bez možnosti vylúčenia bodov“. Odvolala sa tvrdiac, že si myslela, že sa vrátila a štartovala správne.

Rozhodnutie

Odvolanie A sa zamietá. Podľa zistených skutočností je zrejmé, že A vedela, že neštartovala v súlade s pravidlom 28.1, a že sa rozhodla tak urobiť. Skutočnosti nie sú predmetom odvolania. Rozhodnutie protestnej komisie bolo primerané.

B mohla žiadať o nápravu a mala nárok ju dostať podľa pravidla 62.1(d).

Skutočnosti ukazujú porušenie športového správania a preto pravidla 2. Protestná komisia mohla tiež zvoliť rokovanie podľa pravidla 69.2, ktorého výsledkom mohla byť diskvalifikácia A z celých pretekov alebo prijatie ďalších opatrení podľa pravidla 69.2(h).

A by neporušila pravidlo 2, keby sa vrátila na predštartovú stranu štartovej čiary a odštartovala, a potom by bez toho, aby zámerné porušila niektoré pravidlo, dokázala dobehnúť a predbehnúť B a potom ju tesne zakrývať.

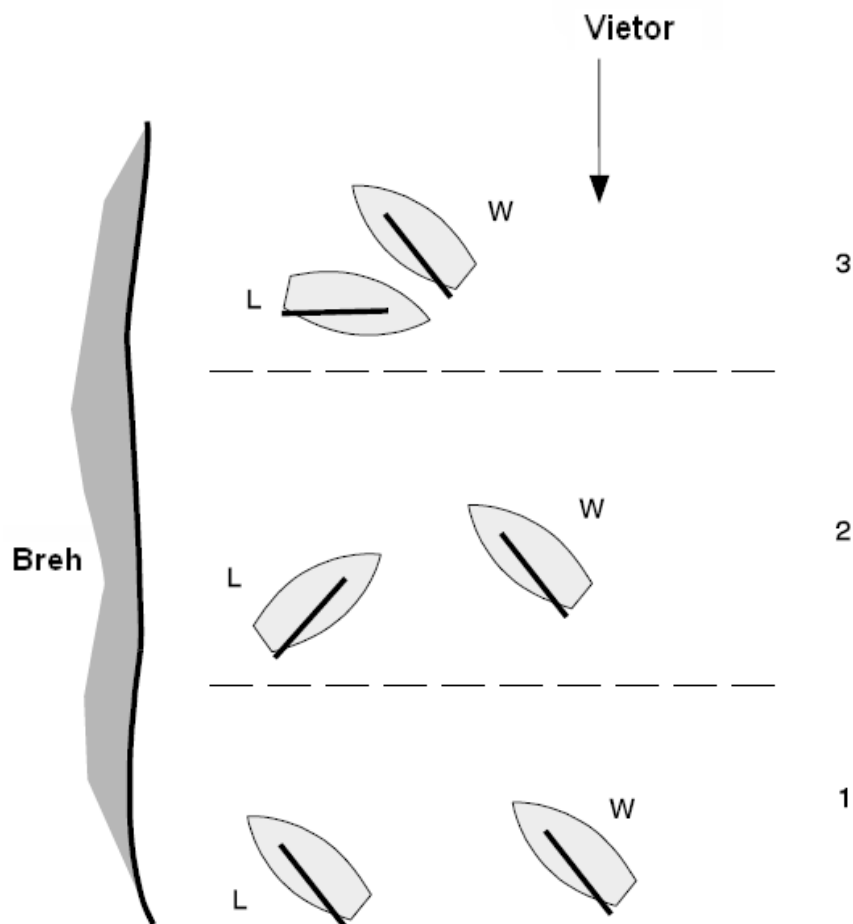
Pozri Prípad 78.

NOR 1975/1

PRÍPAD 35

Pravidlo 20.2(c), Miesto na obrat pri prekážke: Odpoveď

Keď sa volá na loď o miesto na obrat pri prekážke a ona odpovie "Obráť ty" a volajúca loď je potom schopná obrátiť a vyhnúť sa volanej lodi správnym jachtárskym spôsobom, tak volaná loď vyhoveľa pravidlu 20.2(c).



Skutočnosti

Ako sa dve lode ostro proti vetru blížili k brehu, L volala na W o miesto na obrat. W odpovedala "Obráť ty" a L potom ihneď obrátila. Po obrate L odpadla správnym jachtárskym spôsobom a minula W za kormou vo

vzdialenosti tri stopy (1 m) alebo viac. L protestovala na W podľa pravidla 20.2(c). Lode mali dĺžku 15 stôp (4.5 m) a vietor bol mierny. Protestná komisia rozhodla, že W nedala požadované miesto podľa pravidla 20.2(c) a diskvalifikovala ju. W sa odvolala.

Rozhodnutie

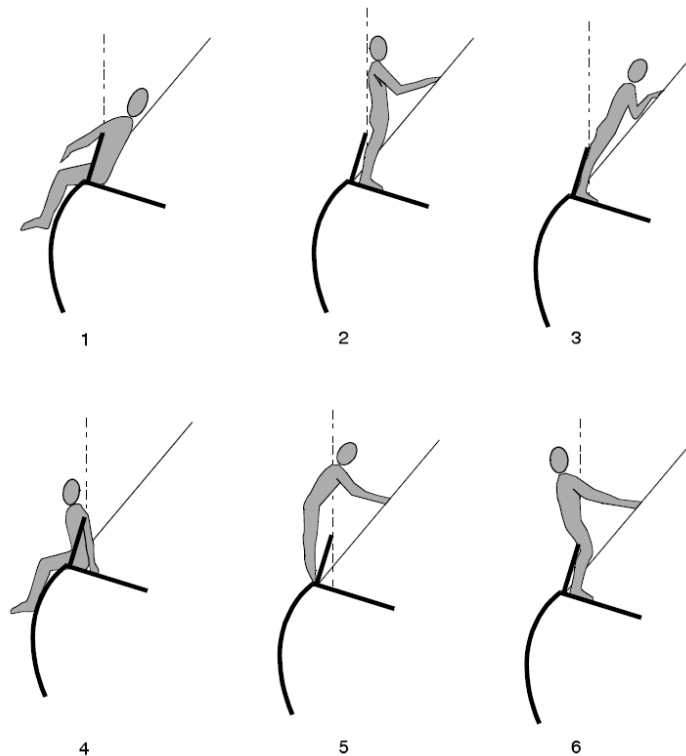
Odvolaniu W sa vyhovuje a má sa jej vrátiť poradie. Činnosť L preukázala, že mala miesto na obrat a vyhnutie sa W. W preto splnila svoju povinnosť podľa pravidla 20.2(c).

USA 1976/189

PRÍPAD 36

Pravidlo 49.2, Umiestnenie posádky; Lankové zábradlie

Poloha členov posádky vzhľadom na lankové zábradlie.



Skutočnosti

Na lodi námornej triedy ostro proti vetru bol jeden člen posádky počas niekoľkých minút pri dvoch príležitostiach v polohe pri stehu s chodidlami na palube a s nohami vnútri, ale dotýkajúcimi sa lankového zábradlia. Zatiaľ čo jeho trup bol vzpriamený, sčasti prečnieval cez myšlenú zvislú čiaru prechádzajúcu vrchom zábradlia. Loď bola diskvalifikovaná podľa pravidla 49.2 a odvolala sa.

Rozhodnutie

Odvolanie sa zamieťa. Pre vyjasnenie pravidla znázorňujú nákresy možné polohy posádky. Poloha 6 je poloha člena posádky odvolávajúcej sa lode. Polohy 1, 2 a 3 neporušujú pravidlo; polohy 5 a 6 ho porušujú. Na lodiach vybavených jedným lankom poloha 4 porušuje pravidlo. Na lodiach vybavených dvoma lankami člen posádky sediaci na palube s tvárou obrátenou von a s pásom na vnútornej strane spodného lanka a s hornou časťou tela zvonku horného lanka v pozícii 4 neporušuje pravidlo.

USA 1976/194

PRÍPAD 37

Pravidlo 32.1(c), Skrátenie alebo zrušenie po štarte Pravidlo 62.1(a), Náprava

Každá rozjazda pretekov je samostatnou rozjazdou. Pri pretekoch s viacerými triedami môže byť zrušenie vhodné pre niektoré triedy, ale nie pre všetky.

Skutočnosti

V tretej rozjazde pretekov pre 15 námorných tried všetky triedy plachtili tú istú trať, na ktorej, ako sa zistilo, sa bočná značka posunula zo svojho miesta skoro o jednu míľu (1.6 kilometrov). Viacero lodí niekoľkých tried žiadali kvôli tomu o nápravu. Značka bola posunutá z miesta viac než hodinu predtým, ako ju dosiahli lode posledných dvoch tried. Žiadna z lodí posledných dvoch tried nežiadala o nápravu. Avšak protestná komisia zrušila rozjazdu pre všetky triedy. Lode posledných dvoch tried potom žiadali o nápravu tvrdiac, že zrušenie ich rozjázdu bolo nesprávne. Náprava nebola priznaná. Odvolali sa.

Rozhodnutie

Protestná komisia chybné nerozlíšila medzi rozličnými postupmi, podľa ktorých možno zrušiť rozjazdu. Preteková komisia mohla zrušiť rozjazdy podľa pravidla 32.1(c) kvôli posunutej značke. Avšak neurobila tak a zrejme bola spokojná s tým, že rozjazdy pokračujú.

Keby protestná komisia zvažovala problém triedu po triede, rozjazdu po rozjazde, zistila by, že neexistovala žiadna požiadavka ani potreba zrušiť rozjazdu pre posledné dve triedy. Mohol byť postačujúci dôvod pre zrušenie rozjázdu niektorých tried, ale protestná komisia pochybila, keď zrušila rozjazdy tried, kde sa nežiadalo o nápravu. Toto jej rozhodnutie bolo “nesprávnou činnosťou“ v zmysle pravidla 62.1(a). Odvolaniam sa

vyhovuje a všetkým lodiam v rozjazdách tých dvoch tried sa vracia ich cieľové umiestnenie.

USA 1977/200

PRÍPAD 38

Medzinárodné predpisy pre zabránenie zrážkam na mori

Zmyslom Medzinárodných predpisov pre zabránenie zrážkam na mori (IRPCAS) je zaistiť bezpečnosť plavidiel na mori predchádzaním situácií, ktoré by mohli viesť ku kolíziám. Keď pravidlá práva plavby IRPCAS nahradia pravidlá Časti 2, účinne zakazujú lodi s právom plavby meniť jej kurz smerom k lodi povinnej dávať prednosť, keď je v blízkosti takej lode.

Skutočnosti

Rozpisom pretekov boli pre nočnú rozjazdu medzi západom a východom slnka pravidlá Časti 2 nahradené pravidlami práva plavby *IRPCAS*. Asi v čase 00:30 plachtili L a W na zadnom vetre sprava rovnobežne vo vzdialenosti asi dvoch dĺžok trupu. W celkom vzadu od L a v návetrí stopy L, a pomaly sa k nej blížila. L zmenila smer doprava, čo prinútilo W reagovať, aby sa vyhla zrážke. W protestovala na L na základe toho, že „vyostrovanie je v noci zakázané“. Protestná komisia vyhovelá protestu podľa *IRPCAS*, Časť B, Oddiel II, Pravidlo 17. L sa odvolala na základe toho, že protestná komisia nesprávne uplatnila príslušné *IRPCAS* pravidlá.

Rozhodnutie

Pravidlo 13(a) *IRPCAS* stanoví, že „akékoľvek plavidlo, ktoré predbieha druhé, sa musí vyhýbať z dráhy plavidla, ktoré je predbiehané“, a pravidlo 13(b) stanoví, „Plavidlo sa musí pokladať za predbiehajúce vtedy, keď sa blíži k druhému plavidlu zo smeru viac než 22.5 stupňa od kolmice zozadu, teda z takej pozície vzhľadom na plavidlo, ktoré predbieha, že v noci môže vidieť iba zadné svetlo toho plavidla, ale žiadne z jeho bočných svetiel“. V uvedenom prípade bola W predbiehajúcim plavidlom. Pravidlo 13(d) stanoví, „Akákoľvek ďalšia zmena postavenia dvoch plavidiel nezbavuje ... [predbiehajúce plavidlo] povinnosti vyhýbať sa predbiehanému plavidlu, až kým ho neminie a nevzdiali sa“.

Predbiehané plavidlo, v tomto prípade L, má povinnosti voči predbiehajúcemu plavidlu. Tieto sú v pravidle 17, ktoré stanoví „Keď sa jedno z dvoch plavidiel vyhýba z dráhy, druhé musí držať svoj smer

a rýchlosť“. Týmto pravidlom sa zakazuje pretekársky manéver známy ako „útočné vyostrovanie“, keď sú lode tak blízko, že vyostrovanie L núti W zmeniť smer, aby sa vyhla dotyku. Preto sa odvolanie L zamieta a rozhodnutie protestnej komisie potrestať ju sa potvrdzuje.

CAN 1976/32

PRÍPAD 39

Športové správanie a pravidlá

Pravidlo 60.2(a), Právo na protest; Právo na žiadosť o nápravu alebo konanie podľa pravidla 69

Preteková komisia nie je povinná protestovať na loď. Primárnu zodpovednosť za presadzovanie pravidiel majú pretekári.

Skutočnosti

Počas pretekov s piatimi rozjazdami súťažila A s tromi členmi posádky. Po poslednej rozjazde protestovala B spolu s ďalšími na A s tvrdením, že tá porušila triedové pravidlo, ktoré obmedzuje posádku na dvoch. Toto bol prvý protest, ktorý sa vzťahoval na túto vec. Bol odmietnutý, pretože trupy všetkých protestujúcich lodí boli dlhé vyše 6 m, ale žiadna z lodí nevyvesila červenú vlajku. Voči tomuto rozhodnutiu sa odvolali s tým, že preteková komisia mala z jej vlastnej iniciatívy protestovať na A vo všetkých rozjazdách.

Rozhodnutie

Ako predpisuje pravidlo 63.5, protest bol neplatný, pretože červená vlajka nebola vyvesená, ako to požaduje pravidlo 61.1(a). Vyhovenie tomuto odvolaniu by sa rovnalo záveru, že preteková komisia by mala poznať triedové pravidlá každej triedy a že má povinnosť ich presadzovať, keď to nerobia sami členovia tej triedy. Takú povinnosť preteková komisia nemá. Navyše, činnosť podľa pravidla 60.2(a) je jasne ponechaná na voľné uváženie, keďže stanoví „Preteková komisia môže (podčiarknutie doplnené) protestovať na loď“.

Ako stanovuje Športové správanie a pravidlá, „Pretekári v športovom jachtingu sa riadia duchom pravidiel a očakáva sa od nich, že sa podľa nich správajú a presadzujú ich.“ Primárnu zodpovednosť za presadzovanie pravidiel majú preto pretekári.

Odvolanie sa zamieta a rozhodnutie protestnej komisie sa potvrdzuje.

CAN 1977/35

PRÍPAD 40

Pravidlo 46, Zodpovedná osoba

Pravidlo 75, Prihláška na preteky

Pokiaľ triedové pravidlá, rozpis pretekov alebo plachetné smernice nestanovujú výslovne inak, majiteľ lode či iná zodpovedná osoba na lodi sa môže slobodne rozhodnúť, kto bude loď v pretekoch kormidlovať, za podmienky, že sa neporuší pravidlo 46.

Skutočnosti

A bola prihlásená na preteky majiteľom, ktorý ju kormidloval v rozjazde 1. V rozjazdách 2 a 3 ju kormidlovala iná osoba, od ktorej nebola prijatá žiadna prihláška. Preteková komisia na ňu protestovala, obvinila ju z porušenia triedového pravidla 11(e) v rozjazdách 2 a 3. Triedové pravidlo 11(e) hovorí: „Rozdelenie povinností medzi kormidelníkom a posádkou je celkom na uvážení kormidelníka, ak nie je stanovené inak v plachetných smerniciach“.

Protestná komisia rozhodla, že A nebola prihlásená a neštartovala v rozjazdách 2 a 3 a hodnotila ju ako DNS v tých rozjazdách s tým, že triedové pravidlo 11(e) nepovoľuje trvalú náhradu kormidelníka členom posádky pre celú rozjazdu či rozjazdy, pretože jediným účelom toho by bolo zlepšiť vyhliadky lode na víťazstvo v pretekoch. A sa odvolala.

Rozhodnutie

Odvolaniu A sa vyhovuje. Majiteľ lode môže určiť inú osobu, aby ju kormidlovala. Je to loď, ktorá sa prihlasuje na preteky (pozri pravidlo 75) a pokiaľ nie je výslovne inak ustanovené v triedových pravidlách, rozpise pretekov či plachetných smerniciach (čo nebol tento prípad), je to záležitosť majiteľa lode alebo inej zodpovednej osoby rozhodnúť, kto ju bude v ľubovoľnom čase kormidlovať za podmienky, že sa neporuší pravidlo 46. A bola riadne prihlásená na preteky a jej výsledné umiestnenie má byť založené na jej cieľových umiestneniach vo všetkých troch rozjazdách.

GBR 1977/2

PRÍPAD 41

Definície, Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie

Definície, Prekážka

Pravidlo 11, Na vetre z rovnakých bokov, v krytí

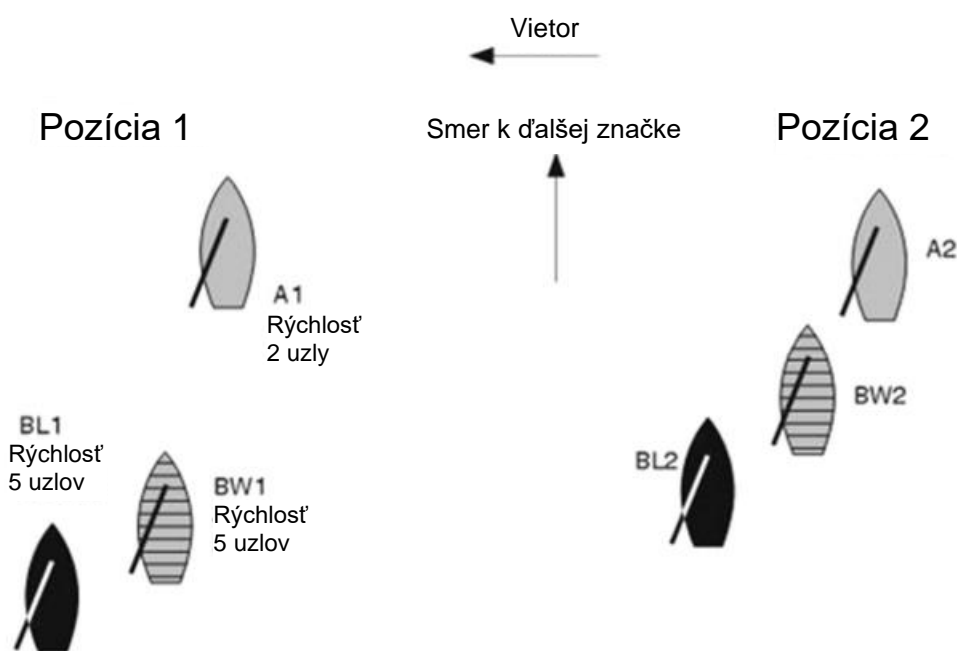
Pravidlo 12, Na vetre z rovnakých bokov, bez krytia

Pravidlo 19.2, Miesto na minútie prekážky: Poskytnutie miesta pri prekážke

Rozprava, ako uplatniť pravidlo 19.2(b) a definície Prekážka a Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie, keď dve lode v krytí na vetre z rovnakého boku predbiehajú a v závetrí mňajú loď pred nimi na vetre z rovnakého boku. Nie je žiadna povinnosť volať o miesto pri prekážke, ale je rozumné tak urobiť.

Skutočnosti

Lode BL a BW, v krytí a na vetre sprava, predbiehajú loď A, taktiež na vetre sprava, ale plachtiacu pomalšie. Predtým ako lode dosiahnu pozíciu 1, BW predbehla BL z pozície celkom vzadu.



Otázka 1

Ktoré pravidlá platia

- kým BW a BL dobiehajú A?
- potom, ako sa BW stane záveternou v krytí s A v pozícii 2?

Odpoveď 1

Pretože BW prebehla BL z pozície celkom vzadu predtým, ako lode dosiahli pozíciu 1, pravidlo 17 neplatí v žiadnom čase počas príhody.

Kým BL a BW dobiehajú A, pravidlo 12 požaduje od oboch BL aj BW, aby dávali prednosť A. Preto je A prekážkou pre obe BL aj BW. Avšak A nie je súvislou prekážkou, ako to objasňuje posledná veta definície Prekážka. BL si môže zvoliť, ktorým bokom minie A (pozri pravidlo 19.2(a)). BL si volí minúť A v závetrí. Počas doby, keď je BW medzi BL a A a obe BW aj BL sú stále jasne celkom vzadu za A, pravidlo 19.2(b) požaduje od BL, vonkajšej lode, dať BW, vnútornej lodi, miesto na preplávanie medzi sebou a A, prekážkou.

Keď sa BW dostane do krytia s A, uplatňované pravidlá sa zmenia: BL sa dostala do krytia s A, pretože BW je medzi A a BL (pozri štvrtú vetu definície Celkom vzadu a Celkom vpredu, Krytie); pravidlo 12 sa prestáva uplatňovať; BL a BW získavajú právo plavby pred A podľa pravidla 11, takže A prestáva byť prekážkou pre BW a BL, a BL sa stáva prekážkou pre BW aj A; pravidlo 15 požaduje, aby BL aj BW spočiatku dávali A miesto na dávanie prednosti; a tak skoro, ako je to schopná urobiť, musí A podľa pravidla 19.2(b) dať BW miesto medzi A a BL.

Otázka 2

Keď má loď právo na miesto podľa pravidla 19.2(b), musí volať o miesto?

Odpoveď 2

Nie. Loď s právom na miesto podľa pravidla 19.2(b) nemusí volať o miesto, hoci je rozumné tak urobiť, aby sa predišlo nedorozumeniu.

GBR 1977/6

PRÍPAD 42

Zrušený

PRÍPAD 43

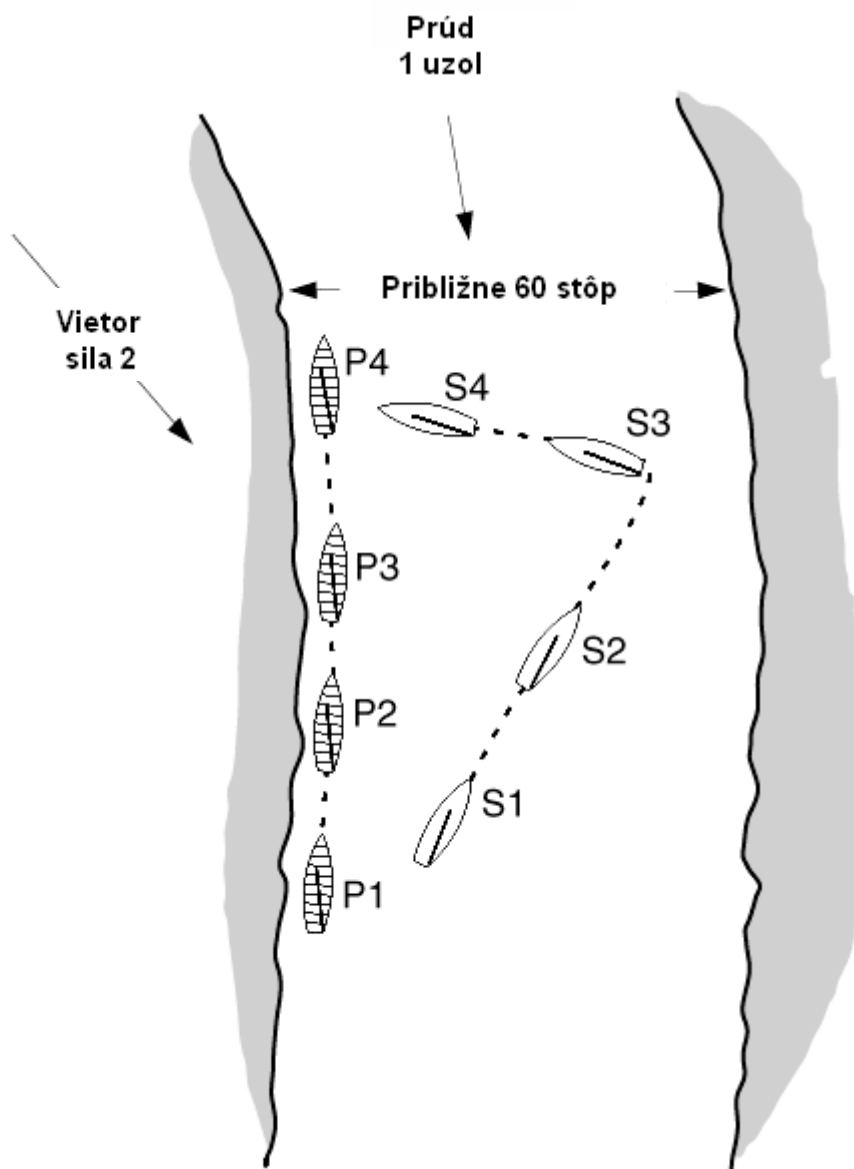
Definície, Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie

Pravidlo 10, Na vetre z opačných bokov

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Pravidlo 19.2(b), Miesto na minutie prekážky: Poskytnutie miesta pri prekážke

Lod' ostro proti vetru na vetre zľava, plachtiaca rovnobežne a blízko prekážky, musí dávať prednosť lodi, ktorá dokončila svoj obrat na vietor sprava a bliži sa kolíznym kurzom.



Skutočnosti

P plachtí po nahor po rieke ostro proti vetru na vetre zľava, veľmi blízko brehu. S, neschopná stúpať tak ostro ako P, je nútená plachtiť od brehu. Potom obráti na vietor sprava a ihneď zavolá “Pravý“ na P. P plachtí ďalej

a keď dosiahne pozíciu, v ktorej nemôže vyostriť bez toho, aby narazila na breh, ani odpadnúť bez kolízie s S, volá na S o miesto.

Otázka

Ktoré pravidlo alebo pravidlá platia?

Odpoveď

P podlieha pravidlu 10 a musí dávať prednosť. P musí tiež vyhovieť pravidlu 14 a vyhýbať sa dotyku, ak je to rozumne možné. S získa právo plavby pred P, keď obráti na vietor sprava, ale musí zohľadniť pravidlá 13 a 15. S splní požiadavku pravidla 13 tým, že neobráti tak blízko, že by P musela urobiť vyhýbací manéver predtým, ako S dosiahla smer ostro proti vetru. Potom, čo S získa právo plavby pred P podľa pravidla 10, S vyhovie pravidlu 15 tým, že spočiatku dá P miesto na dávanie prednosti.

Pravidlo 19.2(b) neplatí, pretože S a P sú na vetre z opačných bokov a neplachtia pod uhlom viac než 90 stupňov ku skutočnému vetru, a teda nie sú v krytí v pozíciách 3 a 4 (pozri poslednú vetu definície Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie). Pravidlo 20 sa neuplatňuje, pretože P a S nie sú na vetre z rovnakých bokov. Preto S nie je povinná dať P miesto v reakcii na volanie P o miesto. Avšak potom, čo je zrejmé, že P nedáva prednosť, pravidlo 14 požaduje od S, aby sa vyhla dotyku s P, ak je to rozumne možné. S by riskovala diskvalifikáciu, ak by nastal dotyk, ktorý spôsobí škodu alebo zranenie.

GBR 1978/5

PRÍPAD 44

Pravidlo 5, Pravidlá pre organizátorov a funkcionárov

Pravidlo 62, Náprava

Pravidlo 64.1(c), Rozhodnutia: Spôsob dokazovania, rozhodnutia väčšinou a zmena druhu žiadostí

Lod' nemôže protestovať na pretekovú komisiu kvôli porušeniu pravidla. Ak však tak skúsi urobiť, jej „protest“ môže splňať požiadavky na žiadosť o nápravu, a v tom prípade to protestná komisia musí tak posudzovať.

Skutočnosti

V plachetných smerniciach pre preteky s viacerými triedami predpisovala smernica 18, že štartová čiara a prvá značka budú umiestnené tak, že prvý úsek sa bude plachtiť proti vetru. Po tom, čo preteková komisia tak urobila

a odštartovala prvú triedu, sa vietor zmenil asi o 55 stupňov. Trieda Finn štartovala ako ďalšia, ale prvá značka sa nedala presunúť, lebo k nej stále plachtila predchádzajúca trieda a už bola blízko nej. Keď Finny štartovali, žiadny by nemohol dosiahnuť značku bez obratu, ale následná ďalšia zmena vetra to niektorým dovolila. Lod' A „protestovala na pretekovú komisiu“ tvrdiac, že podľa pravidla 5 a definície Pravidlo je plachetná smernica 18 pravidlom a preteková komisia ju porušila.

Protestná komisia uznala, že prvý úsek nebol „proti vetru“ v zmysle plachetných smerníc. Na druhej strane nenašla žiadny dôkaz o tom, že v zmysle pravidla 62.1(a) boli body A alebo jej umiestnenie v rozjazde či pretekoch zhoršené bez jej vlastného zavinenia, pretože prvý úsek nebol „proti vetru“. Protestná komisia rozhodla, že výsledky rozjazdy zostávajú v platnosti.

A sa odvolala tvrdiac, že jej protest nebol založený na požadovaní nápravy podľa pravidla 62.1(a). Bol založený jednoducho na skutočnosti, že preteková komisia nepostupovala podľa plachetnej smernice 18, pravidla, a pravidla 5, ktoré zaväzuje pretekovú komisiu riadiť sa pravidlami. Protestná komisia založila svoje rozhodnutie na pravidle 62.1(a), čo bolo podľa jej mienky nesprávne. Ponechať rozjazdu v platnosti, keď nebola plachtená tak, ako požadujú pravidlá, odporuje pravidlu 5 a nemohlo sa postupovať v rámci pravidla 62.1(a).

Rozhodnutie

Pretekové pravidlá neumožňujú protestovať na pretekovú komisiu, ani potrestať ju. Avšak protestná komisia zistila, že neplatný „protest“ A splnil požiadavky platnej žiadosti o nápravu podľa pravidiel 62.1(a) a 62.2, a správne konala podľa pravidla 64.1(c), že ju tak posúdila. Zistila, že neexistuje dôkaz, že by body alebo umiestnenie A boli zhoršené činnosťou alebo zanedbaním pretekovej komisie. Preto sa odvolanie A zamieta.

GBR 1978/8

PRÍPAD 45

Definície, Dokončenie

Pravidlo 62.1(a), Náprava

Pravidlo 64.2, Rozhodnutia: Rozhodnutie o náprave

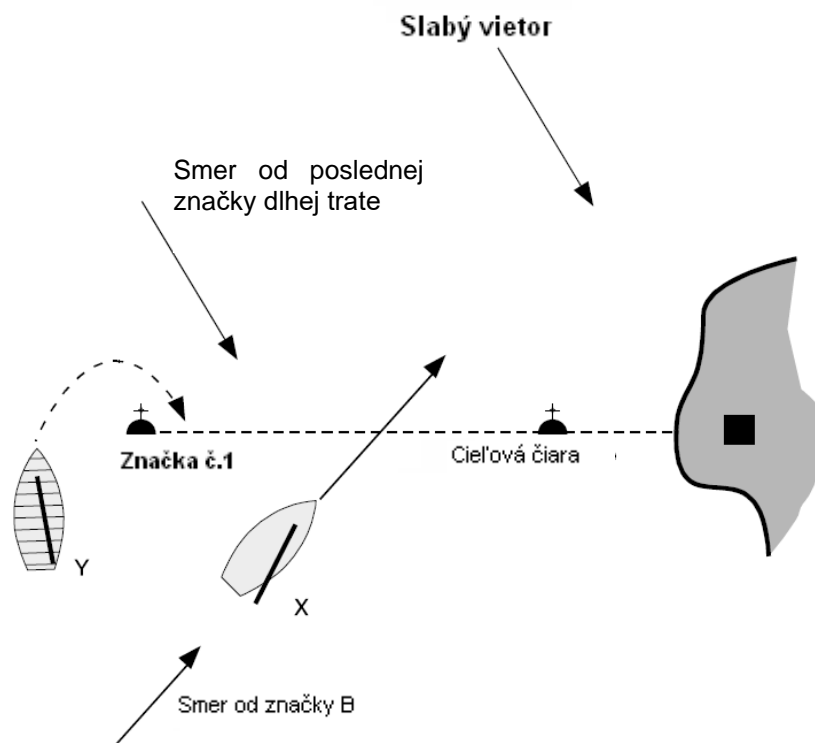
Keď lod' dokončí nesprávne kvôli chybe pretekovej komisie, ale žiadna z pretekajúcich lodí v dôsledku toho nezíska ani

nestratí, vhodným a spravodlivým spôsobom nápravy je stanoviť umiestnenie lodí v poradí, ako prešli cieľovú čiaru.

Skutočnosti

Počas dňa mala trieda dve rozjazdy. Po prvej rozjazde, ktorú lode dokončovali minútím značky 1 pravobokom, vietor zoslabol. Následne hlavný rozhodca zvolil druhú kratšiu trať a vydal zmenu k plachetným smerniciam, ktorá predpisovala, že hoci značka B je poslednou značkou, ktorá sa má oboplávať, značka 1 sa musí minúť pravobokom. Tá istá cieľová značka bola použitá pre inú rozjazdu, ktorá sa stále plachtila na dlhej trati s posledným úsekom po vetre, a hlavnému rozhodcovi poradili, aby neurčil trate tak, že by rôzne lode míňali cieľovú značku či pretínali cieľovú čiaru v opačných smeroch.

X a dve ďalšie lode dokončili minútím značky 1 pravobokom a boli hodnotené DNF. Y, nasledovaná zvyšnými loďami, preplachtila trať tak, ako predpisovala zmena plachetných smerníc, a minuli značku 1 pravobokom. Dokončili teda „hákovou otočkou“, ako ukazuje nákres.



X žiadala nápravu na základe toho, že preteková komisia nepoužila definíciu Dokončenie správne, keď prisúdila prvé miesto Y, zatiaľ čo X bola prvou loďou, ktorá dokončila tak v súlade s definíciou. Protestná komisia priznala nápravu, súhlasila, že X a dve ďalšie lode dokončili správne, a vrátila im umiestnenie v rozjazde. Čo sa týka lodí, ktoré tak nedokončili, protestná komisia preukázala svoju ohľaduplnosť podľa pravidla 64.3 „urobiť také spravodlivé opatrenie, aké je len možné pre všetky lode, ktorých sa to týka“. Pridelila body podľa poradia, v ktorom všetky lode prešli cieľovú čiaru, bez ohľadu na smer, ktorým ju prešli.

X sa odvolala proti novému cieľovému poradiu, poukázala na jednoznačné znenie definície Dokončenie a uviedla, že také opatrenie popiera definíciu a ruší jej zmysel, ktorým je podľa nej zabrániť dokončeniu "hákovou otočkou".

Rozhodnutie

Odvolanie X sa zamieta. Pretože plachetné smernice, ktoré sú v rozpore s definíciu Dokončenie sú neplatné, ich vydaním sa preteková komisia dopustila nesprávneho konania, ktoré oprávnilo tri lode žiadať o nápravu podľa pravidla 62.1(a). Žiadna z pretekajúcich lodí nezískala ani nestratila v dôsledku chyby pretekovej komisie, takže priznaná náprava je primeraná. Je to tiež také spravodlivé opatrenie, aké bolo možné pre všetky lode, tak ako to požaduje pravidlo 64.3.

GBR 1979/1

PRÍPAD 46

Definície, Správny smer

Pravidlo 11, Na vetre z rovnakých bokov, v krytí

Pravidlo 16.1, Zmena smeru

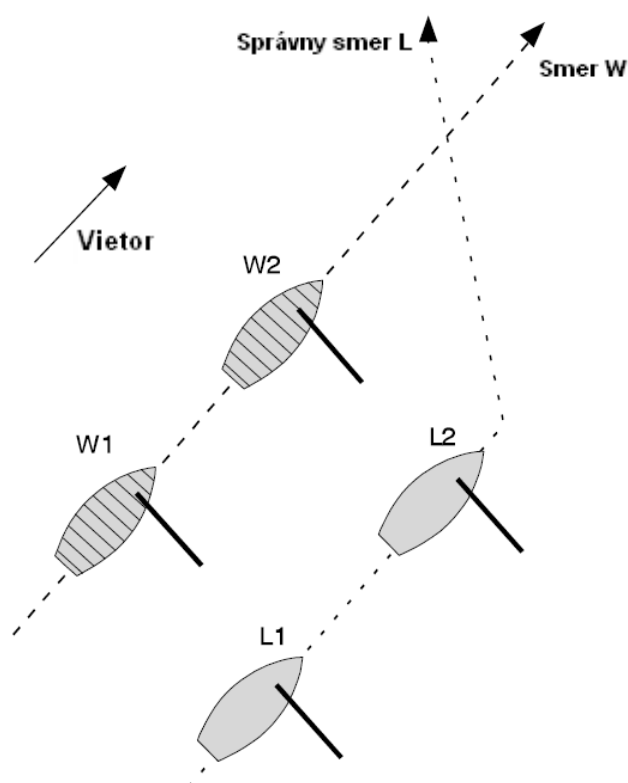
Pravidlo 17, Na vetre z rovnakých bokov; Správny smer

Záveterná loď má právo vyostrovať až na svoj správny smer, aj keď získala krytie v závetrí z pozície celkom vzadu a vo vzdialenosti do dvoch dĺžok svojho trupu od záveternej lode.

Skutočnosti

W plachtila nejaký čas takmer na zadný vietor priamym smerom k pravému koncu cieľovej čiary, keď loď L, ktorá bola celkom vzadu, získala krytie v rámci dvoch dĺžok jej trupu v závetrí W. V neprítomnosti W by L plachtila ostrejšie priamo k čiare. Aby tak mohla urobiť, volala na W, aby vyostřila. Nedostala žiadnu odpoveď. L volala znova a vyostřila do pozície veľmi blízko W, ale W stále nereagovala. L prestala vyostřovať a odpadla tesne predtým, ako by nastal dotyk. L protestovala podľa pravidla 11.

Protestná komisia sa držala toho, že nebolo dostatočne preukázané, že by W dokončila skôr plachtením ostrejším smerom. Povedala, že aj keby bol rozpor medzi smermi náveternej a záveternej lode, tak loď, ktorá dostihne druhú z pozície celkom vzadu, nemá právo nútiť náveternú loď plachtiť nad jej správny smer. Protest bol zamietnutý a L sa odvolala, dovolávajúc sa práva vyostřovať až na svoj správny smer podľa pravidla 17.



Rozhodnutie

Pravidlo 11 hovorí, že keď sú dve lode na vetre z rovnakých bokov v krytí, tak náveterná loď musí dávať prednosť. Avšak činnosť zúveternej lode obmedzujú pravidlá 16.1 a 17. W mala miesto pre dávanie prednosti počas vyostrovania L, a teda L neporušila pravidlo 16.1. Protestná komisia, hoci to nepovedala otvorene, uznala, že správny smer L bol priamo k cieľovej čiare. Priamy smer k čiare bol nielen kratší, ale tiež by umožnil L rýchlejšie plachtiť. L síce nemala právo plachtiť nad svoj správny smer, ale mala právo vyostrovať až na svoj správny smer, hoci získala krytie z pozície celkom vzadu a vo vzdialenosti do dvoch dĺžok svojho trupu od W. Teda L neporušila pravidlo 17.

Správny smer W nie je dôležitý pri posudzovaní pravidiel v tejto príhode. Bola povinná dávať prednosť L. Keď L vyostrovala, dala W miesto na dávanie prednosti, ako to požaduje pravidlo 16.1. V momente, keď L musela prestať vyostrovať a odpadnúť, aby sa vyhla dotyku, W porušila pravidlo 11. Preto sa odvolaniu L vyhovie a W sa diskvalifikuje pre porušenie pravidla 11.

PRÍPAD 47

Pravidlo 2, Čestné plachtenie

Lod', ktorá zámerne volá "Pravý" keď vie, že je na vetre zľava, nekoná čestne a porušuje pravidlo 2.

Skutočnosti

Skúsený kormidelník lode na vetre zľava volá "Pravý!" na nováčika, ktorý, hoci je na vetre sprava, nie si je sám sebou istý a pravdepodobne z obavy z diery v lodi obráti na vietor zľava, aby sa vyhol zrážke. Nebol podaný žiadny protest.

Niektorí ľudia si myslia, že je prípustné využiť neskúsenosť a neznalosť pravidiel týmto spôsobom. Iní toto odmietajú na základe toho, že je celkom v rozpore s duchom pravidiel podviesť takýmto spôsobom súťažiacemu.

Je známe, že takýto trik sa robí často, zvlášť v prípade nováčikov.

Otázka

Porušuje v takomto prípade loď na vetre zľava, okrem pravidla 10, navyše aj pravidlo 2?

Odpoveď

Lod', ktorá zámerne volá "Pravý", keď vie, že je na vetre zľava, nekoná čestne a porušuje pravidlo 2. Protestná komisia môže tiež zvážiť konanie podľa pravidla 69.

GBR 1980/1

PRÍPAD 48

Pravidlo 63.2, Rokovania: Čas a miesto rokovania; Čas pre strany na prípravu

Cieľom Časti 5 pretekových pravidiel je ochrániť loď pred nespravodlivým zaobchádzaním, nie poskytnúť protestovaným zadné dvierka. Povinnosťou protestovaného je ochrániť sa uvážlivým konaním pred rokovaním.

Skutočnosti

Na loď Y protestovala loď X kvôli príhode medzi nimi. Y bola diskvalifikovaná a odvolala sa.

Jej odvolanie uvádzalo, že v rozpore s pravidlom 63.2 sa zástupca lode Y dozvedel o rokovaní až vtedy, keď ho zavolali; nepovolili mu preštudovať protest mimo rokovacej miestnosti, ale bol nútený ho študovať počas rokovania; a že nedostal primeraný čas na prípravu obrany.

Protestná komisia k odvolaniu uviedla toto: čas rokovania bol zverejnený na oficiálnej vyhláškovej tabuli; protest lode X bol podaný v kancelárii pretekov a bol k dispozícii na preštudovanie viac ako hodinu pred týmto časom; jej zástupca oznámil zástupcovi Y, že podal protest; ten nevyvinul žiadnu snahu na prípravu obrany; a museli ho zavolať z klubovej jedálne, keď protestná komisia, druhá strana a svedkovia boli zhromaždení a pripravení na rokovanie.

Rozhodnutie

Odvolanie Y sa zamietá z dôvodov uvedených protestnou komisiou v jej komentári. Zástupca lode Y vedel, že na jeho loď je protest a bola jeho povinnosť brániť sa primeranou činnosťou, čo zahŕňa vyžiadanie protestného formulára X, jeho preštudovanie a využitie primeraného času na prípravu svojej obrany.

GBR 1980/5

PRÍPAD 49

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Pravidlo 19.2(b), Miesto na minutie prekážky: Poskytnutie miesta pri prekážke

Pravidlo 23.2, Prekážanie druhým lodiam

Pravidlo 43.1(b), Zbavenie viny

Pravidlo 63.2, Rokovania: Čas a miesto rokovania; Čas pre strany na prípravu

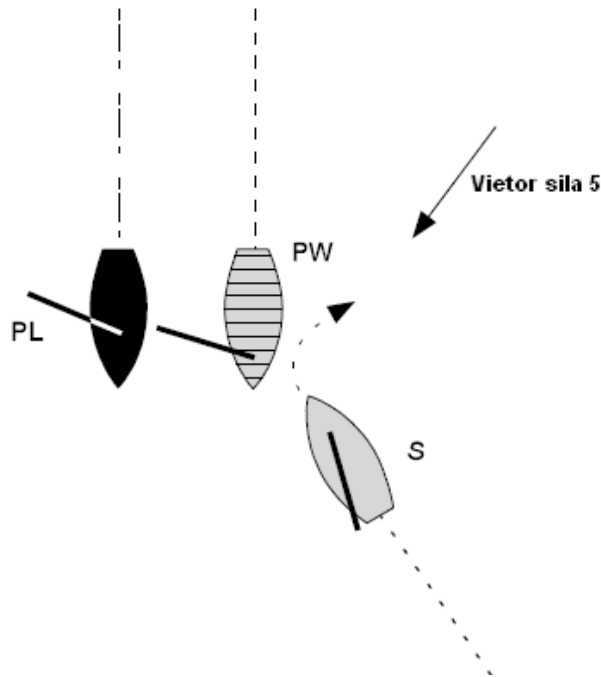
Pravidlo 63.3, Rokovania: Právo na prítomnosť

Keď z jednej príhody alebo z veľmi úzko prepojených príhod vzniknú dva protesty, mali by sa prerokovať spolu za prítomnosti zástupcov všetkých zúčastnených lodí.

Skutočnosti

Na mierne zvlhnom mori a s čerstvým vetrom sa S, ostro proti vetru na vetre sprava, blížila k PW a PL, ktoré plachtili v krytí na zadobočnom vetre zľava na inom úseku trate. Lanovie PW a S sa dotkli napriek tomu, že S prudko vyostřila v snahe vyhnúť sa zrážke, ale nedošlo ku škode ani zraneniu.

Z tejto príhody vzišli dva protesty a boli prerokované zvlášť. V prvom proteste S proti PW bola PW diskvalifikovaná podľa pravidla 10. V zistených skutočnostiach sa PL nespomínala. Počas rokovania o druhom proteste, PW proti PL, uviedla PL, že vedela, že S sa blíži k PW a PL, že PW asi bude potrebovať miesto od PL, aby sa vyhla novej vážnej kolízii, a že situácia sa rýchlo vyvíjala. PL bola diskvalifikovaná podľa pravidla 19.2(b) pre neposkytnutie miesta PW medzi sebou a S, prekážkou. PW sa odvolala voči rozhodnutiu protestnej komisie diskvalifikovať ju pre porušenie pravidla 10.



Rozhodnutie

V takýchto prípadoch by sa mali dva protesty prerokovať spolu, ako je to povolené pravidlom 63.2, za prítomnosti zástupcov všetkých zúčastnených lodí. Toto zabezpečí, že všetci si vypočujú všetky svedectvá o príhode, podané protestnej komisii, ako to požaduje pravidlo 63.3. Ak by sa dodržal takýto postup, tak protestná komisia by zistila, že kolízia medzi PW a S vznikla kvôli neschopnosti PW odpadnúť, pretože PL jej na to nedala miesto, a PW bola zbavená viny pravidlom 43.1(b) za porušenie pravidla 10.

S sa dotkla PW, lode na inom úseku trate, ale S neporušila pravidlo 23.2, pretože plachtila svojím správnym smerom.

Došlo k dotyku medzi S a PW, ale žiadna z nich neporušila pravidlo 14, pretože (1) potom, ako začalo byť jasné, že PW nebude dávať prednosť S, nebolo možné pre S vyhnúť sa dotyku, a (2) potom, ako začalo byť PW jasné, že PL jej nedá miesto, na ktoré má právo, nebolo možné pre PW vyhnúť sa dotyku.

Odvolaniu PW sa vyhovuje. Pretože PW bola zbavená viny pravidlom 43.1(b) za porušenie pravidla 10, vracia sa jej poradie. Rozhodnutie protestnej komisie diskvalifikovať PL pre porušenie pravidla 19.2(b) bolo správne.

GBR 1981/6

PRÍPAD 50

Definície, Dávať prednosť

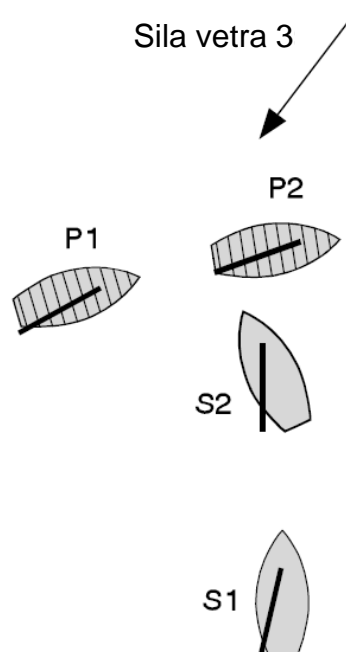
Pravidlo 10, Na vetre z opačných bokov

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Keď protestná komisia zistí, že v príhode na vetre zľava - sprava S nezmenila smer a že nemala úprimnú a rozumnú obavu z kolízie, mala by zamietnuť jej protest. Keď komisia zistí, že S zmenila smer a že existovala primeraná pochybnosť, že P by dokázala preplávať pred S, ak by S nezmenila smer, tak by mala P diskvalifikovať.

Skutočnosti

Na úseku proti vetru P stretla S a plachtila takým smerom, aby prešla pred S. S odpadla, vyvesila protestnú vlajku a zavolała na P svoj úmysel protestovať. Obe lode boli rovnaké 27-stopové (8 m) kýľové lode a sila vetra bola 3.



S protestovala podľa pravidla 10 a uviedla, že musela odpadnúť, aby sa vyhla kolízii s P. Protestná komisia zamietla protest S a uviedla, že: „Nutnosť zmeny smeru sa nedala riadne preukázať z protikladných svedectiev oboch kormidelníkov.“ S sa odvolala.

Rozhodnutie

Protesty podľa pravidla 10, keď nenastal dotyk, sú veľmi bežné a protestné komisie majú sklon posudzovať ich veľmi rôznymi spôsobmi. Niektoré kladú dôkazné bremeno na loď na vetre zľava, aby presvedčivo dokázala, že by minula loď na vetre sprava, aj keď je takémuto dôkazu ťažko veriť. Žiadna takáto povinnosť v pravidle 10 nie je. Iné protestné komisie neochotne prijímajú protest podľa pravidla 10, keď nedošlo k dotyku, iba ak loď na vetre sprava presvedčivo dokáže, že by nastal dotyk, ak by nezmenila smer. Oba prístupy sú nesprávne.

Nákres S, neskôr schválený protestnou komisiou, ukazuje, že S odpadla, aby sa vyhla dotyku. Nákres P, ktorý nebol protestnou komisiou schválený, ukazoval, že by sa tesne minuli, ak by S neodpadla. P nepopierala ani nepotvrdila, že S odpadla, ale hovorila, že ak áno, tak to bolo nepotrebné.

Loď na vetre sprava nemusí v takýchto prípadoch držať svoj smer, tak aby nárazom do lode na vetre zľava dokázala, že kolízia bola nevyhnutná. Navyše by tak porušila pravidlo 14. Na rokovaní o proteste musí S buď preukázať, že by nastal dotyk, ak by držala svoj smer, alebo že bola dostatočná pochybnosť, že by P mohla bezpečne prejsť pred ňou, z ktorej vznikla oprávnená obava z dotyku s časťou S a že bolo nepravdepodobné, že by S „nemusela vykonávať vyhýbací manéver“ (pozri definíciu Dávať prednosť).

Pre svoju vlastnú obhajobu musí P predložiť dostatočný dôkaz, že S nezmenila smer, alebo že by P bezpečne prešla pred S a že S nemusela vykonávať vyhýbací manéver. Keď po zvážení všetkých dôkazov protestná komisia zistí, že S nezmenila smer alebo že neexistovala úprimná a rozumná obava z kolízie z jej strany, mala by protest zamietnuť. Keď sa však uistí, že S zmenila smer, že existovala primeraná pochybnosť o tom, že P by mohla prejsť pre ňou a že S oprávnene robila vyhýbací manéver odpadnutím, tak by P mala diskvalifikovať.

Zo skutočností, ako ukazuje nákres a správa protestnej komisie, je schopnosť P prejsť pred S prinajmenšom pochybná. Odvolaniu S sa vyhovuje a P sa diskvalifikuje.

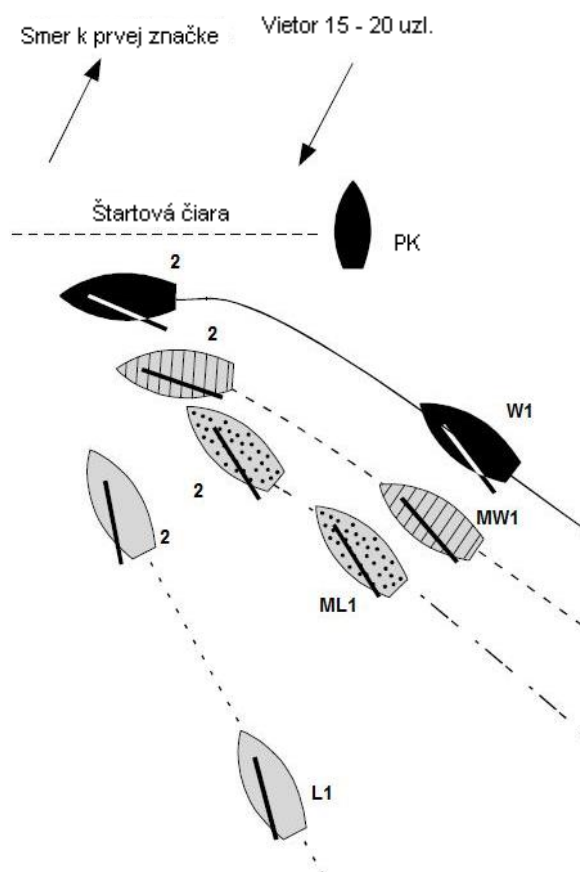
PRÍPAD 51

Pravidlo 11, Na vetre z rovnakých bokov, v krytí Pravidlo 43.1(a), Zbavenie viny

Protestná komisia musí rozhodnúť, že lode boli zbavené viny v čase príhody, keď boli prinútené porušiť pravidlo v dôsledku toho, že iná loď porušila pravidlo.

Skutočnosti

Nákres ukazuje trasy štyroch veľkých lodí približne tridsať sekúnd pred ich štartovým znamením do pätnástich sekúnd pred ním. V pozícii 2 bola MW prinútená odpadnúť, aby sa vyhla kolízii s W, a skoro ihneď nato ML a L boli tiež prinútené odpadnúť, aby sa vyhli lodi v návetrí. Nedošlo k dotyku medzi žiadnymi loďami. Ak by W kormidlovala takým smerom, aby dávala prednosť, tak by prešla štartovú čiaru pred svojim štartovým znamením. Každá záveterná loď volala na loď či lode vo svojom návetří a každá protestovala na loď či lode vo svojom návetří.



Protestná komisia diskvalifikovala W, MW a ML a zdôvodnila svoj postup ohľadne prostredných lodí tak, že uviedla, že „ak by to neurobila, obmedzilo by to účinnosť pravidla 11, pretože všetky lode okrem najviac náveternej by boli imúnne voči diskvalifikácii“. Obe MW aj ML sa odvolali.

Rozhodnutie

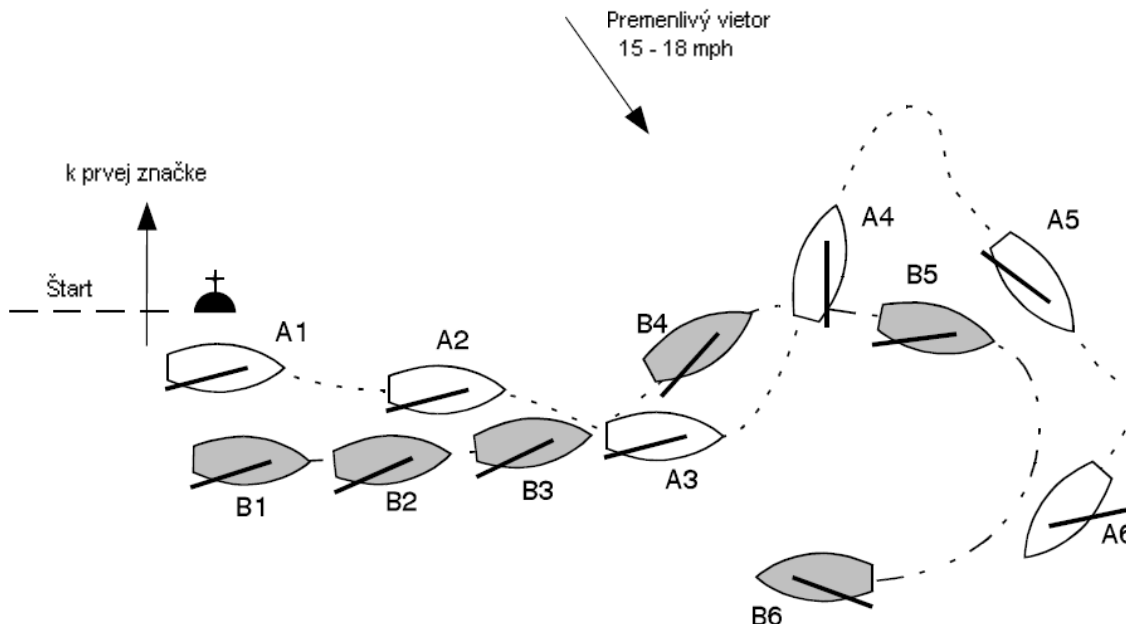
Obom odvolaniam sa vyhovuje. MW a ML sa má vrátiť umiestnenie. Obe lode volaním preukázali snahu vyhnúť sa vynútenému odpadnutiu a žiadna neodpadla predtým, ako bola donútená tak urobiť, aby sa vyhla dotyku s loďou vo svojom bezprostrednom návetrí. Pravidlo 14 požaduje od nich, aby sa vyhýbali dotyku „ak je to rozumne možné“, a oni tomuto pravidlu vyhovelí. Každá z nich porušila pravidlo 11, ale každá z nich bola k tomu prinútená, pretože W porušila pravidlo 11. Preto má každá z nich bola zbavená viny podľa pravidla 43.1(a) v čase príhody.

USA 1950/37

PRÍPAD 52

Pravidlo 16.1, Zmena smeru

Pravidlo 16.1 neobmedzuje smer lode, ktorá dáva prednosť. Manévrovanie za účelom odvedenia druhej lode od štartovej čiary nie nevyhnutne porušuje toto pravidlo.



Skutočnosti

Pred štartovým znamením dve lode A a B plachtili na bočnom vetre smerom od štartovej čiary. A plávala rýchlejšie, minula B a bola celkom vpredu v pozícii 3. V pozícii 4 A vyostrila na ostro proti vetru s úmyslom obrátiť naspäť k čiare, ale zistila, že B tiež vyostrila a dostala sa do takého

postavenia, že keby A obrátila, nastala by ihneď kolízia. A potom odpadla aby prehodila, ale zistila, že aj B odpadla do pozície, v ktorej by prehodenie znova zapríčinilo kolíziu. Nakoniec B prehodila a zamierila k štartovej čiare, ponechajúc A značne vzadu.

A protestovala na B podľa pravidla 16.1 tvrdiac, že jej prekážala počas dávania prednosti. Protestná komisia diskvalifikovala B, ktorá sa odvolala a trvala na tom, že jej sporné manévry sú legitímnym prostriedkom pre odvedenie pretekára od štartovej čiary.

Rozhodnutie

Odvolaniu B sa vyhovuje. Vracia sa jej umiestnenie. Činnosti B predstavujú klasický manéver v dvojboji a v pretekoch družstiev, používaných na získanie výhodnej pozície na štarte vzhľadom na druhého pretekára. Podstatným bodom je, že pravidlo 16.1 platí len pre loď s právom plavby, ktorou B v pozíciách 3 a 4 nebola.

V pozícii 4 B ako náveterná loď musela dávať prednosť podľa pravidla 11, ale A nemohla obrátiť bez porušenia pravidla 13. V pozícii 5 sa B stala záveternou loďou s právom plavby podľa pravidla 11. Keby A prehodila na vietor sprava, podliehala by A pravidlu 15 a ak by zmenila smer potom, ako bola na vetre sprava, pravidlu 16.1. Skutočnosti ukazujú, že žiadna loď neporušila žiadne pravidlo.

USA 1955/63

PRÍPAD 53

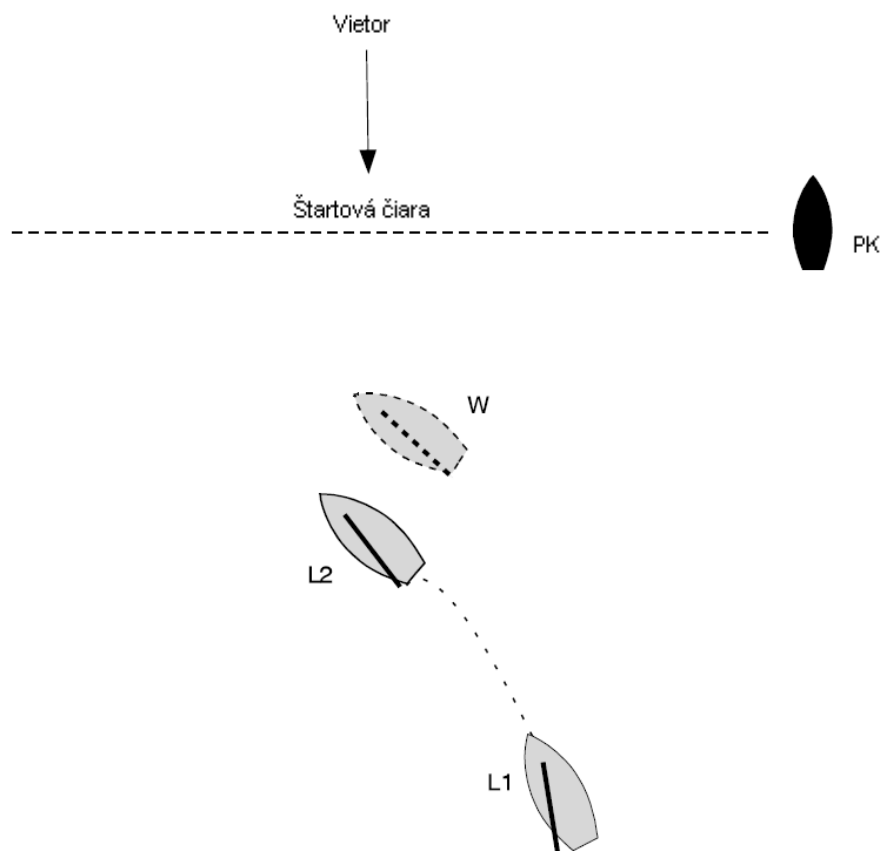
Pravidlo 11, Na vetre z rovnakých bokov, v krytí Pravidlo 15, Získanie práva plavby

Loď celkom vpredu nemusí robiť nič, aby dávala prednosť predtým, ako sa do krytia v jej závetrí dostane iná loď z pozície celkom vzadu.

Skutočnosti

Tridsať sekúnd pred štartovým znamením bola W takmer bez pohybu, jej plachty flatrovali. L volala „Záveterná loď“ najmenej tri dĺžky trupu pred tým, ako získala krytie v závetrí W. W nevykonala žiaden vyhýbací manéver. Ihneď ako začalo krytie, L musela odpadnúť, aby sa vyhla dotyku s W a zatiaľ W začala priťahovať plachty a rozbiehať sa. L protestovala. Protestná komisia určila, že W dostala primerané upozornenie o nastávajúcej situácii, a nedávala prednosť záveternej lodi,

čím porušila pravidlo 11. W sa odvolala s otázkou: „Má W v prípade pravidiel 11 a 15 povinnosť pripravovať sa na to, že nastane krytie v závetrí tak, že musí získať dostatočnú rýchlosť, aby bola schopná reagovať ihneď, ako sa lode dostanú do krytia?“



Rozhodnutie

Poskytnutie dostatočného času na reakciu, keď sa zmenia práva a povinnosti medzi dvoma loďami, obsahuje pravidlo 15 v požiadavke poskytnúť lodi s novou povinnosťou „miesto na dávanie prednosti“. Toto pravidlo nepožaduje od lode celkom vpredu, aby konala nejakú činnosť kvôli dávaniu prednosti ako náveterná loď predtým, ako loď celkom vzadu získa krytie v jej závetrí.

Ak by L neodpadla ihneď, porušila by pravidlo 15. Potom, čo L získala krytie v závetrí W, W hneď pritiahla plachty, rozbehla sa a odvtedy dávala prednosť. Týmito činnosťami W splnila svoju povinnosť podľa pravidla 11. Odvolaniu W sa vyhovuje; žiadna loď neporušila žiadne pravidlo. W sa má vrátiť umiestnenie.

USA 1969/126

PRÍPAD 54

Pravidlo 20, Miesto na obrat pri prekážke

Výklad požiadaviek pravidla 20 pre volania a signalizácie a ich časovanie.

Skutočnosti

Lod' A plachtí ostro proti vetru na vetre zľava smerom ku prekážke a musí obrátiť, aby sa jej vyhla. Lod' B plachtí ostro proti vetru o dĺžku lode v návetří a o dĺžku lode vzadu za A. A volá na B o miesto na obrat.

Otázka 1

Keď sa A blíži ku prekážke, ako skoro má právo volať o miesto na obrat?

Odpoveď 1

A smie volať o miesto na obrat v čase, keď potrebuje začať s postupom podľa pravidla 20, aby sa bezpečne vyhla prekážke. Smie volať v tom momente, ktorý jej dá dostatočný čas pri daných podmienkach, na

- volanie na B o miesto na obrat a ak sú podmienky také, že druhá loď nemusí volanie počuť, tak signalizáciu, ktorou prejaví svoju potrebu miesta na obrat;
- opakovanie toho postupu pre prípad, že B neodpovie;
- poskytnutie času pre B na odpoveď (pozri Odpoveď 2 nižšie)
- poskytnutie času pre akúkoľvek ďalšiu loď, ktorá musí odpovedať kvôli volaniu A o miestu na obrat (pozri Prípad 113); a
- svoj obrat správnym jachtárskym spôsobom, tak skoro, ako je možné potom, čo volaná loď odpovie, aby sa vyhla prekážke.

Otázka 2

Ako rýchlo musí B odpovedať?

Odpoveď 2

Keď sa lode zrejme blížia ku prekážke, kde bude A potrebovať miesto na obrat, B si musí byť vedomá situácie a predvídať volanie A. Predvídanie je nevyhnutné, pretože pravidlo 20.2(c) požaduje od B odpovedať buď okamžitým zvolaním „Obráť ty“, alebo obrátením tak skoro, ako je možné. Ak B okamžite nezvolá „Obráť ty“, tak A musí dať B čas potrebný pre spôsobilú, nie však skúsenú posádku na prípravu a vykonanie obratu správnym jachtárskym spôsobom tak skoro, ako je možné za daných podmienok.

Otázka 3

Čo má A urobiť, ak B neodpovie na jej volanie?

Odpoveď 3

Pravidlo predpisuje iba jedno volanie, a ak sú pre to podmienky, tak dodatočnú signalizáciu. Avšak ak to dovoľí čas, je múdre od A zopakovať tento postup. To, že B neodpovie, neznamená, že A musí držať svoj smer. Ak to potrebuje, A by sa mala vyhnúť prekážke najbezpečnejším spôsobom, ktorým môže zahrňať vyostrenie až do pozície priamo proti vetru alebo prehodenie. Potom môže A protestovať, že B neodpovedala tak, ako požaduje pravidlo 20.2(c).

Otázka 4

Aká činnosť A je volaním, ktoré predpisuje pravidlo 20?

Odpoveď 4

Na rozdiel od pravidla 20.2(c), pravidlo 20.1 nepožaduje od A použitie určitých slov pri svojom volaní, ale na to, aby sa splnili požiadavky toho pravidla, tie slová musia jasne vyjadrovať, že A potrebuje miesto na obrat. Volanie musí smerovať k B a byť také hlasné, ako je potrebné, aby ho B mohla v daných podmienkach počuť. Volanie je predovšetkým ústne znamenie, ale pokiaľ ústne znamenie nemusí byť počuť, pravidlo 20.4(a) požaduje dodatočnú signalizáciu pre upútanie pozornosti na volanie. Príkladmi sú telesné gestá, znamenie píšťalkou či húkačkou, alebo svetelný signál v noci. Ak sú lode povinné počas pretekania sledovať určitý rádiový kanál, volanie smie byť taktiež urobené cez tento kanál. Ak však rozpis pretekov určuje alternatívny spôsob komunikácie, volajúca loď ho musí použiť (pozri pravidlo 20.4(b)).

Tieto požiadavky na volanie sa rovnako vzťahujú na B, ak tá odpovie „Obráť ty“.

GBR 2016/2

PRÍPAD 55

Stiahnutý na revíziu

Dôvody pre stiahnutie Prípady 55: Nové pravidlo 64.1(c) spolu s poslednou vetou pravidla 63.1 požadujú od protestnej komisie otvoriť rokovanie o proteste lode A. Taktiež, odvolanie lode B by sa nemalo národným zväzom prijať, lebo to nebolo platné odvolanie podľa pravidla 70.1(a). Prípad obsahuje užitočný materiál, ale je potrebné do široka preskúmať tak aby všetky interpretácie pravidiel v tomto prípade boli korektné.

PRÍPAD 56

Zrušený

PRÍPAD 57

Pravidlo 60.2, Právo na protest; Právo na žiadosť o nápravu alebo Konanie podľa pravidla 69

Pravidlo 78, Zhoda s triedovými pravidlami; Certifikáty

Keď bol aktuálny, správne overený certifikát predložený v dobrej viere majiteľom, ktorý splnil požiadavky pravidla 78.1, konečné výsledky rozjazdy či pretekov musia ostať v platnosti, aj keby bol ten certifikát neskôr odobratý.

Skutočnosti

A a B boli medzi loďami, ktoré pretekali pod ratingovým systémom v sérii pretekov počas celého leta. Po jej ukončení žiadala B o nápravu na základe toho, že preteková komisia používala nesprávny certifikát pre A počas celej série. Po tom, ako bola žiadosť podaná, orgán pre rating potvrdil, že v certifikáte A bola neodhalená chyba od prvého merania jej trupu pred niekoľkými rokmi, ktorú urobil orgán pre rating. Loď B potom vyhlásila, že preteková komisia mala protestovať na A.

Protestná komisia zistila, že majiteľ A nebol zodpovedný za chybu v ratingu, ani neexistoval žiadny dôkaz, že by porušil pravidlo 78.1. Rozhodla, že žiadne konanie ani zanedbanie pretekovej komisie nespôsobilo túto chybu ani to, že ostala neodhalená, a že preto B nemá nárok na nápravu. Požiadala o potvrdenie alebo opravu svojho rozhodnutia podľa pravidla 70.2.

Rozhodnutie

Rozhodnutie protestnej komisie sa potvrdzuje. B tvrdila, že to, že preteková komisia neprotestovala na A, poškodilo ju a ďalšie lode v tej triede. Avšak právo pretekovej komisie protestovať na loď podľa pravidla 60.2(a) je jasne ponechané na jej uvážení a nie je povinné. Navyše, v tomto prípade prišla správa o chybe v certifikáte A až po ukončení série, a prišla od národného orgánu pre rating, nad ktorým ani organizátor, ani preteková komisia nemá žiadnu právomoc.

Keď sa zistí chyba v platnom certifikáte, môže ho zrušiť orgán, ktorý ho vydal, ale žiadne rozhodnutie so spätnou platnosťou, týkajúce sa ukončenej série či akýchkoľvek ukončených rozjazdov v ešte prebiehajúcej sérii, sa nemôže urobiť. Takže keď bol aktuálny, správne overený certifikát predložený v dobrej viere a rozjazdy či série sa ukončili, výsledky tých rozjazdov či série musia zostať v platnosti, hoci by certifikát bol neskôr odobraný.

GBR 1983/1

PRÍPAD 58

Definície, Dokončenie

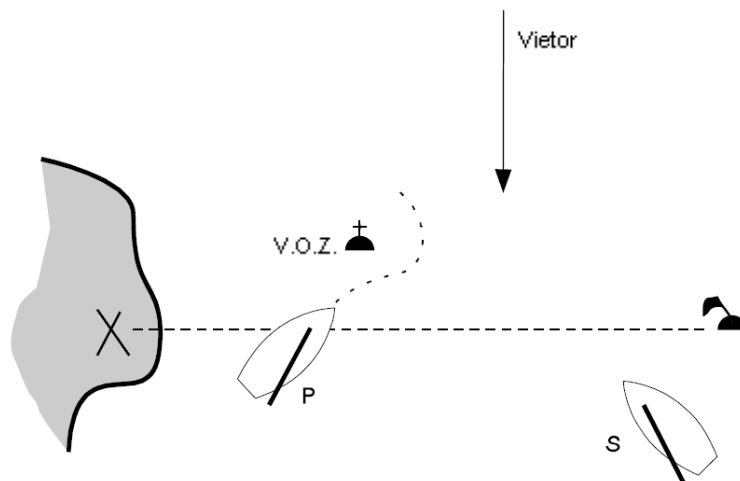
Definície, Značka

Pravidlo 28.1, Plachtenie v rozjazde

Ak je bójka alebo iný predmet určený v plachetných smerniciach ako obmedzovacia značka cieľovej čiary umiestnený za cieľovou čiarou, loď ju sme minúť ľubovoľným bokom.

Skutočnosti

Plachetné smernice stanovili, že cieľová čiara je medzi stožiarom na brehu a značkou, s vnútornou obmedzovacou značkou, ktorá sa má minúť ľavobokom. V danom dni ležala vnútorná obmedzovacia značka za cieľovou čiarou. P prešla čiaru a potom obopľávala vnútornú obmedzovaciu značku ako ukazuje náčrt. Rozhodca zaznamenal jej dokončenie, keď jej prova prešla čiaru, predtým, ako obopľávala obmedzovaciu značku.



S požiadala o nápravu na základe toho, že rozhodca konal pri dokončení P nesprávne, keď ju zapísal pred tým, ako preplávala celú trať. Protestná

komisia nepriznala S nápravu a poslala toto rozhodnutie na schválenie alebo opravu podľa pravidla 70.2.

Rozhodnutie

Rozhodnutie protestnej komisie sa potvrdzuje. Pravidlo 28.1 stanoví, že „Lod' smie minúť ktorýmkoľvek bokom značku, ktorá nezačína, nevymedzuje ani neukončuje úsek trate, na ktorom plachtí.“ Keďže obmedzovacia značka bola za cieľovou čiarou, „nevymedzovala“ ani „neukončovala“ posledný úsek trate. Len keď je obmedzovacia značka na cieľovej čiare alebo na jej traťovej strane, tak iba vtedy ju musí loď minúť požadovaným bokom pred alebo počas dokončenia. Hlavný rozhodca správne zaznamenal cieľový čas P, keď prešla cieľovú čiaru.

GBR 1983/5

PRÍPAD 59

Pravidlo 18.2(a), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

Pravidlo 18.2(b), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

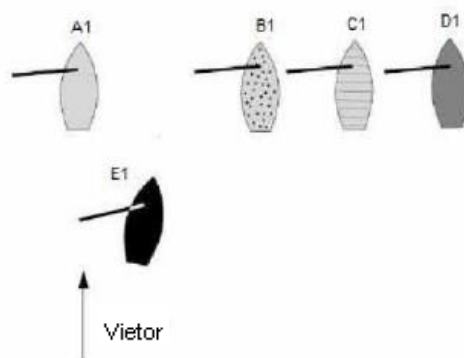
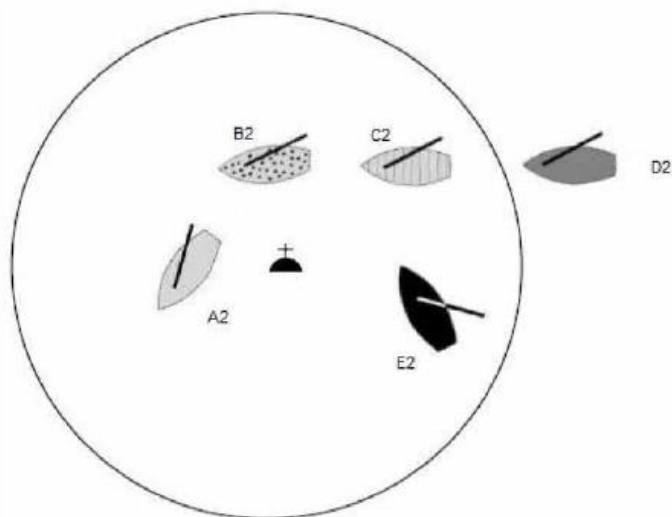
Keď sa loď dostane na úroveň značky, ale je mimo okruhu, a keď zmena jej smeru ku značke spôsobí, že loď v okruhu, ktorá pôvodne bola celkom vzadu, získa s ňou vnútorné krytie, pravidlo 18.2(a) od nej požaduje, aby dala tej lodi miesto pri značke, bez ohľadu na to, či jej odstup od značky bol spôsobený tým, že dávala miesto iným lodiam, ktoré boli s ňou vo vnútornom krytí.

Skutočnosti

Päť lodí plachtilo priamo po vetre k zúveternej značke, ktorú mali minúť ľavobokom. Štyri z nich boli v krytí vedľa seba a A bola značke najbližšie. Piata loď E bola celkom vzadu za A, B a C, keď tieto tri lode dosiahli okruh. Keď D priplávala na úroveň značky a otočila sa, aby ju oboplávala, E získala vnútorné krytie s D. Toto sa stalo potom, keď už E dosiahla okruh, a predtým, ako ho dosiahla D. E oboplávala značku za A, B a C, ale na vnútornej strane D, ktorá bola schopná dať E miesto pri značke.

Otázka

Mala E právo na miesto pri značke od D podľa pravidla 18.2(a)?



Odpoveď

Áno. Pretože E bola celkom vzadu od A, B a C, keď tie dosiahli okruh, musela podľa pravidla 18.2(b) dať každej z nich miesto pri značke. Avšak medzi E a D sa vyvinul odlišný vzťah. Aby D ponechala miesto pre tri vnútorné lode s rahnami celkom povolenými, musela sa priblížiť ku značke zo smeru, ktorý ju priviedol z boku a zvonka okruhu. Keď E dosiahla okruh, bola celkom vzadu za D a D bola stále mimo okruhu. Preto medzi D a E neplatilo pravidlo 18.2(b). Keď D zmenila smer ku značke, E získala vnútorné krytie a medzi D a E začalo platiť pravidlo 18.2(a). E mala právo na miesto pri značke podľa tohto pravidla a D jej ho bola schopná dať.

USA 1982/250

PRÍPAD 60

Stiahnutý na revíziu

PRÍPAD 61

Pravidlo 71.4, Rozhodnutia národného zväzu

Pravidlo 90, Preteková komisia; Plachetné smernice; Bodovanie

Keď je rozhodnutie protestnej komisie zmenené alebo zrušené rozhodnutím v odvolaní, konečné výsledky a ceny sa musia podľa toho upraviť.

Otázka

Smie rozpis pretekov alebo plachetné smernice pre preteky stanoviť, že napriek tomu, že právo na odvolanie nie je upreté, tak konečné výsledky pretekov a ceny nebudú ovplyvnené žiadnym rozhodnutím v odvolaní?

Odpoveď

Nie. Pravidlo 86.1 zakazuje zmenu akejkoľvek časti pravidla 70, 71 alebo 90 rozpisom pretekov či plachetnými smernicami. Odvolanie zahŕňa nielen posúdenie rozporu o význame pravidla, ale tiež, v prípade zmeny alebo zrušenia rozhodnutia protestnej komisie, úpravu výsledkov rozjazdy a celkových výsledkov pretekov, od ktorých závisia ceny. Pravidlo 71.4 stanoví, že rozhodnutie národného zväzu je konečné a pravidlo 90.3(d) vyžaduje od pretekovej komisie, aby urobila všetky zmeny vo výsledkoch, ktoré nariadi národný zväz. Následne sa podľa toho musí upraviť pridelenie cien.

Pravidlo 90.3(e) povoľuje rozpisu pretekov obmedziť zmeny vo výsledkoch po skončení pretekov. Avšak pravidlo jasne stanovuje, že aj keď toto platí, zmeny vyplývajúce z odvolania sa urobiť musia.

USA 1983/252

PRÍPAD 62

Zrušený

PRÍPAD 63

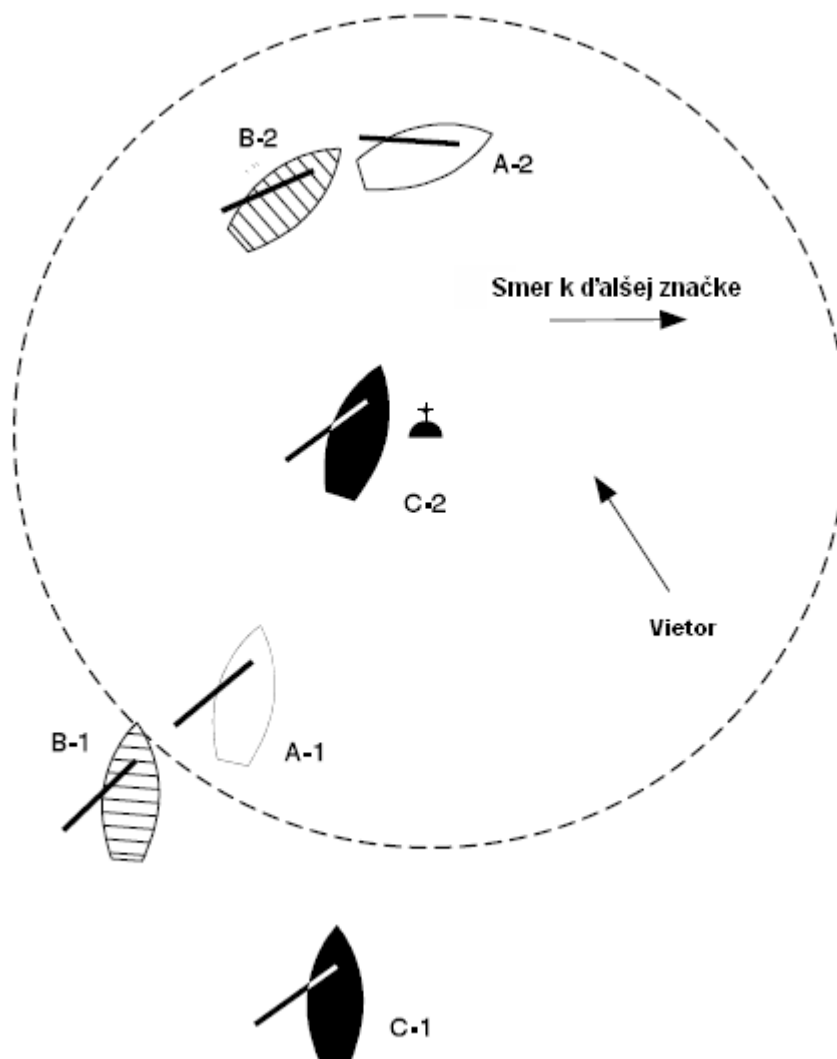
Definície, Miesto pri značke

Pravidlo 18.2(b), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

Pravidlo 18.2(c)(2), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

Pravidlo 43.1(b), Zbavenie viny

Keď pri značke vznikne miesto pre loď, ktorá naň nemá právo, tak ho môže na vlastné riziko využiť.



Skutočnosti

Dve lode A a B plávali na zadobočný vietor, chystali sa oboplávať záveternú značku a boli v krytí, B bola vonkajšia. C bola ďalej vzadu. A minula značku asi jednu dĺžku trupu v závetrí, rovnako aj B, a ponechali dosť miesta pre C na oboplávanie značky na vnútornej pozícii. B, keďže bola vonkajšia vzhľadom na A, nemohla zabrániť miestu pre C a nikdy počas príhody neplachtila takým smerom, ktorý by viedol ku kolízii s C. Neprišlo k dotyku. B protestovala na C.

Ďalším úsekom trate bolo plachtenie na predobočný vietor sprava k ďalšej značke (pozri smer k ďalšej značke na nákrese).

Protestná komisia zamietla protest B a uviedla, že C neporušila žiadne pravidlo, keď plachtila medzi B a značku, a že C neprinútila B vykonávať vyhýbacie manévry, ani nebránila B vyostrovat'. B sa odvolala na základe toho, že konanie C jej zabránilo vykonať zamýšľaný manéver, ktorým malo byť spomalenie odpadnutím a potom vyostrenie za zrkadlom A a tým obmedziť miesto pre C na preplávanie na vnútornej pozícii.

Rozhodnutie

Odvolanie B sa zamietá.

Pravidlo 12 (a neskôr pravidlo 11) požadovalo od C dávať prednosť B. Keď B dosiahla okruh v pozícii 1, bola celkom vpredu pred C, a teda pravidlo 18.2(b) požadovalo, aby C dala B miesto pri značke. C vyhovelá týmto pravidlám.

Potom, čo C získala vnútorné krytie s B, C bola tiež povinná podľa pravidla 18.2(c)(2) dať B miesto na plachtenie jej správnym smerom. Avšak pretože B bola vo vonkajšom krytí s A, B nemohla plachtiť bližšie k značke, ako plachtila. Výsledkom bolo veľa miesta pre C na plachtenie medzi B a značkou bez toho, aby bránila B plachtiť jej správnym smerom. Preto C neporušila pravidlo 18.2(c)(2).

Keď loď dobrovoľne alebo nezámerne vytvorí dostupné miesto medzi sebou a značkou pre inú loď, ktorá na také miesto nemá právo, tá iná loď smie na vlastné nebezpečenstvo využiť výhodu toho miesta. Jej risk spočíva v tom, že loď s právom na miesto pri značke môže byť schopná uzavrieť medzeru medzi sebou a značkou plachtením svojím správnym smerom. V tom prípade je loď s právom na miesto pri značke zbavená viny podľa pravidla 43.1(b), ak poruší pravidlo Oddielu A alebo pravidlá 15 či 16, a len pravidlo 14 bude obmedzovať jej smer, ak sa pokúsi o rýchly a agresívny pokus o uzavretie medzery medzi sebou a značkou.

GBR 1984/1

PRÍPAD 64

Zrušený

PRÍPAD 65

Športové správanie a pravidlá

Pravidlo 2, Čestné plachtenie

Pravidlo 30.4, Tresty pri štarte: Pravidlo čiernej vlajky

Pravidlo 69.2, Zlé správanie: Činnosť protestnej komisie

Ked' loď vie, že porušila pravidlo čiernej vlajky, je povinná ihneď vzdať. Ked' tak neurobí a potom zámerne prekáža inej lodi v rozjazde, dopúšťa sa porušenia športového správania a pravidla 2 a jej kormidelník sa dopúšťa zlého správania.

Skutočnosti

Pri štarte rozjazdy 4 bola A jasne asi tri až štyri dĺžky trupu na traťovej strane štartovej čiary. Platilo pravidlo 30.4, a tak ju preteková komisia diskvalifikovala bez prerokovania. A, hoci vedela, že bola cez čiaru pri svojom štartovom znamení, pokračovala v rozjazde a zakrývala B v prvej časti prvého križovania. B protestovala na A pre porušenie pravidla 2.

Protestná komisia potvrdila diskvalifikáciu A podľa pravidla 30.4. Taktiež rozhodla, že pokračovaním v rozjazde a zakrývaním B, keď vedela, že porušila pravidlo 30.4, porušila A pravidlo 2. Ako to požaduje pravidlo 2, potrestala ju diskvalifikáciou bez možnosti vylúčenia bodov. Neskôr v ten deň, konajúc podľa pravidla 69.2, zvolala rokovanie s tým, že správanie kormidelníka A pri brzdení B bolo zlým správaním. Rozhodla, že kormidelníkove činnosti boli naozaj zlým správaním a že tým porušil pravidlo 69.1(a). Vylúčila ho a diskvalifikovala A zo všetkých rozjázd série. A sa odvolala proti rozhodnutiu protestnej komisie.

Rozhodnutie

Odvolanie A sa zamietá.

A bola správne diskvalifikovaná z rozjazdy 4 pre porušenie pravidla 30.4. Protestná komisia zistila ako skutočnosť, že kormidelník A vedel, že bol na traťovej strane štartovej čiary pri štartovom znamení; že porušil pravidlo 30.4; že je už preto diskvalifikovaný; a že vážne brzdil inú loď v rozjazde. Pretekár, ktorý vie, že jeho loď je už diskvalifikovaná, a zámerne brzdí inú loď, jasne poruší športové správanie (pozri Športové správanie a pravidlá) a pravidlo 2. Protestná komisia oprávnené zvolala rokovanie podľa pravidla 69.2 a konala správne podľa pravidla 69.2(h), keď vylúčila kormidelníka A a diskvalifikovala A zo všetkých rozjázd série. Komisia mohla tiež zvoliť rokovanie podľa pravidla 60.3(b) pre zváženie nápravy pre B (pozri pravidlo 62.1(d)).

PRÍPAD 66

Zrušený

Dôvod zrušenia Prípady 66: Nové pravidlo 90.3(d) robí tento prípad nepotrebným.

PRÍPAD 67

Časť 2 Preambula

Pravidlo 69.2, Zlé správanie: Činnosť protestnej komisie

Keď loď preteká a stretne sa s plavidlom, ktoré nepreteká, obe sú viazané štátnymi predpismi o práve plavby. Keď podľa týchto predpisov má pretekajúca loď dávať prednosť, ale zámerne narazí do druhej lode, jej kormidelník sa dopúšťa zlého správania.

Skutočnosti

Počas platnosti štátnych predpisov o práve plavby pretekajúca loď W musela dávať prednosť plachetnici v závetrí L, ktorá nepretekala. W chcela plachtiť nižším smerom k značke a volala na L, ktorá odmietla reagovať. W potom zámerne udrela L tak, že narazila svojím rahnom niekoľkokrát do L, a spôsobila tým škodu.

L oznámila pretekovej komisii správanie W. Preteková komisia protestovala na W a bolo zvolané rokovanie. W bola diskvalifikovaná pre porušenie pravidiel 11 a 14. W sa odvolala na základe toho, že pretekové pravidlá neplatili, takže protestná komisia nemal právo ju diskvalifikovať.

Rozhodnutie

Odvolanie W sa zamietá. Preambula Časti 2 pretekových pravidiel jasne hovorí, že keď sa W stretla s L, W bola povinná dodržať štátne predpisy o práve plavby. Navyiac W podliehala tiež pretekovým pravidlám iným než tým v Časti 2. W nedodrжала štátne predpisy a tým, že zámerne udrela a poškodila L, jej kormidelník sa dopustil zlého správania (pozri pravidlá 69.1(b)(1) a 69.1(b)(2)).

Rozhodnutie protestnej komisie sa potvrdzuje, ale W sa diskvalifikuje podľa príslušného štátneho predpisu a nie podľa pretekového pravidla 11 ani pravidla 14. Obe tieto pravidlá sú pravidlami Časti 2, ktoré by platili, iba ak by obe lode chceli pretekať, pretekali alebo boli pretekali.

Kormidelník W sa taktiež dopustila zlého správania, takže by bolo vhodné, aby protestná komisia zvolala rokovanie podľa pravidla 69.2.

NED 2/1982

PRÍPAD 68

Definície, Pretekание

Časť 2, Preambula

Pravidlo 62.1, Náprava

Skutočnosť, že preteková komisia nezistila, že ratingový certifikát je neplatný, neopravňuje loď na nápravu. Loď, ktorá mohla porušiť pravidlo a pokračuje v pretekaní, zachováva si svoje práva podľa pretekových pravidiel, vrátane jej práv podľa pravidiel Časti 2, a svoje právo protestovať či odvolať sa, hoci mohla byť neskôr diskvalifikovaná.

Skutočnosti

Počas dlhých diaľkových pretekov protestovala loď A na B podľa pravidla Časti 2 a loď B bola diskvalifikovaná.

B žiadala o nápravu. Uviedla, že na rokovaní o proteste zo skoršej rozjazdy vyšlo najavo, že A nemala obnovený svoj ratingový certifikát a preto nebola spôsobilá pre prihlásenie sa do diaľkových pretekov. B ďalej tvrdila, že keďže bola A nespôsobilá, keď sa do pretekov prihlásila, tak v nich nepretekala; preto B nemala žiadny dôvod prijať trest ani vzdať, a že A nemá ani právo protestovať podľa pravidla 60.1.

Protestná komisia zamietla žiadosť o nápravu B a uviedla, že neplatnosť ratingového certifikátu A nič nemení na skutočnosti, že pretekala v zmysle definície a teda mala nárok na svoje práva podľa pravidiel Časti 2 a na svoje právo protestovať podľa pravidla 60.1. B sa odvolala.

Rozhodnutie

Odvolanie B sa zamietá. Chyba pretekovej komisie, keď nezistila, že ratingový certifikát A je neplatný a pripustila ju pretekať, nebolo zanedbaním, ktoré zhoršilo cieľové umiestnenie B v zmysle pravidla 62.1(a). Preto protestná komisia správne zamietla žiadosť B o nápravu.

A bola loďou "ktorá chcela pretekať" pred svojim prípravným znamením a loďou, ktorá potom pretekala. Pravidlá Časti 2 platili pre ňu a pre všetky ostatné lode, ktoré pretekali (pozri Preambulu Časti 2). Princípy

športového správania požadujú, aby loď prijala trest, keď si uvedomí, že porušila pravidlo, ale ak pokračuje v pretekaní, tak si zachováva svoje práva podľa pretekových pravidiel, vrátane svojich práv podľa pravidiel Časti 2 a svojich práv protestovať a odvolať sa. Pravidlami Časti 2 sa riadia všetky lode, ktoré pretekajú, či už niektorá z nich je alebo nie je z nejakých dôvodov neskôr diskvalifikovaná.

CAN 1978/40

PRÍPAD 69

Pravidlo 42.1, Pohon: Základné pravidlo

Hybnosť lode po jej prípravnom znamení, ktorá je výsledkom jej motorového pohonu pred týmto znamení, nie je porušením pravidla 42.1.

Skutočnosti

Na hladkom mori pri vetre 1 – 2 uzly prichádza loď do štartového priestoru na motor krátko pred svojim prípravným znamení rýchlosťou 5 – 6 uzlov. V čase prípravného znamenia sa pohybuje rovnakou rýchlosťou, ale už s vypnutým motorom. 2.5 minúty pred svojim štartovým znamení vytiahne plachty a spomalí na 2 uzly.

Otázka

Porušuje pravidlo 42.1?

Odpoveď

Nie. Loď začína pretekať pri svojom prípravnom znamení. Počas doby, v ktorej pretekala, využívala vietor ako zdroj sily, ako to požaduje pravidlo 42.1. Jej pohyb bol tiež výsledkom hybnosti vytvorenej motorom, ktorý ju poháňal predtým, ako začala pretekať. Nič v pravidle nepožaduje, aby sa loď nejako špecificky pohybovala či nepohybovala, keď začína pretekať. Preto pravidlo 42.1 nebolo porušené.

USA 1986/269

PRÍPAD 70

Stiahnutý na revíziu

Dôvod stiahnutia Prípady 70: Písomné skutočnosti nie sú v súlade s nákresom. Rozhodnutie by sa malo prepísať znovu, aby vysvetlilo, aký je „správny jachtársky“ kurz lode v pozícii W. Taká interpretácia bude novou a dôležitou a bude si vyžadovať, podľa Smerníc World Sailing, schválenie Výboru Pretekových pravidiel World Sailing.

PRÍPAD 71

Stiahnutý na revíziu

Dôvod stiahnutia Prípady 71: Existujúci prípad predstavuje cenný výklad ohľadne požiadavky dať jedno zvukové znamenie pri vyvesení vlajky X. Avšak tento prípad je nejednoznačný a priveľmi komplikovaný, ako by treba pre taký výklad požiadavky na zvukové znamenie.

PRÍPAD 72

Pravidlo 61.1(a), Požiadavky na protest: Informovanie protestovaného

Rozprava o pojme “vlajka”.

Otázka

Čo je testom toho, či je predmet vlajkou v zmysle pravidla 61.1(a)?

Odpoveď

V kontexte pravidla 61.1(a) sa vlajka používa ako znamenie pre oznámenie správy „Chcem protestovať.“ Iba ak predmet použitý ako vlajka oznamuje túto správu, s malou alebo žiadnou možnosťou zámenny so súčasťou súťažiacich lodí, tak bude považovaný za vlajku. Vlajka musí byť vnímaná predovšetkým ako vlajka.

USA 1988/277

PRÍPAD 73

Pravidlo 2, Čestné plachtenie

Pravidlo 11, Na vetre z rovnakých bokov, v krytí

Keď sa úmyselne člen posádky L natiahne a dotkne W a jeho konanie by nemalo iný zámer iba spôsobiť, že W poruší pravidlo 11, potom L porušuje pravidlo 2.

Skutočnosti

W a L boli v krytí na vetre sprava počas križovania k náveternej značke. Kosatník L, ktorý bol na hrazde, sa natiahol a úmyselne rukou dotkol paluby W a volal, že W má vzdať. L protestovala na W. Protestná komisia diskvalifikovala W podľa pravidla 11 a tá sa odvolala.

Rozhodnutie

Odvolaniu W sa vyhovuje a vracia sa jej umiestnenie. Keďže L mohla plachtiť svojím smerom bez nutnosti vykonávať vyhýbacie manévry a pretože nehrozil bezprostredne dotyk, ak by L zmenila smer na niektorú stranu, tak W dávala L prednosť. Preto W neporušila pravidlo 11. Úmyselné konanie člena posádky L, ktoré nemohlo mať iný zámer, iba diskvalifikovať W, porušilo pravidlo 2. L je potrestaná pre porušenie pravidla 2 a preto sa jej body menia na „Diskvalifikácia bez možnosti vylúčenia bodov“.

GBR 1971/6

PRÍPAD 74

Pravidlo 2, Čestné plachtenie

Pravidlo 11, Na vetre z rovnakých bokov, v krytí

Neexistuje pravidlo, ktoré by prikazovalo, ako má sedieť kormidelník či posádka záveternej lode. Dotyk s náveternou loďou neporušuje pravidlo 2, iba ak by poloha kormidelníka alebo posádky bola úmyselne zneužitá.

Skutočnosti

W dostihla L na bočný vietor v podmienkach, keď sa nedal využiť sklz. L mierne vyostrila, kormidelníkov chrbát sa dotkol W tesne pred stehom. Vtedy boli trupy vzdialené asi na dĺžku ramena. Žiadna z lodí neprijala trest. W protestovala na L pre pravidlo 2. Protestná komisia

diskvalifikovala L podľa pravidla 2 a uviedla, že W mala správne nastavené a naplnené plachty a jej kosatník sedel pri záveternom stehu. „Dotyk“, pokračovala, „mohol nastať iba tak, že kormidelník L sedel zaklonený von. V daných podmienkach to bolo výrazne mimo toho, čo vyžaduje plachtenie v normálnej polohe.“ L sa odvolala.

Rozhodnutie

Odvolaniu L sa vyhovuje; L sa vracia poradie a W sa diskvalifikuje podľa pravidla 11. V Prípade 73 je zrejmé, že kosatník L sa úmyselne dotkol W so zámerom vyprotestovať ju z rozjazdy. V tomto prípade nedošlo k takému zámernému konaniu zo strany L. Neexistuje žiadne pravidlo, ktoré prikazuje, ako musí sedieť kormidelník či posádka, a ak nedošlo k zámernému zneužitiu ich polohy, nedošlo k porušeniu pravidla 2.

GBR 1993/2

PRÍPAD 75

Definície, Správny smer

Pravidlo 10, Na vetre z opačných bokov

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Pravidlo 16.1, Zmena smeru

Pravidlo 18.2(b), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

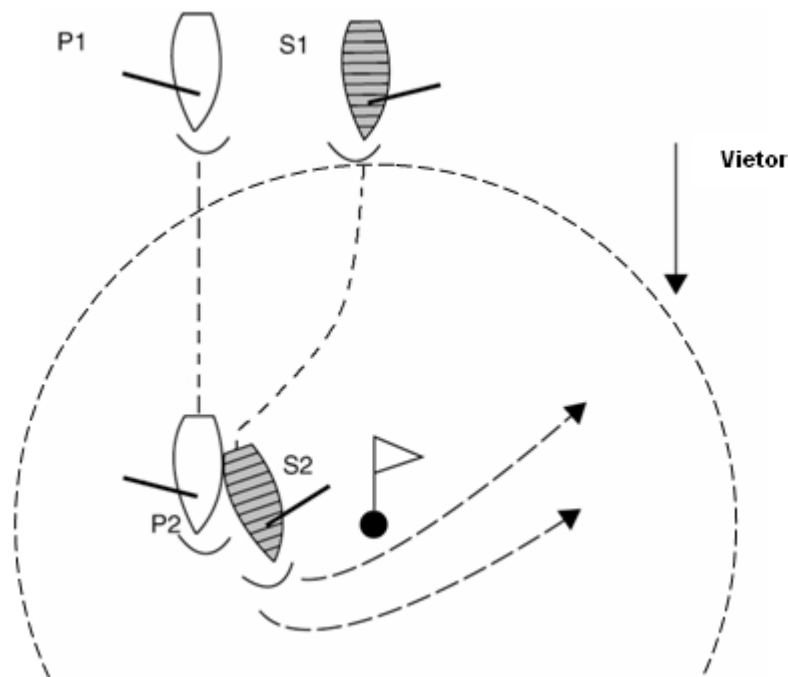
Pravidlo 18.4, Miesto pri značke: Prehodenie

Keď platí pravidlo 18, pravidlá Oddielu A a B platia tiež. Keď vnútorná loď v krytí s právom plavby musí pri značke prehodiť, má právo plachtiť svojim správnym smerom, kým neprehodí. Loď na vetre sprava, ktorá mení smer, neporušuje pravidlo 16.1, ak dá lodi na vetre zľava dostatočné miesto na dávanie prednosti a keď ho loď na vetre zľava včas nevyužije.

Skutočnosti

Dve lode S a P plachtili priamo na zadný vietor k záveternej značke, ktorú mali minúť ľavobokom. Lode boli v krytí počas niekoľkých dĺžok, S vnútorná a mierne vpredu. Keď S dosiahla okruh, vyostrila. Keď sa jej prova dostala na bočnú úroveň značky, loď odpadla, aby prehodila, a nastal dotyk, ale žiadna škoda ani zranenie. S protestovala na P podľa pravidla 10, zatiaľ čo P protestovala na S podľa pravidla 18.

Protestná komisia diskvalifikovala P pre porušenie pravidla 10. P sa odvolala tvrdiac, že dala S miesto pri značke a že S porušila pravidlo 18.4.



Rozhodnutie

V pozícii 1 dosiahla S okruh a P musela odvtedy dávať S miesto pri značke podľa pravidla 18.2(b). Navyše až do prehodenia S musela P podľa pravidla 10 dávať S prednosť. Keď S vyostrila, bola povinná podľa pravidla 16.1 dať P miesto na dávanie prednosti, a kým neprehodila, bola tiež viazaná pravidlom 18.4 neplachtiť ďalej od značky, ako je potrebné, aby plachtila svojim správnym smerom. Miesto pri značke, ktoré bola povinná P dať S, bolo miesto, ktoré S za daných podmienok potrebovala na plachtenie priamo ku značke správnym jachtárskym spôsobom. Takýmto miestom je rovný koridor od S1 do pozície blízko pri značke z boku na jej požadovanej strane. P dala S také miesto. Avšak, pretože S mala právo plavby, nemusela sa držať tohto koridoru; smela plachtiť ľubovoľným smerom za predpokladu, že vyhovie pravidlám 16.1 a 18.4.

S postupne vyostrila približne o 45 stupňov, kým plávala vpred asi o tri dĺžky, a P nepreukázala žiadnu snahu dávať prednosť. Krátko pred pozíciou 2 musela S konať, aby sa vyhla P. V tom okamihu P porušila pravidlo 10. Keď S vyostrovala za pozíciou 1, ak by P konala ihneď, tak by mala priestor na manévrovanie správnym jachtárskym spôsobom, aby dala S prednosť. Preto S neporušila pravidlo 16.1.

Keď S prehodila tesne za pozíciou 2, neplachtila ďalej od značky ako bolo treba, aby plachtila svojim správnym smerom. Vlastne v neprítomnosti P (loď „uvedená“ v definícii Správny smer) by mohol jej správny smer pokojne znamenať plachtiť ešte ďalej od značky a vyššie ako to urobila, aby oboplávanie bolo plynulejšie a rýchlejšie a aby sa vyhla zakrytiu a rozbitému vetru od lodí vpred. Preto S neporušila pravidlo 18.4.

Čo sa týka pravidla 14, obe lode ho porušili, pretože nastal dotyk a bolo „primerane možné“ pre každú z nich, aby sa mu vyhli. P sa preto diskvalifikuje podľa pravidla 14 tak isto ako podľa pravidla 10. Avšak S bola zbavená viny, pretože bola loďou s právom plavby, keď nastal dotyk, a nebola škoda ani zranenie (pozri pravidlo 43.1(c)).

Odvolaie P sa zamietá. Bola správne diskvalifikovaná, a S neurobila nič, za čo by mohla byť potrestaná.

USA 1976/195

PRÍPAD 76

Stiahnutý na revíziu

PRÍPAD 77

Definície, Dávať prednosť

Pravidlo 12, Na vetre z rovnakých bokov, bez krytia

Pravidlo 14, Vyhybanie sa dotyku

Pravidlo 31, Dotyk značky

Dotyk výstroja lode so značkou je dotykom značky. Loď s povinnosťou dávať prednosť neporušuje pravidlo, keď sa dotkne výstroja lode s právom plavby, ktorý sa neočakávane posunul z normálnej polohy.

Skutočnosti

Lode A a B sa s vyťahnutými spinakrami blížili k záveternej značke. A oboplávala značku celkom vpredu pred B. A mala ťažkosti so spustením spinakra a keď dosiahla smer ostro proti vetru, vliekla svoju spinakrovú náveternú oťaž asi 30 stôp (9 m) za sebou a tá sa dotkla časti značky, ktorá vyčnievala nad vodu. Neskôr, keď bola značka za B asi o päť dĺžok, plachtili lode ostro proti vetru na vetre zľava a B bola asi 20 stôp (6 m) za A. A mala stále problém so zbalením spinakra a jeho vrchol neočakávane odviaľalo dozadu a udrel do predného stehu B.

Otázka

Aké pravidlá platili počas týchto príhod a porušila niektorá loď pravidlo?

Odpoveď

Keď sa náveterná oťaž spinakra A dotkla značky, porušila pravidlo 31. Loď sa dotkne značky v zmysle pravidla 31, keď sa akákoľvek časť jej trupu, posádky či výstroja dotkne značky. Skutočnosť, že jej výstroj sa dotkol značky, pretože mala ťažkosti s manévrouvaním či balením plachiet, neospravedlňuje jej porušenie pravidla.

Keď neskôr došlo k dotyku medzi loďami, pravidlo 18 už neplatilo. Pretože spinaker A nebol v normálnej polohe, lode neboli v krytí a preto platilo pravidlo 12. Toto pravidlo požaduje, aby B dávala prednosť A, čo ona aj robila, pretože nič, čo by B urobila alebo neurobila, nevyžadovalo od A, aby „musela vykonávať vyhýbací manéver“ (pozri definíciu Dávať prednosť). Toto vyplýva zo skutočnosti, že dotyk medzi nimi bol výsledkom výlučne toho, že výstroj A sa neočakávane posunul z normálnej polohy. Preto B neporušila pravidlo 12.

Platilo aj pravidlo 14. A porušila pravidlo 14 tým, že spôsobila dotyk, ktorému sa mohla vyhnúť. Avšak keďže nedošlo ku škode ani zraneniu, A bola zbavená viny (pozri pravidlo 43.1(c)). Nebolo rozumne možné pre B vyhnúť sa dotyku s dozadu vlajúcim spinakrom A, a teda B neporušila pravidlo 14.

Všimnite si, že Prípád 91 sa tiež týka príhody s výstrojom mimo normálnej polohy.

USA 1980/232

PRÍPAD 78

Pravidlo 2, Čestné plachtenie

Pravidlo 41, Pomoc zvonku

Pravidlo 69.1(a), Zlé správanie: Zákaz zlého správania; Riešenie

V skupinovej rozjazde lodí monotypovej triedy alebo lodí pretekajúcich podľa handicapového či ratingového systému smie loď používať taktiku, ktorá jasne prekáža a brzdí inú loď v rozjazde za podmienky, že ak sa pre to na ňu protestuje podľa pravidla 2, tak protestná komisia uzná, že existovala rozumná možnosť si touto taktikou zlepšiť svoj celkový výsledok v pretekoch. Avšak porušuje pravidlo 2 a možno aj pravidlo 69.1(a), ak pri používaní tejto taktiky zámerne poruší niektoré pravidlo.

Skutočnosti pre otázku 1

V skupinovej rozjazde lodí monotypovej triedy loď A používa taktiku, ktorá zjavne prekáža a brzdí loď B v rozjazde. Počas používania tejto taktiky neporušuje A žiadne pravidlo, s možnou výnimkou pravidla 2 a pravidla 69.1(a). B protestuje na A pre pravidlo 2.

Otázka 1

Za akých okolností by bola taktika A považovaná za nešportovú a za porušenie pravidla 2 či pravidla 69.1(a)?

- (a) Protestná komisia zistí, že existovala rozumná možnosť, že taktika A vylepší jej celkový výsledok v pretekoch.
- (b) Protestná komisia zistí, že existovala rozumná možnosť, že taktika A zvýši jej šance dostať sa do výberu pre ďalšie preteky, ale nezlepší jej celkový výsledok v pretekoch.
- (c) Protestná komisia zistí, že existovala rozumná možnosť, že taktika A zvýši šance jej šance dostať sa do výberu národnej reprezentácie, ale nezlepší jej celkový výsledok v pretekoch.
- (d) Protestná komisia zistí, že A a tretia loď, loď C, sa dohodli, že obe použijú taktiku, ktorá pomôže C a že existovala rozumná možnosť, že taktika A vylepší celkový výsledok C v pretekoch.
- (e) Protestná komisia zistí, že A sa snažila zhoršiť výsledok B v rozjazde či sérii z dôvodov nesúvisiacich so športom.

Odpoveď 1

V prípade (a) by A konala v súlade s uznávanými princípmi športového správania a fair play.

V prípadoch (b) a (c) by A porušila pravidlo 2, a možno aj pravidlo 69.1(a).

V prípade (d) by obe A aj C porušili pravidlo 2 a možno aj pravidlo 69.1(a). Navyše, prijatím pomoci od A, zakázanej pravidlom 41, by C tiež porušila pravidlo 41.

V prípade (e) by A porušila pravidlo 2 a možno aj pravidlo 69.1(a), pretože bez správneho športového dôvodu by jej konanie zjavne porušovalo uznávané princípy športového správania a fair play.

Otázka 2

Líšila by sa Odpoveď 1, ak by lode pretekali podľa handicapového či ratingového systému a ak by A bola rýchlejšia a lepšie manévrovateľná ako B?

Odpoveď 2

Nie.

Otázka 3

Líšila by sa Odpoveď 1, ak by pri použití taktiky, ktorá zjavne prekážala a brzdila loď B v rozjazde, A zámerne porušila pravidlo?

Odpoveď 3

Áno. Vždy, keď loď zámerne poruší pravidlo, porušuje tiež pravidlo 2 a možno aj pravidlo 69.1(a).

USA 1991/282, revidované World Sailing 2009, 2013 a 2018

PRÍPAD 79

Pravidlo 29.1, Odvolania: Individuálne odvolanie

Keď loď nemá dôvod si myslieť, že prešla štartovú čiaru predčasne a preteková komisia ihneď nesignalizuje „Individuálne odvolanie“ ale označí ju OCS, je to chyba, ktorá podstatne zhoršila výsledok lode bez jej vlastného zavinenia, a preto má nárok na nápravu.

Skutočnosti

Na štarte rozjazdy lodí monotypovej triedy boli časti trupov každej z desiatich lodí blízko stredu štartovej čiary mierne cez čiaru pri ich štartovom znamení. Preteková komisia signalizovala „Individuálne odvolanie“ vyťahnutím vlajky X s jedným výstrelom. Avšak tieto znamenia sa dali približne 40 sekúnd po štartovom znamení. Žiadna z lodí sa nevrátila na štart a niekoľko z nich podalo žiadosť o nápravu, keď po rozjazde zistili, že boli hodnotené OCS.

Otázka 1

Čo znamená v pravidle 29.1 „okamžite vyvesiť“?

Odpoveď 1

Nie je určený čas, ktorý platí za všetkých okolností, ale v tomto pravidle to znamená veľmi krátky čas. Preteková komisia by mala signalizovať „Individuálne odvolanie“ niekoľko málo sekúnd po štartovom znamení. Štyridsať sekúnd je ďaleko za hranicou prijateľnosti.

Otázka 2

Je prípustné pre loď žiadať o nápravu kvôli oneskorenému znameniu individuálneho odvolania, aj keď sa nevrátila na štart?

Odpoveď 2

Áno.

Otázka 3

Prečo by sa lodi mala priznať náprava kvôli chybe komisie dať znamenie ihneď, keď pravidlá hovoria, že to, že sa lodi neoznami, že je na traťovej strane štartovej čiary pri svojom štartovom znamení, ju nezbavuje povinnosti správne štartovať?

Odpoveď 3

Pravidlá toto nehovoria. Pravidlo 29.1 zaväzuje komisiu signalizovať všetkým lodiam, že jedna či viac z nich sú na traťovej strane štartovej čiary pri štartovom znamení. Pravidlo 28.1 a pravidlo 30.1, ak sa použije, zaväzuje každú loď vrátiť sa na predštartovú stranu čiary a potom štartovať, ale toto predpokladá, že sa dali obe znamenia, vizuálne aj zvukové. Keď sa nedá znamenie, alebo v tomto prípade, keď sa znamenie dá príliš neskoro, tak to privedie loď, ktorá si neuvedomuje, že bola pri štartovom znamení mierne cez čiaru, do výrazne nevýhodného postavenia, pretože nemôže využiť informáciu, ktorú znamenie dáva, v kombinácii so svojimi pozorovaniami vlastnej pozície vzhľadom na iné lode v čase, keď sa dalo znamenie, pre rozhodnutie, či sa vrátiť alebo nevrátiť na predštartovú stranu čiary.

Otázka 4

Ako môže mať právo na nápravu loď, ktorá neštartovala správne, keď pravidlo 62.1 požaduje, že jej výsledok je podstatne zhoršený “bez jej vlastného zavinenia“?

Odpoveď 4

Lod', ktorá nemá dôvod sa domnievať, že bola na traťovej strane štartovej čiary pri jej štartovom znamení, má právo predpokladať, že štartovala správne, pokiaľ nebol správne signalizovaný opak. Ako naznačuje Odpoveď 3, loď môže byť značne znevýhodnená oneskorením pretekovej komisie pri dávaní znamenia. Táto chyba je výlučne chybou pretekovej komisie a nie znevýhodnenej lode. (Pozri Prípád 31 pre diskusiu o vhodnej náprave v podobnej situácii.)

USA 1992/285

PRÍPAD 80

Zrušený

Dôvod zrušenia Prípady 80: Podľa nového pravidla A5, ak preteková komisia vidí, že loď urobila chybu pri preplachtení trate, ju teraz môže hodnotiť NSC bez rokovania. Toto nové pravidlo robí tento prípad nepotrebným.

PRÍPAD 81

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

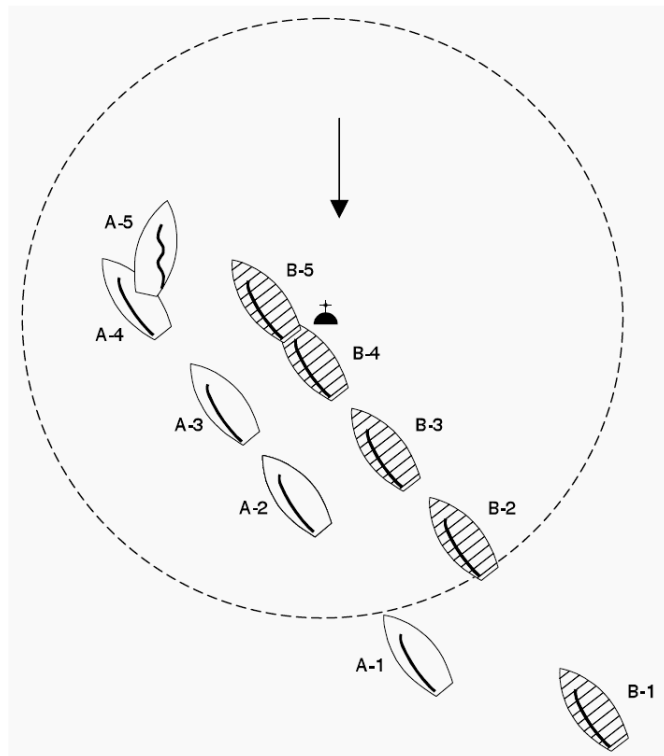
Pravidlo 15, Získanie práva plavby

Pravidlo 18.1(b), Miesto pri značke: Kedy platí pravidlo 18

Pravidlo 18.2(b), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

Pravidlo 18.2(d), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

Keď loď s právom na miesto pri značke podľa pravidla 18.2(b) prejde ďalej ako priamo proti vetru, pravidlo 18.2(b) sa prestáva uplatňovať a loď musí vyhovieť príslušnému pravidlu Oddielu A.



Skutočnosti

Dve lode A a B ostro proti vetru na vetre sprava blížili sa k značke, ktorá sa mala minúť pravobokom. A vplávala do okruhu celkom vpredu

a v závetří B a obrátila na smer ostro proti vetru zľava, aby oboplávala značku. B, stále na vetre sprava, narazila do A, vtedy na vetre zľava, ale nespôsobila škodu ani zranenie. Obe lode protestovali.

Citujúc pravidlo 18.1(b) protestná komisia rozhodla, že pravidlo 18 neplatilo, pretože tesne pred dotykom boli lode na vetre z opačných bokov a B musela urobiť obrat, aby minula značku svojím správnym smerom. Keďže rozhodla, že pravidlo 18 neplatilo, protestná komisia diskvalifikovala A podľa pravidla 10. A sa odvolala.

Rozhodnutie

B bola celkom vzadu za A od pozície 1 po pozíciu 4. Kým bola B celkom vzadu, dávala A prednosť, ako to požadovalo pravidlo 12.

Od času, keď A dosiahla okruh, až kým neprešla ďalej ako priamo proti vetru, platila druhá veta pravidla 18.2(b) a B musela dávať A miesto pri značke. B plnila túto povinnosť až do postavenia krátko pred pozíciou 5, kedy v momente, ako A prešla ďalej ako priamo proti vetru, povinnosť B dávať A miesto pri značke skončila (pozri pravidlo 18.2(d) alebo pravidlo 18.1(b)).

Vtedy získala B právo plavby a A bola povinná dávať B prednosť, najprv podľa pravidla 13 a neskôr, keď A bola v smere ostro proti vetru, podľa pravidla 10.

Pravidlo 15 sa neuplatnilo, pretože B získala právo plavby následkom obratu A.

Zo skutočností nie je jasné, či B musela konať, aby sa vyhla A, pred alebo potom, ako A bola ostro proti vetru na vetre zľava. Avšak je jasné, že B musela konať, aby sa vyhla A, keď mala B právo plavby. Preto sa A diskvalifikuje, buď podľa pravidla 13 alebo podľa pravidla 10. Pretože bolo pre A možné vyhnúť sa dotyku, porušila aj pravidlo 14.

Pravidlo 14 platilo pre B, ale skutočnosti neumožňujú rozhodnúť, či bolo primerane možné pre B konať pre vyhnutie sa dotyku potom, ako bolo jasné, že A nedáva prednosť. Avšak nie je nutné urobiť takéto rozhodnutie, pretože B mala právo plavby a dotyk nespôsobil škodu ani zranenie. Preto aj keby B porušila pravidlo 14, bola by zbavená viny pravidlom 43.1(c).

Odvolanie A sa zamietá. Ostáva diskvalifikovaná a B nebude potrestaná.

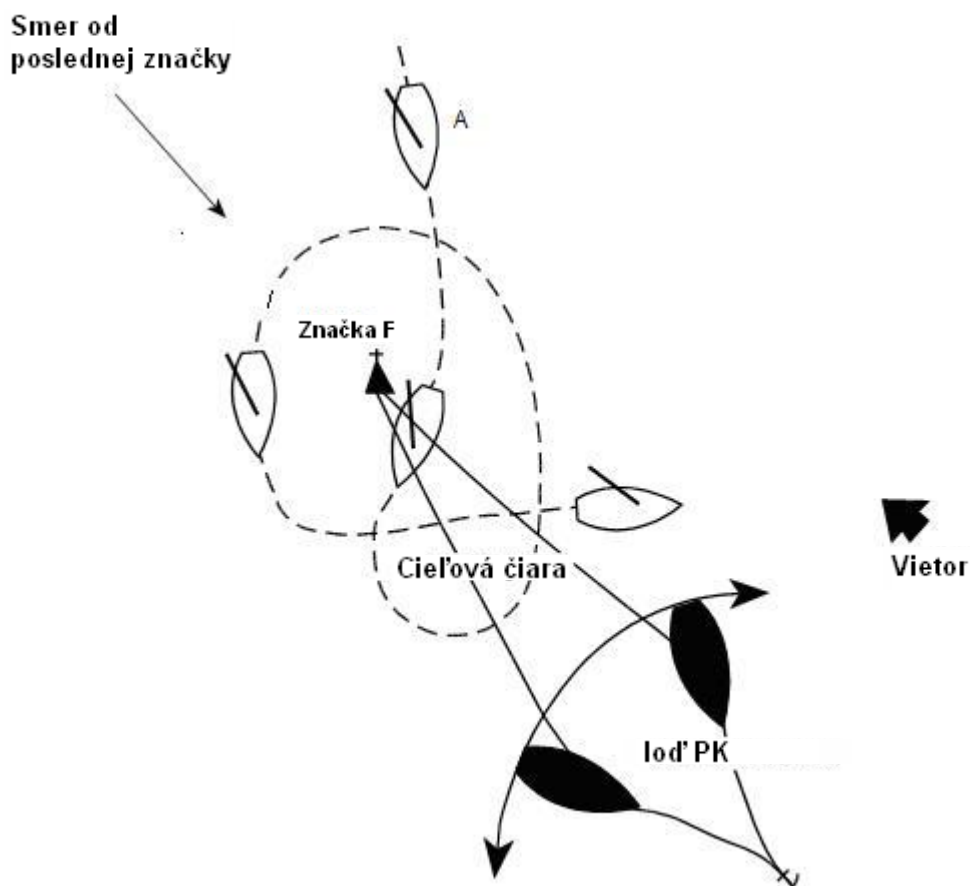
PRÍPAD 82

Definície, Dokončenie Pravidlo 62.1(a), Náprava

Keď leží cieľová čiara v smere posledného úseku trate tak, že nemožno určiť, z ktorej strany sa má správne preťať kvôli dokončeniu tak, aby bolo v súlade s definíciou, loď smie preťať čiaru z oboch smerov a jej dokončenie sa má zaznamenať.

Skutočnosti

V celi rozjazdy loď A prešla cieľovú čiaru zo strany, o ktorej si myslela, že je traťová strana, a minula značku F pravobokom. Zaznamenala si čas, kedy prešla čiaru. Rozhodca jej dokončenie nezaznamenal a nedal zvukové znamenie. Keď nepočula zvukové znamenie, A plachtila podľa nákresu a nakoniec prešla čiaru, minúc značku F ľavobokom, a vtedy rozhodca zaznamenal jej dokončenie a dal zvukové znamenie. A žiadala o nápravu a požadovala, aby sa pre jej dokončenie použil čas, ktorý si zaznamenala, keď prešla čiaru po prvý raz.



Protestná komisia zistila ako skutočnosť, že loď komisie sa stáčala podľa vetra na obe strany od smeru rovnobežného s posledným úsekom trate, ale

bola presvedčená, že rozhodca sledoval pozorne, aby určil správny smer na preťatie čiary pre každú loď. Náprava podľa pravidla 62.1(a) bola odopretá a A sa odvolala.

Rozhodnutie

Odvolaniu A sa vyhovuje. Umiestnenie značiek cieľovej čiary tak, že lode nemôžu ľahko určiť, z ktorého smeru by mali preťat' cieľovú čiaru, je nesprávnym konaním na strane pretekovej komisie. Keď loď nemôže rozumne zistiť, z ktorého smeru by mala preťat' cieľovú čiaru v súlade s definíciou Dokončenie, má právo dokončiť z oboch smerov. A má preto nárok na nápravu podľa pravidla 62.1(a). Má dostať cieľové umiestnenie vypočítané z času, ktorý sama zaznamenala, keď preťala cieľovú čiaru prvý raz.

(Všimnite si, že žiadne pretekové pravidlo nepožaduje od pretekovej komisie, aby dala zvukové znamenie, keď loď dokončí. Také znamenie je láskavosťou, ktorá loď uistí, že jej dokončenie bolo zaznamenané.)

GBR 1992/1

PRÍPAD 83

Pravidlo 49.2, Umiestnenie posádky; Lankové zábradlie

Opakované nastavovanie plachiet s telom pretekára zvonka lankového zábradlia nie je dovolené.

Skutočnosti

V pretekoch 24-stopových (7 m) lodí, ktorých triedové pravidlá vyžadujú lankové zábradlie, bol vietor asi 15 uzlov s nárazmi trvajúcimi okolo troch sekúnd; zvlnené more bilo do bokov lodí. Člen posádky A ovládajúci spinaker stál na náveternej strane paluby držiac oťaž, ktorú bol ledva schopný ťahať. Menil svoju polohu, aby vyrovnával zmeny náklonu lode a ťahu oťaže. Počas niekoľkých nárazov vetra ho videli, ako sa zakláňa dozadu s časťou tela mimo lankového zábradlia.

Otázky

1. Je správne chápať slová „nesmú mať žiadnu časť“ v pravidle 49.2 ako nehybnú polohu?
2. Je zakláňanie sa proti ťahu oťaže „vykonanie nevyhnutnej úlohy“, napríklad pritiahnutia oťaže?
3. Je trvanie nárazu vetra „krátko“ za týchto okolností?

Odpovede

Z nákresu 6 v Prípade 36 je zrejmé, že poloha člena posádky A mohla porušiť pravidlo 49.2. „Nesmú mať žiadnu časť trupu“ neznamená, že trup je nehybný; znamená to zámernú činnosť, ktorá trvá istý čas.

Formulácia „vykonať nevyhnutnú úlohu“ použitá v pravidle 49.2 znamená, že sa trup smie umiestniť zvonku lankového zábradlia iba na vykonanie úlohy, ktorá sa dôvodne nemôže vykonať znútra zábradlia. Použitie „krátko“ v pravidle ozrejmuje, že trup sa musí vrátiť späť ihneď po dokončení úlohy.

Pravidlo je jasne zamerané na povolenie inak nepovolenej činnosti. Povolenie sa nevzťahuje na bežné nastavovanie plachiet, aj keď by sa to dosiahlo efektívnejšie vyklonením trupu za lankové zábradlie. Pravidlo 49.2 je tu pre bezpečnosť posádky a nedá sa obísť ani to, že zabraňuje výhodám, ktoré by sa mohli dosiahnuť využitím rozloženia váhy posádky. Konanie člena posádky A, keď sa zakláňal za lankové zábradlie, porušovalo pravidlo 49.2.

GBR 1992/10

PRÍPAD 84

Zrušený

PRÍPAD 85

Definície, Pravidlo

Pravidlo 61.1, Požiadavky na protest: Informovanie protestovaného
Pravidlo 86.1(c), Zmeny pretekových pravidiel

Ak nie je pretekové pravidlo jedným zo zoznamu v pravidle 86.1(c), triedové pravidlá ho nemôžu zmeniť. Ak sa triedové pravidlo pokúsi zmeniť takéto pravidlo, tak to triedové pravidlo neplatí a nemôže sa použiť.

Skutočnosti

Lode v triede XYZ majú trupy dlhé 8 m. Pravidlo 5 Triedových pravidiel XYZ hovorí:

Požiadavka v pretekovom pravidle 61.1 ukázať červenú vlajku neplatí pre triedu XYZ, iba ak by to bolo konkrétne požadované v písomných plachetných smerniciach rozjazdy alebo pretekov.

V pretekoch lodí triedy XYZ loď A protestovala na lode B a C a vo svojom protestnom formulári uviedla, že neukázala červenú vlajku, pretože to jej triedové pravidlá nepožadujú. Protestná komisia vzala na vedomie triedové pravidlo 5 a rozhodla, že protest je platný, a B namietala voči tomuto rozhodnutiu na základe toho, že triedové pravidlo 5 neplatí. Napriek námietke B protestná komisia pokračovala v rokovaní a diskvalifikovala B a C. B sa odvolala.

Rozhodnutie

Odvolaniu B sa vyhovuje. Odsek (d) definície Pravidlo 86.1(b) objasňuje, že triedové pravidlá počas rozjazdy platia. Triedové pravidlá smú meniť pretekové pravidlá, ale iba pravidlá zo zoznamu v pravidle 86.1(c) a so súhlasom World Sailing aj pravidlo v Dodatku G (pozri pravidlo G5). Pravidlo 61 tam nie je uvedené, a preto triedové pravidlo 5, ktoré sa pokúša zmeniť pravidlo 61.1, neplatí a nemôže sa použiť. Plachetné smernice by mohli zmeniť pravidlo 61.1, ako to povoľuje pravidlo 86.1(b), ale neurobili tak. Preto bol protest A neplatný a mal byť odmietnutý. Preto sa rozhodnutia protestnej komisie rušia a tým dvom lodiam sa vracajú ich cieľové umiestnenia.

USA 1994/299

PRÍPAD 86

Zrušený

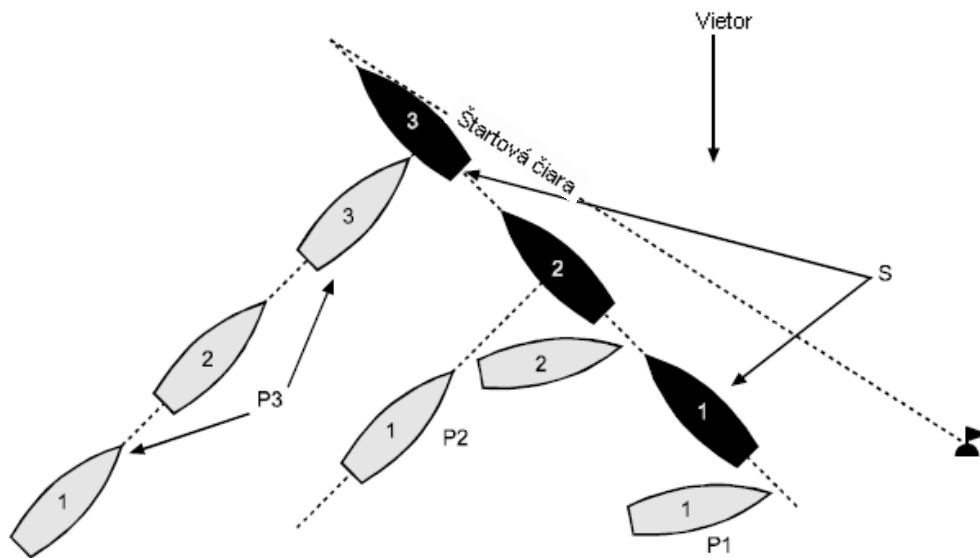
PRÍPAD 87

Definície, Dávať prednosť

Pravidlo 10, Na vetre z opačných bokov

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Lod' s právom plavby nemusí konať, aby sa vyhla dotyku, kým nie je jasné, že druhá loď nedáva prednosť.



Skutočnosti

Štartová čiara bola pod takým uhlom, že loď ostro proti vetru sprava mohla sotva preťať čiaru, a väčšina lodí sa k nej blížila na vetre zľava. Avšak S sa približovala na vetre sprava z pravého konca a neustále volala „Pravý“ na blížiace sa lode na vetre zľava.

P1 a P2 odpadli pod S. Avšak P3 sa nepokúsila vyhnúť S a vrazila jej pod pravým uhlom doprostred lode, spôsobiac vážnu škodu. Protestná komisia diskvalifikovala obe lode, P3 podľa pravidla 10 a S podľa pravidla 14. S sa odvolala.

Rozhodnutie

Pravidlo 10 požadovalo od P3, aby dávala prednosť S. Pravidlo 14 požadovalo od oboch lodí, aby sa vyhýbali dotyku s druhou loďou, ak je to primerane možné. V prípade P3 bola požiadavka pravidla 14, aby sa vyhla dotyku s S, v súlade so širšou požiadavkou pravidla 10, aby umožnila S „plachtiť svojím smerom bez toho, aby musela vykonávať vyhýbací manéver“ (pozri definíciu Dávať prednosť). P3 porušila obe pravidlá.

V prípade S, zatiaľ čo pravidlo 10 požadovalo od P3, aby jej dávala prednosť, bola zároveň S povinná podľa pravidla 14, aby sa vyhla dotyku, ak by to bolo „primerane možné“. Avšak pravidlo 14 dovoľuje S plachtiť jej smerom v očakávaní, že P3 jej bude dávať prednosť, ako je povinná, až do času, kým nie je jasné, že P3 tak neurobí. V tomto prípade nákres ukazuje, že P3 mohla ľahko odpadnúť a vyhnúť sa S z pozície veľmi blízko pri S. Z toho dôvodu bol čas medzi okamihom, keď bolo jasné, že P nedá prednosť, a časom kolízie veľmi krátky, taký krátky, že pre S bolo nemožné vyhnúť sa dotyku. Preto S neporušila pravidlo 14. Odvolaniu S sa vyhovie a má vrátiť sa jej umiestnenie.

PRÍPAD 88

Definície, Dávať prednosť

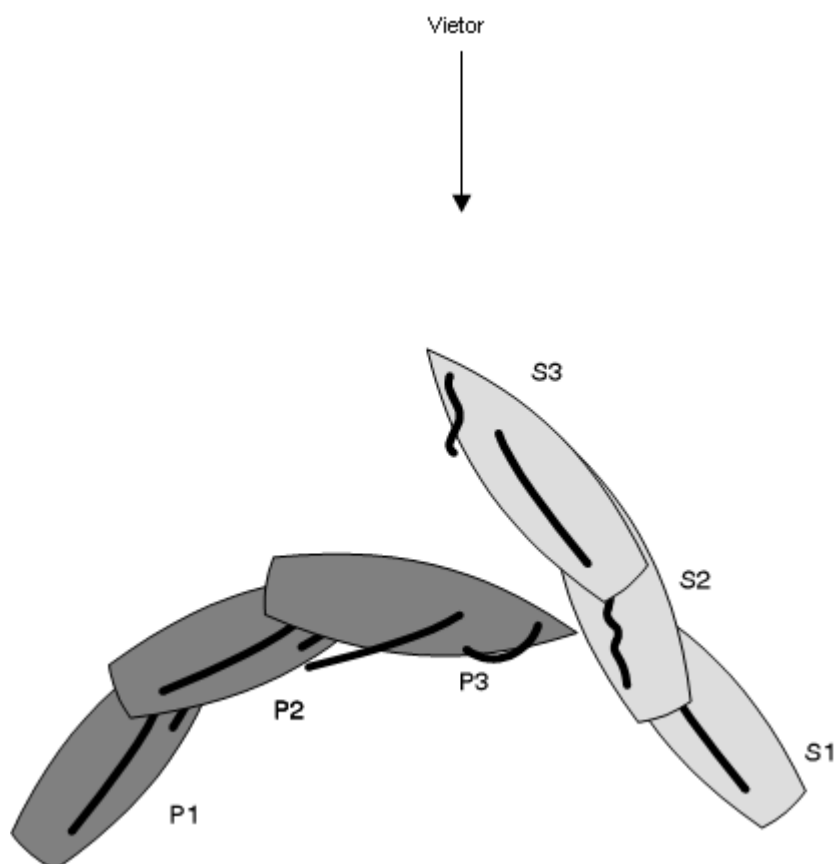
Pravidlo 10, Na vetre z opačných bokov

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Lod' sa síce môže vyhýbať dotyku, ale napriek tomu nedávať prednosť.

Skutočnosti

S a P, dve kýlové jachty dlhé asi 24 stôp (7 m), sa vzájomne približovali na úseku proti vetru, plachtiac približne rovnakou rýchlosťou vo vetre 12 až 15 uzlov na „hladkom“ mori. S bola mierne vpredu. Keď boli od seba vzdialené asi tri dĺžky trupu, S volala „Pravý“ a opakovala to v dvoch dĺžkach, ale P neodpovedala ani nezmenila smer. V pozícii 1 na nákrese obe lode zmenili smer v tom istom okamihu. S, obávajúc sa kolízie, ostro vyostřila s úmyslom obrátiť a tým zmenšiť škodu alebo zranenie, a P ostro odpadla. Vidiac P odpadnúť, S ihneď odpadla tiež. P s kormidlom na doraz vľavo minula kormu S vo vzdialenosti do dvoch stôp (0.6 m) od nej. Nedošlo k dotyku. S protestovala podľa pravidla 10.



Protestná komisia rozhodla, že P neporušila pravidlo 10. Potom zvažovala, či S neporušila pravidlo 16.1 alebo 16.2 svojím vyostrením a následným odpadnutím. Potom usúdila, že nie, keď zistila, že zmeny jej smeru

neovplyvnili P, ktorá už robila prudkú zmenu smeru, ktorá bola nutná aj bez manévrov S. Protest S bol zamietnutý a tá sa odvolala.

Rozhodnutie

Odvolaniu S sa vyhovuje. P sa diskvalifikuje pre porušenie pravidla 10.

Pravidlo 10 požadovalo od P, aby „dávala prednosť“ S. „Dávať prednosť“ znamená niečo viac ako „vyhýbať sa dotyku“; inak by pravidlo použilo takéto alebo podobné slová. Preto skutočnosť, že sa lode nezrazili, nevyhnutne neznamená, že P dávala prednosť. Definícia Dávať prednosť v kombinácii so skutočnosťami určuje, či P vyhovel alebo nevyhovela pravidlu. V tomto prípade kľúčovou otázkou podľa definície je, či S mohla „plachtiť svojím smerom bez toho, aby musela urobiť vyhýbací manéver“.

Nasledujúce úvahy vedú k záverom, že P nedávala prednosť a tým porušila pravidlo 10:

- (1) smery lodí na začiatku príhody. Boli na kolíznych kurzoch, čo znamenalo, že najmenej jedna z nich bude musieť zmeniť smer.
- (2) vzdialenosť medzi loďami v okamihu, keď obe lode zmenili smer. Po pozícii 1, ak by žiadna z lodí nezmenila smer, by prova P vrazila do záveterného boku S potom, keď by lode preplávali asi dve tretiny dĺžky trupu.
- (3) odhad času, ktorý zostával do dotyku. Keď obe lode zmenili smer, zostávalo veľmi málo času do okamihu, kedy by nastala kolízia. Napríklad pri rýchlosti päť uzlov by jedna z týchto lodí preplávala dve tretiny svojej dĺžky za 1.9 sekundy. Pri šiestich uzloch by to bolo 1.5 sekundy.
- (4) veľkosť zmeny smeru, ktorú potrebovala každá loď, aby sa vyhlala kolízii. Táto sa zväčšovala, ako sa lode približovali. V čase zmeny smeru P bola potrebná zmena taká veľká, že s kormidlom „na doraz vľavo“ minula kormu S „vo vzdialenosti do dvoch stôp“ (0.6 m). V rovnakom okamihu by zmena kurzu S, ktorú by potrebovala na vyhnutie sa P, keby P nezmenila smer, bola približne 90 stupňov, lebo S by musela obrátiť.
- (5) čas potrebný pre každú loď na vykonanie nevyhnutnej zmeny smeru. Tento faktor sa určuje z niekoľkých ďalších: z hmotnosti a rýchlosti lode, z tvaru jej trupu pod vodoryskou, veľkosti jej kormidla, nutnej práce s plachtami a z veterných podmienok a zo stavu mora.

Keď lode dosiahli pozíciu 1 podľa nákresu, P nedávala prednosť. Bezprostredne hrozila kolízia, a bola skoro nevyhnutná, čo ukazuje skutočnosť, že s kormidlom na doraz P minula kormu S vo vzdialenosti menej ako dvoch stôp (0.6 m). V tejto pozícii na nákrese nemala S istotu,

že P počula jej volanie, ani že sa pripravuje na zmenu smeru, a dokonca či si je P vedomá prítomnosti S. Okrem toho P plachtila za bod, v ktorom mala odpadnúť, aby skrátila čas a vzdialenosť potrebnú na dosiahnutie náveternej značky, alebo aby plachtila smerom zvoleným z taktických dôvodov. Zo všetkých týchto príčin S jasne nemohla plachtiť svojím smerom „bez toho, aby musela vykonávať vyhýbacie manévry“ a teda P porušila pravidlo 10. S úplne oprávnene očakávala kolíziu a oprávnene usúdila, že iba jej manéver jej zabráni.

Nie je potrebné riešiť otázku, či S porušila pravidlo 16.1 či 16.2, pretože v čase, keď S zmenila smer, P už porušovala pravidlo 10 a S konajúc podľa požiadavky pravidla 14 menila smer, aby sa vyhla kolízii. Aj keby skutočnosti naznačovali, že S pravidlo 16.1 či 16.2 porušila, bola by zbavená viny podľa ustanovenia pravidla 43.1(a).

Pozri aj Prípad 50.

USA 1996/305

PRÍPAD 89

Pravidlo 50.1(a), Oblečenie a výstroj pretekára

S výnimkou windsurfera a kiteboardu nesmie mať pretekár oblečenú ani inak na sebe pripevnenú nádobu na nápoje.

Otázka

Dovoľuje pravidlo 50.1(a) pretekárovi počas pretekania, aby si navliekol alebo inak na seba pripevnil nádobu na nápoje?

Odpoveď

Nie. S výnimkou windsurfera a kiteboardu nie je takáto prax potrebná a preto je nutné sa domnievať, že jej primárnym účelom je zvýšiť váhu pretekára. (Všimnite si, že pravidlá B4 a F4 menia pravidlo 50.1(a) pre preteky windsurfingu a kiteboardu).

World Sailing 1997

PRÍPAD 90

Definície, Preplachtenie trate

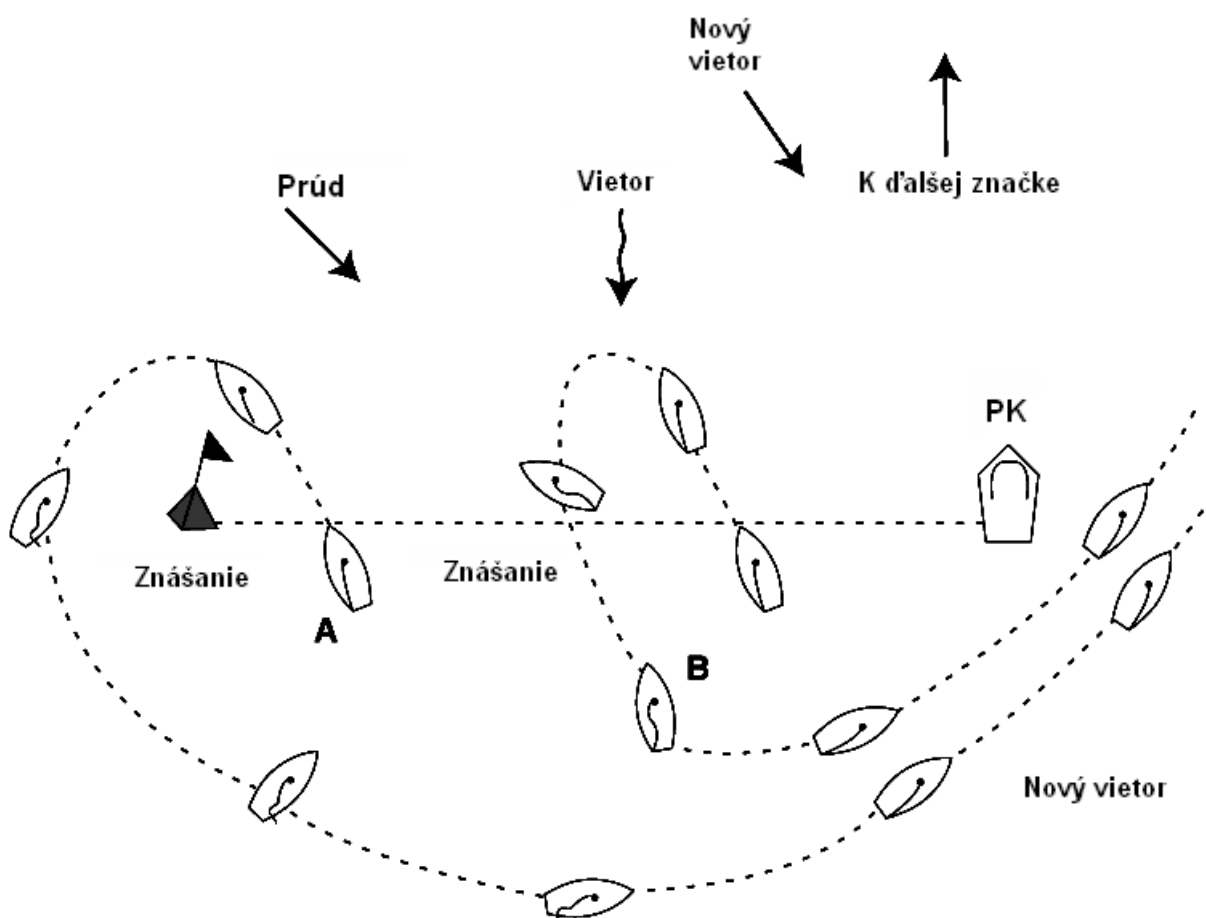
Pravidlo 28.1, Plachtenie v rozjazde

Keď pásik lode míňa značku požadovaným bokom, tak loď neporušuje pravidlo 28.2, ak jej pásik, keď sa zatiahnutím napne, míňa tú značku aj nepožadovaným bokom.

Skutočnosti

Prvý úsek rozjazdy na rieke Panama bol proti vetru, v slabom a premenlivom vetre proti silnému prúdu. Lode A a B odštartovali správne, ale vietor zhasol a znášalo ich späť. A minula ľavý koniec čiary zvonka a B prešla čiaru naspäť. Neskôr sa vietor zdvihol, ale z nového smeru, a lode prešli pri pravoboku lode pretekovej komisie na pravej strane čiary a pokračovali v plavbe na úseku trate.

A protestovala na B pre porušenie “pravidla pásiku“ (pozri definíciu Preplachtenie trate a pravidlo 28.1), ale protestná komisia rozhodla, že protest je neplatný. Avšak zaslala žiadosť o výklad definície Preplachtenie trate a pravidla 28.1 národnému zväzu podľa pravidla 70.4.



Otázka

Vyhoveli lode A a B pravidlu 28.1?

Odpoveď

Lod' A vyhovel pravidlu 28.1. Po odštartovaní minula obe štartové značky požadovaným bokom. Potom plachtila okolo celej štartovej čiary, ako je znázornené. Aj tak pásik, ktorý predstavuje jej stopu, míňa po napnutí každú zo štartových značiek požadovaným bokom, keď pretína štartovú čiaru. Pravidlo 28.1 nezakazuje otáčky navyše okolo značky, za podmienky, že pásik po napnutí leží na požadovanej strane každej značky. Napríklad ak sa loď dotkne značky, ktorá sa má oboplávať, keď ju míňa svojím pravobokom ako to požadujú plachetné smernice, a potom urobí trestnú otáčku okolo nej v smere hodinových ručičiek, vyhovie pravidlu 28.1. Iným príkladom je loď A v tomto prípade, keď pásik lode minie dve štartové značky požadovaným bokom, tak neporušuje pravidlo 28.1, keď jej pásik minie jednu z tých značiek (v tomto prípade loď pretekovej komisie) aj nepožadovaným bokom.

Lod' B porušila pravidlo 28.1. Po odštartovaní minula značku na ľavom konci čiary ľavobokom a značku na pravom konci pravobokom, ako sa požadovalo. Avšak potom ju znieslo naspäť cez štartovú čiaru a potom minula značku na pravom konci ľavobokom. Keď sa pásik predstavujúci jej stopu zatiahnutím napne, neprechádza cez štartovú čiaru a teda nemíňa značku na pravom konci požadovaným bokom.

Pozri Prípád 106, kde sa rozoberá podobná situácia na cieľovej čiare.

ARG 1996/3

PRÍPAD 91

Definície, Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie

Definície, Dávať prednosť

Pravidlo 12, Na vetre z rovnakých bokov, bez krytia

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

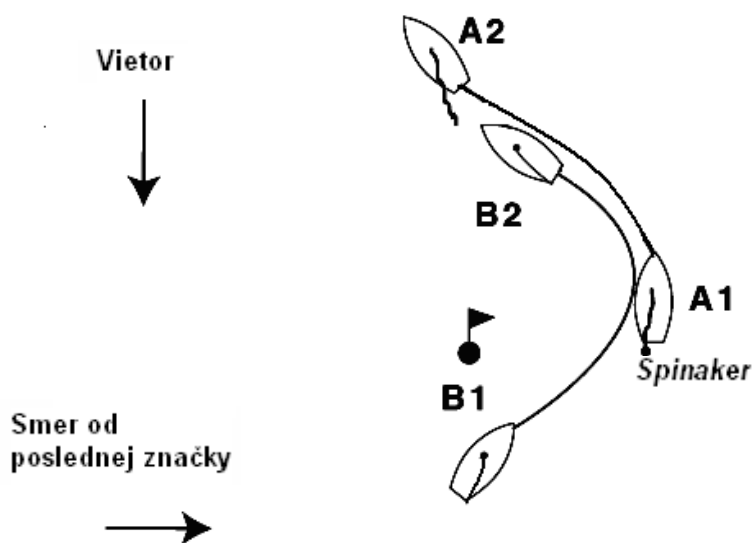
Pravidlo 43.1(c), Zbavenie viny

Lod', ktorá má povinnosť dávať prednosť, musí dávať prednosť výstroju druhej lode, ktorý je mimo normálnej polohy, keď ten výstroj bol mimo normálnej polohy dostatočne dlho na to, aby ho mohla spozorovať a vyhnúť sa.

Skutočnosti

Lode A a B boli na bočnom vetre zľava a blížili sa k zväeternej značke, ktorá sa mala minúť ľavobokom. B bola celkom vzadu za A. Spinaker A nekontrolovateľne vial z vrcholu jej sťažňa počas celého úseku trate. Obe lode obrátili okolo značky. Potom, čo obe obrátili, B krátko plachtila ostro proti vetru. Potom odpadla a jej takeláž sa dotkla spinakra A, ktorý stále vial zo špičky sťažňa. Dotyk nespôsobil škodu. A protestovala.

Protestná komisia diskvalifikovala B pre porušenie pravidla 12, keď sa jej takeláž dotkla spinakra A. B sa odvolala.



Rozhodnutie

Príčinou dotyku bolo odpadnutie B. V čase dotyku bol spinaker A mimo svojej normálnej polohy a prova B bola za trupom A a celým jej výstrojom, ktorý bol v normálnej polohe. Preto neboli v krytí (pozri definíciu Celkom vzadu a Celkom vpredu; Krytie) a platilo pravidlo 12. To požadovalo od B, aby dávala prednosť trupu, výstroju a posádke A, vrátane jej spinakra.

B porušila pravidlo 12 tým, že nedávala prednosť, lebo plachtením smerom ku spinakru A vytvorila potrebu A vykonať vyhýbací manéver (pozri definíciu Dávať prednosť). Posádka B mohla vidieť spinaker, vľajúci zo špičky sťažňa dlhý čas pred dotyk, takže z toho, že nedávala prednosť, nemožno obviňovať skutočnosť, že spinaker A nebol v normálnej polohe.

Prípád 77 opisuje príhodu, ktorá vyzerá podobne, ale je predsa významne iná. Vtedy loď B minula značku tesne za loďou A a nevedela, že A stratí kontrolu nad svojím spinakrom. Od B nebolo možné očakávať, že bude predvídať, že spinaker A začne náhle vial 20 stôp (6 m) za loďou.

V tomto prípade B porušila tiež pravidlo 14 tým, že spôsobila dotyk, ktorému sa mohla vyhnúť. Avšak A toto pravidlo neporušila, pretože

potom, ako bolo jasné, že B nedáva prednosť, nebolo pre ňu primerane možné vyhnúť sa dotyku. Aj keby to možné bolo, ako loď s právom plavby by bola zbavená viny podľa pravidla 43.1(c).

B bola správne diskvalifikovaná pre porušenie pravidla 12. Porušila aj pravidlo 14. Jej odvolanie sa zamieta.

USA 1987/271

PRÍPAD 92

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Pravidlo 16.1, Zmena smeru

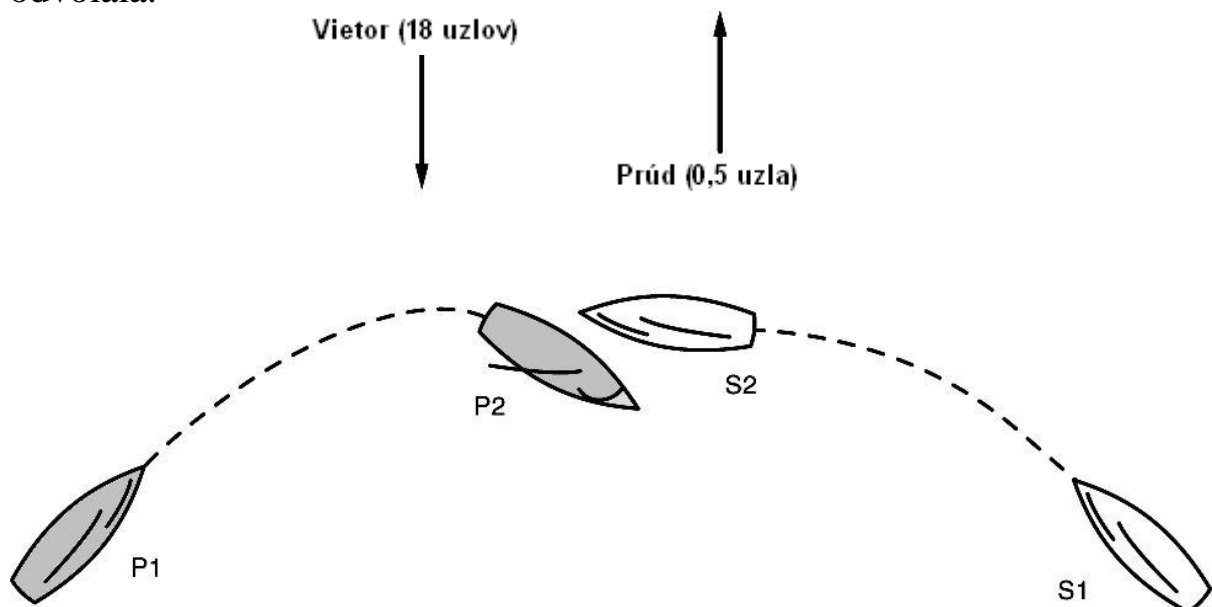
Pravidlo 16.2, Zmena smeru

Keď loď s právom plavby mení smer, tak sa od lode, ktorá dáva prednosť, požaduje reagovať iba na to, čo loď s právom plavby práve robí, a nie na to, čo by loď s právom plavby mohla následne urobiť.

Skutočnosti

Na úseku proti 18 uzlovému vetru sa S a P blížili k sebe na vetre z opačných bokov. P odpadla, aby sa vyhla S. S tiež odpadla a P pokračovala v odpadaní, aby prešla za kormou S. S tiež pokračovala v odpadaní a v dôsledku toho sa nakláňala do závetria. Nastal dotyk medzi sťažňami a takelážou oboch lodí a sťažnosť P sa zlomil.

Protestná komisia diskvalifikovala S pre porušenie pravidla 16 a ona sa odvolala.



Rozhodnutie

Odvolaie S sa zamieta. Rozhodnutie protestnej komisie diskvalifikovať ju sa potvrdzuje, a to podľa pravidiel 14, 16.1 a 16.2.

Pôvodne boli lode na kolíznych kurzoch. P odpadla, aby dávala prednosť S, ako to požaduje pravidlo 10. Zapísané skutočnosti a nákres ukazujú, že P by dala prednosť S a prešla za jej kormou, keby S nezmenila svoj smer. Avšak S odpadla a prinútila P ihneď odpadať stále viac, aby mohla pokračovať v dávaní prednosti. Takouto zmenou svojho smeru porušila S pravidlo 16.2.

S pokračovala v zmene smeru stále rýchlejšie. Od istého okamihu pred kolíziou nič, čo by mohla P urobiť správnym jachtárskym spôsobom, by jej neumožnilo dať prednosť. Preto pokračovaním v zmene smeru porušila S aj pravidlo 16.1.

Navyše S porušila pravidlo 14 a musí byť potrestaná podľa tohto pravidla, pretože ako loď s právom plavby sa nevyhla dotyku, ktorý viedol ku škode, keď bolo pre ňu rozumne možné tak urobiť.

S namietala, že P mohla obrátiť alebo prehodiť, a tvrdila, že to bolo povinnosťou P. Toto je nepochopením povinností lode, ktorá dáva prednosť podľa pravidla 10 a iných pravidiel práva plavby. Od lode, ktorá dáva prednosť, sa požaduje, aby reagovala iba na to, čo loď s právom plavby práve robí, a nie, čo by loď s právom plavby mohla následne urobiť. Až dovtedy, kým mohla, konala P tak, ako sa požadovalo, dávala prednosť zmenou smeru tak, že ak by S nepokračovala v odpadaní smerom k P, tak by „nemusela urobiť vyhýbací manéver“ (pozri definíciu Dávať prednosť).

Tým, že nedala prednosť, porušila P pravidlo 10, ale to bolo následkom porušenia pravidiel 16.1 a 16.2 loďou S. Preto bola P zbavená viny podľa pravidla 43.1(a) alebo pravidla 43.1(b). P nebola schopná vyhnúť sa dotyku potom, ako začalo byť jasné, že S jej nedáva miesto na dávanie prednosti; preto P neporušila pravidlo 14.

USA 1997/75

PRÍPAD 93

Definície, Miesto

Pravidlo 15, Získanie práva plavby

Pravidlo 16.1, Zmena smeru

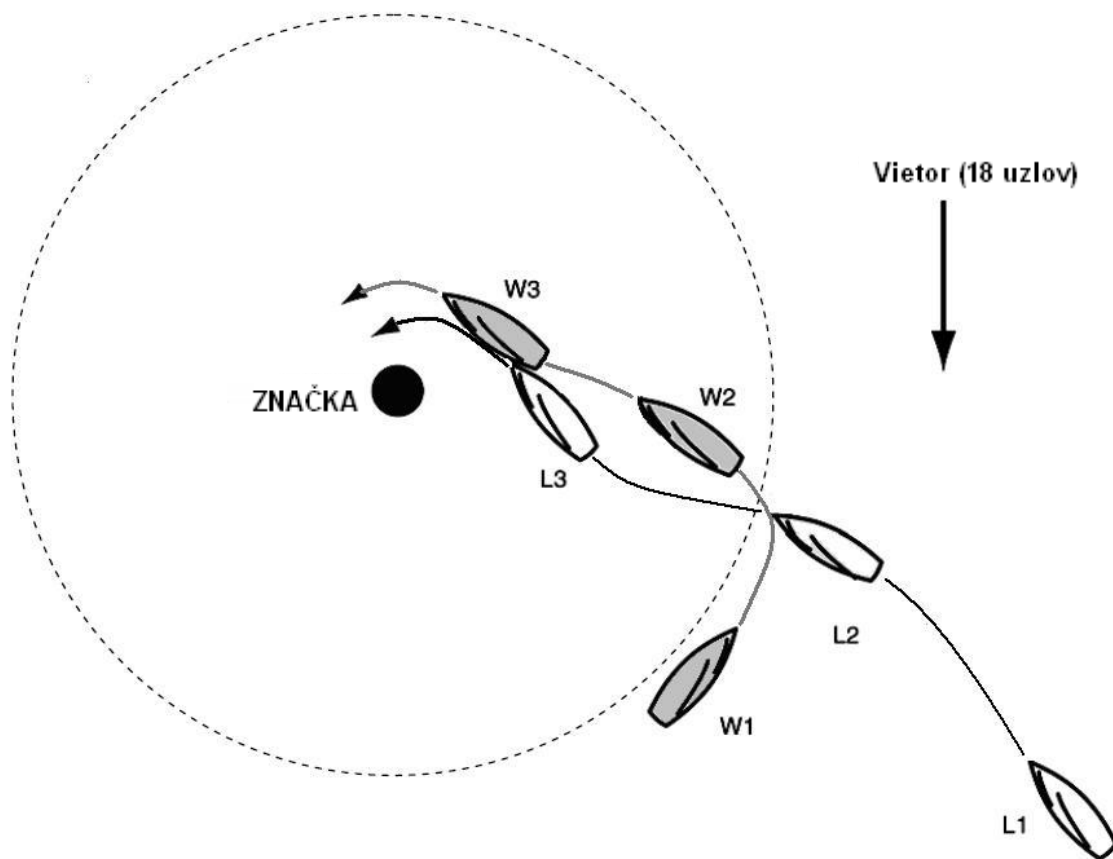
Pravidlo 18.3, Miesto pri značke: Ďalej ako priamo proti vetru v okruhu

Pravidlo 43.1(b), Zbavenie viny

Ak loď vyostruje hneď potom, čo získa krytie v závetrí druhej lode, a žiadny manéver podľa správneho jachtárskeho spôsobu by neumožnil druhej lodi dať prednosť, tak vyostrujúca loď porušuje pravidlá 15 a 16.1. Druhá loď porušuje pravidlo 11, ale je zbavená viny.

Skutočnosti

V pozícii 1 boli W a L na vetre z opačných bokov a blížili sa k náveternej značke, ktorú mali minúť ľavobokom. Potom, ako W v okruhu prešla za pozíciu priamo proti vetru a bola v novom smere ostro proti vetru, bola L priamo za ňou. Smer W bol dostatočne nad čiarou, ktorá dovoľovala L prejsť medzi W a značkou. V pozícii 2 odpadla L z pozície tesne vzadu za W a chcela získať krytie v závetrí W. Keď krytie začalo, L okamžite vyostрила a narazila do ľavého boku W. Lode potom pokračovali okolo značky bez ďalšej príhody. L protestovala na W, ale L bola diskvalifikovaná pre porušenie pravidla 16.1. Odvolala sa.



Rozhodnutie

Medzi pozíciami 1 a 2, keď bola v okruhu, W prešla ďalej ako priamo proti vetru. V tom čase W dosahovala značku, takže začalo platiť pravidlo 18.3. Vo svojom odvolaní L tvrdila, že W porušila pravidlo 18.3. Toto pravidlo požadovalo od W dať L miesto pri značke, keď L s ňou získa záveterné krytie. Skutočnosti naznačujú, že smer W bol dostatočne nad čiarou k značke, aby mohla L plachtiť smerom ku značke a potom ju oboplávať. Preto W dala L miesto pri značke a neporušila pravidlo 18.3.

V pozícii 2 mala W právo plavby pred L podľa pravidla 12. O krátky čas nato sa medzi pozíciami 2 a 3 lode dostali do krytia a vtedy L získala právo plavby podľa pravidla 11, a pravidlo 15 požadovalo, aby L dala W spočiatku miesto na dávanie prednosti. Pravidlo 16.1 platilo po celý čas, kým lode zostávali v krytí. Vyostrenie L, ktoré urobila bezprostredne po tom, čo krytie začalo, zbavilo W miesta na dávanie prednosti. Nemohla tak urobiť žiadnym manévrom podľa správneho jachtárskeho spôsobu. L teda porušila pravidlá 15 a 16.1.

L nebola zbavená viny podľa pravidla 43.1(b), pretože v čase, keď porušila pravidlá 15 a 16.1 neplachtila v rámci miesta pri značke, na ktoré mala právo a ktoré jej W poskytla.

Keď L vyostřila, W porušila pravidlo 11, ale bola zbavená viny podľa pravidla 43.1(b), pretože plachtila v rámci miesta, na ktoré mala právo podľa pravidiel 15 a 16.1.

L získala krytie z pozície celkom vzadu v rámci dvoch dĺžok svojho trupu od W, a teda pravidlo 17 zakazovalo L plachtiť nad jej správny smer. Protestná komisia nezistila ako skutočnosť, či L plachtila alebo neplachtila nad svoj správny smer potom, ako sa krytie začalo. Ak tak urobila, porušila pravidlo 17. Avšak nič by sa nezískalo zisťovaním skutočností, potrebných na vyriešenie tejto otázky, pretože L by zostala diskvalifikovaná podľa pravidiel 15 a 16.1.

Protestná komisia nerokovala o pravidle 14. W neporušila pravidlo 14, lebo nebolo pre ňu primerane možné vyhnúť sa dotyku. Avšak L porušila pravidlo 14; skutočnosť, že spôsobila dotyk ukazuje, že mala možnosť sa mu vyhnúť. Bola by potrestaná, ak by došlo ku škode alebo zraneniu na niektorej lodi. Neboli zistené žiadne skutočnosti o škode či zranení, ale tento problém netreba riešiť, lebo L by zostala diskvalifikovaná podľa pravidiel 15 a 16.1.

Z týchto dôvodov sa odvolanie L zamieta.

USA 1998/76

PRÍPAD 94

Zrušený

PRÍPAD 95

Definície, Miesto pri značke

Definície, Miesto

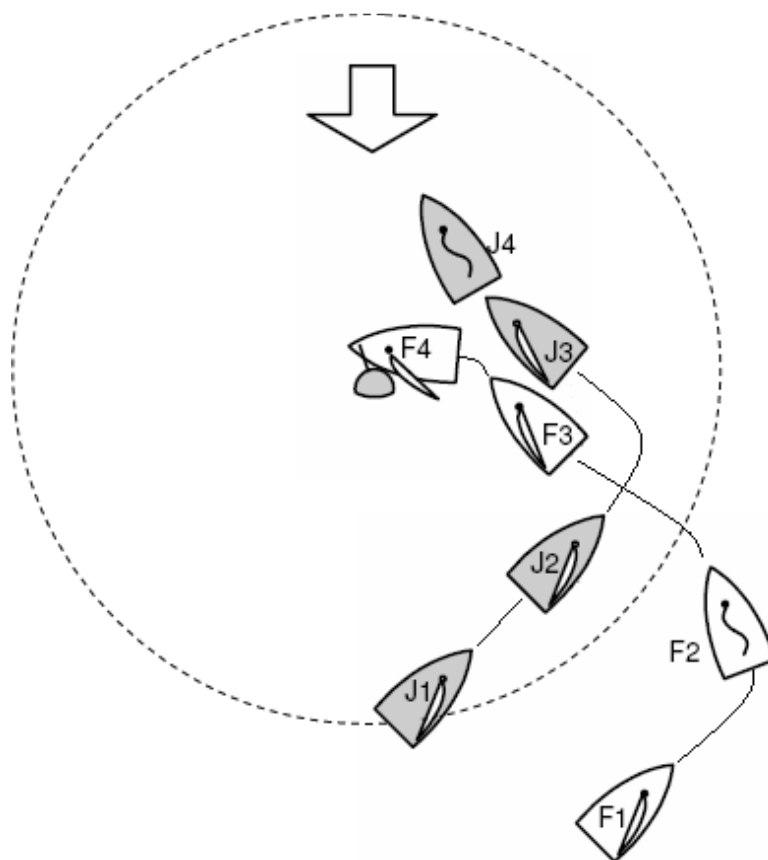
Pravidlo 18.1(a), Miesto pri značke: Kedy platí pravidlo 18

Pravidlo 18.2(b), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

Pravidlo 18.3, Miesto pri značke: Ďalej ako priamo proti vetru v okruhu

Pravidlo 43.1(b), Zbavenie viny

Ak dve lode v krytí na vetre z rovnakých bokov križujú proti vetru a podliehajú pravidlu 18.2(b), tak pravidlo 18 sa prestáva uplatňovať, keď niektorá z nich vyostří ďalej ako priamo proti vetru. Keď je loď povinná druhej lodi dať miesto pri značke, to miesto zahŕňa aj miesto pre tú druhú loď vyhovieť pravidlu 31. Keď je loď s právom na miesto pri značke prinútená dotknúť sa značky keď plachtí v rámci miesta pri značke, na ktoré má právo, je zbavená viny za svoje porušenie pravidla 31.



Skutočnosti

Lode *Jagga* a *Freebird* sa blížili k náveternej značke a boli v krytí na vetre zľava, *Freebird* v závetrí vo vzdialenosti medzi jednou až dvoma dĺžkami lode. *Freebird* obrátil a vplával do okruhu na vetre sprava. *Jagga* potom

obrátila do postavenia v návetrí *Freebirdu*. *Jagga* vyostrila tak, že jej vybočená kormo prinútila *Freebird* zmeniť smer, aby sa vyhol dotyku, čo aj urobil, a preto sa dotkol značky. *Freebird* protestoval.

Protestná komisia diskvalifikovala *Jaggu* podľa pravidla 18.3. *Jagga* sa odvolala na základe toho, že bola vnútornou loďou v krytí, keď vplávala do okruhu, a mala právo na miesto na minútie značky.

Rozhodnutie

Keď *Jagga* dosiahla okruh, mala vnútorné krytie s *Freebird*. Od toho času, až pokiaľ *Freebird* neprešiel ďalej ako proti vetru, pravidlo 18.2(b) požadovalo od *Freebird*, aby dával *Jagge* miesto pri značke. Keď *Freebird* prešiel ďalej ako priamo proti vetru, boli lode na vetre z opačných bokov a križovali proti vetru, a teda pravidlo 18 prestalo platiť (pozri pravidlo 18.1(a)). Potom, ako *Freebird* dokončil svoj obrat, mal právo plavby podľa pravidla 10, ale spočiatku podliehal pravidlu 15. Vyhovet tomu pravidlu, pretože *Jagga* mala miesto na dávanie prednosti, lebo preplávala pred *Freebirdom*.

Medzi pozíciami 2 a 3 *Jagga* prešla ďalej ako priamo proti vetru a bola na vetre z rovnakého boku ako *Freebird*. V tom čase *Jagga* dosahovala značku a *Freebird* bol na vetre sprava odvtedy, čo vplával do okruhu, takže začalo platiť pravidlo 18.3. Keď platí pravidlo 18.3, pravidlo 18.2 sa neuplatňuje. Avšak o niečo neskôr, keď *Jagga* dokončila svoj obrat, *Freebird* mal s ňou vnútorné krytie, a tak bola *Jagga* povinná podľa pravidla 18.3 dať *Freebird* miesto pri značke.

Potom, čo *Jagga* preplávala pred *Freebirdom*, mal *Freebird* právo plavby, najprv podľa pravidla 10, potom podľa pravidla 13 a nakoniec podľa pravidla 11. Preto *Jagga* počas tej doby nechránilo pravidlo 15.

Po pozícii 3 pravidlo 11 požadovalo od *Jaggy* plachtiť tak, aby *Freebird* mohol „plachtiť svojím smerom bez toho, aby musel vykonávať vyhýbacie manévry“ (pozri definíciu Dávať prednosť). Skutočnosť, že po vyostrení *Jaggy* musel *Freebird* zmeniť smer, aby sa vyhol dotyku, je dôkazom, že *Jagga* porušila pravidlo 11 a nedávala *Freebirdu* prednosť. Taktiež, keď *Jagga* vyostrila, nedala *Freebird* miesto na plachtenie ku značke a splneniu jeho povinností podľa pravidla 31. Preto *Jagga* porušila pravidlo 18.3 (pozri definície Miesto pri značke a Miesto).

Protestná komisia správne diskvalifikovala *Jaggu* podľa pravidla 18.3, a tá porušila aj pravidlo 11. *Freebird* porušil pravidlo 31, keď sa dotkol značky, ale bol zbavený viny podľa pravidla 43.1(b). Odvolanie *Jaggy* sa zamietá.

PRÍPAD 96

Pravidlo 30.4, Tresty pri štarte: Pravidlo čiernej vlajky

Keď po všeobecnom odvolaní loď uvidí vyvesené číslo svojej plachty a tak zistí, že ju preteková komisia diskvalifikovala podľa druhej vety pravidla 30.4, a myslí si, že preteková komisia urobila chybu, jej jedinou možnosťou je neštartovať a potom žiadať o nápravu. Ak však preteková komisia nevyvesí číslo jej plachty a loď plachtí v znovu štartovanej rozjazde, mala by byť hodnotená BFD a nie DNE.

Skutočnosti pre Otázku 1

Preteková komisia vyvesila čiernu vlajku ako znamenie prípravy pri štarte triedy. Loď A bola identifikovaná v trojuholníku tvorenom koncami štartovej čiary a prvou značkou v poslednej minúte pred jej štartovým znamením. Po štartovom znamení preteková komisia oznámila všeobecné odvolanie. Preteková komisia diskvalifikovala loď A bez prerokovania pre porušenie pravidla 30.4 a vyvesila číslo jej plachty pred nasledujúcim znamením výzvy pre tú rozjazdu.

Otázka 1

Ak si A myslí, že preteková komisia urobila chybu, keď ju identifikovala v trojuholníku počas poslednej minúty, povoľujú jej pravidlá plachtiť v rozjazde, keď je táto znovu odštartovaná, a potom žiadať o nápravu?

Odpoveď 1

Pravidlo 30.4 jasne požaduje od lode A neplachtiť v znovu štartovanej rozjazde a stanoví, že ak tak urobí, jej diskvalifikácia sa nemôže škrtať. Jej jedinou možnosťou je žiadať o nápravu, ktorá, ak sa prizná v pretekoch série rozjzd, by sa obvykle mala učiť na základe jej výsledkov v iných rozjzdách.

Skutočnosti pre Otázku 2

Skutočnosti sú rovnaké ako pre Otázku 1 s tým rozdielom, že preteková komisia nevyvesila číslo plachty A pred ďalším znamením výzvy pre tú rozjazdu a A plachtila v tej rozjazde, keď bola znovu odštartovaná.

Otázka 2

Má A právo na cieľové umiestnenie?

Odpoveď 2

Nie. Loď A by mala byť diskvalifikovaná, ako to požaduje druhá veta pravidla 30.4. Ak však preteková komisia urobila chybu a nevyvesila číslo

jej plachty medzi všeobecným odvolaním a ďalším vyzývacím znamením pre tú rozjazdu, mala by ju hodnotiť ako BFD (Diskvalifikácia podľa pravidla 30.4) a nie DNE (Diskvalifikácia bez možnosti vylúčenia bodov). Ak požiada o nápravu a tvrdí, že má právo na cieľové umiestnenie, pretože preteková komisia spravila chybu tým, že nevyvesila číslo jej plachty, jej žiadosť by sa mala zamietnuť. Nevyvesenie čísla jej plachty je síce nesprávnym zanedbaním pretekovej komisie, avšak o cieľové umiestnenie ju nepripravilo toto zanedbanie, ale skutočnosť, že bola na traťovej strane štartovej čiary v poslednej minúte pred svojim štartovým znamením. Ak by však bola hodnotená DNE, náprava by sa mala priznať v tom rozsahu, že jej hodnotenie sa zmení na BFD.

GBR 2000/1

PRÍPAD 97

Pravidlo 55.3, Nasadzovanie a prit'ahovanie plachiet: Prit'ahovanie plachiet

Jazdcový peň ('jockey pole') pripojený k náveternej oťaži ('guy') spinakra je povolený.

Otázka

Je použitie jazdcového pňa ('jockey pole', tyč, ktorá vytláča smerom von lano, ktoré ovláda predo-zadnú polohu spinakrového pňa) povolené v pravidle 55.3?

Odpoveď

Áno. Keď je použitý spinakrový peň, lano, ktoré ovláda predo-zadnú polohu tohto pňa je lano, nie oťaž. Jazdcový peň vyvíjajúci tlak smerom von na lano preto nie je „zariadenie“, ktoré vyvíja vonkajší tlak na oťaž alebo plachtu“.

GBR 2000/2

PRÍPAD 98

Definície, Pravidlo

Pravidlo 4, Prijatie pravidiel

Pravidlo 5, Pravidlá pre organizátorov a funkcionárov

Pravidlo 63.7, Rozpor medzi pravidlami

Pravidlo 87, Zmeny triedových pravidiel

Pravidlo 88.2, Národné predpisy: Zmeny v predpisoch

Pravidlo J1.1(2), J1.1(3) a J1.2(3), Obsah rozpisu pretekov

Pravidlá uvedené v zozname v definícii Pravidlo platia pri pretekoch, ktoré sa riadia Pretekovými pravidlami jachtingu, bez ohľadu na to, či tak výslovne uvádza rozpis pretekov. Pravidlo v rozpise pretekov či plachetných smerniciach smie, za podmienky, že je to v súlade s obmedzeniami k pravidlu 88.2, zmeniť niektoré alebo všetky predpisy národného zväzu. Vo všeobecnosti rozpis pretekov nesmie zmeniť triedové pravidlo. Keď loď preteká podľa handicapového alebo ratingového systému, platia pravidlá toho systému, a môžu tiež platiť niektoré alebo všetky jej triedové pravidlá. Keď je rozpis pretekov v rozpore s plachetnými smernicami, žiadny nemá prednosť.

Skutočnosti

Rozpis pretekov pre Spring Tune-Up preteky stanovili, že *Pretekové pravidlá jachtingu* budú platiť, ale nezmenili sa o predpisoch národného zväzu, plachetných smerniciach, triedových pravidlách, rozpise pretekov ani o iných dokumentoch či pravidlách. Štartovala trieda lodí, pretekajúcich podľa handicapového systému, a dve monotypové triedy. *Buttercup*, loď triedy J/24, pretekala v handicapovej triede a protestovali na ňu pre porušenie triedového pravidla J/24.

Otázka 1

Platilo niečo z tohto?

- (1) predpisy národného zväzu
- (2) triedové pravidlá
- (3) pravidlá v rozpise pretekov
- (4) pravidlá v plachetných smerniciach
- (5) ďalšie dokumenty, ktoré riadili preteky

Odpoveď 1

Pravidlo J1.1(2) požaduje, aby rozpis pretekov informoval pretekárov „že sa preteky budú riadiť *pravidlami*, ako sú definované *Pretekovými*

pravidlami jachtingu“. Ak rozpis pretekov obsahuje také vyhlásenie, potom všetko nasledovné platí: Predpisy národného zväzu, triedové pravidlá, pravidlá v rozpise pretekov a plachetných smerniciach, rovnako Smernice World Sailing, ktorých status ako pravidlo určil World Sailing a ktoré sú publikované na webe World Sailing. Platia, pretože všetky sú definované ako pravidlá (pozri definíciu Pravidlo).

V tomto prípade rozpis pretekov pre Spring Tune-Up nevyhovel pravidlu J1.1(2). Uviedol iba, že „budú platiť *Pretekové pravidlá jachtingu*“. Napriek tomu dokumenty 1, 2, 3 a 4 všetky platili. Úvaha vedúca k tomuto záveru je uvedená v nasledujúcom odseku.

Ak sa v pretekovom pravidle vyskytne výraz v kurzíve, tak ten výraz je použitý v zmysle uvedenom v Definíciách (pozri Terminológia v Úvode). Pravidlá 4.1(a) a 4.3(a), v ktorom sú „pravidlá“ v kurzíve, objasňuje, že účasťou na pretekoch súhlasí každý pretekár a majiteľ lode s tým, že sa bude riadiť pretekovými pravidlami a pravidlami v dokumentoch podľa zoznamu v definícii Pravidlo. Pravidlo 5, v ktorom sa „pravidlá“ znovu vyskytujú v kurzíve, znamená, že pravidlá vo všetkých dokumentoch uvedených v zozname definície Pravidlo riadia tiež organizátora, pretekovú komisiu, technickú komisiu a protestnú komisiu, keď vedú a rozhodujú preteky. Tento zoznam v definícii Pravidlo obsahuje položky 1, 2, 3 a 4 v Otázke 1.

Ďalšie dokumenty, ktoré riadia preteky (položka 5 v Otázke 1) platia iba ak sú uvedené v rozpise pretekov (pozri pravidlo J1.1(3)).

Otázka 2

Smie byť zmenený predpis národného zväzu, alebo pravidlo v rozpise pretekov alebo v plachetných smerniciach?

Odpoveď 2

Áno, za podmienky, že sú pre takúto zmenu dodržané postupy, uvedené v pretekových pravidlách. (Všimnite si, že rozšírenie pravidla, zrušenie celého pravidla alebo jeho časti je „zmenou“ toho pravidla. Pozri pravidlo 85.1.)

Rozpis pretekov alebo plachetné smernice smú zmeniť predpis alebo stanoviť, že niektoré alebo všetky predpisy nebudú platiť, za podmienky, že národný zväz neobmedzil zmeny týchto predpisov predpisom k pravidlu 88.2. Ak takéto ustanovenie nie je v plachetných smerniciach, platia všetky predpisy.

Pravidlo 89.2 stanovuje, že pravidlo v rozpise pretekov sa môže zmeniť, ak je vydané zodpovedajúce oznámenie, a pravidlo 90.2(c) obsahuje postupy pre zmenu pravidla v plachetných smerniciach.

Otázka 3

Smie sa zmeniť triedové pravidlo?

Odpoveď 3

Vo všeobecnosti nie. Avšak rozpis pretekov môže zmeniť triedové pravidlo, ak to triedové pravidlo zmenu dovoľuje, alebo ak bolo doručené písomné povolenie triedovej asociácie pre tú zmenu a to povolenie je vyvesené na oficiálnej vyhláškovej tabuli (pozri pravidlá 87 a J1.2(3)).

Otázka 4

Buttercup, loď triedy J/24, pretekala v handicapovej triede. Platili pre ňu triedové pravidlá J/24, alebo pravidlá handicapového systému?

Odpoveď 4

Pre *Buttercup* platili pravidlá handicapového systému (pozri odsek (d) v definícii Pravidlo). Ak bol jej handicap založený výslovne na predpoklade, že preteká v súlade s niektorými alebo všetkými triedovými pravidlami J/24, tak tie triedové pravidlá J/24 alebo všetky triedové pravidlá J/24 pre ňu platili. Avšak ak handicap *Buttercupu* nebol založený na takomto predpoklade, tak žiadne z triedových pravidiel J/24 pre ňu neplatilo.

Otázka 5

Ak je pravidlo v rozpise pretekov v rozpore s pravidlom v plachetných smerniciach, ktoré z nich má prednosť? Možno takýto rozpor vyriešiť?

Odpoveď 5

Žiadne nemá prednosť. Protest či žiadosť o nápravu, ktoré vzniknú pre takýto rozpor, sa riadia pravidlom 63.7. To požaduje, aby protestná komisia použila to pravidlo, o ktorom je presvedčená, že zaistí najspravodlivejší výsledok pre všetky dotknuté lode. Ak sa takýto rozpor objaví mimo rokovania o proteste či žiadosti o nápravu, tak môže byť odstránený zmenou buď rozpisu pretekov (ako to povoľuje pravidlo 89.2(b)), alebo plachetných smerníc (ako to povoľuje pravidlo 90.2(c)).

USA 2000/80

PRÍPAD 99

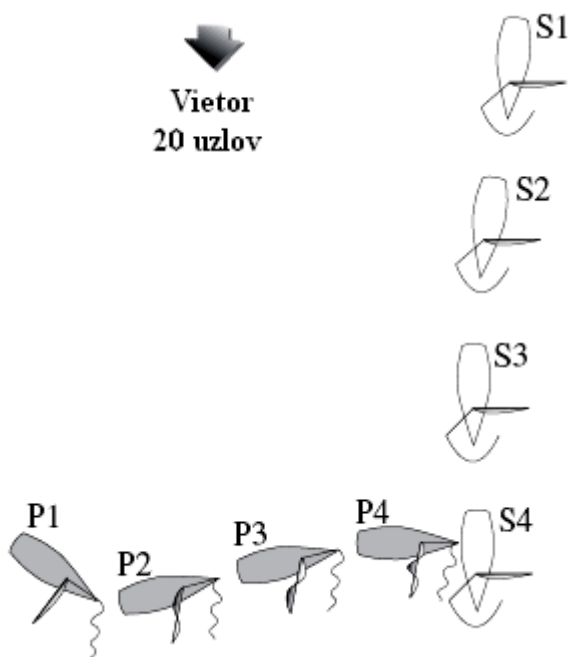
Pravidlo 10, Na vetre z opačných bokov

Pravidlo 14, Vyhybanie sa dotyku

Pravidlo 44.1, Tresty v čase príhody: Prijatie trestu

Pravidlo 64.2(a), Rozhodnutia: Tresty

Skutočnosť, že loď povinná dávať prednosť je neovládateľná, ju neoprávňuje na zbavenie viny pre porušenie pravidla Časti 2. Keď sa loď s právom plavby stane povinnou podľa pravidla 14 „vyhnúť sa dotyku ... ak je to primerane možné“, a jediným spôsobom, ktorým tak môže urobiť, je núdzové prehodenie, neporuší to pravidlo, ak núdzovo neprehodí. Keď je trestom pre loď podľa pravidla 44.1(b) vzdanie a ona tak urobí (či už z dôvodu voľby alebo nutnosti), nemôže byť následne diskvalifikovaná.



Skutočnosti

Lode triedy Farr 30 pretekali v ťažkých podmienkach. Loď S plávala na zadný vietor rýchlosťou 10 – 14 uzlov. Predtým, ako loď P dosiahla pozíciu 1, stala sa neovládateľnou. P narazila do boku S a výsledkom bola vážna škoda. Obe lode vzdali. S protestovala na P.

Protestná komisia zistila, že S robila malé zmeny smeru, keď boli lode ešte pomerne vzdialené; že tie boli marené chaotickým pohybom P, ktorá bola stále neovládateľná; a že keď začalo byť zrejmé, že P nebude dávať prednosť, tak jedinou možnosťou pre S bolo núdzovo prehodiť, čím by riskovala svoje vážne poškodenie.

Protestná komisia diskvalifikovala obe lode, P pre porušenie pravidla 10 a S pre porušenie pravidla 14 a uviedla, že S si mala uvedomiť ťažkosti, ktoré prekonávala P a mala konať účinnejšie už skôr. Svoje rozhodnutie zaslala národnému zväzu na potvrdenie alebo opravu.

Rozhodnutie

Rozhodnutia protestnej komisie sa rušia. Obe lode budú hodnotené RET.

P jasne porušila pravidlá 10 a 14. Žiadne pravidlo ju nezbavilo viny, hoci bola vtedy neovládateľná. Pri porušení pravidiel 10 a 14 spôsobila P vážnu škodu. Pravidlá 10 a 14 sú pravidlami Časti 2 a pravidlo 44.1 dovoľuje lodi, ktorá porušila jedno či viac pravidiel Časti 2, prijať trest. Keďže P spôsobila vážnu škodu, príslušným trestom pre ňu bolo vzdanie sa (pozri pravidlo 44.1(b)). P naozaj vzdala (nezáleží, či sa tak rozhodla alebo z nutnosti), a preto nemôže byť diskvalifikovaná (pozri pravidlo 64.2(a)). Jej diskvalifikácia sa ruší a bude hodnotená RET.

Čo sa týka S, v pravidle 14 sú zvláštne ustanovenia pre loď s právom plavby. Po prvé, aby mohla byť potrestaná, musel dotyk spôsobiť škodu alebo zranenie. O tomto niet pochyb. Po druhé, nepožadovalo sa od nej, aby sa vyhýbala dotyku, kým nebolo jasné, že P nedáva prednosť. Iba od tohto času požaduje od nej pravidlo 14, aby sa vyhla dotyku, ak je to primerane možné. Protestná komisia zistila, že keď už bolo S jasné, že P nebude dávať prednosť, jej jedinou možnosťou bolo núdzové prehodenie, čím by riskovala svoje vážne poškodenie. To je rovné zisteniu, že pre S nebolo primerane možné vyhnúť sa dotyku. Preto S neporušila pravidlo 14. Jej diskvalifikácia sa ruší a ona bude tiež hodnotená RET.

Nakoniec, protestná komisia by si mala uvedomiť, že vo svetle zmeneného rozhodnutia pravidlo 60.3(b) jej dáva právo zvolať rokovanie pre zváženie priznania nápravy pre S podľa pravidla 62.1(b).

GBR 2001/7

PRÍPAD 100

Pravidlo 41, Pomoc zvonku

Keď loď žiada a prijíma taktickú radu pre pretekánie, tak je to pomoc zvonku, i keby ju žiadala alebo prijímala na verejnej rádiovnej frekvencii.

Skutočnosti

Tri veľké lode chceli oboplávať značku blízko pobrežných skalísk a potom plachtiť v 6 uzlovom prúde. Bol slabý vietor. Loď A sa rádiom pýtala lodi B, ktorej kormidelník viac poznal tú oblasť, či je bezpečné kotviť v blízkosti značky. Loď B odpovedala, že nie je bezpečné tam kotviť. Loď C protestovala na obe lode podľa pravidla 41 pre rozhovor o taktike použitej na oboplávanie značky a plachtenie na ďalšom úseku.

Protestná komisia zamietla protest proti B a diskvalifikovala A pre prijatie pomoci zvonku. Uviedla, že loď mohla kedykoľvek plachtiť alebo použiť motor na vzdialenie sa od značky úplne bezpečne, a jediným dôvodom na kotvenie pri značke bolo prekonať nepriaznivý prúd a vyhrať rozjazdu.

A sa odvolala na základe toho, že si nemyslela, že prijala pomoc, že rada prijatá na verejnej rádiovnej frekvencii nie je pomocou zvonka a že národný zväz by nemal pripustiť diskvalifikáciu kvôli prijatiu bezpečnostnej informácie.

Rozhodnutie

Odvolanie A sa zamietla. Loď A žiadala o pomoc z dôvodov taktiky pretekania a dostala ju. Nie je podstatné, že otázka A a prijatá informácia boli vysielané na verejnom rádiovom kanáli. Pomoc, ktorú A dostala, nepatrí medzi výnimky uvedené v pravidle 41, zvlášť nie v pravidle 41(d), lebo o tú informáciu žiadala. Preto A porušila pravidlo 41.

GBR 2001/4

PRÍPAD 101

Pravidlo 20.2(c), Miesto na obrat pri prekážke: Odpoveď

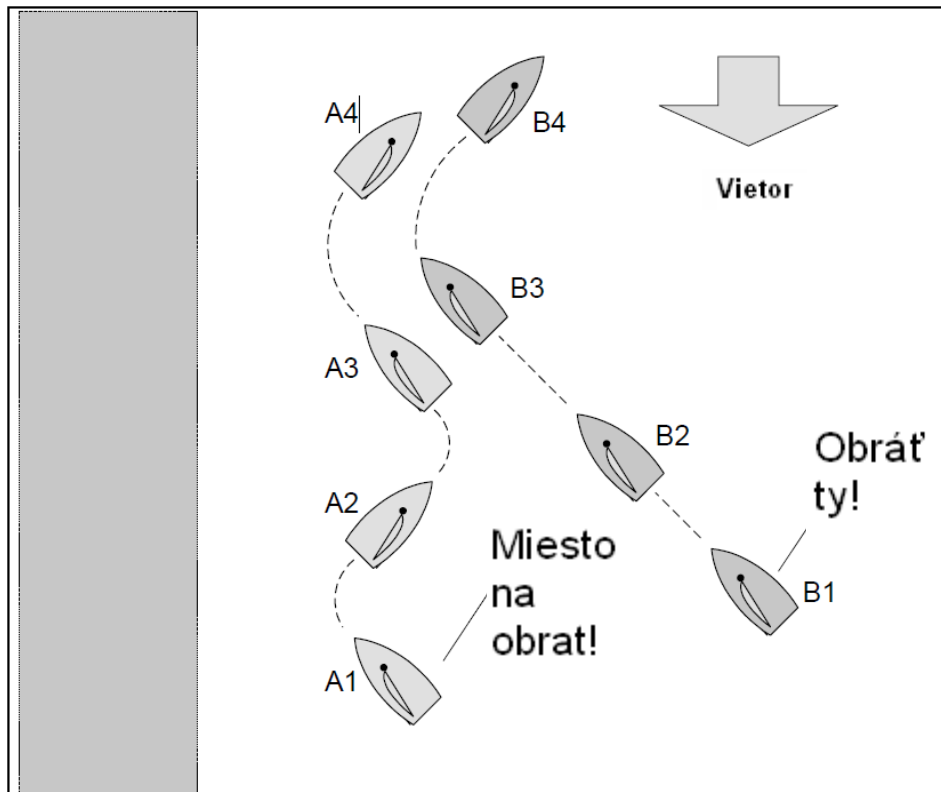
Keď sa od lode s právom plavby požaduje, aby dala inej lodi miesto na manévrovanie, právo plavby neprechádza na loď s právom na miesto. Keď sa loď blíži ku prekážke a na svoje volanie dostane odpoveď "Obráť ty", a keď tak urobí a potom môže znova obrátiť späť kvôli dávaniu prednosti správnym jachtárskym spôsobom, tak druhá loď dala požadované miesto.

Skutočnosti

A a B boli lode triedy Medzinárodný Dragon. A sa blížila k pobrežiu ostro proti vetru sprava, celkom vpredu a v závetrí B. A volala o miesto na obrat a B odpovedala "Obráť ty". A obrátila a B držala svoj smer. A bola vtedy

na kolíznom kurze s B a obrátila znova. Oba obraty A boli urobené normálnym, správnym jachtárskym spôsobom. Po svojom druhom obrate bola A v krytí v závetrí B. Čoskoro nato B obrátila a A tiež. A protestovala na B pre nedanie miesta, ako to požaduje pravidlo 20.2(c).

Protestná komisia dospela k názoru, že B nedala A „miesto na obrat a vyhnutie“, diskvalifikovala B a uviedla, že tá „nedávala A prednosť po jej obrate“. B sa odvolala.



Rozhodnutie

Odvolaniu B sa vyhovuje a má sa jej vrátiť umiestnenie. Manévry lode A ukázali, že mala miesto na obrat a vyhnutie sa B. B preto vyhovel svojej povinnosti podľa pravidla 20.2(c).

Je dôležité rozlišovať požiadavku dávať prednosť a požiadavku poskytnúť miesto. Keď sa žiada od lode s právom plavby, aby dala inej lodi miesto na manévrovanie, tak sa právo plavby neprenáša na loď, ktorá má právo na miesto. Potom, čo A obrátila na vietor zľava, B nemusela dávať A prednosť; naopak, bola to A, ktorá musela dávať prednosť B podľa pravidla 10. Pravidlo 20.2(c) požadovalo od B iba dať A miesto na obrat a vyhnutie sa B, a to B urobila.

GBR 2001/11

PRÍPAD 102

Pravidlo 62.2, Náprava

Keď loď žiada o nápravu kvôli príhode, o ktorej tvrdí, že ovplyvnila jej výsledok v rozjazde a tým v pretekoch, časovým limitom pre túto žiadosť je časový limit pre tú rozjazdu a nie časový limit, odvodený od zverejnenia výsledkov pretekov.

Skutočnosti

Scruples žiadala o nápravu na konci série ôsmych rozjazdov kvôli príhode, ktorá sa stala v rozjazde 5, ktorá sa plachtila tri týždne predtým. Protestná komisia zistila, že je jej žiadosť neplatná, pretože bola podaná po časovom limite. Ona sa odvolala a uviedla, že až po konci série a vyvesení výsledkov zistila, že jej výsledok v rozjazde 5 ovplyvnil jej celkový výsledok a že čas, v ktorom mala podať žiadosť, nezačal, dokiaľ sa séria neukončila a výsledky nevyvesili.

Rozhodnutie

Odvolanie *Scruples* sa zamietá. jej žiadosť o nápravu nebola platná, pretože nebola podaná v kancelárii pretekov v rámci časového limitu protestov pre rozjazdu 5 (pozri pravidlo 62.2). Príhoda ovplyvnila jej výsledok v sérii iba účinkom na jej umiestnenie v rozjazde 5, a preto príslušným časovým limitom pre žiadosť o nápravu bol časový limit, ktorý platil pre tú rozjazdu.

GBR 2001/9

PRÍPAD 103

Definície, Miesto

Formulácia „správny jachtársky spôsob“ v definícii Miesto znamená také ovládanie lode, ktoré sa dá rozumne očakávať od spôsobilej, nie však skúsenej posádky s primeraným počtom členov.

Skutočnosti

Dve 30 stopové (9 m) lode na vetre zľava OL a IW sú pri prekážke, zakotvenej lodi. OL sa rozhodla minúť prekážku v závetrí. Lode sú v krytí, IW vnútorná. Hoci lode tejto triedy zvyčajne ovláda šesťčlenná posádka, IW plachtí s trojčlennou a pomerne neskúsenou.

Otázka 1

Mali by sa zvažovať skúsenosť a počet členov posádky plachtiacich na IW pri rozhodovaní, na koľko „miesta“ má právo podľa pravidla 19.2(b) medzi OL a prekážkou?

Odpoveď 1

Ani skúsenosť posádky IW, ani ich počet nie sú významné pre určenie „miesta“. V pravidle 19.2(b), ktoré požaduje od OL, aby dala IW „miesto“ medzi sebou a prekážkou, je „miesto“ pojem z definície. Definícia Miesto je „priestor, ktorý za daných podmienok potrebuje loď, aby mohla okamžite manévrovať podľa správneho jachtárskeho spôsobu“. Pri rozhodovaní, či OL dala alebo nedala požadovaný priestor, musí byť výklad formulácie „správny jachtársky spôsob“ založený na ovládaní lode, ktoré možno rozumne očakávať od spôsobilej, nie však skúsenej posádky s primeraným počtom členov pre danú loď. (Prípád 21 rozoberá ďalšie stránky definície Miesto.)

Otázka 2

Je odpoveď rovnaká, pokiaľ ide o „miesto“, ktoré sa používa v definícii Miesto pri značke a v iných pravidlách v Časti 2?

Odpoveď 2

Áno.

USA 1999/77

PRÍPAD 104

Pravidlo 63.6(d), Rokovania: Prijatie svedectiev a zisťovanie skutočností

Pravidlo 70.1, Odvolania a žiadosti k národnému zväzu

Pravidlo R5, Nedostatočné skutočnosti; Znovuotvorenie

Pokúsiť sa rozlíšiť medzi skutočnosťami a závermi v zisteniach protestnej komisie býva niekedy ťažké, pretože zistenia môžu byť čiastočne založené na skutočnosti a čiastočne na závere. Národný zväz môže zmeniť rozhodnutie protestnej komisie a akékoľvek iné zistenie, ktoré zahŕňa úvahu či úsudok, ale nie jej zistenia skutočnosti. Národný zväz môže vyvodit' ďalšie skutočnosti logickou dedukciou. Žiadne zapísané skutočnosti ani nákresy nemajú prednosť jeden pred

druhým. Protestná komisia musí vyriešiť rozpory medzi skutočnosťami, keď tak od nej požaduje národný zväz.

Otázka 1

Aké kritériá určujú, či zistenie v rozhodnutí protestnej komisie môže byť predmetom odvolania? Sú tieto kritériá založené na tom, či je zistenie „skutočnosťou“ alebo „záverom“, či obsahuje výklad pravidla, alebo na niečom inom?

Odpoveď 1

Pre rozlíšenie medzi „skutočnosťou“ a „záverom“ neexistuje uspokojivé kritérium, pretože tie dva pojmy sa môžu prekrývať. V súvislosti s pravidlom 63.6(d) a inými pravidlami používajúcimi pojem „skutočnosť“ je týmto pojmom konanie alebo stav, o ktorých protestná komisia „zistila“, že sa udiali alebo boli. „Záver“ je úvahou odvodený z niečoho iného, a môže to byť čistá skutočnosť. Napríklad, ak skutočnosti sú, že v rozjazde boli tri triedy a v každej triede päť lodí, je tak záverom ako aj skutočnosťou, že v rozjazde bolo 15 lodí. Záver môže byť tiež iba sčasti skutočnosťou, keď sa urobí úsudok, ktorý obsahuje prvky, ktoré nie sú skutočnosťami. Príkladom je výrok: „Lod' A vyvesila vlajku pri prvej vhodnej príležitosti po príhode“, ktorý je založený na kombinácii skutočností príhody a výklade formulácie „prvá vhodná príležitosť“ z pravidla 61.1(a).

Národný zväz určite môže zmeniť zistenie, ktoré je výkladom pravidla, ale rovnako aj iné zistenia, ktoré zahŕňajú úvahu alebo úsudok. Napríklad, protestná komisia mohla vyhlásiť, že „Rýchlosť vetra 15 uzlov bola príliš veľká na to, aby mohli lode bezpečne pretekať“. Tento výrok je názorom protestnej komisie, ale nie je to výklad pravidiel.

Kritériom pre určenie, či zistenie protestnej komisie môže byť predmetom odvolania, je iba to, či to zistenie nemá výlučne vecnú podstatu. Pravidlo 70.1 povoľuje odvolať sa voči „rozhodnutiam alebo postupom protestnej komisie, ale nie voči zisteným skutočnostiam“. Avšak to nezakazuje odvolanie voči iným zisteniam alebo posúdeniam protestnej komisie. Podobne pravidlo R5 požaduje od národného zväzu, aby akceptoval zistenia protestnej komisie o skutočnostiach, ale nepožaduje akceptovanie iných zistení. Z oboch týchto pravidiel vyplýva, že národný zväz môže zmeniť akékoľvek zistenie protestnej komisie s výnimkou zistenia skutočnosti.

Otázka 2

Môže národný zväz získať ďalšie skutočnosti odvodením záverov zo zapísaných skutočností alebo nákresu protestnej komisie?

Odpoved' 2

Áno. Národný zväz smie použiť logiku na odvodenie ďalších skutočností z oboch týchto podkladov.

Otázka 3

Aké postavenie má nákres pripravený alebo odsúhlasený protestnou komisiou, ktorý požaduje pravidlo R2.2(b)?

Odpoved' 3

Ako nákres, tak aj zapísané skutočnosti sú skutočnosťami, zistenými protestnou komisiou. Žiadny z nich nemá pred druhými prednosť.

Otázka 4

Keď sú skutočnosti medzi sebou v rozpore, napríklad ak je nákres v rozpore so zapísanými skutočnosťami, je národný zväz povinný akceptovať ich všetky? Ako sa rozpory majú riešiť?

Odpoved' 4

Národný zväz logicky nemôže akceptovať skutočnosti, ktoré sú v rozpore. Pravidlo R5 dáva národnému zväzu právo požadovať od protestnej komisie, aby poskytla opravené alebo dodatočné skutočnosti, ktorými sa rozpor vyrieši.

USA 2003/85

PRÍPAD 105

Pravidlo 10, Na vetre z opačných bokov

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

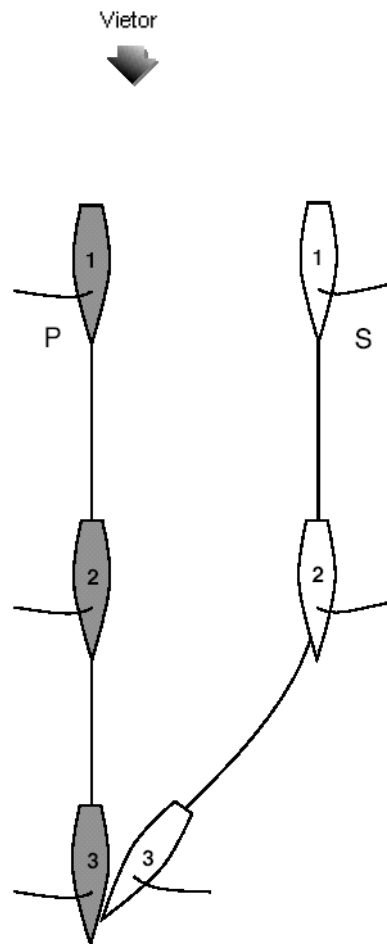
Pravidlo 15, Získanie práva plavby

Pravidlo 16.1, Zmena smeru

Keď dve lode na vetre z opačných bokov plachtia na zadný vietor, loď na vetre sprava môže meniť smer za podmienky, že dá lodi na vetre zľava miesto na dávanie prednosti.

Skutočnosti

Po tom, čo S plachtila nejaký čas spoločne s P na vetre zľava, S prehodila na vietor sprava bez porušenia pravidla 15. Obe lode pokračovali v plachtení na rovnobežných kurzoch. Asi po dvoch minútach po svojom prehodení začala S vyostrovat'. P nereagovala ihneď na toto vyostrovanie a lode sa dotkli v pozícii 3. Nevznikla škoda ani zranenie.



Otázka

Platí v čase dotyku stále pravidlo 15? Porušila S pravidlo 16?

Odpoveď

S ako loď na vetre sprava má právo plavby podľa pravidla 10 a P ako loď na vetre zľava musí dávať prednosť. Pravidlo 15 platí iba krátko potom, ako S získala právo plavby, ale pravidlo 16.1 trvalo obmedzuje spôsob, akým smie S meniť smer. S smie vyostrovat' za podmienky, že tak robí spôsobom, ktorý poskytuje P miesto na dávanie prednosti, a P musí byť pripravená ihneď reagovať, ak treba aj prehodením, a stále dávať prednosť. Keďže P mala miesto na dávanie prednosti S, keby hneď reagovala na vyostrovanie S, tak S neporušila pravidlo 16.1. P nedávala prednosť a nevyhla sa dotyku s S. P je preto potrestaná pre porušenie pravidiel 10 a 14.

S tiež porušila pravidlo 14, pretože potom, čo bolo jasné, že P nedáva prednosť, S sa mohla vyhnúť dotyku. Pretože však nevznikla škoda ani zranenie, je zbavená viny (pozri pravidlo 43.1(c)).

PRÍPAD 106

Definície, Preplachtenie trate

Pravidlo 28.2, Plachtenie v rozjazde

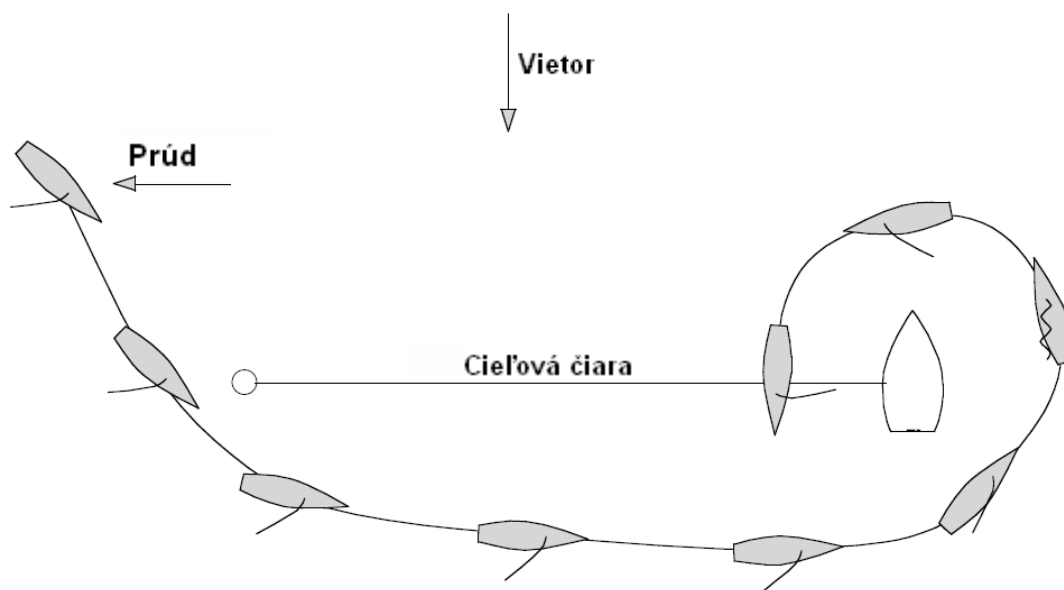
Keď pásik znázorňujúci stopu lode leží na požadovaných stranách cieľových značiek alebo značiek brány, tak nie je podstatné, keď sa zatiahnutím napne, či míňa jednu z tých značiek aj nepožadovaným bokom.

Skutočnosti

Keď sa lode blížili na zadný vietor k cieľovej čiare, prílivový prúd zniesol jednu z nich zvonku jednej z cieľových značiek. Loď plachtila poza celú cieľovú čiaru, oboplávala druhú cieľovú značku a potom prešla cieľovú čiaru v smere z traťovej strany.

Otázka

Vyhovela loď pravidlu 28.1?



Odpoveď

Áno. Keď trať požaduje, aby lode prešli medzi dvoma značkami na cieľovej čiare alebo bráne, tak loď vyhovie pravidlu 28.1, ak pásik znázorňujúci jej stopu, keď sa zatiahnutím napne, prechádza medzi značkami v smere od predošlej značky (pozri definíciu Preplachtenie trate). Vyhovie pravidlu 28.1, aj keď ten pásik tiež míňa jednu zo značiek cieľovej čiaru či brány nepožadovaným bokom. V tomto prípade loď minula bójku slúžiacu ako značka cieľovej čiaru nepožadovaným bokom predtým, ako ju minula požadovaným bokom.

Pozri Prípad 90, kde sa rozoberá podobná situácia na štartovej čiare.

PRÍPAD 107

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Pravidlo 44.1, Tresty v čase príhody: Prijatie trestu

Pravidlo 64.2(a), Rozhodnutia: Tresty

Lod', ktorá nesleduje okolie počas štartovej procedúry, môže tým porušiť svoju povinnosť vyhýbať sa dotyku, ako je to primerane možné. Volanie je jedným zo spôsobov „činnosti vyhýbania sa dotyku“. Keď loď poruší pravidlo Časti 2 a toto spôsobí vážnu škodu a loď potom vzdá, tak prijala príslušný trest a nebude pre toto porušenie diskvalifikovaná.

Skutočnosti

V čase medzi prípravným a štartovým znamením sa *Ephesian* na vetre sprava a *Jupa* na vetre zľava blížili čelne proti sebe. Obe lode boli ťažké kýlové jachty dlhé 33 stôp (10 metrov). Žiadna z lodí nevedela o druhej. Posádka na prove oboch lodí, ktorá by obvykle bola pri prednom stehu, manipulovala s genoami a nikto ďalší z posádky nedával pozor. *Ephesian* sa pohyboval pomaly s obmedzenou manévrovateľnosťou. Lode sa zrazili, na *Jupe* vznikla vážna škoda a tá preto vzdala. V následnom proteste bola *Jupa* diskvalifikovaná podľa pravidla 10 a *Ephesian* bol diskvalifikovaný podľa pravidla 14. *Ephesian* sa odvolal tvrdiac, že sa nemohol *Jupe* vyhnúť tým, že by zmenil kurz či rýchlosť.

Rozhodnutie

Pravidlo 14 začína „Lod' sa musí vyhýbať dotyku s druhou loďou, ak je to primerane možné.“ Táto požiadavka znamená, že loď musí urobiť všetko, čo sa od nej dá rozumne očakávať v daných podmienkach, aby sa vyhla dotyku. Toto zahŕňa neustále sledovanie okolia, zvlášť v priestore štartu počas štartovej procedúry, v čase, keď sú lode častokrát blízko pri sebe a často menia smer.

Protestná komisia usúdila, že ak by niektorá z lodí videla druhú, zrážke sa dalo vyhnúť, a to aj v poslednej chvíli, zvlášť ak by *Ephesian* volal na *Jupu*, keď bolo zrejmé, že tá nemení smer, aby dávala prednosť. Do tej doby dovoľuje pravidlo 14 lodi s právom plavby pozdržať sa činnosti na vyhnutie sa dotyku. Z toho vyplýva, že od toho momentu musí začať niečo robiť, v snahe dotyku sa vyhnúť. Slovo „robiť“ neznamená iba zmenu smeru či rýchlosti. Volanie bola tá činnosť, ktorú *Ephesian* mohol a mal robiť. *Ephesian* porušil pravidlo 14. Pretože kolízia spôsobila škodu, *Ephesian* nebol zbavený viny podľa pravidla 43.1(c) a rozhodnutie protestnej komisie diskvalifikovať ho bolo správne. Jeho odvolanie sa preto zamietá.

Jupa jasne porušila pravidlo 10. V dôsledku vážnej škody, ktorú utrpela pri zrážke, vzdala rozjazdu a tým prijala príslušný trest (pozri pravidlo 44.1(b)). Pravidlo 64.2(a) zakazuje trestať ju ďalej. Diskvalifikácia *Jupy* sa mení a má byť hodnotená RET.

GBR 2004/6

PRÍPAD 108

Definície, Preplachtenie trate

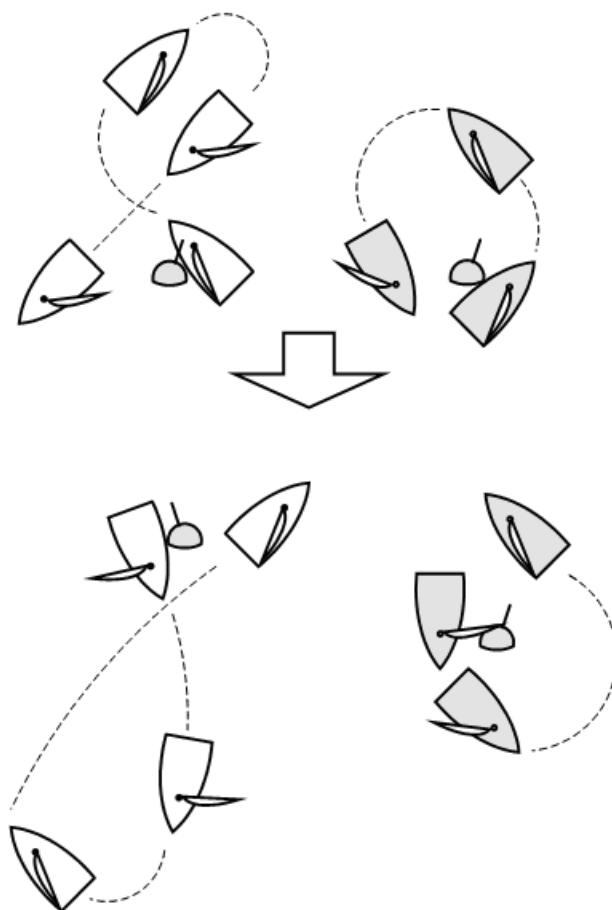
Pravidlo 28.1, Plachtenie v rozjazde

Pravidlo 31, Dotyk značky

Pravidlo 44.1(b), Tresty v čase príhody: Prijatie trestu

Pravidlo 44.2, Tresty v čase príhody: Jednootáčkový a dvojitáčkový trest

Keď loď prijíma trest po dotyku značky, nemusí vykonať úplnú otáčku 360° a môže prijať trest zároveň s oboplávaním značky. Jej otáčka okolo značky bude slúžiť ako jej trest, ak zahŕňa obrat a prehodenie, pokiaľ je vykonaná ihneď potom, ako sa už nedotýka značky a uvoľnila sa od iných lodí, a keď nevznikli otázky ohľadne zvýhodnenia .



Skutočnosti

V každej zo štyroch znázornených situácií sa loď dotkne značky, ktorá sa mala oboplávať a ktorú mala minúť ľavobokom, a potom vykonáva otáčku, ktorá zahŕňa jeden obrat a jedno prehodenie.

Otázka

Prijala loď jednootáčkový trest, ktorý vyhovuje pravidlu 44 a pravidlu 28.1 v každej z tých situácií?

Odpoveď

Keď loď poruší pravidlo 31, jej trestom je obvykle jednootáčkový trest. Ak však by dotykom značky spôsobila zranenie či vážnu škodu alebo by získala podstatnú výhodu v rozjazde či pretekoch, jej trestom je vzdanie sa (pozri pravidlo 44.1(b)).

V každej zobrazenej situácii loď prijíma jednootáčkový trest, ktorý vyhovuje pravidlu 44.2, za podmienky, že

- (a) hneď ako to bolo možné a pred začiatkom jej trestnej otáčky plachtí dostatočne preč od ostatných lodí;
- (b) keď začína trestnú otáčku, nedotýka sa už značky; a
- (c) robí trestnú otáčku ihneď, ako sa uvoľní od ostatných lodí.

Pravidlo 44.2 nepožaduje, aby loď, ktorá vykonáva jednootáčkový trest, otočila sa o celých 360° či o nejaký konkrétny počet stupňov, a nezakazuje prijať trest počas nejakého iného manévru, napríklad oboplávania značky.

Všetky štyri zobrazené otáčky spĺňajú pravidlo 28.1. Ak pásik, ktorý znázorňuje jej stopu, keď sa zatiahnutím napne, leží na požadovanej strane značky, tak loď vyhovie pravidlu 28.1, aj keby (to znázornené nie je) dôsledkom trestnej otáčky bola ďalšia otáčka 360° navyše okolo značky.

GBR 2005/4

PRÍPAD 109

Časť 2 Preambula

Pravidlo 56, Hmlové znamenia a svetlá: Schémy oddelenej premávky Medzinárodné predpisy pre zabránenie zrážkam na mori (IRPCAS)

IRPCAS či štátne predpisy o práve plavby platia medzi pretekajúcimi loďami iba ak tak stanovujú plachtné smernice, a v tom prípade nahrádzajú všetky pravidlá Časti 2. Platnosť niektorého pravidla IRPCAS či niektorého štátneho predpisu, iného ako pravidlo o práve plavby, môže byť predpísaná jeho

uvedením v rozpise pretekov, plachetných smerniciach alebo inom dokumente, ktorý riadi preteky.

Otázka 1

Čo sú to „štátne predpisy“, ktoré spomína preambula k Časti 2 a pravidlo 56.1? Ako sa tieto pravidlá líšia od *Medzinárodných predpisov pre zabránenie zrážkam na mori (IRPCAS)*?

Odpoveď 1

IRPCAS platí iba „na otvorenom mori a s ním spojených vodách, splavných plavidlami spôsobilými pre plavbu na mori“ (*IRPCAS* pravidlo 1(a)). Pre prístavy, rieky, jazerá a iné vnútrozemské vodné plochy v krajine môže vláda či iné štátne orgány ustanoviť iné pravidlá. Tieto iné pravidlá sú „štátnymi predpismi“, ktoré spomína preambula k Časti 2 a pravidlo 56.1. Tieto pravidlá, ktoré môžu platiť na národnej úrovni na všetkých vnútrozemských vodách alebo len na niektorých konkrétnych vnútrozemských vodách, môžu preformulovať, nahradiť, zmeniť či doplniť *IRPCAS* (*IRPCAS* pravidlá 1(b) a 1(c)).

Otázka 2

Keď rozpis pretekov, plachetné smernice ani iné dokumenty, ktoré riadia preteky, nespomínajú *IRPCAS* ani štátne predpisy, platia niektoré pravidlá *IRPCAS* či štátnych predpisov medzi loďami, ktoré pretekajú podľa *Pretekových pravidiel jachtingu*?

Odpoveď 2

Áno. Keď sa loď pretekajúca podľa pravidiel Časti 2 stretne s plavidlom, ktoré nie, tak medzi nimi platia *IRPCAS* či štátne predpisy o práve plavby (preambula Časti 2).

Navyše, pretekajúca loď musí dodržať *IRPCAS* pravidlo 10, Schémy oddelenej premávky (pravidlo 56.2). Nakoniec, ak je loď vybavená zvukovými signálmi a svetlami požadovanými *IRPCAS* či príslušnými štátnymi predpismi, tak musí, keď preteká, používať tie hmlové signály a mať svetlá, ako to vyžadujú *IRPCAS* či príslušné štátne predpisy (pravidlo 56.1).

Otázka 3

Smie rozpis pretekov, plachetné smernice či iný dokument, ktorý riadi preteky, predpísať platnosť *IRPCAS* alebo štátnych predpisov o práve plavby, alebo iných pravidiel *IRPCAS* či štátnych predpisov?

Odpoveď 3

Áno, troma spôsobmi.

- (1) Iba rozpis pretekov môže predpísať, že pravidlá o práve plavby podľa *IRPCAS* alebo štátnych predpisov nahrádzajú všetky pravidlá Časti 2 (preambula Časti 2 a pravidlo J1.2(12)). Toto sa robí často pre preteky na oceáne a tiež pre pretekanie v noci.
- (2) Rozpis pretekov alebo plachetné smernice môžu predpísať, že určité pravidlo z *IRPCAS* alebo štátnych predpisov (iné ako pravidlo o práve plavby) bude platiť pre preteky a uviesť text tohto pravidla (pravidlo J2.2(29)).
- (3) Definícia Pravidlo obsahuje „(g) akékoľvek ďalšie dokumenty, ktoré riadia preteky.“ Taký dokument môže obsahovať text určitého pravidla či pravidiel z *IRPCAS* či štátnych predpisov (iných ako pravidiel o práve plavby), ktoré budú platiť na pretekoch. Aby taký dokument riadil preteky, musí byť v zozname dokumentov v rozpise pretekov (pravidlo J1.1(3)) a uvedie sa, kde a akým spôsobom je k dispozícii.

Lod, ktorá poruší pravidlo *IRPCAS* či štátny predpis, môže byť vždy stíhaná orgánom, zodpovedným za jeho presadzovanie, ale protest kvôli tomuto pravidlu sa smie podať len vtedy, keď to pravidlo „riadi preteky“.

Otázka 4

Ak pravidlo v rozpise pretekov stanoví, že pravidlá o práve plavby *IRPCAS* nahrádzajú pravidlá Časti 2, ktoré pravidlá Časti 2 sú nahradené ktorými pravidlami *IRPCAS* ?

Odpoveď 4

Všetky pravidlá Časti 2 sú nahradené. Časť B *IRPCAS* obsahuje „*Pravidlá riadenia a plachtenia IRPCAS*“, ktoré sú vlastne „pravidlami práva plavby“. Avšak Časť B *IRPCAS* sa musí chápať v súvislosti s celým textom *IRPCAS*, zvlášť s časťou A. Napríklad veľa výrazov použitých v časti B je definovaných v Časti A.

Otázka 5

Je možné ustanoviť širší alebo užší okruh nahrádzaných pravidiel o práve plavby, ktoré platia pre súťažiacu loď?

Odpoveď 5

Rozpis pretekov smie iba nahradiť všetky pravidlá Časti 2 pravidlami o práve plavby podľa *IRPCAS* či štátnych predpisov. Širší či užší rozsah náhrady pravidiel o práve plavby, ktoré platia pre súťažiacu loď, nie je dovolený (pozri pravidlo 86.1(b)).

PRÍPAD 110

Pravidlo 62.1(b), Náprava

Lod' fyzicky poškodená dotykom s loďou, ktorá bola potrestaná pre porušenie pravidla Časti 2, má nárok na nápravu, len ak poškodenie samo podstatne zhoršilo jej body či umiestnenie. Dotyk nie je podmienkou, aby loď spôsobila zranenie či fyzické poškodenie druhej lodi. Zhoršenie bodov či umiestnenia lode spôsobené vyhýbacím manévrom nezakladá samo o sebe nárok na nápravu. „Zranenie“ znamená telesné zranenie osoby, a „poškodenie“ v pravidle 62.1(b) znamená iba fyzické poškodenie lode alebo jej výstroja.

Skutočnosti

Lod' B musí dávať prednosť lodi A. Avšak B narazí do A, otočí A o 180 stupňov predtým, ako je tá schopná pokračovať v plachtení k ďalšej značke. Lod' A stratí kvôli príhode päť miest v cieľi. Protestuje na B a žiada o nápravu podľa pravidla 62.1(b). Na rokovaní je protest A prijatý a B je potrestaná. Protestná komisia tiež zistila, že A utrpela fyzické poškodenie, ale že to poškodenie samo neovplyvnilo jej schopnosť pokračovať v pretekaní normálnou rýchlosťou.

Otázka 1

Má A nárok na nápravu?

Odpoveď 1

Nie. Podľa pravidla 62.1(b) musí byť samo poškodenie dôvodom, že body či umiestnenie lode sú podstatne zhoršené. V tomto prípade nemalo to poškodenie vplyv na výsledok A.

Otázka 2

Musí medzi loďami nastať dotyk, aby sa mohla priznať náprava podľa pravidla 62.1(b)?

Odpoveď 2

Nie. Lod', ktorá utrpí zranenie člena posádky alebo fyzické poškodenie, keď koná, aby sa vyhla dotyku s loďou, ktorá porušovala pravidlo Časti 2, môže mať nárok na nápravu, ak sa zistí, že to zranenie či poškodenie spôsobilo podstatné zhoršenie jej bodov či umiestnenia a nebolo to jej zavinením. Pozri tiež Prípad 135.

Otázka 3

Ak by nedošlo ku kolízii, lebo A by bola schopná vyhnúť sa B zmenou smeru o 180 stupňov, ale stratila by tým päť miest, utrpela by „zranenie“ alebo „poškodenie“ v zmysle pojmov použitých v pravidle 62.1(b)?

Odpoveď 3

Nie. „Zranenie“ v pretekových pravidlách znamená len telesné zranenie osoby, a „poškodenie“ znamená iba fyzické poškodenie lode alebo jej výstroja.

USA 1996/73 a 2007/98

PRÍPAD 111

Pravidlo 30.2, Tresty pri štarte: Pravidlo vlajky Z

Pravidlo 30.4, Tresty pri štarte: Pravidlo čiernej vlajky

Ak loď poruší pravidlo 30.2 alebo pravidlo 30.4 počas štartovej procedúry, ktorá skončila všeobecným odvolaním, preteková komisia ju musí potrestať, aj keby bola rozjazda odložená pred touto štartovacou procedúrou alebo ak by bol signalizovaný odklad počas ďalšej štartovej procedúry pred štartovým znamením.

Skutočnosti pre otázku 1

Pri prípravnom znamení preteková komisia vyvesila vlajku Z. Loď A bola identifikovaná v trojuholníku tvorenom koncami štartovej čiary a prvou značkou v poslednej minúte pred jej štartovým znamením. Po štartovom znamení preteková komisia signalizovala všeobecné odvolanie. Preteková komisia potom začala ďalšiu štartovaciu procedúru pre tú rozjazdu a znova vyvesila vlajku Z ako znamenie prípravy. Po stiahnutí vlajky prípravy, ale pred štartovým znamením, preteková komisia signalizovala odklad. Neskôr preteková komisia začala tretiu štartovaciu procedúru a úspešne odštartovala štvrtú rozjazdu, ktorá sa dokončila.

Loď A dostala 20 % bodový trest a žiadala o nápravu na základe toho, že rozjazda bola odložená – a to až dvakrát – pred jej štartovým znamením, a preto podľa tretej vety pravidla 30.2 by jej nemal byť uložený trest.

Otázka 1

Konala preteková komisia správne podľa pravidla 30.2, keď uložila lodi A 20 % bodový trest?

Odpoveď 1

Áno. Prvé tri vety pravidla 30.2 sa týkajú jednej štartovacej procedúry. Štartovacia procedúra, v ktorej bola A identifikovaná v trojuholníku tvorenom koncami štartovej čiary a prvou značkou počas poslednej minúty pred jej štartovým znamením, nebola odložená ani zrušená pred štartovým znamením. Preto preteková komisia konala správne podľa pravidla 30.2, keď uložila lodi A 20 % bodový trest. Toto konanie nebolo nesprávnym konaním a A nemá nárok na nápravu.

Ak by loď bola identifikovaná v trojuholníku počas druhej štartovacej procedúry medzi časom stiahnutia vlajky prípravy a časom, keď bolo dané znamenie odkladu, vtedy by bolo nesprávnym konaním podľa pravidla 30.2 uložiť tej lodi 20 % bodový trest.

Skutočnosti pre otázku 2

Skutočnosti sú rovnaké ako tie pre otázku 1 až na to, že ako vlajka prípravy pre prvý a druhý pokus o štartovanie bola použitá čierna vlajka. Pred vyzývacím znamením druhého pokusu o štart preteková komisia vyvesila číslo plachty A. A plachtila v štartovom priestore počas druhej štartovacej procedúry a plachtila v rozjazde po tretej štartovacej procedúre. A bola hodnotená DNE v tej rozjazde bez prerokovania.

Otázka 2

Keď preteková komisia hodnotila A ako DNE bez prerokovania, konala správne podľa pravidla 30.4?

Odpoveď 2

Áno. Dôvody z odpovede 1 platia aj tu. Preteková komisia konala správne, keď hodnotila A ako DNE bez prerokovania, a A nemá nárok na nápravu.

Ak by loď bola identifikovaná v trojuholníku počas druhej štartovacej procedúry medzi časom stiahnutia vlajky prípravy a časom, keď bolo dané znamenie odkladu, vtedy by bolo nesprávnym konaním podľa pravidla 30.4 diskvalifikovať tú loď bez prerokovania.

PRÍPAD 112

Definície, Dokončenie

Definície, Preplachtenie trate

Pravidlo 28, Plachtenie v rozjazde

Pravidlo 61.1(a)(3), Požiadavky na protest: Informovanie protestovaného

Lod', ktorá robí chybu pri preplachtení trate a neopravuje ju, neporušuje pravidlo 28.1, kým nedokončí. Ak loď robí takú chybu, druhá loď jej môže oznámiť svoj úmysel protestovať predtým, ako tá prvá loď dokončí, alebo pri prvej vhodnej príležitosti po tom, ako tá prvá loď dokončí.

Skutočnosti

Lod' A minula prvú značku trate nesprávnym bokom. Potom bez toho, aby svoju chybu napravila, plachtila správne ďalej po trati a prešla cieľovú čiaru z traťovej strany a potom sa vrátila do prístavu. Iná loď B videla, že A minula prvú značku nesprávnym bokom a rozhodla sa na ňu protestovať.

Otázka 1

Dokončila A, keď prešla cieľovú čiaru?

Odpoveď 1

A dokončila za podmienky, že prešla cieľovú čiaru v súlade s definíciou Dokončenie, nezávisle na tom, či preplachtila trať v súlade s definíciou Preplachtenie trate. Pretože A nepokračovala v plachtení po trati potom, čo prešla cieľovú čiaru, dokončila v súlade s definíciou v čase, keď prešla čiaru (pozri definíciu Dokončenie (c)).

Otázka 2

Kedy porušila A pravidlo 28.1?

Odpoveď 2

A urobila chybu, keď minula prvú značku nesprávnym bokom. Avšak pravidlo 28.2 jej dovoľuje opraviť jej chybu kedykoľvek predtým, ako dokončí, ale nie potom. Preto A neporušila pravidlo 28.1, kým nedokončila.

Otázka 3

Kedy musí B informovať A o svojom zámere protestovať?

Odpoveď 3

Pravidlo 61.1(a)(3) nepožaduje, aby B volala „Protest“, ani aby vytiahla červenú vlajku, ale musí informovať A o svojom zámere protestovať predtým, ako A dokončí, alebo pri prvej vhodnej príležitosti potom, ako A dokončí.

GBR 2003/4

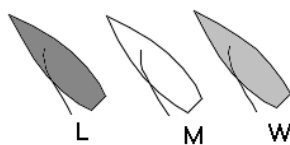
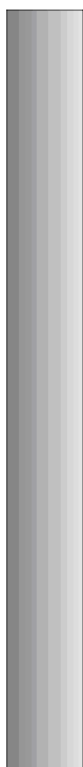
PRÍPAD 113

Pravidlo 20, Miesto na obrat pri prekážke

Vysvetlenie použitia pravidla 20, keď sa ku prekážke blížia tri lode plachtiace smerom ostro proti vetru na vetre z rovnakých bokov a najviac záveterná loď volá o miesto na obrat, ale nemôže obrátiť, kým neobrátia obe lode v jej návetrí.

Skutočnosti

L, M a W plachtia ostro proti vetru na vetre sprava. Blížia sa k prekážke, ktorej sa L nemôže bezpečne vyhnúť bez podstatnej zmeny smeru. Prekážka nie je značkou. Keď sú lode v pozícii podľa nákresu, L volá „Miesto na obrat“ dosť hlasno, aby to počuli obe M aj W. Keď L volá, je jasné, že M aj W musia obe obrátiť, aby dali L miesto, a M nemá miesto na obrat a vyhnutie sa W.



Otázka 1

Požaduje pravidlo 20.2(c) od W, aby odpovedala na volanie L?

Odpoveď 1

Áno. Keď loď, ktorá nie je vedľa volajúcej lode, počula volanie a musí odpovedať, kým volajúca loď je schopná obrátiť, tak je „volanou loďou“ v zmysle pravidla 20.2 a musí podľa toho odpovedať.

Otázka 2

Je M povinná volať na W o miesto na obrat ihneď potom, čo počuje volanie L?

Odpoveď 2

Áno, pokiaľ W už neodpovedala na volanie L. Pretože odpoveď „Obráť ty“ nie je pre M v tejto situácii možná, M je podľa pravidla 20.2(c) povinná odpovedať na volanie L obratom tak skoro, ako je možné. Preto ak M nemôže obrátiť kvôli prítomnosti W, musí ihneď volať na W o miesto na obrat, a pravidlo 20.3 jej dovoľuje to urobiť, hoci by bez prítomnosti L ešte nemusela volať o miesto na obrat. Ak nebude volať o miesto a výsledkom bude, že nemôže obrátiť tak skoro, ako je možné, poruší pravidlo 20.2(c).

World Sailing 2009

PRÍPAD 114

Definície, Miesto pri značke

Definície, Miesto

Pravidlo 16.1, Zmena smeru

Pravidlo 18.2, Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

Pravidlo 31, Dotyk značky

Keď má loď má právo na miesto, tak to miesto zahŕňa aj miesto na plnenie jej povinností podľa pravidiel Časti 2 a pravidla 31.

Skutočnosti pre otázku 1

A, B a C sú v krytí na vetre z rovnakých bokov, keď prvá z nich dosiahne okruh pri značke. A je vonkajšia, C je vnútorná a B je medzi nimi.

Otázka 1

Požaduje pravidlo 18.2(b) od A, aby dala dost' priestoru pre B, aby B bola schopná dať C miesto pri značke?

Odpoveď 1

Áno. Definícia Miesto pri značke používa definovaný pojem „miesto“ a „miesto“ zahŕňa priestor, ktorý loď potrebuje na plnenie svojich povinností podľa pravidiel Časti 2 a pravidla 31. Priestor, ktorý A musí dať B, zahŕňa priestor, ktorý B potrebuje na plnenie svojich povinností podľa pravidiel Časti 2. Preto pravidlo 18.2 požaduje od A dať B dostatočný priestor, aby tá mohla dať C miesto pri značke.

Skutočnosti pre otázku 2

L, M a W sú v krytí na vetre z rovnakých bokov, L je záveterná, W je náveterná a M je medzi nimi. Správny smer L nie je obmedzený a ona vyostruje. Obe M aj W vyostrujú kvôli vyostrovaniu L.

Otázka 2

Požaduje pravidlo 16.1 od L dať dost' priestoru M, aby M bola schopná dať W miesto na dávanie prednosti?

Odpoveď 2

Áno. Keď M mení smer, aby dala L prednosť, pravidlo 16.1 požaduje od M dať W miesto na dávanie prednosti. Priestor, ktorý je L povinná dať M, zahŕňa priestor, ktorý M potrebuje na plnenie svojich povinností podľa pravidiel Časti 2. Preto pravidlo 16.1 požaduje od L dať M dostatočný priestor, aby tá mohla dať W miesto na dávanie prednosti.

Skutočnosti pre otázku 3

Značka na pravej strane štartovej čiary je obklopená splavnou vodou. Keď sa blížia ku štartovej čiare, aby štartovali, L a W sú v krytí na vetre sprava. L plachtí smerom, ktorý dostatočne ďaleko míňa značku a je tam priestor pre W na plachtenie medzi L a značkou. W plachtí do toho priestoru, ktorý L dobrovoľne poskytuje. Keď je W zároveň značky, L vyostrí, a W odpovedá okamžitým vyostrením a dáva L prednosť. Avšak aby dala L prednosť, W je nútená dotknúť sa značky.

Otázka 3

Dodržala L pravidlo 16.1?

Odpoveď 3

Nie. W musí dávať prednosť podľa pravidla 11, a ako stanoví preambula Oddielu C, nemá právo na miesto podľa pravidla 19, ani na miesto pri značke podľa pravidla 18. Avšak keď L zmení smer, W má právo na

miesto na dávanie prednosti podľa pravidla 16.1, vrátane priestoru, ktorý W potrebuje, aby vyhovela pravidlu 31. Zmena smeru L nedala W dost' priestoru, aby sa mohla vyhnúť dotyku značky. Preto L porušila pravidlo 16.1 a W je zbavená viny podľa pravidla 43.1(b) pre svoje porušenie pravidla 31.

Skutočnosti pre otázku 4

Tie isté ako skutočnosti pre otázku 3 s tým, že pravidlo 31 bolo zrušené rozpisom pretekov alebo plachetnými smernicami, a značkou je loď pretekovej komisie alebo iný veľký predmet.

Otázka 4

Dodržala L pravidlo 16.1?

Odpoveď 4

Nie. Loď s právom na miesto podľa pravidla 16.1 má právo na priestor, ktorý potrebuje na manévrovanie správnym jachtárskym spôsobom, aby dávala prednosť. Dotykom takej značky sa riskuje poškodenie alebo pretekajúcej lode, alebo lode pretekovej komisie, a také riskovanie nie je jachtársky správne.

World Sailing 2010 / revízia World Sailing 2013

PRÍPAD 115

Pravidlo 66.1, Znovuotvorenie rokovania

Výklad pojmu „nové“, ako je použité v pravidle 66.1.

Otázka

Aké kritériá by mala protestná komisia použiť pre rozhodnutie, či je dôkaz „nový“, alebo nie je?

Odpoveď

Dôkaz je „nový“,

- ak nebolo primerane možné pre stranu, ktorá žiada o znovuotvorenie rokovania, získať dôkaz pred pôvodným rokovaním,
- ak je protestná komisia presvedčená, že pred pôvodným rokovaním sa strana, ktorá žiada o znovuotvorenie, snažila horlivo ale neúspešne získať ten dôkaz, alebo

- ak sa protestná komisia dozvie z akéhokoľvek zdroja, že dôkaz nebol stranám k dispozícii v čase pôvodného rokovania.

PRÍPAD 116

Pravidlo 62.1(b), Náprava

Pravidlo 64.3, Rozhodnutia: Rozhodnutia o náprave

Pravidlo A9, Priznanie nápravy

Rozprava o náprave v situácii, keď je loď poškodená na začiatku série, má nárok na nápravu podľa pravidla 62.1(b), a to poškodenie jej zabránilo plachtiť vo zvyšných rozjazdách. V takej situácii, aby sa zachovala spravodlivosť voči ostatným lodiam v sérii, protestná komisia by mala zaistiť, že menej ako polovica bodov rozjazd v jej výsledku v sérii, po prípadných škrtniach, je založená na priemerných bodoch.

Skutočnosti

Preteky trvajú viac ako dva dni, plánovaných je päť rozjazd. Podľa bodovacieho systému, ak sa uskutoční päť rozjazd, body každej lode budú súčtom jej bodov z rozjazd s vylúčením jej najhorších bodov. Prvý deň sa uskutočnila iba rozjazda 1 a loď A skončila na druhom mieste. Druhý deň A skončila piata v rozjazde 2. Pred štartom rozjazdy 3 sa A zrazila s loďou B a škoda bola taká rozsiahla, že A už nebola schopná súťažiť vo zvyšných rozjazdách pretekov. Protestovala na B a žiadala nápravu podľa pravidla 62.1(b). Protestná komisia zistila, že A má právo na nápravu, konala podľa pravidla A9(b) a pre rozjazdy 3 a 4 jej priznala priemer z jej bodov z rozjazd 1 a 2. A bola hodnotená DNC v rozjazde 5, ale tie body sa vylúčili. Výsledné body A v pretekoch boli najnižšie a tak v pretekoch zvíťazila, napriek tomu, že súťažila iba vo dvoch z piatich rozjazd.

Otázka 1

Bola priznaná náprava pre A vhodná?

Odpoveď 1

Nie. Hoci protestná komisia neporušila žiadne pravidlo, jej rozhodnutie pri priznaní nápravy nebolo najspravodlivejšie pre všetky zúčastnené lode (pozri pravidlo 64.3). V tomto prípade priznanie priemerných bodov lodi

pre polovicu rozjázdu, ktoré sa započítali do jej celkových bodov, nebolo spravodlivé k ostatným lodiam.

Otázka 2

Čo by bolo vhodným priznaním nápravy pre A?

Odpoveď 2

Protestná komisia mala pri priznaní nápravy zaistiť, že menej než polovica rozjázdu lode v pretekoch, po vylúčení jej najhorších bodov, bude z rozjázdu založených na priemerných bodoch. Rôzne situácie môžu vyžadovať rôzne opatrenia pri náprave. Jednou z možností v tomto prípade by bolo, že protestná komisia prizná A nápravu iba pre rozjazdu, v ktorej prišlo ku kolízii.

World Sailing 2011; revidované 2021

PRÍPAD 117

Definície, Prekážka

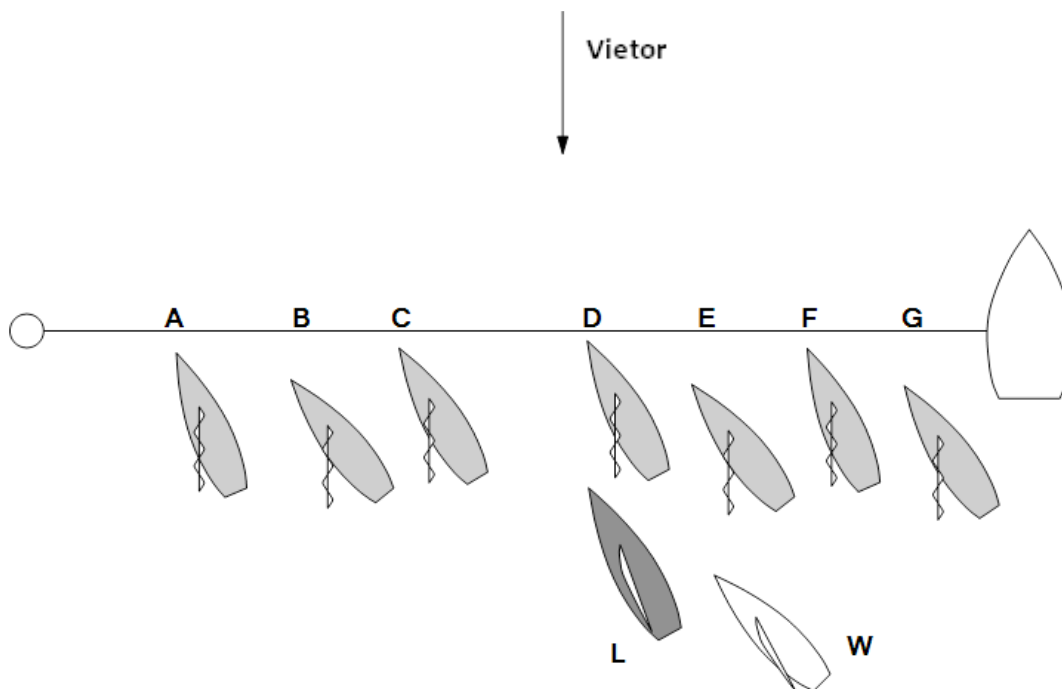
Pravidlo 15, Získanie práva plavby

Pravidlo 19.2(b), Miesto na minutie prekážky: Dávanie miesta pri prekážke

Keď sú tri lode na vetre z rovnakého boku a dve z nich sú v krytí a predbiehajú tretiu z pozície celkom vzadu, tak ak zadná záveterná loď dosiahne krytie s loďou vpredu, loď vpredu nie je viac prekážkou a pravidlo 19.2(b) neplatí. Neexistuje taká situácia, kde rad lodí plachtiacich blízko seba by bol súvislou prekážkou.

Skutočnosti

Asi 15 sekúnd pred štartovým signálom lode A, B, C, D, E, F a G stoja na vetre sprava na pozíciách tesne pod štartovou čiarou. Lode L a W sa blížia k radu lodí zozadu. Nie je dost' priestoru pre obe lode L aj W v žiadnej medzere medzi susednými loďami pred nimi.



Otázka 1

Ak L dosiahne záveterné krytie s D, zatiaľ čo W je celkom vzadu za D, je L povinná dať miesto W na minutie D v závetrí?

Odpoveď 1

Nie. Keď L dosiahne záveterné krytie s D, získa právo plavby pred D, a preto nie je D viac prekážkou pre L a W. Z tohto dôvodu medzi L a W neplatí pravidlo 19.2(b). Namiesto toho začne platiť pravidlo 11 medzi L a D, ale L je spočiatku povinná podľa pravidla 15 dať D miesto na dávanie prednosti. Pre W pokračuje povinnosť podľa pravidla 12 dávať D prednosť a podľa pravidla 11 dávať L prednosť.

Potom, čo L dosiahla záveterné krytie s D, L má právo plavby pred oboma D aj W. Preto sa vtedy L stáva prekážkou pre D a W, a ak W dosiahne krytie s D, začne platiť pravidlo 19.2(b) medzi D a W. Pravidlo 19.2(b) požaduje, aby D dala W miesto medzi sebou a L, ibaže by nebola tak schopná urobiť v čase od začatia krytia medzi W a D.

Otázka 2

Ak tam nie je priestor pre obe L aj W na preplávanie medzerou medzi C a D, znamená to, že L musí dovoliť W vplávať do medzery a nevplávať do tej medzery sama?

Odpoveď 2

Nie.

Otázka 3

Podľa definície Prekážka, loď, ktorá preteká, nie je nikdy súvislou prekážkou. Napriek tomu, existujú nejaké situácie, napríklad tá na nákrese, keď sa rad pretekajúcich lodí plachtiacich blízko jedna pri druhej stáva súvislou prekážkou?

Odpoveď 3

Nie.

World Sailing 2011

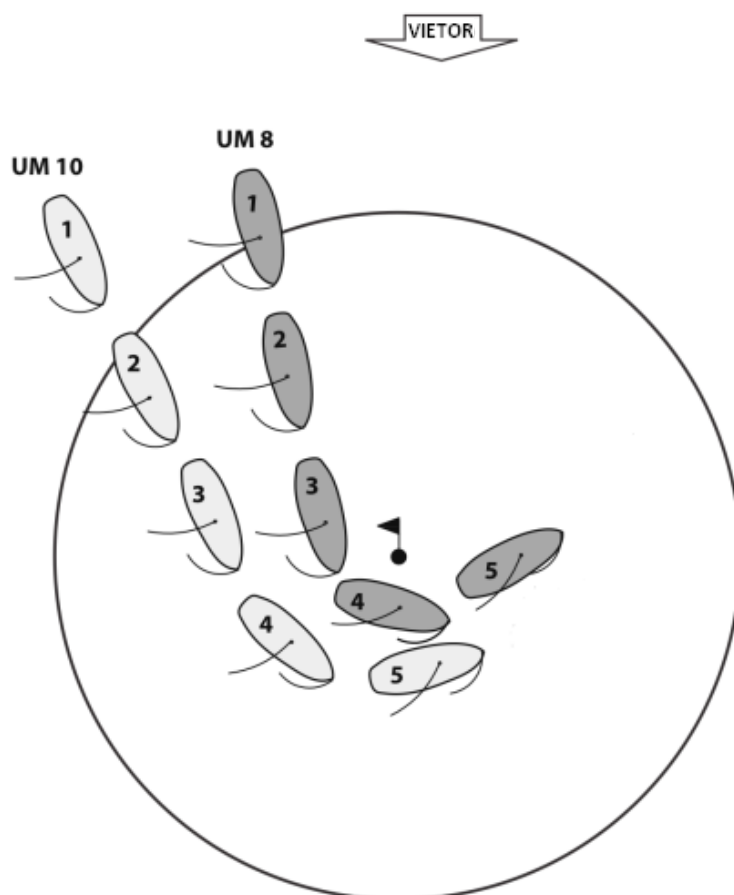
PRÍPAD 118

Definície, Miesto pri značke

Definície, Miesto

Pravidlo 18.2(b), Miesto pri značke: Dávanie miesta pri značke

V definícii miesto pri značke formulácia „miesto na plachtenie ku značke“ znamená miesto na plachtenie správnym jachtárskym spôsobom priamo do pozície blízko značky a na jej požadovanej strane.



Skutočnosti

UM8 a UM10, v krytí na vetre zľava, UM8 vnútorná, blížili sa k zátvernej značke, ktorá sa mala minúť ľavobokom a potom oboplávať, ako ukazuje nákres. Ďalším úsekom bolo križovanie proti vetru. Vietor bol mierny a more pokojné. UM8 protestovala na UM10 podľa pravidla 18.2(b), že jej nedala miesto na plachtenie ku značke a jej oboplávanie. Protestná komisia rozhodla, že UM10 dala UM8 miesto, na ktoré mala právo, a zamietla protest. UM8 sa odvolala.

Rozhodnutie

Pre preplachtenie trate bolo pre UM8 nutné zmeniť smer pri oboplávaní značky zo zadobočného na smer ostro proti vetru. Preto jej správnym smerom bolo plachtiť blízko ku značke pri jej oboplávaní. Keďže UM8 mala právo na miesto pri značke, mala právo na miesto podľa definície Miesto,

- na minutie značky ľavobokom,
- na plachtenie ku značke, a
- na oboplávanie značky do smeru ostro proti vetru.

„Miesto“ vo formulácii „*miesto* na plachtenie ku *značke*“ znamená miesto na okamžité plachtenie správnym jachtárskym spôsobom do pozície blízko značky na jej požadovanej strane. V tomto prípade UM8 plachtila ku značke v pozícii 3 na nákrese, pretože značka bola zboku pri jej prove a bola blízko značky. Medzi pozíciami 3 a 5 oboplávala značku, a preto mala právo na miesto ihneď sa otočiť správnym jachtárskym spôsobom zo zadobočného smeru na smer ostro proti vetru.

Nákres ukazuje, že UM10 dala UM8 miesto na plachtenie na požadovanú stranu značky a na jej oboplávanie, ako bolo potrebné na plachtenie po trati. Preto bol výklad protestnej komisie správny, ohľadne použitia pravidla 18.2(b) a troch častí definície Miesto pri značke. Odvolanie UM8 sa zamietla a rozhodnutie protestnej komisie sa potvrdzuje.

USA 2011/105

PRÍPAD 119

Pravidlo 62.1(a), Náprava

Pravidlo A3, Časy štartu a umiestnenie v cieľi

Keď lode v rozjazde pretekajú podľa ratingového systému, tak rating, ktorý by sa mal použiť pre výpočet korigovaného času lode je jej rating v čase, keď plachtila v rozjazde. Jej

bodovanie by sa nemalo meniť, ak ratingová autorita, ktorá koná z vlastnej vôle, neskôr zmení jej rating.

Skutočnosti

Lod' A sa prihlásila a zúčastnila pretekov o putovnú cenu a bola hodnotená pretekovou komisiou s použitím ratingu podľa jej výkonnostne-handicapového ratingového certifikátu, ktorý bol v platnosti v čase pretekov. Nebol na ňu podaný žiaden protest, ani žiadna loď nežiadala o nápravu tvrdiac, že A bola nesprávne hodnotená.

Niekoľko týždňov po pretekoch orgán pre rating konal z vlastnej vôle a zmenil rating A. Neboli urobené žiadne zmeny na trupe A, ani na jej výstroji, v čase medzi ukončením pretekov a zmenou jej ratingu. Keď sa preteková komisia dozvedela o zmene v ratingu A, prepočítala výsledky pretekov s použitím nového ratingu, čo spôsobilo podstatné zhoršenie bodov A.

A požiadala o nápravu tvrdiac, že bolo nesprávne, keď preteková komisia prepočítala výsledky pretekov. Protestná komisia súhlasila a podľa pravidiel 62.1(a) priznala A nápravu vrátením jej pôvodných bodov.

Otázka

Bolo nesprávnym konaním pretekovej komisie prepočítanie výsledkov kvôli zmenenému ratingu A? Bola náprava priznaná A primeraná?

Odpoveď

Prepočítanie výsledkov pretekov bolo nesprávnym konaním pretekovej komisie. Rating lode A v ratingovom systéme môže byť, čas od času, zmenený orgánom pre rating aj bez toho, aby sa urobili zmeny na trupe lode či jej výstroji. Toto je bežné zvlášť pri ratingoch priznaných podľa výkonnostne-handicapového ratingového systému. Tieto systémy ako základ pre rating sčasti používajú jej výkon v minulých pretekoch, ktorý sa v priebehu času môže meniť.

Rating lode v čase pretekov je rating, ktorý by preteková komisia mala použiť pre výpočet jej korigovaných časov podľa pravidiel A3. Pôvodné body A priznané pretekovou komisiou boli vypočítané s použitím ratingu A v čase pretekov. Preto bola náprava priznaná A protestnou komisiou primeraná.

PRÍPAD 120

Pravidlo 41(c), Pomoc zvonku

„Informácia voľne dostupná“ v pravidle 41(c) je informáciou, ktorá je dostupná bez peňažného poplatku a všetky lode v rozjazde ju môžu ľahko získať. Pravidlo 41(c) je pravidlo, ktoré sa môže zmeniť pre jednotlivé preteky za podmienky, že sa dodrží postup stanovený v pravidlách.

Otázka 1

Čo znamená pojem „informácia voľne dostupná“, ako ho používa pravidlo 41(c)?

Odpoveď 1

„Informácia voľne dostupná“ znamená informáciu, ktorá je dostupná bez peňažného poplatku a môže byť ľahko získaná všetkými loďami v rozjazde. „Ľahko získaná“ znamená, že informácia je dostupná z verejných zdrojov, u ktorých možno rozumne predpokladať, že o nich súťažiaci vedia, a môžu ju s malým úsilím nájsť. Príkladom informácie nájdenej s malým úsilím je informácia, ktorú možno nájsť blízko začiatku zoznamu internetových adries, poskytnutého ako výsledok vyhľadávania informácií s použitím široko používaného internetového vyhľadávacieho programu. Informácia, za ktorú treba zaplatiť poplatok (aj keby ten poplatok bol veľmi malý) alebo taká, ktorú nemôžu ľahko získať všetky lode v rozjazde, nie je „voľne dostupná“. Príkladmi sú informácie poskytnuté iba tým loďiam, ktoré zaplatili registračný poplatok alebo iný poplatok za tú informáciu, a taká informácia, ktorej umiestnenie na internete je utajené alebo skryté.

Náklady na zariadenie či software a poplatky za komunikačné služby nie sú poplatkami za informáciu, ktorú možno získať s pomocou toho zariadenia, softwaru či komunikačných služieb. Napríklad náklady súťažiacieho na počítač alebo mobilný telefón a na prístup na internet sa nepovažujú za poplatok za informáciu, ktorú súťažiaci môže získať s pomocou toho zariadenia. Ak ku prístupu k tej informácii nie je žiaden poplatok, tak informácia je „voľne dostupná“.

Avšak informácia nie je „voľne dostupná“, ak prístup k nej je obmedzený na osoby, ktoré si zakúpili špecializované zariadenie alebo software od osoby či organizácie, ktorá poskytuje tú informáciu. Taká informácia nie je „voľne dostupná“, aj keď tam nie je dodatočný poplatok pri prijatí tej informácie s použitím toho špecializovaného zariadenia alebo softwaru. Napríklad ľubovoľné údaje alebo informácie, ktoré môžu byť získané zadarmo cez existujúce internetové pripojenie, sú „voľne dostupné“.

Avšak údaje alebo informácie nie sú „voľne dostupné“, ak sú prístupné, iba ak niekto zaplatí osobe či organizácii, ktorá poskytuje tie informácie, za špecializované zariadenie alebo aplikačný software.

Naviac k uvedenému vyššie, informácia nie je „voľne dostupná“, ak sa stane dostupnou tak tesne pred štartom rozjazdu, že súťažiaci nemajú primeraný časový priestor, aby ju našli a oboznámili sa s ňou. Toto bráni nejakému súťažiacemu zariadeniu, aby sa údaje zverejnili tesne pred rozjazdou a ostatní súťažiaci by tak nemali čas nájsť ju a oboznámiť sa s ňou.

Všimnite si, že navyše k ustanoveniam v pravidle 41 smie triedové pravidlo zakázať, aby sa určité zariadenie nachádzalo na lodi, a také triedové pravidlo smie preto obmedziť informácie, ktoré loď smie použiť.

Skutočnosti pre otázku 2

Lod' A je veľkou loďou s veľkým priestorom na výstroj a veľkou posádkou, s vyhradeným routrom pre navigáciu a počasie na palube. Používala pripojenie Inmarsat alebo VSAT a platí mesačný komunikačný poplatok 5000 \$, umožňujúci veľké objemy sťahovania dát a browsovanie po internete. Účelom veľmi dobrého prístupu na internet je mať prístup k digitálnym informáciám o počasí, používanými pre určenie trasy. Všetky údaje používané loďou sú dostupné po celý rok bez poplatku, každému s internetovým prístupom. Žiadne sťahované údaje nepochádzajú od samotného komunikačného providera Inmarsat či VSAT.

Lod' B je 40-stopová (12 m) loď s osemčlennou posádkou. Používa počítačový tablet s mobilnou dátovou kartou, za ktorú platí malý mesačný dátový poplatok podobný, ako je dátový poplatok pre mobil. Posádka si zakúpila analytickú aplikáciu pre trasy a počasie, pre použitie pri pretekoch. Aplikácia stála 2000 \$ a jej kúpa je dostupná na otvorenom trhu pre kohokoľvek. Aplikácia zahŕňa predplatený prístup k údajom o počasí, ktoré môžu byť stiahnuté počas pretekov. Údaje o počasí sú rovnaké pre všetky lode, ktoré si zakúpili tú aplikáciu. Údaje o počasí sú určené zvlášť pre preteky. Údaje o počasí nemôžu byť použité inými aplikáciami pre počasie alebo trasy, ani nie sú použiteľné bez zakúpenia tej analytickej aplikácie pre trasy a počasie.

Lod' C je 40-stopová loď s osemčlennou posádkou. Používa počítačový tablet s mobilnou dátovou kartou, za ktorú platí malý mesačný dátový poplatok podobný, ako je dátový poplatok pre mobil. Posádka si sťahuje dátové súbory s počasím vo veľkom rozlíšení za malý mesačný registračný poplatok. Súbory nie sú prispôbené tej lodi; všetky lode, ktoré si ich zaregistrovali, dostávajú rovnaké údaje. Nikto, ani na brehu s prístupom na internet, nemá k tým údajom prístup bez toho, aby sa zaregistroval a platil za to.

Lod' D je 40-stopová loď s osemčlennou posádkou. Požíva tablet ako počítač s mobilnou dátovou kartou, za ktorú platí malý mesačný dátový poplatok podobný, ako je dátový poplatok pre mobil. Navyše má zazmluvnený prístup k súkromným údajom o počasí za 15000 \$ za preteky. Tie súkromné údaje o počasí obsahujú satelitné snímky s veľmi veľkým rozlíšením, kde možno vidieť a sledovať každú lokálnu prehánku. Tieto snímky nie sú prispôbené pre danú loď a sú dostupné každej lodi, ktorá za ne zaplatí a má možnosť si ich stiahnuť.

Otázka 2

Porušuje niektorá z týchto lodí pravidlo 41(c), ak prijímajú informácie s použitím opísaných služieb?

Odpoveď 2

Lod' A neporušuje pravidlo 41(c). Neplatí poplatok za informácie, ktoré prijíma. Platba poplatku za komunikačný systém, ako je Inmarsat či VSAT, a mesačný komunikačný poplatok, ktorý jej umožňuje komunikovať a pristupovať k informáciám na internete neporušujú pravidlo 41(c).

Lod' B porušuje pravidlo 41(c). Údaje pre trasy a počasie, ktoré si B sťahuje, sa nedajú použiť bez špecializovaného softwaru, ktorý si B zakúpila. Teda prijíma informácie, ktoré nie sú voľne dostupné lodiam, ktoré si ho nezakúpili.

Lode C a D porušujú pravidlo 41(c). Poplatky, ktoré platia, im dovoľujú prijímať údaje o počasí, ktoré by nemohli prijímať, keby tie poplatky neplatili. Požiadavka platiť poplatok za informácie, či už veľký alebo malý, znamená, že tie informácie nie sú dostupné zadarmo, a teda tie informácie nie sú „voľne dostupné“.

Otázka 3

Môže sa pravidlo 41(c) zmeniť pre niektoré preteky?

Odpoveď 3

Áno. Pozri pravidlo 86.1. Pravidlo 41(c) je pravidlo, ktoré sa pre dané preteky môže zmeniť za podmienky, že sa dodrží postup stanovený v pravidlách pre takúto zmenu. Prípad 121 rozoberá ten postup.

Otázka 4

Môže sa obmedzenie, stanovené v pravidle 41(c) zmeniť pre dané preteky bez zmeny pravidla?

Odpoveď 4

Nie.

PRÍPAD 121

Pravidlo 85, Zmeny pravidiel

Pravidlo 86, Zmeny pretekových pravidiel

Pravidlo J1.2(2), Obsah rozpisu pretekov

Pravidlo J1.3(1), Obsah rozpisu pretekov

Pravidlo J2.1(1), Obsah plachetných smerníc

Postup, ktorý treba dodržať, aby sa mohlo zmeniť pretekové pravidlo pre dané preteky, vysvetlený podrobne.

Otázka 1

Aký postup treba dodržať v rozpise pretekov a v plachetných smerniciach pre zmenu pretekového pravidla pre dané preteky?

Odpoveď 1

Treba dodržať nasledovný postup:

- (1) Určiť, či sa pravidlo, ktoré chcete zmeniť, môže zmeniť alebo nie. Pravidlo 86.1(b) stanovuje, že určité pretekové pravidlá nemôžu byť zmenené, iba ak je zmena povolená v pravidle samom. Pravidlo 86.2 a 86.3 dovoľujú výnimky z pravidla 86.1(b) za určitých okolností. Ak sa pravidlo nemôže zmeniť, pokus o jeho zmenu je neplatný.
- (2) Pravidlo 85.1 požaduje, že popis zmeny každého pravidla, vrátane pretekového pravidla, musí určiť, ktoré pravidlo sa mení, a musí obsahovať formuláciu tej zmeny v plnom znení. Po prečítaní tej formulácie by čitateľ mal presne vedieť, ako znie zmenené pravidlo. Taktiež si všimnite, že podľa pravidla 85.1 je doplnenie pravidla alebo zrušenie jeho časti či celého pravidla tiež „zmenou“ toho pravidla.
- (3) Organizátor je podľa pravidla 89.2(a) povinný vydať rozpis pretekov v súlade s pravidlom J1. Podľa pravidla J1.3(1) musí organizátor rozhodnúť, či informácia o zmene pretekového pravidla môže súťažiacim pomôcť rozhodnúť sa, či sa zúčastnia pretekov, alebo či túto informáciu dostanú predtým, ako budú k dispozícii plachetné smernice. Ak je to tak, tá zmena pretekového pravidla musí byť uvedená v rozpise pretekov.
- (4) Preteková komisia je podľa pravidla 90.2(a) povinná vydať písomné plachetné smernice v súlade s pravidlom J2. Pravidlo J2.1(1) požaduje, že akákoľvek zmena pretekového pravidla pre dané preteky, ktorá nebola uvedená v rozpise pretekov, musí byť uvedená v plachetných smerniciach pre tie preteky.

Keď sa urobí zmena pravidla podľa pravidla 86.3, tak sa môže vyžadovať schválenie národným zväzom.

Otázka 2

Môže byť pretekové pravidlo zmenené pre dané preteky bez dodržania postupu popísaného v odpovedi 1?

Odpoveď 2

Nie.

World Sailing 2012, revízia 2021

PRÍPAD 122

Pravidlo 69.2(g), Zlé správanie: Činnosť protestnej komisie

Výklad pojmu „dostatočná spokojnosť“ a príklad jeho použitia.

Skutočnosti pre otázku 1

Na základe hlásenia, ktoré protestná komisia dostala, domnieva sa, že niektorá osoba (súťažiaci, majiteľ lode alebo podporná osoba) mohla porušiť pravidlo 69.1(a). Zvolala rokovanie a prijala svedectvá strany a svedkov.

Otázka 1

Pravidlo 69.2(g) požaduje, že predtým, ako komisia varuje či potrestá osobu, má byť preukázané „k dostatočnej spokojnosti protestnej komisie, berúc do úvahy závažnosť údajného zlého správania“, že tá osoba porušila pravidlo 69.1(a).

Čo znamená „dostatočná spokojnosť“, použité v pravidle 69.2(g)?

Odpoveď 1

„Dostatočná spokojnosť“ je jeden z troch spôsobov dokazovania, bežne používaných na súdoch či arbitrážnych rokovaniach. Ďalšími dvoma spôsobmi sú „dokázať nad všetku rozumnú pochybnosť“ a „prevažujúca pravdepodobnosť“. Najprísnejší z tých troch je „dokázať nad všetku rozumnú pochybnosť“. Je zvyčajne vyhradený pre závažné kriminálne prípady. Spôsob „prevažujúca pravdepodobnosť“ (niekedy nazývaný tiež „prevaha dôkazov“ je najmenej prísny a je široko používaný pri občiansko-právnych rokovaniach.

Svetová antidopingová agentúra aj Športový arbitrážny súd používajú spôsob „dostatočná spokojnosť“. Svetová antidopingová agentúra používa tento spôsob pri rokovaní pre rozhodovanie, či daný športovec porušil Svetový antidopingový kódex alebo nie. Článok 3.1 kódexu uvádza, že berúc do úvahy závažnosť údajného porušenia, musí byť preukázané k „dostatočnej spokojnosti“ rokovacieho panelu, že k porušeniu došlo. Článok 3.1 pokračuje a uvádza „Tento spôsob dokazovania je v každom prípade silnejší než jednoduchá prevažujúca pravdepodobnosť, ale je slabší než nad všetku rozumnú pochybnosť“.

Pravidlo 64.1(a) predpisuje, že protestná komisia musí svoje rozhodnutia založiť na „prevažujúcej pravdepodobnosti“, iba ak by bolo určené inak v pravidle, ktoré bolo údajne porušené. „Prevažujúcou pravdepodobnosťou“ je, či je viac pravdepodobné, že dané pravidlo porušené bolo, ako že nebolo.

Pravidlo 69.2(g) konkrétne požaduje, aby protestná komisia pri rokovaní podľa pravidla 69 použila prísnejší spôsob „k dostatočnej spokojnosti“. Pravidlo ďalej vyžaduje zváženie závažnosti údajného porušenia ako dôležitej okolnosti pri rozhodovaní komisie, či je preukázané k jej „dostatočnej spokojnosti“, že k údajnému previneniu došlo. Spôsob „dostatočnej spokojnosti“ je vždy prísnejší než „prevažujúca pravdepodobnosť“, ale menej prísny ako „nad všetku rozumnú pochybnosť“. Medzi týmito dvoma krajnosťami je škála rôzne prísnych spôsobov dokazovania, závislá na závažnosti obvinení pred komisiou.

Taktiež je základným princípom pri disciplinárnych rokovaní, že osoba musí byť posudzovaná ako nevinná, kým obvinenie nie je dokázané. Preto súčasťou posúdenia „k dostatočnej spokojnosti“ je, či dôkazy predložené komisii sú alebo nie sú dostatočné na to, aby sa tá osoba naďalej nepokladala za nevinnú.

Posledná veta v časti Terminológia v Úvode znamená, že slová „dostatočná“ a „spokojnosť“ sú v pravidle 69.2(g) použité „v takom význame, ako sa bežne chápu ... vo všeobecnom používaní“. Obe, aj „dostatočná“ aj „spokojnosť“, používame v každodennej reči, a tak bude väčšine rozhodcov známe, ako sú všeobecne používané. Rozhodcovia môžu tiež zvážiť, či sa cítia „nespokojne“ s niektorým záverom, ku ktorému dospeli. Ak sú nespokojní, potom nie sú „dostatočne spokojní“.

Všimnite si, že pri rokovaní podľa pravidla 69 musí protestná komisia odpovedať „Áno“ na obe nasledujúce otázky predtým, ako varuje či potrestá súťažiaciho alebo loď podľa pravidiel 69.2(h) alebo 69.2(i):

- Je komisia dostatočne presvedčená, že zistené skutočnosti potvrdzujú, že k údajnému previneniu došlo?

- Je komisia dostatočne presvedčená, že previnenie, ku ktorému došlo, bolo dostatočne vážnym zlým správaním, že oprávňuje varovanie či trest?

Ako ustanovuje pravidlo 69.1(b), zlým správaním môže byť porušenie slušných spôsobov či športového správania, neetické správanie, alebo to zlé správanie môže viesť šport do zlej povesti

Otázka 2

Prosím uveďte možný príklad správy o príhode s údajným zlým správaním, a správu o rokovaní podľa pravidla 69.2, v ktorom sa použil spôsob „k dostatočnej spokojnosti“.

Odpoveď 2

Loď A sa zúčastnila merania pred pretekmi a požadované korekčné závažie bolo riadne pripevnené pod podlažku, ktorá držala na mieste niekoľkými skrutkami. Počas pretekov bola A náhodne skontrolovaná členom technickej komisie a korekčné závažie chýbalo. Technická komisia protestovala na loď pre porušenie pravidla 78.1 a pravidla 2, a v závere rokovania o tom proteste diskvalifikovala protestná komisia A pre porušenie tých pravidiel.

Konajúc podľa pravidla 69.2(b) a (e) sa protestná komisia potom rozhodla zvolať rokovanie a upovedomila posádku A o obvinení, že posádka odstránila korekčné závažie, že to bolo zlým správaním a preto porušením pravidla 69.1(a). Loď A na rokovaní zastupoval P, ktorý bol kormidelníkom A a zodpovednou osobou. P poprel akúkoľvek vedomosť o chýbajúcom korekčnom závaží. Uviedol, že loď bola ponechaná nezaistená a nestrážená každú noc. Tvrdil, že niekto iný odstránil v noci korekčné závažie. Posádku A zavolali ako svedkov. Oni svedčili, že tiež nemali vedomosť o chýbajúcom korekčnom závaží a že nevideli žiadne známky toho, že podlažka bola vybraná a vrátená.

Skoro všetky dôkazy nasvedčovali tomu, že člen posádky A odstránil korekčné závažie. Pretože na odstránenie závažia boli potrebné nástroje, komisia dospela k záveru, že závažie bolo odstránené zámerne (nie náhodou). A tým odstránením závažia získala a nebolo pravdepodobné, že jeho odstránenie bude odhalené, pretože podlažka bola priskrutkovaná na mieste. Jediným dôkazom, ktorý to nepodporoval, bolo, že každý člen posádky popieral, že by odstránil závažie. Protestná komisia dospela k záveru, že je dostatočne presvedčená o tom, že niektorý člen posádky A odstránil závažie a že táto činnosť bola zlým správaním a preto porušením pravidla 69.1(a). A bola potrestaná podľa pravidla 69.2(h)(2) hodnotením DNE vo všetkých rozjazdách pretekov.

Pretože skoro všetky dôkazy podporovali obvinenie, komisia by dospela k rovnakému záveru, keby použila ako spôsob dokazovania „prevažujúcu pravdepodobnosť“. Avšak, keby komisia použila spôsob „nad všetku rozumnú pochybnosť“, mohla celkom dobre dospieť k inému záveru. Žiadny člen posádky A nepripustil, že by odstránil závažie, a v princípe bolo možné, že ho mohol odstrániť niekto iný, pretože loď bola často ponechaná nezaistená a nestrážená. Preto tu bola možnosť, že závažie bolo odstránené bez vedomia posádky A. V dôsledku toho, ak by sa použil spôsob dokazovania „nad všetku rozumnú pochybnosť“, tak by komisia pravdepodobne nedospela k záveru, že člen posádky A odstránil závažie.

World Sailing 2012

PRÍPAD 123

Pravidlo 10, Na vetre z opačných bokov

Pravidlo 14, Vyhýbanie sa dotyku

Keď je jasné jachtárovi za kormidlom lode na vetre sprava, ktorý je spôsobilý, ale nie skúsený, že existuje závažné riziko dotyku s loďou na vetre zľava, tak loď na vetre sprava porušuje pravidlo 14, ak nastane dotyk a mala čas na podstatnú zmenu smeru, aby sa tomu dotyku vyhla.

Skutočnosti pre otázku 1

Počas skupinovej rozjazdy pri 10 uzlovom vetre sa k sebe blížia dve monotypové lode, každá dlhá 5 metrov, na smeroch ostro proti vetru. S na vetre sprava a P na vetre zľava. Obe lode držia svoj smer aj rýchlosť. Dôjde k dotyku medzi provou S a zadnou časťou pravoboku P, asi 20 centimetrov od kormy P, ktorý spôsobí škodu. Žiadna z lodí neprijme trest. S protestuje na P.

Otázka 1

Ako na túto príhodu použiť pravidlá? Konkrétne, porušila S pravidlo 14?

Odpoveď 1

V tejto situácii sa P nesprávne rozhodla, že prejde pred S bez porušenia pravidla 10. P mohla obrátiť v závetrí S a tým dať S prednosť a vyhnúť sa dotyku. Pretože tak P neurobila, porušila aj pravidlo 10 aj pravidlo 14 a je diskvalifikovaná.

Pravidlo 14 požaduje od lode, vrátane lode s právom plavby, aby sa vyhýbala dotyku, ak je to primerane možné. Avšak pravidlo 14 tiež

stanoví, že loď s právom plavby sa nemusí vyhýbať dotyku, kým nie je „jasné“, že druhá loď jej nedáva prednosť. V opísaných podmienkach, keď prova P prešla pred provou S, bolo jasné spôsobilému, nie však skúsenému jachtárovi za kormidlom S, že je tu závažné riziko dotyku a že preto P nedáva prednosť. V tom okamihu bol stále čas pre S dostatočne odpadnúť, aby sa vyhla dotyku, a preto S porušila pravidlo 14. Pretože dotyk spôsobil škodu, S nie je zbavená viny podľa pravidla 43.1(c); je diskvalifikovaná.

Skutočnosti pre otázku 2

Skutočnosti sú rovnaké ako pre otázku 1, okrem toho že tesne predtým, ako došlo k dotyku, S trochu odpadla v snahe vyhnúť sa P. Avšak S podcenila manéver a došlo k dotyku, ktorý spôsobil škodu.

Otázka 2

Porušila S pravidlo 14?

Odpoveď 2

Ako uvádza odpoveď 1, v čase keď začalo byť jasné, že P nedáva prednosť, bol stále čas pre S dostatočne odpadnúť, aby sa vyhla dotyku. Preto bolo rozumne možné, aby tak S urobila. Neodpadla dostatočne alebo nezačala odpadat' dost' skoro, ale to neznamená, že pre ňu nebolo primerane možné vyhnúť sa dotyku. Preto S porušila pravidlo 14 napriek tomu, že trochu odpadla predtým, ako došlo k dotyku. Pretože dotyk spôsobil škodu, S nie je zbavená viny podľa pravidla 43.1(c); je diskvalifikovaná.

World Sailing 2013

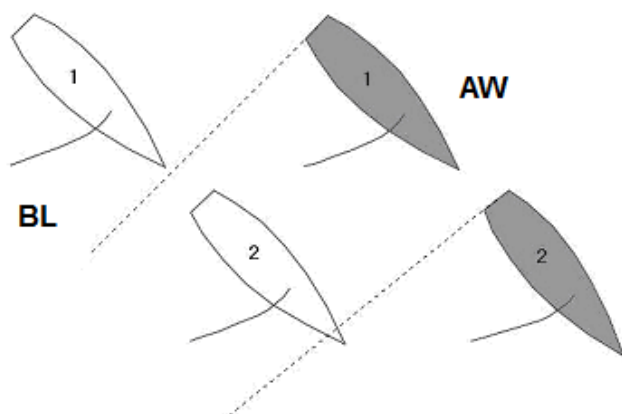
PRÍPAD 124

Pravidlo 19.2(a), Miesto na minutie prekážky: Dávanie miesta pri prekážke

Pravidlo 19.2(b), Miesto na minutie prekážky: Dávanie miesta pri prekážke

Pravidlo 43.1(b), Zbavenie viny

V každom časovom okamihu počas toho, ako sa dve lode blížia ku prekážke, sa loď s právom plavby môže rozhodnúť, ktorým bokom prekážku minie, za podmienky, že vyhovie príslušným pravidlám.



Skutočnosti

Počas pretekania sa lode AW a BL blížili ku prekážke, ktorú mohli minúť oboma bokmi. V pozícii 1 bola AW veľmi tesne celkom vpredu na kurze v návetrí BL. V pozícii 2 sa dostali do krytia, AW v návetrí BL.

Otázka

V pozícii 1 je AW celkom vpredu a teda má právo plavby podľa pravidla 12. Keď začne medzi nimi krytie, BL sa stáva loďou s právom plavby podľa pravidla 11. Pravidlo 19.2(a) stanoví, že loď s právom plavby si môže zvoliť, ktorým bokom prekážku minie. Ako môžeme určiť, ktorá loď mala to právo voľby v tejto situácii?

Odpoveď

V každom časovom okamihu je loď, ktorá má vtedy právo plavby, oprávnená podľa pravidla 19.2(a) zvoliť si, ktorým bokom prekážku minie. Preto, pokiaľ bola AW celkom vpredu pred BL, mala právo zvoliť si, ktorým bokom prekážku minie. Keď sa lode dostali do krytia, AW stratila to právo a v tom čase mala BL právo voľby.

Keď loď s právom plavby koná, aby uskutočnila voľbu, ktorú urobila podľa pravidla 19.2(a), musí dodržať všetky príslušné pravidlá Oddielov A a B. Pravidlo 19.2(b) platí, ak sú lode v krytí. V tom prípade musí vonkajšia loď dať miesto vnútornej lodi medzi sebou a prekážkou, ibaže by tak nebola schopná urobiť v čase od začatia krytia. Pravidlo 43.1(b) sa uplatňuje, kým vnútorná loď plachtí v rámci miesta, na ktoré má právo podľa pravidla 19.2(b).

PRÍPAD 125

Definície, Prekážka

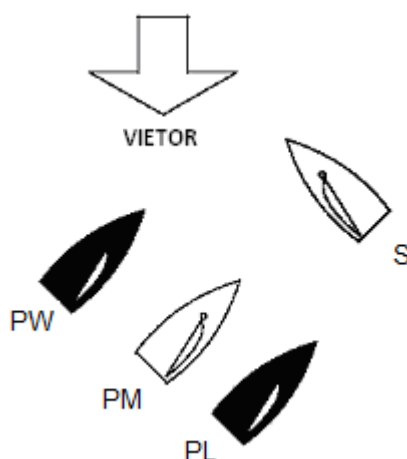
Definície, Miesto

Pravidlo 19.2(b), Miesto na minutie prekážky: Poskytnutie miesta pri prekážke

Pravidlo 43.1(b), Zbavenie viny

Pravidlo 43.1(c), Zbavenie viny

Keď vonkajšia loď v krytí musí dať miesto jednej či viacerým vnútorným lodiam na minutie prekážky, tak priestor, ktorý dáva, musí byť dostatočný na to, aby všetky vnútorné lode mohli plniť svoje povinnosti podľa pravidiel Časti 2.



Skutočnosti

Lode PW, PM a PL boli ostro proti vetru a v krytí na vetre zľava. Loď S bola ostro proti vetru na vetre sprava. PW bola na kolíznom kurze s S. PM a PL nepotrebovali zmeniť smer, aby bezpečne prešli za kormou S. PW odpadla, aby prešla za S bez dotyku, a PM odpadla a dala jej práve taký priestor, aby to mohla urobiť. PL držala svoj smer a nastal dotyk medzi PM a PL, bez škody či zranenia. Žiadna loď neprijala trest. PM protestovala na PL.

Otázka

Ako sa uplatňujú pravidlá pri tejto príhode a ktorá loď či lode by mali byť diskvalifikované?

Odpoveď

S bola prekážkou pre PW, PM aj PL, pretože každá z nich by potrebovala podstatne zmeniť smer, ak by plachtila priamo k S a bola by jednu dĺžku lode od S, a pretože všetky boli povinné podľa pravidla 10 dávať S prednosť (pozri definíciu Prekážka). PL mala právo podľa pravidla 19.2(a) zvoliť si, ktorým bokom prekážku minie, pretože mala právo

plavby pred oboma PM aj PW. Avšak PL nemala právo volať o miesto na obrat podľa pravidla 20, pretože nepotrebovala zmeniť smer a vyhnúť sa S (pozri pravidlo 20.1(a)). Keď PL prechádzala za S, pravidlo 19.2(b) požadovalo od PL dať miesto obom PM aj PW medzi sebou a S. Pravidlo 19.2(b) taktiež požadovalo od PM dať miesto PW.

Priestor, ktorý bola PL povinná dať PM a PW, zahŕňa dost' priestoru pre PM dať miesto PW a pre PM dať prednosť PL, tiež miesto pre PW dať prednosť obom S aj PM (pozri definíciu Miesto). PL neposkytla taký priestor. Preto porušila pravidlo 19.2(b) a mala by byť diskvalifikovaná. PL tiež porušila pravidlo 14, pretože sa dalo vyhnúť dotyku, keby PL poskytla PM a PW dost' priestoru. Avšak pretože PL mala právo plavby pred PM a nebola škoda ani zranenie, PL bola zbavená viny podľa pravidla 43.1(c) pre svoje porušenie pravidla 14.

PM porušila pravidlo 11, ale bola zbavená viny podľa pravidla 43.1(b). PM neporušila pravidlo 14, pretože pre ňu nebolo možné vyhnúť sa dotyku, buď s PL alebo s PW. (Pozri Prípád 11 pre rozbor podobnej situácie.)

World Sailing 2013

PRÍPAD 126

Pravidlo 23.2, Prekážanie druhým lodiam

Pre určenie, či sa na príhodu uplatňuje pravidlo 23.2, loď plachtí na tom úseku, ktorý zodpovedá jej smeru bezprostredne pred príhodou a jej dôvodom plachtiť tým smerom.

Skutočnosti pre otázku 1

Trat' rozjazdy začína úsekom proti vetru k náveternej značke, ktorý je nasledovaný krátkym úsekom na bočný vietor k offsetovej značke a potom na zadný vietor k záveternej značke. Lode L a W plachtia na úseku proti vetru a oboplávajú náveternú značku a offsetovú značku. Na zadnom vetre, keď sú L a W na vetre z rovnakých bokov a plachtia k záveternej značke, L vyostří k W a W reaguje a dáva prednosť. Po rozjazde W zistí, že L neštartovala správne a bola hodnotená OCS. W protestuje na L a tvrdí, že L porušila pravidlo 23.2.

Otázka 1

Pre účely pravidla 23.2, plachtili L a W na rovnakom úseku trate, alebo na iných úsekoch, keď L vyostrila k W?

Odpoveď 1

Pre účely určenia, či sa na príhodu uplatňuje pravidlo 23.2, loď plachtí na tom úseku, ktorý zodpovedá jej smeru bezprostredne pred príhodou a jej dôvodom plachtiť tým smerom. L neodštartovala, ale nebola si vedomá, že urobila tú chybu. Preto L plachtila na úseku trate k záveternej značke. W bola jasne na tom istom úseku. Preto, keď L vyostrila k W, neplatilo medzi nimi pravidlo 23.2.

Skutočnosti pre otázku 2

Skutočnosti sú tie isté ako pre otázku 1, ale s týmito rozdielmi: L štartovala správne, ale nevedela o povinnosti oboplávať offsetovú značku a neoboplávala ju požadovaným bokom. Po oboplávaní náveternej značky plachtila k záveternej značke, keď vyostrila k W.

Otázka 2

Pre účely pravidla 23.2, plachtili L a W na rovnakom úseku trate, alebo na iných úsekoch, keď L vyostrila k W?

Odpoveď 2

W jasne plachtila na úseku k záveternej značke. Pretože L nevedela o povinnosti oboplávať offsetovú značku a plachtila k záveternej značke odvtedy, čo oboplávala náveternú značku, až kým vyostrila k W, L tiež plachtila na úseku k záveternej značke. Preto, keď L vyostrila k W, neplatilo medzi nimi pravidlo 23.2.

Skutočnosti pre otázku 3

Skutočnosti sú tie isté ako pre otázku 2, ale s týmito rozdielmi: Potom, čo L plachtila časť trasy k záveternej značke, uvedomila si, že neoboplávala offsetovú značku a otočila sa naspäť napraviť svoju chybu. Keď L križovala do návetrica k offsetovej značke, stretla loď X. X oboplávala náveternú značku aj offsetovú značku a plachtila na zadný vietor k záveternej značke na vetre z rovnakého boku ako L. L sa odchýlila zo svojho správneho smeru, aby prinútila X vyostriť. X protestovala na L a tvrdila, že L porušila pravidlo 23.2.

Otázka 3

Pre účely pravidla 23.2, plachtili L a X na rovnakom úseku trate, alebo na iných úsekoch, keď L vyostrila k X?

Odpoved' 3

X jasne plachtila na úseku k záveternej značke. Keď si L uvedomila, že neoboplavala offsetovú značku a otočila sa plachtiť k offsetovej značke, už viac neplachtila na úseku k záveternej značke a začala plachtiť na úseku od náveternej značky k offsetovej značke. Na tom úseku plachtila, keď stretla X. Preto lode plachtili na iných úsekoch, keď L vyostrila k X. Pravidlo 23.2 platilo medzi L a X, a L ho porušila.

World Sailing 2013

PRÍPAD 127

Definície, Pretekanie

Lod' opustí cieovu ciaru a značky, keď iadnaas jej trupu, posádky ani výstroja nie je na ciare, a iadna značka neovplyvňuje jej voľbu smeru.

Otázka

Definícia Pretekanie uvádza, že lod', ktor „dokoni a opustí cieovu ciaru a značky“, už viac nepreteká. Kedy lod' „opustí cieovu ciaru a značky“?

Odpoved'

Lod' opustí cieovu ciaru a značky, keď sú splnen nasledovne dve podmienky: iadnaas jej trupu, posádky ani výstroja nie je na ciare a iadna z cieľových značiek nemá vplyv na jej voľbu smeru.

Napríklad lod', ktor opustí cieovu ciaru a potom pokračuje v plachten smerom k cieľovej značke, kde ju prúd znesie na značku, stále preteká a porušila pravidlo 31. Avšak lod', ktor preťala cieovu ciaru a plachtí do pozície, kde iadna z cieľových značiek nemá vplyv na jej voľbu smeru, už viac nepreteká. Ak sa neskôr dotkne cieľovej značky, neporušila pravidlo 31.

World Sailing 2013

PRÍPAD 128

Definície, Dokončenie

Definície, Preplachtenie trate

Pravidlo 28.2, Plachtenie v rozjazde

Pravidlo 31, Dotyk značky

Pravidlo A4, Bodovací systém

Pravidlo A5, Body určené pretekovou komisiou

Ak preteková komisia vidí, že loď urobila chybu podľa pravidla 28.1 pri preplachtení trate a nenapravila tú chybu, musí ju hodnotiť NSC. Ak vidí, že sa loď dotkla značky pri dokončení, musí ju hodnotiť podľa jej cieľového umiestnenia a môže na ňu protestovať pre porušenie pravidla 31.

Skutočnosti pre otázku 1

Všetky lode v rozjazde s výnimkou lode A plachtili ku cieľovej čiare od poslednej značky a potom dokončili, keď ju prešli z jej traťovej strany, ponechajúc plavidlo komisie napravo a značku F naľavo. Ako ukazuje nákres, A ponechala značku F napravo, odpadla, plachtila celkom na traťovú stranu čiare a krátko po pozícii 3 dokončila. A potom plachtila do prístavu. Členovia pretekovej komisie videli plachtiť A na trati podľa nákresu. Platili pravidlá Dodatku A.



Otázka 1

Čo by mala preteková komisia v tejto situácii urobiť?

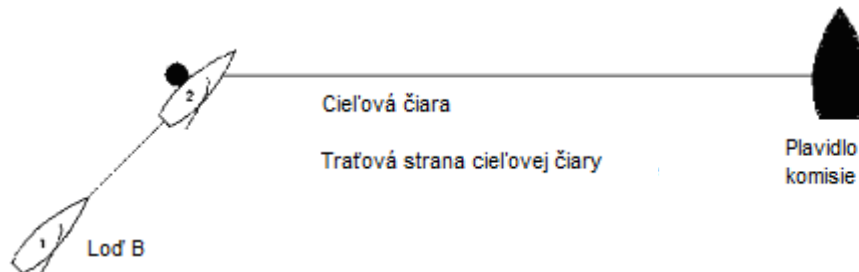
Odpoveď 1

Aby dodržala pravidlo 28.1, loď musí „preplachtiť trať“, a preto pásik, znázorňujúci stopu lode musí, keď sa zatiahnutím napne, minúť značku F požadovaným bokom. A urobila na čiare chybu podľa pravidla 28.1, pretože pásik, znázorňujúci jej stopu, keď sa zatiahnutím napne, míňa značku F nesprávnym bokom. A nenapravila tú chybu, ako to dovoľuje pravidlo 28.2, a preto porušila pravidlo 28.1. Pretože A „nepreplachtila trať“, pravidlá A5.1 a A5.2 požadujú od pretekovej komisie, aby pridela

A body za miesto o jedno vyššie ako je počet lodí prihlásených v pretekoch. Skratkou pre jej umiestnenie je „NSC“ (pozri pravidlo A10).

Skutočnosti pre otázku 2

Preteková komisia videla, že sa loď B dotkla cieľovej značky, ako pretínala cieľovú čiaru. B neprijala trest a plachtila do prístavu.



Otázka 2

Čo by mala preteková komisia urobiť?

Odpoveď 2

B dokončila, keď jej prova prešla cieľovú čiaru tesne pred pozíciou 2. Preteková komisia musí podľa pravidla A4 prideliť B body za umiestnenie, na ktorom dokončila.

Ako stanoví pravidlo 60.2(a), preteková komisia môže protestovať na B. Ak sa rozhodne tak urobiť, musí ju informovať, že má úmysel protestovať a doručiť svoj písomný protest v rámci protestného času podľa pravidla 61.3 (pozri pravidlo 61.1(b)). Navyše, protestná komisia, technická komisia alebo iná loď, ak tá loď videla dotyk B so značkou, môžu protestovať na B (pozri pravidlá 60.1(a), 60.3(a) a 60.4(a)).

PRÍPAD 129

Definície, Dokončenie

Pravidlo 28, Plachtenie v rozjazde

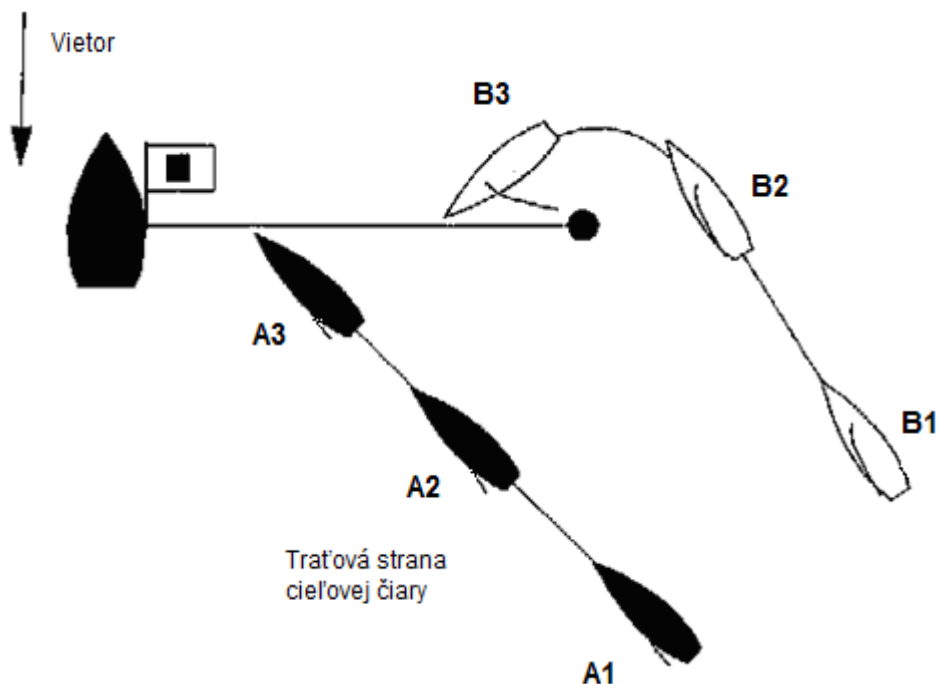
Pravidlo 32.2(a), Skrátenie alebo zrušenie po štarte

Pravidlo 62.1(a), Náprava

Keď je trať skrátaná pri značke, ktorá sa má oboplávať, tá značka sa stáva cieľovou značkou. Pravidlo 32.2(a) dovoľuje pretekovej komisii umiestniť plavidlo s vyvesenou vlajkou S na ľubovoľnom konci cieľovej čiary. Lod' musí preťať cieľovú čiaru v súlade s definíciou Dokončenie, aj keby tak minula tú značku opačným bokom, akým by ju musela minúť, ak by trať nebola skrátaná.

Skutočnosti pre otázku 1

Plachetné smernice stanovujú, že všetky značky, ktoré sa majú oboplávať, vrátane náveternej značky, sa majú minúť ľavobokom. Pre nedostatočný vietor skrátá preteková komisia trať vyvesením vlajky S (s dvoma zvukmi) zo stožiaru lode komisie zakotvenej blízko náveternej značky.



Komisia postaví cieľovú čiaru, ako ukazuje nákres. V čase vyvesenia vlajky S sú lode medzi poslednou značkou, ktorá sa mala oboplávať, a cieľovou čiarou. Lode A a B sa blížia ku cieľovej čiare, vidia vlajku S a plachtia kurzami, ako ukazuje nákres.

Otázka 1

Potom, čo preteková komisia skráti trať, sú lode stále povinné minúť náveternú značku ľavobokom a urobiť „hákovú otočku“ okolo nej (ako to robí B), alebo sú povinné preťať cieľovú čiaru z traťovej strany (ako to robí A)?

Odpoveď 1

Potom, čo preteková komisia skráti trať, náveterná značka nie je viac značkou, ktorá sa má oboplávať. Stáva sa cieľovou značkou (pozri pravidlo 32.2(a)). Pre splnenie pravidla 28.1 musia lode dokončiť v súlade s definíciou Dokončenie. Preto musia preťať cieľovú čiaru z jej traťovej strany. A dokončuje v súlade s definíciou; B nedokončuje.

Dodatočné skutočnosti pre otázku 2

Lod' B žiada o nápravu tvrdiac, že pozícia lode komisie, ako ju ukazuje nákres, bola nesprávnym konaním pretekovej komisie, pretože nebolo jasné, z textu pretekových pravidiel a plachetných smerníc, z ktorého smeru majú lode preťať cieľovú čiaru.

Otázka 2

Bolo nesprávnym konaním pretekovej komisie zakotviť loď komisie s vyvesenou vlajkou S tam, kde bola?

Odpoveď 2

Nie (hoci takéto konanie nie je dobrou praxou pri vedení pretekov). Keď je trať skrátená pri značke, ktorá sa má oboplávať, pravidlo 32.2(a) dovoľuje pretekovej komisii umiestniť plavidlo s vyvesenou vlajkou S na ľubovoľnom konci cieľovej čiaru. Pravidlo 28.1 jasne požaduje, aby lode preťali cieľovú čiaru v súlade s definíciou Dokončenie. Definícia Dokončenie nemôže byť zmenená rozpisom pretekov ani plachetnými smernicami (pozri pravidlo 86.1(b)).

World Sailing 2013

PRÍPAD 130

Zrušený

PRÍPAD 131

Pravidlo 78.2, Súlad s triedovými pravidlami; Certifikáty Pravidlo A5.1, Body určené pretekovou komisiou

Ak loď porušila pravidlo 78.2 tým, že nepredložila požadovaný certifikát ani nezariadila overenie jeho existencie pred štartom v posledný deň pretekov, preteková komisia ju musí hodnotiť ako DSQ bez prerokovania vo všetkých rozjzdách tých pretekov.

Skutočnosti

Pravidlo v plachetných smerniciach pre preteky požaduje, aby bol predložený certifikát, alebo overená jeho existencia, predtým, ako loď preteká. Jedna loď nesplnila túto požiadavku, ale pred prvou rozjzdou dala pretekovej komisii vyhlásenie podpísané zodpovednou osobou, že loď má platný certifikát. Pred štartom v posledný deň pretekov nebol ten certifikát ani predložený, ani overený.

Otázka

Čo by mala preteková komisia urobiť?

Odpoveď

Preteková komisia ju musí hodnotiť DSQ vo všetkých rozjzdách bez prerokovania (pozri pravidlo 78.2 a A5.1).

World Sailing 2013, revízia 2021

PRÍPAD 132

Pravidlo 16.2, Zmena smeru Pravidlo 18.1(a), Miesto pri značke: Kedy platí pravidlo 18

Vysvetlenie pojmu „križovanie proti vetru“.

Otázka

Pravidlo 16.2 stanoví, že sa uplatňuje medzi loďami na vetre z opačných bokov pri križovaní proti vetru. Pravidlo 18.1(a) stanoví, že pravidlo 18 neplatí medzi loďami na vetre z opačných bokov pri križovaní proti vetru.

Pre účely týchto pravidiel, kedy sú lode na vetre z opačných bokov pri križovaní proti vetru?

Odpoveď

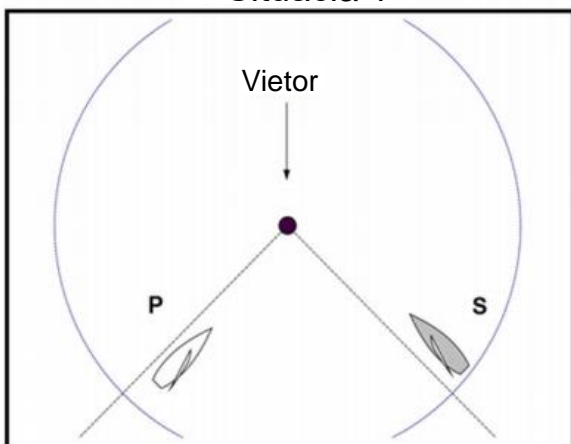
Dve lode na vetre z opačných bokov križujú proti vetru, keď po ich štartovom znamení,

- (1) smer, ktorý by si každá z nich zvolila na preplachtenie trate a dokončenie tak skoro, ako sa dá, v neprítomnosti ostatných lodí, je smer ostro proti vetru alebo ostrejší, alebo
- (2) jedna alebo obe prestúpavajú čiaru ostro proti vetru k ich ďalšej značke. Loď na náveternej strane čiaru ostro proti vetru k záveternej značke „neprestúpava“ tú čiaru, je iba „nad“ tou čiarou.

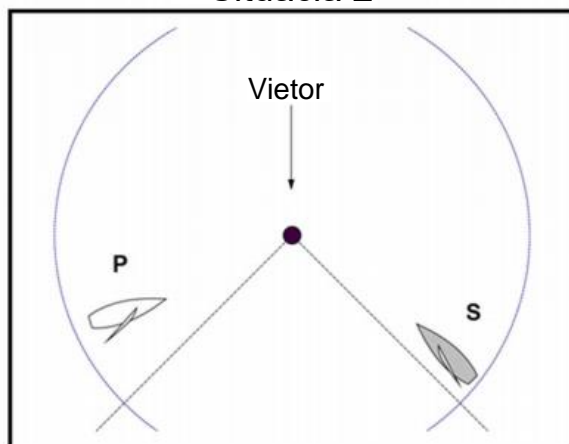
Príklady

V každej nasledujúcej situácii 1 až 6 sú zobrazené lode na vetre z opačných bokov a križujú proti vetru, a sú alebo pod, alebo prestúpavajú čiaru ostro proti vetru k ďalšej značke na ich trati. Touto značkou môže byť značka, ktorá sa má oboplávať, značka, ktorá sa má minúť alebo obmedzujúca, alebo značka brány alebo cieľová značka.

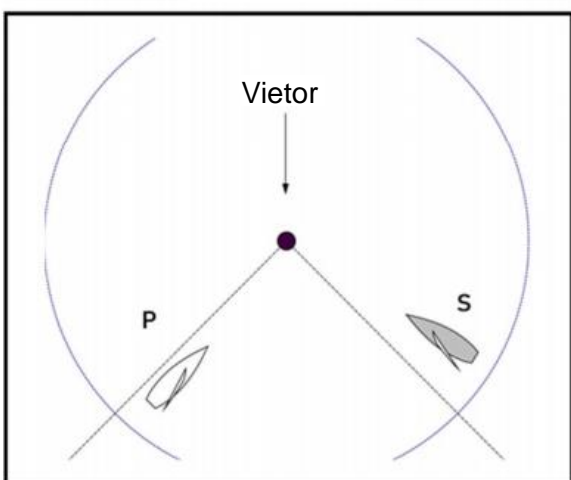
Situácia 1



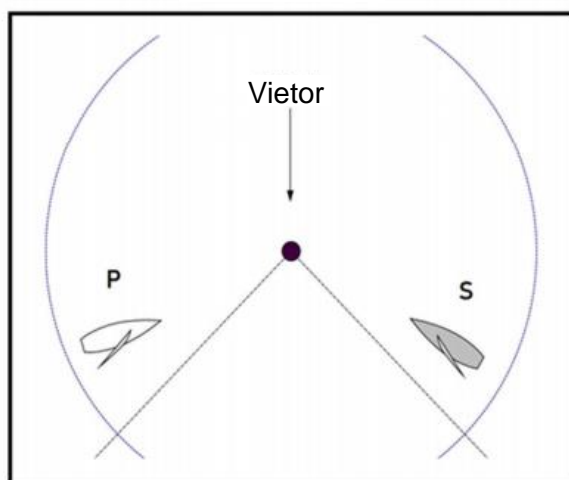
Situácia 2



Situácia 3

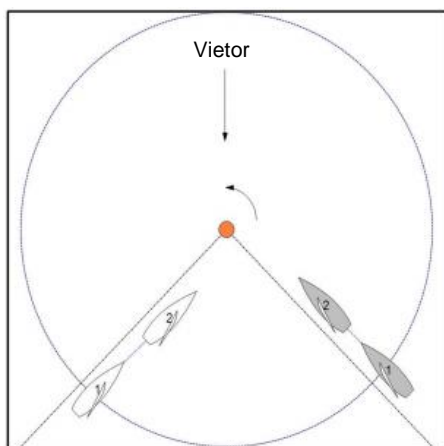


Situácia 4

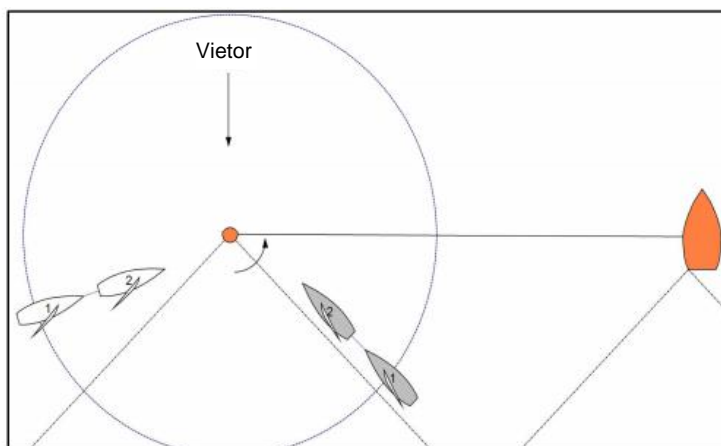


Situácie 5 a 6 zobrazujú dve lode križujúce proti vetru v okruhu pri značke, ktorá sa má minúť ľavobokom. V situácii 5 sa uplatňuje podmienka (1) a v situácii 6 podmienka (2).

Situácia 5

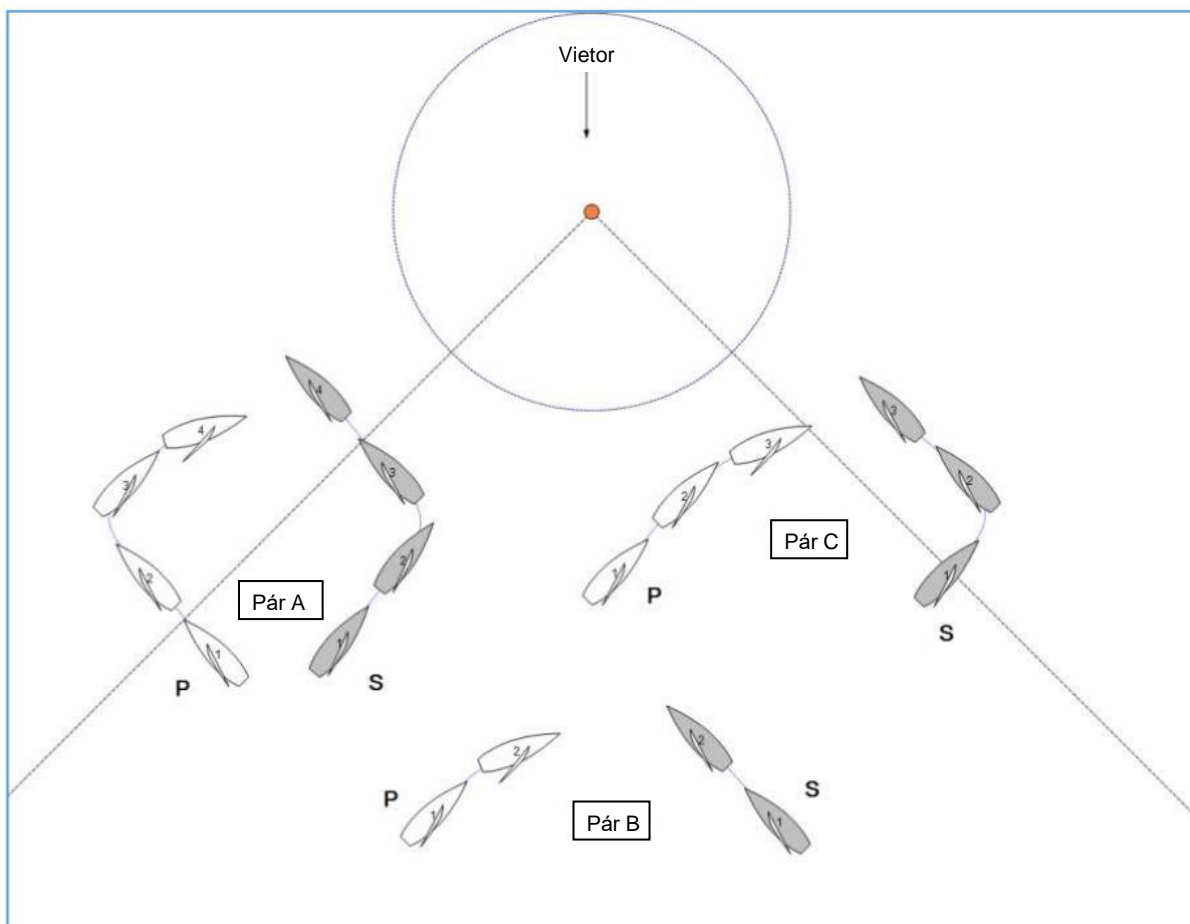


Situácia 6



V situácii 7 každý pár lodí nižšie je na križovaní proti vetru a lode na vetre sprava podliehajú každej pravidlu 16.2.

Situácia 7



PRÍPAD 133

Stiahnutý na revíziu

PRÍPAD 134

Definície, Správny smer

Pravidlo 17, Na vetre z rovnakých bokov; Správny smer

Správny smer lode závisí v každom okamihu na existujúcich podmienkach. Sú medzi nimi sila a smer vetra, typ poryvov a zoslabnutí, vlny, prúd a fyzikálne vlastnosti trupu lode a jej výstroja, vrátane plachiet, ktoré používa.

Skutočnosti

Dve lode W a L plachtia na zadný vietor na vetre z rovnakých bokov v podmienkach, kedy by obvykle mali vytiahnuté spinakre namiesto kosatiek, aby dokončili čo najskôr. Ďalšia značka je priamo po vetre od ich súčasnej pozície.

W má problém vytiahnuť svoj spinaker a L, plachtiaca rýchlejšie, získa záveterné krytie z pozície celkom vzadu a podliehala pravidlu 17. So zámerom získať taktickú výhodu nad W, rozhodla sa L pokračovať v plachtení s kosatkou a odložiť vytiahnutie spinakra.

L potom plachtila kurzom, ktorý viedol k najlepšej VMG („velocity made good, najrýchlejšie k nasledujúcej značke) lode, plachtiacej na zadný vietor s kosatkou. Tento smer je ostrejší ako smer, ktorým by dosiahla najlepšiu VMG, ak by použila svoj spinaker.

W protestovala na L tvrdiac, že tým, že nevytiahla spinaker a neplachtila iným, rýchlejším kurzom, aby dokončila čo najskôr, L porušila pravidlo 17. Na rokovaní zástupca L uviedol, že pre dokončenie čo najskôr v neprítomnosti W by L vytiahla svoj spinaker a plachtila iným, rýchlejším a nižším kurzom.

Otázka

Keď L odložila vytiahnutie spinakra a namiesto toho plachtila kurzom, ktorý viedol k najlepšej VMG lode, plachtiacej na zadný vietor s kosatkou, porušila pravidlo 17 tým, že plachtila nad svoj správny smer?

Odpoveď

Nie. Správny smer lode závisí v každom okamihu na daných podmienkach. Niektorými z tých podmienok sú sila a smer vetra, typ poryvov a zoslabnutí, vlny, prúd a fyzikálne vlastnosti trupu lode a jej výstroja. Plachty, ktoré má vyťahnuté, sú súčasťou jej výstroja a preto jednou z podmienok, na ktorých závisí jej správny smer. Keď L plachtila s kosatkou, jej správnym smerom bol kurz, ktorý jej dal najlepšiu VMG pri plachtení s vyťahnutou kosatkou a nie spinakrom. L neplachtila nad ten smer, takže neporušila pravidlo 17.

V pretekových pravidlách nie je požiadavka, aby loď vyťahla svoj spinaker v nejakom danom čase, ani to, aby dokončila čo najskôr. Môžu existovať rôzne dôvody, vrátane taktických zámerov, že loď nepoužije spinaker. Preto aj keď L vyhlásila, že v neprítomnosti W by vyťahla spinaker a platila by nižším smerom, L neporušila žiadne pravidlo pokračovaním v plachtení s kosatkou namiesto s jej spinakrom. (Pozri Prípady 78 pre rozbor taktiky, ktorá prekáža a brzdí inú loď.)

World Sailing 2014

PRÍPAD 135

Definície, Dávať prednosť

Pravidlo 44.1(b), Tresty v čase príhody: Prijatie trestu

Pravidlo 62.1(b), Náprava

Rozbor rozhodnutí, ktoré musí urobiť protestná komisia, keď loď poruší pravidlo Časti 2 tým, že nedáva prednosť, a loď s právom plavby či tretia loď žiada o nápravu podľa pravidla 62.1(b).

Skutočnosti pre otázku 1

Dve lode, P na vetre zľava a S na vetre sprava, sú na kolíznom kurze pri križovaní proti vetru v silnom vetre (viac než 20 uzlov). P drží svoj smer a keď začne byť S jasné, že P nedáva prednosť, S ihneď a rýchlo obráti na vietor zľava, aby sa vyhla P. Napriek pokusu S vyhnúť sa P nastane medzi loďami dotyk, ale nespôsobí škodu. Avšak pri obrate, aby sa vyhla P, sa S prevráti a pri prevrátaní kormidelník spadne a poškodí páku kormidla. Po postavení lode sa páka nedá opraviť a S rozjazdu vzdáva. S žiada o nápravu podľa pravidla 62.1(b).

Otázka 1

Má S právo na nápravu, ak by jej žiadosť bola platná?

Odpoveď 1

Pravidlo 62.1(b) nevyžaduje, aby fyzické poškodenie (či zranenie) bolo spôsobené priamo loďou, ktorá porušila pravidlo Časti 2. Je postačujúce, že akékoľvek fyzické poškodenie (či zranenie) je pravdepodobným následkom činnosti lode porušujúcej pravidlo.

V tomto prípade bola škoda na S „vážna“, pretože nemohla byť opravená na vode a následkom toho S vzdala z rozjazdy. Preto „príslušným“ trestom pre P bolo vzdanie sa (pozri pravidlo 44.1(b)). S môže mať právo na nápravu, ale iba ak protestná komisia bude postupovať podľa tohto dvojbodového postupu.

Po prvé, komisia musí stanoviť, že P alebo vzdala po príhode z rozjazdy, alebo P bola protestovaná a potrestaná pre porušenie pravidla Časti 2 počas príhody s S. Ak je to tak, S má právo na nápravu za podmienky, že protestná komisia dospeje k záveru, že

- kolízia bola pravdepodobná a S urobila vyhýbací manéver hneď, ako bolo jasné, že P nedáva prednosť;
- prevrátenie a pád kormidelníka boli následkom toho, že P nedávala prednosť, a nie nedostatočnej jachtárskej zručnosti S; a
- škoda nebola následkom toho, že páka kormidla bola už predtým v zlom stave.

Skutočnosti pre otázku 2

Dve lode, A a B, sú na kolíznom kurze v silnom vetre. A je povinná dávať B prednosť. A drží svoj smer a keď začne byť B jasné, že A nedáva prednosť, B ihneď a rýchlo urobí veľkú zmenu smeru, aby sa vyhla A. Nedôjde k dotyku medzi A a B. Avšak pri manévrovaní, aby sa vyhla možnému dotyku s A a škode, sa B zrazí s C, treťou loďou v blízkosti. C je poškodená a vzdáva z rozjazdy. C žiada o nápravu podľa pravidla 62.1(b).

Otázka 2

Má C právo na nápravu, ak by jej žiadosť bola platná?

Odpoveď 2

C môže mať právo na nápravu, ale iba ak protestná komisia bude postupovať podľa tohto dvojbodového postupu.

Po prvé, komisia musí stanoviť, že A alebo vzdala po príhode z rozjazdy, alebo A bola protestovaná a potrestaná pre porušenie pravidla Časti 2 počas príhody s B. Ak je to tak, C má právo na nápravu za podmienky, že protestná komisia dospeje k záveru, že

- kolízia bola pravdepodobná a B urobila vyhýbací manéver hneď, ako bolo jasné, že A nedáva prednosť;
- škoda na C bola následkom toho, že A nedávala prednosť, a nie nedostatočnej jachtárskej zručnosti B; a
- potom, ako B začala meniť smer, nebolo pre C rozumne možné vyhnúť sa kolízii a následnej škode.

Pozri aj Prípád 110.

World Sailing 2014, revízia 2021

PRÍPAD 136

Pravidlo 29.1, Odvolania: Individuálne odvolanie

Pravidlo 63.6, Rokovania: Prijatie svedectiev a zisťovanie skutočností

Pri zisťovaní skutočností sa protestná komisia bude riadiť váhou dôkazov. Vo všeobecnosti, člen pretekovej komisie, ktorý sledoval štartovú čiaru, má lepšiu pozíciu ako akákoľvek súťažiacca loď pri posúdení, či bola nejaká loď cez čiaru pri štartovom znamení, a ak bola, či sa vrátila na predštartovú stranu a štartovala.

Skutočnosti

Po štartovom znamení usúdil člen pretekovej komisie, ktorý pozoroval čiaru, že tri lode boli cez čiaru. Ihneď bola vyvesená vlajka X so zvukovým znaméním, a zostala vyvesená požadovaný čas (pozri pravidlo 29.1). Iný člen pretekovej komisie, na druhom konci čiaru, potvrdil identitu tých troch lodí a to, že sa nevrátili na predštartovú stranu a neštartovali. Všetky tri lode boli hodnotené OCS. Jedna z tých troch lodí preplávala trať a dokončila prvá. Keď zistila, že je hodnotená OCS, požiadala o nápravu a trvala na tom, že sa vrátila na predštartovú stranu a štartovala. Zavolala si ako svedkov dvoch iných pretekárov, ktorí boli blízko, a ktorí si mysleli, že sa vrátila a štartovala.

Otázka 1

Môže byť rozhodnutie pretekovej komisie, že loď neštartovala, zmenené na základe iných dôkazov? Ak áno, tak za akých okolností?

Odpoveď 1

Áno, ak je protestná komisia presvedčená váhou dôkazov, že členovia pretekovej komisie, ktorí pozorovali čiaru a lode po štartovom znamení, sa

nepozerali, keď loď prešla čiaru alebo robila návratový manéver, alebo sa pomýlili pri identifikácii tej lode.

Otázka 2

Pri zohľadňovaní váhy dôkazov v takomto prípade, mala by protestná komisia prikladať väčšiu váhu tým od členov pretekovej komisie?

Odpoveď 2

Dôkaz od členov pretekovej komisie, ktorí sú na najlepšej pozícii pre posúdenie, je zvyčajne spoľahlivejší.

Otázka 3

Ak by problémom jednoducho bolo, či bola loď „cez“ štartovú čiaru, alebo či sa „celkom“ vrátila, tak je osoba, ktorá nie je v pozícii, že vidí pozdĺž čiar, spoľahlivým svedkom?

Odpoveď 3

Pozri Odpoveď 2. Člen pretekovej komisie, ktorý v danom čase pozerá priamo pozdĺž čiar, je v najlepšej pozícii posúdiť to.

RYA 1984/8

PRÍPAD 137

Pravidlo 63.4(b), Rokovania: Konflikt záujmov

Keď sa rozhoduje, či je konflikt záujmov závažný, protestná komisia by mala zohľadniť stupeň závažnosti konfliktu, dôležitosť pretekov a celkové vnímanie spravodlivosti.

Skutočnosti

Po oznámení konfliktu záujmov jedným členom protestnej komisie nesúhlasila jedna zo strán, aby tá osoba zostala naďalej členom protestnej komisie.

Otázka

Ako by mala protestná komisia rozhodnúť, či je ten konflikt závažný alebo nie, ako požaduje pravidlo 63.4?

Odpoveď

Dotknutý člen by nemal byť prítomný počas tohto rozhodovacieho procesu. Pravidlo 63.4(c) požaduje, aby ostatní členovia protestnej komisie

zvážili stupeň závažnosti konfliktu. Napríklad, vzťah rodič/dieťa takmer určite znamená vysoký stupeň konfliktu, zatiaľ čo vzdialenejšia príbuznosť znamená vo všeobecnosti znižujúci sa stupeň konfliktu s rastúcou príbuzenskou vzdialenosťou. Podobne vzťah zamestnávateľ/zamestnaný by mohol znamenať vysoký stupeň konfliktu.

Pravidlo 63.4(c) požaduje tiež zvážiť dôležitosť pretekov. Pri nejakých úrovniach pretekov nie je praktické hľadať vhodných členov do protestnej komisie, ktorí nemajú žiaden konflikt záujmov, hoci preteky potrebujú prítomnosť protestnej komisie. Je možné aj vyvážiť ten konflikt medzi dvoma či viacerými členmi protestnej komisie.

Protestná komisia by mala tiež zvážiť, či vnímaniu spravodlivosti lepšie poslúži mať viac členov protestnej komisie, alebo nezaradiť osobu s konfliktom. Protestná komisia by tiež mala zvážiť silu pocitu strán a to, či sú ich obavy zdieľané, alebo či ich má len jedna strana.

World Sailing 2016

PRÍPAD 138

Pravidlo 2, Čestné plachtenie

Pravidlo 69, Zlé správanie

Vo všeobecnosti, činnosť pretekára, ktorá priamo ovplyvňuje čestnosť pretekania alebo neprijatie príslušného trestu, keď si je pretekár vedomý porušenia pravidla, mala by sa riešiť podľa pravidla 2. Akákoľvek činnosť, vrátane vážneho porušenia pravidla 2 či iného pravidla, ktorú komisia posúdi ako možné zlé správanie, mala by sa riešiť podľa pravidla 69.

Otázka 1

Keď došlo k takému konaniu nejakej osoby, ktoré by sa mohlo pokladať za zlé športové správanie alebo za zlé správanie, aké konanie predstavuje zlé správanie?

Odpoveď 1

Pravidlo 69 pokrýva všetky činy zlého správania, v rozsahu od veľmi malého prečinu po veľmi významný čin zlého športového správania alebo takého, ktoré uvedie šport do zlej povesti. Nasledovné činy by sa mali brať ako príklady činov zlého správania, ale nie sú to vyčerpávajúce príklady a tento zoznam nie je konečný:

1. Účasť na akejkoľvek kriminálnej aktivite (napríklad krádež, útok, kriminalitou spôsobená škoda)
2. Účasť na inej aktivite, ktorá môže viesť do zlej povesti
3. Šikanovanie, diskriminácia a zastrašovanie
4. Fyzické násilie alebo vyhrážky
5. Také nezodpovedné konanie, ktoré spôsobí, alebo by mohlo spôsobiť, škodu či zranenie
6. Neuposlušnosť primeraných pokynov funkcionárov pretekov
7. Zámerné porušenie pravidiel alebo navádzanie iných na porušenie pravidiel
8. Manipulácia s výstrojom iného pretekára
9. Opakované porušovania pravidiel
10. Nekonanie, keď tvoja loď či tím porušuje pravidlo, keď si si vedomý toho porušovania
11. Nepovedanie pravdy alebo celej pravdy na rokovaní
12. Iné formy podvádzania, ako je falzifikácia osobných, triedových či premeriavacích dokumentov, vedomé prihlásenie nepremeranej lode, vynechanie značky pre zlepšenie postavenia atď.
13. Hrubá alebo urážlivá reč, ktorá uráža alebo by mohla uraziť
14. Robenie urážlivých alebo neúctivých poznámok týkajúcich sa funkcionárov pretekov či ich rozhodnutí (vrátane elektronických prostriedkov, ako sú sociálne médiá)

Otázka 2

Kedy by mala protestná komisia postupovať podľa pravidiel 2 a kedy by mala postupovať podľa pravidiel 69?

Odpoveď 2

Na loď sa môže protestovať podľa pravidiel 2 a protestná komisia je povinná prerokovať a rozhodnúť ten protest. Pre potvrdenie údajného porušenia pravidiel 2 pri proteste je protestná komisia povinná jasne určiť, že loď nesúťažila v súlade s uznávanými princípmi športového správania a fair play. To znamená, že ten čin musí priamo súvisieť so súťažením, aby mohlo byť potvrdené porušenie pravidiel 2.

Protestná komisia môže protestovať na loď pre porušenie pravidiel 2, ale môže rozhodnúť, že konanie podľa pravidiel 69 je vhodnejšie, alebo za niektorých okolností môže konať podľa oboch. Vo všeobecnosti, obvinenie z konania, ktoré priamo ovplyvňuje súťaženie, by mali byť dôvodom na protest podľa pravidiel 2.

Konanie, ktoré sa pokladá za zlé správanie a ktoré priamo neovplyvňuje súťaženie, by sa malo riešiť konaním podľa pravidla 69.

Protest a následné rokovanie podľa akéhokoľvek pravidla, vrátane pravidla 2, môže odhaliť správanie, ktoré protestná komisia pokladá za zlé správanie. V tomto prípade môže byť vhodné, aby protestná komisia začala oddelené konanie podľa pravidla 69.

Skutočnosti pre otázku 3

Lod' plachtí proti vetru na vetre zľava a pokúsi sa prejsť pred loďou na vetre sprava. Lod' na vetre zľava to zle posúdi a nedá prednosť.

Otázka 3

Porušila loď na vetre zľava zámerne pravidlo?

Odpoveď 3

Nie. Takéto zlé posúdenie je bežné počas rozjazdy a nie je nečestným plachtením ani zlým správaním. Aby to bolo nečestné plachtenie alebo zlé správanie, musí existovať dôkaz pre to, že tá loď vedela či mala vedieť, že nedokáže prejsť, a aj tak sa o to pokúsila.

Ak si však loď na vetre zľava uvedomí, že nedávala prednosť, tak vedome porušila pravidlo a musí prijať príslušný trest. Inak by porušila uznávaný princíp športového správania (pozri Základné princípy, Športové správanie a pravidlá).

World Sailing 2016

PRÍPAD 139

Pravidlo 69.2(j), Zlé správanie: Činnosť protestnej komisie

Príklady objasňujúce, kedy by bolo „vhodné“ podľa pravidla 69.2(j)(3) oznámiť porušenie pravidla 69 národnému zväzu či World Sailingu.

Skutočnosti

Protestná komisia zistila, že sa pretekár alebo podporná osoba dopustila zlého správania a udelila trest podľa pravidla 69.

Otázka 1

Kedy by mala protestná komisia oznámiť to previnenie národnému zväzu tej osoby alebo World Sailingu?

Odpoveď 1

Pravidlo 69.2(j) požaduje správu národnému zväzu alebo World Sailingu, keď je udelený trest vyšší ako DNE v jednej rozjazde, ak bola osoba vylúčená z miesta pretekov, alebo v iných prípadoch, ktoré pokladá protestná komisia za „vhodné“. Bolo by „vhodné“ oznámiť to za nasledovných okolností, vybraných ako príklady:

- (1) Pri pretekoch s jednou rozjazdou sa protestná komisia domnieva, že udelený trest by bol vyšší ako DNE v jednej rozjazde, ak by mali preteky viac rozjazdov. Toto by mohlo byť kvôli závažnosti previnenia, alebo viacerých menších previnení.
- (2) Zistilo sa, že podporná osoba porušila pravidlo 69 a že by bola vylúčená z miesta pretekov, ale teraz je posledný deň pretekov a vylúčenie z miesta pretekov by nemalo účinok.
- (3) Protestná komisia má dobré dôvody domnievať sa, že osoba, ktorá porušila pravidlo 69 bola už predtým potrestaná pre porušenie pravidla 69.1(a) a zvlášť vtedy, ak je to porušenie podobné.
- (4) Previnenie malo vplyv na preteky nad rámec pôsobnosti protestnej komisie. Napríklad v prípade výberu či kvalifikácie pre ďalšie preteky, a to previnenie nepriaznivo ovplyvnilo výber či kvalifikáciu iného pretekára.

Otázka 2

Tá správa by sa mala poslať národnému zväzu alebo World Sailingu?

Odpoveď 2

Správa sa posielala World Sailingu iba vtedy, keď sa to previnenie vyskytne pri určitých medzinárodných pretekoch zo zoznamu v Disciplinárnom kódexe World Sailing. V iných prípadoch sa tá správa má poslať národnému zväzu osoby (osôb), o ktorých sa zistilo, že sa previnili proti pravidlu 69 (nie nevyhnutne národnému zväzu pretekov alebo majiteľa lode).

PRÍPAD 140

Definície, Štartovanie

Pravidlo 30.3, Tresty pri štarte: Pravidlo vlajky U

Pravidlo 30.4, Tresty pri štarte: Pravidlo čiernej vlajky

Pravidlo 43.1(a), Zbavenie viny

Pravidlo 62.1, Náprava

Ako uplatniť pravidlá, keď je loď prinútená prečať štartovú čiaru inou loďou, ktorá porušovala pravidlo Časti 2.

Skutočnosti pre otázku 1

Rozjazda sa štartuje podľa pravidla 30.3, Pravidlo vlajky U, alebo 30.4, Pravidlo čiernej vlajky. Dvadsať sekúnd pred štartovým znamením dôjde k príhode medzi loďami A a B. Preteková komisia spozoruje časť trupu A na traťovej strane. A sa nevracia na predštartovú stranu štartovej čiary, ale pokračuje v preplachtení trate a dokončí. Preteková komisia ju hodnotí UFD, resp. BFD, ako je príslušné.

A podá platný protest proti B. Protestná komisia diskvalifikuje B pre porušenie pravidla Časti 2. Komisia zistí, že B, následkom porušenia pravidla, prinútila A porušiť pravidlo 30.3 resp. 30.4. Zistí tiež, že nedošlo ku zraneniu ani k fyzickej škode a že B neporušila pravidlo 2, Čestné plachtenie.

Otázka 1

Bola A zbavená viny pravidlom 43.1(a) pre porušenie pravidla 30.3 resp. 30.4, a ak to tak bolo, môže ju protestná komisia hodnotiť podľa jej cieľového umiestnenia, hoci A neštartovala v súlade s definíciou Štartovanie?

Odpoveď 1

A porušila pravidlo 30.3 resp. 30.4, ale porušila tiež pravidlo 28.1 tým, že neštartovala (pozri definíciu Štartovanie). Previnenie B prinútilo A porušiť pravidlo 30.3 resp. 30.4. Avšak to nezabránilo A, aby plachtila naspäť na predštartovú stranu štartovej čiary a štartovala v súlade s definíciou Štartovanie. A bola zbavená viny pravidlom 43.1(a) pre porušenie pravidla 30.3 resp. 30.4, a preto preteková komisia bola povinná hodnotiť ju OCS podľa pravidla A5.1.

Ak by sa A vrátila na predštartovú stranu štartovej čiary, štartovala, preplachtila trať a dokončila, A by bola zbavená viny pravidlom 43.1(a) pre porušenie pravidla 30.3 resp. 30.4; a ak by tak urobila, preteková komisia by bola povinná hodnotiť ju podľa jej cieľového umiestnenia,

a podľa toho prepočítať rozjazdu. Každá loď, ktorá dokončila za A, by sa posunula nadol o jedno miesto.

Skutočnosti pre otázku 2

Rozjazda sa štartuje podľa pravidla 30.4, Pravidlo čiernej vlajky. Skutočnosti sú rovnaké ako pre otázku 1, ale v tomto prípade je všeobecné odvolanie. Číslo plachty A je správne vyvesené, ako to požaduje pravidlo 30.4. Pred opakovaným štartom A oznámi pretekovej komisii, že hodlá protestovať na B pre porušenie pravidla Časti 2 pri odvolanom štarte. A štartuje, preplachtí trať a dokončí v znovuštartovanej rozjazde. Preteková komisia ju hodnotí ako DNE. A podá protest proti B pre previnenie pri pôvodnom štarte a žiada o nápravu. Vo svojej žiadosti tvrdí, že preteková komisia konala nesprávne, keď ju hodnotila ako DNE.

Otázka 2

Ak protestná komisia rozhodne, že B porušila pravidlo Časti 2 a keď tak robila, prinútila A porušiť pravidlo 30.4, môže komisia priznať A nápravu tým, že ju hodnotí na cieľovom umiestnení v znovuštartovanej rozjazde?

Odpoveď 2

Nie. A pôvodne porušila prvú vetu pravidla 30.4 a bola identifikovaná na traťovej strane štartovej čiary. Potom bolo číslo jej plachty správne vyvesené podľa pravidla 30.4. Pretože preteková komisia vyvesila číslo plachty A po všeobecnom odvolaní, tak predposledná veta pravidla 30.4 zakazuje A plachtiť v znovuštartovanej rozjazde. Štartovaním v tejto rozjazde porušila predposlednú vetu pravidla 30.4. Preteková komisia neurobila chybu, keď ju hodnotila ako DNE. A nemá právo na nápravu, pretože preteková komisia nekonala nesprávne.

Skutočnosti pre otázku 3

Skutočnosti sú rovnaké ako pre otázku 2, ale teraz A neplachtila v znovuštartovanej rozjazde. Keď prišla na breh, protestovala na B pre príhodu pri pôvodnom štarte. Protestná komisia rozhodla, že B porušila pravidlo Časti 2, za čo nemôže byť potrestaná (pozri pravidlo 36).

Otázka 3

Ak protestná komisia rozhodne, že B porušila pravidlo Časti 2 a keď tak robila, prinútila A porušiť pravidlo 30.4, môže komisia zmeniť hodnotenie A ako BFD?

Odpoveď 3

Áno. A bola zbavená viny pre porušenie pravidla 30.4, a preto preteková komisia je povinná zmeniť jej hodnotenie z BFD na DNS

v znovuštartovanej rozjazde. Avšak nemá právo na nápravu, pretože preteková komisia nekonala nesprávne.

World Sailing 2016, revízia 2018

PRÍPAD 141

Časť 2, Preambula

Pravidlo 36, Rozjazdy znovu štartované alebo opakované

Pravidlo 44.1(b), Tresty v čase príhody: Prijatie trestu

**Pravidlo 60.3(a)(1), Právo na protest; Právo na žiadosť o nápravu
alebo Konanie podľa pravidla 69**

**Pravidlo 61.1(a)(4), Požiadavky na protest: Informovanie
protestovaného**

Pravidlo 63.5, Rokovania: Platnosť protestu alebo žiadosti o nápravu

Výklad pojmu „vážna“ v spojení „vážna škoda“.

Otázka

Má v pretekových pravidlách pojem „vážna“ zvláštny význam, keď je použitý v spojení „vážna škoda“?

Odpoveď

Nie. Pojem „vážna“ nie je definovaný v *Pretekových pravidlách jachtingu*. Časť Terminológia v Úvode hovorí, že „Iné slová a pojmy sa používajú v takom význame, ako sa bežne chápu v námorníctve alebo vo všeobecnom používaní.“ Ako sa rozumie pri všeobecnom používaní, keď je „vážna“ použitá v spojení „vážna škoda“, ten pojem znamená: dôležitá z dôvodu možného nebezpečenstva alebo rizika; má možné neželané následky; dáva dôvod na znepokojenie; alebo je významného stupňa či veľkosti.

Toto znamená, že keď protestná komisia usúdila zo zistených skutočností, že sa pri príhode vyskytla škoda, musí potom zvažovať, či platia niektoré zo štyroch kritérií vyplývajúcich z vysvetlenia vyššie, a ak áno, mala by usúdiť, že škoda je „vážna“.

Otázky na zváženie môžu zahŕňať:

- (1) Znížila škoda bezpečnosť posádky?
- (2) Ovplyvnila škoda nepriaznivo výkon lode pri plachtení významným spôsobom?
- (3) Budú náklady na opravu škode významné v pomere k trhovej hodnote lode?

(4) Bude hodnota lode po oprave významne znížená?

USA 2018/115

PRÍPAD 142

Zrušený

Dôvody pre zrušenie Prípadu 142: Tento prípad nie je správny ani už nie je potrebný, pretože pravidlo 62.1(b) je preformulované v PPJ 2021.

PRÍPAD 143

Pravidlo 6.1, Smernice World Sailing

Pravidlo 70, Odvolania a žiadosti k národnému zväzu

Pravidlo 75, Prihláška na preteky

**Pravidlo 89.1, Organizátor; Rozpis pretekov; Menovanie
funkcionárov pretekov: Organizátor**

Keď organizátorom pretekov nie je organizácia uvedená v pravidle 89.1, strana rokovania nemá prístup k procesu odvolania.

Skutočnosti

Organizátorom pretekov bol klub, ktorý nebol členom, ani nemal žiadne prepojenie či pridruženie, k národnému zväzu miesta pretekov. Preteky sa konali vo vodách pod právomocou národného zväzu. Rozpis pretekov uvádzal, že preteky sa budú riadiť pravidlami, tak ako sú definované v *Pretekových pravidlách jachtingu*. Loď A protestovala na loď B pre pravidlo Časti 2. Neskôr, podľa pravidla 70.1(a), A zaslala národnému zväzu odvolanie voči rozhodnutiu protestnej komisie.

Rozhodnutie

Pravidlo 89.1 určuje typy organizácií, ktoré sú spôsobilé byť organizátorom pretekov riadených pravidlami podľa *Pretekových pravidiel jachtingu*. Organizátorom pretekov bol klub, ale ten klub nebol pridružený k národnému zväzu miesta pretekov. Preto ten klub nebol platným organizátorom podľa pravidla 89.1(c), ani nebol platným organizátorom podľa žiadnej inej časti pravidla 89.

Pravidlo 70.3 požaduje, aby odvolanie A bolo zaslané „národnému zväzu, ku ktorému je pridružený organizátor podľa pravidla 89.1“. Neexistoval žiadny národný zväz, ktorý splňal túto požiadavku pravidla 70.3, a preto sa odvolania voči rozhodnutiam urobeným protestnou komisiou pretekov nemohli podľa pravidla 70 podávať národnému zväzu miesta pretekov, a vlastne žiadnemu národnému zväzu.

Z týchto dôvodov je odopretá možnosť odvolania.

Doplňujúce poznámky

Nasledujúce poznámky rozoberajú problémy, ktoré, hoci nie sú priamo spojené s Rozhodnutím v tomto prípade, súvisia s problémami, ktoré tento prípad vyvolal.

Pravidlo 75 požaduje, aby osoba, ktorá prihlasuje loď na preteky, bola členom alebo národného zväzu ktorý je členom World Sailing, alebo klubu či inej organizácie, pridruženej k takému národnému zväzu. Taktiež, ak loď prihlasuje klub či organizácia, ten klub či organizácia musí byť pridružená k takému národnému zväzu.

Pravidlo 6.1 vyžaduje od súťažiacich, aby splňali Kódex spôsobilosti World Sailing. Keď súťažiaci súťažia na pretekoch organizovaných nepridruženým klubom, tak môžu, možno nevedomky, súťažiť v pretekoch, ktoré World Sailing označil ako „Zakázané preteky“. Súťaženie v takých pretekoch by mohlo mať závažné dôsledky na spôsobilosť súťažiaceho súťažiť v iných pretekoch (pozri Smernice World Sailing 19.19(a)(ii), 19.20(d) a 19.20(f)).

Ak jachtári plánujúci súťažiť v pretekoch riadených klubom či organizáciou zistia, že ten klub či organizácia nie sú pridružené k národnému zväzu krajiny, v ktorej sa konajú, mali by požadovať od toho klubu či organizácie, aby sa pred pretekmi pripojila či inak pridružila k tomu národnému zväzu, alebo aspoň našla nejakú pridruženú organizáciu, ktorá by poslúžila ako organizátor pretekov.

CAN 2018

PRÍPAD 144

Stiahnutý na revíziu

Dôvody pre stiahnutie Prípadu 144: Pracovná skupina Zbierky prípadov zistila, že je ťažké vyložiť, ako uplatniť novú poslednú vetu pravidla 18.1 na príhodu popisovanú týmto prípadom. Akýkoľvek výklad tejto novej vety, ktorý pracovná skupina urobí, by mal byť prerokovaný a schválený Výborom Pretekových pravidiel World Sailing.

PRÍPAD 145

Definície, Dokončenie

Definície, Preplachtenie trate

Pravidlo 28.1, Plachtenie v rozjazde

Pásik uvedený v definícii Preplachtenie trate, keď sa zatiahnutím napne, musí ležať iba v splavnej vode.

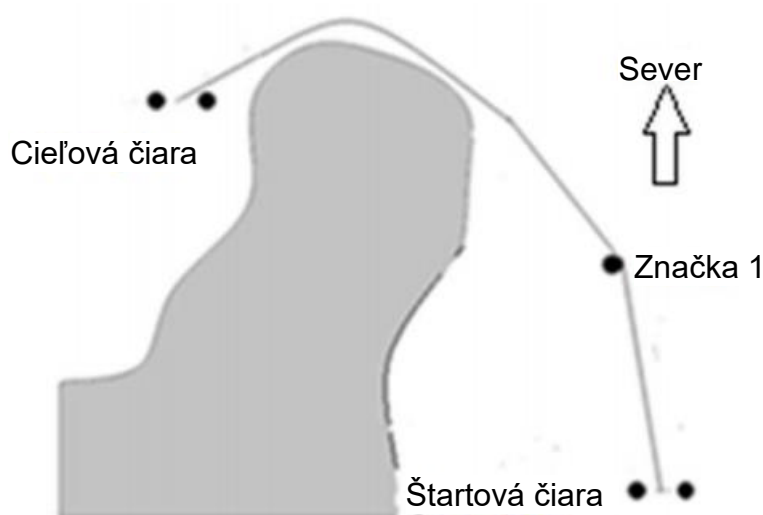
Otázka 1

Musí pásik popísaný v definícii Preplachtenie trate, keď sa zatiahnutím napne, ležať iba v splavnej vode?

Odpoveď 1

Áno, definícia Preplachtenie trate hovorí o „pásiku, ktorý znázorňuje stopu lode“. Stopa lode nemôže prechádzať po suchej zemi, ani nemôže prechádzať cez nesplavnú vodu či zakázané oblasti. To znamená, že keď sa zatiahnutím napne, pásik musí celý ležať v splavnej vode; bokom míňa nesplavné plytčiny, zakázané oblasti či iné prekážky, a sleduje tok rieky.

Podobné dôvody sa vzťahujú aj na požiadavku v definícii Dokončenie preťať cieľovú čiaru z traťovej strany, aj na požiadavku prechádzať medzi značkami brány v smere od predchádzajúcej značky. Loď je povinná podľa pravidla 28.1 „preplachtiť trať a dokončiť“. Aby tak urobila, jej stopa musí spĺňať tri podmienky (a), (b), a (c) v definícii Preplachtenie trate. Preto je napnutý pásik popísaný v definícii obmedzený iba na splavnú vodu, ako je popísané vyššie.



Nákres zobrazuje napnutý pásik lode A, keď výbežok zeme obmedzuje loď na úseku trate. Trať popísaná v plachetných smerniciach bola: „Po štarte oboplávajte značku 1 ľavobokom a potom dokončite.“ Po oboplávaní značky 1 ľavobokom plachtila A tak blízko výbežku ako sa

dalo, vzhľadom na jej ponor a hĺbku vody v čase, keď ho míňala. Vidieť, že pásik A sa dotýka značky 1 a sleduje stopu A okolo plytčiny na severnej strane výbežku. Kvôli výbežku je „traťová strana“ cieľovej čiary na sever od čiary. Preto A musela preťať čiaru zo severu na juh, aby ju zaznamenali, že dokončila (pozri definíciu Dokončenie). Ak by napnutý pásik A nebol obmedzený na splavnú vodu, sledoval by rovnú líniu cez výbežok od značky 1 po cieľovú čiaru. Potom by „traťová strana“ čiary bola na juh od čiary, a A by musela preťať čiaru z juhu na sever.

Otázka 2

V prílivových vodách, znamená splavná voda príliv alebo odliv?

Odpoveď 2

Ani jedno. Či je voda v danej lokalite splavná alebo nie, to závisí na ponore lode a hĺbke vody v čase, keď loď plachtí cez tú lokalitu.

GBR 2000/5

PRÍPAD 146

Definície, Miesto

Pravidlo 11, Na vetre z rovnakých bokov, v krytí

Pravidlo 16.1, Zmena smeru

Časť 2, Oddiel C Preambula

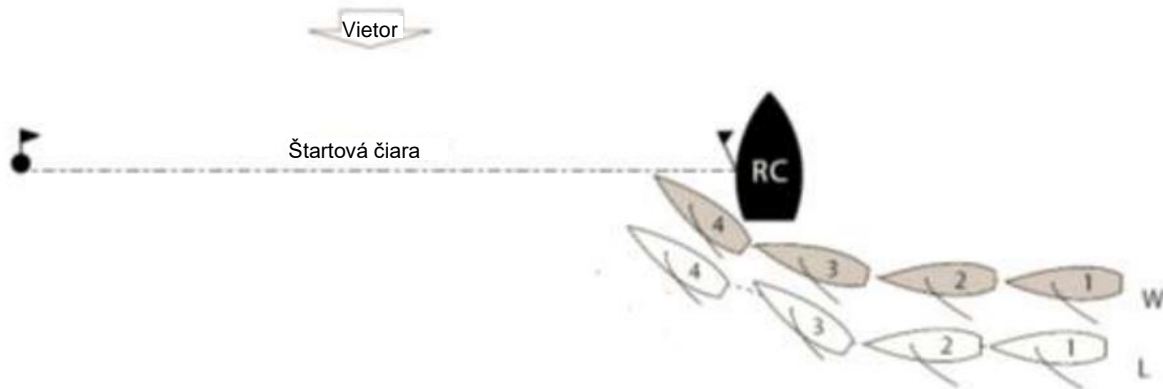
Pravidlo 43.1(a), Zbavenie viny

Pravidlo 43.1(b), Zbavenie viny

Keď sa lode blížia ku štartovej značke aby štartovali a záveterná loď vyostruje, náveterná loď je zbavená viny podľa pravidla 43.1(b), ak poruší pravidlo 11 plachtením v rámci miesta, na ktoré má právo podľa pravidla 16.1.

Skutočnosti

Dve lode, L a W, sa blížili k signálnemu plavidlu pretekovej komisie, v krytí na vetre sprava, desať sekúnd pred štartovým znamením. Keď W prechádzala za kormou plavidla komisie, L vyostrila. W trochu vyostrila, ale nebola schopná ďalej reagovať na vyostrovanie L bez toho, aby narazila do plavidla komisie. L odpadla, aby sa vyhla dotyku. L protestovala.



Protestná komisia diskvalifikovala W podľa pravidla 11 a uviedla, že nemala plachtiť medzi L a plavidlom komisie a že sa tam „natlačila“. W sa odvolala.

Rozhodnutie

Plavidlo pretekovej komisie bolo aj značkou aj prekážkou pre L a W (pozri definície Značka a Prekážka). Avšak, pretože plavidlo komisie bolo obklopené splavnou vodou a L a W sa k nemu blížili, aby štartovali, pravidlá Oddielu C Časti 2 (konkrétne pravidlá 18 a 19) neplatili. Podľa toho L nemala povinnosť dať W miesto na preplachtenie v závetrí plavidla komisie.

V pozíciách 1 a 2 mohla L plachtiť svojím smerom bez nutnosti robiť vyhýbací manéver a mohla meniť kurz oboma smermi bez toho, aby okamžite nastal dotyk. Preto W dávala prednosť, ako to požaduje pravidlo 11 (pozri definíciu Dávať prednosť).

Keď L v pozícii 3 vyostrila, bola povinná podľa pravidla 16.1 dať W miesto na dávanie prednosti. Táto povinnosť platí, aj keď lode míňajú plavidlo komisie a idú štartovať. „Miesto“ je priestor, ktorý W potrebovala, aby dala W prednosť a tiež plnila svoje povinnosti podľa pravidiel Časti 2, čo zahŕňa pravidlo 14 a pravidlo 31. Pozri Prípady 114.

Keď L vyostrila, W vyostrila tak veľmi ako mohla bez hrozby dotyku s plavidlom komisie, čím by porušila pravidlo 31. Odpadnutím L dala W miesto na dávanie prednosti, ako to požadovalo pravidlo 16.1.

V pozícii 3 nemohla L „plachtiť svojím smerom bez nutnosti robiť vyhýbací manéver“; preto W porušila pravidlo 11. Avšak previnenie W bolo následkom príhody (ako ukazuje nákres) s L, „lodňou povinnou dať [W] miesto“; a pretože W plachtila v rámci miesta, na ktoré mala právo podľa pravidla 16.1, bola zbavená viny pravidlom 43.1(b).

Odvolaniu W sa vyhovuje, rozhodnutie protestnej komisie sa ruší a W sa vracia jej umiestnenie v cieľi.

Poznámka: Pojem „natlačenie sa“ nie je použitý v *Pretekových pravidlách jachtingu*. Tento pojem sa všeobecne používa na situáciu, kde záveterná loď drží svoj smer a náveterná loď sa rozhodne plachtiť medzi plavidlom komisie a záveternou loďou a buď narazí do záveternej lode, alebo ju prinúti odpadnúť, aby sa vyhla dotyku. V takom prípade náveterná loď porušuje pravidlo 11 a nie je zbavená viny, pretože nebola prinútená plachtiť medzi plavidlom komisie a záveternou loďou a neplachtila v rámci miesta, na ktoré mala právo (pozri pravidlá 43.1(a) a 43.1(b)).

USA 2018/117
