

БУКЛЕТ ВОПРОСОВ И ОТВЕТОВ ПО ПРАВИЛАМ ПАРУСНЫХ ГОНОК WORLD SAILING



Переводчики:

Ермакова Т.А, международный судья
Минакова Е.Д, судья 2-ой категории
Чубенко Н.В., международный судья

Редактор:

Добжицкая Я.В., международный судья

Рецензенты:

Гусев В.П., Кузовов С.В, Павлов В.В., Решетова Н.Г, Шараев Г.В.

Оригинал:

[https://www.sailing.org/tools/documents/QABooklet7April2020-\[26283\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/QABooklet7April2020-[26283].pdf)

Введение

За публикацию вопросов и ответов по Правилам парусных гонок на сайте WS отвечают совместно Комитет гоночных и Комитет судей.

Группа по работе над вопросами и ответами создана для предоставления судьям, национальным организациям и ассоциациям классов World Sailing службы, с помощью которой они могли бы направлять через World Sailing свои вопросы по Правилам парусных гонок (ППГ).

Ответы подготовлены группой опытных судей. Ответы не являются официальной интерпретацией, но они разъясняют ППГ и являются важным инструментом для представления тщательно обдуманных мнений членов этой группы, которые назначены регламентами World Sailing.

Задавший вопрос всегда получит ответ, но опубликованы в буклете будут только вопросы и ответы, представляющие всеобщий интерес. Предполагается, что в будущем на основании этих вопросов и ответов может быть принято решение об изменении правил, о добавлении в Книгу случаев или в Книги решений World Sailing, или в учебные материалы руководств для судей.

Опубликованные ранее вопросы и ответы не обновляются, когда публикуется новая версия Правил парусных гонок, поэтому данный буклет содержит только вопросы и ответы, считающиеся актуальными с 2017 по 2020 год. Он заменяет предыдущую версию буклета, и опубликованные ранее вопросы и ответы тем самым теряют силу или публикуются повторно в данном буклете.

Этот сервис предназначен не для «подмены» процесса апелляции, его цель – предоставление взвешенных мнений по вопросам ППГ.

Благодарим председателя Marina Psychogiou (GRE), вице-председателя Татьяну Ермакову (Tatiana Ermakova (RUS)) и судей, которые участвуют в работе группы:

Mats Bjorklund (FIN)	Bence Böröcz (HUN)	Lance Burger (RSA)
Natalia Chubenko (RUS)	Rosemary Collins (AUS)	Giorgio Davanzo (ITA)
Russell Green (NZL)	Rick Hatch (CAN)	Timo Haß (GER)
Sungchul Jeong (KOR)	Ewa Jodlowska (POL)	Michal Jodlowski (POL)
Trevor Lewis (GBR)	Flavio Naveria (ARG)	Andrus Poksi (EST)
Manuel Santos e Silva (POR)	David de Vries (AHO)	Bruno de Wannemaeker (BEL)

Джон Дор (John Doerr)
Председатель
Комитета гоночных правил
World Sailing

Ян Стаг (Jan Stage)
Председатель
Комитета судей
World Sailing

Последнее обновление: 07 Апреля 2020

Содержание в порядке публикации

Q&A 2017.003	Время окончания подачи сообщений и сообщений по правилу 69
Q&A 2017.004	Переведенные версии ППГ. Что применяется в случае расхождений?
Q&A 2017.005	Когда яхта вынуждена пересечь стартовую линию
Q&A 2017.007	Яхта не осознает, что нарушила правило
Q&A 2018.002	Требование исправить результат на соревновании с несколькими сериями
Q&A 2018.003	Округление исправленного времени
Q&A 2018.004	Номера на парусе, изображенные цифровым шрифтом
Q&A 2018.005	Показ флага «L» с извещением участникам
Q&A 2018.006	Решения национальной организации
Q&A 2018.007	Ущерб, вред здоровью и соответствующие наказания
Q&A 2018.008	Соответствие правилу 53
Q&A 2018.009	Стороны, опоздавшие к началу рассмотрения
Q&A 2018.010	Ущерб без нарушения правил части 2 или правила 31
Q&A 2018.011	Лица персонала спортсменов
Q&A 2018.012	Наказания штрафными очками
Q&A 2018.013	Права владельца яхты
Q&A 2018.014	Прекращение гонки после того, как яхты финишировали
Q&A 2018.015	Перевод оклика «Protest»
Q&A 2018.016	Действительные заявки и подведение результатов
Q&A 2018.017	Место-у-знака и касание знака
Q&A 2019.001	Предметы, прикрепленные к знаку
Q&A 2019.002	Определение «сторониться» и правило 16.1
Q&A 2019.003	Наказания и исправление результата по инциденту в тренировочной гонке
Q&A 2019.004	Изменение правила 55
Q&A 2019.005	Проводящая организация в положении о соревновании
Q&A 2019.006	Приложение Т и основной принцип
Q&A 2019.007	Отсутствующий знак и его замена на судно на ходу
Q&A 2019.008	Правило 18.3 у наветренного знака финишной линии
Q&A 2019.009	Правило 51 и трюмная вода
Q&A 2019.010	Ассоциации классов World Sailing в качестве проводящей организации соревнования
Q&A 2019.011	Принадлежность к национальной организации
Q&A 2019.013	Обязанности национальной организации при апелляциях
Q&A 2019.014	Вопрос по правилам, регулирующим повторные рассмотрения
Q&A 2019.015	Специальные соревнования и правило 89.1
Q&A 2019.017	Использование аутригеров
Q&A 2019.018	Арбитраж
Q&A 2019.019	Время выполнения наказания
Q&A 2020.001	Вопрос по правилу 14

«Вопросы и ответы» отражают мнение опытных судей, но не являются авторитетной интерпретацией правил.
«Вопросы и ответы» затрагивают только конкретные вопросы, а не все факторы, которые протестовому комитету нужно принять во внимание во время рассмотрения.

Q&A 2020.002	Вопрос по правилу 89.1
Q&A 2020.003	Сторона в рассмотрении
Q&A 2020.004	Подсчет подходящего исправленного результата
Q&A 2020.005	Вопрос по исправлению результата
Q&A 2020.006	Протест после окончания соревнования
Q&A 2020.007	Право на участие яхтсмена из страны без национальной организации
Q&A 2020.008	Правило 31 на старте и финише
Q&A 2020.009	Правило 18.4 на финишной линии

Содержание по разделам

A – Сигналы гонки	
Q&A 2018.005	Показ флага «L» с извещением участникам

B – Определения	
Q&A 2019.001	Предметы, прикрепленные к знаку

C – Основные принципы	
Q&A 2017.007	Яхта не осознает, что нарушила правило
Q&A 2019.006	Приложение Т и основной принцип

D – Часть 1, основные правила	
	В этом разделе на данный момент нет вопросов и ответов

E – Часть 2, когда яхты встречаются	
Q&A 2018.017	Место-у-знака и касание знака
Q&A 2019.002	Определение «сторониться» и правило 16.1
Q&A 2019.008	Правило 18.3 у наветренного знака финишной линии
Q&A 2020.001	Вопрос по правилу 14
Q&A 2020.009	Правило 18.4 на финишной линии

F – Часть 3, проведение гонки	
Q&A 2018.014	Прекращение гонки после того, как яхты финишировали
Q&A 2019.007	Отсутствующий знак и его замена на судно на ходу
Q&A 2020.008	Правило 31 на старте и финише

G – Часть 4, другие требования во время гонки	
Q&A 2018.007	Ущерб, вред здоровью и соответствующие наказания
Q&A 2018.008	Соответствие правилу 53

«Вопросы и ответы» отражают мнение опытных судей, но не являются авторитетной интерпретацией правил. «Вопросы и ответы» затрагивают только конкретные вопросы, а не все факторы, которые протестовому комитету нужно принять во внимание во время рассмотрения.

Q&A 2018.010	Ущерб без нарушения правил части 2 или правила 31
Q&A 2019.004	Изменение правила 55
Q&A 2019.009	Правило 51 и трюмная вода
Q&A 2019.017	Использование аутригеров
Q&A 2019.019	Время выполнения наказания

Н – Часть 5, протесты, исправление результатов, рассмотрения, проступки и апелляции

Q&A 2017.003	Время окончания подачи сообщений и сообщений по правилу 69
Q&A 2017.005	Когда яхта вынуждена пересечь стартовую линию
Q&A 2018.002	Требование исправить результат на соревновании с несколькими сериями
Q&A 2018.006	Решения национальной организации
Q&A 2018.009	Стороны, опоздавшие к началу рассмотрения
Q&A 2018.011	Лица персонала спортсменов
Q&A 2018.012	Наказания штрафными очками
Q&A 2018.015	Перевод оклика «Protest»
Q&A 2019.003	Наказания и исправление результата по инциденту в тренировочной гонке
Q&A 2019.013	Обязанности национальной организации при апелляциях
Q&A 2019.014	Вопрос по правилам, регулирующим повторные рассмотрения
Q&A 2019.018	Арбитраж
Q&A 2020.003	Сторона в рассмотрении
Q&A 2020.004	Подсчет подходящего исправленного результата
Q&A 2020.005	Вопрос по исправлению результата
Q&A 2020.006	Протест после окончания соревнования

I – Часть 6, допуск и квалификация

	В этом разделе на данный момент нет вопросов и ответов
--	--

J – Часть 7, организация гонок

Q&A 2018.003	Округление исправленного времени
Q&A 2018.016	Действительные заявки и подведение результатов
Q&A 2019.005	Проводящая организация в положении о соревновании
Q&A 2019.010	Ассоциации классов World Sailing в качестве проводящей организации соревнования

«Вопросы и ответы» отражают мнение опытных судей, но не являются авторитетной интерпретацией правил. «Вопросы и ответы» затрагивают только конкретные вопросы, а не все факторы, которые протестовому комитету нужно принять во внимание во время рассмотрения.

Q&A 2019.011	Принадлежность к национальной организации
Q&A 2019.015	Специальные соревнования и правило 89.1
Q&A 2020.002	Вопрос по правилу 89.1
Q&A 2020.007	Право на участие яхтсмена из страны без национальной организации

К – Другие правила

Q&A 2017.004	Переведенные версии ППГ. Что применяется в случае расхождений?
Q&A 2018.004	Номера на парусе, изображенные цифровым шрифтом
Q&A 2018.013	Права владельца яхты

Q&A 2017.003

Опубликовано 2 октября 2017

Ситуация

Регата проводится в течение пяти дней, запланировано проведение восьми гонок. Во время второй гонки произошло столкновение между яхтой А левого галса и яхтой В правого галса. Яхта А выполняет «Наказание в два оборота», а яхта В выходит из гонки в результате инцидента. На воде яхта В кричит, используя ругательства и неприличный сленг. Когда яхта А возвращается на берег, она подписывает декларацию о выходе из гонки. После церемонии награждения яхта А подает сообщение по правилу 69 в адрес секретаря протестового комитета.

Вопрос 1

Имеет ли право секретарь протестового комитета отказаться принять сообщение, поскольку оно подается после времени окончания подачи протестов и соревнование закончилось?

Ответ 1

Нет.

Не существует времени окончания подачи сообщения о возможном нарушении правила 69. Кроме того, только протестовый комитет имеет право принимать решения о действительности. Протесты, требования и сообщения должны всегда направляться в протестовый комитет.

Вопрос 2

Есть ли окончательный срок для подачи сообщения по правилу 69?

Ответ 2

В правилах не указывается время окончания подачи сообщения по правилу 69. Однако протестовый комитет имеет право принять во внимание своевременность сообщения и причины любой задержки при принятии решения начать рассмотрение или нет.

Q&A 2017.004

Опубликовано 5 Октября 2017

Ситуация

Многие национальные организации публикуют переведенные версии документов, например, Правила парусных гонок (ППГ). В процессе перевода они стараются сделать перевод максимально точным и правильным. Однако ошибки в переводе все равно могут случиться, и такие ошибки иногда меняют смысл исходного документа.

Вопрос 1

Если в положении о соревновании и/или гоночной инструкции перечислены переведенные версии официальных документов, подпадающих под определение «Правила», и ничего не сказано о возможных расхождениях между переводом и оригинальной версией, а расхождения есть, то какой документ должен иметь приоритет - перевод или оригинальная версия?

Ответ 1

Правила парусных гонок (ППГ) публикуются World Sailing на английском языке, и всегда будут иметь приоритет над любым переводом, за исключением случаев, когда перевод определенного правила имеет статус правила, измененного, как это предусмотрено правилами 85 и 86. Различие, возникшее в результате перевода, не является изменением правила, поскольку оно не будет конкретно ссылаться на правило и указывать изменение. Указание в положении о соревновании или в гоночной инструкции, что вместо Правил парусных гонок будет применяться перевод Правил парусных гонок, не будет соответствовать правилам J1.1 (2) и J2.1 (1).

Аналогичным образом, Кодексы World Sailing публикуются на английском языке и не могут быть изменены, намеренно ли или иным образом. Кодекс классификации яхтсменов дополнительно опубликован World Sailing на французском, итальянском, испанском и немецком языках, но в опубликованных переводах ясно указано, что если есть конфликт между языками, то преимущество будет иметь английская версия документа.

Некоторые гоночные правила могут быть изменены предписаниями национальной организации, гоночной инструкцией или правилами класса, как это предусмотрено правилами 85 и 86. Перевод гоночного правила, которое дает значение, намеренно или иным образом, отличное от правил парусных гонок на английском языке, будет иметь преимущество только, если оно соответствует ограничениям и процедурам, описанным в правилах 85 и 86.

Если положение о соревновании или гоночная инструкция публикуются на разных языках без указания, какая версия будет иметь преимущество, применяется правило 63.7.

Правила 85, 86 и 88.2 применяются к изменениям в предписаниях национальной организации, включая изменения в переводе, сделанным намеренно или иным образом.

Язык, на котором публикуется правило класса, будет иметь преимущество. Любой перевод, который изменяет правило класса должен соответствовать правилам 85 и 87, чтобы изменение было действительным и применялось.

Эти же принципы применяются к различиям, возникающим в результате перевода других документов, регулирующих соревнование.

Вопрос 2

Если ответ на вопрос 1 заключается в том, что переведенная версия имеет преимущество, и существует более одного перевода конкретного документа (переведенного различными национальными организациями) на международном соревновании, какая версия будет иметь преимущество?

Ответ 2

Не применимо.

Q&A 2017.005

Опубликовано 5 Октября 2017

Ситуация

Ситуация и факты такие же как и в Случае 140 World Sailing, за исключением того, что было установлено, что яхта В нарушила правило 2.

Старт гонки дан по правилу 30.3 (правило флага «U»), или правилу 30.4 (правило черного флага). За двадцать секунд до сигнала «Старт» происходит инцидент между яхтами А и В. Гоночный комитет идентифицирует часть яхты А на стороне дистанции. Яхта А не возвращается на предстартовую сторону стартовой линии, продолжает проходить дистанцию и финиширует. Гоночный комитет гонки отмечает ее UFD или BFD соответственно.

Подан действительный протест против яхты В. Протестовый комитет дисквалифицирует яхту В за нарушение правила части 2. Комитет находит, что яхта В, как следствие нарушения ею правила, вынудила яхту А нарушить правило 30.3 или 30.4. Он также находит, что не было причинено вреда здоровью или физического ущерба, и что яхта В нарушила правило 2 «Честная спортивная борьба».

Вопрос

Имеет ли яхта А право на исправление результата по правилу 62.1 (d)?

Ответ

Если яхта А не вернулась на предстартовую сторону стартовой линии, не стартовала правильно, прошла дистанцию и финишировала, то она не имеет права на исправление результата, поскольку ничто не мешало ей выполнить требования правила 28.1, и поэтому она не выполнила условие «не по своей вине» в правиле 62.1. Ее результат будет DNS, как в ответе 1 Случая 140 World Sailing.

Если яхта А вернулась на предстартовую сторону стартовой линии, стартовала правильно, прошла дистанцию и финишировала, то протестовый комитет должен оправдать ее за нарушение правила 30.3 или 30.4, определить ее место на финише в соответствии с правилом А3, и соответствующим образом скорректировать очки других яхт.

Яхта А могла бы также по правилу 62.1 (d) иметь право на исправление результата, получив очки лучше, чем ее место на финише, если протестовый комитет бы установил факт, что ее время прохождения дистанции или место на финише значительно ухудшилось в результате действия яхты В, нарушившей правило 2.

Q&A 2017.007

Опубликовано 23 Ноября 2017

Ситуация

Яхта нарушает правило (это может быть правилом класса или правилом парусных гонок), но во время гонки или в любое время вплоть до времени окончания подачи протестов или декларации о выходе из гонки, она этого не осознает. Через некоторое время после окончания этих сроков она осознает, что нарушила правило.

Примеры:

- a. При огибании оттяжного наветренного знака спинакер яхты касается знака, но экипаж не видит, не слышит и не чувствует контакта. Через некоторое время после гонок в тот день и после любого времени окончания подачи протестов и деклараций, они видят видео огибания знака. Видео ясно показывает контакт со знаком.
- b. Яхта была отремонтирована профессиональным судостроителем. Судостроитель при ремонте использовал такие методы или материалы, что лодка больше не соответствует правилам класса. Дефект не является очевидным для владельца или мерителей, которые проверяют лодку на различных соревнованиях. После участия в нескольких соревнованиях, владелец обнаруживает, что лодка не соответствовала требованиям правил класса в течение нескольких соревнований.
- c. Участник знает об инциденте (на воде либо на берегу), но его знания или толкование применимого правила неверно, и поэтому он считает, что он не нарушил правила. Позже он осознает правильную интерпретацию и понимает, что он нарушил правила на нескольких соревнованиях.

В каждой из этих ситуаций яхта не выполняет наказания сразу после инцидента, и никакой действительный протест не подан.

Вопрос 1

Яхта все еще обязана выйти из гонки, и если да, то каким образом?

Ответ 1

Да. По правилам парусных гонок не существует ограничений по времени для выхода из гонки. Основные принципы – спортивное поведение и правила - предусматривают, что, когда спортсмены нарушают какое-либо правило, они незамедлительно выполняют соответствующее наказание, таким наказанием может быть выход из гонки. Любая процедура, касающаяся выхода из гонки после финиша, указанная в гоночной инструкции, должна соблюдаться, как только яхта осознает свое нарушение.

Вопрос 2

Если яхта выходит из гонки после гонки или после соревнования, следует ли изменить результаты гонки/соревнования?

Ответ 2

Да.

Применяется правило А 6.1.

Вопрос 3

Будет ли ответ другим в зависимости от уровня соревнования (Олимпийские игры или вечерняя гонка в среду)?

Ответ 3

Нет.

Вопрос 4

Будет ли ответ другим, если бы нарушение дало или не дало лодке преимущество, или нарушение правила было «грубым»?

Ответ 4

Нет.

Вопрос 5

Будет ли ответ другим, если бы яхта осознала, что она нарушила правила после окончания времени подачи протестов или деклараций для гонок этого дня, но до окончания соревнований или серии?

Ответ 5

Нет.

Вопрос 6

Если ответ заключается в том, что яхта обязана выйти из гонки после гонки или соревнования, так быстро, как только она узнает, что она нарушила правило, но не делает этого, будет ли это рассматриваться как проступок по правилу 69?

Ответ 6

Действия протестового комитета по правилу 69 будет применяться только в том случае, если протестовый комитет полагает, что спортсмен, возможно, мог совершить проступок.

Q&A 2018.002

Опубликовано 6 февраля 2018

Ситуация

На соревновании, где проводятся до 6-ти квалификационных гонок, яхта получила повреждения при столкновении с судном, обязанным сторониться (медиа лодка без флага, находясь в предстартовой зоне между гонками) и не имела возможности участвовать в гонках 4,5 и 6. Участник завершил гонки 1,2 и 3.

Вопрос

Когда соревнование состоит из нескольких этапов (открытая серия, квалификация, финальная серия), как должен действовать протестовый комитет, чтобы исправить результат, в соответствии с принципами, установленным в Случае WS 116?

Ответ

Если протестовый комитет решает, что яхта имеет право на исправление результата по правилу 62, квалификационная серия должна рассматриваться как отдельная серия в целях применения Случая 116. В преамбуле к Случаю 116 говорится, что несправедливо для других яхт в серии дать ей среднее количество очков за половину или более гонок, которые составляют ее финальные очки (в этом случае в квалификационной серии). Если нет выбросов, то 6 гонок составят ее очки в квалификационной серии, а если выброс есть, то 5 гонок составят ее очки в квалификационной серии. В обоих случаях средние очки могут быть назначены максимум за две гонки, чтобы соответствовать Случаю 116.

Наиболее справедливым решением будет назначение средних очков только за гонки 4 и 5. Гонка 6 будет посчитана как DNC, и ее очки могут быть вычтены из общей суммы, в зависимости от системы подсчета очков, применяемой на соревновании.

Q&A 2018.003

Опубликовано 10 февраля 2018

Ситуация

На соревнованиях, где применяется гандикапная/рейтинговая система, ни в положении, ни в гоночной инструкции нет указаний о том, как будет округляться исправленное время яхты (до ближайшей секунды, вверх или вниз, на сколько единиц и т.д.).

В зависимости от того, какая система округления очков применяется, результат яхты может значительно варьироваться. Например, две яхты имеют исправленное время 02:23:14.5 и 02:23:15.4. Оба этих времени будут округлены до 02:23:15. За 0,9 секунды в вышеприведенном примере яхта проходит примерно 15 футов / 4,5 метра при скорости яхты в 10 узлов.

Вопрос

Является ли ошибкой гоночного комитета то, что он округляет исправленное время яхт до ближайшей секунды, если гандикапная/рейтинговая система не оговаривает системы округления?

Ответ

Да.

По правилу A3, место яхты на финише должно определяться, согласно исправленному времени яхты. Расчет исправленного времени с любым количеством знаков после запятой предполагает точность определения временных интервалов, которой не существует. Однако, если никакое правило не оговаривает систему округления исправленного времени яхты, округление до любой единицы времени является неправильным.

Многие рейтинговые системы, включая IRC и ORC, указывают, что исправленное время будет округляться до ближайшей секунды. Если в рейтинговой системе отсутствуют какие-либо указания, они могут быть включены в положение о соревнованиях или гоночную инструкцию с уточнением, что этим изменяется правило A3.

Q&A 2018.004

Опубликовано 13 августа 2018

Вопрос

Правило G 1.2 требует использования имеющихся в продаже шрифтов, обеспечивающих такую же или лучшую четкость, чем Гельветика. Соответствуют ли правилу G 1.2(a) номера на парусе, изображенные цифровым шрифтом?

Ответ

Нет.

Номера на парусе, изображенные цифровым шрифтом, хорошо разборчивы при отдельном рассмотрении. Однако их изображение на обеих сторонах паруса может ввести в заблуждение, вследствие чего такие номера не соответствуют правилу G1.2(a).

Q&A 2018.005

Опубликовано 2 июля 2018

Вопрос

Может ли размещение извещения участникам на доске официальных объявлений без показа флага «L» со звуковым сигналом считаться неправильными действиями или упущением соответствующего комитета, применительно к правилу 62.1(a), если все другие условия размещения извещения были выполнены?

Ответ

Это будет зависеть от обстоятельств.

Несмотря на то, что флаг «L», показанный на берегу с одним звуковым сигналом, обозначает в «Сигналах Гонки», что «вывешено извещение участникам», никакое правило не требует показывать флаг «L».

Проверка доски официальных объявлений является ответственностью участника, при этом показ флага «L» привлекает внимание спортсменов, и если извещение содержит информацию, которая может повлиять на результат гонки, отсутствие флага «L» может быть неправильными действиями или упущением, применительно к правилу 62.1(a).

Даже если протестовый комитет уверен, что в данных обстоятельствах отсутствие флага «L» во время размещения извещения для участников является неправильными действиями или упущением комитета, для исправления результата должны выполняться и другие требования правила 62.

Общепринятой практикой в работе судей является привлечение внимания при размещении извещений, особенно если извещение касается вопроса, немедленно вступающего в силу.

Q&A 2018.006

Опубликовано 8 июля 2018

Вопрос

Может ли национальная организация изменить свое решение, если она решит, что, возможно, допустила существенную ошибку, или когда станут известны новые существенные свидетельства или доступны новые интерпретации со стороны World Sailing?

Ответ

Решения, принятые национальной организацией по правилу 71 «Решения национальной организации» регулируются правилом 71.4. Согласно правилу, такие решения являются окончательными и не могут быть никем изменены, включая саму национальную организацию.

Решения, принятые национальной организацией в ответ на сообщение по правилу 69.2(j) (см. правило 69.3), регулируются Регламентом 35 World Sailing. Трактовка Регламентов World Sailing является прерогативой Конституционного комитета World Sailing (the World Sailing Constitution Committee) (см. Регламент 16.1) и находится вне полномочий Службы Вопросов и Ответов.

Q&A 2018.007

Опубликовано 14 августа 2018

Вопрос 1

Введение в Правила парусных гонок (ППГ) содержит несколько терминов, которые используются в ППГ. «Яхта» имеет следующее значение: «Парусная яхта и экипаж на борту».

- a) Означает ли это парусную яхту, к которой применимы ППГ, или любую парусную яхту?
- b) Подпадают ли под определение «яхта» также доски и/или другие виды оборудования, которые используются на парусных соревнованиях, такие как кайтборды или виндсерфы?

Ответ 1

- a) «Яхта» означает парусную яхту и экипаж на борту, к которой применяются Правила парусных гонок. Правила парусных гонок используют термин «судно» применительно к яхте, для которой не действуют эти правила. См. преамбулу к Части 2.
- b) Да. См. преамбулы к Приложению В и к Приложению F.

Вопрос 2

Правило 14 «Избегание контакта» утверждает: «Яхта должна избегать контакта с другой яхтой, если это разумно возможно», и в правиле 14(b) сказано, что «яхта должна быть оправдана, если она нарушает это правило, но контакт не причинил «ущерба или вреда здоровью».

В преамбуле к Части 2 и в правиле 44.1(b) использовано понятие «вред здоровью или серьезный ущерб».

Относятся ли термины «вред здоровью или ущерб» и «вред здоровью или серьезный ущерб» в этих правилах к вреду здоровью или ущербу (в т.ч. серьезному) по отношению к яхтам в инциденте, или они также подразумевают вред здоровью и ущерб (в т.ч. серьезный), нанесенный знакам, судам гоночного и протестового комитетов, прогулочным судам или судам со зрителями и т.д.?

Ответ 2

Термины «вред здоровью или ущерб» и «вред здоровью или серьезный ущерб» в преамбуле к части 2 и в правиле 14(b) относятся к «вреду здоровью или ущербу» и «вреду здоровью или серьезному ущербу» яхтам, которые находятся на ходу в зоне гонок или вблизи нее и намерены участвовать, участвуют или участвовали в гонке.

Термины «вред здоровью или ущерб» и «вред здоровью или серьезный ущерб» в правиле 44.1(b) относятся к вреду здоровью или серьезному ущербу кому или чему-либо в зоне гонок, включая приведенные в вопросе примеры, при условии, что это произошло напрямую вследствие нарушения яхтой либо правила части 2 в инциденте с другой яхтой, либо правила 31.

Когда применяются МППСС, правила части 2, включая правило 14(b), не применяются, и у яхт нет возможности выполнить наказание по правилу 44. Таким образом, в инциденте между яхтой, подчиняющейся Правилам парусных гонок, и судном, которое не подчиняется им, понятия «вред здоровью или ущерб» и «вред здоровью или серьезный ущерб» не применимы в том виде, в котором они использованы в правилах.

Вопрос 3

Правило 62.1(b) использует термин “вред здоровью или физическое повреждение”. Означает ли термин “вред здоровью или физическое повреждение” в этом правиле вред здоровью или физическое повреждение яхты, требующей исправить результат, или это может быть вредом здоровью или физическим повреждением других яхт или объектов? Например, одна из яхт толкнула знак на другую яхту, требующую исправить результат. Является ли знак серьезно поврежденным в смысле, применяемом в правиле 62.1(b), если он сдулся, что привело к тому, что яхта зацепилась за него на какое-то время без каких-либо повреждений со своей стороны?

Ответ 3

Спущенный знак в примере может быть поврежденным или нет, но правило 62.1(b) не применяется в данной ситуации. Термин “вред здоровью или физическое повреждение” в этом правиле относится к вреду здоровью или физическому повреждению яхты, требующей исправить результат.

Чтобы яхте исправить результат по правилу 62.1(b), ее место в гонке должно было существенно ухудшиться не по ее вине в результате вреда здоровью или физического повреждения. То, что инцидент привел к вреду здоровью или физическому повреждению, не является достаточным.

Вопрос 4

Какова разница между “ущербом” и “физическим повреждением”?

Ответ 4

Слово “физическое” в правиле 62.1(b) указывает, что яхте не может быть исправлен результат на основании ущерба ментальному состоянию спортсмена в результате инцидента.

Q&A 2018.008

Опубликовано 23 июля 2018

Ситуация

Правило 53 «Поверхностное трение» утверждает:

“Яхта не должна выпускать или выливать какое-либо вещество, например полимер, или иметь особую текстуру поверхностей с целью возможного улучшения характера потока воды в пограничном слое”.

Вопрос

Какие работы можно проводить с корпусом и какие материалы можно применять, не нарушая Правило 53?

Ответ

Не нарушает правило 53:

- Покраска, полировка и покрытие корпуса необрастающей краской при условии того, что он будет иметь ровную и однородную текстуру поверхности.
- Шлифовка корпуса при условии того, что он будет иметь ровную и однородную текстуру поверхности.
- Нанесение на корпус наклейки или иной пленки с ровной и однородной текстурой поверхности, включая края наклейки или пленки.
- Применение любых других покрытий при условии того, что корпус будет иметь ровную и однородную текстуру поверхности.

Нарушает правило 53:

- Выброс или выделение какого-либо вещества на поверхность корпуса или вблизи нее
- Применение каких-либо других покрытий с неоднородной текстурой поверхности, которые могут иметь свойста или отличающуюся текстуру, позволяющую изменять или турбулизовать пограничный слой в конкретном месте.

Обращаем внимание на то, что правила класса могут иметь собственные ограничения по шлифовке и покрытию корпуса.

Q&A 2018.009

Опубликовано 4 сентября 2018

Вопрос 1

В начале рассмотрения протеста протестовый комитет проверяет присутствие сторон. Если никто обе стороны отсутствуют, как должен действовать протестовый комитет в соответствии с правилом 63.3(b)?

Ответ 1

Если обе стороны отсутствуют в назначенное время разбора протеста, протестовому комитету следует проверить было ли надлежащее уведомление о протесте, как того требуют соответствующие правила. Далее по своему усмотрению протестовый комитет может решить хочет ли он назначить другое время разбора протеста или продолжить разбор без обеих сторон по правилу 63.3(b).

Если протестовый комитет действует в соответствии с правилом 63.3(b), он должен установить действительность протеста.

Если протест действителен, протестовый комитет должен постараться установить факты, необходимые для заключения и принятия решение. Если информации недостаточно для установления фактов, необходимых для заключения и принятия решения, протест должен быть отклонен.

Вопрос 2

В начале разбора протеста присутствует только одна из сторон. Через 5 минут протестовый комитет решает приступить к рассмотрению в соответствии с правилом 63.3(b). Позже во время слушания приходит другая сторона. Каковы должны быть действия протестового комитета?

Ответ 2

Хотя правила этого не требуют, полезно будет сразу же установить, отсутствовала ли сторона по уважительной причине. Это также поможет сэкономить время. Если это так, то протестовому комитету следует начать рассмотрение заново. Если сторона отсутствовала без уважительной причины, то протестовый комитет должен разрешить опоздавшей стороне присоединиться к рассмотрению на текущем этапе.

Правило 63.3(a) дает сторонам право присутствовать при заслушивании всех показаний, однако, показания, которые уже были заслушаны, не требуют повторения в интересах стороны, которая опоздала без уважительной причины. Протестовый комитет может суммировать показания, которые уже были заслушаны.

Правило 63.5 требует, чтобы протестовый комитет установил действительность протеста в начале рассмотрения. Протестовый комитет не обязан возвращаться к вопросу действительности, если только показания, представленные позже, не заставят его сделать это.

Правило 63.6 требует, чтобы протестовый комитет заслушал показания сторон и их свидетелей. Таким образом, опоздавшая сторона имеет право дать показания и пригласить свидетелей.

Вопрос 3

В ситуации, описанной в Вопросе 2, на какой стадии рассмотрения отсутствующей стороне может быть позволено присоединиться к слушанию?

Ответ 3

Сторона должна быть допущена к слушанию в любое время, когда она имеет право присутствовать, а именно во время заслушивания всех показаний, согласно правилу 63.3(a).

Q&A 2018.010

Опубликовано 4 сентября 2018

Ситуация

Во время гонки яхта цепляется за якорный конец знака дистанции. Для того, чтобы освободиться, она обрезает якорный конец и продолжает гонку, оставляя знак дрейфовать. Яхта не коснулась знака.

Вопрос 1

В целях применения правил 44.1(b) и 60.3(a)(1) нанесен ли этому знаку ущерб или серьезный ущерб?

Ответ 1

К правилам 44.1(b) и 60.3(a)(1) относится только понятие «серьезный ущерб». Для применения этих правил серьезный ущерб может быть причинен кому-либо или чему-либо, находящемуся в зоне гонок.

В целях применения правила 44.1(b):

Яхта причинила ущерб, когда член ее экипажа обрезал якорный конец знака. Несмотря на то, что это действие причинило серьезный ущерб, ни правило Части 2, ни правило 31 нарушены не были. Поэтому правило 44.1(b) не применяется.

В целях применения правила 60.3(a)(1):

Согласно этому правилу, протестовый комитет может открыть слушание, если он посчитает, что произошел инцидент, в результате которого причинен вред здоровью или серьезный ущерб. Инцидент не обязательно должен быть между двумя яхтами. Протестовый комитет может также рассмотреть вопрос о нарушении правила 2. Тогда ему необходимо точно установить, были ли нарушены общепринятые принципы спортивного поведения и честной спортивной борьбы. При этом протестовому комитету целесообразно будет рассмотреть, не было ли угрозы безопасности, при которой обрезание якорного конца было бы действием в соответствии с хорошей морской практикой в данных обстоятельствах.

Протестовый комитет может также рассмотреть действия в соответствии с правилом 69.

Вопрос 2

Имеет ли значение то, что именно якорный конец был обрезан?

Ответ 2

Да.

См. Ответ 1.

Вопрос 3

Будет ли ответ отличаться в зависимости от того, постоянный это знак или временный знак, установленный гоночным или другим комитетом?

Ответ 3

Нет.

Вопрос 4

Имеет ли значение стоимость поврежденного предмета?

Ответ 4

Ущерб может влиять либо на стоимость, либо на пригодность предмета. При рассмотрении такого случая, протестовому комитету следует учитывать степень и последствия ущерба.

Q&A 2018.011

Опубликовано 4 сентября 2018

Ситуация

В результате рассмотрения протестовый комитет объявил предупреждение лицу персонала спортсмена. После предупреждения это лицо персонала спортсмена снова нарушило правило вопреки желанию своего спортсмена.

Вопрос 1

Может ли протестовый комитет наказать спортсмена без рассмотрения?

Ответ 1

Нет.

Вопрос 2

Если ответ нет, то по какому правилу протестовый комитет должен протестовать против спортсмена?

Ответ 2

Протест — это заявление о том, что какая-то яхта нарушила правила. Если сама яхта (спортсмен) не нарушила какое-либо правило, то у протестового комитета нет оснований протестовать против нее.

Яхта является стороной в рассмотрении, инициированном протестовым комитетом по правилу 60.3(d), чтобы решить, нарушило ли лицо персонала спортсмена этой яхты какое-либо правило. Рассмотрение по правилу 60.3(d) должно проводиться согласно правилу 63.9. Таким образом, представитель этой яхты имеет право присутствовать по правилу 63.3(a). Что касается рассмотрения по правилу 60.3(d), правило 64.4(b) устанавливает условия, при которых такая яхта может быть наказана.

Примечание

Следующие изменения Правил парусных гонок были одобрены в ноябре 2017 года на годовой конференции World Sailing и вступили в силу 1 января 2018 года.

В Определениях изменить **Сторона** (e) на:

- (e) лицо персонала спортсмена, в отношении которого проводится рассмотрение по правилу 60.3(d) или 69; любая яхта, к которой относится это лицо; лицо, назначенное представлять заявление о нарушении по правилу 60.3(d).

Изменить правило 63.1 на:

63.1 Обязательность рассмотрения

Яхту или спортсмена нельзя наказать без рассмотрения протеста, исключение составляют случаи, предусмотренные правилами 30.2, 30.3, 30.4, 64.3(d), 64.4(b), 69, 78.2, A5 и P2. Решение по требованию исправить результат нельзя принимать без рассмотрения. Протестовый комитет должен рассмотреть все протесты и требования исправить результат, поданные в офис регаты, кроме случая, когда он разрешает яхте отозвать свой протест или требование.

Добавить новое правило 63.9:

63.9 Рассмотрения по правилу 60.3(d) – Лицо персонала спортсмена

Если протестовый комитет решает начать рассмотрение по правилу 60.3(d), то он должен сразу начать следовать процедурам правил 63.2, 63.3, 63.4 и 63.6, за исключением того, что информация, представленная сторонам, должна содержать подробную информацию о предполагаемом нарушении, и протестовым комитетом может быть назначено лицо для представления заявления о нарушении.

Изменить правило 64.4 на:

64.4 Решения относительно лиц персонала спортсмена

- (a) Если протестовый комитет решит, что лицо персонала спортсмена, являющееся стороной в рассмотрении по правилу 60.3(d) или 69, нарушило правило, то он имеет право
 - (1) объявить предупреждение,
 - (2) исключить это лицо с соревнования или удалить с места проведения соревнования, либо лишить его любых привилегий или льгот, или
 - (3) предпринять другие действия в пределах своей юрисдикции, как предусмотрено *правилами*.
- (b) Протестовый комитет также имеет право наказать яхту, являющуюся *стороной* в рассмотрении по правилу 60.3(d) или 69, за нарушение *правила лицом персонала спортсмена*, изменив очки яхты в одной гонке вплоть до дисквалификации включительно, если решит, что
 - (1) яхта, возможно, получила спортивное преимущество в результате нарушения *лицом персонала спортсмена*, или
 - (2) *лицо персонала спортсмена* продолжает совершать нарушение после того, как протестовый комитет письменно предупредил яхту о возможном наказании в соответствии с предыдущим решением.

Q&A 2018.012

Опубликовано 4 сентября 2018

Ситуация

На оффшорных соревнованиях применялось правило 44.3 “Наказание штрафными очками”.

Вопрос 1

Если яхта касается нескольких знаков на дистанции, должна ли она принять “Наказание штрафными очками” за каждый инцидент?

Ответ 1

Да.

“Наказание штрафными очками” заменяет “Наказание в один оборот” и “Наказание в два оборота” (см. правило 44.1). Таким образом, яхта может принять “Наказание штрафными очками”, когда она, возможно, нарушила правило 31, и оно применяется к каждому отдельному инциденту, по аналогии с “Наказанием в один оборот”.

Вопрос 2

Если яхта касается финишного знака, обязана ли она повторно пересечь финишную линию со стороны дистанции после того, как она приняла “Наказание штрафными очками” за касание знака?

Ответ 2

Нет.

Так как “Наказание штрафными очками” заменяет “Наказание в один оборот” и “Наказание в два оборота”, правило 44.2 не применяется. Таким образом, исключение (a) в определении “Финиш” не применимо. Эта яхта финишировала, когда она первоначально пересекла финишную линию со стороны дистанции.

Q&A 2018.013

Опубликовано 4 сентября 2018

Вопрос 1

Кто является владельцем яхты в целях применения Правил парусных гонок?

Ответ 1

Понятие “владелец” не определено в Правилах парусных гонок, и поэтому оно употребляется в смысле обычной морской практики или в общеупотребительном смысле. Им может быть отдельное лицо, группа лиц или организация, которой принадлежит яхта.

Вопрос 2

Может ли временный пользователь или человек, взявший яхту в аренду, считаться ее владельцем в целях применения Правил парусных гонок?

Ответ 2

Нет.

См. ответ 1.

Вопрос 3

Может ли у яхты быть более одного владельца в целях применения Правил парусных гонок?

Ответ 3

Да.

См. ответ 1.

Вопрос 4

Каковы права официального владельца в целях применения Правил парусных гонок?

Ответ 4

Правила парусных гонок не дают никаких прав владельцу яхты. Правила 2, 3.1(a), 3.2, 3.3(d), 6, 7, 69.1(a) и 78.1 накладывают обязанности на владельца без передачи каких-либо прав.

Вопрос 5

Имеет ли официальный владелец право протестовать, требовать исправления результата или апеллировать на решение протестового комитета, если он не был на борту яхты или если он сдал яхту в аренду другому лицу?

Ответ 5

Нет.

В таком случае владелец не является частью яхты. См. Терминологию.

Q&A 2018.014

Опубликовано 1 октября 2018

Ситуация

После того, как все яхты финишировали, гоночный комитет узнал о смещении знака во время гонки. Гоночный комитет решил, что в результате того, что знак дрейфовал, гонка была несправедливой для нескольких яхт.

Вопрос 1

Может ли гоночный комитет прекратить гонку после того, как все яхты финишировали?

Ответ 1

Да.

См. правило 32.1.

Однако, после того, как одна или более яхт финишировали, гоночный комитет должен предпринять все возможное, чтобы «спасти» гонку, при необходимости, подать требование исправить результат для всех затрагиваемых яхт. Гоночный комитет должен прекратить гонку, только если после рассмотрения последствий, он уверен, что это наиболее справедливое решение для всех яхт в гонке или серии гонок.

Вопрос 2

Если ответ «да», как гоночный комитет должен сигнализировать о прекращении гонки?

Ответ 2

Гоночный комитет должен разместить извещение о своем решении. Оно может включать причины такого решения.

Если яхты все еще находятся в зоне гонок в ожидании следующей гонки, когда гоночный комитет решает прекратить завершённую гонку, гоночный комитет может также поднять флаг «L» судне ГК и попытаться оповестить участников на воде.

Показ флага «N» не подходит для прекращения гонки, после ее завершения, так как его значение предполагает, что гонка прекращена во время ее проведения.

Q&A 2018.015

Опубликовано 7 декабря 2018

Вопрос

Соответствует ли требованиям к оклику в правиле 61.1(a) слово “Protest” (*англ. протест*) на английском языке или перевод слова “Protest” (*англ. Протест*) на язык протестующего?

Ответ

Цель правила 61.1 - удостовериться, что опротестованный проинформирован о намерении протестовать со стороны протестующего.

Следующие действия соответствуют правилу 61.1(a):

- Слово “Protest” (*англ. протест*) на английском языке
- Вариант перевода слова “Protest” (*англ. протест*) из официального перевода правила 61.1(a) при условии того, что значение слова понятно опротестованному.

Q&A 2018.016

Опубликовано 9 декабря 2018

Ситуация

45 яхт подали заявку и оплатили взнос онлайн за участие в двухдневной регате . Положение о соревновании утверждало, что яхты должны завершить регистрацию на месте проведения соревнования, включая предоставление парусов для инспекции оборудования.

40 из подавших заявку яхт прибыли на место проведения соревнования и выполнили требования положения о соревновании.

Вопрос

Сколько очков должны получить яхты, которые не стартовали, не финишировали, вышли из гонки или были дисквалифицированы?

Ответ

41 очко.

40 яхт соответствовали требованиям проводящей организации и тем самым были допущены на соревнование согласно правилу 75.1. Правило A3 предусматривает, что место на финише должно определяться по исправленному времени яхты.

Q&A 2018.017

Опубликовано 17 декабря 2018

Вопрос

В некоторых ситуациях яхта не нарушает правила 31, касаясь знака. Когда яхта, имеющая право на место у знака, получает место, для того, чтобы оставить знак с предписанной стороны, но была вынуждена коснуться знака, было ли ей дано место-у-знака?

Ответ

Нет.

Вынуждать яхту касаться знака, даже если она при этом не нарушает правило, не соответствует понятию хорошей морской практики. Это не зависит от любых дополнительных требований определения «Место-у-знака» в Приложениях В, С и F.

Q&A 2019.001

Опубликовано 7 января 2019

Ситуация

В гоночной инструкции сказано, что «стартовой линией является линия между шестом с оранжевым флагом на судейском судне и обращенной к дистанции стороной стартового знака, которым будет желтый надувной буй».

Гоночный комитет поставил судно на якорь с левого конца стартовой линии и прикрепил к правому борту судна желтый надувной буй.

Вопрос 1

Нарушает ли правило 31 яхта, которая касается судна на якоре, но не касается желтого надувного буя?

Ответ 1

Да.

Судно гоночного комитета стало частью знака в момент, когда ГК специально прикрепил судно к знаку. Следовательно, яхта, которая касается судна гоночного комитета, нарушает правило 31.

Вопрос 2

Изменился бы ответ на вопрос 1, если бы якорь был прикреплен к желтому надувному бую, а не к судну гоночного комитета?

Ответ 2

Нет.

Вопрос 3

Изменился бы ответ на вопрос 1, если бы и судно гоночного комитета, и желтый надувной буй были бы на якорях и касались друг друга?

Ответ 3

Нет.

Вопрос 4

Изменился бы ответ на вопрос 1, если бы желтый надувной находился на борту судна гоночного комитета?

Ответ 4

Нет.

Вопрос 5

Совершил ли гоночный комитет неправильное действие, когда поставил на якорь судно гоночного комитета с левого конца стартовой линии и прикрепил к его правому борту желтый надувной буй в то время как гоночная инструкция утверждала, что левым концом стартовой линии будет желтый надувной буй?

Ответ 5

Нет.

Q&A 2019.002

Опубликовано 7 января 2019

Вопрос

Когда яхты связаны, пункт (b) определения «Сторониться» требует, чтобы яхта, имеющая право дороги, могла изменить курс в обоих направлениях без немедленного контакта. Правило 16.1 требует, что когда яхта, имеющая право дороги, изменяет курс, то она должна дать другой яхте место, чтобы сторониться.

Аналогично, в приложении F определение «Сторониться» включает место для имеющего право дороги кайтборда, чтобы переместить свой кайт в любом направлении без немедленного контакта. Правило 16.1 требует, что если кайтборд, имеющий право дороги, изменяет положение своего кайта, то он должен дать другому кайтборду место, чтобы сторониться.

Как эти требования совместимы друг с другом?

Ответ

Эти правила действуют независимо друг от друга:

Пункт (b) определения «Сторониться» служит для проверки, сторонится ли одна яхта другую по правилу 11 или по правилу 10, когда яхты идут по ветру на противоположных галсах. Правило 16.1 в свою очередь ограничивает права яхты, имеющей право дороги.

- Если яхта, обязанная сторониться, идет настолько близко к яхте, имеющей право дороги, что если бы последняя изменила курс, то произошел бы немедленный контакт, это значит, что обязанная сторониться яхта нарушает правила 10 или 11, т.к. ее действия не соответствуют пункту (b) определения «Сторониться».
- Если яхта, обязанная сторониться, имела возможность ответить на изменение курса яхтой, имеющей право дороги, но делает это недостаточно, то она нарушает правила 10 или 11, т.к. ее действия не соответствуют пункту (a) определения «Сторониться».
- Если яхта, имеющая право дороги, изменяет курс таким образом, что, несмотря на отсутствие немедленного контакта, у обязанной сторониться яхты нет возможности продолжать сторониться, то яхта, имеющая право дороги, нарушает правило 16.1. В таком случае яхта, обязанная сторониться, должна быть оправдана по правилу 21 за нарушение правил 10 или 11.

При вынесении решения протестовый комитет должен рассмотреть среди прочих факторов текущие условия, скорость и маневренность яхт, расстояние между ними и соответствующие действия с их стороны.

Этот принцип одинаков для яхт, досок и кайтбордов.

Q&A 2019.003

Опубликовано 10 февраля 2019

Ситуация

В положении о соревновании в пункте о расписании гонок была указана тренировочная гонка, запланированная до гонки 1 в тот же день. Во время тренировочной гонки произошел инцидент, в котором яхта А на левом галсе не сторонила яхты В на правом галсе. Произошел контакт с физическим повреждением яхты В. Яхта В подала протест и требовала исправить результат на основании того, что она не смогла участвовать в гонках первого дня из-за повреждения.

Вопрос 1

Применялись ли Правила парусных гонок во время тренировочной гонки?

Ответ 1

Да.

Вопрос 2

Имеет ли яхта право протестовать или требовать исправить результат на основании инцидента во время тренировочной гонки?

Ответ 2

Да.

Вопрос 3

Если ответ на предыдущий вопрос – «Да», то может ли яхта быть наказана?

Ответ 3

Да.

Вопрос 4

Если да, к какой гонке будет применяться наказание и каким оно будет?

Ответ 4

Наказанием является дисквалификация на рассматриваемую гонку, в данном случае на тренировочную гонку (см. правило 64.1).

Вопрос 5

Имеет ли получившая повреждение яхта право на исправление результата и если да, то в каких гонках ее результат должен быть исправлен?

Ответ 5

Да.

Яхта может иметь право на исправление результата в тренировочной гонке. Если ущерб яхты, которая имеет право на исправление результата, таков, что ремонтные работы проводятся во время последующих гонок (в этом случае во время гонок первого дня), ей может быть исправлен результат в этих гонках при условии следования положениям Случая World Sailing 116.

«Вопросы и ответы» отражают мнение опытных судей, но не являются авторитетной интерпретацией правил.
«Вопросы и ответы» затрагивают только конкретные вопросы, а не все факторы, которые протестовому комитету нужно принять во внимание во время рассмотрения.

Вопрос 6

Изменится ли решение в случае серьезного ущерба?

Ответ 6

Нет.

Вопрос 7

Может ли нарушение правил во время тренировочной гонки привести к наказанию и в других гонках?

Ответ 7

В общем случае нет, но это может зависеть от нарушенных правил.

Некоторые правила, например, правило 5 или правило 69, не связаны с конкретной гонкой.

Вопрос 8

Когда правила, как они определены в Правилах парусных гонок, начинают применяться на соревновании, и когда прекращается их действие?

Ответ 8

Различные правила начинают и оканчивают применяться в соответствующее им время, например:

- Правила допуска могут применяться с начала процедуры регистрации яхты.
- Правило 69 применяется как указано в Руководстве World Sailing «Проступок», но в общем случае в каком угодно случае, когда поведение может быть ассоциировано с соревнованием.
- Правило 5 «Антидопинг» и правило 6 «Ставки и антикоррупция» могут применяться вне временных рамок соревнования.

Также в некоторых правилах указываются границы их применения, например:

- Правила Частей 2 и 4 применяются, как указано в соответствующих преамбулах.
- Правило 31 «Касание знака» применяется во время гонки.
- Правило 78.1 требует, чтобы яхты соответствовали правилам своего класса, но только во время гонки.

Q&A 2019.004

Опубликовано 11 февраля 2019

Вопрос

Имеют ли положение о соревновании или гоночная инструкция право изменять или отменять правило 55 «Удаление мусора»?

Ответ

Да.

См. правила 85.2 и 86.

Однако необходимо иметь ввиду Основной принцип «Обязанности по отношению к окружающей среде», который приветствует от участников уменьшение любого вредного воздействия парусного спорта на окружающую среду.

ПРИМЕЧАНИЕ

С января 2021 года правило 55 будет включено в правило 86.1(a), и, таким образом, подобные изменения не будут разрешены. См. одобренное Предложение 147-17.

Q&A 2019.005

Опубликовано 11 февраля 2019

Ситуация

Словосочетание «проводящая организация» встречается 41 раз в Правилах парусных гонок и 45 раз в Регламентах World Sailing.

Положение о соревновании утверждает:

ПРОВОДЯЩАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Чемпионат [указано название класса яхт World Sailing] [указан год проведения] проводится [указано название клуба] при поддержке [указана национальная организация] по согласованию [указано название класса яхт World Sailing].

Вопрос 1

Являются ли - все эти три организации, упомянутые в этом положении о соревновании в пункте «Проводящая организация», проводящей организацией в целях применения Правил парусных гонок?

Ответ 1

Нет.

«Проводящей организацией» является клуб. То, что ассоциация класса World Sailing наделила клуб полномочиями для проведения соревнования не делает ее проводящей организацией. Аналогично, когда национальная организация одобряет соревнования в рамках своей компетенции, она не становится частью проводящей организации.

Вопрос 2

Кто может быть уполномочен действовать от лица «Проводящей организации» и быть ее представителем в случае необходимости?

Ответ 2

У проводящей организации нет ограничений в том, кому она имеет право поручить действовать от своего имени. Для организаций, проводящих крупные соревнования, общепринятой практикой является назначение представителей в зависимости от возникающих задач – например, юридическую фирму, консультанта по маркетингу и связям с общественностью и других советников. Если проводящая организация состоит из нескольких субъектов, то они должны совместно назначать своих представителей.

Q&A 2019.006

Опубликовано 12 февраля 2019

Ситуация

Применяется Приложение Т «Арбитраж».

Во время старта гонки яхта, которая знала, что коснулась стартового знака, не выполнила после инцидента наказание в один оборот. Вместо этого яхта приняла наказание после гонки по правилу Т1(а) после возвращения на берег.

Вопрос

Соответствует ли наказание после гонки по правилу Т1(а) ее нарушению?

Ответ

Нет.

Основным принципом спортивного поведения по правилам парусных гонок является то, что спортсмены, нарушившие какое-либо правило, незамедлительно выполняют наказание.

Наказание после гонки по правилу Т1(а) не является дополнительным вариантом наказания во время инцидента. Оно существует только для тех яхт, которые осознали, что возможно нарушили правила, но сделали это слишком поздно для выполнения требований правила 44.2.

Когда яхта сознательно нарушила правило и не выполнила своевременного наказания, она нарушила основной принцип спортивного поведения и, следовательно, правило 2.

Q&A 2019.007

Опубликовано 20 февраля 2019

Ситуация

После того, как надувной знак финишной линии сместился со своего положения, гоночный комитет заменил его на судно, которое показывало флаг «М» и давало повторяющиеся звуковые сигналы. Судно не смогло встать на якорь и удерживало свое положение при помощи двигателя, что иногда создавало преимущество правого или левого конца линии.

Вопрос

Являлось ли это неправильным действием или упущением гоночного комитета?

Ответ

Нет.

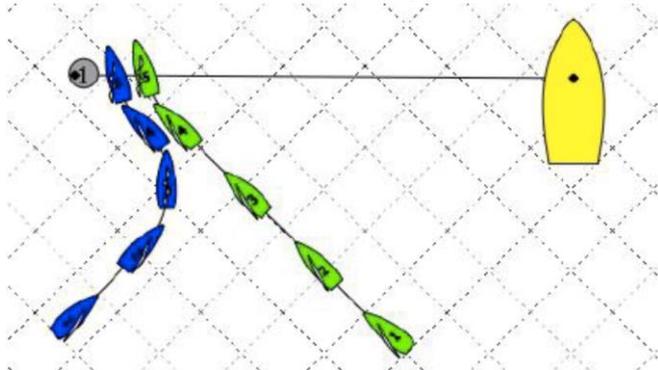
Гоночный комитет действовал правильно, когда заменил сместившийся знак на судно, которое показывало флаг «М» и давало повторяющиеся звуковые сигналы, как того требует правило 34. Правило 34 описывает возможные действия гоночного комитета для «спасения» гонки, когда знак отсутствует или смещен. Очевидно, что заменяющий знак должен находиться на месте изначального и должен быть хорошо заметен для яхт, но ни одно правило не содержит требований об удерживании знака при помощи якоря. Даже знаки на якоре перемещаются под действием ветра и течения. Движения судна, не находящегося на якоре, могут являться неправильным действием только если они были большими, чем те, которых можно было бы избежать. И даже в этом случае яхта, требующая исправить результат, должна убедить протестовый комитет, что ее результат значительно ухудшился только по этой причине.

Q&A 2019.008

Опубликовано 27 марта 2019

Ситуация

Приближаясь к финишной линии в лавировку, Синяя яхта на левом галсе проходит левентик в зоне знака левого конца линии и затем приводится выше крутого бейдевинда, чтобы финишировать. Зеленая яхта вынуждена привести выше крутого бейдевинда, чтобы избежать контакта, и протестует.



Вопрос

Нарушила ли какая-либо из яхт правила?

Ответ

Синяя яхта нарушила правило 18.3, когда вынудила Зеленую яхту, находившуюся на правом галсе с момента своего входа в зону, идти выше крутого бейдевинда, чтобы избежать контакта.

Несмотря на то, что после финиша яхте не требуется полностью пересекать финишную линию, но пока они не финишируют, обе яхты обязаны оставлять знак с одного и того же борта. Следовательно, между ними применяется правило 18. Когда Синяя яхта, находясь в зоне, проходит левентик с левого на правый галс и затем выходит на знак, между ней и Зеленой яхтой применяется правило 18.3.

Q&A 2019.009

Опубликовано 27 марта 2019

Вопрос 1

Нарушает ли откачивание трюмной воды с целью изменения дифферента или остойчивости яхты правило 51?

Ответ 1

Нет.

См. последнее предложение правила 51.

Однако правила класса имеют право устанавливать предел допустимого объема трюмной воды и/или накладывать ограничения на время использования помпы для откачивания воды и/или на ее тип.

Вопрос 2

Нарушает ли правило 51 откачивание трюмной воды во время гонки, если экипаж выбирает место и время для этого на свое усмотрение?

Ответ 2

Нет.

См. ответ 1.

Вопрос 3

Изменится ли ответ, если, при наличии широко применимых и легких методов автоматического откачивания воды, на яхте установлена более сложная система, при этом нет иных причин для ее использования, кроме возможности контролировать точное время и место откачивания воды?

Ответ 3

Нет.

См. ответ 1.

Вопрос 4

Учитывая, что ручной помпой предположительно легче пользоваться на попутных курсах, чем откренивания на курсах против ветра, нарушает ли правило 51 яхта, оборудованная ручными помпами, которая откачивает воду только в начале участка на полном курсе?

Ответ 4

Нет.

См. ответ 1.

Q&A 2019.010

Опубликовано 29 марта 2019

Ситуация

В правиле 89.1 перечислены соответствующие ППГ проводящие организации. В правиле 89.1(e) упоминается «ассоциация класса яхт, не входящая в национальную организацию». Далее понятие «входящая в национальную организацию» определяется как «которая входит в национальную организацию места проведения соревнования».

Вопрос 1

Что является «ассоциацией класса яхт, не входящей в национальную организацию» в целях применения ППГ?

Ответ 1

Правило 89.1 утверждает: «Организацией, входящей в национальную организацию, в правиле 89.1 считается такая организация, которая входит в национальную организацию места проведения соревнования; в противном случае организация не входит». Ассоциация класса яхт, которая не входит в национальную организацию, является не входящей в нее.

Вопрос 2

Каким образом ассоциации классов World Sailing вписываются в структуру правила 89.1?

Ответ 2

Если ассоциация класса World Sailing не входит в национальную организацию места проведения соревнования, то она является не входящей в нее организацией в целях применения правила 89.1. Следовательно, применяется правило 89.1(e).

Q&A 2019.011

Опубликовано 30 марта 2019

Ситуация

Национальная ассоциация радиоуправляемых яхт входит в национальную организацию - члена World Sailing. Однако отсутствует процедура непосредственного вхождения клубов радиоуправляемых яхт в национальную организацию.

Вопрос

Соответствует ли правилу 89.1 соревнование, организованное клубом, входящим в национальную ассоциацию радиоуправляемых яхт, если такая ассоциация входит в национальную организацию, но сам клуб непосредственно не входит в неё?

Ответ

Да.

Организация может входить в национальную организацию как непосредственно, так и через другие входящие в нее субъекты. Эти условия вхождения определяются этой национальной организацией или этим субъектом.

Q&A 2019.013

Опубликовано 26 апреля 2019

Вопрос 1

Кто представляет национальную организацию в соответствии с правилом 71?

Ответ 1

В целях применения ППГ национальная организация является отдельным субъектом правил. ППГ не регулируют то, как представлены лица и органы внутри такого субъекта и то, как распределены их полномочия.

Вопрос 2

Когда совет директоров (президиум) национальной организации назначает комитет для рассмотрения апелляции, имеет ли он право запрашивать у этого комитета дополнительную информацию или разъяснения относительно решения по апелляции?

Ответ 2

Это будет зависеть от полномочий этого комитета в рамках национальной организации. См. ответ 1.

Вопрос 3

Что следует предпринять совету директоров (президиуму), когда он считает, что такой комитет допустил ошибку в процедуре или выводах?

Ответ 3

Это будет зависеть от политики и процедур национальной организации. См. ответ 1. Однако решения национальной организации, принятые по правилу 71, подчиняются правилу 71.4. Согласно этому правилу, как только эти решения опубликованы, они являются окончательными, и, следовательно, никем не могут быть изменены, в том числе и самой национальной организацией.

Q&A 2019.014

Опубликовано 8 мая 2019

Ситуация

Правило 66 предусматривает повторное рассмотрение в силу различных обстоятельств, включая ситуацию, когда появляются новые существенные свидетельства.

Вопрос 1

Как должен действовать протестовый комитет, когда он получает от стороны требование о повторном рассмотрении, предполагающее наличие новых существенных свидетельств?

Ответ 1

С момента получения требования о повторном рассмотрении протестовый комитет должен определить:

- подано ли требование вовремя, согласно правилу 66.
- являются ли свидетельства новыми, включая какие-либо свидетельства, касающиеся последнего предложения правила 63.3(b). См. правило M4.2 и случай World Sailing 115.
- являются ли свидетельства существенными и могут ли они побудить протестовый комитет изменить свое решение.

В случае выполнения всех вышеперечисленных условий протестовый комитет должен решить открыть повторное рассмотрение.

Вопрос 2

Как в таком случае применяются правила 61, 63.1, 63.2 и 65?

Ответ 2

- Правила 61 и 63.1 применяются только к рассмотрению и не применяются к требованию о повторном рассмотрении.
- Правило 63.2 не применяется к требованию о повторном рассмотрении, но в случае решения протестового комитета провести повторное рассмотрение, правило 63.2 обязывает комитет известить стороны о времени и месте проведения повторного рассмотрения и предоставить им разумное время для подготовки к нему.
- Правило 65 применяется как к первоначальному рассмотрению, так и к повторному рассмотрению. Хотя это требование не применяется к требованию о повторном рассмотрении, но извещение стороны, требующей повторного рассмотрения, о его отклонении является хорошей общепринятой практикой.

Вопрос 3

Нарушает ли протестовый комитет правило 66, если он не принимает во внимание предположительно новые существенные свидетельства, поступившие с требованием о повторном рассмотрении?

Ответ 3

Если протестовый комитет установит, что требование подано не вовремя или свидетельства не являются новыми, то он не обязан оценивать их существенность. Когда свидетельства являются новыми, и требование подано вовремя, протестовый комитет должен принять их во внимание. См. Ответ 1.

Вопрос 4

Может ли требование исправить результат быть основано на неправильных действиях или упущениях протестового комитета в связи с применением правила 66?

Ответ 4

Нет.

Яхта не имеет права требовать исправить результат, когда она была стороной в рассмотрении. См. правило 62.1(a).

Вопрос 5

Протестовый комитет не принял во внимание свидетельства, которые были новыми, существенными и вовремя предоставленными. Сторона подала апелляцию. Имеет ли право национальная организация оценить предположительно новые свидетельства и принять решение об открытии повторного рассмотрения, чтобы их получить?

Ответ 5

Да.

Если национальная организация решит, что новые и вовремя предоставленные свидетельства также являются существенными и потенциально могли бы побудить протестовый комитет изменить свое решение, то она имеет право пересмотреть решение протестового комитета и предписать провести повторное рассмотрение. См. правило 71.2.

Q&A 2019.015

Опубликовано 8 мая 2019

Вопрос

Должны ли специальные соревнования World Sailing соответствовать правилу 89?

Ответ

Да.

Q&A 2019.017

Опубликовано 2 августа 2019

Вопрос

Использование аутригеров, устанавливаемых с подветренной стороны для проводки шкота переднего паруса, становится все более популярным. Аутригер не закреплен на шкотовом углу переднего паруса; шкот проходит через кольцо на аутригере. Разрешено ли это правилом 50?



Пример аутригера, установленного с подветренной стороны для проводки шкота переднего паруса.

Ответ

Да.

В целом, правило 50.3(a) запрещает использование аутригеров, но предусматривает исключения, перечисленные в правилах 50.3(b) и 50.3(c). Правило 50.3(c) позволяет проводить шкоты на спинакер-гик или выстрел любого переднего паруса или закреплять его шкотовый угол, но оно не указывает и не ограничивает то, каким образом шкот переднего паруса проведен на этот аутригер.

Q&A 2019.018

Опубликовано 2 августа 2019

Ситуация

Гоночная инструкция указывает на применение процедуры арбитража за нарушение правил Части 2 и правила 31 при согласии сторон, но если они согласны с этой процедурой, то свидетели не допускаются и решение арбитра считается окончательным.

Вопрос

Это соответствует правилам?

Ответ

Основой арбитража, согласно Приложению Т, является то, что сторонам предлагают мнение, которое они могут либо принять, либо с ним не согласиться и приступить к рассмотрению.

Описанная процедура фактически является рассмотрением, поэтому применяется Раздел В Части 5, «Рассмотрения и Решения». Гоночная инструкция может изменять правила 63.6 и 66 таким образом, что во время рассмотрения свидетели не допускаются, и что нельзя требовать повторного рассмотрения. Однако право на апелляцию может быть отменено только по правилу 70.5.

Q&A 2019.019

Опубликовано 28 сентября 2019

Ситуация

Дистанция, описанная в гоночной инструкции, включала оттяжной знак 1А, следующий за наветренным знаком 1. Между знаками был курс галфвинд, и время прохождения от одного знака к другому примерно 25 секунд. Во время обгibanия знака 1 яхта А коснулась его, и спортсмен знал об этом. Яхта А прошла затем к знаку 1А, обогнула его и выполнила «Наказание в один оборот». Гоночная инструкция не изменяла правило 44.2, и не было яхт, от которых яхта А должна была явно отойти для того, чтобы выполнить наказание немедленно после касания знака 1.

Вопрос 1

Выполнила ли яхта А требования правила 44.2?

Ответ 1

Нет.

Задержав выполнение «Наказания в один оборот» до тех пор, пока она не обогнула знак 1А, не смотря на отсутствие других яхт рядом, яхта А не выполнила наказание как можно скорее после инцидента и нарушила требования правила 44.2.

Вопрос 2

Нарушила ли Яхта А правило 2, не выполнив наказание немедленно, зная, что она нарушила правило?

Ответ 2

Если яхта А знала, что не выполняет наказание немедленно, то она нарушила правило 2. В другом случае, нет.

Вопрос 3

После возвращения на берег яхта А вышла из гонки. Было ли это соответствующим наказанием?

Ответ 3

Да.

Основные принципы требуют, чтобы яхты выполняли наказание, когда они нарушают правило. Яхта А задержала выполнение «Наказания в один оборот» и поэтому не выполнила требования правила 44.2. Единственным вариантом для нее, когда она осознала, что ошиблась, был выход из гонки.

Q&A 2020.001

Опубликовано 2 марта 2020

Вопрос 1

В условиях бриза в 20-25 узлов две яхты класса «Laser» идут в бакштаг на правом галсе, связанными, на расстоянии одной длины корпуса между ними. Пока наветренная яхта сторонится, у подветренной яхты ломается рулевое устройство, и она резко приводится. Между яхтами происходит контакт с причинением ущерба. Нарушила ли какая-либо из яхт правило 14?

Ответ 1

Когда имевшая право дороги подветренная яхта изменила курс, не предоставив обязанной сторониться наветренной яхте места, чтобы сторониться, она нарушила правило 16.1 и, так как имел место контакт, правило 14. Тот факт, что она была неуправляемой, не имеет значения. См. Случай WS 99. У наветренной яхты не было разумной возможности избежать контакта. Значит, она не нарушила правило 14.

Вопрос 2

В условиях бриза в 20-25 узлов две яхты класса «Laser» идут в бакштаг. Яхта, идущая чисто впереди, опрокидывается. Яхта чисто позади, которая находится на расстоянии в две длины корпуса сзади, пытается избежать ее, но происходит контакт с причинением ущерба обеим яхтам. Нарушила ли какая-либо из яхт правило 14?

Ответ 2

Яхта класса «Laser» не может опрокинуться на курсе бакштаг без изменения своего курса. Таким образом, когда находившийся чисто впереди «Laser» опрокинулся, его курс определенно изменился. Когда имевшая право дороги яхта, идущая чисто впереди, изменила курс, не предоставив обязанной сторониться яхте, идущей чисто позади, места, чтобы сторониться, она нарушила правило 16.1 и, так как имел место контакт, правило 14. Тот факт, что она была неуправляемой, не имеет значения. См. Случай WS 99. У яхты чисто позади не было разумной возможности избежать контакта. Значит, она не нарушила правило 14. В дополнение, у яхты, идущей чисто позади, не было возможности избежать опрокинувшейся яхты. Значит, она не нарушала правило 23.

Вопрос 3

В условиях бриза в 20-25 узлов две яхты класса «Laser» идут в бакштаг, связанными, на расстоянии в четыре длины корпуса между ними. Наветренная яхта выходит в положение чисто впереди и опрокидывается на расстоянии в две длины корпуса впереди от другой яхты, которая пытается избежать ее, но происходит контакт с причинением ущерба обеим яхтам. Нарушила ли какая-либо из яхт правило 14?

Ответ 3

См. ответ 2.

Q&A 2020.002

Опубликовано 2 марта 2020

Вопрос 1

Откуда спортсмены и официальные лица могут знать, соответствует ли проводящая организация соревнования правилу 89.1 «Проводящая организация»?

Ответ 1

Ни спортсмены, ни официальные лица не обязаны наводить справки о том, соответствует ли проводящая организация правилу 89.1. В случае сомнений спортсмены и официальные лица могут запросить информацию о соответствии проводящей организации правилу 89.1 у соответствующей национальной организации-члена World Sailing.

Вопрос 2

Каковы могут быть последствия для спортсменов и официальных лиц, если проводящая организация соревнования не соответствует правилу 89.1?

Ответ 2

Соревнование, которое не отвечает требованиям правила 89.1 и не имеет иного одобрения со стороны World Sailing, может являться «запрещенным соревнованием», если оно входит в соответствующий список на сайте World Sailing. См. регламенты 19.20(d) и 19.20(f).

Если спортсмены участвуют в соревновании, и им было известно или были основания полагать, что им должно было быть известно о том, что оно является «запрещенным соревнованием», то они могут подвергнуться дисциплинарному взысканию. Аналогично, если официальные лица World Sailing участвуют в соревновании, и им было известно или были основания полагать, что им должно было быть известно о том, что оно является «запрещенным соревнованием», то они будут нести ответственность согласно регламентам 32 и 35.

Если проводящая организация соревнования не соответствует правилу 89.1, но соревнование не является «запрещенным соревнованием», то Правилами парусных гонок не предусмотрены последствия для спортсменов и официальных лиц World Sailing. Иные последствия находятся вне рамок этого Q&A.

Q&A 2020.003

Опубликовано 2 марта 2020

Ситуация

Во время рассмотрения действительного протеста яхта А, которая, возможно, была вовлечена в инцидент, ни являлась ни протестующим, не опротестованным. Протестовый комитет установил, что яхта А нарушила правило, но была оправдана по другому правилу.

Вопрос 1

Правильно ли действовал протестовый комитет?

Ответ 1

Да. Протестовый комитет может протестовать по собственному усмотрению против яхты, которая, возможно, нарушила правило. Так как протестовый комитет установил, что яхта А была бы оправдана, протестовать против нее не было необходимости.

Вопрос 2

Является ли яхта А стороной в рассмотрении?

Ответ 2

Нет. Яхта А ни являлась ни протестующим, не опротестованным. См. определение «Сторона».

Вопрос 3

Изменился бы ответ на вопрос 1, если бы протестовый комитет наказал яхту А?

Ответ 3

Да. Если бы протестовый комитет посчитал, что яхта А нарушила правила и не должна была бы быть оправдана, то он был бы обязан следовать описанной в правиле 61.1(с) процедуре перед тем, как было бы возможно наказать ее.

Вопрос 4

Изменился бы ответ на вопрос 2, если бы протестовый комитет устно известил яхту А о своем намерении протестовать во время рассмотрения, но не подал бы протест и не следовал процедуре, описанной в правиле 61.1.(с)?

Ответ 4

Нет. См. ответ 3.

Вопрос 5

Что может сделать яхта А, если протестовый комитет наказывает ее без рассмотрения?

Ответ 5

Яхта А может требовать исправить результат. Наказывать яхту, которая не являлась стороной в рассмотрении, является неправильным действием протестового комитета. Правило 64.1 разрешает наказывать только стороны в рассмотрении протеста.

Q&A 2020.004

Опубликовано 5 марта 2020

Ситуация

Яхта А участвовала в пяти гонках квалификационной серии (гонки Q1-Q5), в которых было больше одного флота, и прошла в золотой флот последовавшей финальной серии регаты. В финальной серии было запланировано пять гонок (гонки F1-F5), и результат яхты в серии должен был быть посчитан на основании всех гонок с Q1 по Q5 и с F1 по F5.

Яхта А участвовала в гонках F1 и F2 и финишировала первой в обеих. В гонке F3 ее повредила яхта, нарушившая правило части 2, без возможности восстановления. Она не смогла финишировать в гонке F3 и участвовать в гонках F4 и F5. Протестовый комитет решил, что яхта А имеет право на исправление результата, но что он не может быть исправлен на основании ее результатов в гонках Q1-Q5, т.к. в этих гонках было больше одного флота. Взамен они решили, что ее очки в гонках F3, F4 и F5 будет таким же, как и для первого места, что являлось средним арифметическим ее результатов в гонках F2 и F2.

Вопрос 1

Выполнил ли протестовый комитет требования Случая 116?

Ответ 1

Да.

Случай 116 требует, чтобы, в случае исправления результата, менее половины гоночных результатов яхты, включенных в серию, были бы основаны на среднем арифметическом очков. В этой ситуации рассматриваемая яхта финишировала в 7 из 10 гонок, тем самым менее половины ее гоночных результатов были основаны на среднем арифметическом очков.

Вопрос 2

Выбрал ли протестовый комитет подходящий способ исправления результата в своем решении?

Ответ 2

Это зависит от обстоятельств.

Случай 116 ограничивает число гонок, в которых может быть исправлен результат по среднему арифметическому очков, но не указывает на то, как следует подсчитать это среднее арифметическое.

Если протестовый комитет решает, что яхта имеет право на исправление результата по правилу 62, то он должен принять решение, наиболее справедливое по отношению ко всем затрагиваемым яхтам, независимо от того, требовали они исправления результата или нет. В зависимости от очков яхты в квалификационной серии, подсчет среднего арифметического на основании всего двух гонок может быть несправедливым по отношению к другим яхтам, так как это практически однозначно исключает возможность победы какой-либо другой яхты на этом соревновании. Другими вариантами решения протестового комитета могли бы быть включение гонок Q1-Q5 при подсчете среднего арифметического очков, принятие во внимание различий в состязательности между квалификационной и финальной серией или исправление результата только в гонке F3.

Q&A 2020.005

Опубликовано 6 марта 2020

Ситуация

Во время инцидента между двумя яхтами класса «49er», яхта А нарушила правило части 2, а яхта В не нарушила ни одного правила, включая правило 14, т.к. у нее не было разумной возможности избежать контакта. В результате инцидента у яхты В был поврежден один из удлинителей румпеля. У яхты В не было возможности избежать ущерба. Яхта В имела при себе запасной удлинитель, как того требуют правила класса, и заменила поврежденный на запасной настолько быстро насколько было возможно в существующих условиях. Когда яхта В продолжила гонку, ее место в этой гонке существенно ухудшилось по сравнению, с тем, когда она начала замену поврежденного удлинителя румпеля.

Вопрос

Имеет ли яхта В право на исправление результата?

Ответ

Правила класса «49er» требуют, чтобы на борту находился запасной удлинитель румпеля, так как его повреждения случаются нередко, и спортсмены должны иметь возможность заменить его во время гонки. Такие действия обычно не имеют значительного влияния на место яхты на финише.

Однако, если будет установлено, что, несмотря на то, что экипаж заменил удлинитель румпеля настолько быстро, насколько было возможно, место яхты в этой гонке или серии гонок существенно ухудшилось не по ее вине, яхта имеет право на исправление результата.

Q&A 2020.006

Опубликовано 30 марта 2020

Ситуация

Спустя несколько дней после окончания соревнования, яхта А обнаруживает по фотографиям, размещенных на медиа-странице соревнования, что яхта В возможно нарушила правила во время соревнования. Предполагаемое нарушение произошло во время длинной гонки, на которой у яхты А не было возможности его заметить. Яхта А подает протест настолько быстро, насколько возможно после обнаружения этих доказательств.

Вопрос 1

Когда офис регаты больше недоступен, соответствует ли подача протеста в проводящую организацию требованиям правила 63.1 и гоночной инструкции, если ее текст повторяет Приложение L?

Ответ 1

Да.

Протестующий имеет право подать протест в проводящую организацию.

Вопрос 2

Есть ли у протестового комитета соревнования полномочия в отношении такого протеста?

Ответ 2

Да.

Так как протест затрагивает инцидент во время соревнования, первоначальный протестовый комитет, назначенный проводящей организацией соревнования, имеет полномочия в отношении такого протеста, за исключением случая, когда проводящая организация решает назначить другой протестовый комитет, чтобы рассмотреть возможность протеста.

Вопрос 3

Если ответ на вопрос 3 утвердительный, имеет ли право протестовый комитет продлить время подачи протестов после окончания соревнования и на какое время?

Ответ 3

Протестовый комитет должен рассмотреть все протесты и требования исправить результат, поданные в офис регаты, кроме случая, когда он разрешает яхте отозвать свой протест или требование. Устанавливая действительность протеста, протестовый комитет должен продлить время подачи, если для этого есть достаточные основания. Невозможно рекомендовать определенное время, которое должен установить протестовый комитет, т.к. это будет зависеть от нескольких факторов.

ПРИМЕЧАНИЕ

С 2021 года будет введено правило 90.3(е). Это новое правило даст возможность указать в положении о соревновании время, после которого не разрешается вносить изменения в результаты гонки или серии гонок. Таким образом, подобный протест может не иметь силы, если только он не подан в других целях.

Q&A 2020.007

Опубликовано 30 марта 2020

Вопрос 1

Как спортсмен из страны, в которой нет национальной организации - члена World Sailing, может принять участия в парусном соревновании?

Ответ 1

Такой спортсмен имеет право принимать участие в соревнованиях, которые не требуют «права на участие World Sailing» (World Sailing Eligibility), если яхта, на которой соревнуется участник, заявлена:

- a. клубом или организацией, входящими в какую-либо национальную организацию-члена World Sailing, или
- b. членом клуба или организации, входящими в какую-либо национальную организацию-члена World Sailing, или
- c. членом какой-либо национальной организации-члена World Sailing.

См. правило 75.1.

На парусных соревнованиях, которые требуют «права на участие World Sailing» (World Sailing Eligibility), возможно участие такого спортсмена, если Совет Директоров (the Board) отменит действие требований, перечисленных в регламентах 19.4, 19.5 и 19.6.

В обоих случаях участник обязан иметь «право на участие в соревновании». См. регламент 19.1.

Вопрос 2

Изменился бы ответ на вопрос 1, если бы соревнование являлось «Специальным соревнованием World Sailing»?

Ответ 2

Нет.

Ни правила, ни регламенты не включают какие-либо указания на «Специальные соревнования World Sailing».

Q&A 2020.008

Опубликовано 30 марта 2020

Ситуация 1

После того, как яхта стартует согласно определению, она касается стартового знака.

Вопрос

Нарушила ли яхта правило 31?

Ответ

Да.

Находясь в гонке, но до старта, яхта не должна касаться стартового знака. Начиная с момента, когда яхта стартует, проходимый ею участок дистанции начинается стартовым знаком, и она не должна его касаться.

Ситуация 2

Яхта, идущая в направлении финишной линии выше лейлайна знака финишной линии, уваливается и касается этого знака. После того, как она проходит знак, она приводится и финиширует.

Вопрос

Нарушила ли яхта правило 31?

Ответ

Да.

Пока яхта проходит последний участок дистанции и до того, как она финиширует, участок от предыдущего знака заканчивается финишным знаком, и она не должна его касаться. Находясь в гонке, но после финиша, яхта не должна касаться финишного знака.

Ситуация 3

Яхта, идущая со стороны дистанции в направлении финишной линии, касается знака финишной линии и выполняет наказание в соответствии с правилом 44.2. После выполнения наказания она снова пересекает финишную линию со стороны дистанции.

Вопрос

Нарушила ли яхта правило 31?

Ответ

Да.

См. Ситуацию 2. Однако, выполнив наказание в соответствии с правилом 44.2, она выполняет соответствующее ее нарушению наказание.

Ситуация 4

Яхта, идущая в направлении финишной линии выше лейлайна знака финишной линии, уваливается и касается этого знака. Перед тем, как финишировать, она обнаруживает, что совершила ошибку по правилу 28.2, не обогнув предыдущий знак. Яхта исправляет эту ошибку и финиширует.

Вопрос

Нарушила ли яхта правило 31?

Ответ

Да.

Пока яхта шла в сторону финишной линии, она находилась на финишном участке дистанции. См. ситуацию 2. Финишный знак перестает быть знаком, которым начинается, ограничивается или заканчивается проходимый ею участок дистанции, с того момента, как она обнаруживает, что обязана исправить ошибку по правилу 28.2. См. Случай WS 126.

Q&A 2020.009

Опубликовано 30 марта 2020

Ситуация

Финишная линия проходит между двумя знаками. Яхты финишируют полным курсом.

Вопрос

Применяется ли правило 18.4 к имеющей право дороги внутренней связанной яхте, которая приближается к финишной линии?

Ответ

Да.

Правило 18.4 будет применяться при условии того, что внутренней связанной яхте, имеющей право дороги, необходимо сделать поворот фордевинд у знака, чтобы идти своим надлежащим курсом. Финишная линия не является знаком ворот. Вербочка, представляющая путь яхты, после натяжения не должна проходить между знаками финишной линии. См. определение «Финиш» и правило 28.2(c).