

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

Вопросы и ответы по Правилам парусных гонок публикуются на сайте World Sailing, за что совместно отвечают Комитет гоночных правил и Комитет судей.

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

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

Этот сервис предназначен не для «замены» процесса апелляции, его цель – предоставление взвешенных мнений по вопросам Правил парусных гонок.

Задавший вопрос всегда получает 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.

Этот буклет заменяет буклет 2017-2020. Вопросы и ответы, представляющие ценность, были сохранены и обновлены в соответствии с изданием Правил парусных гонок 2021-2024, все другие вопросы и ответы были удалены.

В буклете представлено два содержания. В первом вопросы и ответы перечислены в порядке публикации, а во втором – согласно разделам Правил парусных гонок («другие правила» указаны в последнем разделе).

Последнее обновление: 09 января 2021

Содержание в порядке публикации

Сохраненные вопросы и ответы

Q&A 2017.004	Переведенные версии ППГ. Что применяется в случае расхождений?
Q&A 2018.009	Стороны, опоздавшие к началу рассмотрения
Q&A 2018.010	Ущерб без нарушения правил части 2 или правила 31
Q&A 2019.006	Приложение Т и основной принцип
Q&A 2019.010	Ассоциации классов World Sailing в качестве проводящей организации соревнования
Q&A 2019.011	Принадлежность к национальной организации
Q&A 2019.014	Вопрос по правилам, регулирующим повторные рассмотрения
Q&A 2020.001	Вопрос по правилу 14
Q&A 2020.004	Подсчет подходящего исправленного результата
Q&A 2020.009	Правило 18.4 на финишной линии
Q&A 2020.010	Регламенты о COVID 19 на соревнованиях
Q&A 2020.014	Интерпретация фразы «не должны являться причиной» в правиле 18.3
Q&A 2020.015	Повреждения, полученные не в гонке
Q&A 2020.020	Уточнение термина «Выходить» в правиле 18.3
Q&A 2020.021	Описание знаков и прохождение дистанции

Вопросы и ответы 2021-2024

Q&A 2021.001	Разъяснение касательно показаний с чужих слов
Q&A 2021.002	Значение термина «корпус» в Правилах парусных гонок

Содержание по разделам

A – Сигналы гонки	
	В этом разделе на данный момент нет вопросов и ответов

B – Определения	
Q&A 2021.002	Значение термина «корпус» в Правилах парусных гонок

C – Основные принципы	
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 2020.001	Вопрос по правилу 14
Q&A 2020.009	Правило 18.4 на финишной линии

«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 2020.014	Интерпретация фразы «не должны являться причиной» в правиле 18.3
Q&A 2020.015	Повреждения, полученные не в гонке
Q&A 2020.020	Уточнение термина «Выходить» в правиле 18.3

F – Часть 3 Проведение гонки

Q&A 2020.021	Описание знаков и прохождение дистанции
----------------------------------	---

G – Часть 4 Другие требования во время гонки

Q&A 2018.010	Ущерб без нарушения правил части 2 или правила 31
----------------------------------	---

H – Часть 5 Протесты, исправление результатов, рассмотрения, проступки и апелляции

Q&A 2018.009	Стороны, опоздавшие к началу рассмотрения
Q&A 2019.014	Вопрос по правилам, регулирующим повторные рассмотрения
Q&A 2020.004	Подсчет подходящего исправленного результата
Q&A 2021.001	Разъяснение касательно показаний с чужих слов

I – Часть 6, допуск и квалификация

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

J – Часть 7, организация гонок

Q&A 2019.010	Ассоциации классов World Sailing в качестве проводящей организации соревнования
Q&A 2019.011	Принадлежность к национальной организации

K – Другие правила

Q&A 2017.004	Переведенные версии ППГ. Что применяется в случае расхождений?
Q&A 2020.010	Регламенты о COVID 19 на соревнованиях

Q&A 2017.004 сохранен

Переведенные версии ППГ. Что применяется в случае расхождений?

Ситуация

Многие национальные организации публикуют переведенные версии документов, например, Правил парусных гонок. Ошибки в переводе иногда меняют смысл исходного документа.

Вопрос

Какой документ должен иметь приоритет в случае расхождений – перевод или оригинальная версия?

Ответ

Правила парусных гонок 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 действительным 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).

Q&A 2018.009

сохранен

Стороны, опоздавшие к началу рассмотрения

Вопрос 1

В начале рассмотрения протеста протестовый комитет проверяет присутствие сторон. Как должен действовать протестовый комитет, если ни одна из сторон не присутствует ?

Ответ 1

Если ни одна из сторон не присутствует в назначенное время разбора протеста, протестовому комитету следует проверить, было ли предоставлено надлежащее уведомление о протесте. Далее по своему усмотрению протестовый комитет может решить, хочет ли он назначить другое время разбора протеста или продолжить разбор без 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 решения. 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, и протестовый комитет решает приступить к рассмотрению в соответствии с правилом 63.3(b). Позже во время рассмотрения 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.

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 рассмотрению?

Ответ 3

Сторона должна быть допущена к рассмотрению в любое время во время заслушивания показаний. См. правило 63.3(a).

Q&A 2018.010

сохранен

Ущерб без нарушения правил части 2 или правила 31

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

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

Ответ

Понятие ущерба применимо к правилам 44.1(b) и 60.3(a)(1), только в случае серьезного ущерба. Эти правила применяются тогда, когда серьезный ущерб мог 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 правила Части 2, ни правило 31 не были нарушены. Поэтому правило 44.1(b) не применяется.

В целях применения правила 60.3(a)(1), протестовый комитет имеет право открыть рассмотрение согласно этому правилу, 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 имеет право также рассмотреть вопрос о нарушении правила 2, и тогда ему будет необходимо точно установить, были ли нарушены общепринятые принципы спортивного поведения и честной спортивной борьбы. При этом протестовому комитету целесообразно будет рассмотреть, соответствовали ли условия безопасности во время действий по обрезанию якорного конца хорошей морской практике в существующих условиях.

Протестовый комитет имеет также право обсудить вопрос о действиях в соответствии с правилом 69.

Q&A 2019.006

сохранен

Приложение Т и основной принцип

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 2019.010

сохранен

Ассоциации классов World Sailing в качестве проводящей организации соревнования

Ситуация

В правиле 89.1 перечислены соответствующие 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 правил парусных гонок?

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

сохранен

Принадлежность к национальной организации

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 2019.014

сохранен

Вопрос по правилам, регулирующим повторные рассмотрения

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 66.2.
- являются ли свидетельства новыми, включая свидетельства, представленные из-за отсутствия стороны по неизбежным обстоятельствам. См. правила 63.3(b), 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 применяется только к рассмотрению и не применяется 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).

Q&A 2020.001

сохранен

Вопрос по правилу 14

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 2020.004

сохранен

Подсчет подходящего исправленного результата

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. 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 2020.009

сохранен

Правило 18.4 на финишной линии

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. Не требуется, чтобы веревочка, представляющая путь яхты, после натяжения проходила между знаками финишной линии. См. определение «Финиш» и правило 28.1.

Q&A 2020.010

сохранен

Регламенты о COVID 19 на соревнованиях

Вопрос

Каким образом государственные регламенты, протоколы и руководства о COVID-19 должны быть реализованы в документах соревнования?

Ответ

Не рекомендуется включать законы, протоколы или руководства внешних органов в правила соревнования, поскольку нарушения таких законов не подпадают под юрисдикцию официальных лиц соревнования, и они могут быть изменены в короткие сроки.

Для большинства соревнований потребуется разработать или принять документы, обеспечивающие соблюдение государственных регламентов и руководств о COVID-19.

Инструкции и требования официальных лиц соревнования, основанные на опубликованных руководствах, протоколах или законах, и действующие на месте проведения соревнования в любое время, должны быть по возможности разумными. Невыполнение спортсменом или лицом персонала спортсмена разумных требований или инструкций может считаться проступком, и об этом может быть сообщено в протестовый комитет в соответствии с правилом 69.

Рекомендуется:

1. Опубликовать любые специальные инструкции или протоколы, регулирующие соревнования, на доске официальных объявлений на английском языке или на языке, понятном всем участникам.
2. Рассмотреть вопрос назначения медицинского работника соревнования, чтобы иметь возможность оценить любые возможные симптомы и действовать в соответствии с протоколами соревнования.
3. Добавить в гоночную инструкцию следующие пункты:
 - *[DP] Спортсмены и лица персонала спортсмена должны выполнять любые разумные требования официальных лиц соревнования. Несоблюдение этих требований может считаться проступком.*
 - *Разумные действия официальных лиц соревнования по применению руководств, протоколов или законов о COVID-19, даже если они позже окажутся ненужными, не являются неправильными действиями или упущениями.*

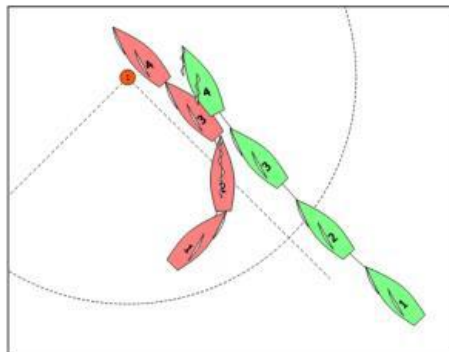
Q&A 2020.014

сохранен

Интерпретация фразы «не должны являться причиной» в правиле 18.3

Ситуация 1

Красная яхта заканчивает поворот оверштаг слегка с подветренной стороны и на грани связанности с Зеленой яхтой. Единственный существующий вариант для Зеленой - идти выше крутого бейдевинда, чтобы избежать контакта с Красной яхтой.



Вопрос

Нарушила ли Красная яхта правило 18.3?

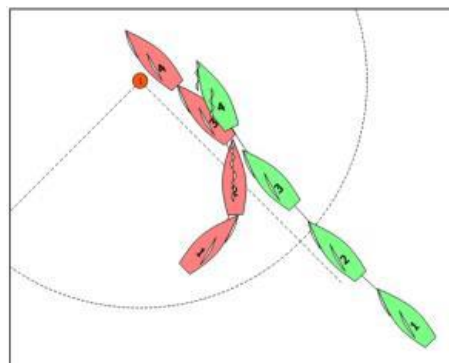
Ответ

Да.

Действия Красной яхты явились причиной того, что Зеленая пошла выше крутого бейдевинда, чтобы избежать контакта. Все остальные требования правила 18.3 были выполнены.

Ситуация 2

Красная яхта завершает поворот оверштаг на четверть длины корпуса впереди Зеленой. Зеленая яхта могла бы идти либо с наветренной, либо с подветренной стороны от Красной. Если бы Зеленая яхта пошла с подветренной стороны от Красной, она не смогла бы пройти знак с предписанной стороны. Зеленая пошла с наветренной стороны от Красной и шла выше крутого бейдевинда, чтобы избежать контакта с Красной.



Вопрос

Нарушила ли Красная яхта правило 18.3?

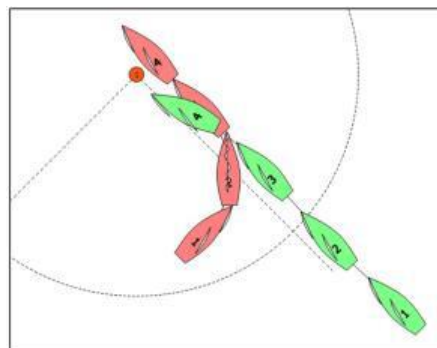
Ответ

Да.

Смотри ответ 1.

Ситуация 3

Красная завершает поворот оверштаг на четверть длины корпуса впереди Зеленой. Зеленая яхта могла бы идти либо с наветренной, либо с подветренной стороны от Красной. Зеленая пошла с подветренной стороны от Красной. Красная яхта не дала Зеленой места-у-знака. Зеленая проходит знак с не предписанной стороны.



Вопрос

Нарушила ли Красная яхта правило 18.3?

Ответ

Да.

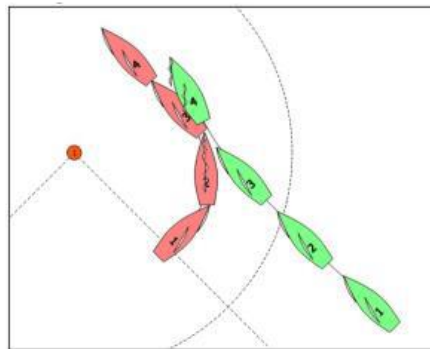
Пройдя положение левентик с левого галса на правый галс в зоне, Красная не дала места-у-знака Зеленой, которая была связанной и внутренней яхтой.

Ситуация 4

Красная яхта завершает поворот оверштаг на четверть длины корпуса впереди Зеленой. Зеленая яхта могла бы идти либо с наветренной, либо с подветренной стороны от Красной. Если бы Зеленая яхта шла с подветренной стороны от Красной, она явно могла бы пройти знак с предписанной стороны. Зеленая яхта пошла с наветренной стороны от Красной и шла выше крутого бейдевинда, чтобы избежать контакта с Красной.

Вопрос

Нарушила ли Красная яхта правило 18.3?



Ответ

Да.

Зеленая имеет право выбрать из двух доступных для неё вариантов, и нет правила, которое обязывает яхту выбрать тот или иной вариант.

Ситуация 5

Красная яхта завершает поворот оверштаг на четверть длины корпуса впереди Зеленой. Зеленая яхта могла бы идти либо с наветренной, либо с подветренной стороны от Красной. Зеленая яхта идет с подветренной стороны от Красной. Красная дает Зеленой место-у-знака.

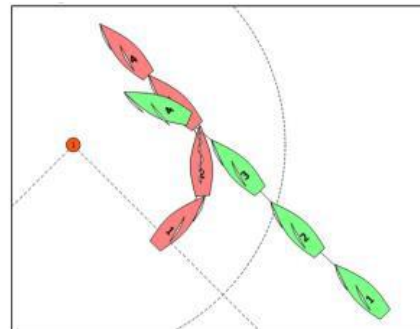
Вопрос

Нарушила ли Красная яхта правило 18.3?

Ответ

Нет.

Красная яхта выполнила требования правила 18.3.



Правило 18.3 применяется не только тогда, когда приведение яхты выше крутого бейдевинда является единственным возможным решением. Слова «являются причиной» в правиле относятся к причинно-следственной связи между действиями яхты левого галса и яхты правого галса. В приведенных выше ситуациях, когда действия Зеленой яхты являются результатом действий Красной яхты, условие «являются причиной» правила 18.3 выполняется, даже если существовал другой способ избежать яхты, сделавшей поворот оверштаг.

Q&A 2020.015

сохранен

Повреждения, полученные не в гонке

Ситуация

Яхта идет под парусами в районе стартовой линии до ее сигнала «Предупреждение». В районе гонок не применяются никакие государственные правила. В гоночной инструкции указано, что стартовая линия будет находиться между знаком на левом конце и судном гоночного комитета на правом конце. Яхта ударила стоящее на якорю судно ГК, нанеся серьезные повреждения обоим. Гоночный комитет протестует против яхты.

Вопрос 1

Какие правила применяются?

Ответ 1

Судно гоночного комитета является знаком, но, поскольку яхта не находится в гонке, правило 31 «Касание знака» не применяется. Яхта маневрирует в зоне гонок или вблизи нее и намеревается участвовать в гонке в то время, как судно не подчиняется Правилам парусных гонок, поэтому, согласно Преамбуле Части 2, яхта должна соблюдать «Международные правила предупреждения столкновений судов в море» (МППСС) по отношению к судну гоночного комитета.

В этой ситуации действуют несколько правил МППСС:

Правило 2(а) МППСС, которое ссылается на «обычную морскую практику», как на основное требование действовать разумно, перекрывает собой другие подробные требования МППСС. Очевидно, что это требование включает в себя избегание судна на якорю.

Правило 5 МППСС специально требует, чтобы судно постоянно вело надлежащее наблюдение, а правило 6 МППСС требует, чтобы судно всегда следовало с безопасной скоростью для того, чтобы оно могло предпринять надлежащее и эффективное действие для избегания столкновения.

Вопрос 2

При условии, что протест действителен, если будет установлено, что яхта нарушила правило МППСС, может ли протестовый комитет наказать ее по правилу 64.2?

Ответ 2

Да.

Нарушив правило МППСС при встрече с судном, которое не подчиняется правилам Части 2, яхта не выполнила требований Преамбулы Части 2. Поскольку яхта не участвовала в гонках во время инцидента, и при условии, что не применялось другое наказание, протестовый комитет должен дисквалифицировать ее в гонке, ближайшей по времени к моменту инцидента.

Q&A 2020.020

сохранен

Уточнение термина «Выходить» в правиле 18.3

Ситуация

На наветренном знаке, который предписано оставить с левого борта, яхта А вошла в зону на правом галсе, в то время как яхта В прошла левентик в зоне и завершила поворот оверштаг на правом галсе ниже лейлайна и установила связанность с подветренной стороны яхты А. Для того, чтобы обогнуть знак, она привелась, коснулась знака и вынудила яхту А идти выше курса крутой бейдевинд, чтобы избежать контакта.

Вопрос 1

Яхта В выходит на знак, когда она сделала поворот на правый галс?

Ответ 2

Да.

Яхта выходит на знак, если она может пройти с наветренной стороны от знака и оставить его с предписанного борта, не меняя галса. Яхта В могла пройти знак не меняя галса; то, что она его коснулась, не имеет значения. Смотри определение «Выходить».

Вопрос 2

Был бы ответ другим, если бы яхта В дополнительно нарушила правило 42, чтобы обогнуть знак?

Ответ 2

Нет. Определение «Выходить» не имеет исключений.

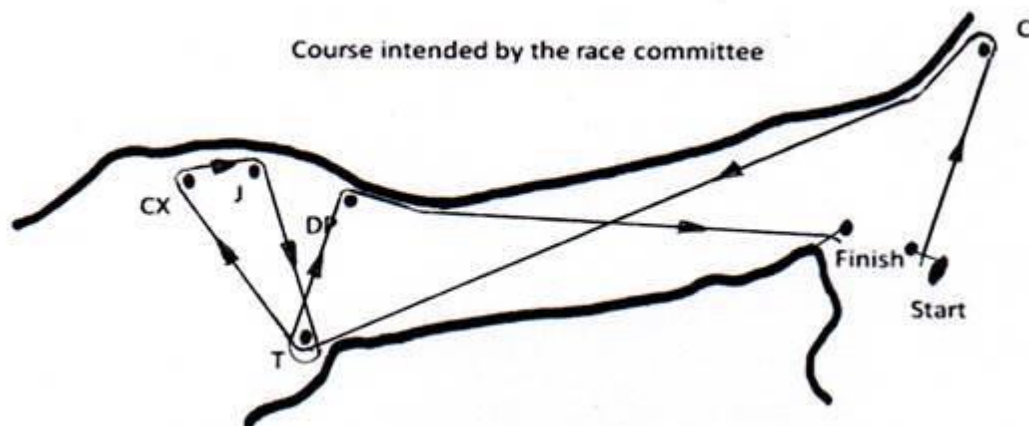
Q&A 2020.021

сохранен

Описание знаков и прохождение дистанции

Ситуация

В соответствии с правилом 90.2(c) гоночный комитет сообщает устно, что дистанция будет следующая: старт, знак С – левым бортом, знак Т - правым, знак СХ – правым, знак J - правым, знак Т - правым, знак DP - правым, финиш. Намерение гоночного комитета состоит в том, чтобы яхты прошли дистанцию, показанную на рисунке ниже.



Вопрос 1

Является ли знак Т подлежащим огибанию?

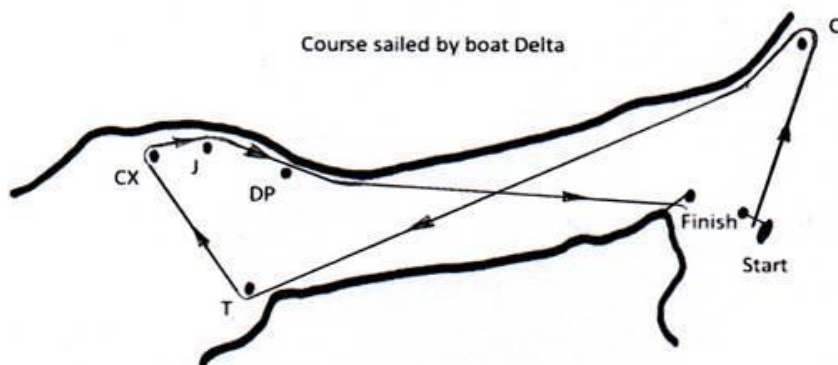
Ответ 1

Нет.

Правило J2.1(4) требует, чтобы гоночный комитет указал все знаки, которые нужно огибать в соответствии с определением «Проходить дистанцию». Знак Т не указан как знак, подлежащий огибанию.

Вопрос 2

Одна из яхт прошла дистанцию, указанную на рисунке ниже. Прошла ли она дистанцию в соответствии с определением?



Ответ 2

Да.

В соответствии с определением «Проходить дистанцию» верёвочка, обозначающая путь яхты, проходит с предписанной стороны каждого знака и в правильной последовательности.

Q&A 2021.001

Опубликовано 2 ноября 2020

Разъяснение касательно показаний с чужих слов

Ситуация

Правило 63.6(a) предписывает протестовому комитету изучить представленные свидетельства, включая показания с чужих слов, сторон, присутствующих на рассмотрении, и их свидетелей.

Правило 63.6(c) дает присутствующим сторонам право задавать вопросы каждому лицу, дающему показания.

Правило М3.2 под пунктом 9 утверждает: «письменные показания свидетелей, которые не могут быть опрошены, принимайте, если только согласятся все стороны. Согласившись, они отказываются от своего права задавать вопросы этому свидетелю».

Вопрос

Существует ли противоречие между этими правилами?

Ответ

Нет.

Могут быть представлены письменные показания; присутствующие стороны и протестовый комитет могут задавать вопросы стороне, представляющей такие показания, как разрешено правилом 63.6(c), и могут пригласить других свидетелей, чтобы принять решение в отношении каких-либо спорных свидетельств. Если стороны согласны с такими показаниями, протестовый комитет обязан принять их как не вызывающих сомнения. Если стороны не согласны, протестовый комитет обязан принять во внимание какие-либо разногласия между сторонами во время решения о значимости представленных показаний.

ПРИМЕЧАНИЕ

Описанные в приложении М процедуры носят только рекомендательный характер.

Q&A 2021.002

Обновлено 19 апреля 2021

Значение термина «корпус» в Правилах парусных гонок

Ситуация

Термин «корпус» встречается в нескольких местах в Правилах парусных гонок.

Вопрос 1

Каково соответствующее определение «корпуса»?

Ответ 1

Термин «корпус» не имеет определения в Правилах парусных гонок; таким образом, согласно введению/терминологии, он употребляется в смысле обычной морской практики или в общеупотребительном смысле.

Вопрос 2

Являются ли стационарные или выдвижные бушприты частью корпуса?

Ответ 2

Нет, если не определено иначе в правилах класса, рейтинговой системы или системы обмера-гандикапа.

Вопрос 3

Являются ли стационарные или выдвижные крылья скифа частью корпуса?

Ответ 3

Да, если не определено иначе в правилах класса, рейтинговой системы или системы обмера-гандикапа.

Вопрос 4

Считаются ли дельные вещи, относящиеся к транцу, палубе или каким-либо надстройкам, частью корпуса?

Ответ 4

Нет.