

ПОСІБНИК З ПРАВИЛ ПЕРЕГОНІВ ДЛЯ СУДДІВ РЕФЕРІ

**НАСТАНОВИ ЩОДО ТОГО, ЯК ЗАСТОСОВУВАТИ
ПРАВИЛА ПЕРЕГОНІВ З ВІТРИЛЬНИЦТВА 2013 – 2016**

**(Визначення, Правила 1.1, 2, з 10 по 21, 28 та інші)
для Міжнародних суддів (рефері) та Протестових комітетів**

Copyright © Robin Meads 2014
1st edition Published by Robin Meads 2014
Extracts from RRS and ISAF Cases by kind permission and © International Sailing
Federation (IOM) Ltd

The moral right of the author has been asserted

All rights reserved.

No part of this publication may be reproduced, store in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, without the prior permission of the publisher, nor be otherwise circulated in any form of binding or cover other than that in which it is published and without a similar condition being imposed on the subsequent purchaser.

Notwithstanding the above, this booklet is for free distribution to ISAF Judges, MNA Judges and members of MNA affiliated organisations for their assistance, guidance and training. Copying and printing, (but not amendment), is permitted for these purposes only .

**For
Free
Distribution
Only**

ПЕРЕДМОВА

Цю книгу задумано як посібник для використання Міжнародними журі, Протестовими комітетами, судьями-арбітрами і консультантами. У ньому розглядаються питання щодо Визначень у Правилах вітрильницьких перегонів 2013-2016 (ПВП), Вступу, Основних принципів, Частини 1 (тільки правило 1.1 та правило 2), Частини 2 – тільки Розділів А, В та С, та інших, обраних окремо, правил (28, 30.1 та 63.6 - частково). До нього не включено, як всього загалу правил, так і правил для матчевих і командних перегонів. Тлумачення Правил вітрильницьких перегонів ISAF містяться у Книзі випадків ISAF, де вони є зобов'язуючими, та у Запитаннях і відповідях, де вони є тільки спрямовуючими, але ж мають серйозно братися до уваги.

Хоч Кодекси ISAF також є зобов'язуючими, але вони не розглядаються у цій книзі.

Національні приписи у цій книзі теж не обговорюються.

Включено деякі випадки RYA (Великобританія), але вони є тільки дорадчими.

У правилах немає точних визначень, якою саме має бути взаємодія між різноманітними правилами, за винятком того, що у Вступі чітко визначається, що правила Додатку переважають будь яке правило Частин з 1 по 7, що їм суперечить. Позате, здається чітко зазначеним, що кожне з правил і кожний із висловів у кожному з правил, стосується тільки свого власного питання і не впливає на сенс іншого правила, якщо тільки у самому цьому правилі не зазначено, що так має бути. Це є підґрунтям для підходу до предмету обговорення у цій книзі і є у відповідності з нормами англійського права і юриспруденції, оскільки узгоджується з тлумаченням документів, заснованих на загальному праві, а не на вольових рішеннях.

Навіть у такому разі, існують правила, які взаємодіють без посилань на інше правило. У кожному разі, якщо це є можливим, така незвична ситуація щодо застосування правила є окремо зазначеною.

Офіційною мовою ПВП є англійська.

У цій книзі сині числа стосуються Випадків ISAF та Запитань і відповідей. Правила зазначаються червоним. Визначення означені *червоним курсивом*. Слово Журі включає і термін Протестовий комітет.*

Правила наводяться без заголовків, адже заголовки не є частинами *правил*.

Висновки і коментарі скомпоновані автором. Буклет не призначений для надання вичерпних відповідей на будь які питання за будь яких обставин.

Я хотів би подякувати Міжнародному судді Майку Батерфілду та іншим Міжнародним судьям за перегляд цього посібника і виправлення виявлених помилок. Будь які помилки та неточні визначення, що залишилися, є на моїй совісті!

Робін Мідс (Robin Meads)

Torquay, England January 2014 GBRRM101 conflicting

*У перекладі українською замість синіх чисел Випадків ISAF та Запитань і відповідей їх означено підкресленням, замість означень червоним, правила означено **жирним шрифтом**, замість *червоного курсиву* визначення означені просто *курсивом* (Авто).

ВСТУП

Цей буклет створено задля того, аби допомогти журі, чи протестовим комітетам, дійти висновків на підставі встановлених фактів щодо того, чи було, а чи ні, порушеним певне конкретне правило, або правила. У ньому містяться посилання на визначення, випадки та на Запитання і відповіді (Q & A), за якими слідують Короткий огляд щодо відомостей, резюме, щодо *правила*, про яке йдеться, і базові підстави для застосування цього *правила*. Якщо вами встановлено, що *правило* є порушеним, то дуже важливо звернутися також і до змісту *правила 21* (Виправдовування), яке у свою чергу посилається на інші правила щодо виправдовування.

Незважаючи на те, що у бланку протесту має зазначатися, яке саме *правило(а)* вважається порушеним, (*правило 61.2*), це не відіграє жодної ролі, якщо журі визначить, що замість зазначеного, порушеним було інше правило (*правило 64.1*) (Випадок 22).

У разі протест потрапив на розгляд журі, то для журі існує і право, і обов'язок, і можливість встановити, що будь яка *сторона* у слуханні порушила *правило*, і накласти покарання на цю *сторону*. Таким чином подання протесту є палицею о двох кінцях і це може бути одною з причин, чому судна не дуже охоче подають протести.

Майте на увазі, що коли судна маневрують, певні *правила* то набирають сили, то втрачають її. Для того, аби накласти покарання за порушення судом *правила*, важливо визначити завдяки встановленим фактам, у який момент часу кожне конкретне *правило* було застосовним між суднами і чи було, а чи ні, певне *правило* порушеним. Саме тому, факти мають бути розташовані у хронологічному порядку, так, аби застосовність певних *правил* постала очевидною. Незважаючи на те, що дуже *спокусливим* є мати з самого початку свій конкретний погляд на випадок, треба не піддаватися цій спокусі, адже встановлені факти можуть призвести до прямо протилежних висновків. Факти завжди мають встановлюватися насамперед і, якщо це робиться належним чином, то висновки мають бути очевидними. У разі вони не носять характеру очевидності, значить встановлено недостатню кількість фактів. Непогано також, аби бланк протесту було заповнено великими друкарськими літерами, або ж застосовано комп'ютерний бланк.

Від змагунів, які постають перед журі, вимагається, аби вони поводитися *шанобливо* і *чемно*. За недодержання цієї вимоги вони можуть бути покарані (*правило 69*). Добрим почерком у діях журі має бути прояв витримки і за будь яких випадків члени журі мають зберігати контроль над провадженням. Не існує виправдань для суддів, які виявляють грубість або поведуться агресивно, чи образливо, стосовно будь кого, хто представ перед журі, або ж показують змагунові, що його випадок виглядає явно *дріб'язковим*, чи навіть *безглуздим*. Замість того справи, про які йдеться, задля набування спортсменом досвіду і розуміння, мають обговорюватися поза слуханням, чи безпосередньо зі змагуном, чи з його тренером. Якщо слухання набуває гарячкового напруження, то треба оголосити перерву, яка надала б можливість сторонам трохи охолонути.

Якщо *сторона* виявляє бажання вийти з процесу слухання, то зазвичай застосовується відкрите *посередництво*. Попросіть *сторону* надати вам кілька хвилин для обговорення підстав для того, аби вийти з процесу, і вкажіть на дійсно відмінні сприйняття і розуміння сторонами і свідками того, що відбувалося, і це має бути ретельно досліджено, як рідкісне явище.

Так само, хоч і не існує вимог, аби обов'язково наводити, окрім встановлених фактів і зроблених із того висновків, додаткові підстави для прийнятої ухвали, і, все ж таки, доброю манерою є, на бажання змагуна, з метою набирання ним знань і досвіду, навести, поза межами слухання, *правила*, застосовні для випадку. Це має залежати і від того, наскільки журі є *завантаженим*. Метою завжди має бути надання змагунам допомоги, аби вони вдосконалювалися, а не просто накладання покарання, на змагуна, який припустився помилки.

ЗМІСТ

Щодо посилань в середині правил, висновків і запроваджень:

Визначення	Сторінка 6
Частина 1 Зasadничі правила	
Правило 1.1	14
Правило 2	15
Частина 2 Коли судна зустрічаються	
Преамбула	17
Розділ А Право на дорогу	
Преамбула	19
Правила 10	20
11	22
12	24
13	26
Розділ В Загальні обмеження	
Правила 14	27
15	33
16	34
17	36
Розділ С Біля знаків і перешкод	
Преамбула	37
Правила 18.1	38
18.2	40
18.3	43
18.4	44
19	45
20	47
21	49
Частина 3 Проведення перегонів	
Правило 28	50
Правило 30.1	52
Правило 63.6 – Частина	53

Тільки посилання:

Правила 23, 31, 32.2, 41, 42, 44.1, 45, 46, 48, 49, 60, 61.1, 61.2, 62.1, 62.2, 63.2, 63.3, 63.5, 63.6, 63.7, 64.1, 64.2, 64.3, 66, 69.1, 69.2, 70.1, 75, 78.3, 85, 86, 87, 88, A2, A3, A5, A10

Сторінка 57

Запитання і відповіді (Q&A) 58

ВИЗНАЧЕННЯ

Припинені.

Перегони, що їх *припинив* перегоновий комітет або протестовий комітет, є знедійсненими, але можуть бути повторені.

(ПВП Визначення: Відстрочені, У перегонах, 30.2, 30.3, 32.1, 35, Перегонові сигнали)

(Випадки 28, 37)

Нормальне значення слова "знедійснені" означає, що все, що стосується цих перегонів втратило чинність, отже всі покарання і залікові стани мають бути скасовані. У **правилі 30.2** мається на увазі, що, у разі припинення перегонів після сигналу стартування, 20% покарання залишається в силі. Проте, оскільки заліку за ці перегони немає, наявність слів "або припинені" у **правилі 30.2** виглядає безглуздо. Дивіться далі **правило 30.2**.

Правило 30.3 йде далі і там зазначається, що у разі судно є порушником цього правила, а перегони припинено після сигналу стартування, то судно не має права брати участь у повторних перегонах. Дивіться далі **правило 30.3**.

А також, у разі судну показано жовтий прапор за Додатком Р, то, якщо перегони відстрочено, подано сигнал Загального відклику, чи припинено, то покарання скасовується, але враховується щодо накладання наступних покарань (РЗ).

Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті

Судно є *чисто позаду* від іншого, коли його корпус і спорядження, що є у нормальному положенні, знаходиться позаду траверзу самої задньої точки корпусу і спорядження, що є у нормальному положенні, іншого судна (**С 77, 91**). Інше судно є *чисто попереду*. Вони є *перекритими*, коли жодне з них не є *чисто позаду* (**С 12**). Проте, вони також є *перекритими* (**С 33, 77, 91**), коли судно між ними, є *перекритим* (**С 23**) з ними обома. До суден, які є на однаковому галсі, ці терміни застосовуються завжди. Вони не застосовуються до суден, які є на протилежних галсах, якщо тільки судна не підпадають під дію правила 18, або ж обидва судна не вітрилять курсами більшими, ніж дев'яносто градусів до справжнього вітру (**С 23, 43**).

(ПВП 12, 17, 18.2 (b), 18.2. (e), 19.2. (c),)

(Випадки 12, 23, 33, 41, 43, 77, 91)

У Випадку 77 показано, що судно, яке має *триматися осторонь*, може вважатися таким, що виконує це, навіть у разі дотик відбувається зі спорядженням іншого судна, що несподівано опинилося не на своєму звичному місці, але у разі таке спорядження є не на своєму штатному місці досить довго, аби його можна було побачити і уникнути, то цього може бути достатньо, аби вважати, що судно не *трималося осторонь*.

Перекривання може існувати навіть на курсах, які є дуже відмінними одне від одного (**12**).

У Випадку 41, де обговорення стосується цього визначення, підтверджується, що коли скажімо є три судна, і зовнішнє є *чисто попереду* від внутрішнього, але судно, що є між ними обома, *перекрите* з кожним із них, то у світлі *правил* внутрішнє і зовнішнє судна є також *перекритими* між собою.

У випадках 23, 33 та 43 розглядаються ситуації, що стосуються *перешкод*.

У випадку 91 йдеться про висновок, що не існує *перекривання*, у разі явно видиме *перекривання* започатковане зі спорядженням, що є поза свого нормального місця. Візьміть до уваги, що правила класу можуть іноді містити умови, які стосуються поняття "нормальне місце".

Викеровування.

Судно викеровується на *знак*, коли воно є у положенні, з якого без зміни *галсу* проминає його з навітру і залишає з належного боку.

(ПВП Визначення: знакомісце, 18.3, 20.1(c))

(Випадки : Немає)

Фініш.

Судно *фінішує* (**45, 112**), коли будь-яка частина його корпусу, екіпажу чи спорядження, що є у нормальному положенні перетинає *фінішну* лінію з боку дистанції. Проте, воно не є таким, що *фінішувало*, якщо після перетину *фінішної* лінії воно

(a) виконує покарання за правилом 44.2,

- (b) виправляє помилку, за правилом 28.2, зроблену на лінії, або
- (c) продовжує далі вітрилити дистанцію.

(ПВП Визначення: Належний курс, У перегонах, 28.1, 28.2, 31, 32.1, 35, 44.2, 44.3(b), 61.1(a),(3), 61.3, 90.3(a), Перегонові сигнали)

(Випадки 45, 58, 82, 112)

(Запитання і відповіді : 13-006, 13-007, 13-008)

Це визначення у виданні 2013-2016 – змінене.

Тепер судно фінішує "перетинаючи фінішну лінію з боку дистанції", замість "перетинаючи фінішну лінію курсом від останнього знака".

Подальший текст визначення змінений з тлумачення на виняток, і містить наступне: "Проте, воно не є таким, що *фінішувало, якщо...*". Два із трьох пунктів-умов залишилися тими самими (дивіться **правило 44.2** та **28.2**), де **28.1** та **28.2** переформульовані. З'явився новий виняток: якщо судно " продовжує далі вітрилити дистанцію "

Позате, що ця зміна розв'язує проблему щодо останнього знака, який не є у точному положенні, яке відповідало би *правилам*, скажімо, за *фінішування* на трикутній дистанції, де *підвітряний знак* є останнім *знаком*, а *фінішна лінія* є позаду, чи з правого облаку, від судна ПеК, вона, ця зміна, все ж таки не розв'язує питання, про яке йдеться у Випадку 82, адже лінія може бути розташована так, що не є можливим визначити де саме є "бік дистанції".

Погляньте також на головні проблеми, які постають щодо цього визначення, якщо читати нове **правило 28.2**. Будь-яке питання, яке мало б бути розв'язаним через зміну визначення, залишається невирішеним. Труднощі у цьому визначенні виникають також у пунктах (b) та (c).

Незважаючи на те, що формулювання у визначенні не є переконливим, судно, що перетинає *фінішну лінію*, а відтак виконує покарання за **правилом 44.2** на, чи поблизу від *фінішної лінії* (дивіться **правило 44.2**), та після цього повертається на бік дистанції і перетинає правильно лінію знову, *фінішує* за другого перетинання, адже як зазначено у визначенні, судно за першого перетинання не *фінішувало*. Перегоновий комітет має реєструвати судно за обох перетинань, якщо тільки виправлення не було спостереженим; для правильного заліку чи у разі можливого протесту має відбутися розслідування випадку.

За нормального прочитання умови (b) треба розуміти, що помилка мала місце "на, або поблизу" від лінії. Із тексту **правила 28.2**, випливає, що йдеться про судно, яке залишило один із *знаків* *фінішної лінії* з неправильного боку. Як судно має перетинати *фінішну лінію*, якщо воно припустилося такої помилки, уявити собі дуже важко і, таким чином, виходить, що судно, за будь-яким тлумаченням, не *фінішувало*. Не вбачається можливим уявити собі, яким чином діяти, у разі судно проминуло з неправильної сторони *знак* дистанції, який є останнім перед *фінішною лінією*. Виглядає так, що умова (b) застосовується у разі ситуації, коли судно проминає з неправильної сторони *знак* дистанції, який є останнім перед *фінішною лінією*. Отже, виглядає так, що умова (b) застосовується за таких обставин, коли йдеться про *знак фінішної лінії*, якого встановлено правильно, але не на післяфінішному боці від лінії. (58)

Розмірковування щодо умови (c) призводять до того, що у разі *фінішна лінія* є на місці брами, або *фінішна лінія* обмежується поворотним знаком, і одному, чи й більше, суднам треба закінчувати петлю, або й подальші петлі, то вони підпадають під умову (c) якщо вони провітрилили крізь лінію і продовжують вітрилити по дистанції. Якщо вони *неправильно* витлумачають ситуацію і припиняють рух по дистанції, а відтак *фінішуватимуть* за вимогою визначення, незважаючи на те, що таке не може бути визнане неправильним, аж допоки не спливе обмежений час перегонів, або вони зроблять щось таке, що означатиме, що вони припинили участь у перегонах, скажімо, скористуються двигуном для подальшого просування, або відправляються на буксирі до місця базування. Про таке йдеться у Випадку 112. За таких обставин судно має бути опротестоване за **правилами 28.1** та **28.2**.

Існує такий погляд, (дивіться також останнє речення відповіді 1 у Випадку 112), що у разі на судні зрозуміють, що судно порушило **правило 28.2** біля *знака* дистанції, іншого, ніж *знак фінішної лінії*, перетнуть *фінішну лінію*, повернуться на бік дистанції та виправлять свою помилку, провітрилять дистанцію, і, відтак, перетнуть *фінішну лінію* знову, уже правильно, то судно буде таким, що за умовою (c) "продовжувало далі вітрилити дистанцію". Такий погляд не може бути легко приведений у відповідність до визначення *Фініш*, адже судно додержало вимог Визначення, коли перетинало лінію вперше, і не порушило жодної з трьох умов-винятків і для судна не залишалося решти дистанції, яку треба було б провітрилити. Таким чином судно має бути опротестоване за **правилом 28**, а не заліковане, як НФН (DNF), але ж дивіться наступний параграф.

Випадок 112 застосовується якщо судно промайнуло повз *знак* будь-де на дистанції, і, таким чином не "провітрилило дистанцію, описану у вітрильницькій інструкції" (**28.1**), отже умова (c) із Визначення *Фініш* може бути до нього застосована, а, відтак, воно може виправити свою помилку відповідно до останнього речення у **правилі 28.2**, навіть якщо задля цього доведеться повторно провітрилити дистанцію аж від першого *знака*. Чи є

реальним, те, що мається на увазі? Мабуть, що ні, але умова (с) не виглядає ясно щодо її задуму. Дивіться також коментар до **правила 28**.

Співставлення Визначення і **правила** залишається незадовільним.

У **Випадку 45** йдеться про ситуацію, за якої Вітрильницька інструкція є у протиріччі з Визначенням.

Зацікавлена сторона.

Особа, яка може мати зиск, або втрату в наслідку ухвали протестового комітету, або яка має близьку особисту зацікавленість щодо ухвали.

(ПВП 60.2(а), 60.3(а), 63.4, 71.1)

(Випадки : Немає)

У правилах 63.4 та 71.1 зазначається, що може, а чого не може, робити зацікавлена **сторона**, тобто, зацікавлена **сторона** не може брати подальшої участі у слуханні, якщо тільки не у якості свідка. Навіть якщо член протестового комітету не є зацікавленою стороною, він має заявити про можливу наявність власної зацікавленості негайно після того, як дасть собі у цьому звіт. **Правила 60.2(а) та 60.3(а)** не допускають того, щоб Перегоновий, чи Протестовий комітети протестували на судно на підставі відомостей, отриманих від будь якої зацікавленої *сторони*, іншої, ніж та, що представляє саме судно.

Хоч ніяких Випадків, чи Запитань і відповідей щодо цього Визначення немає, але це питання висвітлюється у Запитаннях і відповідях RYA. Наприклад, член протестового комітету не може вважатися зацікавленою *стороною*, а ні через те, що він, чи вона, виступили у якості свідка щодо інциденту, про який йдеться, а ні через те, що є членом того самого клубу, або особою з тієї ж самої країни.

Формулювання у визначенні обмежується поняттям особистого зиску, або втрати, чи близькою зацікавленістю. Цим, скажімо, може бути член протестового комітету, який має пряме відношення, чи спорідненість зі *стороною* у слуханні, або хтось із батьків, або інший родич, або й тренер.

Член протестового комітету з того самого клубу, чи з тієї ж країни, що і змагун, або член перегонового комітету, який є представником того ж клубу, чи тієї ж країни, зазвичай не можуть вважатися зацікавленою *стороною*. І, все ж таки, члени журі мають заявляти про такі особисті зацікавленості, аби всі інші учасники слухання мали змогу переконатися у тому, чи є, а чи ні, ця особа зацікавленою *стороною*. Кращою порадою є зробити заяву про свою можливу зацікавленість, чи явну, чи підозрювану, але це не обов'язково має призводити до висновку, що ця особа є зацікавленою *стороною* відповідно до визначення. Так само у слуханні щодо відшкодування член перегонового комітету не є таким, що може щось "отримати", чи "втратити", він може тільки якимось чином впливати на змагуна.

Триматися осторонь.

Судно тримається осторонь від судна, що має право на дорогу,

- (а) якщо судно, що має право на дорогу, може вітрилити своїм курсом без потреби вживання дій щодо розходження,
- (б) у разі судна є *перекритими*, то якщо судно, що має право на дорогу може також змінювати курс в обидві сторони, не призводячи цим одразу до дотику.

(ПВП 62.1(б), також Визначення: Перешкода, Частина 2 Розділ А Преамбула, 10-17, 19.2(с), 22)

(Випадки 23,30,43,50,60,75,77,87-91)

(Запитання і відповіді 13-034)

Це *правило* з 2013 року істотно змінене. Взагалі є доброю манерою залишати Визначення, визначеннями, і вбудовувати будь які винятки, чи щось схоже на них, у самі *правила*. У новому визначенні, про яке йдеться, застосовано суміш, і, з цієї причини, визначення опинилося у пастці, поставши визначенням для суден, які не мають права на дорогу, але не будучи визначенням для суден, які мають право на дорогу за вимогами інших правил мають *триматися осторонь*, у разі такі вимоги існують і тепер.

Це визначення тепер застосовується ТІЛЬКИ до судна, яке "НЕ МАЄ ПРАВА НА ДОРОГУ". Визначення щодо судна, яке має право на дорогу, збережено у **Преамбулі до Розділу А**, воно є судом, від якого інше має *триматися осторонь*. Це породжує щось на кшталт кругової аргументації.

Навіть, якщо судно, яке має право на дорогу, не є зобов'язаним *триматися осторонь*, як у **правилах 15, та 16.1**, то воно, має надавати іншому судну *місце*, аби те *трималося осторонь* через дії судна, яке має право на дорогу, за тими ж *правилами*.

Зобов'язування судна, яке має право на дорогу, *триматися осторонь* не є поза визначенням. Судно, яке проминає положення вітер в чоло на *правий галс*, є зобов'язаним *триматися осторонь* за **правилом 13** допоки не опиниться на курсі щільний бейдевінд, але "*триматися осторонь*" тепер не є захищеним, отже, є відданим на рішення журі. За звичайним прочитанням здається, що правило 13 є єдиним правилом, за яким судно *правого галсу* може постати зобов'язаним *триматися осторонь*, але дивіться коментар до **правила 13**.

Якщо **S** змінює курс і протестує проти **P** за те, що воно не *трималося осторонь*, **S** має довести, що на свій власний погляд воно мало небезпідставне побоювання, що у разі воно не змінить курсу, то станеться дотик між ним і **P**, а також, що було малоймовірним, що **S** не треба буде "вживати дій щодо розходження" (*Визначення, Триматися осторонь*), або ж **S** має довести, що мав би місце дотик, якби воно зберігало свій курс. Задля того, аби уникнути покарання, **P** має довести, що **S** не змінювало курсу, або, що **P** мало змогу слідувати безпечно своїм курсом, ТА що **S** не мало потреби вживати дій щодо розходження (**50**).

Судно, яке має право на дорогу, не є зобов'язаним уникати дотику, допоки не стане явним, що інше судно не *тримається осторонь* (**87**). Проте це не передбачає обов'язкового з'ясування місця дотику.

За наближення до *знака*, **S** іще не має права на *знакомісце* від **P**, хоч **S** матиме право його отримати, але ж має право вимагати від **P**, аби те *трималося осторонь* від **S**, яким би курсом те не стернувало, за умови, що **S** додержувало би вимог **правила 16.1** та **правила 18.4** (**75**).

"*Трималося осторонь*" означає більше, ніж просто "уникати дотику" отже, якщо **S** змінює курс для уникання зіткнення, маючи небезпідставні побоювання того, що у разі воно не змінюватиме курсу, матиме місце зіткнення, тоді це є підставою, аби вважати, що **P** не *тримається осторонь*. (**88**)

У **Випадку 60** зазначається: " У разі судно яке має право на дорогу, змінює курс у такий спосіб, що судно, яке має *триматися осторонь*, хоч і здійснює негайно маневр задля уникання дотику, все ж таки не має змоги утриматися осторонь, маневруючи на рівні доброї морської практики, то судно з правом на дорогу порушує **правило 16.1**".

"Якщо судно, яке має *триматися осторонь*, дотикається до такого спорядження судна з правом на дорогу, яке несподівано опинилося не на своєму звичному місці, то воно не порушує цим *правил*". (**77**)

У **Запитаннях і відповідях 2013-034** наведено приклади щодо "*триматися осторонь*", а також, підтверджується, що курсом судна є пряма, проведена у будь який даний момент часу чисто вперед від судна, а не вигинання чи й зміни курсу.

Підвітряний і Навітряний.

Підвітряний бік судна, - це бік, який є, або, якщо судно є провою проти вітру, - був дальшим від вітру. Проте, за вітрилення "чужим бакштагом" або чисто за вітром, **підвітряний** бік судна це той, на якому воно несе свій грот. Другий бік є його **навітряним** боком. Якщо два судна є **перекритими** на однаковому *галсі*, то судно, яке є на **підвітряному** боці іншого, є **підвітряним** судном. Інше судно є **навітряним**.

(**ПВП Визначення: Знакомісце, Галс, Правий, або Лівий, 11, 17, 18.2(е)**)

(**Випадки: Немає**)

Знак.

Предмет, який вітрильницька інструкція приписує суднам проминати з певного боку а також оточене судноплавною водою судно перегонного комітету, від якого простягнуто стартову або фінішну лінію. Котвова линва або предмет, який випадково, чи ненавмисне, приєднався до *знака* - не є його частиною.

(**ПВП Визначення: Викеровування, Знакомісце, У перегонах, Старт, Зона, 18.1, 18.3, 18.4, 19.1, 20.1(с), 27.2, 28, 30.2, 30.3, 31, 32.1(d), 32.2, 33, 34, 44.1(a), Перегонні сигнали**)

(**Випадки 58,118**)

Це визначення є зміненим у 2013 році з метою вилучити із останнього речення слова "**тимчасово, або**". Наслідком цього є те, що будь який надувний катер (RIB), чи інше судно, чи знак, чи інший предмет свідомо приєднаний до судна перегонного комітету (але не до його котвової линви) незалежно від того постійно, чи тимчасово, але не випадково, тепер вважається частиною *знака*.

Випадок 58 залишився застосовним, але зазнав уточнень. Дивіться вище **Фініш**.

Дивіться також **Випадок 118** у Визначенні *знакомісце*.

Знакомісце.

Місце, для судна, аби полишити *знак* з належного боку, а також

- (a) *місце, аби вітрилити до знака, якщо належним курсом судна, є вітрилити щільно до нього, та*
- (b) *місце для огинання знака, якщо це потрібно для провітрювання дистанції.*

Проте, *знакомісце* для судна не включає місця для повороту оверштаг, якщо тільки це судно не є *перекритим* зсередини і з *навітру* від судна, яке має надавати *знакомісце*, і якщо воно після повороту викарбується на знак.

(ПВП 14, 18.2, 18.3(b), 21)

(Випадки 15, 21, 25, 63, 70, 95, 114, 118)

Це треба викласти більш докладно.

"Місце, для судна, аби полишити знак з належного боку, а також

(a) *місце, аби вітрилити до знака, якщо належним курсом судна, є вітрилити щільно до нього, та*

(b) *місце для огинання знака, якщо це потрібно для провітрювання дистанції.*"

Підкреслені місця у новому правилі є новими вудилами. Нове правило по суті є уточненням, за винятком останнього абзацу, де йдеться про місце для повороту оверштаг, зазначено, що судно може отримати право на *знакомісце*, якщо "воно після повороту викарбується на знак"

Випадок 15: "Повертаючи оверштаг задля огинання знака, судно, яке є *чисто попереду* (А), має додержувати вимог правила 13; судно, що є *чисто позаду*, має право зберігати свій курс, тим самим не даючи змоги іншому судну повернути оверштаг."

Визначення *знакомісце* не включає місця для повороту оверштаг, але судно, яке є *чисто позаду*, має надати місце для приведення навіть до положення вітер в чоло. Якщо А полишає *зону*, то вимога щодо *знакомісця* скасовується.

Випадок 21, "Обсяг простору, який судно, що має право на дорогу і при цьому має надавати *знакомісце* судну, яке є *перекритим* з ним із середини, залежить від *належного курсу* внутрішнього судна за наявних умов". *Належний курс* і *місце* є справою журі.

У Випадку 25 йдеться про обставини, за яких судно взяло більше *знакомісця* ніж те, на яке мало право.

Випадок 63, " Біля знака, якщо є наявним достатньо *місця* для судна, яке не має на нього права, то судно може, на свій власний ризик, скористатися з цього *місця*".

Випадок 70, " Будь яке *перекрите* з середини *навітряне* судно, яке має право на *знакомісце* і отримує його від зовнішнього судна, має *триматися осторонь* від зовнішнього судна".

Випадок 114, Є обговоренням того, яким має бути обсяг простору для *знакомісця*.

Вираз "*місце для того, аби вітрилити до знака*" у цьому визначенні означає *місце*, аби вітрилити жваво і на рівні доброї морської практики у положення поряд зі *знаком* і з його належної сторони." Випадок 118

Перешкода.

Об'єкт, який судно, що вітрилить просто на нього знаходячись на відстані в одну довжину свого корпусу від нього, неспроможне проминути без істотної зміни курсу. Кожний об'єкт, що його можна безпечно проминути тільки з одного боку, та кожний район, що його визначено таким вітрильницькою інструкцією, - також є *перешкодою*. Проте, судно, що є у перегонах, не є *перешкодою* для інших суден, якщо тільки вони не повинні *триматися осторонь* від нього, надавати йому *місце*, чи *знакомісце*, або, якщо застосовується правило 23, - обминати його. Плавзасіб на ходу, в тому числі і судно у *перегонах*, ніколи не вважається подовженою *перешкодою*.

(ПВП 18.1(d), 19, 20.1)

(Випадки: 10, 11, 23, 29, 41, 117)

Випадок 10 є вилученим ISAF для перегляду. Випадок 11 тепер доповнено включенням до нього цього Визначення. Випадки 23 "На фордевінді правило 19 не застосовується до судна правого галсу, що прямує між двома суднами лівого галсу, які були попереду від нього. Правило 10 вимагає від обох суден лівого галсу триматися осторонь", 29 (подібний) та 41 залишаються застосовними.

У Випадку 117 також обговорюється питання про те, коли судно припиняє бути *перешкодою*.

Перекриті

Перекриті Дивись *Чисто позаду* і *Чисто попереду*; *Перекриті*.

(ПВП Визначення: Чисто позаду і Чисто попереду; Перекриті, Триматися осторонь, Підвітряний і навітряний, Знакомісце, 11, 12, 17, 18.2, 18.2(d), 18.3(b), 18.4, 19.2)

(Випадки : Немає)

Сторона

Сторона у слуханні протесту є:

- (a) на слуханні протесту: протестуючий, опротестований
- (b) для звернення про відшкодування: судно, що звертається про відшкодування або те, для якого звертаються про відшкодування, перегоновий комітет, який діє за правилом 60.2(b);
- (c) для звернення про відшкодування за правилом 62.1(a): орган, про який йдеться у зверненні, як про такий, що припустився неналежних дій або помилки;
- (d) судно, чи змагун, який може бути покараним за правилом 69.2.

Проте, протестовий комітет ніколи не може бути *стороною*.

(ПВП 60.3(a)(2), 62.1(a), 63.2, 63.3, 63.4, 63.6, 64.1, 64.3(d), 65.1, 65.2, 66, 70.1(a), 71.3, 71.4)

(Випадок 55)

Це правило передбачено для більшої ясності, із зазначенням, що протестовий комітет ніколи не може вважатися *стороною*. До органів, які можуть припуститися неналежної дії чи й помилки, тепер віднесено і комітет по проведенню контрольного огляду спорядження, або комітет вимірювачів на змаганнях, дивіться **правило 62.1 (a)**

У Випадку 55 пояснюється, що судно до перегонового комітету може звернутися тільки про відшкодування, а не протестувати проти нього, а також, судно, яке не є *стороною* у слуханні, може звернутися про відшкодування, але не може апелювати щодо первинного рішення.

Відстрочені.

Відстроченими перегонами є такі, початок яких за розкладом затримано, але згодом вони можуть бути розпочаті знову, або *припинені*.

(ПВП Визначення: У перегонах, 27.3, 30.2, 30.3, Перегонові сигнали)

(Випадки : Немає)

Належний курс.

Курс, яким судно, за відсутності інших суден, має вітрилити до *фінішу* якомога скоріше, додержуючи правил, у яких застосовано цей термін. Судно не має *належного курсу*, доки не подано його сигнал стартування.

(ПВП Визначення: знак місце, 17, 18.1(b), 18.2(c), 18.4, 24.2)

(Випадки 9, 13, 14, 46)

(Запитання і відповіді (Q&A) 13-034)

Не існує правила, за яким від судна вимагалось б вітрилити *належним курсом* (9), позате, є правила, за якими судну забороняється вітрилити вище за *належний курс* (**правило 17**). Є правила, за якими від судна вимагається повертати фордевінд (**правило 18.4**), або не перешкоджати судну виконувати *поворот оверштаг* (Визначення Знакомісце)

Судна можуть бути такими, що вітрилять у тому самому загальному напрямку, але мати різні *належні курси* (Випадок 14). Курсом судна є пряма, проведена у будь який даний момент чисто вперед від судна, а не вигинання чи й зміни курсу (Запитання і відповіді 2013-034)

У Випадку 46, " *Підвітряне* судно має право приводитись до свого *належного курсу*, навіть якщо *перекривання* з *підвітру* воно започаткувало із положення *чисто позаду* і у межах двох довжин свого корпусу від *навітряного* судна." Це твердження є у прямій суперечності з правилом 13 МПЗМ (правило щодо обгону), отже, може призводити під час перегонів до нових несподіванок.

Протест.

Заява, що її зроблено за правилом 61.2 судном, перегоновим комітетом або протестовим комітетом про те, що одне з суден порушило *правило*.

(ПВП 60, 61)

(Випадки : Немає)

У перегонах.

Судно є у *перегонах* від його підготовчого сигналу і доки воно не *фінішує* і не опиниться осторонь від фінішної лінії і *знаків*, або не зійде, або перегоновий комітет не подасть сигнал загального відклику, *відстрочення* або *припинення*.

(ПВП Частина 2 преамбула, 24.1, 62.1(b), 64.1)

(Випадки 5, 68)

(Запитання і відповіді (Q&A) 13-006)

У Випадку 5 зазначено, що судно, яке є закоткованим, на міліні, перекинутим, чи з іншої причини таким, що не просувається по дистанції перегонів, залишається таким, що є у *перегонах*.

У Випадку 68 йдеться про недійсність свідчення про бал, а, також, роз'яснюється, що судно, яке можливо порушило *правило*, зберігає за собою усі свої права.

У Запитанні і відповіді (Q&A) 13-006 йдеться про те, що судно, яке є НБД (OCS) залишається таким, що є у *перегонах*.

Місце.

Простір, що його за наявних обставин, включно з простором для додержання судном його обов'язків за правилами Частина 2 і правилом 31, потребує судно, жваво маневруючи на рівні доброї морської практики.

(ПВП 18.2(e), 19.2(b) & (c), 20.1)

(Випадки 21, 24, 60, 93, 95, 103, 114, 117)

Ці Випадки розширені включенням до них "простору для додержання судном його обов'язків за правилами Частина 2 і правилом 31"

У Випадках 21, 95 & 114 обговорюється поняття простору

"Коли судно із положення *чисто позаду* постає *перекритим з підвітру*, то інше судно має одразу діяти, *тримаючись осторонь*. Якщо воно не має змоги зробити це на рівні доброї морської практики, то воно не є таким, що отримало *місце* за **правилом 15**. Якщо воно робить зайві дії, які спричиняють дотик, то воно не тримається осторонь, за вимогою **правила 11**." Випадок 24.

Зміна Визначення *місце* не змінює чинності Випадку 60, за яким судно, що має право на те, аби від нього *трималися осторонь*, повинне надати *місце*, аби це можна було виконати на рівні доброї морської практики.

Випадок 93 також частково спирається на ту ж саму підставу.

Випадок 103 залишається застосовним. Цей випадок є важливим, тому, що у ньому наводиться визначення "доброї морської практики". Під цим виразом "розуміється настільки вміле керування судном, яке може розумно очікуватися від екіпажу, який складається із відповідної для судна кількості підготовлених, хоч і не на професійно-фаховому рівні, але вмілих і компетентних яхтсменів. Позаяк це є визначенням, то його б краще було віднести до Розділу Визначення.

У Випадку 117 також обговорюється визначення *місце*.

Правило.

- (a) За винятком заголовків, правила цієї книжки з Визначеннями, Перегоновими сигналами, Вступом, преамбулами і правилами відповідних додатків включно, а також правила відповідних Додатків;
- (b) Статутне положення ISAF 19, Право на допуск; Статутне положення ISAF 20, Кодекс про рекламу; Статутне положення ISAF 21, Антидопінговий кодекс, та Статутне положення ISAF 22, Кодекс класифікації яхтсменів ISAF.
- (c) Приписи Національної повноважної організації, якщо тільки їх не змінено вітрильницькою інструкцією, за додержання, якщо такий існує, припису Національної повноважної організації до правила 88.2;
- (d) Правила класів (для суден, які беруть участь у перегонах за системою гандикапу або за рейтинговою системою, правила такої системи, є „ правилами класу ”;
- (e) положення про перегони;
- (f) вітрильницька інструкція;
- (g) будь-які інші документи, які є керівними для змагання.

(ПВП Порядність і правила, 3, 36, 63.7, 64.1, 65.1, 67, 71.3, 78.2, 85, 86, 90.1,)

(Випадки 85, 98)

Випадки 85, стосовно *правил* класів у яких є намагання змінити **ПВП**, та 98, де обговорюються загальні питання щодо застосування **ПВП**, *Правил* класів, ПпП та ВІ, залишено застосовними. У разі наявної двозначності, або суперечності, між ПпП та ВІ застосування загальної практики, коли одне має перевагу над іншим, не дозволяється. Про це йдеться у відповіді на Запитання 5 у Випадку 98. Це слідує із вимоги **правила 63.7**. І, все ж таки, існує погляд, за яким, таке є застосовним тільки у разі, коли у ВІ немає пункту, за яким змінюється **правило 63.7**, адже

це правило може бути зміненим за **правилом 86.1 (b)**. Із цього має випливати, що, у разі **правило 63.7** є зміненим за ВІ, а, відтак, надано перевагу одному з документів, то Запитання 5 із Випадку 98 не є застосовним. Це потребує уточнень.

У Вступі до ПВП зазначено, що у разі застосування *правила* будь якого з *Додатків*, воно переважає будь яке *правило* Части 1 – 7 та будь яке *визначення*, що йому суперечить.

Правила за визначенням застосовуються завжди і немає потреби окремо посилатися на них у Положенні про перегони, чи у Вітрильницькій інструкції. У цих документах має бути зазначено, що " Перегони (або Регата) проводяться за Правилами вітрильницьких перегонів 2013-2016". Якщо за ВІ змінюється *правило*, то у пункті зі зміною має зазначатися: "Це є зміною правила...".

Старт.

Судно *стартує*, коли воно, *находившись перед тим на передстартовій стороні від стартової лінії, і виконавши вимоги, якщо воно застосовується, правила 30.1, перетинає, або у момент сигналу, або ж після сигналу його стартування, будь-якою частиною свого корпусу, екіпажу або спорядження стартову лінію у напрямку першого знака.*

(ПВП Частина 2 розділ преамбула, 22.1, 27, 28.1, 28.2, 29.2, 30.1, 31, 76.1)

(Випадки: Немає)

Галс, правий або лівий.

Судно є на *галсі правому чи лівому*, відповідно до свого *навітряного боку*.

(ПВП Визначення: Підвітряний і Навітряний, 11, 12, 17, 18.3, 20.1)

(Випадки: Немає)

За ПВП *галс* судна визначається, залежно від *навітряного* боку судна. Визначення ПВП щодо підвітряного боку є таким: " *це бік, який є, або, якщо судно є провою проти вітру, - був, дальшим від вітру*". Із цього випливає, що судно залишається на тому самому *галсі*, якщо повторно приводиться до положення вітер в чоло, допоки воно не перетне лінії вітру. " за вітрилення "чужим бакштагом" або чисто за вітром, *підвітряний* бік судна, це той, на якому воно несе свій грот." (Визначення *Підвітряний і Навітряний*)

Навітряний.

Дивись *Підвітряний і Навітряний*.

Зона.

Простір навколо *знака* у межах відстані трьох довжин корпусу судна, яке є ближчим до знака. Судно є у *зоні*, якщо будь яка частина його корпусу знаходиться у *зоні*..

(ПВП 18.1, 18.2, 18.3)

(Випадки: Немає)

Другу частину **правила 86.1 (b)** яку було запроваджено з 1 Січня 2011, і яка дозволяла заміну *зони* на дві, чи на чотири, довжини, скасовано. Тепер *зона* є фіксованою трьома довжинами корпусу. Візьміть до уваги, що на матчевих і командних перегонах застосовною є *зона* у дві довжини.

Правило 1.1

Правило :

Судно або змагун мають надати всіляку, на яку тільки спроможні, допомогу будь-якій особі або судну, які є у небезпеці.

Визначення за ПВП:

Немає

Інші поняття, які мають значення:

У небезпеці

Істотна перевага

Посилання на інші правила:

23, 41(a), 42.1, 42.3(g)

Випадки ISAF:

5, 20

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF:

13-018

Короткий огляд:

Це *правило* покладає на судно неухильний обов'язок надавати допомогу будь якій особі, або плавзасобу, які є у небезпеці. Усвідомлення того, що хтось є у небезпеці, покладено на того, хто це спостерігає, а у Випадку 20 чітко роз'яснено, що по допомогу не обов'язково мають звертатися, і що пізніше може з'ясуватися, що насправді небезпеки не існувало. Судно, яке рушило на допомогу особі, чи плавзасобу, має право на відшкодування.

У **правилі 23** та у Випадку 5 також зазначається, що інші судна мають уникати судна, яке старається надати допомогу.

У **правилі 42.3(g)** сказано, що будь які різновиди рушійної сили можуть застосовуватися для надання допомоги особі, чи іншому судну, які є у небезпеці (але не своєму судну). У **правилі 42.1** це є винятком щодо Засадничого правила.

З іншого боку, судно, якому було надано з будь чийої ініціативи допомогу членові його екіпажу, який захворів, якого поранено, чи який є у небезпеці, може бути опротестоване у разі воно через надану йому допомогу отримало істотну перевагу. Покарання у такому випадку може бути меншим, ніж дискваліфікація (**Правило 41**).

Імплементация:

Судно, на якому було відомо про те, що інший плавзасіб, чи особа є у небезпеці, і була можливість надати допомогу, але воно її не надавало, має бути опротестованим і покараним за цим *правилом*.

За **правилом 42.3(g)**, судно, яке застосувало свій двигун для рятування самого себе, має бути опротестованим, але судно, яке надавало допомогу іншому, не підлягає опротестуванню.

Судно, на якому вирішили надавати допомогу іншому судну, чи особі, вважаючи, що така допомога (навіть помилково) є необхідною, не може бути покараним у разі протесту проти нього, та має отримати відшкодування, якщо воно є застосовним до нього.

Судно, яке отримало допомогу, може бути опротестованим, і, у разі воно набуло істотної переваги, має бути покараним за шкалою від ніякого покарання, до дискваліфікації, але, якщо воно не набуло істотної переваги, то на нього не може накладатися покарання.

Правило 2

Правило:

ЧЕСНЕ ВІТРИЛЕННЯ

Судно і його власник мусять змагатися згідно з загальновизнаними принципами порядності і чесної спортивної гри. Судно може бути покаране за цим правилом тільки тоді, коли буде встановлено, що ці принципи безперечно є порушеними. Дискваліфікація за цим правилом має не вилучатися із загального заліку судна.

ПВП Визначення:

Немає

Інші поняття, які мають значення:

Порядність

Чесна гра

Посилання на інші правила:

Основний принцип

Додаток A11 ДНВ (DNE)

Випадки ISAF :

27, 31, 34, 47, 65, 71, 73, 74, 78

Пов'язаність : 39. 65

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF:

Немає

Короткий огляд:

Це *правило* треба сприймати у поєднанні з *Основними принципами*. Окрім, як у ньому визнані принципи порядності і чесної гри не мають повного визначення. Вони є такими явищами, які постають зрозумілими тоді, коли їх можна побачити в натурі, і стали предметом обговорень і уточнень.

Наприклад, судно не є зобов'язаним передбачати, що інше судно збирається порушити *правило (27)*, але ж, судно, на якому знають, що порушили *правило*, але не збираються виправляти свою помилку, порушує *правило 2*. У *Випадку 31*, із цим перегукується те, що у разі на судні знають, що були НБД (ОС), але не додержали вимог *правила 28.1 (або 30.1)*, покладаючись на те, що не було подано звукового сигналу, то таке судно не має права на відшкодування і є порушником *правила 2 (71)*. Ця частина *Випадку 31* є прикладом такої ситуації, коли рішення для виконання спирається на те, чого не відбулося.

У *Випадку 34*, на судні А знали, що вони не повернулися, коли були на боці дистанції (НБД), замість того, почали впритул крити і перешкоджати вітриленню судна В. Отже, судно постало порушником *правила 2*. Схоже є і у *Випадку 65*. Якби судно стартувало (повторно) правильно, а відтак крило б судно В, то воно б цим нічого не порушувало.

Коли судно є порушником *правила 2*, журі має також розглянути і застосування *правила 69*, позаяк злісно неправомірна поведінка, або непорядність, є підставами, для слухання за цим *правилом*.

Судно, з якого гукають "правий", коли воно насправді є на лівому галсі, порушує *правило 2 (47)*

Член екіпажу, який нахиляється назовні і робить дотик до палуби іншого судна, з метою примусити його зійти з перегонів, порушує *правило 2 (73)*, але ненавмисний дотик не є порушенням *правила (74)*.

Судно може притримувати інше судно, аби покращити свій власний заліковий стан у серії, але на це має бути небезпідставний доказ того, що це насправді може поліпшити заліковий стан судна у серії. Проте, воно задля досягнення цієї мети має не порушувати інших *правил*. Його намагання поліпшити свій заліковий стан не обов'язково мають бути успішними *(78)*.

Судно, яке таємно; змовляється з іншим судном, аби перешкоджати третьому судну, порушує *правило 2*, але судно, яке перешкоджає іншому для власної вигоди, маючи на це спортивну підставу, і при цьому не порушує інших *правил*, не порушує цим *правила 2*

Судно, за яким визначено таке порушення *правила*, яке вимагає сходження з перегонів, але судно не додержало цієї вимоги, не порушило цим *правила 2*, але на нього може бути подано рапорт задля слухання за *правилом 69*.

Імплементація:

Насамперед, визначте, чи порушило судно яке не будь з *правил*, та чи не набуло воно від цього порушення нечесної переваги. Якщо жодне з інших *правил* не було порушеним, то чи не є чітко встановленою, наявність порушення принципів порядності або чесної гри, чим не може вважатися, навіть агресивна, змагальна боротьба.

Запишіть факти, на які спирається ваше рішення.

Якщо порушення *правила 2* є встановленим, то розгляньте питання щодо рапорту за *правилом 69*.

Правило : Преамбула до Частини 2

Правило:

Правила Частини 2 застосовуються між суднами, які вітрилять у районі перегонів або ж поблизу, і мають намір брати, беруть, або брали участь у *перегонах*. Проте судно, яке не є у *перегонах*, не може бути покараним за порушення будь-якого з цих *правил*, за винятком *правила 24.1*.

Коли судно, яке вітрилить за цими правилами, зустрічається з плавзасобом, який ними не керується, то воно має додержувати *Міжнародних правил запобігання зіткнень на морі (МПЗЗМ)* або чинних (на даній акваторії) *Правил плавання*. Якщо так зазначено у вітрильницькій інструкції, то *Правила* щодо права на дорогу за *МПЗЗМ* або ж чинні (на даній акваторії) *Правила плавання* застосовуються замість *Правил Частини 2*.

ПВП Визначення:

У перегонах

Інші поняття, які мають значення:

у районі перегонів або ж поблизу

Цей стан не є визначеним, отже є предметом оцінки того, коли судно знаходиться поза районом перегонів. На великих регатах з кількома дистанціями, скажімо, у затоці, вся затока може бути районом перегонів або ж поблизу від нього, навіть разом з місцями стоянок і з маринами. Для перегонів "Round the Island Race", таким може бути і вся річка Медина.

Розумна можливість

Дивіться **Правило 14**

Вітрилення (sailing)

Судно, яке користується двигуном, чи веслами, для просування по воді, порушує тим **правило 42**, якщо воно на цей момент є, відповідно до цього визначення, у *перегонах*. Зверніть увагу на виняток у **правилі 42.3 (g)**. Термін "вітрилити" у цій преамбулі застосовано, як загальний для англійської термін *sailing*, тобто, "плавання, навігація", таким чином під нього тут підпадають судна, які просуваються за допомогою вітрил, вітрил і двигуна разом, тільки двигуна, чи, навіть без двигуна та без вітрил. Оскільки судно має бути таким, що є у *перегонах* відповідно до цього визначення, то його двигун може і працювати, але рушій має бути не задіяним.

Посилання на інші правила:

Всі правила Частини 2

24.1

86.1

МПЗЗМ

Чинні правила плавання

Випадки ISAF:

38, 67, 109

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF:

Немає

Короткий огляд:

Призначенням преамбули є визначити, для яких саме суден "Коли судна зустрічаються" застосовуються правила **Частини 2**. Таким чином вона є елементом, що визначає юрисдикцію журі. Преамбула стосується значно більшого простору, ніж поняття у *перегонах*, адже останній термін охоплює тільки період від підготовчого сигналу і доки судно не "фінішує і не опиниться осторонь від фінішної лінії і *знаків*, або не зійде" або й за інших особливих обставин.

Вимоги поширюються тільки на ті судна, які вітрилять у районі *перегонів*, або ж поблизу.

За преамбулою також вимагається від будь якого судна, яке вітрилить за **ПВП** (судно А), у разі зустрічі із судном, яке не є таким, що вітрилить за **ПВП** (судно В), додержувати разом із тим і МПЗЗМ, або чинних Правил плавання. Дивіться також Випадок 38. Вітрильницькою інструкцією правила **Частини 2** можуть бути повністю замінені на МПЗЗМ. Якщо такого у ВІ немає, то це не значить, що судно А не може бути опротестоване за *Преамбулою до Частини 2*, як таке, що порушило МПЗЗМ стосовно судна, яке не було у *перегонах*. Разом із тим, судно залишається таким, що підпадає під вимоги **Частини 2** стосовно інших суден, які є у *перегонах*.

Судно, що є у *перегонах*, яке створило навал, наслідком якого було пошкодження судна, яке не бере участі у перегонах, не тільки порушило МПЗЗМ, але має вважатися таким, що припустилося брутального порушення, отже може підпадати під дію за **правилом 69.1 (67)**

Причиною того, що разом з МПЗЗМ фігурують "Чинні правила плавання", є те, що МПЗЗМ застосовуються тільки на певних акваторіях, тоді, як інші Правила плавання можуть офіційно застосовуватися на інших акваторіях (109)

Якщо плавання відбувається на акваторії, де МПЗЗМ є застосовними, то певні МПЗЗМ залишаються застосовними і для суден, які беруть участь у перегонах за **ПВП (правило 48) (109)**.

У ВІ можуть бути зазначені окремі правила МПЗЗМ (109), які заступають собою правила **Частини 2**.

У ВІ не може бути розширене, чи, навпаки, звужене застосування МПЗЗМ навзамін **Частини 2**. Дозволяється тільки повна заміна. Так є з причини того, що за **правилом 86.1** не можна змінювати а ні саму **Частину 2**, а ні **Преамбулу** до неї (109).

Імплементація :

Насамперед з'ясуйте, чи обидва судна, про які йдеться:

Є на, чи поблизу від району перегонів, та

Мали намір брати участь у перегонах, або

Були у перегонах, або

Перед тим брали участь у перегонах

Якщо вони обидва відповідали такому стану, то для них обох були застосовними *правила Частини 2*, або МПЗЗМ (Чинні правила плавання), якщо у ВІ було зазначено застосування їх навізамін **Частини 2**.

Якщо обидва з них не відповідали зазначеному стану, то юрисдикція Журі на них не поширюється.

Якщо одне з суден відповідало стану, про який йдеться, а інше – ні, то юрисдикція Журі поширюється тільки на те судно, яке відповідало стану.

Щодо тих суден, на яких юрисдикція Журі поширюється, у разі якесь із них не було у перегонах за визначенням ПВП, то може бути застосоване покарання тільки за **правилом 24.1** або за правилами Частин інших, ніж **Частина 2**.

Відтак застосуйте правила до суден, що залишилися, із тих, на яких поширюється юрисдикція Журі. Ті правила включатимуть **Частину 2**, або МПЗЗМ, чи інші чинні Правила плавання, якщо у ВІ зазначено, що вони заступають **Частину 2**.

Правило: Преамбула до Розділу А

Правило:

Судно має право на дорогу стосовно іншого судна, коли інше судно є зобов'язаним *триматися осторонь* від нього. Проте, деякі правила Розділів В, С і D обмежують дії судна, яке має право на дорогу.

ПВП Визначення:

Триматися осторонь

Інші поняття, які мають значення:

Немає

Посилання на інші правила:

13, 15, 16.1, 16.2, 17, 18.5, 18.4, 19.2 (с), 22.1.

Випадки ISAF:

Немає

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF:

13-034

Короткий огляд:

З 1 Січня 2013, Визначення "*Триматися осторонь*" було змінено так, що тепер воно стосується тільки судна, яке не є судном з правом на дорогу. Зв'язок між новим визначенням і **Преамбулою** породжує те, що називається круговою аргументацією,* отже, судно має право на дорогу, коли інше судно має *триматися осторонь* від нього і судно, яке за будь-яким правилом є зобов'язаним *триматися осторонь*, відповідає визначенню тільки у такому разі, коли воно не є судном, яке має право на дорогу.

На сьогодні вираз у **Преамбулі**, має застосовуватися так, що у разі у *правилі* зазначається, що одне судно має *триматися осторонь* від іншого, то інше має бути визначене від зворотнього, як таке, що має право на дорогу. Якщо ж вимогу *триматися осторонь* не зазначено, то немає і судна, яке має право на дорогу. Це, мабуть не є тим, що хотіли зробити, ініціюючи зміну визначення.

* тобто логічною помилкою, "завороженим колом", коли доказ, спирається на те, що спирається на цей самий доказ.

Примітка С. М.

Слова (буквально) "над іншим судном" (over another boat)** у **Преамбулі** виглядають надмірними щодо сенсу.

Запитання і відповідь (Q&A) 13-034 містить приклади ситуацій, коли судно має *триматися осторонь*.

Імплементація:

Із **Преамбули**, про яку йдеться, впливає визначення щодо права на дорогу, отже її, мабуть, можна було б перенести до Визначень.

** В українському перекладі правил надмірність не вбачається, тому що слова "over another boat" перекладено як "стосовно іншого судна".
Примітка С. М.

Правило 10

Правило:

Коли судна є на протилежних галсах, то судно лівого галсу має *триматися осторонь* від судна правого галсу.

ПВП Визначення:

Триматися осторонь

Підвітряний, Навітряний

Галс, Правий, або Лівий

Інші поняття, які мають значення:

Нормальне положення

Право на дорогу

Посилання на інші правила:

11, 12, 13, 14, 16.1, 16.2, 18, 19, 64.1(с)

Випадки ISAF:

9, 23, 43, 50, 75, 87, 88, 98, 99, 105

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF:

13-005

Короткий огляд:

Дивіться коментарі до *Триматися осторонь* та *Галс*.

Задля того, аби **правило 10** включилося в дію, одне із суден має бути на *лівому галсі*, а інше – на *правому галсі*, але не підпадати під дію **правила 13**, навіть тоді, коли одне з них, чи й обидва, приводяться.

Правило 10 не застосовується, коли є застосовними **правила 11** (на однаковому *галсі, перекриті*), **12** (на однаковому *галсі, не перекриті*) та **13** (під час *повороту оверштаг*), але воно є застосовним, якщо разом з ним застосовуються інші правила, включно з **правилом 18** (*Знакомісце*) (75) та **правилом 19** (*Перешкода*) (43).

Під час інциденту жодне із суден має не змінювати курс не надаючи іншому судну місця, аби *триматися осторонь*, (**правило 16.1**) (дивіться також 105). З 2013 року уже немає визначення "*триматися осторонь*" для судна, яке має право на дорогу, на основі того, що воно може тільки усвідомлювати, що має надати *місце*, і за будь яких обставин воно не постає таким, що має "*триматися осторонь*". Так само " після сигналу стартування, судно *лівого галсу тримається осторонь* у такий спосіб, аби проминути судно *правого галсу* вітрилячи позаду від нього, то судно *правого галсу* має не здійснювати такої зміни курсу, через яку судно *лівого галсу* задля того, аби продовжувати *триматися осторонь*, довелося б одразу змінювати курс" (**правило 16.2**). Навіть тепер, судно *лівого галсу* є зобов'язаним *триматися осторонь*, отже судно *лівого галсу* може залишаючись винуватим за **правилом 10**, бути виправданим за **правилом 64.1 (с)** у разі порушення *правил* судном *правого галсу*.

Судно *лівого галсу*, яке *тримається осторонь* не може уникнути додержання **правила 10** навіть якщо вважає, що судно *правого галсу* не є таким, що вітрилить своїм *належним курсом* (9)

У Випадку 88 наведено цілу серію чинників, які мають братися до уваги за прийняття рішень щодо "*тримання осторонь*" у світлі **правила 10**, але з таким же успіхом мають відношення і до інших **правил**.

Правило 10 є застосовним навіть тоді, коли судно *лівого галсу* знаходиться у некерованому стані (99), але ж у разі судно сходиться за **правилом 64.1(b)**, то на нього не може бути накладене додаткове покарання.

Визначення *Триматися осторонь* є основним щодо обов'язків за **правилом 10**.

Імплементація:

Прийнявши рішення про те, що інцидент дає підставу для протесту, і встановивши факти, визначте, чи є застосовним **правило 10** з погляду на його порушення. Якщо воно є застосовним до інциденту, і дає підставу для протесту, то чи *трималося осторонь* судно *лівого галсу*? Якщо ні, то судно *лівого галсу* наразилося на покарання.

Якщо тільки не було дотику, журі має взявши до уваги вітер, припливні течії, відстань між суднами по траверзу, маневреність, визначити, чи є небезпідставна підозра, про навмисне спричинення дотику з боку судна-протестувальника. Якщо мав місце дотик, то немає сенсу обговорювати, чи з'ясовувати, зазначені питання стосовно судна, яке порушувало **правило 10**, але, якщо було пошкодження матчастини, або травмування людини, то треба у світлі **правила 14** розглянути дії судна, яке мало право на дорогу.

Не забувайте, також, що одне судно могло порушити **правило 10**, коли інше в той самий час могло порушити інше, скажімо, **правило 18**.

Правило 11

Правило:

Якщо судна на однаковому *галсі* і не є *перекритими*, то судно, що є *чисто позаду*, має *триматися осторонь* від судна, що є *чисто попереду*.

ПВП Визначення:

Триматися осторонь

Підвітряний і Навітряний

Перекриті

Належний курс

Галс

Інші поняття, які мають значення:

Нормальне положення

Право на дорогу

Посилання на інші правила:

10, 12, 13, 14, 16.1, 17, 18, 64.1(c)

Випадки ISAF:

7. 12. 13. 14. 24. 25. 41. 46. 51. 53. 70. 73. 74

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF:

Немає

Короткий огляд:

Дивіться коментарі до *Триматися осторонь*, *Чисто позаду*, *Перекриті* та *Галс*

Задля того, аби це правило включилося в дію, обидва судна мають бути на однаковому *галсі*, навіть під час приведення. Ці двоє суден мають бути *перекритими*. Підвітряне судно має не змінювати курсу без того, щоб надати навітряному судну місце, аби те мало змогу *триматися осторонь* (**правило 16.1**), позате, що тепер немає визначення "триматися осторонь" яке б застосовувалося до судна, яке має право на дорогу, (Дивіться визначення *Триматися осторонь*) і *підвітряне* судно не може бути судном, яке має право на дорогу, без надавання *навітряному* судну місця, аби те *трималося осторонь*, якщо тільки право на дорогу не отримано завдяки діям *підвітряного* судна (**правило 15**). Якщо діє **правило 11**, то **правила 10 і 12** постають незастосовними. Коли діє **правило 13** то, **правило 11** не застосовується.

Обов'язком *підвітряного* судна за **правилом 16.1** є надати не просторе *місце*, а тільки таке, надання якого є необхідним (7)

До поняття *належний курс підвітряного судна* відноситься також і зміна курсу (7)

Судна можуть бути *перекритими* на будь якій відстані по траверзу одне від одного та знаходячись на дуже відмінних один від одного курсах (12). У Випадку 41 обговорюється питання щодо перекритих суден і перешкоди.

У **правилі 17** зазначено: "Якщо судно із положення *чисто позаду* стає у межах двох довжин свого корпусу *перекритим* з підвітряного боку судна, яке є на однаковому з ним *галсі*, то воно, допоки судна залишаються на однаковому *галсі* та *перекритими* у межах цієї відстані, має не вітрилити вище за свій *належний курс*, якщо тільки вітрилячи так, воно одразу не провітрилить позад іншого судна". **Правило 17** не застосовується, у разі **правило 13** (Під час повороту оверштаг) є застосовним для *навітряного* судна.

У **Випадку 12**, *ІW* було виправдане за порушення **правила 11**, через те, що *OL* не додержало свого обов'язку щодо надавання *знакомісця* для *ІW*, на яке те мало право.

У **Випадку 13**, йдеться про те, що *підвітряне*, приводячись, не порушило **правила 11** позаяк воно не мало перед стартом *належного курсу*.

У **Випадку 14** Зазначено, що два судна, які вітрилять поряд одне з одним, можуть мати різні *належні курси* залежно від їхніх намірів, таким чином *навітряне* може залишатися зобов'язаним *триматися осторонь*, навіть тоді, коли *підвітряне* продовжує змінювати курс за незгоди *навітряного* з *належним курсом підвітряного*. У ньому, між іншим, наголошується на тому, що іноді, якщо є сумнів, краще буває виконати вимоги *правила*, а відтак протестувати. **Випадок 46** є подібним.

У **Випадку 24** надається приклад того, як **на правило 11** впливають дії за **правилом 15** (зміна курсу).

У **Випадку 25**, внутрішнє *навітряне* було зобов'язаним вітрилити своїм *належним курсом* та не додержало цієї вимоги, тим, що вітрилило явно нижче за щільний бейдевінд після огинання *підвітряного знака*. Таким чином воно порушило **правило 11** у тому ж інциденті із зовнішнім *підвітряним*, яке надавало йому *знакомісце*.

Аби додержувати вимог **правила 11**, судно може бути зобов'язаним перетнути стартову лінію ще перед сигналом стартування (**51**).

У **Випадку 53** зазначається, що судно, яке є *чисто попереду* не є зобов'язаним передбачати того, що судно, яке є *чисто позаду*, започаткує *перекривання*. Якщо воно відтак, діятиме, аби *триматися осторонь*, та навіть якщо воно не зможе виконати цього через брак часу, то воно не буде у цьому інциденті порушником **правила 11**.

Внутрішнє *перекрите судно*, отримуючи відповідне *знакомісце*, ніколи не є зобов'язаним *триматися осторонь* від *зовнішнього судна* (**70**).

У **Випадку 73**, член екіпажу *підвітряного* судна вивісився за облавок і доткнувся до палуби *навітряного* судна, маючи намір спричинити порушення **правила 11** *навітряним* судном.

Навітряне судно було виправдане, а *підвітряне* постало порушником **правила 2**. Проте, якщо положення стернового, або шкотового, не є навмисним, і не призводить до порушення **правила 2**, а беручи до уваги, що *правила*, щодо положення тіл стернового, або шкотового, не існує, *навітряне* судно може постати таким, що порушило **правило 11**.

Визначення *Триматися осторонь* є основою щодо відповідальності за **правилом 11**.

Імплементація:

Прийнявши рішення про те, що інцидент дає підставу для протесту, і встановивши факти, визначте, чи є застосовним **правило 11**. Якщо воно є застосовним до інциденту, і дає підставу для протесту, то чи *трималося осторонь навітряне судно*?

Чи *підвітряне* судно, отримавши право дороги не надало *навітряному місця*, аби те *трималося осторонь* ? (**правило 15**). Якщо ні, то чи виправдовується *навітряне* судно за **правилом 64.1 (с)** ? Так само, чи не є *підвітряне* порушником **правила 17**?

Чи не порушило *підвітряне* якого не будь *правила*, що було би підставою для виправдання *навітряного* від накладання на нього покарання?

Якщо тільки не було дотику, журі має взявши до уваги вітер, припливні течії, відстань між суднами по траверзу, маневреність.

Не забувайте, також, що одне судно могло порушити **правило 10**, коли інше в той самий час могло порушити інше, скажімо, **правило 18**.

Правило 12

Правило:

Якщо судна на однаковому *галсі* і не є *перекритими*, то судно, що є *чисто позаду*, має *триматися осторонь* від судна, що є *чисто попереду*.

ПВП Визначення:

Триматися осторонь
Підвітряний і Навітряний
Перекриті

Інші поняття, які мають значення:

Нормальне положення
Право на дорогу

Посилання на інші правила:

11, 13, 15, 16, 17, 18, 19

Випадки ISAF:

2. 15. 24. 41. 77. 91

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF:

Немає

Короткий огляд:

Дивіться коментарі до *Триматися осторонь, Чисто позаду, Перекриті*

Задля того, аби це правило включилося в дію, обидва судна мають бути на однаковому *галсі*, навіть під час приведення.

Ці двоє суден мають бути не *перекритими* між собою, все одно, чи безпосередньо, чи через проміжне *перекривання*.

Судна можуть бути *перекритими* навіть на дуже відмінних курсах (12)

У Випадку 2 йдеться про ситуацію, за якої мав місце дотик, та про взаємодію з правилом 18.

Надавання *знакомісця* зовнішньому судну, яке є *чисто попереду* за **правилом 18. 2 (b)** не означає, що внутрішнє судно, яке є *чисто позаду*, не може у спосіб зберігання свого курсу запобігати виконанню зовнішнім судном *повороту оверштаг* навкруг *навітряного знака* (15)

Правило 12 постає незастосовним, шойно судно, яке є *чисто позаду* *заснує перекривання* (24)

У Випадку 41 стверджується, що судно, яке є *чисто попереду*, маючи перевагу за **правилом 12** може постати перешкодою для двох, чи й більше, суден, які є *чисто позаду*.

У Випадку 77 йдеться про те, що судно В не є таким, що порушило **правило 12**, через дотик, спричинений спорядженням судна А, коли це спорядження несподівано опинилося не на своєму штатному місці. Проте, якщо спорядження знаходилося б не на своєму нормальному місці, досить довго, аби його можна було бачити і уникнути, то судно можливо і *правила* в тому числі і **правило 12**.

Імплементація:

Прийнявши рішення про те, що інцидент дає підставу для протесту, і встановивши факти, визначте, чи є застосовним **правило 12**. Якщо воно є застосовним до інциденту, і дає підставу для протесту, то чи *трималося осторонь* судно, що було *чисто позаду*?

Чи *підвітряне* судно, отримавши право дороги не надало *навітряному* місця, аби те *трималося осторонь* ? (**правило 15**). Якщо ні, то чи виправдовується *навітряне* судно за **правилом 64.1 (с)** ? Так само, чи не є *підвітряне* порушником **правила 17** ?

Чи не порушило судно, яке було *чисто попереду* якого не будь правила, що було би підставою для виправдання судно, яке було *чисто позаду* від накладання на нього покарання?

Якщо тільки не було дотику, журі має взяти до уваги вітер, припливні течії, відстань між суднами по траверзу, маневреність.

Не забувайте, також, що одне судно могло порушити **правило 12**, коли інше в той самий час могло порушити інше, скажімо, **правило 18**.

Правило 13

Правило:

Судно, відтоді, як проміне положення вітер у чоло, і доки не опиниться на курсі щільний бейдевінд, має *триматися осторонь* від інших суден. Протягом цього часу *правила 10, 11 і 12* не застосовуються. Якщо два судна підпадають під дію цього *правила* одночасно, то судно, яке є на лівому боці, або ж позаду від іншого, має *триматися осторонь*.

ПВП Визначення:

Триматися осторонь

Інші поняття, які мають значення:

Вітер в чоло

Посилання на інші правила:

18

Випадки ISAF:

15, 17, 27

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF:

Немає

Короткий огляд:

Це *правило* створене для того, аби накласти певні обов'язки на судно, яке виконує *поворот оверштаг*, аби воно трималося осторонь від інших. Приведення до вітру не стосується цього *правила*, проте, у багатьох випадках це трапляється, і навіть тоді, коли є намір виконати *поворот оверштаг*, але судно затримується перед тим, як проминути положення вітер в чоло.

Коли судно проминає положення вітер в чоло, **правила 10, 11, 12 та 18** постають незастосовними. Судно, яке навіть опиняється при цьому на *правому галсі* не стає судном, яке має право на дорогу, за формулюванням **Преамбули до Розділу А**.

Це *правило* залишається застосовним, доки судно, яке виконує *поворот оверштаг* не опиниться на курсі щільного бейдевінду. Цей момент має бути визначений, як встановлений факт того, що судно є на курсі щільний бейдевінд (17), але при цьому виникає деяка складність, а саме така, що вітрила можуть і не бути правильно встановленими, як належить на цьому курсі. Судно навіть може і не мати ходу стосовно води.

У Випадку 15 доведено, що *знакомісце* не включає місця для повороту оверштаг.

У схожому випадку 27 показано, як зовнішнє судно, яке має право на *знакомісце*, втрачає це право, коли проминає положення вітер в чоло, та у разі воно *повертатиме оверштаг* дуже близько до внутрішнього судна, воно ризикуватиме порушенням **правил 13, 15 та, можливо, 14**.

Імплементація:

Встановіть, чи проминуло судно положення вітер в чоло. Цей момент викликає застосування **правила 13**.

Встановіть, чи опинилося судно після *повороту оверштаг*, на курсі щільний бейдевінд, не має значення, що воно не має ходу стосовно води і що його вітрила не встановлені, як належить на цьому курсі.

Якщо судно не трималося осторонь між цими двома моментами, то воно є порушником.

Правило: 14

Правило:

За всякої розумної можливості судно має уникати дотику з іншим судном. Проте, судно, що має право на дорогу або право на *місце чи знакомісце*

- (а) не повинне діяти щодо уникання дотику, доки не буде ясным, що інше судно не є таким, що *тримається осторонь*, або таким, що надає *місце, чи знакомісце*, і

(b) має бути виправданим, якщо воно порушило це правило, але дотик не призвів до пошкодження матчастини або травмування людини.

ПВП Визначення:

Місце

Знакомісце

Триматися осторонь

Інші поняття, які мають значення:

Дотик

Пошкодження матчастини

Розумна можливість

Серйозне пошкодження

Істотна перевага

Травмування людини

Посилання на інші правила:

44.1 (b)

Випадки ISAF:

2, 7, 11, 13, 14, 23, 25, 26, 27, 30, 43, 50, 75, 77, 81, 87, 88, 91, 92, 99, 105, 107

14 (a) : 87

14 (b) : 19

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF:

13-005

13-020

13-034

Короткий огляд:

Це *правило* виглядає простим, але воно фігурує у 25 випадках ISAF; безсумнівно також і у цілій низці апеляцій. У виданні 2013-2016 підпункт **(b)** у цьому правилі зазнав змін.

Перед тим, як обговорювати підхід до протестів, у яких фігурує дотик, давайте спочатку з'ясуємо питання, що стосуються справи.

- Що таке дотик?
- Що таке розумна можливість?
- Що таке триматися осторонь?
- Що таке місце, чи знакомісце?
- Що таке пошкодження (матчастини)?
- Що таке травмування людини?
- Що таке серйозне пошкодження?
- Що таке істотна перевага?

Три останні мають пряме відношення до **правила 14** якщо розглядати його можливе перетинання з **правилом 44.1(b)**

Дотик :

Із випадків постає ясним, що слово "дотик" є просто словом для означення. Наприклад у випадку 7 ISAF йдеться про те, що гік W "доткнувся" ванті судна L. Такий самий вираз застосовано і у випадку 13. У випадку 14, судна "доткнулися". У випадку 25 також міститься вираз "доткнувся", (зачепив) стернового. Із випадків також постає ясним, що за прийняття первинного рішення про те, чи був, а чи ні, дотик, непотрібно з'ясовувати питання наявності пошкоджень матчастини, або травмувань людей. Це вступає у гру тільки тоді, коли з'ясовується, чи мало якийсь із суден право на дорогу або право на *місце* чи *знакомісце*, або чи стосується питання **правила 44.1 b)**.

Сутність цього правила полягає в тому, що вітрильний спорт не є контактним видом спорту і будь якого дотику треба взагалі уникати за будь якої можливості.

Розумна можливість:

Всі судна мають діяти так, аби за розумною можливістю уникати дотиків з іншими суднами, та задля уникання дотиків мають робити все можливе, чого тільки небезпідставно можна від них очікувати, (Це залишається справедливим сподіванням і тепер, навіть незважаючи на те, що Випадок 54, із видання 2009-12, у якому запроваджено такий погляд, є з інших причин вилученим ISAF для перегляду). У Запитанні і відповіді (Q&A) 13-005 йдеться про те, що витікає саме із такого погляду.

У випадках проводиться думка, що питання про те, чи існувала, а чи ні, розумна можливість щодо цього *правила*, має вирішуватися в об'єктивний спосіб, інакше кажучи, на основі того, чи судно, і його екіпаж, дійсно вели постійне спостереження і виявляли належну пильність, та поводитися, як належить за доброю морською практикою, а не на підставі того, якими були розумні можливості екіпажу (суб'єктивно).

Незважаючи на те, що випадок, RYA 1975/4 не є пов'язаним з цим правилом, у ньому проводиться думка про те, що рівень недосвідченого стернового не є задовільним для встановлення юридичної норми щодо визначення належної уважності та обережності.

Однак, рівень доброї морської практики означає рівень компетентного, не обов'язково професійного, але грамотного керування судном, коли кількісний склад екіпажу є відповідним для певного судна (103)

Якщо судно є вільним у тому, аби рухатися у будь-якому напрямку, задля спроможності уникати зіткнень, то майже напевно такому судну буде важко довести, що у нього не було розумної можливості уникнути дотику (13, 14). У Випадку 23 йдеться про те, що у разі судно потрапило у пастку між двома іншими суднами, то у перший момент, коли стало ясно, що у разі збереження існуючого курсу, відбудеться дотик, судно уже не мало розумної можливості уникнути дотику. У Випадку 11 наведено схожий наслідок. У Випадку 99 розглядається ситуація, коли було дуже небезпечно уникати дотику.

Також є ясним, що, у разі судно X порушить *правило*, то воно може, саме цією дією зробити неможливим для судна Y уникнути дотику (27, 30). Так само, якщо X не *тримається осторонь*, будучи зобов'язаним це робити, то судно Y (як таке, що має право на дорогу) є зобов'язаним уникати дотику, за всякої розумної можливості (43).

Разом із тим, чітко зазначається, що судну, яке має право на дорогу, не дозволяється, покладаючись на своє право на дорогу, створювати дотик, аби довести, що зіткнення було невідворотним (50).

У Випадку 60 наголошується на тому, що судно, яке має право на дорогу, не може змінювати курс так, аби це призводило до того, що у іншого судна не було б розумної можливості уникнути дотику. Так само і за приведення судна, яке є перекритим з підвітру, якщо наслідком його приведення буде дотик, тоді, як інше судно було позбавлене можливості уникнути дотику, постане таким, що діяло безпідставно (мається на увазі у 93).

Випадок 50 є також цікавим для нашого питання; замість того, аби з'ясувати, що є об'єктивно розумним і небезпідставним, судно, яке успішно уникає дотику завдяки зміні курсу, або інших імовірних дій, які призводять до погіршення його позиції у перегонах, має розглядатися з більш суб'єктивної точки зору, скажімо, чи було небезпідставне передчуття того, що дотик таки матиме місце.

Позате, що випадків щодо цього немає, логіка говорить, що від судна не можна очікувати, аби воно задля уникання дотику з іншим судном, робило зіткнення з жорстким знаком, але, звичайно, можна очікувати, аби воно у разі це було єдиним способом уникнути дотику (з іншим судном), доткнулося м'якого знака,.

Триматися осторонь:

Випадок 50 та й інші, містять також і визначення *триматися осторонь*.

Якщо судно X є судном, яке має право на дорогу, а судно Y є дуже близько до нього, і має місце дотик, то судно Y є таким, що не *тримається осторонь* (30). Разом із тим, якщо X, за таких обставин, намагаючись уникнути дотику з Y, навіть випадково, чи ненавмисно, втрачає своє право на дорогу, то судно Y все одно залишається таким, що не *тримається осторонь* (30).

Змінюючи курс, судно X, яке має право на дорогу, має надавати іншому судну Y *місце*, аби те *трималося осторонь* (**правило 16.1**). Якщо X цього не додержує і відбувається дотик, то X є таким, що не надало місця (60). Якщо така зміна курсу призводить до пошкодження матчастини, чи травмування людини, то X постає не тільки таким, що не поводитися розумно, але також не може бути виправданим за **правилом 14.(b)**.

Правило 14 пропонує нам роблячи висновки, брати до уваги, що у разі наявності дотику, обидва судна-учасники інциденту перед усім мають розглядатися як порушники *правил* та такими, що можуть бути покарані. Тільки після врахування інших чинників, які містяться у цьому *правилі*, може бути встановлено, чи має бути покарано, або одне з суден, або й обидва судна.

Якщо судно має труднощі, щодо маневрування, чи вправління з вітрилами, це не вибачає йому порушень *правил* (77 та 91), так само і щодо стану некеруваності (54 2009-12, тільки на дорадчих засадах, тому що є вилученим), але вищезазначене не може бути виправданням для інших суден, аби не уникати дотику.

Якщо *перекривання* є очевидним, але відбулося з обладнанням, яке не є на своєму штатному місці, то такого *перекривання* не існує (77).

Навіть так, що судно не може отримувати перевагу від того, що спорядження іншого судна є поза нормальним положенням, створюючи цьому судну умови, за яких воно мусить вживати заходів для уникання дотику (91). Якщо спорядження опиняється поза своїм нормальним положенням непередбачувано, то це створює іншу ситуацію, і судно, яке не мало в результаті цього змоги уникнути дотику, не є таким, що діяло необґрунтовано, але це залишається діючим, допоки тимчасовий ляпсус зі спорядженням створює неможливість вжити заходів щодо уникання дотику.

Навіть оклик може бути достатнім фактором, аби запобігти зіткненню (77)

У Запитанні і відповідях (Q&A) 13-034 обговорюється ситуація, за якої судна мають *триматися осторонь*.

Місце, або Знакомісце:

Ці терміни розглянуті у Визначеннях.

У Випадку 21 йдеться про те, скільки простору є *знакомісцем*.

Судно, яке отримує перевагу через використання простору біля *знака*, не маючи права на *знакомісце*, робить це на свій власний ризик (63)

Також, якщо судно X має право на дорогу, а судно Y має право на *знакомісце*, і між ними відбувається дотик, то можливо й таке, що вони обидва будуть звільнені від покарання за **правилом 14 (70)**. Таке не є можливим, у разі існування пошкодження матчастини, чи травмування людини.

Що таке пошкодження (матчастини)?

Випадок 19 містить твердження, що не існує спеціального визначення для поняття пошкодження. У випадку пропонується розглядати таке: "Чи зменшилася існуюча на даний момент ринкова ціна будь якої частини судна, чи всього судна на загаль?" Або: "Чи стало судно, або його обладнання, менш функціонально застосовним?" До першого варіанту треба віднести і те, що у разі судно отримує подряпину, уже маючи таку саму, чи й кілька, то це може і не розцінюватися, як заподіяння шкоди.

Правилом 14 не передбачається, аби пошкодження було серйозним, але, якщо таке постає наявним, то має бути задіяним **правило 44.1(b)**.

У Посібнику ISAF для суддів (9.28.1) зазначено чотири явища, які самі по собі фізично не є пошкодженнями:

- перекидання
- заплутування снастей такелажу, чи леєрів безпеки
- втрата місць
- член екіпажу за облавком

Але треба мати на увазі, що таке може призводити до травмування людини, чи пошкодження матчастини. Дивіться також Посібник ISAF для суддів розділ 11

У Запитанні і відповіді (Q&A) 13-020 розглядається випадок, коли може надаватися відшкодування за пошкодження.

Що таке серйозне пошкодження ?

Це поняття йде глибше, ніж визначення пошкодження, так, що воно мабуть має тлумачитися, як пошкодження, яке потенційно може бути джерелом небезпеки, або виявляється таким, що позбавляє можливості судно продовжувати перегони. Судно, яке спричинило таке, має зійти з перегонів у часі інциденту (**правило 44.1(b)**) та, у разі воно так діятиме, має отримати заліковий стан НФН (DNF) (а не ЗЗП (RET) як очікується за **A11** – можливо Випадок 99 мав би бути доповненим застосуванням залікового стану ЗЗП (RET)?) як зазначено у Випадку 99, і не покаране за **правилом 14**, адже воно виконало, приписане для такого порушення, покарання. Якщо воно не зійде, то воно потенційно підлягає покаранню за **правилом 14**.

Назвою **правила 44** є "Покарання під час інциденту" але ця назва не є частиною правил (дивіться *Визначення Правило (а)*). Навіть якщо й так, то якщо судно мало зійти з перегонів під час інциденту, але не зробило цього, **правило 44.1 (b)** не є застосовним і інцидент має розглядатися за **правилом 14**. Щодо причинної обумовленості **правила 44.1 (b)**, (скажімо: хто це зробив) таке є важливим, але питання спричинення не міститься у **правилі 14**, якщо тільки, коли обговорюється питання щодо надання відшкодування за **правилом 14 (b)** виникає потреба уявляти, ким саме було спричинене пошкодження, чи травмування. (Щодо спричинення дивіться нижче). Судно, яке зазнало серйозного пошкодження, має сходити без усіляких сумнівів, але може звертатися про відшкодування.

Якщо воно не сходить, то це може бути доводом на користь того, що пошкодження не було серйозним. Це є фактом, який має бути встановленим.

Що таке травмування людини?

Знов таки це слово-поняття має застосовуватися у своєму нормальному сенсі. Воно не виступає у якості підґрунтя для визначення мінімального рівня травмування, чи поранень, отже, навіть легка травма є достатнім фактором у світлі **правила 44.1 (b)** та **правила 14**. За фактом того, що мало місце травмування, всі судна, які мали між собою дотики, підпадають під можливість покарання за **правилом 14**, не зважаючи на те, хто саме з них спричинив поранення, але за **правилом 44.1(b)** будь яке судно, яке спричинило травмування, зобов'язане зійти з перегонів під час інциденту. Якщо судно не сходить, то воно має отримати заліковий стан НФН (DNF) (99) – чому саме, дивіться вище у Серйозних пошкодженнях – і не може бути покараним за **правилом 14**, адже воно уже прийняло приписане правилами покарання. Якщо ж воно не зійшло вчасно, то воно має розглядатися у світлі **правила 14**.

Що таке істотна перевага?

Це стосується тільки **правила 44.1(b)**, але, якщо судно не зійшло вчасно, то тільки журі може ухвалити рішення про накладання покарання на судно за правилом, яке є застосовним до порушення. У Посібнику для суддів ISAF зазначається, що вважати набуту перевагу істотною, а чи ні, має встановлюватися самим Журі (Посібник 9.28.3). У Посібнику наводяться приклади, такі, як втрата призу за перегони, або серію.

Причинна зумовленість

Це поняття має розглядатися у світлі **правила 44.1 (b)**, отже, має розглядатися саме тут, позаяк за **правилом 44.1 (b)** належить звернути на це увагу, перед тим, як розглядати застосування **правила 14**.

У **правилі 44.1 (b)** зазначено: "якщо судно спричинило травмування людини, або серйозне пошкодження матеріальної частини.....". У правилі не сказано "є найбільшим зумовником" і, якщо тільки інцидент не був повною несподіванкою, спричинити його разом з іншим могло і судно, яке є постраждалим. Факти можуть засвідчити, що тими, хто спричинив травмування людей, чи серйозне пошкодження матеріальної частини, є у різній мірі, але обидва судна.

Предметом теперішнього перегляду Випадку 54 (що призвело до відсутності випадку у сучасному виданні), було встановлене як факт, що судно В "взяло участь" у спричиненні зіткнення. Як бачимо, це могло б стосуватися **правила 44.1 (b)**, але спричинення не фігурує у **правилі 14**, коли має місце будь яке пошкодження, чи травмування, за винятком випадку, коли розглядається надання відшкодування. Слово "caused" "спричинив" (в українському перекладі правил "призвів до" С. М.) у **правилі 14** застосовується не для того, аби визначити, хто саме спричинив пошкодження, чи травмування, а тільки у дуже обмеженому сенсі, аби зазначити, чи відбулося пошкодження, або травмування, як факт. Тільки тоді, як взагалі не мало місця, а ні пошкодження, а ні травмування, судно, яке мало право на дорогу, чи мало право на знакомісце, може бути виправданим.

В Англійському праві є ціла низка випадків щодо причинної зумовленості, але головним принципом є те, що причинність не може бути віддаленою. Інакше кажучи, якщо складова причинності є на багато кроків віддаленою від першопричини інциденту, то вона не є придатною аби слугувати причинною зумовленістю.

Імплементація:

Як журі, чи протестовий комітет, мають підходити до Правила 14?

Будь які ухвали, що їх прийнято стосовно кожного із суден, мають впливати із встановлених фактів і підтверджуватися встановленими фактами.

1. Насамперед, якщо мав місце дотик між двома суднами, то обидва є потенційними порушниками **правила 14**, незважаючи на те, що було причиною інциденту і хто його спричинив. Відтак постають питання:

2. Чи було застосовним **правило 44.1(b)**? Якщо так, то у разі будь яке судно, що має відношення до цього дотику, сходить з перегонів, то воно (може, навіть і не одне) має отримати заліковий стан НФН (DNF) (Випадок 99), та на нього не може накладатися жодне додаткове покарання (107). Питання щодо покарання за **правилом 14** не піднімається, позаяк судно уже виконало приписане покарання. Може на перший погляд це і виглядає трохи дивним, адже **правило 14** залишається застосовним і, таким чином, має бути можливим покарати судно за цим правилом, навіть тоді, як це судно зійшло. Обговорювати тут **правило 14** немає сенсу позаяк у Випадку 99, стверджується, що у разі судно зійшло за **правилом 44.1(b)** ("не має значення, чи за необхідністю, чи за власним вибором") то воно звільняється від дискваліфікації. Фактично, єдине **правило** у ПВП, яке надає захист такому судну від дискваліфікації є **64.1(b)**, не є застосовним для всіх

ситуацій, але Випадки ISAF є офіційним тлумаченням, і тому є зобов'язуючими (Статутні положення ISAF 31.3). Якщо судно сходиться, то цей факт має бути зазначеним серед встановлених фактів, а також, і факт, коли саме це було зроблено.

3. Для будь якого судна, яке є причетним до навалу, але не зійшло з перегонів за **правилом 44.1 (b)**, має розглядатися подальше застосування **правила 14**.

4 Чи була для одного, або й двох суден розумна можливість уникнути дотику, будучи належно пильним і обережним, та вітрилячи на рівні доброї морської практики, але не обов'язково на професійному рівні? Якщо такої розумної можливості не було, тоді судно, чи судна, до яких це стосується, не порушили **правила 14**. Якщо ж для такого судна, чи для таких суден, розумна можливість на це насправді існувала, то вони залишаються порушниками **правила 14** і судна, яке не мали прав на дорогу, прав на *місце* або *знакомісце*, мають бути покарані.

Обґрунтуванням відсутності розумних можливостей не може вважатися те, що судно втратило ці права надто пізно, (сам по собі дотик міг статися тому що право було втрачене надто пізно), або те, що судно мало змогу уникнути дотику тільки виходячи на неправильний бік *знака*, або доткнувшись до м'якого *знака*, або застосовуючи інший маневр, який насправді не був безпосередньо небезпечним,

Обґрунтуванням відсутності розумних можливостей може вважатися потрапляння судна у пастку, або те, що вживання будь яких дій було небезпечним. Журі також має зважити, чи за наявних обставин міг бути достатнім оклик, яким інші судна попереджалися б про необхідність вживання ними заходів щодо розходження.

Розгляньте, також і те, чи не порушило судно *правило*, створивши тим самим неможливість для іншого судна уникнути дотику.

Вирішити, чи мало змогу судно уникнути дотику є справою журі. Такі випадки, коли у судна не було розумної можливості уникнути дотику, трапляються, але не дуже часто.

А також, коли *перекривання*, чи потенційне *перекривання*, є таким, що судно вважає його насправді не існуючим, судно, все одно, має уникати дотику. Його захистом, у разі воно вважає себе постраждалим, є звернення про відшкодування, але тільки у разі наявності пошкодження, чи травмування, чи іншої підстави, передбаченої для надання відшкодування. Інакше, воно не має панацеї для себе, але може, за наявності підстави, протестувати.

Якщо є факти, аби відкрити обговорення щодо того, чи було розумно можливим уникнути дотику, то визначте їх точно. Так само, якщо є факти, за якими була наявною розумна можливість уникнути дотику, то теж чітко визначте їх.

5. Для судна, або суден, які залишалися такими, що мали право на *дорогу* або право на *місце* чи на *знакомісце*, з'ясуйте, чи спричинив дотик пошкодження, (як визначається за Випадком 19), або травмування (навіть легке)? Якщо ні, то судно має бути виправданим від покарань за **правилом 14(b)** та **правилом 14(a)** і розгляд питання далі не є потрібним. Це є так, навіть, якщо судно не пройшло тесту на наявність розумної можливості, адже відсутність пошкоджень, або травмувань, є повним звільненням від покарання за **правилом 14(b)**, для будь якого судна, яке мало право на *дорогу*, або право на *місце* чи *знакомісце* (2, 7, 11 та інші)

6. Якщо судно не є таким, що може бути виправданим, то має застосовуватися **правило 14(a)**. Якщо судно будучи належно пильним і обережним, та вітрилячи на рівні доброї морської практики (не обов'язково на професійному рівні), не вживало заходів, коли для нього стало ясным (Випадок 87), або мало стати ясным (Випадок 91), та коли було явно видно, що інше судно не буде *триматися осторонь*, чи надавати *місце* або *знакомісце*, то таке судно має бути покараним за **правилом 14(a)**.

7. За визначенням, якщо судно залишається невинуватим, то воно залишається і таким, що порушило **правило 14** і має бути покараним.

Факти мають бути чітко зазначені за тим порядком, за яким вони впливали на рішення.

Правило 15

Правило :

Якщо тільки набування права на *дорогу* не спричинене діями іншого судна, то безпосередньо після того, як судно набуває права на *дорогу*, воно має надати іншому судну *місце*, аби те *трималося осторонь*.

ПВП Визначення :

Місце

Триматися осторонь

Інші поняття, які мають значення :

Право на дорогу

Посилання на інші правила :

10, 11, 12, 15, 18.2(a)

Випадки ISAF :

2, 7, 13, 24, 27, 53, 81, 93, 105, 117

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF :

13-034

Короткий огляд :

Це *правило* має прямий сенс і мету.

У Випадку 7 стверджується що обов'язок початково надавати *місце*, аби *триматися осторонь* не є тривалим.

У Випадку 24 також зазначено, що судно, яке має *триматися осторонь*, мусить, роблячи це, реагувати негайно.

У Випадку 53 сказано, що судно, яке постає таким завдяки діям іншого судна, не є зобов'язаним передбачати, що воно матиме *триматися осторонь*, позаяк відведення часу на вживання дій щодо *тримання осторонь* зазначається у **правилі 15**

Якщо не існує дій на рівні доброї морської практики, які одне судно могло б вжити для того, аби *триматися осторонь* від іншого, реагуючи на набування цим іншим судном права на дорогу, у Випадку 93 зазначено, що судно, яке отримує право на дорогу, є порушником цього правила.

Імплементація :

Перевірте момент, у який судно отримало право на дорогу.

Чи постало воно судном, яке має право на дорогу, завдяки діям іншого судна-учасника інциденту? Якщо так, то це *правило* не застосовується.

Або ж, чи надало початково іншому судну *місце*, аби те *трималося осторонь*, судно, яке набуло права на дорогу? Якщо так, то воно задовольнило умови, і не може бути покараним. Якщо ні, то воно має бути покараним.

Правило 16

Правило :

16.1

Коли судно, яке має право на дорогу, змінює курс, то воно мусить надавати іншому судну *місце*, аби інше судно *трималося осторонь*.

16.2

А також, якщо після сигналу стартування судно *лівого галсу* тримається осторонь у такий спосіб, аби проминути судно *правого галсу* вітрилячи позаду від нього, то судно *правого галсу* має не здійснювати такої зміни курсу, через яку судно *лівого галсу* задля того, аби продовжувати *триматися осторонь*, довелося б одразу змінювати курс.

ПВП Визначення :

Триматися осторонь

Лівий або Правий Галс

Місце

Інші поняття, які мають значення :

Право на дорогу

Посилання на інші правила :

ПВП Визначення: Триматися осторонь, Лівий або Правий Галс, Місце, 18

Випадки ISAF :

Для 16.1 : 6, 7, 13, 14, 25, 26, 46, 52, 60, 75, 76, 92, 93, 105, 114

Для 16.2 : 6, 92

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF :

13-011

13-034

Короткий огляд :

З видання 2013-2016 тепер не існує Визначення за ПВП *триматися осторонь* для судна, яке має право на дорогу, позаяк судно, яке має право на дорогу, може бути тільки зобов'язаним надавати *місце*. Незважаючи на те, що тільки за **правилом 13** обумовлюється для судна *лівого галсу*, яке змінило *галс* на *правий галс*, *триматися осторонь*, підставою для того, аби вважати судно *правого галсу* таким, що не має права на дорогу, є те, що **правило 10** є поза застосуванням. Я не є повністю переконаним, що це задовільне пояснення.

Встановлення того, чи *трималося* судно *осторонь*, а чи ні, по суті встановлюється журі, як доведений факт (6)

Вимога *триматися осторонь* не є постійною вимогою, а має застосовуватися із додержанням усіх формальностей (7), але у Випадку 114 показано, що судно, якому надають *місце* для того, аби *триматися осторонь* є зобов'язаним надавати достатньо простору іншому судну, аби те мало змогу додержати своїх обов'язків за *правилами Частини 2*. Якщо судно, яке має право на дорогу, змінює курс, у такий спосіб, що судно, яке *тримається осторонь*, незважаючи на те, що негайно вживає дій для уникання дотику, не може *триматися осторонь* на рівні доброї морської практики, то судно, яке має право на дорогу, порушує **правило 16.1** (60 та 93)

Інше судно має тільки діяти у відповідності із тим, що судно, яке має право на дорогу робить на даний момент, а не з тим, що воно могло б зробити (92).

Правило 16.1 є застосовним у той самий час, коли застосовним є і **правило 18** (75)

Імплементация :

Якщо судно, яке має право на дорогу, змінює курс, то воно є потенційним порушником **правила 16**.

Журі має визначити, чи надавало судно із правом на дорогу іншому судну, що було поряд, достатньо *місця*, аби те *трималося осторонь* за доброю морською практикою. Якщо ж судном, яке мало право на дорогу, не вчинялося порушень **правила 16.1**, то розглядаються умови **правила 16.2**. Якщо ці умови є наявними, тоді, судно, яке має право на дорогу, постане порушником **правила 16.2** у разі судно *лівого-галсу* буде вимушеним негайно змінювати курс, аби продовжувати *триматися осторонь*.

Правило 17

Правило:

Якщо судно із положення *чисто позаду* стає у межах двох довжин свого корпусу *перекритим* з підвітряного боку судна, яке є на однаковому з ним *галсі*, то воно, допоки судна залишаються на однаковому *галсі* та *перекритими* у межах цієї відстані, має не вітрилити вище за свій *належний курс*, якщо тільки вітрилячи так, воно одразу не провітрилить позад іншого судна. Це правило не застосовується, якщо *перекривання* починається тоді, коли *навітряне* судно є зобов'язаним за **правилом 13** *триматися осторонь*.

ПВП Визначення :

Чисто позаду

Триматися осторонь

Підвітряний і Навітряний

Перекривання

Належний курс

Інші поняття, які мають значення :

Немає

Посилання на інші правила :

13

Випадки ISAF :

7, 13, 14, 46

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF :

13-012

13-034

Короткий огляд :

Для цього *правила* головним поняттям є *належний курс підвітряного судна*, це чудово показано у Випадках 7 та 46, так що, у разі його *належний курс* включає і зміну курсу у бік *навітряного судна*, то *підвітряне судно* не порушує цього *правила*.

Це *правило* взагалі не застосовується перед сигналом стартування (13)

Два судна, які вітрилять поряд одне з одним, можуть мати різні *належні курси* (14)

Правило 17 не має залежності від того, якими саме вітрилами користується, чи які не використовує, судно на даний момент (не обов'язково правильно обрані вітрила, чи вітрило) (Запитання і відповіді (Q&A) 13-012)

У Запитанні і відповіді (Q&A) 13-034 погоджуються із тим, що курсом судна є пряма, проведена чисто вперед від судна у кожний даний момент, а не крива, чи зміна курсу, але треба мати на увазі, що *належний курс* судна може включати і зміну курсу.

Імплементація :

Насамперед, перевірте, чи судно, яке було *чисто позаду* (L) після сигналу стартування для L постало *перекритим* у межах двох довжин свого корпусу з *підвітру* від іншого судна (W) на тому ж *галсі*.

Відтак перевірте, чи не почалося *перекривання* тоді, коли за *правилом 13* судно W було зобов'язаним *триматися осторонь*. Якщо так, то *правило 17* не застосовується.

Чи не було такого, що судно L вітрилило вище за свій *належний курс*, але ж одразу провітрилило позад від W? Якщо так, то *правило 17* не застосовується.

Якщо журі залишиться відтак із ситуацією, коли **правило 17** може все ж таки бути застосовним, встановіть, яким саме був *належний курс* для судна L, навіть якщо це може включати і зміну курсу судном L у бік судна W.

Якщо судно L вітрилило вище за свій *належний курс*, накладіть покарання на L. Якщо ні, то **правило 17** не є застосовним.

Правило: Частина С Преамбула

Правило:

Правила розділу С не застосовуються біля стартового знака, що є оточеним судноплавною водою, або біля його котвовой линви з моменту, коли судна наближаються для стартування до стартового знака, і допоки судна не проминуть їх повністю.

ПВП Визначення :

Знак

Старт

Посилання на інші правила :

Немає

Випадки ISAF :

Немає

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF :

Немає

Короткий огляд:

Це виключає *правила Розділу С Частини 2* із розглядів допоки судно не *стартувало*, і більше того, не просто додержало вимог Визначення *Старт*, а ще й повністю проминуло обидва *стартові знаки* та їхні котвові линви.

Імплементація:

Вилучення правил *Розділу С Частини 2* застосовується до стану, який постає трохи після стану за *Визначенням Старт* і це треба мати на увазі.

Правило 18.1

Правило:

Правило 18 застосовується між тими суднами, яким належить залишати *знак* з однакового боку, коли принаймні одне з них знаходиться у *зоні*. Проте, це правило не застосовується

- (a) між суднами на протилежних *галсах*, які є на бардіжанні проти вітру,
- (b) між суднами на протилежних *галсах*, коли для одного з них, але не для обох, *належним курсом* біля *знака* є поворот оверштаг,
- (c) між судном, яке наближається до *знака*, і судном, яке *знак* залишає,
- (d) якщо *знаком* є подовжена *перешкода*, у якому разі застосовується правило 19.

ПВП Визначення :

Знак

Перешкода

Належний курс

Зона

Інші поняття, які мають значення :

Бардіжання проти вітру

Посилання на інші правила :

10, 11, 12, 13

Дивіться окремі питання у **18.2, 18.3, 18.4**

Випадки ISAF :

9, 12, 15, 26, 60, 76, 95

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF :

13-010

Короткий огляд :

У **правилі 18.1** визначається, коли **правило 18** чи будь яка його частина застосовується. У Випадку 95 наведено приклад, коли за **правилом 18.1** **правило 18** постає незастосовним.

З 1 Січня 2013, *Зона* є тридовжинною, (за винятком матчевих і командних перегонів, де вона є дводовжинною), що тепер не може бути змінене Вітрильницькою Інструкцією. Довжиною судна є довжина корпусу судна, яке першим зав'язало себе із проблемою, увійшовши у зону. "Знаходження у зоні", застосовується з моменту, коли будь яка частина судна, або його обладнання, яке є у нормальному положенні, потрапляє до *зони*; це не означає, що судно повністю має бути у межах *зони*. Це впливає, (хоч і не висловлене прямо) із **правила 18.2(c)**

Правила з 10 по 17 продовжують застосовуватися, навіть якщо будь яка частина **правила 18** також застосовується.

Імплементація :

Насамперед, встановіть, чи належало залученому судну залишати *знак*, до якого воно наближалось, з того самого боку, що і іншому (26). Відтак, подивіться, чи принаймні одне із суден було у *зоні*, навіть якщо вони були на дуже відмінних курсах (12). Якщо обидві ці умови є наявними, то яка не будь частина **правила 18** може бути застосовною, інакше, жодна з частин **правила 18** не застосовується.

Якщо яка не будь частина **правила 18** ще може бути застосовною, визначте, чи не є застосовним будь який із винятків від (a) до (d). Візьміть до уваги, що будь який із цих винятків, має застосовуватися щодо інциденту, а не до моменту, коли перше судно-учасник інциденту сягнуло *зони*. Скажімо **правило 18.3** постає застосовним у межах *зони*, а **правило 18.2** може постати застосовним і поза *зоною*.

Судна на різних *галсах*, **правило 18.1 (a); (9) (15) (76)**.

Будь яке судно, яке наближається до *знака*, та інше, яке його полишає, **правило 18.1(c); (60)**

Якщо будь який із чотирьох винятків є застосовним до інциденту, то не діє жодна з частин **правила 18**.

Якщо жодний із чотирьох винятків не застосовується, то продовжуйте розбиратися за **правилами 18.2, 18.3** або **18.4**

Правило: 18.2

Правило:

- (a) Якщо судна є *перекритими*, то зовнішнє судно мусить надавати внутрішньому судну *знакомісце* якщо тільки не застосовується правило 18.2(b).
- (b) Якщо судна були *перекритими* на момент досягнення *зони* першим із них, то судно, яке було на цей момент зовнішнім, має відтак надати внутрішньому *знакомісце*. Якщо ж судно є чисто попереду на момент досягнення ним *зони* то судно, яке було на цей момент *чисто позаду*, має відтак надати внутрішньому *знакомісце*.
- (c) Якщо судно є зобов'язаним надавати іншому *знакомісце* за правилом 18.2(b),
 - (1) то воно має продовжувати так і діяти, навіть якщо згодом або буде розірване існуюче *перекривання*, або започатковане нове *перекривання*;
 - (2) якщо воно постане *перекритим* зсередини від судна, яке має право на *знакомісце*, воно має також, допоки вони залишатимуться *перекритими*, надавати цьому судну *місце*, аби вітрилити його *належним курсом*.

Проте, якщо судно, яке має право на *знакомісце*, проміне положення вітер в чоло, або ж полишить *зону*, то правило 18.2(b) відтак постане незастосовним.

- (d) Якщо є небезпідставний сумнів щодо того, чи судно започаткувало, або навпаки, розірвало, *перекривання* вчасно, то має вважатися, що того не відбулося.
- (e) Якщо судно із положення *чисто позаду*, або *повертаючи оверштаг з навітру* від іншого судна, набуває внутрішнього *перекривання*, і з моменту початку *перекривання* зовнішнє судно є неспроможним надати *знакомісце*, то воно не є зобов'язаним його надавати.

ПВП Визначення :

Чисто позаду

Знакомісце

Перекриті

Належний курс

Місце

Галс

Навітряний

Зона

Інші поняття, які мають значення :

У зоні

Сягнуло зони

Посилання на інші правила :

18.1, 18.3, 11 to 17

Випадки ISAF :

18.2(a): 2, 59

18.2(b): 2, 12, 15, 25, 59, 63, 70, 75, 81, 95, 118

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF :

13-017

Короткий огляд:

Ця частина правила є залежною від **правила 18.1**, яке спочатку має бути розглянутим, аби дійти висновку, що **правило 18** є застосовним і що частина **правила 18**, про яку йдеться, може бути застосована.

Маючи дані про те, що за **правилом 18.1** дозволено враховувати **правило 18.2, правило 18.2(a)** постає застосовним на будь який момент, коли судна є *перекритими* і одне з них є у зоні (**2**). **Правило 18.2(a)** може вмикатися в дію і вимикатися із застосування за **правилом 18.2(b)**. Повністю незастосовним **правило 18.2** може постати за **правилом 18.3**.

Правило 18.2(b) зазвичай має розглядатися спочатку, аби встановити, чи було наявним *перекривання* на момент, коли перше судно сягнуло зони. Візьміть под уваги, що не існує визначення "сягнуло зони", отже, це має уявлятися, як момент, коли будь яка частина судна, чи його спорядження, незалежно від того, чи є воно у нормальному положенні, а чи ні, опиняється у межах, чи сягає меж зони. Так само, не існує визначення для виразу "у зоні", отже, треба вважати, що коли будь яка частина судна, чи його спорядження, як сформульовано вище, знаходиться у зоні, і має бути так, та не треба, аби судно повністю знаходилося у межах зони.

Якщо на даний момент не існує *перекривання*, то **правило 18.2(a)** може бути уже задіяним, або увімкнутися пізніше, і це може залежати від **правила 18.3**. Застосування **Правила 18.2(a)** може також розпочатися, якщо судно, яке є у зоні, заснує внутрішнє *перекривання* з іншим судном, яке є ще поза межами зони (**59**).

Візьміть також до уваги, що за умовою, зазначеною нижче, **правила 18.2(c)** стосовно проминання положення вітер в чоло, або полишення зони, може постати незастосовним **правило 18.2(b)**, але постати незастосовним за цією умовою **правило 18.2(a)** не може. Проте, **правило 18.2(a)** відтак зазвичай має втратити застосовність за **правилом 18.1**.

Треба мати на увазі, що **18.2(b)** складається із двох частин, які діють окремо і взаємно виключають їх застосування. Якщо судно є *чисто попереду* від іншого, коли судно, що є *чисто попереду* сягає зони, то судно, яке є *чисто позаду*, має відтак надавати *знакомісце* судну, що є *чисто попереду*. Яка б частина **18.2(b)** не була задіяною, ефект буде той самий.

З 1 Січня 2013, Визначення "*Знакомісце*" було змінено так, що воно означає не тільки *місце* аби вітрилити до знака, якщо належним курсом судна є вітрилити щільно до нього, але і *місце* для огинання знака, якщо це потрібно для провітрювання дистанції. Це означає, що хоч **правило 18.2(b)** і не застосовується, після того, як судно, яке має право на *знакомісце*, проміне положення вітер в чоло, (дивіться вислів після **18.2(c)**), то **правило 18.2(a)** продовжує діяти під час огинання судном знака (навіть, якщо уже мало місце проминання положення вітер в чоло), але коли воно ще не є на бардіжанні проти вітру, то воно ще не досягло точки, на якій може вважатися таким, що проминуло знак. Ця зміна *правила* мала б впливати на продовження часу, протягом якого судно має право на *знакомісце*. Воно і тепер не може мати права на *місце* для повороту оверштаг як зазначено у Визначенні.

У **Випадку 118** вказується на те, що *знакомісце* включає і простір, аби вітрилити жваво і за доброю морською практикою, до положення впритул до знака і з його належного боку.

Правило 18.2(b) діє, навіть тоді, коли судна є на дуже відмінних курсах (**12**).

Біля знака, де постало доступним *місце* для судна, яке не має на нього права, судно може, на свій власний ризик, набути переваги, скориставшись з цього місця (**63**). І, все ж таки, воно сильно наражається на ризик отримати покарання за **правилом 18.2(c)(2)**, якщо судно, яке має право на *знакомісце*, знов зможе скористатися з нього; адже судно, яке має право на *знакомісце*, цього права не втрачає а ні через розірвання *перекривання*, що відбулося, а ні через те, що огидало знак подалі уникаючи дотику з іншим судном.

Навіть за застосування **правила 18** застосовними залишаються і **правила 10 – 17**. Виходячи з цього, навіть, хоча і маючи право на *знакомісце*, внутрішнє, *перекрите навітряне* судно, має, все одно, *триматися осторонь* за **правилом 11** (**70**). Разом із тим, і внутрішнє, *перекрите*, судно, яке має право на дорогу, є зобов'язаним робити поворот фордевінд біля знака, (**75**) (**правило 10**).

У Випадку 81 підтверджено те, що у разі судно, яке має право на *знакомісце* за **правилом 18.2(b)** проминає положення вітер в чоло, **правило 18.2(b)** постає незастосовним, як трапилося у Випадку 95.

У Запитанні і відповіді (Q&A) 13-017 наведено приклад, коли судно втрачає своє право на *знакомісце*.

Імплементація:

Спочатку зверніться до **правила 18.1** аби визначитися із тим, чи є застосовним **правило 18** для суден, які постали причетними раніше, у процесі, чи й після того, як інцидент був вичерпаний.

Якщо воно є застосовним, перевірте, чи не знедійснювалося часом **правило 18.2**, через **правило 18.3**. **Правило 18.2** може також втрачати застосовність і через зміни взаємин між суднами, якщо постане наявною одна з умов, зазначених у **правилі 18.1**. **Правило 18.2** може бути задіяним знов за певних обставин, якщо припиняють існування умови, зазначені у **правилі 18.1**. Наприклад, якщо судно на протилежному *галсі* повертає оверштаг у зоні, зсередини від іншого судна, і започатковує *перекривання* на однаковому *галсі* з зовнішнім судном, яке не *викеровується* на *знак*, то постає застосовним **правило 18.2(a)**.

Якщо **правило 18.2** залишається застосовним, перевірте, чи застосовується **правило 18.2(b)**. Якщо так,, то перевірте, чи не вимикається воно умовою, яка слідує після **правила 18.2(c)**, і стосується проминання положення вітер в чоло.

Майте на увазі, що цією умовою **правило 18.2(a)** не вимикається, отже подальший розгляд має тривати. Якщо судно, яке має право на *знакомісце*, проминає положення вітер в чоло, **правило 18.2(a)** може постати, а може і не постати, незастосовним за втручання **правил 18.1(a) – (c)**. Якщо судно, яке має право на *знакомісце*, полишає *зону*, то цим не припиняється застосування **правила 18.2(a)**, якщо тільки, у той самий час, воно не залишає і *знак* (див. **правило 18.1(c)**).

Якщо **правило 18.2(b)** є застосовним, то, чи отримало *знакомісце* судно, яке мало на нього право? Але ж йому має бути надане достатнє за наявних обставин *місце*, включно з простором для уникання порушення **правила 31 (95)** і ця обставина має бути зафіксована, як встановлений факт.

Якщо навзамін діятиме **правило 18.2(a)**, то застосовується той самий порядок.

Чи порушило якесь із суден **правила з 10 по 17** ?

З огляду на складність випадку, може бути більш необхідним, ніж встановлення фактів, зробити запис у реальній послідовності, визначених моментів, коли і яке *правило* включалося в дію, а коли поставало незастосовним. Стосовно впливу **правила 18.1**, на **правило 18.2**, створення цього ряду має розпочатися з моменту, коли перше судно сягнуло *зони*.

Правило 18.3

Правило:

Якщо судно у *зоні* проминає положення вітер в чоло і постає на тому ж *галсі*, що і судно, яке *викеровується* на *знак*, то **правило 18.2** між ними відтак не застосовується. Судно, яке змінило *галс*:

- (a) має а ні змушувати інше судно вітрилити вище курсу щільний бейдевінд для уникання дотику з ним, а ні перешкоджати іншому судну проминати *знак* з належного боку і
- (b) має надавати *знакомісце*, якщо інше судно постає *перекритим* зсередини від нього.

ПВП Визначення :

Викеровується на знак

Знакомісце

Перекрите

Галс

Посилання на інші правила :

18.1, 18.2, з 11 по 17, 31

Випадки ISAF :

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF :

13-001

Короткий огляд :

У **Правилі 18.3** зазначено, що **правило 18.2** повністю стає незастосовним і не може бути поновлене у застосуванні, якщо судно у *зоні* проминає положення вітер в чоло і постає відтак на однаковому *галсі* з судном, яке *викеровується на знак*. Майте на увазі, що "*викеровується на знак*" має специфічний сенс у **Визначеннях**, за яким судно є у положенні, з якого без зміни *галсу* проминає *знак* з навітру і залишає його з належного боку.

Якщо є застосовним **правило 18.3**, то чи не порушило умови **(а)**, або **(b)**, судно, яке змінило *галс*?

Чи не порушило судно **правила з 10 по 17**?

У Запитанні і відповіді Q&A 13-001 міститься приклад порушення **правила 18.3(а)**

Імплементація :

Це **правило** застосовується тільки за умови, коли судно "*викеровується на знак*" а інше, чи й інші, проминули положення вітер в чоло і опинилися на однаковому *галсі* із цим судном, отже першим запитанням є: "Чи було судно (судно А) уже таким, що "*викеровувалося на знак*?"

Якщо ні, то мають бути розглянуті інші частини **правила 18**. Якщо так, то чи проминуло інше судно (В) положення вітер в чоло на той самий *галс*?

Якщо так, то чи надало судно В *знакомісця* судну А? Якщо ні, то покарайте судно В.

Так само і: чи не спричинило судно В, необхідність для судна А вітрилити вище за щільний бейдевінд, аби уникати дотику? Або, чи не перешкодило судно В судну А проминути *знак* з належного боку? Якщо судно В припустилося того, чи іншого, то покарайте судно В.

Правило 18.4

Правило:

Якщо внутрішнє *перекрите* судно має право на дорогу і йому потрібно повертати фордевінд біля *знака*, аби вітрилити далі своїм *належним курсом*, то перед тим, як повернути фордевінд, воно має не вітрилити далі від *знака*, ніж потрібно для того, аби вітрилити цим курсом. Правило 18.4 не застосовується біля брамового *знака*.

ПВП Визначення :

Знак

Перекривання

Належний курс

Інші поняття, які мають значення :

Право на дорогу

Посилання на інші правила :

11 - 17

18.1

Випадки ISAF :

75

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF :

Немає

Короткий огляд :

Це **правило** залежить від того, чи застосовується **правило 18**, отже висновок за **правилом 18.1**

Якщо **правило 18.4** є застосовним, то застосовними є і **правила з 11 по 17**.

Судно, якому належить робити поворот фордевінд, має вітрилити своїм належним курсом, але це залежить від обставин. Приклад таких обставин наведено у Випадку 75.

Судно, якому треба **задля** уникання дотику з іншим судном, або затим, аби надавати **знакомісце** іншому судну, вітрилити подалі від **знака**, може утворити просвіт, у який третє судно, яке має надавати **знакомісце**, може втрутитися і постати **перекритим** з середини. У такому разі це третє судно може підпадати під дію **правила 18.2(с)** та й інших **правил**.

Імплементація :

Перевірте, чи постає застосовним **правило 18.4** за **правилом 18.1**, та проконтролюйте, чи не є **знак** брамовим **знаком**.

Чи треба внутрішньому **перекритому** судну, яке має право на дорогу, робити біля **знака** поворот фордевінд, аби вітрилити далі своїм **належним курсом**? Якщо так, то визначте, яким саме, був, чи мав бути, **належний курс** цього судна.

Чи виконало судно поворот фордевінд відповідно до вимог **правила**? Якщо ні, то воно має бути покаране.

Чи було іншим судном порушене якесь **правило з 10 по 17**?

Правило 19

Правило:

19.1

Коли **правило 19** застосовується.

Правило 19 застосовується між суднами біля **перешкоди**, якщо тільки вона не є **знаком**, який суднам належить огинати з однакового боку. Проте біля подовженої **перешкоди** застосовується завжди **правило 19**, а **правило 18** – ні.

19.2

Надавання місця біля перешкоди

- (a) Судно, яке має право на дорогу, може обирати проминання **перешкоди** з будь якого боку.
- (b) Якщо судна є **перекритими**, то зовнішнє судно має надати внутрішньому судну місце між собою і **перешкодою**, за винятком випадку, коли воно з моменту постановня **перекривання** не має можливості це робити.
- (c) Коли судна проминають подовжену **перешкоду**, то, якщо судно, яке було **чисто позаду** і зобов'язаним **триматися осторонь**, постає **перекритим** між іншим судном та **перешкодою** і на момент постановня **перекривання** для нього немає **місця**, аби прямувати між ними, то воно не має права на **місце** за **правилом 19.2(b)**. Поки судна залишаються **перекритими**, воно має **триматися осторонь**, а **правила 10 і 11** не застосовуються.

ПВП Визначення :

Чисто позаду

Триматися осторонь

Знак

Перешкода

Перекрите

Належний курс

Місце

Інші поняття, які мають значення :

Подовжена Перешкода

Посилання на інші правила :

18, 20

Випадки ISAF :

19: 23, 30

19.2: 3, 11, 29, 33, 41, 43, 49, 117

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF :

19.2 13-013

13-015

Короткий огляд :

Майте на увазі, що судно на ходу, у тому числі і судно, яке є у перегонах, ніколи не буває подовженою *перешкодою* (**Визначення** : *Перешкода*), але може бути просто *перешкодою*.

Подовжена *перешкода* це така, що подовжує вплив на *належні курси* суден, яких вона стосується. Для прикладу, як *перешкода*, яка на перший погляд уявляється подовженою *перешкодою*, але, насправді, такою не є, зверніться до Випадку 33.

Судно, що є у *перегонах*, не є *перешкодою* для інших суден, якщо тільки вони не є зобов'язаними *триматися осторонь* від нього, або, у разі застосування **правила 23**, уникати його. (**Визначення**: *Перешкода*). Зважте на те, що у **правилі 24** охочіше застосовано вираз "ставати на заваді" ніж "уникати". Це слово не є визначенням.

Правило 19 не є застосовним біля *знака*, який судна мають залишати з однакового боку, але завжди застосовується біля подовженої *перешкоди*, а також, біля подовженої *перешкоди* **правило 18** є знедіяним.

Правила 10 – 18 залишаються застосовними, якщо тільки не вимикаються за будь якою частиною **Правила 19**.

За умови, що вимог **правила 19.2(с)** дотримано, **правила 10, 11** та **19.2(b)** постають незастосовними. Зверніть увагу на те, що у **правилі 19.2(с)** словам "і зобов'язаним *триматися осторонь*" передують "*чисто позаду*" і це все є попередньою умовою щодо започаткованого *перекривання*. Такі умови щодо *тримання осторонь* створені у будь якому іншому **правилі**, у якому запроваджено умови щодо *тримання осторонь* (скажімо у **правилах 10 – 13, 15, 16**). **Правило 19.2(с)** може бути неправильно витлумаченим, якщо буде вважатися, що вимога *триматися осторонь* викликана тим, що судно є *чисто позаду*, але не це є причиною.

Біля будь якої *перешкоди* судно не є зобов'язаним передбачати, що інше судно не дотримуватиме вимог **правила (3)**.

Якщо *перешкоду* можна проминути з будь якого боку, то судно, яке має право на дорогу, має право обирати певний бік для проминання (Запитання і відповіді (Q&A) 13-013). У запитанні і відповіді (Q&A) 13-015 наведено приклад, коли судно у перегонах є *перешкодою для інших*.

У Випадку 117 фігурує приклад, у якому йдеться про багатократне *перекривання*.

Імплементація :

Перевірте, чи не є *перешкода* *знаком*, який судна мають залишати з однакового боку. Якщо це так, то **правило 19** не застосовується.

Перевірте, чи не є *перешкода* подовженою *перешкодою* для суден, причетних до випадку. Якщо так, то **правило 18** не є застосовним. Відтак перевірте, чи є застосовним **правило 19.2(с)** до будь якого із суден, причетних до інциденту. Якщо воно було застосовним, і судно не *трималося осторонь*, то це судно має бути покараним.

Якщо **правило 19** є застосовним, а **правило 18.2(с)** ні, і судна є *перекритими*, а зовнішнє судно не надає *місця* внутрішньому судну (якщо тільки воно не мало змоги це зробити від моменту започаткування *перекривання*), то на зовнішнє судно має бути накладене покарання.

Правило 20

Правило:

20.1

Наближаючись до *перешкоди*, судно може окликом попросити *місце* для повороту *оверштаг* і чистого розходження з судном, яке є з ним на однаковому *галсі*. Проте воно не може окликати, якщо:

- (a) воно має змогу безпечно проминути *перешкоду* без істотної зміни курсу,
- (b) воно вітрилить нижче за щільний бейдевінд, або

- (с) *перешкодою є знак і судно, яке викеровується на нього, буде вимушеним реагувати і змінювати курс.*

20.2

- (а) Після того, як з судна окликнули інше судно, йому мають надати час на реагування.
- (б) Судно, що його окликнули, має реагувати, навіть, якщо оклик є порушенням правила 20.1.
- (с) Судно, що його окликнули, має реагувати, або повернувши оверштаг якнайскоріше за можливістю, або негайно відізватися "Ю ТЕК", і, відтак, надати окликнутому судну місце для повороту оверштаг, та уникнути його.
- (д) Якщо судно, що його окликнули, реагує, то судно, з якого окликали, має якнайскоріше за можливістю повертати оверштаг.
- (е) З моменту, коли з судна зробили оклик і доки воно не поверне оверштаг і не розійдеться з судном, яке окликнули, правило 18.2 між ними не застосовується.

20.3

Якщо судно окликнули про місце для повороту оверштаг, і воно збирається реагувати, виконуючи поворот оверштаг, то воно може окликнути, інше судно, яке є на тому ж галсі, про місце для повороту оверштаг і чистого розходження з ним. Воно може окликати, навіть якщо його оклик не відповідає умовам правила 20.1. Правило 20.2 застосовується між ним і судном, яке з нього окликнули.

ПВП Визначення:

Місце

Галс

Посилання на інші правила:

18.2, 19

Випадки ISAF :

3, 10, 11, 33, 54, 101, 113

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF :

Немає

Короткий огляд:

Всі окликані судна повинні реагувати на оклик, за будь яких обставин (**правила 20.2(б)** та **20.3**), але обов'язку окликати немає, навіть у такому разі, коли це може мати сенс аби посприяти запобіганню зіткнення. Оклик одночасно може стосуватися більш ніж одного судна, і всі, кого це стосується, мають на це реагувати (114).

Якщо з судна окликають, тоді, як за **правилом 20.1(а) – (с)** не можуть цього робити, то судно може підпасти під покарання за **правилом 20.3**.

У **Правилі 20.2 (б)** зазначається, що судно "має реагувати" на оклик, навіть, якщо інше судно при цьому є порушником **правила 20.1**. Нема чого говорити про те, що може трапитися на слуханні протесту, якщо оклик не був почутим, але під застосованим у правилі словом "має" (повинне) зазвичай розуміється абсолютна вимога і покарання у разі невиконання, отже, те, що не почули оклику, може виявитися недостатнім аргументом для того, аби уникнути покарання, адже немає жодних згадувань про виправдання за **правилом 21** або за **правилом 64.1(а)**. Єдиною панацеєю для судна, з якого окликали, у разі з нього не чули відповіді на оклик, це окликнути знову та/або протестувати. Крім того, якби не так, то було б дуже легко судну уникати покарання, стверджуючи, що з нього не чули оклику.

Обидва **правила 20.2 (д)** та **(е)** були написані на базі того, що з окликнутого судна реагуватимуть: "Ю тек!", але у них окремо про це не сказано. Цей брак уточнення залишив **правило 20.2 (е)** відкритим для сумнівів, тому що у ньому чітко не прописано, чи застосовується **правило 18.2**, а чи ні, у разі окликане судно відтак поверне оверштаг. Краще було б їх виписати так:

"(д) Якщо окликнуте судно реагує "Ю тек!", то окликаюче судно має повертати оверштаг якомога скоріше"

"(е) З моменту, коли з судна зробили оклик, на який слідувало реагування "Ю тек!", і доки воно не поверне оверштаг і не розійдеться з окликнутим судном, **правило 18.2** між ними не застосовується".

Імплементація:

Перевірте, чи не є судно порушником **правил** від **20.1(а)** до **(с)**, Якщо тільки воно не передавало оклику далі іншим суднам за **правилом 20.3**. Якщо воно є порушником, то воно має бути покаране.

Якщо оклик мав місце, перевірте, чи відреагувало на нього окликане судно за **правилом 20.2(с)**. Якщо ні, то воно має бути покараним.

Якщо ж окликнуте судно реагувало поворотом оверштаг, а окликаюче судно не робило повороту, що вимагається за **правилом 20.2(d)** а, навзамін того, скажімо, увалилося під вітер, (дивіться Випадок 3), зверніться з цим протестом до Національної повноважної організації, чи до ISAF, із тим, що **правило 20.2(d)** потребує зміни, аби мати сенс за таких обставин.

Правило : 21

Правило :

Якщо судно вітрилить у межах *місця*, або *знакомісця*, на яке воно має право за правилами Розділу С, то воно має бути виправданим, якщо в інциденті з судном, яке має надавати йому це *місце*, або *знакомісце*:

- (a) воно порушило правило розділу А, правило 15, чи правило 16, або
- (b) воно було наражене на порушення правила 31.

ПВП Визначення :

Знакомісце

Місце

Посилання на інші правила :

14(b), 64.1

Випадки ISAF :

3, 11, 12, 25, 28, 30, 49, 51, 63, 70, 75, 76, 77, 81, 88, 91, 92, 93, 95, 105, 107

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF :

Немає

Короткий огляд :

Це нове *правило* є розширеною заміною **правила 20.2** видання 2009-2012.

Іншими виправдовувальними правилами є **правило 14(b)** та **правило 64.1(a)**. Існує сподівання, аби на якомусь етапі усі виправдовування містилися в одному *правилі*. Разом з тим, нові *правила* є чіткішими, ніж попередні.

У Випадах розглядаються конкретні приклади щодо виправдовувань.

Імплементація :

Якщо судно порушило *правило*, це має бути встановлено фактами і, врешті, записано у рішеннях. Після того, зважте застосування виправдовувальних *правил* і, якщо якесь є застосовним, то запишіть також і виправдання.

Правило 28

Правило :

28.1

Судно має *стартувати*, провітрити дистанцію, зазначену у вітрильницькій інструкції, і *фінішувати*. Виконуючи це, воно може залишати з будь-якого боку кожний знак, яким не починається, не обмежується або не закінчується відрізок дистанції на якому судно вітрилить. Після *фінішування* судно не обов'язково має повністю перетинати фінішну лінію.

28.2

Мотузок, що зображує шлях судна з моменту, коли воно почало наближатися до стартової лінії з її передстартового боку, аби *стартувати*, і допоки воно не *фінішує*, має, якщо його натягнути,

- (a) проминати кожний зі *знаків* з їх належного боку і у правильній послідовності
- (b) торкатися кожного з поворотних *знаків*, і
- (c) пролягати між *знаками* брами з напрямку від попереднього *знака*.

Судно може виправити будь-яку помилку, аби додержати цього правила за умови, що воно ще не *фінішувало*.

ПВП Визначення :

Фініш

Знак

Старт

Посилання на інші правила :

Визначення Фініш, Знак, Старт, 44.2

Випадки ISAF :

28.1 28, 58

28.2 58, 90, 106, 108, 112

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF:

13-023

Короткий огляд :

Це **правило** потребує ретельного розгляду разом із **Визначенням Фініш**.

Випадок 58 залишається таким, що є доречним для **правила 28.1**. Цей Випадок змінено тим, що з нього видалено останнє речення "**не є знаком**", і замінено на "**судно може залишати його з будь якого боку**". Це додає ясності щодо ситуації, коли фінішну лінію обмежено **знаком**, який розташовано на постфінішній стороні від *фінішної* лінії.

У Випадку 112 обговорюється таке становище, коли судно проминає будь який **знак** з неправильного боку, не виконує покарання, а відтак перетинає *фінішну* лінію без продовження вітрилення по дистанції (аби ж виправити свою помилку?). Факти у цьому Випадку вказують на те, що судно повернулося до місця стоянки. Відповідь 1 каже про те, що воно могло повернутися на бік дистанції аби виправити свою помилку, але позаяк воно того не зробило, і тим самим визначило: через те, що воно не продовжило вітрилення дистанції, то порушення ним **правила 28.2** сталося саме тоді, коли воно *фінішувало*, що, за обставинами цього випадку, відбулося під час перетинання ним лінії *фінішу* вперше, і тільки вперше. Проте, існує погляд, що вираз "продовжує далі вітрилити дистанцію", має **означати** те, що судну ще треба провітрити іншу петлю, чи щось на кшталт того, (можливо *фінішна* лінія є брамою, крізь яку судна мають вітрилити на кожній петлі). У Випадку 112 цей вузький погляд не підтримується, адже у цьому випадку йдеться про те, що навіть у разі судно провітрило всі свої петлі, то після цього, замість слідувати до місця стоянки, воно може повернутися на бік дистанції і виправити свою помилку. Проблема виникає, якщо судно не повертається. Постає питання, на якому щаблі воно уже не має можливості виправитися, скажімо у момент закінчення контрольного часу, якщо такий є, а якщо його немає? Розгляд разом Правил, Визначення та Випадку 112 не прояснює питання і воно залишається нерозв'язаним. На сьогодні, ми вимушені задовольнятися поглядом, який ISAF пропонує замість прозорості.

Майже завжди керівники перегонів, які, чи спостерігали самі, чи отримали рапорт про те, що судно не огинало **знак** дистанції, а відтак перетнуло *фінішну* лінію, записують судно, діючи від імені перегоновового комітету, як таке, що НФН (DNF), або й, взагалі не записують ні факту, ні часу, *фінішування* судна. Важливо, аби керівники перегонів були обізнані з тим, що вони завжди повинні записувати судна, які перетинають *фінішну* лінію, незважаючи на те, що це може трапитися і кілька разів. Бригада керівника перегонів має залишати іншим суднам, вирішувати питання подання протестів на судно за те, що воно не провітрило дистанцію, якщо тільки самою суддівською бригадою, не було безпосередньо спостережено таке порушення, а з інших суден, які були в полі зору, цього не могли бачити. За таких обставин перегоновий комітет має подати протест проти судна. Зроблений про *фінішування* запис матиме важливе значення, якщо виявиться, що судно не порушувало **правила**.

У **правилі 28.2** міститься чітко визначене так зване "правило мотузки", разом із дозволом, за яким судно може виправити будь яку помилку, але за умови, що воно ще не *фінішувало*. Тут привноситься та сама двозначність, яка існує і в умові (c) **Визначення Фініш**.

Завдяки тому, що вираз змінено, адже тепер **знак**, що обмежує *стартову* лінію, все одно, чи він встановлений на *стартовій* лінії, чи, неправильно, попереду *стартової* лінії, має проминатися з його належного боку за останнього наближення судна до *стартової* лінії, адже "правило мотузки" змінено так, що воно вступає в дію, коли судно "почало наближатися до *стартової* лінії, з її передстартового боку для стартування", тоді як до 2013 року воно поставало застосовним з моменту перетинання судном *стартової* лінії. Якщо судно проминає цей **знак**

з його належного боку, але після того застосовує маневрування, яке не є сумісним із цим "почало наближатися", тоді воно має починати знову, а в іншому разі воно може постати порушником "правила мотузки".

Знак, що обмежує *стартову* лінію, який неправильно розташовано на боці дистанції, не стосується нашого обговорення, але, все одно, аби було додержано "правила мотузки", такий *знак* має залишатися з його належного боку, позаяк він є **знаком**, який "обмежує" відрізок дистанції, за умови, що у ВІ правильно визначено необхідні вимоги.

Як зазначається у коментарях щодо **Визначення Фініш**, наявними є проблеми стосовно двозначності і "кругової аргументації", (тобто, коли висновок наводиться як передумова), якщо сукупно розглядати Визначення, це *правило* і Випадок 112.

Імплементація :

Перевірте, чи полишило судно з належного боку **знак**, яким обмежується *стартова* лінія, так, як описано вище, стартувало, провітрило дистанцію і *фінішувало*. Перевірте також, чи не виправляло судно своїх помилок із дотриманням дозволених умов. **Майте на увазі**, що вимоги застосовуються окремо, і що судно яке не провітрило дистанцію, може, все ж таки, вважатися таким, що *фінішувало* (112).

Правило 30.1

Правило:

Якщо було піднесено прапор І і будь-яка частина корпусу, екіпажу або спорядження судна опинялася протягом останньої хвилини, перед його сигналом стартування, на боці дистанції від стартової лінії, або одного з її продовжень, то відтак судно, перед тим, як *стартувати*, мусить перетинаючи одне з продовжень провітрити з боку дистанції на передстартовий бік лінії.

ПВП Визначення :

Стартування

Посилання на інші правила :

Визначення – Старт, 29.1, Додаток A11

Випадки ISAF :

Немає

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF :

Немає

Короткий огляд:

Це *правило* є одним із трьох, створених для того, аби забезпечити по можливості якусь дисципліну біля *стартової* лінії, після одної, чи й кількох спроб дати *старт* перегонам із застосуванням прапора Р (папа), або коли стікає час для проведення перегонів у поточний день. Від суден очікується, що вони триматимуться досить далеко позад від лінії у передстартовий час, тобто на останній хвилині. Це *правило* мало б містити і обставини, за якими судно постає НБД (OCS) на останніх секундах перед його сигналом *стартування*. Якщо судно є порушником цього *правила* і не повертається, аби *стартувати* належним чином, то годі сподіватися, що воно отримає заліковий стан НСТ (DNS), позаяк воно не *стартувало*, якщо спиратися на останнє речення у *правилі*, але ця зарозумілість розбивається Додатком **A11**, у якому чітко зазначено, що правильний заліковий стан за порушення цього *правила* є НБД (OCS). Це є один із низки прикладів, коли, аби дійти правильності у прийнятті рішення, потрібно читати два *правила*.

Імплементація:

Раніш за все вясніть, чи було судно, відповідно до визначення *правила*, НБД (OCS). Це з'ясування може включати і опитування керівника перегонів щодо його нотаток, чи прослуховування його/її запису, проведеного під час стартової процедури. За наявності такого свідчення судну буде безсумнівно дуже важко

стверджувати щось інше. Також, проігноруйте будь які натяки на те, що можливими були якісь неналежні дії, чи похибка з боку керівника перегонів, виражена в тому, що на боці дистанції було небагато суден, і керівник перегонів мав би подати сигнал АР ("морквою") до старту, або загального відклику, після старту. Від керівника перегонів такого не вимагається.

Відтак встановіть, чи поверталось судно, а чи ні, "огиначаючи один із кінців", аби *стартувати* належним чином. Якщо воно цього не робило, то воно має отримати заліковий стан НБД (ОС).

І, все ж таки, якщо керівник перегонів приймає рішення про те, що судно порушило **правило 30.1**, то він є зобов'язаним за **правилом 29.1** знести прапор Х (ексрей) у супроводі одного звукового сигналу. Якщо він цього не зробив, то це є похибкою, чи упущенням, і судно може мати право на відшкодування.

Потрібно звернути увагу на те, що вимоги **правила 29.1** не стосуються Чорного прапора (**правила 30.3**).

Правило 63.6 - частково

Правило:

....."відтак комітет має встановити факти і спиратися на них для своєї ухвали".

ПВП Визначення :

Немає

Інші поняття, які мають значення :

Факти

Посилання на інші правила :

Додаток М

Випадки ISAF:

104

Запитання і відповіді (Q&A) ISAF:

Немає

Короткий огляд :

Головною метою вислуховання показань свідків є встановлення фактів. Тільки після того можуть бути застосовані *правила*, досягнуто висновків і прийнято ухвалу. Суддя може мати спокусу зробити висновки ще перед тим, як буде встановлено факти, але цьому треба не піддаватися. Якщо факти є встановленими належним чином, то вони ведуть до логічних висновків. Висновки можуть бути вигідними для одної із сторін, або не влаштовувати жодну з них. Фактами є те, що, на погляд журі трапилося, за оцінкою "балансу вірогідностей", а не те, що є відбувалося за абсолютно доведеними доказами. Якщо факти не призводять до очевидних висновків, то журі має продовжити слухання, намагаючись встановити більше фактів. Для журі не існує розкоші доходити висновків не знаючи що ж трапилося. Може виявитися необхідним, знов покликати сторони і свідків, аби задати їм нові запитання.

Для журі є важливим бути дуже обережним і завжди вбачати різницю по суті між "фактами" і "висновками" (104). Може трапитися і таке, що деякі із фактів будуть так само висновками. У Випадку 104 зазначається, що "фактом" є щось таке, що трапилося, чи таке, що існує. "Висновком" є щось таке, до чого журі дійшло, міркуючи на підставі фактів, або трактувань, чи тлумачень, скажімо, "перша розумна можливість", або висновок фахівця, що "вітер був надзвичайно сильним".

Якщо факти суперечать одні одним, то журі має продовжувати діяти, доки між фактами не буде суперечності (104).

Проведення має проводитися належним чином і бути рішучим, але у ввічливій і доброзичливій формі. До *Сторін* треба ставитися з вдячністю за надання журі матеріалів, що сприяли формуванню висновків. Наприкінці слухання, знов таки подякуйте *Сторонам* за участь у слуханні і подякуйте кожному із свідків за його свідчення, коли він уже полишатиме приміщення. Щодо молодих змагунів, то треба намагатися, допомогти *Сторонам* провести їхній

випадок без впливу побоювання показань і характеру самого приміщення для слухання протестів, скажімо, застосовуючи у приміщенні для слухань круглий стіл.

Члени журі мають не бути задирливими у своїх запитаннях, але, у разі *Сторона*, чи свідок, ухиляються від відповіді, яка б вносила ясність, журі має вести далі, перефразувавши запитання, допоки не доможеться того, аби *Сторона*, або свідок, зрозуміли запитання і дали відповідь на вищому рівні своїх можливостей.

Члени журі мають уникати продовження запитань після того, як було дано ясну і чітку відповідь, та мають формулювати свої запитання коротко і по суті. Уникайте задавання "множинних" запитань які кожне містять у собі по кілька запитань. Розділяйте ряд подій на окремі, конкретні запитання.

Члени журі мають не ставити *Сторонам*, або свідкам, навідних запитань, з метою навести їх на потрібне розуміння ситуації. Може постати необхідним, аби запитати *Сторони*, чи свідків, щоб вони знов розповіли ситуацію, допоки вона не постане ясною. Замітьте собі, який напрямок вітру і яких кольорів макетиками користувався протестуючий для означення певних яхт, та попросіть інших (*Сторону* і свідків) користуватися тим самим для більшої чіткості.

Якщо це є доступним, дайте можливість кожній із *Сторін* окремо розставити макетиками і залишити їх на столі, протягом часу, коли *Сторони* задають запитання одна одній, і коли журі проводить їх опитування. Якщо коли запрошуються свідки, макетиками залишаються розставленими на столі, то прикрийте їх чим не будь.

Якщо використовуються макетиками, то було б добре, сфотографувати, як їх розставили *Сторони* і свідки. Під час обговорення журі може розставити макетиками за своїм власним уявленням, спираючись на встановлені факти, і у такому випадку, фото цього розташування може являтися встановленими фактами (104).

Члени журі мають уникати подавання всіляких вказівок, чи знаків, про те, що вони припускають, чи не припускають, стосовно того, що говориться у свідченнях. Якщо журі вважає, що будь яка *Сторона* або свідок, кажуть неправду, то це має бути розглянуто згодом на співбесіді, а, можливо, і на слуханні за **правилом 69**.

Майте на увазі, що кожна з осіб, які спостерігали інцидент, включаючи також і офіційних осіб, може мати відмінне від інших сприйняття події.

Якщо будь яка із *Сторін* починає проявляти задирливу поведінку, або виявляє нерозуміння того, задля чого запитання мають задаватися повторно, Голова ПрК має звернути увагу всіх на те, що завданням журі є встановити, і це необхідно для виконання ним своїх обов'язків, найточніше, що саме відбувалося, і попросити у *Сторін* виявляти терплячість, допомагаючи цим журі у встановленні цього. Може виявитися потрібним і нагадати; агресивній *Стороні* про умови і норми **правила 69**, але цьому має передувати умиротворення. Якщо постане необхідним, то Голова має відкласти слухання і дати такій *Стороні* можливість заспокоїтися.

Якщо *Сторона* приймає рішення полишити слухання, то Голова має тимчасово призупинити слухання і запросити *Сторону* не залишати слухання, допоки він, або вона, не приділять кілька хвилин Голові, для обговорення проблеми з цією *Стороною*. Може трапитися так, що єдиним шляхом Голови до обговорення буде нагадування, що є добре відомим явищем безумовна відмінність сприйняття баченого кожною окремою особою із тих, хто спостерігав інцидент, отже, вони мають різні уявлення про обставини, і що *Стороні* має бути надана будь яка можливість сказати, що саме, він, чи вона, бачили на власні очі, та навести контрдокази щодо тверджень іншої *Сторони*.

За деяких випадків, *Сторона* може виявитися роздратованою щодо слухання і ухвали, або шваркнути дверима, виходячи з приміщення. Не є доброю практикою ігнорувати такі випадки. Проте, якщо журі не є схильним до застосування дій за **правилом 69**, ця *Сторона* має бути запрошена до зустрічі з журі, може трохи згодом, або навіть наступного дня, де *Сторона* може бути поінформована про те, що її поведінка не була прийнятною, і, можливо, було досить часу, аби *Сторона* переглянула свою поведінку і погодилась з її неприйнятною.

Імплементация:

Користуйтеся **Додатком М**, як базою для додержання процедури слухання. Зазвичай **М3.2**, де йдеться про порядок опитування.

Майте на увазі, що *Сторона* може бути незнайомою з процедурою, а слухання не є місцем для вибриків, або несправедливостей стосовно *Сторони*. Будь яка *Сторона* може бути не обізнаною з деталями процесу. Коли з'являється така *Сторона*, то для неї має бути зроблено короткий виклад процедурного порядку.

Порядок провадження:

З'ясуєте дійсність, відтак, якщо дійсний

Заслухайте протестуючого

Заслухайте опротестованого

Протестуючий ставить запитання опротестованому

Опротестований ставить запитання протестуючому

Журі ставить запитання протестуючому

Журі ставить запитання опротестованому

Слухається свідок протестуючого

Опротестований ставить запитання свідку

Протестуючий ставить запитання свідку

Журі ставить запитання свідку

Слухається свідок опротестованого

Протестуючий ставить запитання свідку

Опротестований ставить запитання свідку

Журі ставить запитання свідку

Протестуючий виголошує підсумкове слово

Опротестований виголошує підсумкове слово

Сторони видаляються

Журі встановлює факти, відтак слідують висновки, відтак ухвала

Дехто надає можливість опротестованому задавати запитання протестуючому ще перед тим, як опротестований даватиме свідчення. Від цього треба **відрадити**, тому що це може призводити до "підлаштування" опротестованим своєї розповіді.

Позате, що у бланку протесту є графа, де вказуються свідки, заборони викликати свідків, яких не вказано у протесті, немає. Оскільки журі є частиною процесу щодо доброго і справедливого проведення змагань, Голова журі має, звичайно, по ходу справи, запитати в кожної із *Сторін* чи є у неї які не будь свідки, яких вона бажала б, аби було вислухано, навіть якщо жодного з цих свідків не зазначено у бланку протесту. **Таке запитання може бути задане, або після встановлення дійсності протесту, або після надання свідчень протестуючим і опротестованим.** У **Додатку М** немає обмежень щодо кількості свідків, але у практиці, якщо журі є переконаним, що факти з'ясовані чітко, то воно може запитати *Сторону*, чи можуть свідки додати щось нове до того, що уже було почуто, та запросити *Сторону* прийняти на цій підставі рішення про те, чи продовжувати заслухувати свідків. Формулювати таку пропозицію треба дуже обережно, аби уникнути недозволеного впливу на *Сторону*. Якщо свідчення *Сторони* є слабкими, або факти не є чіткими і ясними, то свідків треба заслухувати.

Заслуховуючи свідчення, будьте непохитним щодо тримання *Сторін*, свідків, та членів журі, на суті питання, чи питань. Відомості про те, що робили інші судна, є доречними тільки у такому разі, коли це має якийсь вплив на те, що *Сторони* робили, чи чогось не могли зробити.

За встановлення фактів, якщо має місце невизначеність, знайдіть останню точку **достовірності** (за "рівноваги вірогідностей"), а відтак, просувайтесь знову вперед, **аби з'ясувати більше фактів.**

Констатація фактів має містити тільки ті факти, які породжені в інциденті, через який виник протест. Їх треба перелічувати за логічним порядком, аби було чітко зрозуміло у який момент те, чи інше *правило* постає застосовним, і у який момент його застосування має бути припинене ("вмикання" і "вимикання" *правила*). Це стає у нагоді аби визначити, чи мало місце, а чи ні, порушення якогось *правила*, або *правил*, та, якщо так, то яке саме *правило*, або *правила*, а, також, яким саме судом, чи суднами.

ЗАПИТАННЯ І ВІДПОВІДІ ТА ПРАВИЛА І ВЗАЄМОПОСИЛАННЯ

| Запитання і відповіді | Головне правило | Інші правила |
|-----------------------|--|-------------------------|
| 13-001 | 18.3(a) | 28, 29.1 |
| 13-002 | 70.5 | |
| 13-003 | Судді для арбітражу | |
| 13-004 | 55 | |
| 13-005 | 14 | 10 |
| 13-006 | Def: Racing | 31 |
| 13-007 | Def: Finish | 28.1 |
| 13-008 | Def: Finish | |
| 13-009 | Вимірювачі | 60.2, 78.3 |
| 13-010 | 42.3(c) | |
| 13-011 | 16 | |
| 13-012 | 17 | |
| 13-013 | 19.2(b) | 16.1, 17 |
| 13-014 | 24.2 | |
| 13-015 | 19.2(b) | 11, 14, 64.1(a) |
| 13-016 | 29.1 | 62.1, 64.2 |
| 13-017 | 18.2(b) | 10 |
| 13-018 | 42.3(1) | |
| 13-019 | 62.1 | 32.2 |
| 13-020 | 62.1(b) | |
| 13-021 | Вилучено | |
| 13-022 | 44.2 | E4.3 |
| 13-023 | 28.2 | |
| 13-024 | 62.1 | 63.7 |
| 13-025 | Матчеві перегони | |
| 13-026 | Вітродошки | |
| 13-027 | 61.1(b) | |
| 13-028 | 55 | |
| 13-029 | 55 | |
| 13-030 | 42 | 31, 62.1, P1, P4 |
| 13-031 | Статутне положення 20.3 | |
| 13-032 | Зміни правил для поширення і перевірки | |
| 13-033 | Коли всі перегони ДНВ (DNE) | |
| 13-034 | Визначення місце та триматися осторонь | |
| 13-035 | 61.2(b) | |

ПРО РОБІНА МІДСА

Робін Мідс є Національним суддею RYA і суддею з правила 42 у Сполученому Королівстві, який має досвід суддівства у Міжнародних журі, а також є Регіональним Суддею-керівником перегонів у Сполученому Королівстві. Він є також і капітаном океанічних плавань, інструктором щодо керування мотокатерами, та був інструктором зі зв'язку і користування радаром і радіонавігаційними приладами, є комерційним яхтовим капітаном (вітрильних і моторних суден), викладачем яхтінгу і учасником бізнесу з продажу яхт. Він виступав на Лейзері і на ентерпайз дінгі, хобі кетах і вітроходках. Він є членом комітету яхтклубу Бріксгам. Його професійне тло у його офіційній професії, це член Society of Trust & Estate Practitioners. Яке у принципі займається заповітами, юридичними справами спадщини і опіки.

Більшість своєї трудової діяльності він присвятив тлумаченню документів і наданню порад клієнтам щодо комплексних офіційних справ. В наш час він є консультантом і акредитованим посередником.

Robin Meads

rmeads@ndirect.co.uk

rmeads@rmeads.ndonet.com

rmeads1944@yahoo.co.uk