

WORLD SAILING: KNIHA ŘEŠENÝCH PŘÍPADŮ pro 2021 - 2024
Interpretace Závodních pravidel jachtingu

Překlad zajistil Český svaz jachtingu:

Na překladu spolupracovali členové pracovní skupiny Komise rozhodčích Českého svazu jachtingu.

Úvodní ustanovení k českému vydání Knihy řešených případů:

V případě sporu o výklad kteréhokoliv citovaného případu je rozhodující originální anglické znění publikace „The Case Book for 2021 - 2024“. Originální text je k dispozici na oficiální www stránce mezinárodní jachtařské federace World Sailing (<http://www.sailing.org>).

Referenční tabulka pro rychlou navigaci do sekce „přehled případů podle čísla pravidel“

Definice Dokončit Místo Místo-u-značky Pravidlo Překážka Strana Správný směr Vyhýbat Závodit Zcela vzadu/vpředu/krytí Značka Odstartovat Proplout-dráhu
Úvod Sportovní chování
Část 1 1.1 2 3 5
Část 2 - sekce A Preamble 10 11 12 13
Část 2 - sekce B 14 15 16.1 16.2 17
Část 2 - sekce C 18.1 18.2 18.2(a) 18.2(b) 18.2(c) 18.2(d) 18.3 18.4 19 19.2 20
Část 2 - sekce D Preamble 21 22 23.4
Část 3 26 28 29.1 30.2 30.3 30.4 31.1 32 36
Část 4 41 42 43.1 44.1 44.2 45 46 48 49 50.3
Část 5 - sekce A 60 61.1 61.2 62.1 62.1(a) 62.1(b) 62.1(c) 62.1(d) 62.2
Část 4 - sekce B 63.1 63.2 63.3 63.4 63.5 63.6 63.7 64.1 64.1(a) 64.1(b) 64.2 64.3(a) 66
Část 5 - sekce C 69 69.1(a) 69.2
Část 5 - sekce D 70.1 71.4
Část 6 75.1 78.3
Část 7 84 85 86 87 88.2 89.1 90.2(c)
Dodatky A3 A5 A10 J1 J2 R5
Znamení závodu X
Mezinárodní předpisy pro srážky na moři
Případy 1-10 11-20 21-30 31-40 41-50 51-60 61-70 71-80 81-90 91-100 101-110 111-120 121-130 131-140 141-146

Předmluva k sedmému vydání překladu Knihy řešených případů

Ahoj jachtařko, ahoj jachtaři,

v rukou držíš český překlad Knihy řešených případů 2021 až 2024. Na překladu historicky spolupracovaly týmy lidí, největší dík patří Milanu Chmelařovi, který se výraznou mírou podílel na překladu několika vydání.

Vydání Knihy případů pro rok 2021-2024 obsahuje oproti předchozímu vydání převážně drobné úpravy, které se týkají pravidla 43 (zproštění viny) a úprav spojených s novou definicí Proploout dráhu. Tyto úpravy se však dotkly velkého počtu případů.

Knihy řešených případů se skládá ze dvou částí:

- První část: seznam pravidel a k nim přiřazené případy a jejich shrnutí.
- Druhá část: jednotlivé případy v plném znění.

Pokud používáš tuto knihu v elektronické podobě, můžeš využít záložky a hyperlinky. Zejména pro tebe jsem vložil Referenční tabulku pro rychlou navigaci do sekce Přehled případů podle čísla pravidel, která není součástí originální verze Knihy řešených případů.

Hodně štěstí na vodě a minimální čas strávený při projednání zdlouhavých a zbytečných protestů!

Marek Pavlovský
Předseda komise rozhodčích

Březen 2022

Zkratky jednotlivých národních svazů:

ARG (FAY) - Federacion Argentina de Yachting
CAN (CYA) - Canadian Yachting Association
DAN (DSA) - Danish Sailing Association
GBR (RYA) - Royal Yachting Association
ITA (FIV) - Federazione Italiana Vela
World Sailing (ISAF)
NED (KNWV) - Koninklijk Nederlands Watersport Verbond
NOR (NSF) - Norwegian Sailing Federation
RUS (RYF) - Russian Yachting Federation
USA (USSA) - US Sailing

Označení používané pro lodě v nákresech:

A, B, C, atd. - jakákoliv loď nebo
A - loď zcela vpředu (Boat clear ahead)
B - loď zcela vzadu (Boat clear astern)
I - vnitřní loď (Inside boat)
L - závětrná loď (Leeward boat)
M - prostřední nebo mezilehlá loď (Middle boat)
O - vnější loď (Outside boat)
P - loď na větru zleva (Port-tack boat)
S - loď na větru zprava (Starboard-tack boat)
W - návětrná loď (Windward boat)

Pro označení lodě jsou také používány kombinace výše uvedených písmen.

Číslice určuje pouze jednotlivou pozici v časové posloupnosti, jak se situace vyvíjela.

Sekce 1 – přehled případů dle čísla pravidel

Tato sekce ti umožní najít ty případy, které interpretují dané pravidlo. Například Případy 15 a 17 interpretují pravidlo 13. Shrnutí (abstrakty) těchto případů nalezneš v této sekci pod hlavičkou „Pravidlo 13, V obratu“. Shrnutí případu nemusí obsahovat všechna pravidla, která jsou v daném případě zmíněna, proto musíš přečíst konkrétní případ v Sekci 2, abys viděl, jak je pravidlo interpretováno a popsáno.

DEFINICE

Definice, Dokončit (Finish)

PŘÍPAD 45

Když loď nedokončí z důvodu chyby závodní komise, ale žádná ze závodících lodí ve výsledku nezíská nebo neztratí, patřičný a spravedlivý způsob nápravy je bodovat loď podle toho, jak projely cílovou čáru.

PŘÍPAD 58

Jestliže bóje nebo jiný objekt, který je v plachetních směrnících určen jako omezovací značka cílové čáry, se nachází na po-cílové straně cílové čáry, není značkou, a loď ji mohou minout kterýmkoliv bokem.

PŘÍPAD 82

Když je cílová čára položena shodně se směrem nebo velmi blízko směru posledního úseku dráhy, takže není možné určit, co je správný způsob, jak dokončit ve smyslu definice, může loď proplout cílovou čáru z obou směrů a její dokončení musí být takto zaznamenáno.

PŘÍPAD 112

*Jestliže loď udělá chybu ohledně **proplutí dráhy** a neopraví ji, neporuší **pravidlo 28.1**, dokud nedokončí. Druhá loď ji může informovat o svém úmyslu na ni protestovat před tím, než první loď dokončí, nebo při první rozumné příležitosti po jejím dokončení.*

PŘÍPAD 128

Když loď na cílové čáře udělá chybu podle pravidla 28.2 nebo poruší pravidlo 31 a dokončí bez nápravy své chyby nebo bez přijetí trestu, musí být hodnocena body, které odpovídají jejímu umístění, když dokončila. Za porušení pravidla 28.2 nebo pravidla 31 může být potrestána pouze, pokud je protestována, a pokud protestní komise rozhodne, že pravidlo porušila

PŘÍPAD 129

*Když je dráha zkrácena u obeplouvané značky, **tato** značka se stává cílovou značkou. Pravidlo 32.2(a) umožňuje závodní komisi umístit **plavidlo** s vyvěšenou vlajkou S na **kterýkoli konec** cílové čáry. Loď musí protnout cílovou čáru v souladu s definicí dokončit, i když by to znamenalo, že musí obeplout značku jinou stranou, než by ji obeplouvala jako značku dráhy, kdyby dráha nebyla zkrácena.*

PŘÍPAD 145

*Provázek lodě **podle definice Proplout dráhu**, když je napnut, musí ležet pouze ve splavné vodě.*

[\(zpět na úvod\)](#)

Definice, Místo (Room)

PŘÍPAD 21

Když vnější loď s právem plavby musí dát místo u značky vnitřní lodi, která je s ní v krytí, existuje minimální a maximální prostor, který jí musí poskytnout. Velikost tohoto prostoru významně závisí na daných podmínkách včetně větru a vln, rychlosti vnitřní lodě, vytažených plachtách a vlastnostech lodě.

PŘÍPAD 24

Když loď získá krytí v závětří z pozice zcela vzadu, musí druhá loď neprodleně vyhybat. Jestliže tak nemůže s jachtařskou dovedností učinit, nebylo jí dáno dostatečné místo tak, jak vyžaduje pravidlo 15.

PŘÍPAD 93

Pokud loď okamžitě vyostří, když získá závětrné krytí vůči druhé lodi, a pokud tato loď se nemůže s jachtařskou dovedností vyhybat, loď, která vyostřila, porušila pravidlo 15 a 16.1. Druhá loď porušila pravidlo 11, ale je zproštěna viny.

PŘÍPAD 95

Když dvě lodě plují na stoupačce v krytí na stejném větru a jsou subjektem pravidla 18.2(b), pravidlo 18 přestane platit, když jedna z lodí přejde přes směr přídí proti větru. Když loď musí dát druhé lodi místo u značky, prostor, který musí dát zahrnuje prostor pro druhou loď, aby vyhověla pravidlu 31. Když loď s právem na místo je donucena k doteku se značkou, pokud pluje **v rámci místa**, který jí byl poskytnut, je zproštěna viny za porušení pravidla 31

PŘÍPAD 103

Výraz „s jachtařskou dovedností“ v definici Místo poukazuje na ovládání lodi, které může být očekáváno od způsobilé, ale ne špičkové posádky, která má přiměřený počet členů pro daný typ lodi.

PŘÍPAD 114

Když loď má nárok na místo, potom prostor, na který má nárok, zahrnuje takový prostor, aby **mohla plnit své povinnosti podle dalších pravidel části 2 a pravidla 31.**

PŘÍPAD 118

V definici místo u značky, výraz „místo pro příplutí ke značce“ znamená prostor nutný k plutí do polohy blízko ke značce a na její **požadovanou** stranu bez prodlení a s jachtařskou dovedností.

PŘÍPAD 125

Pokud je po vnější lodi v krytí požadováno poskytnout místo pro jednu nebo pro více vnitřních lodí k obeplutí překážky, potom místo, které poskytne, musí být dostatečné, aby umožnilo všem vnitřním lodím vyhovět jejich povinnostem podle pravidel Části 2.

PŘÍPAD 146

Když se lodě přibližují ke startovní **značce**, aby odstartovaly, a závětrná loď vyostřuje, návětrná loď je zproštěna viny podle **pravidla 43.1(b)**, pokud porušila pravidlo 11, když pluje **v rámci poskytnutého místa**, na který má podle pravidla 16.1 nárok ([zpět na úvod](#))

Definice, Místo u značky (Mark-room)

PŘÍPAD 15

Lod' zcela vpředu, která obrací, aby obeplula značku, musí vyhovět pravidlu 13; Lod' zcela vzadu má právo zachovat svůj směr a tím bránit druhé lodi v obratu.

PŘÍPAD 21

Když vnější loď s právem plavby musí dát místo u značky vnitřní lodi, která je s ní v krytí, existuje minimální a maximální prostor, který jí musí poskytnout. Velikost tohoto prostoru významně závisí na daných podmínkách včetně větru a vln, rychlosti vnitřní lodě, vytažených plachtách a vlastnostech lodě.

PŘÍPAD 25

Když vnitřní návětrné lodi bylo dáno místo u značky, pravidlo 18 již neplatí, ale dále platí pravidlo 11. Vnitřní návětrná loď musí vyhýbat vnější závětrné lodi a tato závětrná loď může vyostřit za předpokladu, že poskytne místo aby mohla vyhýbat (aby dávala přednost).

PŘÍPAD 63

Když je u značky k dispozici místo pro loď, která na něj nemá právo, může jej na své vlastní riziko využít.

PŘÍPAD 95

*Když dvě lodě plují na stoupačce v krytí na stejném větru a jsou subjektem pravidla 18.2(b), pravidlo 18 přestane platit, když jedna z lodí přejde přes směr přídí proti větru. Když loď musí dát druhé lodi místo u značky, prostor, který musí dát zahrnuje prostor pro druhou loď, aby vyhověla pravidlu 31. Když loď s právem na místo je donucena k doteku se značkou, pokud pluje **v rámci místa**, který jí byl poskytnut, je zproštěna viny za porušení pravidla 31*

PŘÍPAD 114

*Když loď má nárok na místo, potom prostor, na který má nárok, zahrnuje takový prostor, aby **mohla plnit své povinnosti podle dalších pravidel části 2 a pravidla 31.***

PŘÍPAD 118

*V definici místo u značky, výraz „místo pro příplutí ke značce“ znamená prostor nutný k plutí do polohy blízko ke značce a na její **požadovanou** stranu bez prodlení a s jachtařkou dovedností.*

[\(zpět na úvod\)](#)

Definice odstartovat

PŘÍPAD 140

Jak platí pravidla, když loď je donucena přejet startovní čáru jinou lodí, která porušila pravidlo části 2.

Definice, Pravidlo (Rule)

PŘÍPAD 85

Pokud závodní pravidlo není uvedeno v seznamu pravidel v pravidle 86.1(c), třídivá pravidla jej nemohou změnit. Pokud se třídivé pravidlo pokouší o takovou změnu, je toto třídivé pravidlo neplatné a nemůže být použito.

PŘÍPAD 98

*Pravidla uvedená v definici Pravidla platí v závodech řízených Závodními pravidly jachtingu bez ohledu na to, zda vypsání závodu nebo plachetní směrnice jasně stanoví, že platí. Avšak **vypsání závodu nebo** plachetní směrnice za předpokladu, že jsou v souladu se všemi nařízeními pravidla 88.2, mohou měnit některé nebo všechny předpisy národního svazu. Všeobecně: ani vypsání závodu ani plachetní směrnice nemohou měnit třídivá pravidla. Když loď závodí podle handicapového nebo koeficientového systému, platí pravidla tohoto systému a některá nebo všechna její třídivá pravidla mohou platit také.*

Když je vypsání závodu v konfliktu s plachetními směrnicemi, ani jedno ani druhé nemá přednost.

[\(zpět na úvod\)](#)

Definice, Proplout dráhu

PŘÍPAD 90

Pokud provázek dráhy lodě mine značku požadovanou stranou, loď neporuší pravidlo 28.1, i když současně tento provázek, když je napnut, mine značku druhou, nepožadovanou stranou.

PŘÍPAD 106

Když provázek dráhy lodě leží na požadovaných stranách cílových značek nebo značek brány, není důležité, když natažený provázek také obepíná jednu z těchto značek po druhé nepožadované straně.

PŘÍPAD 108

*Když přijímá trest za dotyk značky, loď nemusí udělat kompletní otáčku o 360° a také může přijmout trest, když plynule obeplouvá značku. Obeplutí značky bude zároveň splněním trestu, pokud toto obeplutí zahrnuje obrat a **přehození** a pokud je provedeno bez prodlení poté, co se loď uvolnila od značky a jiných lodí, a pokud nevznikne žádná pochybnost o tom, že získala výhodu.*

PŘÍPAD 112

*Jestliže loď udělá chybu ohledně **proplutí dráhy** a neopraví ji, neporuší **pravidlo 28.1**, dokud nedokončí. Druhá loď ji může informovat o svém úmyslu na ni protestovat před tím, než první loď dokončí, nebo při první rozumné příležitosti po jejím dokončení.*

PŘÍPAD 128

Když loď na cílové čáře udělá chybu podle pravidla 28.2 nebo poruší pravidlo 31 a dokončí bez nápravy své chyby nebo bez přijetí trestu, musí být hodnocena body, které odpovídají jejímu umístění, když dokončila. Za porušení pravidla 28.2 nebo pravidla 31 může být potrestána pouze, pokud je protestována, a pokud protestní komise rozhodne, že pravidlo porušila.

PŘÍPAD 145

*Provázek lodě **podle definice Proplout dráhu**, když je napnut, musí ležet pouze ve splavné vodě.*

Definice, Překážka (Obstruction)

PŘÍPAD 11

Když jsou lodě u překážky v krytí včetně případu, kdy překážkou je loď s právem plavby, vnější loď musí dát vnitřní lodi místo k proplutí mezi ní a překážkou.

PŘÍPAD 23

Při kurzu na zadní vítr pravidlo 19 neplatí pro loď na větru zprava, která proplouvá mezi dvěma loděmi na větru zleva, které byly před ní. Pravidlo 10 vyžaduje od obou lodí na větru zleva, aby se vyhýbaly.

PŘÍPAD 29

Závětrná loď je překážkou pro návětrnou loď v krytí a pro třetí loď, která je zcela vzadu. Loď zcela vzadu může vplout mezi první dvě lodě v krytí a mít nárok na místo od návětrné lodě, aby mohla proplout mezi ní a závětrnou lodí, za předpokladu, že návětrná loď je schopna místo poskytnout od okamžiku, kdy krytí začalo.

PŘÍPAD 41

Diskuse o pravidle 19.2(b) a definice Překážka a Zcela vpředu, zcela vzadu; v krytí, když dvě lodě v krytí na stejném větru dojíždí a předjíždí v závětrí loď vpředu na stejném větru. Není povinnost zvolat o místo u překážky, ale je rozumné to učinit.

PŘÍPAD 117

Když jsou tři lodě na stejném větru a dvě jsou v krytí a předjíždějí třetí loď z pozice zcela vzadu, tak, když zadní závětrná loď získá krytí s přední lodí, potom přední loď přestává být překážkou a pravidlo 19.2(b) neplatí. Neexistuje situace, při které by řada lodí plujících blízko u sebe, byla souvislou překážkou.

PŘÍPAD 125

Pokud je po vnější lodi v krytí požadováno poskytnout místo pro jednu nebo pro více vnitřních lodí k obeplutí překážky, potom místo, které poskytne, musí být dostatečné, aby umožnilo všem vnitřním lodím vyhovět jejich povinnostem podle pravidel Části 2.

[\(zpět na úvod\)](#)

Definice, Správný směr (Proper course)

PŘÍPAD 9

Když si loď na větru zprava zvolí směr od návětrné značky, loď na větru zleva musí vyhýbat. V tomto případě neexistuje pravidlo, které by vyžadovalo po lodí, aby plula správným směrem.

PŘÍPAD 13

Závětrná loď neporuší pravidlo, když před svým startovním znamením pluje směrem, který je ostřejší než směr návětrné lodi.

PŘÍPAD 14

Když následkem rozdílného mínění o správném směru závětrné lodě se dvě lodě na stejném větru přibližují, návětrná loď musí vyhýbat. Dvě lodě, které plují na stejném úseku blízko sebe, mohou mít odlišné správné směry.

PŘÍPAD 46

Závětrná plachetnice má právo vyostřovat až do výše svého správného směru, i když získala závětrné krytí z pozice zcela vzadu a ve vzdálenosti menší než dvě délky trupu od návětrné lodě.

PŘÍPAD 75

Když platí pravidlo 18, pravidla sekce A a B platí také. Když loď s právem plavby ve vnitřním krytí musí přehodit u značky, může plout svým správným směrem, dokud nepřehodí. Loď na větru zprava, která mění směr, neporuší pravidlo 16.1, jestliže poskytne lodí na větru zleva dostatek prostoru, aby se vyhnula.

PŘÍPAD 134

Správný směr lodě v každém okamžiku záleží na daných podmínkách. Podmínky jsou například síla a směr větru, poryvy a stočení větru, vlny, proud, a vlastnosti trupu lodě, vybavení včetně plachet, které loď používá.

[\(zpět na úvod\)](#)

Definice, Strana (Party)

PŘÍPAD 55

Lod' nemůže protestovat závodní komisi. Avšak lod' může žádat o nápravu nebo, když je stranou protestu, žádat o její znovuotevření. Lod' nemá právo na odvolání, když nebyla stranou projednávání. Když se domnívá, že její hodnocení bylo významně horší chybným jednáním nebo opomenutím závodní komise, její jediná možnost je požádat o nápravu. Potom se může odvolat na rozhodnutí tohoto projednávání.

[\(zpět na úvod\)](#)

Definice, Vyhýbat (Keep clear)

PŘÍPAD 30

Lod' zcela vzadu, která je povinna vyhýbat, ale střetne se s lodí zcela vpředu, poruší pravidlo práva plavby, které platilo již před kolizí. Lod', která ztratila právo plavby změnou větru (obratem nebo přehozením), kterou neměla v úmyslu, je povinna taktéž vyhýbat.

PŘÍPAD 50

Když protestní komise shledá, že v incidentu lodí na opačném větru lod' S nezměnila směr nebo že lod' S nemohla mít upřímnou a rozumnou obavu z kolize, musí zamítnout její protest. Když však komise shledá, že S změnila směr a že mohla mít důvodnou pochybnost, zda P by proplula před S, kdyby S nezměnila směr, potom P musí být diskvalifikována.

PŘÍPAD 77

Dotek výstroje lodě se značkou znamená dotek s ní. Lod', která musí vyhýbat, neporuší pravidlo, když se dotkne části výstroje lodě s právem plavby, která je neočekávaně mimo svoji normální pozici.

PŘÍPAD 87

Lod' s právem plavby nemusí jednat, aby zabránila doteku, dokud není jasné, že druhá lod' nevyhýbá.

PŘÍPAD 88

Lod' sice může zabránit doteku, ale přesto nevyhýbat (nedávat přednost).

PŘÍPAD 91

Lod', po které je požadováno vyhýbat, musí vyhýbat výstroji druhé lodě, která je mimo normální pozici, jestliže výstroj byla mimo normální pozici dostatečně dlouho, aby toto bylo zpozorováno a aby se jí mohla vyhnout.

PŘÍPAD 135

*Diskuse nad rozhodnutími, které musí protestní komise učinit, když lod' poruší pravidlo části 2 tím, že nevyhýbá, a lod' s právem plavby nebo třetí lod' **žádá o nápravu podle pravidla 62.1(b).***

[\(zpět na úvod\)](#)

Definice, Závodit (Race)

PŘÍPAD 5

Lod', která je zakotvena během rozjíždky, stále závodí. Lod' neporuší pravidlo 42.1 nebo pravidlo 45, pokud se po přitahování kotevního lana a vytažení kotvy vrátí na místo, kde byla, když kotvu hodila. Nicméně, pokud přitahování kotevního lana jasně pohání lod' na jiné místo, potom tato pravidla poruší.

PŘÍPAD 68

Opomenutí závodní komise zjistit, že handicapový certifikát je neplatný, nedává lodi nárok na nápravu. Lod', která mohla porušit pravidlo a která pokračuje v závodě, si uchovává

svoje práva podle pravidel Části 2 a rovněž své právo na protest nebo odvolání, i když je později diskvalifikována.

PŘÍPAD 127

Lod' opustí cílovou čáru a značky, když žádná část jejího trupu, posádky nebo výstroje není na cílové čáře a žádné značky neovlivňují její zvolený směr.

[\(zpět na úvod\)](#)

Definice, Zcela vzadu, zcela vpředu, Krytí

PŘÍPAD 12

Pro určení práva vnitřní lodě na místo u značky podle pravidla 18.2(b) není podstatné, že se lodě přibližují na velice rozdílných kurzech za podmínky existence krytí mezi nimi v okamžiku, kdy první z nich vpluje do zóny.

PŘÍPAD 23

Při kurzu na zadní vítr pravidlo 19 neplatí pro lod' na větru zprava, která proplouvá mezi dvěma loděmi na větru zleva, které byly před ní. Pravidlo 10 vyžaduje od obou lodí na větru zleva, aby se vyhýbaly.

PŘÍPAD 33

Když se lod' přibližuje k překážce a zvolá však o místo dříve, než je potřeba času pro postup podle pravidla 20, aby minula bezpečně překážku, poruší pravidlo 20.1(a). Avšak, i když toto zvolání porušuje pravidlo 20.1(a), volaná lod' musí odpovědět. Vnitřní lod' v krytí má právo na místo mezi vnější lodí a překážkou podle pravidla 19.2(b), i když do této vnitřní pozice sama obrátila.

PŘÍPAD 41

Diskuse o pravidle 19.2(b) a definice Překážka a Zcela vpředu, zcela vzadu; v krytí, když dvě lodě v krytí na stejném větru dojíždí a předjíždí v závětrí lod' vpředu na stejném větru. Není povinnost zvolat o místo u překážky, ale je rozumné to učinit.

PŘÍPAD 43

Lod' na větru zleva na kurzu ostře proti větru, která plachtí souběžně a v blízkosti souvislé překážky, musí vyhýbat lodi, která dokončila svůj obrat na vítr zprava a blíží se na kolizním směru.

PŘÍPAD 91

Lod', po které je požadováno vyhýbat, musí vyhýbat výstroji druhé lodě, která je mimo normální pozici, jestliže výstroj byla mimo normální pozici dostatečně dlouho, aby toto bylo zpozorováno a aby se jí mohla vyhnout.

[\(zpět na úvod\)](#)

Definice, Značka (Mark)

PŘÍPAD 58

Jestliže bóje nebo jiný objekt, který je v plachetních směrnicích určen jako omezovací značka cílové čáry, se nachází na po-cílové straně cílové čáry, není značkou, a lodě ji mohou minout kterýmkoliv bokem.

[\(zpět na úvod\)](#)

ZÁKLADNÍ PRINCIP

Sportovní chování a pravidla

PŘÍPAD 31

Když je dáno správné vizuální znamení pro individuální odvolání, ale není dán požadovaný zvukový signál, a když je odvolaná loď v pozici, kde může zvukový signál slyšet, ale nemůže vidět vizuální znamení, a nevrátí se, má nárok na nápravu. Avšak pokud ví, že byla přes čáru, musí se vrátit a odstartovat správně.

[PŘÍPAD 39](#)

Závodní komise nemá povinnost protestovat na loď. Základní odpovědnost protestovat na porušení pravidel leží na závodnících.

[PŘÍPAD 65](#)

Když loď ví, že porušila pravidlo černé vlajky, je povinna neprodleně vzdát. Když tak neučiní a úmyslně překáží jiné lodi v závodě, dopouští se hrubého porušení sportovního chování a pravidla 2 a její kormidelník se dopouští hrubého jednání.

[\(zpět na úvod\)](#)

ČÁST 1 - ZÁKLADNÍ PRAVIDLA

Pravidlo 1.1, Bezpečnost: Pomoc v nebezpečí

[PŘÍPAD 20](#)

Když je možné, že loď je v nebezpečí, druhá loď, která jí poskytuje pomoc, má nárok na nápravu, i když její pomoc nebyla vyžádána nebo když bylo později zjištěno, že první lodi nebezpečí nehrozilo.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 2, Čestné plachtění

[PŘÍPAD 27](#)

Lod' nemusí předvídat, že druhá loď poruší pravidlo. Když loď získá právo plavby v důsledku svého vlastního jednání, má druhá loď nárok na místo k vyhýbání.

[PŘÍPAD 31](#)

Když je dáno správné vizuální znamení pro individuální odvolání, ale není dán požadovaný zvukový signál, a když je odvolaná loď v pozici, kde může zvukový signál slyšet, ale nemůže vidět vizuální znamení, a nevrátí se, má nárok na nápravu. Avšak pokud ví, že byla přes čáru, musí se vrátit a odstartovat správně.

[PŘÍPAD 34](#)

Překážení druhé lodi může být porušením pravidla 2 a základem pro udělení nápravy a pro jednání podle pravidla 69.2.

[PŘÍPAD 47](#)

Lod', která úmyslně volá „vítr zprava“, když ví, že je na větru zleva, nejedná čestně a porušila pravidlo 2.

[PŘÍPAD 65](#)

Když loď ví, že porušila pravidlo černé vlajky, je povinna neprodleně vzdát. Když tak neučiní a úmyslně překáží jiné lodi v závodě, dopouští se hrubého porušení sportovního chování a pravidla 2 a její kormidelník se dopouští hrubého jednání.

[PŘÍPAD 73](#)

Když se úmyslným jednáním člen posádky lodě L dotkne lodě W a jeho jednání nemá žádný jiný záměr než způsobit, že W poruší pravidlo 11, potom L poruší pravidlo 2.

[PŘÍPAD 74](#)

Neexistuje pravidlo, které předepisuje, jak musí kormidelník nebo posádka závětrné lodě sedět. Dotek s návětrnou lodí není porušením pravidla 2, pokud pozice kormidelníka nebo posádky není záměrně nesprávná.

PŘÍPAD 78

V závodě jak „one disign“ třídy tak podle hendykepového systému může loď použít taktiku, kdy jasně zpomaluje druhou loď, za předpokladu, že, když je protestována podle pravidla 2, protestní komise zjistí, že existovala rozumná šance, že její taktika může zlepšit její celkové pořadí v závodě. Avšak poruší pravidlo 2 a pravděpodobně pravidlo 69.1(a), pokud přitom úmyslně poruší pravidla.

PŘÍPAD 138

Jednání závodníka, které přímo ovlivnilo **fair play** závodu nebo soutěže nebo nepřijetí **patříčného** trestu, když si je závodník vědom, že porušil pravidla, by mělo být řešeno podle pravidla 2. každé jednání, včetně **vážného** porušení pravidla 2 nebo jiného pravidla, pokud tak protestní komise zváží, může být hrubým jednáním a mělo by být řešeno podle pravidla 69.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 4, Přijetí pravidel

PŘÍPAD 98

Pravidla uvedená v definici Pravidla platí v závodech řízených Závodními pravidly jachtingu bez ohledu na to, zda vypsání závodu nebo plachetní směrnice jasně stanoví, že platí. Avšak **vypsání závodu nebo** plachetní směrnice za předpokladu, že jsou v souladu se všemi nařízeními pravidla 88.2, mohou měnit některé nebo všechny předpisy národního svazu. Všeobecně: ani vypsání závodu ani plachetní směrnice nemohou měnit třídivá pravidla. Když loď závodí podle handicapového nebo koeficientového systému, platí pravidla tohoto systému a některá nebo všechna její třídivá pravidla mohou platit také. Když je vypsání závodu v konfliktu s plachetními směrnicemi, ani jedno ani druhé nemá přednost.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 5, Pravidla řídicí pořadatele a funkcionáře závodu

PŘÍPAD 44

Loď nemůže protestovat na závodní komisi pro porušení pravidla. **Avšak, pokud se o to pokusí, její "protest" musí splňovat požadavky na žádost o nápravu, v kterémžto případě protestní komise se musí touto žádostí zabývat.**

PŘÍPAD 98

Pravidla uvedená v definici Pravidla platí v závodech řízených Závodními pravidly jachtingu bez ohledu na to, zda vypsání závodu nebo plachetní směrnice jasně stanoví, že platí. Avšak **vypsání závodu nebo** plachetní směrnice za předpokladu, že jsou v souladu se všemi nařízeními pravidla 88.2, mohou měnit některé nebo všechny předpisy národního svazu. Všeobecně: ani vypsání závodu ani plachetní směrnice nemohou měnit třídivá pravidla. Když loď závodí podle handicapového nebo koeficientového systému, platí pravidla tohoto systému a některá nebo všechna její třídivá pravidla mohou platit také. Když je vypsání závodu v konfliktu s plachetními směrnicemi, ani jedno ani druhé nemá přednost.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 6.1, World Sailing směrnice

PŘÍPAD 143

Pokud pořadatel závodu není organizací podle pravidla 89.1, strana projednávání nemá

národ na odvolací proces.

ČÁST 2 – POTKÁVÁNÍ LODÍ

Preambule části 2

PŘÍPAD 19

Interpretace pojmu „škoda“.

PŘÍPAD 67

Když se loď, která závodí, potká s plavidlem, které nezávodí, oba jsou povinni se řídit státními pravidly plavby. Když podle těchto pravidel je závodící loď povinna vyhýbat a úmyslně narazí do druhé, její kormidelník se dopouští hrubého jednání.

PŘÍPAD 68

Opomenutí závodní komise zjistit, že handicapový certifikát je neplatný, nedává lodi nárok na nápravu. Loď, která mohla porušit pravidlo a která pokračuje v závodě, si uchovává svoje práva podle pravidel Části 2 a rovněž své právo na protest nebo odvolání, i když je později diskvalifikována.

PŘÍPAD 109

Pravidla IRPCAS nebo státní pravidla plavby platí mezi loděmi, které závodí, pouze v případě, jestliže to stanoví pravidlo ve vypsání závodu. V tomto případě jsou všechna pravidla části 2 změněna. Pravidlo IRPCAS nebo státní pravidla plavby mohou platit, pokud jsou zahrnuta do vypsání závodu, do plachetních směrnic nebo jiného dokumentu, který řídí závod.

PŘÍPAD 141

Interpretace pojmu „vážný“ ve výrazu „vážná škoda“.

[\(zpět na úvod\)](#)

Sekce A – Právo plavby

Pravidlo 10, Na opačném větru

PŘÍPAD 9

Když si loď na větru zprava zvolí směr od návětrné značky, loď na větru zleva musí vyhýbat. V tomto případě neexistuje pravidlo, které by vyžadovalo po lodi, aby plula správným směrem.

PŘÍPAD 23

Při kurzu na zadní vítr pravidlo 19 neplatí pro loď na větru zprava, která proplouvá mezi dvěma loděmi na větru zleva, které byly před ní. Pravidlo 10 vyžaduje od obou lodí na větru zleva, aby se vyhýbaly.

PŘÍPAD 43

Loď na větru zleva na kurzu ostře proti větru, která plachtí souběžně a v blízkosti souvislé překážky, musí vyhýbat lodi, která dokončila svůj obrat na vítr zprava a blíží se na kolizním směru.

PŘÍPAD 50

Když protestní komise shledá, že v incidentu lodí na opačném větru loď S nezměnila směr nebo že loď S nemohla mít upřímnou a rozumnou obavu z kolize, musí zamítnout její protest. Když však komise shledá, že S změnila směr a že mohla mít důvodnou pochybnost, zda P by proplula před S, kdyby S nezměnila směr, potom P musí být diskvalifikována.

PŘÍPAD 75

Když platí pravidlo 18, pravidla sekce A a B platí také. Když loď s právem plavby ve vnitřním krytí musí přehodit u značky, může plout svým správným směrem, dokud nepřehodí. Loď na větru zprava, která mění směr, neporuší pravidlo 16.1, jestliže poskytne lodi na větru zleva dostatek prostoru, aby se vyhnula.

PŘÍPAD 87

Loď s právem plavby nemusí jednat, aby zabránila doteku, dokud není jasné, že druhá loď nevyhýbá.

PŘÍPAD 88

Loď sice může zabránit doteku, ale přesto nevyhýbat (nedávat přednost).

PŘÍPAD 99

Skutečnost, že loď, která se má vyhýbat, je neovladatelná, ji nedává právo na zproštění viny pro porušení pravidla Části 2. Když loď s právem plavby je zavázána pravidlem 14 „zabránit doteku, jestliže je to rozumně možné“ a jedinou možností, jak to učinit, je převrátit loď, neporuší pravidlo, jestliže loď nepřevrátí. Když loď vzdá, jak je to požadováno pravidlem 44.1(b), ať už z vlastní vůle nebo z nezbytnosti, nemůže být dále potrestána.

PŘÍPAD 105

Když dvě lodě plují na zadním větru na opačném větru, loď na větru zprava může měnit směr za předpokladu, že poskytne lodi na větru zleva místo k vyhýbání.

PŘÍPAD 123

Když by bylo kompetentnímu (ale ne nezbytně zkušenému) kormidelníkovi loď na větru zprava jasné, že hrozí významné riziko kontaktu s lodí na větru zleva, potom loď na větru zprava poruší pravidlo 14, pokud k doteku dojde, a přitom měla loď čas na dostatečnou změnu svého směru, aby doteku zabránila.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 11, Na stejném větru, krytí

PŘÍPAD 7

Když loď získá krytí v závětrí z pozice zcela vzadu a zůstává ve vzdálenosti dvou délek trupu, návětrná loď musí vyhýbat, ale závětrná loď musí z počátku dávat návětrné plachetnici místo k vyhýbání a nesmí plachtit nad svůj správný směr. Správný směr návětrné lodě není relevantní.

PŘÍPAD 12

Pro určení práva vnitřní lodě na místo u značky podle pravidla 18.2(b) není podstatné, že se lodě přibližují na velice rozdílných kurzech za podmínky existence krytí mezi nimi v okamžiku, kdy první z nich vpluje do zóny.

PŘÍPAD 13

Závětrná loď neporuší pravidlo, když před svým startovním znamením pluje směrem, který je ostřejší než směr návětrné lodi.

PŘÍPAD 14

Když následkem rozdílného mínění o správném směru závětrné lodě se dvě lodě na stejném větru přibližují, návětrná loď musí vyhýbat. Dvě lodě, které plují na stejném úseku blízko sebe, mohou mít odlišné správné směry.

PŘÍPAD 24

Když loď získá krytí v závětrí z pozice zcela vzadu, musí druhá loď neprodleně vyhybat. Jestliže tak nemůže s jachtařskou dovedností učinit, nebylo jí dáno dostatečné místo tak, jak vyžaduje pravidlo 15.

PŘÍPAD 25

Když vnitřní návětrné lodi bylo dáno místo u značky, pravidlo 18 již neplatí, ale dále platí pravidlo 11. Vnitřní návětrná loď musí vyhybat vnější závětrné lodi a tato závětrná loď může vyostřit za předpokladu, že poskytne místo aby mohla vyhybat (aby dávala přednost).

PŘÍPAD 41

Diskuse o pravidle 19.2(b) a definice Překážka a Zcela vpředu, zcela vzadu; v krytí, když dvě lodě v krytí na stejném větru dojíždí a předjíždí v závětrí loď vpředu na stejném větru. Není povinnost zvolat o místo u překážky, ale je rozumné to učinit.

PŘÍPAD 46

Závětrná plachetnice má právo vyostřovat až do výše svého správného směru, i když získala závětrné krytí z pozice zcela vzadu a ve vzdálenosti menší než dvě délky trupu od návětrné lodě.

PŘÍPAD 51

Protestní komise musí zprostit viny loď, když následek porušení pravidla jinou lodí byla donucena porušit pravidlo.

PŘÍPAD 53

Lod', která je zcela vpředu, nemusí předvídat svoji povinnost, že bude muset vyhybat dříve, než druhá loď původně zcela vzadu získá krytí v jejím závětrí.

PŘÍPAD 73

Když se úmyslným jednáním člen posádky lodě L dotkne lodě W a jeho jednání nemá žádný jiný záměr než způsobit, že W poruší pravidlo 11, potom L poruší pravidlo 2.

PŘÍPAD 74

Neexistuje pravidlo, které předepisuje, jak musí kormidelník nebo posádka závětrné lodě sedět. Dotek s návětrnou lodí není porušením pravidla 2, pokud pozice kormidelníka nebo posádky není záměrně nesprávná.

PŘÍPAD 146

Když se lodě přibližují ke startovní čáře, aby odstartovaly, a závětrná loď vyostřuje, návětrná loď je zproštěna viny podle **pravidla 43.1(b)**, pokud porušila pravidlo 11, když pluje **v rámci poskytnutého místa**, na který má podle pravidla 16.1 nárok ([zpět na úvod](#))

Pravidlo 12, Na stejném větru, bez krytí

PŘÍPAD 2

Jestliže loď zcela vzadu vpluje do zóny jako první ze dvou lodí a později, když druhá loď plula do zóny, jsou lodě v krytí, pravidlo 18.2(a) platí, ale pravidlo 18.2(b) neplatí. Pravidlo 18.2(a) platí pouze, když lodě jsou v krytí a alespoň jedna z nich je v zóně.

PŘÍPAD 15

Lod' zcela vpředu, která obrací, aby obeplula značku, musí vyhovět pravidlu 13; Loď zcela vzadu má právo zachovat svůj směr a tím bránit druhé lodi v obratu.

PŘÍPAD 24

Když loď získá krytí v závětrí z pozice zcela vzadu, musí druhá loď neprodleně vyhybat. Jestliže tak nemůže s jachtařskou dovedností učinit, nebylo jí dáno dostatečné místo tak, jak vyžaduje pravidlo 15.

PŘÍPAD 41

Diskuse o pravidle 19.2(b) a definice Překážka a Zcela vpředu, zcela vzadu; v krytí, když dvě lodě v krytí na stejném větru dojíždí a předjíždí v závětrí loď vpředu na stejném větru. Není povinnost zvolat o místo u překážky, ale je rozumné to učinit.

PŘÍPAD 77

Dotek výstroje lodě se značkou znamená dotek s ní. Loď, která musí vyhybat, neporuší pravidlo, když se dotkne části výstroje lodě s právem plavby, která je neočekávaně mimo svoji normální pozici.

PŘÍPAD 91

Loď, po které je požadováno vyhybat, musí vyhybat výstroji druhé lodě, která je mimo normální pozici, jestliže výstroj byla mimo normální pozici dostatečně dlouho, aby toto bylo zpozorováno a aby se jí mohla vyhnout.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 13, Při obracení

PŘÍPAD 15

Loď zcela vpředu, která obrací, aby obeplula značku, musí vyhovět pravidlu 13; Loď zcela vzadu má právo zachovat svůj směr a tím bránit druhé lodi v obratu.

PŘÍPAD 17

Loď již není subjektem pravidla 13, když je na směru ostře proti větru bez ohledu na její pohyb vůči vodě nebo na nastavení plachet.

PŘÍPAD 27

Loď nemusí předvídat, že druhá loď poruší pravidlo. Když loď získá právo plavby v důsledku svého vlastního jednání, má druhá loď nárok na místo k vyhybání.

[\(zpět na úvod\)](#)

Sekce B – VŠEOBECNÁ OMEZENÍ

Pravidlo 14, Zabránění doteku

PŘÍPAD 2

Jestliže loď zcela vzadu vpluje do zóny jako první ze dvou lodí a později, když druhá loď plula do zóny, jsou lodě v krytí, pravidlo 18.2(a) platí, ale pravidlo 18.2(b) neplatí. Pravidlo 18.2(a) platí pouze, když lodě jsou v krytí a alespoň jedna z nich je v zóně.

PŘÍPAD 7

Když loď získá krytí v závětrí z pozice zcela vzadu a zůstává ve vzdálenosti dvou délek trupu, návětrná loď musí vyhybat, ale závětrná loď musí z počátku dávat návětrné plachetnici místo k vyhybání a nesmí plachtit nad svůj správný směr. Správný směr návětrné lodě není relevantní.

PŘÍPAD 11

Když jsou lodě u překážky v krytí včetně případu, kdy překážkou je loď s právem plavby, vnější loď musí dát vnitřní lodi místo k proplutí mezi ní a překážkou.

PŘÍPAD 13

Závětrná loď neporuší pravidlo, když před svým startovním znamením pluje směrem, který je ostřejší než směr návětrné lodi.

PŘÍPAD 14

Když následkem rozdílného mínění o správném směru závětrné lodě se dvě lodě na stejném větru přibližují, návětrná loď musí vyhýbat. Dvě lodě, které plují na stejném úseku blízko sebe, mohou mít odlišné správné směry.

PŘÍPAD 23

Při kurzu na zadní vítr pravidlo 19 neplatí pro loď na větru zprava, která proplouvá mezi dvěma loděmi na větru zleva, které byly před ní. Pravidlo 10 vyžaduje od obou lodí na větru zleva, aby se vyhýbaly.

PŘÍPAD 25

Když vnitřní návětrné lodi bylo dáno místo u značky, pravidlo 18 již neplatí, ale dále platí pravidlo 11. Vnitřní návětrná loď musí vyhýbat vnější závětrné lodi a tato závětrná loď může vyostřit za předpokladu, že poskytne místo aby mohla vyhýbat (aby dávala přednost).

PŘÍPAD 26

Loď s právem plavby nemusí jednat, aby zabránila doteku, dokud není jasné, že druhá loď nevyhýbá. Avšak když se poté loď s právem plavby mohla pokusit zabránit kolizi, jejímž výsledkem je škoda, ale nepokusila se, musí být potrestána podle pravidla 14.

PŘÍPAD 27

Loď nemusí předvídat, že druhá loď poruší pravidlo. Když loď získá právo plavby v důsledku svého vlastního jednání, má druhá loď nárok na místo k vyhýbání.

PŘÍPAD 30

Loď zcela vzadu, která je povinna vyhýbat, ale střetne se s lodí zcela vpředu, poruší pravidlo práva plavby, které platilo již před kolizí. Loď, která ztratila právo plavby změnou větru (obratem nebo přehozením), kterou neměla v úmyslu, je povinna taktéž vyhýbat.

PŘÍPAD 43

Loď na větru zleva na kurzu ostře proti větru, která plachtí souběžně a v blízkosti souvislé překážky, musí vyhýbat lodi, která dokončila svůj obrat na vítr zprava a blíží se na kolizním směru.

PŘÍPAD 50

Když protestní komise shledá, že v incidentu lodí na opačném větru loď S nezměnila směr nebo že loď S nemohla mít upřímnou a rozumnou obavu z kolize, musí zamítnout její protest. Když však komise shledá, že S změnila směr a že mohla mít důvodnou pochybnost, zda P by proplula před S, kdyby S nezměnila směr, potom P musí být diskvalifikována.

PŘÍPAD 75

Když platí pravidlo 18, pravidla sekce A a B platí také. Když loď s právem plavby ve vnitřním krytí musí přehodit u značky, může plout svým správným směrem, dokud nepřehodí. Loď na větru zprava, která mění směr, neporuší pravidlo 16.1, jestliže poskytne lodi na větru zleva dostatek prostoru, aby se vyhnula.

PŘÍPAD 77

Dotek výstroje lodě se značkou znamená dotek s ní. Lod', která musí vyhybat, neporuší pravidlo, když se dotkne části výstroje lodě s právem plavby, která je neočekávaně mimo svoji normální pozici.

PŘÍPAD 81

*Když lod', která má právo na místo u značky podle pravidla 18.2(b,) přejde přes směr přídí proti větru, pravidlo 18.2(b) přestává platit **a musí vyhovět** použitelnému pravidla části A.*

PŘÍPAD 87

Lod' s právem plavby nemusí jednat, aby zabránila doteku, dokud není jasné, že druhá lod' nevyhýbá.

PŘÍPAD 88

Lod' sice může zabránit doteku, ale přesto nevyhýbat (nedávat přednost).

PŘÍPAD 91

Lod', po které je požadováno vyhybat, musí vyhybat výstroji druhé lodě, která je mimo normální pozici, jestliže výstroj byla mimo normální pozici dostatečně dlouho, aby toto bylo pozorováno a aby se jí mohla vyhnout.

PŘÍPAD 92

Když lod' s právem plavby mění směr, je po lodi, která se má vyhybat, požadováno reagovat pouze na to, co lod' s právem plavby v daném okamžiku dělá, a nikoliv na to, co by mohla učinit v následujících okamžicích.

PŘÍPAD 99

Skutečnost, že lod', která se má vyhybat, je neovladatelná, ji nedává právo na zproštění viny pro porušení pravidla Části 2. Když lod' s právem plavby je zavázána pravidlem 14 „zabránit doteku, jestliže je to rozumně možné“ a jedinou možností, jak to učinit, je převrátit lod', neporuší pravidlo, jestliže lod' nepřevrátí. Když lod' vzdá, jak je to požadováno pravidlem 44.1(b), ať už z vlastní vůle nebo z nezbytnosti, nemůže být dále potrestána.

PŘÍPAD 105

Když dvě lodě plují na zadním větru na opačném větru, lod' na větru zprava může měnit směr za předpokladu, že poskytne lodi na větru zleva místo k vyhýbání.

PŘÍPAD 107

Během startovní sekvence lod', která nesleduje okolí, může tímto nesplnit svoji povinnost činit vše proto, aby zabránila doteku. Zvolání je jeden ze způsobů, jak lod' může jednat, aby zabránila doteku. Pokud porušení pravidla části 2 způsobí vážnou škodu a lod' poté vzdá, přijala patřičný trest a nemůže být za toto porušení diskvalifikována.

PŘÍPAD 123

Když by bylo kompetentnímu (ale ne nezbytně zkušenému) kormidelníkovi lodě na větru zprava jasné, že hrozí významné riziko kontaktu s lodí na větru zleva, potom lod' na větru zprava poruší pravidlo 14, pokud k doteku dojde, a přitom měla lod' čas na dostatečnou změnu svého směru, aby doteku zabránila.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 15, Získání práva plavby

PŘÍPAD 2

Jestliže loď zcela vzadu vpluje do zóny jako první ze dvou lodí a později, když druhá loď plula do zóny, jsou lodě v krytí, pravidlo 18.2(a) platí, ale pravidlo 18.2(b) neplatí. Pravidlo 18.2(a) platí pouze, když lodě jsou v krytí a alespoň jedna z nich je v zóně.

PŘÍPAD 7

Když loď získá krytí v závětrí z pozice zcela vzadu a zůstává ve vzdálenosti dvou délek trupu, návětrná loď musí vyhybat, ale závětrná loď musí z počátku dávat návětrné plachetnici místo k vyhybání a nesmí plachtit nad svůj správný směr. Správný směr návětrné lodě není relevantní.

PŘÍPAD 13

Závětrná loď neporuší pravidlo, když před svým startovním znamením pluje směrem, který je ostřejší než směr návětrné lodi.

PŘÍPAD 24

Když loď získá krytí v závětrí z pozice zcela vzadu, musí druhá loď neprodleně vyhybat. Jestliže tak nemůže s jachtařskou dovedností učinit, nebylo jí dáno dostatečné místo tak, jak vyžaduje pravidlo 15.

PŘÍPAD 27

Loď nemusí předvídat, že druhá loď poruší pravidlo. Když loď získá právo plavby v důsledku svého vlastního jednání, má druhá loď nárok na místo k vyhybání.

PŘÍPAD 53

Loď, která je zcela vpředu, nemusí předvídat svoji povinnost, že bude muset vyhybat dříve, než druhá loď původně zcela vzadu získá krytí v jejím závětrí.

PŘÍPAD 81

*Když loď, která má právo na místo u značky podle pravidla 18.2(b,) přejde přes směr přídi proti větru, pravidlo 18.2(b) přestává platit **a musí vyhovět** použitelnému pravidla části A.*

PŘÍPAD 93

Pokud loď okamžitě vyostří, když získá závětrné krytí vůči druhé lodi, a pokud tato loď se nemůže s jachtařskou dovedností vyhybat, loď, která vyostřila, porušila pravidlo 15 a 16.1. Druhá loď porušila pravidlo 11, ale je zproštěna viny.

PŘÍPAD 105

Když dvě lodě plují na zadním větru na opačném větru, loď na větru zprava může měnit směr za předpokladu, že poskytne lodi na větru zleva místo k vyhybání.

PŘÍPAD 117

Když jsou tři lodě na stejném větru a dvě jsou v krytí a předjíždějí třetí loď z pozice zcela vzadu, tak, když zadní závětrná loď získá krytí s přední lodí, potom přední loď přestává být překážkou a pravidlo 19.2(b) neplatí. Neexistuje situace, při které by řada lodí plujících blízko u sebe, byla souvislou překážkou.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 16.1, Změna směru

PŘÍPAD 6

Loď na větru zprava, která obrací poté, co loď na větru zleva již odpadla, aby proplula za její záď, nemusí nezbytně porušit pravidlo.

PŘÍPAD 7

Když loď získá krytí v závětrí z pozice zcela vzadu a zůstává ve vzdálenosti dvou délek trupu, návětrná loď musí vyhýbat, ale závětrná loď musí z počátku dávat návětrné plachetnici místo k vyhýbání a nesmí plachtit nad svůj správný směr. Správný směr návětrné lodě není relevantní.

PŘÍPAD 13

Závětrná loď neporuší pravidlo, když před svým startovním znamením pluje směrem, který je ostřejší než směr návětrné lodi.

PŘÍPAD 14

Když následkem rozdílného mínění o správném směru závětrné lodě se dvě lodě na stejném větru přibližují, návětrná loď musí vyhýbat. Dvě lodě, které plují na stejném úseku blízko sebe, mohou mít odlišné správné směry.

PŘÍPAD 25

Když vnitřní návětrné lodi bylo dáno místo u značky, pravidlo 18 již neplatí, ale dále platí pravidlo 11. Vnitřní návětrná loď musí vyhýbat vnější závětrné lodi a tato závětrná loď může vyostřit za předpokladu, že poskytne místo aby mohla vyhýbat (aby dávala přednost).

PŘÍPAD 26

Loď s právem plavby nemusí jednat, aby zabránila doteku, dokud není jasné, že druhá loď nevyhýbá. Avšak když se poté loď s právem plavby mohla pokusit zabránit kolizi, jejímž výsledkem je škoda, ale nepokusila se, musí být potrestána podle pravidla 14.

PŘÍPAD 46

Závětrná plachetnice má právo vyostřovat až do výše svého správného směru, i když získala závětrné krytí z pozice zcela vzadu a ve vzdálenosti menší než dvě délky trupu od návětrné lodě.

PŘÍPAD 52

Pravidlo 16.1 neomezuje směr plachetnice, která má vyhýbat. Manévrování, jehož účelem je odvést druhou plachetnici směrem od startovní čáry, neznamená nezbytně porušení tohoto pravidla.

PŘÍPAD 75

Když platí pravidlo 18, pravidla sekce A a B platí také. Když loď s právem plavby ve vnitřním krytí musí přehodit u značky, může plout svým správným směrem, dokud nepřehodí. Loď na větru zprava, která mění směr, neporuší pravidlo 16.1, jestliže poskytne lodi na větru zleva dostatek prostoru, aby se vyhnula.

PŘÍPAD 92

Když loď s právem plavby mění směr, je po lodi, která se má vyhýbat, požadováno reagovat pouze na to, co loď s právem plavby v daném okamžiku dělá, a nikoliv na to, co by mohla učinit v následujících okamžicích.

PŘÍPAD 93

Pokud loď okamžitě vyostří, když získá závětrné krytí vůči druhé lodi, a pokud tato loď se nemůže s jachtařskou dovedností vyhýbat, loď, která vyostřila, porušila pravidlo 15 a 16.1. Druhá loď porušila pravidlo 11, ale je zproštěna viny.

PŘÍPAD 105

Když dvě lodě plují na zadním větru na opačném větru, loď na větru zprava může měnit směr za předpokladu, že poskytne lodi na větru zleva místo k vyhýbání.

PŘÍPAD 114

*Když loď má nárok na místo, potom prostor, na který má nárok, zahrnuje takový prostor, aby **mohla plnit své povinnosti podle dalších pravidel části 2 a pravidla 31.***

PŘÍPAD 146

*Když se lodě přibližují ke startovní čáře, aby odstartovaly, a závětrná loď vyostřuje, návětrná loď je zproštěna viny podle **pravidla 43.1(b)**, pokud porušila pravidlo 11, když pluje **v rámci poskytnutého místa**, na který má podle pravidla 16.1 nárok ([zpět na úvod](#))*

Pravidlo 16.2, Změna směru

PŘÍPAD 6

Lod' na větru zprava, která obrací poté, co loď na větru zleva již odpadla, aby proplula za její záď, nemusí nezbytně porušit pravidlo.

PŘÍPAD 92

Když loď s právem plavby mění směr, je po lodi, která se má vyhýbat, požadováno reagovat pouze na to, co loď s právem plavby v daném okamžiku dělá, a nikoliv na to, co by mohla učinit v následujících okamžicích.

PŘÍPAD 132

*Výklad výrazu „loď na stoupačce“ („**na křižování** proti větru“).*

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 17, Na stejném větru; Správný směr

PŘÍPAD 7

Když loď získá krytí v závětrí z pozice zcela vzadu a zůstává ve vzdálenosti dvou délek trupu, návětrná loď musí vyhýbat, ale závětrná loď musí z počátku dávat návětrné plachetnici místo k vyhýbání a nesmí plachtit nad svůj správný směr. Správný směr návětrné lodě není relevantní.

PŘÍPAD 13

Závětrná loď neporuší pravidlo, když před svým startovním znamením pluje směrem, který je ostřejší než směr návětrné lodi.

PŘÍPAD 14

Když následkem rozdílného mínění o správném směru závětrné lodě se dvě lodě na stejném větru přibližují, návětrná loď musí vyhýbat. Dvě lodě, které plují na stejném úseku blízko sebe, mohou mít odlišné správné směry.

PŘÍPAD 46

Závětrná plachetnice má právo vyostřovat až do výše svého správného směru, i když získala závětrné krytí z pozice zcela vzadu a ve vzdálenosti menší než dvě délky trupu od návětrné lodě.

PŘÍPAD 134

Správný směr lodě v každém okamžiku záleží na daných podmínkách. Podmínky jsou například síla a směr větru, poryvy a stočení větru, vlny, proud, a vlastnosti trupu lodě, vybavení včetně plachet, které loď používá.

[\(zpět na úvod\)](#)

Sekce C – U ZNAČEK A PŘEKÁŽEK

Část 2, Sekce C, Preambule

PŘÍPAD 146

*Když se lodě přibližují ke startovní čáře, aby odstartovaly, a závětrná loď vyostřuje, návětrná loď je zproštěna viny podle **pravidla 43.1(b)**, pokud porušila pravidlo 11, když pluje **v rámci poskytnutého místa**, na který má podle pravidla 16.1 nárok*

Pravidlo 18.1, Místo u značky: Platnost pravidla 18

PŘÍPAD 9

Když si loď na větru zprava zvolí směr od návětrné značky, loď na větru zleva musí vyhýbat. V tomto případě neexistuje pravidlo, které by vyžadovalo po lodí, aby plula správným směrem.

PŘÍPAD 12

Pro určení práva vnitřní lodě na místo u značky podle pravidla 18.2(b) není podstatné, že se lodě přibližují na velice rozdílných kurzech za podmínky existence krytí mezi nimi v okamžiku, kdy první z nich vpluje do zóny.

PŘÍPAD 15

Lod' zcela vpředu, která obrací, aby obeplula značku, musí vyhovět pravidlu 13; Loď zcela vzadu má právo zachovat svůj směr a tím bránit druhé lodí v obratu.

PŘÍPAD 26

Loď s právem plavby nemusí jednat, aby zabránila doteku, dokud není jasné, že druhá loď nevyhýbá. Avšak když se poté loď s právem plavby mohla pokusit zabránit kolizi, jejímž výsledkem je škoda, ale nepokusila se, musí být potrestána podle pravidla 14.

PŘÍPAD 81

*Když loď, která má právo na místo u značky podle pravidla 18.2(b,) přejde přes směr přídí proti větru, pravidlo 18.2(b) přestává platit **a musí vyhovět** použitelnému pravidla části A.*

PŘÍPAD 95

*Když dvě lodě plují na stoupačce v krytí na stejném větru a jsou subjektem pravidla 18.2(b), pravidlo 18 přestane platit, když jedna z lodí přejde přes směr přídí proti větru. Když loď musí dát druhé lodí místo u značky, prostor, který musí dát zahrnuje prostor pro druhou loď, aby vyhověla pravidlu 31. Když loď s právem na místo je donucena k doteku se značkou, pokud pluje **v rámci místa**, který jí byl poskytnut, je zproštěna viny za porušení pravidla 31*

PŘÍPAD 132

*Výklad výrazu „loď na stoupačce“ („**na křižování** proti větru“).*

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 18.2(a), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky

PŘÍPAD 2

Jestliže loď zcela vzadu vpluje do zóny jako první ze dvou lodí a později, když druhá loď plula do zóny, jsou lodě v krytí, pravidlo 18.2(a) platí, ale pravidlo 18.2(b) neplatí. Pravidlo 18.2(a) platí pouze, když lodě jsou v krytí a alespoň jedna z nich je v zóně.

PŘÍPAD 59

Když loď připlouvá ke značce, ale je stále vně zóny a její změna směru směrem ke značce

znamená, že lodě, které byly předtím zcela vzadu, jsou s ní nyní ve vnitřním krytí, pravidlo 18.2(a) vyžaduje, aby těmto lodím poskytla místo, bez ohledu na to, zda byla její vzdálenost od značky způsobena tím, že poskytovaly místo dalším lodím, které byly s ní ve vnitřním krytí.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 18.2(b), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky

Pravidlo 18.2(c), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky

PŘÍPAD 2

Jestliže loď zcela vzadu vpluje do zóny jako první ze dvou lodí a později, když druhá loď plula do zóny, jsou lodě v krytí, pravidlo 18.2(a) platí, ale pravidlo 18.2(b) neplatí. Pravidlo 18.2(a) platí pouze, když lodě jsou v krytí a alespoň jedna z nich je v zóně.

PŘÍPAD 12

Pro určení práva vnitřní lodě na místo u značky podle pravidla 18.2(b) není podstatné, že se lodě přibližují na velice rozdílných kurzech za podmínky existence krytí mezi nimi v okamžiku, kdy první z nich vpluje do zóny.

PŘÍPAD 25

Když vnitřní návětrné lodi bylo dáno místo u značky, pravidlo 18 již neplatí, ale dále platí pravidlo 11. Vnitřní návětrná loď musí vyhýbat vnější závětrné lodi a tato závětrná loď může vyostřit za předpokladu, že poskytne místo aby mohla vyhýbat (aby dávala přednost).

PŘÍPAD 59

Když loď připlouvá ke značce, ale je stále vně zóny a její změna směru směrem ke značce znamená, že lodě, které byly předtím zcela vzadu, jsou s ní nyní ve vnitřním krytí, pravidlo 18.2(a) vyžaduje, aby těmto lodím poskytla místo, bez ohledu na to, zda byla její vzdálenost od značky způsobena tím, že poskytovaly místo dalším lodím, které byly s ní ve vnitřním krytí.

PŘÍPAD 63

Když je u značky k dispozici místo pro loď, která na něj nemá právo, může jej na své vlastní riziko využít.

PŘÍPAD 75

Když platí pravidlo 18, pravidla sekce A a B platí také. Když loď s právem plavby ve vnitřním krytí musí přehodit u značky, může plout svým správným směrem, dokud nepřehodí. Loď na větru zprava, která mění směr, neporuší pravidlo 16.1, jestliže poskytne lodi na větru zleva dostatek prostoru, aby se vyhnula.

PŘÍPAD 81

Když loď, která má právo na místo u značky podle pravidla 18.2(b,) přejde přes směr přídí proti větru, pravidlo 18.2(b) přestává platit **a musí vyhovět** použitelnému pravidla části A.

PŘÍPAD 95

Když dvě lodě plují na stoupačce v krytí na stejném větru a jsou subjektem pravidla 18.2(b), pravidlo 18 přestane platit, když jedna z lodí přejde přes směr přídí proti větru. Když loď musí dát druhé lodi místo u značky, prostor, který musí dát zahrnuje prostor pro druhou loď, aby vyhověla pravidlu 31. Když loď s právem na místo je donucena k doteku se značkou, pokud pluje **v rámci místa**, který jí byl poskytnut, je zproštěna viny za porušení pravidla 31

PŘÍPAD 114

Když loď má nárok na místo, potom prostor, na který má nárok, zahrnuje takový prostor, aby **mohla plnit své povinnosti podle dalších pravidel části 2 a pravidla 31.**

PŘÍPAD 118

V definici místo u značky, výraz „místo pro připlutí ke značce“ znamená prostor nutný k plutí do polohy blízko ke značce a na její **požadovanou** stranu bez prodlení a s jachtařkou dovedností.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 18.2(c)(2), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky

PŘÍPAD 63

Když je u značky k dispozici místo pro loď, která na něj nemá právo, může jej na své vlastní riziko využít.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 18.2(d), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky

PŘÍPAD 15

Lod' zcela vpředu, která obrací, aby obeplula značku, musí vyhovět pravidlu 13; Lod' zcela vzadu má právo zachovat svůj směr a tím bránit druhé lodi v obratu.

PŘÍPAD 81

Když loď, která má právo na místo u značky podle pravidla 18.2(b,) přejde přes směr přídí proti větru, pravidlo 18.2(b) přestává platit a platí pro ni použitelná pravidla části A.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 18.3, Místo u značky: Obrat v zóně

PŘÍPAD 93

Pokud loď okamžitě vyostří, když získá závětrné krytí vůči druhé lodi, a pokud tato loď se nemůže s jachtařskou dovedností vyhýbat, loď, která vyostřila, porušila pravidlo 15 a 16.1. Druhá loď porušila pravidlo 11, ale je zproštěna viny podle pravidla 64.1(c).

PŘÍPAD 95

Když dvě lodě plují na stoupačce v krytí na stejném větru a jsou subjektem pravidla 18.2(b), pravidlo 18 přestane platit, když jedna z lodí přejde přes směr přídí proti větru. Když loď musí dát druhé lodi místo u značky, prostor, který musí dát zahrnuje prostor pro druhou loď, aby vyhověla pravidlu 31. Když loď s právem na místo je donucena k doteku se značkou, pokud pluje **v rámci místa**, který jí byl poskytnut, je zproštěna viny za porušení pravidla 31

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 18.4, Místo u značky: Přehození

PŘÍPAD 75

Když platí pravidlo 18, pravidla sekce A a B platí také. Když loď s právem plavby ve vnitřním krytí musí přehodit u značky, může plout svým správným směrem, dokud nepřehodí. Loď na větru zprava, která mění směr, neporuší pravidlo 16.1, jestliže poskytne lodi na větru zleva dostatek prostoru, aby se vyhnula.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 19, Místo k obeplutí překážky

PŘÍPAD 23

Při kurzu na zadní vítr pravidlo 19 neplatí pro loď na větru zprava, která proplouvá mezi dvěma loděmi na větru zleva, které byly před ní. Pravidlo 10 vyžaduje od obou lodí na větru zleva, aby se vyhýbaly.

PŘÍPAD 30

Lod' zcela vzadu, která je povinna vyhýbat, ale střetne se s lodí zcela vpředu, poruší pravidlo práva plavby, které platilo již před kolizí. Lod', která ztratila právo plavby změnou větru (obratem nebo přehozením), kterou neměla v úmyslu, je povinna taktéž vyhýbat.
[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 19.2, Místo k obeplutí překážky: Poskytnutí místa u překážky

PŘÍPAD 3

Závětrná loď na větru zleva, která volá o místo k obratu, když se přibližuje k lodi na větru zprava, která je pro ni překážkou, nemusí předpokládat, že návětrná loď nesplní svoji povinnost neprodleně obrátit nebo jinak poskytnout místo.

PŘÍPAD 11

Když jsou lodě u překážky v krytí včetně případu, kdy překážkou je loď s právem plavby, vnější loď musí dát vnitřní lodi místo k proplutí mezi ní a překážkou.

PŘÍPAD 29

Závětrná loď je překážkou pro návětrnou loď v krytí a pro třetí loď, která je zcela vzadu. Loď zcela vzadu může vplout mezi první dvě lodě v krytí a mít nárok na místo od návětrné lodě, aby mohla proplout mezi ní a závětrnou lodí, za předpokladu, že návětrná loď je schopna místo poskytnout od okamžiku, kdy krytí začalo.

PŘÍPAD 33

Když se loď přibližuje k překážce a zvolá však o místo dříve, než je potřeba času pro postup podle pravidla 20, aby minula bezpečně překážku, poruší pravidlo 20.1(a). Avšak, i když toto zvolání porušuje pravidlo 20.1(a), volaná loď musí odpovědět. Vnitřní loď v krytí má právo na místo mezi vnější lodí a překážkou podle pravidla 19.2(b), i když do této vnitřní pozice sama obrátila.

PŘÍPAD 41

Diskuse o pravidle 19.2(b) a definice Překážka a Zcela vpředu, zcela vzadu; v krytí, když dvě lodě v krytí na stejném větru dojíždí a předjíždí v závětrí loď vpředu na stejném větru. Není povinnost zvolat o místo u překážky, ale je rozumné to učinit.

PŘÍPAD 43

Lod' na větru zleva na kurzu ostře proti větru, která plachtí souběžně a v blízkosti souvislé překážky, musí vyhýbat lodi, která dokončila svůj obrat na vítr zprava a blíží se na kolizním směru.

PŘÍPAD 49

Když dva protesty vycházejí ze stejného incidentu nebo z velmi těsně spojených incidentů, měly by být projednávány společně za přítomnosti zástupců všech zúčastněných lodí

PŘÍPAD 117

Když jsou tři lodě na stejném větru a dvě jsou v krytí a předjíždějí třetí loď z pozice zcela vzadu, tak, když zadní závětrná loď získá krytí s přední lodí, potom přední loď přestává být překážkou a pravidlo 19.2(b) neplatí. Neexistuje situace, při které by řada lodí plujících blízko u sebe, byla souvislou překážkou.

PŘÍPAD 124

V každém okamžiku, kdy se dvě lodě přibližují k překážce, může loď, která má v daném okamžiku právo plavby, zvolit obeplutí překážky kteroukoliv stranou za předpokladu, že potom může vyhovět příslušejícím pravidlům.

PŘÍPAD 125

Pokud je po vnější lodi v krytí požadováno poskytnout místo pro jednu nebo pro více vnitřních lodí k obeplutí překážky, potom místo, které poskytne, musí být dostatečné, aby umožnilo všem vnitřním lodím vyhovět jejich povinnostem podle pravidel Části 2.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 20, Místo k obratu u překážky

PŘÍPAD 3

Závětrná loď na větru zleva, která volá o místo k obratu, když se přibližuje k lodi na větru zprava, která je pro ni překážkou, nemusí předpokládat, že návětrná loď nesplní svoji povinnost neprodleně obrátit nebo jinak poskytnout místo.

PŘÍPAD 10

Když loď zvolá o místo k obratu, když se buďto nepřibližuje k překážce ani nepluje ostře proti větru nebo ostřeji, poruší pravidlo 20.1. Volaná loď je povinna reagovat, i když zvolání porušilo pravidlo 20.1.

PŘÍPAD 11

Když jsou lodě u překážky v krytí včetně případu, kdy překážkou je loď s právem plavby, vnější loď musí dát vnitřní lodi místo k proplutí mezi ní a překážkou.

PŘÍPAD 33

Když se loď přibližuje k překážce a zvolá však o místo dříve, než je potřeba času pro postup podle pravidla 20, aby minula bezpečně překážku, poruší pravidlo 20.1(a). Avšak, i když toto zvolání porušuje pravidlo 20.1(a), volaná loď musí odpovědět. Vnitřní loď v krytí má právo na místo mezi vnější lodí a překážkou podle pravidla 19.2(b), i když do této vnitřní pozice sama obrátila.

PŘÍPAD 35

Když je na loď voláno o místo k obratu u překážky, ta odpoví „Obrat' ty“ a volající loď je potom schopna obrátit a vyhnout se volané lodi, tak volaná loď vyhověla požadavku pravidla 20.1 (b).

PŘÍPAD 54

Výklad požadavků pravidla 20 pro zvolání a jejich načasování.

PŘÍPAD 101

Když loď s právem plavby je povinna dát druhé lodi místo k manévrování, právo plavby se nepřesouvá na loď, která má nárok na místo. Když jako odpověď na zvolání o místo k obratu, když se blíží lodě k překážce, je zvoláno druhou lodí „Obrat' ty!“ a když první loď otočí a následně je schopna otočit znovu, aby se vyhýbala s jachtařskou zručností, potom druhá loď poskytla požadované místo.

PŘÍPAD 113

Vysvětlení aplikace pravidla 20, když tři lodě plují ostře proti větru na stejném větru a přibližují se k překážce a nevíce závěrná loď zvolá o místo k obratu, ale nemůže otočit, dokud obě lodě v návětrí neotočí

[\(zpět na úvod\)](#)

Sekce D – další pravidla

Pravidlo 22, Lod' převržená, zakotvená nebo uvízlá na mělčině

PŘÍPAD 5

Lod', která je zakotvena během rozjížd'ky, stále závodí. Lod' neporuší pravidlo 42.1 nebo pravidlo 45, pokud se po přitahování kotevního lana a vytažení kotvy vrátí na místo, kde byla, když kotvu hodila. Nicméně, pokud přitahování kotevního lana jasně pohání lod' na jiné místo, potom tato pravidla poruší.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 23.2, Překážení jiné lodi

PŘÍPAD 49

Když dva protesty vycházejí ze stejného incidentu nebo z velmi těsně spojených incidentů, měly by být projednávány společně za přítomnosti zástupců všech zúčastněných lodí

PŘÍPAD 126

*Pro účely rozhodnutí, zda pro incident platí **pravidlo 23.2**, lod', která pluje na úseku dráhy, který odpovídá jejímu **směru** těsně před incidentem a odpovídá úmyslům, proč pluje tímto **směrem**.*[\(zpět na úvod\)](#)

ČÁST 3 – ŘÍZENÍ ZÁVODU

Pravidlo 26, Startování rozjížděk

PŘÍPAD 31

Když je dáno správné vizuální znamení pro individuální odvolání, ale není dán požadovaný zvukový signál, a když je odvolaná lod' v pozici, kde může zvukový signál slyšet, ale nemůže vidět vizuální znamení, a nevrátí se, má nárok na nápravu. Avšak pokud ví, že byla přes čáru, musí se vrátit a odstartovat správně.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 28, Závodění v rozjížd'ce

PŘÍPAD 112

*Jestliže lod' udělá chybu ohledně **proplutí dráhy** a neopraví ji, neporuší **pravidlo 28.1**, dokud nedokončí. Druhá lod' ji může informovat o svém úmyslu na ni protestovat před tím, než první lod' dokončí, nebo při první rozumné příležitosti po jejím dokončení.*

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 28.1, Závodění v rozjížd'ce

PŘÍPAD 28

Když jedna lod' poruší pravidlo a v důsledku toho se druhá lod' dotkne značky, je tato druhá lod' zbavena viny. Skutečnost, že startovní značka byla z jakéhokoliv důvodu posunuta, nezprošťuje lod' povinnosti správně odstartovat. Závodní komise může přerušit rozjížd'ku podle pravidla 32.1(d) pouze, když je pozice značky změněna tak, že přímo ovlivní bezpečnost nebo spravedlivost závodu.

PŘÍPAD 58

Jestliže bóje nebo jiný objekt, který je v plachetních směrnících určen jako omezovací značka cílové čáry, se nachází na po-cílové straně cílové čáry, není značkou, a lodě ji mohou minout kterýmkoliv bokem.

PŘÍPAD 90

Pokud provázek dráhy lodě mine značku požadovanou stranou, lod' neporuší pravidlo 28.1, i když současně tento provázek, když je napnut, mine značku druhou, nepožadovanou stranou.

PŘÍPAD 106

Když provázek dráhy lodě leží na požadovaných stranách cílových značek nebo značek brány, není důležité, když natažený provázek také obepíná jednu z těchto značek po druhé nepožadované straně.

PŘÍPAD 108

Když přijímá trest za dotyk značky, loď nemusí udělat kompletní otáčku o 360° a také může přijmout trest, když plynule obeplouvá značku. Obeplutí značky bude zároveň splněním trestu, pokud toto obeplutí zahrnuje obrát a halzu a pokud je provedeno bez prodloužení poté, co se loď uvolnila od značky a jiných lodí, a pokud nevznikne žádná pochybnost o tom, že získala výhodu.

PŘÍPAD 128

Když loď na cílové čáře udělá chybu podle pravidla 28.2 nebo poruší pravidlo 31 a dokončí bez nápravy své chyby nebo bez přijetí trestu, musí být hodnocena body, které odpovídají jejímu umístění, když dokončila. Za porušení pravidla 28.2 nebo pravidla 31 může být potrestána pouze, pokud je protestována, a pokud protestní komise rozhodne, že pravidlo porušila

PŘÍPAD 129

Když je dráha zkrácena u obeplouvané značky, **tato** značka se stává cílovou značkou. Pravidlo 32.2(a) umožňuje závodní komisi umístit **plavidlo** s vyvěšenou vlajkou S na **kterýkoli konec** cílové čáry. Loď musí protnout cílovou čáru v souladu s definicí dokončit, i když by to znamenalo, že musí obeplout značku jinou stranou, než by ji obeplouvala jako značku dráhy, kdyby dráha nebyla zkrácena.

PŘÍPAD 145

Provázek lodě **podle definice Proplout dráhu** , když je napnut, musí ležet pouze ve splavné vodě.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 29.1, Odvolání: Individuální odvolání

PŘÍPAD 31

Když je dáno správné vizuální znamení pro individuální odvolání, ale není dán požadovaný zvukový signál, a když je odvolaná loď v pozici, kde může zvukový signál slyšet, ale nemůže vidět vizuální znamení, a nevrátí se, má nárok na nápravu. Avšak pokud ví, že byla přes čáru, musí se vrátit a odstartovat správně.

PŘÍPAD 79

Když loď nemá důvod předpokládat, že **svým trupem** protнула startovní čáru předčasně, a závodní komise opomene neprodleně signalizovat „individuální odvolání“ a boduje jí jako OCS, je to chyba, která významně zhorší bodové hodnocení lodě v cíli bez jejího vlastního zavinění, a proto má nárok na nápravu.

PŘÍPAD 136

Při zjišťování skutečností protestní komise zváží sílu **svědectví**. Obecně platí, že člen závodní komise, který sleduje startovní čáru, je v lepší pozici než závodník, aby rozhodnul, zda loď byla přes čáru **při startovním znamení** a, pokud ano, zda se vrátila a odstartovala správně.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 30.2, Startovní tresty: Pravidlo vlajky Z

Pravidlo 30.3, Startovní tresty: Pravidlo vlajky U

Pravidlo 30.4, Startovní tresty: Pravidlo černé vlajky

[PŘÍPAD 65](#)

Když loď ví, že porušila pravidlo černé vlajky, je povinna neprodleně vzdát. Když tak neučiní a úmyslně překáží jiné lodi v závodě, dopouští se hrubého porušení sportovního chování a pravidla 2 a její kormidelník se dopouští hrubého jednání.

[PŘÍPAD 96](#)

*Když se loď po všeobecném odvolání dozvěděla tím, že uviděla vyvěšeno číslo své plachty, že byla diskvalifikována závodní komisí podle druhé věty **pravidla 30.4** a domnívá se, že se závodní komise dopustila chyby, má jedinou možnost restartovat a potom požádat o nápravu. Avšak jestliže Závodní komise nezobrazí její číslo plachty a loď závodí ve znovu-odstartované rozjíždě, měla by být hodnocena jako BFD a nikoliv DNE.*

[PŘÍPAD 111](#)

Pokud loď porušila pravidlo 30.2 nebo pravidlo 30.4 v průběhu startovní sekvence, které vyústila ve všeobecné odvolání, závodní komise je povinna ji potrestat, i když pozdější startovní sekvence byla ve svém průběhu před startovním znamením odložena.

[PŘÍPAD 140](#)

Jak platí pravidla, když loď je donucena přejet startovní čáru jinou lodí, která porušila pravidlo části 2.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 31.1, Dotek se značkou

[PŘÍPAD 77](#)

Dotek výstroje lodě se značkou znamená dotek s ní. Loď, která musí vyhýbat, neporuší pravidlo, když se dotkne části výstroje lodě s právem plavby, která je neočekávaně mimo svoji normální pozici.

[PŘÍPAD 108](#)

Když přijímá trest za dotyk značky, loď nemusí udělat kompletní otáčku o 360° a také může přijmout trest, když plynule obeplouvá značku. Obeplutí značky bude zároveň splněním trestu, pokud toto obeplutí zahrnuje obrát a halzu a pokud je provedeno bez prodlžení poté, co se loď uvolnila od značky a jiných lodí, a pokud nevznikne žádná pochybnost o tom, že získala výhodu.

[PŘÍPAD 114](#)

*Když loď má nárok na místo, potom prostor, na který má nárok, zahrnuje takový prostor, aby **mohla plnit své povinnosti podle dalších pravidel části 2 a pravidla 31.***

[PŘÍPAD 128](#)

Když loď na cílové čáře udělá chybu podle pravidla 28.2 nebo poruší pravidlo 31 a dokončí bez nápravy své chyby nebo bez přijetí trestu, musí být hodnocena body, které odpovídají jejímu umístění, když dokončila. Za porušení pravidla 28.2 nebo pravidla 31 může být potrestána pouze, pokud je protestována, a pokud protestní komise rozhodne, že pravidlo porušila

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 32, Zkrácení nebo přerušení po startu

[PŘÍPAD 28](#)

*Když jedna loď poruší pravidlo a v důsledku toho se druhá loď dotkne značky, je tato druhá loď **zproštěna** viny. Skutečnost, že startovní značka byla z jakéhokoliv důvodu*

posunuta, nezproštuje loď povinnosti správně odstartovat. Závodní komise může přerušit rozjížděku podle pravidla 32.1(c) pouze, když je pozice značky změněna tak, že přímo ovlivní bezpečnost nebo spravedlivost závodu.

PŘÍPAD 37

Každá rozjížděka závodu je samostatným závodem; v závodě s více třídami může být vhodné přerušit rozjížděky jen pro některé třídy a ne pro všechny.

PŘÍPAD 129

Když je dráha zkrácena u obeplouvané značky, obeplouvaná značka se stává cílovou značkou. Pravidlo 32.2(a) umožňuje závodní komisi umístit loď s vyvěšenou vlajkou S na kteroukoliv stranu cílové čáry. Loď musí protnout cílovou čáru v souladu s definicí dokončit, i když by to znamenalo, že musí obeplout značku jinou stranou, než by ji obeplouvala jako značku dráhy, kdyby dráha nebyla zkrácena.

Pravidlo 36, Rozjížděky znovu startované a znovu jeté

PŘÍPAD 19

Interpretace pojmu „škoda“.

PŘÍPAD 141

Interpretace pojmu „vážný“ ve výrazu „vážná škoda“.

[\(zpět na úvod\)](#)

ČÁST 4 – DALŠÍ POŽADAVKY PŘI ZÁVODĚNÍ

Pravidlo 41, Vnější pomoc

PŘÍPAD 78

V závodě jak „one disign“ třídy tak podle hendykepového systému může loď použít taktiku, kdy jasně zpomaluje druhou loď, za předpokladu, že, když je protestována podle pravidla 2, protestní komise zjistí, že existovala rozumná šance, že její taktika může zlepšit její celkové pořadí v závodě. Avšak poruší pravidlo 2 a pravděpodobně pravidlo 69.1(a), pokud přitom úmyslně poruší pravidla.

PŘÍPAD 100

Když loď požádá o závodně taktickou radu a přijme ji, přijala vnější pomoc, i když o ni žádala a přijala ji na veřejném rádiovém kanále.

PŘÍPAD 120

Informace volně přístupná“ podle pravidla 41(c) je informace, která je přístupná bez placení a kterou mohou jednoduše získat všechny lodě v rozjížděce. Pravidlo 41(c) je pravidlo, které může být pro závod změněno za předpokladu, že je dodržen postup, který pravidla předepisují.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 42, Pohon

PŘÍPAD 5

Loď, která je zakotvena během rozjížděky, stále závodí. Loď neporuší pravidlo 42.1 nebo pravidlo 45, pokud se po přitahování kotevního lana a vytažení kotvy vrátí na místo, kde byla, když kotvu hodila. Nicméně, pokud přitahování kotevního lana jasně pohání loď na jiné místo, potom tato pravidla poruší.

PŘÍPAD 8

Opakované pohyby kormidla do pozice, kdy loď získá rychlost na každé ze série vln od projíždějícího plavidla a zvýšení rychlosti je výsledkem povoleného působení vody na trup, nejsou „rudlováním“, ledaže by byly silové.

PŘÍPAD 69

Setrvačnost lodě po jejím přípravném znamení, který je výsledkem pohonu jejím motorem před tímto znaméním, není porušením pravidla 42.1.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 43, Zproštění viny

PŘÍPAD 11

Když jsou lodě u překážky v krytí včetně případu, kdy překážkou je loď s právem plavby, vnější loď musí dát vnitřní lodi místo k proplutí mezi ní a překážkou.

PŘÍPAD 12

Pro určení práva vnitřní lodě na místo u značky podle pravidla 18.2(b) není podstatné, že se lodě přibližují na velice rozdílných kurzech za podmínky existence krytí mezi nimi v okamžiku, kdy první z nich vpluje do zóny.

PŘÍPAD 25

Když vnitřní návětrná loď v krytí, která má právo na místo u značky, pluje u značky pod svůj správný směr, musí se vyhýbat vnější závětrné lodi a tato závětrná loď může vyostřit za předpokladu, že poskytne místo k vyhýbání.

PŘÍPAD 27

Lod' nemusí předvídat, že druhá loď poruší pravidlo. Když loď získá právo plavby v důsledku svého vlastního jednání, má druhá loď nárok na místo k vyhýbání.

PŘÍPAD 30

Lod' zcela vzadu, která je povinna vyhýbat, ale střetne se s lodí zcela vpředu, poruší pravidlo práva plavby, které platilo již před kolizí. Loď, která ztratila právo plavby změnou větru (obratem nebo přehozením), kterou neměla v úmyslu, je povinna taktéž vyhýbat.

Pravidlo 43.1(a), Zproštění viny

PŘÍPAD 3

Závětrná loď na větru zleva, která volá o místo k obratu, když se přibližuje k lodi na větru zprava, která je pro ni překážkou, nemusí předpokládat, že návětrná loď nesplní svoji povinnost neprodleně obrátit nebo jinak poskytnout místo.

PŘÍPAD 28

Když jedna loď poruší pravidlo a v důsledku toho se druhá loď dotkne značky, je tato druhá loď **zproštěna** viny. Skutečnost, že startovní značka byla z jakéhokoliv důvodu posunuta, nezprošťuje loď povinnosti správně odstartovat. Závodní komise může přerušit rozjížděku podle pravidla 32.1(c) pouze, když je pozice značky změněna tak, že přímo ovlivní bezpečnost nebo spravedlivost závodu.

PŘÍPAD 30

Lod' zcela vzadu, která je povinna vyhýbat, ale střetne se s lodí zcela vpředu, poruší pravidlo práva plavby, které platilo již před kolizí. Loď, která ztratila právo plavby změnou větru (obratem nebo přehozením), kterou neměla v úmyslu, je povinna taktéž vyhýbat.

PŘÍPAD 51

Protestní komise musí zprostit viny loď, když následek porušení pravidla jinou lodí byla donucena porušit pravidlo.

PŘÍPAD 91

Lod', po které je požadováno vyhýbat, musí vyhýbat výstroji druhé lodě, která je mimo normální pozici, jestliže výstroj byla mimo normální pozici dostatečně dlouho, aby byla upozorována a aby se jí mohlo vyhnout.

PŘÍPAD 140

Jak platí pravidla, když loď je donucena přejet startovní čáru jinou lodí, která porušila pravidlo části 2.

PŘÍPAD 146

*Když se lodě přibližují ke startovní čáře, aby odstartovaly, a závětrná loď vyostřuje, návětrná loď je zproštěna viny podle **pravidla 43.1(b)**, pokud porušila pravidlo 11, když pluje **v rámci poskytnutého místa**, na který má podle pravidla 16.1 nárok*

Pravidlo 43.1(b), Zproštění viny

PŘÍPAD 24

Když loď získá krytí v závětrí z pozice zcela vzadu, musí druhá loď neprodleně vyhýbat. Jestliže tak nemůže s jachtařskou dovedností učinit, nebylo jí dáno dostatečné místo tak, jak vyžaduje pravidlo 15.

PŘÍPAD 25

*Když vnitřní návětrné lodi bylo dáno místo u značky, pravidlo 18 již neplatí, ale dále platí pravidlo 11. Vnitřní návětrná loď musí vyhýbat vnější závětrné lodi a tato závětrná loď může vyostřit za předpokladu, že poskytne místo aby mohla vyhýbat **(aby dávala přednost)**.*

PŘÍPAD 49

Když dva protesty vycházejí ze stejného incidentu nebo z velmi těsně spojených incidentů, měly by být projednávány společně za přítomnosti zástupců všech zúčastněných lodí

PŘÍPAD 63

Když je u značky k dispozici místo pro loď, která na něj nemá právo, může jej na své vlastní riziko využít.

PŘÍPAD 93

Pokud loď okamžitě vyostří, když získá závětrné krytí vůči druhé lodí, a pokud tato loď se nemůže s jachtařskou dovedností vyhýbat, loď, která vyostřila, porušila pravidlo 15 a 16.1. Druhá loď porušila pravidlo 11, ale je zproštěna viny.

PŘÍPAD 95

Když dvě lodě plují na stoupačce v krytí na stejném větru a jsou subjektem pravidla 18.2(b), pravidlo 18 přestane platit, když jedna z lodí přejde přes směr přídí proti větru. Když loď musí dát druhé lodi místo u značky, prostor, který musí dát zahrnuje prostor pro druhou loď, aby vyhověla pravidlu 31. Když loď s právem na místo je donucena k doteku se značkou, pokud pluje v prostoru, který jí byl poskytnut, je zproštěna viny za porušení pravidla 31

PŘÍPAD 124

V každém okamžiku, kdy se dvě lodě přibližují k překážce, může loď, která má v daném okamžiku právo plavby, zvolit obeplutí překážky kteroukoliv stranou za předpokladu, že

potom může vyhovět příslušejícím pravidlům.

PŘÍPAD 125

Pokud je po vnější lodi v krytí požadováno poskytnout místo pro jednu nebo pro více vnitřních lodí k obeplutí překážky, potom místo, které poskytne, musí být dostatečné, aby umožnilo všem vnitřním lodím vyhovět jejich povinnostem podle pravidel Části 2.

PŘÍPAD 146

Když se lodě přibližují ke startovní čáře, aby odstartovaly, a závětrná loď vyostřuje, návětrná loď je zproštěna viny podle pravidla 21(a), pokud porušila pravidlo 11, když pluje v poskytnutém prostoru (místu), na který má podle pravidla 16.1 nárok
[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 43.1(c), Zproštění viny

PŘÍPAD 2

Jestliže loď zcela vzadu vpluje do zóny jako první ze dvou lodí a později, když druhá loď vplula do zóny, jsou lodě v krytí, pravidlo 18.2(a) platí, ale pravidlo 18.2(b) neplatí. Pravidlo 18.2(a) platí pouze, když lodě jsou v krytí a alespoň jedna z nich je v zóně.

PŘÍPAD 7

Když se loď z pozice zcela vzadu dostane do krytí v závětrí a zůstává ve vzdálenosti do dvou délek trupu, návětrná loď musí vyhýbat. Závětrná loď musí z počátku dávat návětrné lodi místo k vyhýbání a nesmí plachtit nad svůj správný směr. Správný směr návětrné lodě není relevantní.

PŘÍPAD 13

Závětrná loď neporuší pravidlo, když před svým startovním znamením pluje směrem, který je ostřejší než směr návětrné lodě.

PŘÍPAD 14

Když následkem rozdílného mínění o správném směru závětrné lodě se dvě lodě na stejném větru přibližují, návětrná loď musí vyhýbat. Dvě lodě, které plují na stejném úseku blízko sebe, mohou mít odlišné správné směry.

PŘÍPAD 19

Interpretace pojmu „škoda“.

PŘÍPAD 26

Loď s právem plavby nemusí jednat, aby zabránila doteku, dokud není jasné, že druhá loď nevyhýbá. Avšak když se poté loď s právem plavby mohla pokusit zabránit kolizi, jejímž výsledkem je škoda, ale nepokusila se, musí být potrestána podle pravidla 14.

PŘÍPAD 125

Pokud je po vnější lodi v krytí požadováno poskytnout místo pro jednu nebo pro více vnitřních lodí k obeplutí překážky, potom místo, které poskytne, musí být dostatečné, aby umožnilo všem vnitřním lodím vyhovět jejich povinnostem podle pravidel Části 2.

Pravidlo 44.1, Tresty v okamžiku incidentu: Přijetí trestu

Pravidlo 44.2, Tresty v okamžiku incidentu: jedno a dvou-otáčkové tresty

PŘÍPAD 19

Interpretace pojmu „škoda“.

PŘÍPAD 99

Skutečnost, že loď, která se má vyhýbat, je neovladatelná, jí nedává právo na zproštění viny pro porušení pravidla Části 2. Když loď s právem plavby je zavázána pravidlem 14 „zabránit doteku jestliže je to rozumně možné“ a jedinou cestou jak to učinit, je převrátit loď, neporuší pravidlo, jestliže loď nepřevrátí. Když loď vzdá, jak je to požadováno pravidlem 44.1, ať už z vlastní vůle nebo z nezbytnosti, nemůže být dále potrestána.

PŘÍPAD 107

Během startovní sekvence loď, která nesleduje okolí, může tímto nesplnit svoji povinnost činit vše proto, aby zabránila doteku. Zvolání je jeden ze způsobů, jak loď může jednat, aby zabránila doteku. Pokud porušení pravidla části 2 způsobí vážnou škodu a loď poté vzdá, přijala patřičný trest a nemůže být za toto porušení diskvalifikována.

PŘÍPAD 108

Když přijímá trest za dotyk značky, loď nemusí udělat kompletní otáčku o 360° a také může přijmout trest, když plynule obeplouvá značku. Obeplutí značky bude zároveň splněním trestu, pokud toto obeplutí zahrnuje obrát a halzu a pokud je provedeno bez prodlení poté, co se loď uvolnila od značky a jiných lodí, a pokud nevznikne žádná pochybnost o tom, že získala výhodu.

PŘÍPAD 135

Diskuse nad rozhodnutími, které musí protestní komise učinit, když loď poruší pravidlo části 2 tím, že nevyhýbá, a loď s právem plavby nebo třetí loď **žádá o nápravu podle pravidla 62.1(b)**.

PŘÍPAD 141

Interpretace pojmu „vážný“ ve výrazu „vážná škoda“.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 45, Vytažení, uváznutí, kotvení

PŘÍPAD 5

Loď, která je zakotvena během rozjížděky, stále závodí. Loď neporuší pravidlo 42.1 nebo pravidlo 45, pokud se po přitahování kotevního lana a vytažení kotvy vrátí na místo, kde byla, když kotvu hodila. Nicméně, pokud přitahování kotevního lana jasně pohání loď na jiné místo, potom tato pravidla poruší.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 46, Odpovědná osoba

PŘÍPAD 40

Pokud není jinak výslovně stanoveno v pravidlech třídy, vypsání závodu nebo plachetních směrnicích, majitel lodě nebo jiná odpovědná osoba (person in charge) může svobodně rozhodnout, kdo bude v rozjížděce loď kormidlovat, za předpokladu, že není porušeno pravidlo 46.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 49, Pozice posádky

PŘÍPAD 4

Závodník může držet otěže mimo loď.

PŘÍPAD 36

Pozice členů posádky ve vztahu k lanům zábradlí.

PŘÍPAD 83

Opakované nastavování plachet závodníkem, jehož trup je vně lan zábradlí, není povoleno.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 50.1, Oblečení a výstroj závodníka

[PŘÍPAD 89](#)

Mimo windsurfera nebo kajtaře, závodník nemůže mít oblečenou nebo jinak na sobě připevněnu nádobu s nápojem.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 55.3, Nastavování a ovládání plachet: Užití výložníků

[PŘÍPAD 4](#)

Závodník může držet otěže mimo loď.

[PŘÍPAD 97](#)

„Jockey pole“ připevněný k návětrné spinakrové otěži není výložník.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 56, Mlhové signály a světla

[PŘÍPAD 109](#)

Pravidla IRPCAS nebo státní pravidla plavby platí mezi loděmi, které závodí, pouze v případě, jestliže to stanoví pravidlo ve vypsání závodu. V tomto případě jsou všechna pravidla části 2 změněna. Pravidlo IRPCAS nebo státní pravidla plavby mohou platit, pokud jsou zahrnuta do vypsání závodu, do plachetních směrnic nebo jiného dokumentu, který řídí závod.

[\(zpět na úvod\)](#)

ČÁST 5 – PROTESTY, PROJEDNÁVÁNÍ, HRUBÉ JEDNÁNÍ A ODVOLÁNÍ

Sekce A – Protesty, náprava, jednání podle pravidla 69

Pravidlo 60, Právo protestovat, právo žádat o nápravu nebo jednání podle pravidla 69

[PŘÍPAD 1](#)

Lod', která závodí a porušila pravidlo, ale dále pokračuje v rozjížděce, může protestovat na základě pozdějšího incidentu, i když je po rozjížděce pro tento přestupek diskvalifikována.

[PŘÍPAD 19](#)

Interpretace pojmu „škoda“.

[PŘÍPAD 39](#)

Závodní komise nemá povinnost protestovat na loď. Základní odpovědnost protestovat na porušení pravidel leží na závodnících.

[PŘÍPAD 57](#)

Když majitel v dobré víře předloží platný a řádně ověřený certifikát a splní požadavky pravidla 78.1, potom konečné výsledky závodu nebo série závodu musí zůstat, i když je certifikát později zrušen.

[PŘÍPAD 141](#)

Interpretace pojmu „vážný“ ve výrazu „vážná škoda“.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 61.1, Požadavky protestu: Informování protestovaného

[PŘÍPAD 19](#)

Interpretace pojmu „škoda“.

PŘÍPAD 72

Diskuse o slově „vlajka“.

PŘÍPAD 85

Pokud závodní pravidlo není uvedeno v seznamu pravidel v pravidle 86.1(c), třídová pravidla jej nemohou změnit. Pokud se třídové pravidlo pokouší o takovou změnu, je toto třídové pravidlo neplatné a nemůže být použito.

PŘÍPAD 112

Jestliže loď udělá chybu ohledně **proplutí dráhy** a neopraví ji, neporuší pravidlo 28, dokud nedokončí. Druhá loď ji může informovat o svém úmyslu na ni protestovat před tím, než první loď dokončí, nebo při první rozumné příležitosti po jejím dokončení.

PŘÍPAD 141

Interpretace pojmu „vážný“ ve výrazu „vážná škoda“.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 61.2, Požadavky protestu: Obsah protestu

PŘÍPAD 22

Při posuzování platnosti protestu není důležité, že protestující uvedl jiné pravidlo, o kterém si myslel, že bylo porušeno, než o kterém protestní komise později rozhodne, že bylo porušeno.

Pravidlo 62, Náprava

PŘÍPAD 44

Lod' nemůže protestovat na závodní komisi pro porušení pravidla. **Avšak, pokud se o to pokusí, její "protest" musí splňovat požadavky na žádost o nápravu, v kterémžto případě protestní komise se musí touto žádostí zabývat.**

Pravidlo 62.1, Náprava

PŘÍPAD 31

Když je dáno správné vizuální znamení pro individuální odvolání, ale není dán požadovaný zvukový signál, a když je odvolaná loď v pozici, kde může zvukový signál slyšet, ale nemůže vidět vizuální znamení, a nevrátí se, má nárok na nápravu. Avšak pokud ví, že byla přes čáru, musí se vrátit a odstartovat správně.

PŘÍPAD 55

Lod' nemůže protestovat závodní komisi. Avšak loď může žádat o nápravu nebo, když je stranou protestu, žádat o její znovuotevření. Loď nemá právo na odvolání, když nebyla stranou projednávání. Když se domnívá, že její hodnocení bylo významně horší chybným jednáním nebo opomenutím závodní komise, její jediná možnost je požádat o nápravu. Potom se může odvolat na rozhodnutí tohoto projednávání.

PŘÍPAD 140

Jak platí pravidla, když loď je donucena přejet startovní čáru jinou lodí, která porušila pravidlo části 2.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 62.1(a), Náprava

PŘÍPAD 37

Každá rozjíždka závodu je samostatným závodem; v závodě s více třídami může být vhodné přerušeni rozjíždky jen pro některé třídy a ne pro všechny.

PŘÍPAD 45

Když loď nedokončí z důvodu chyby závodní komise, ale žádná ze závodících lodí ve výsledku nezíská nebo neztratí, patřičný a spravedlivý způsob nápravy je bodovat loď podle toho, jak projely cílovou čáru.

PŘÍPAD 68

Opomenutí závodní komise zjistit, že handicapový certifikát je neplatný, nedává lodi nárok na nápravu. Loď, která mohla porušit pravidlo a která pokračuje v závodě, si uchovává svoje práva podle pravidel Části 2 a rovněž své právo na protest nebo odvolání, i když je později diskvalifikována.

PŘÍPAD 82

Když je cílová čára položena shodně se směrem nebo velmi blízko směru posledního úseku dráhy, takže není možné určit, co je správný způsob, jak dokončit ve smyslu definice, může loď proplout cílovou čáru z obou směrů a její dokončení musí být takto zaznamenáno.

PŘÍPAD 119

Když je pořádán závod pro loď hodnocené přepočtovým systémem (rating), tak má být použit k výpočtu upraveného čas přepočet, který je platný v čase, kdy je rozjíždka jeta. Hodnocení loď by nemělo být změněno, i když později certifikační orgán, jednající z vlastní vůle, změnil její přepočet.

PŘÍPAD 129

Když je dráha zkrácena u obeplouvané značky, obeplouvaná značka se stává cílovou značkou. Pravidlo 32.2(a) umožňuje závodní komisi umístit loď s vyvěšenou vlajkou S na kteroukoliv stranu cílové čáry. Loď musí protnout cílovou čáru v souladu s definicí dokončit, i když by to znamenalo, že musí obeplout značku jinou stranou, než by ji obeplouvala jako značku dráhy, kdyby dráha nebyla zkrácena.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 62.1(b), Náprava

PŘÍPAD 19

Interpretace pojmu „škoda“.

PŘÍPAD 110

*Loď, která byla fyzicky poškozena kontaktem s lodí, která **byla potrestána pro porušení pravidla** části 2, je oprávněna pro nápravu pouze tehdy, pokud tato škoda významně zhoršila její bodové hodnocení. Kontakt mezi loděmi není nezbytný, aby mohla vzniknout fyzická škoda nebo zranění. Zhoršení bodového hodnocení loď, které bylo způsobeno manévrem, který udělala, aby zabránila doteku, není samo o sobě důvodem k nápravě. **Zraněním je myšleno** tělesné zranění osoby a škoda podle pravidla 62.1(b) **je omezena** pouze na fyzickou škodu na lodi nebo její výstroji.*

PŘÍPAD 116

*Diskuze o nápravě v situaci, kdy je loď poškozena začátkem závodu, má nárok na nápravu podle pravidla 62.1(b) a kvůli škodě nemůže pokračovat v dalších rozjíždkách. V takové situaci, aby to bylo spravedlivé vůči ostatním lodím **v závodě**, protestní komise by měla zajistit, že méně, než polovina jejich bodových hodnocení **v závodě** bude **po případném škrtní** založena na průměrných bodech.*

PŘÍPAD 135

***Diskuse nad rozhodnutími, které musí protestní komise učinit,** když loď poruší pravidlo*

části 2 tím, že nevyhýbá, a loď s právem plavby nebo třetí loď **žádá o nápravu podle pravidla 62.1(b)**.
[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 62.1(c), Náprava

[PŘÍPAD 20](#)

Když je možné, že loď je v nebezpečí, druhá loď, která jí poskytuje pomoc, má nárok na nápravu, i když její pomoc nebyla vyžádána nebo když bylo později zjištěno, že první lodi nebezpečí nehrozilo.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 62.1(d), Náprava

[PŘÍPAD 34](#)

Překážení druhé lodi může být porušením pravidla 2 a základem pro udělení nápravy a pro jednání podle pravidla 69.2.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 62.2, Náprava

[PŘÍPAD 102](#)

Když loď požaduje nápravu na základě incidentu, o kterém prohlašuje, že ovlivnil její umístění v rozjížděci, a tedy následně v závodě, je časovým limitem pro podání žádosti o nápravu spíše časový limit pro rozjížděku, než časový limit založený na zveřejnění výsledků závodu.

[\(zpět na úvod\)](#)

Sekce B – PROJEDNÁVÁNÍ A ROZHODNUTÍ

Pravidlo 63.1, Projednávání: Požadavky pro projednávání

[PŘÍPAD 1](#)

Loď, která závodí a porušila pravidlo, ale dále pokračuje v rozjížděci, může protestovat na základě pozdějšího incidentu, i když je po rozjížděci pro tento přestupek diskvalifikována.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 63.2, Projednávání: Čas a místo projednávání, čas stranám pro přípravu

[PŘÍPAD 48](#)

Část 5 závodních pravidel se snaží chránit loď před chybou při rozhodování komise, nikoliv poskytnout skuliny a klíčky pro protestující. Protestující má povinnost se chránit rozumným jednáním před zahájením projednávání.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 63.3, Projednávání: Právo být přítomen

[PŘÍPAD 49](#)

Když dva protesty vycházejí ze stejného incidentu nebo z velmi těsně spojených incidentů, měly by být projednávány společně za přítomnosti zástupců všech zúčastněných lodí

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 63.4, Projednávání: Střet zájmů

[PŘÍPAD 137](#)

Při rozhodování, zda střet zájmů je závažný, protestní komise by měla vzít v úvahu závažnost konfliktu, úroveň závodu a celkové vnímání spravedlnosti.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 63.5, Projednávání: Platnost protestu nebo žádosti o nápravu

[PŘÍPAD 19](#)

Interpretace pojmu „škoda“.

PŘÍPAD 22

*Při posuzování platnosti protestu není důležité, že protestující uvedl jiné pravidlo, o kterém
Při posuzování platnosti protestu není důležité, že protestující uvedl jiné pravidlo, o kterém
si myslel, že bylo porušeno, než o kterém protestní komise později rozhodne, že bylo
porušeno.*

PŘÍPAD 141

Interpretace pojmu „vážný“ ve výrazu „vážná škoda“.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 63.6, Projednávání: Přijetí svědectví a zjišťování skutečností

PŘÍPAD 104

*Pokus o rozlišení mezi skutečnostmi (fakty) a závěry (výsledek usuzování) ve zjištění
protestní komise je někdy neuspokojivý, protože zjištění mohou být založena částečně na
skutečnostech a částečně na závěrech. Národní svaz může změnit rozhodnutí protestní
komise a jakákoliv další zjištění, která se týkají úvah nebo posudků, ale ne její zjištění
skutečností. Národní svaz může odvodit další skutečnosti logickou dedukcí. Písemné
skutečnosti ani nakreslené údaje nemají mezi sebou prioritu. Protestní komise musí
rozhodnout rozpor mezi zjištěnými skutečnostmi, pokud je to národní svaz požaduje.*

PŘÍPAD 136

*Při zjišťování skutečností protestní komise zváží sílu **svědectví**. Obecně platí, že člen
závodní komise, který sleduje startovní čáru, je v lepší pozici než závodník, aby rozhodnul,
zda loď byla přes čáru **při startovním znamení** a, pokud ano, zda se vrátila a odstartovala
správně.*

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 63.7, Projednávání: Rozpor mezi pravidly

PŘÍPAD 98

*Pravidla uvedená v definici Pravidla platí v závodech řízených Závodními pravidly
jachtingu bez ohledu na to, zda vypsání závodu nebo plachetní směrnice jasně stanoví, že
platí. Avšak **vypsání závodu nebo plachetní směrnice** za předpokladu, že jsou v souladu
se všemi nařízeními pravidla 88.2, mohou měnit některé nebo všechny předpisy národního
svazu. Všeobecně: ani vypsání závodu ani plachetní směrnice nemohou měnit třídivá
pravidla. Když loď závodí podle handicapového nebo koeficientového systému, platí
pravidla tohoto systému a některá nebo všechna její třídivá pravidla mohou platit také.
Když je vypsání závodu v konfliktu s plachetními směrnicemi, ani jedno ani druhé nemá
přednost.*

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 64.1(c) Rozhodnutí

PŘÍPAD 44

*Lod' nemůže protestovat na závodní komisi pro porušení pravidla. **Avšak, pokud se o to
pokusí, její "protest" musí splňovat požadavky na žádost o nápravu, v kterémžto případě
protestní komise se musí touto žádostí zabývat.***

Pravidlo 64.2, Rozhodnutí: Tresty

PŘÍPAD 1

*Lod', která závodí a porušila pravidlo, ale dále pokračuje v rozjížděce, může protestovat na
základě pozdějšího incidentu, i když je po rozjížděce pro tento přestupek diskvalifikována.*

PŘÍPAD 22

Při posuzování platnosti protestu není důležité, že protestující uvedl jiné pravidlo, o kterém si myslel, že bylo porušeno, než o kterém protestní komise později rozhodne, že bylo porušeno.

PŘÍPAD 26

Lod' s právem plavby nemusí jednat, aby zabránila doteku, dokud není jasné, že druhá lod' nevyhýbá. Avšak když se lod' s právem plavby mohla pokusit zabránit kolizi, jejímž výsledkem je škoda, ale nepokusila se, musí být potrestána podle pravidla 14.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 64.2(a), Rozhodnutí: Tresty

PŘÍPAD 99

Skutečnost, že lod', která se má vyhýbat, je neovladatelná, ji nedává právo na zproštění viny pro porušení pravidla Části 2. Když lod' s právem plavby je zavázána pravidlem 14 „zabránit doteku, jestliže je to rozumně možné“ a jedinou možností, jak to učinit, je převrátit lod', neporuší pravidlo, jestliže lod' nepřevrátí. Když lod' vzdá, jak je to požadováno pravidlem 44.1(b), ať už z vlastní vůle nebo z nezbytnosti, nemůže být dále potrestána.

PŘÍPAD 107

Během startovní sekvence lod', která nesleduje okolí, může tímto nesplnit svoji povinnost činit vše proto, aby zabránila doteku. Zvolání je jeden ze způsobů, jak lod' může jednat, aby zabránila doteku. Pokud porušení pravidla části 2 způsobí vážnou škodu a lod' poté vzdá, přijala patřičný trest a nemůže být za toto porušení diskvalifikována.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 64.3, Rozhodnutí: Rozhodnutí o nápravě

PŘÍPAD 31

Když je dáno správné vizuální znamení pro individuální odvolání, ale není dán požadovaný zvukový signál, a když je odvolaná lod' v pozici, kde může zvukový signál slyšet, ale nemůže vidět vizuální znamení, a nevrátí se, má nárok na nápravu. Avšak pokud ví, že byla přes čáru, musí se vrátit a odstartovat správně.

PŘÍPAD 45

Když lod' nedokončí z důvodu chyby závodní komise, ale žádná ze závodících lodí ve výsledku nezíská nebo neztratí, patřičný a spravedlivý způsob nápravy je bodovat lodě podle toho, jak projely cílovou čáru.

PŘÍPAD 116

Diskuze o nápravě v situaci, kdy je lod' poškozena začátkem závodu, má nárok na nápravu podle pravidla 62.1(b) a kvůli škodě nemůže pokračovat v dalších rozjížděcích. V takové situaci, aby to bylo spravedlivé vůči ostatním lodím, protestní komise by měla zajistit, že méně, než polovina jejich bodových hodnocení bude založena na průměrných bodech.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 64.4(a) Rozhodnutí: Rozhodnutí ohledně třídových pravidel

PŘÍPAD 19

Interpretace pojmu „škoda“.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 66, Obnovení projednání

PŘÍPAD 115

Interpretace slova „nové“ *jak je použito v pravidle 66.1.*

[\(zpět na úvod\)](#)

Sekce C – HRUBÉ JEDNÁNÍ

Pravidlo 69, Hrubé jednání

PŘÍPAD 138

*Jednání závodníka, které přímo ovlivnilo **fair play** závodu nebo soutěže nebo nepřijetí **patříčného** trestu, když si je závodník vědom, že porušil pravidla, by mělo být řešeno podle pravidla 2. každé jednání, včetně **vážného** porušení pravidla 2 nebo jiného pravidla, pokud tak protestní komise zváží, může být hrubým jednáním a mělo by být řešeno podle pravidla 69.*

Pravidlo 69.1(a), Obvinění z hrubého jednání: Jednání protestní komise

PŘÍPAD 78

V závodě jak „one disign“ třídy tak podle hendykepového systému může loď použít taktiku, kdy jasně zpomaluje druhou loď, za předpokladu, že, když je protestována podle pravidla 2, protestní komise zjistí, že existovala rozumná šance, že její taktika může zlepšit její celkové pořadí v závodě. Avšak poruší pravidlo 2 a pravděpodobně pravidlo 69.1(a), pokud přitom úmyslně poruší pravidla.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 69.2, Hrubé jednání: Jednání protestní komise

PŘÍPAD 34

Překážení druhé lodi může být porušením pravidla 2 a základem pro udělení nápravy a pro jednání podle pravidla 69.2.

PŘÍPAD 65

Když loď ví, že porušila pravidlo černé vlajky, je povinna neprodleně vzdát. Když tak neučiní a úmyslně překáží jiné lodi v závodě, dopouští se hrubého porušení sportovního chování a pravidla 2 a její kormidelník se dopouští hrubého jednání.

PŘÍPAD 67

Když se loď, která závodí, potká s plavidlem, které nezávodí, oba jsou povinni se řídit státními pravidly plavby. Když podle těchto pravidel je závodící loď povinna vyhybat a úmyslně narazí do druhé, její kormidelník se dopouští hrubého jednání.

PŘÍPAD 122

Interpretace významu „přiměřená jistota“ (comfortable satisfaction) a příklady použití.

PŘÍPAD 139

Příklady, kdy je vhodné podle pravidla 69.2(j)(3) oznámit porušení pravidla 69 národnímu svazu nebo na World Sailing.

[\(zpět na úvod\)](#)

Sekce D - ODVOLÁNÍ

Pravidlo 70.1, Odvolání: Potvrzení nebo oprava rozhodnutí, interpretace pravidla

PŘÍPAD 104

Pokus o rozlišení mezi skutečnostmi (fakty) a závěry (výsledek usuzování) ve zjištění protestní komise je někdy neuspokojivý, protože zjištění mohou být založena částečně na skutečnostech a částečně na závěrech. Národní svaz může změnit rozhodnutí protestní komise a jakákoliv další zjištění, která se týkají úvah nebo posudků, ale ne její zjištění skutečností. Národní svaz může odvodit další skutečnosti logickou dedukcí. Písemné

skutečnosti ani nakreslené údaje nemají mezi sebou prioritu. Protestní komise musí rozhodnout rozpor mezi zjištěnými skutečnostmi, pokud je to národní svaz požaduje.

[PŘÍPAD 143](#)

Pokud pořadatel závodu není organizací podle pravidla 89.1, strana projednávání nemá národ na odvolací proces.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 71.4, Rozhodnutí národního svazu

[PŘÍPAD 61](#)

Když je na základě odvolání upraveno nebo změněno rozhodnutí protestní komise, musí být podle toho upravena konečná umístění a ceny.

[\(zpět na úvod\)](#)

ČÁST 6 – PŘIHLÁŠKY A KVALIFIKACE

Pravidlo 75, Přihlášení k závodu

[PŘÍPAD 40](#)

Pokud není jinak výslovně stanoveno v pravidlech třídy, vypsání závodu nebo plachetních směrnicích, majitel lodě nebo jiná odpovědná osoba (person in charge) může svobodně rozhodnout, kdo bude v rozjížděcí loď kormidlovat, za předpokladu, že není porušeno pravidlo 46.

[PŘÍPAD 143](#)

Pokud pořadatel závodu není organizací podle pravidla 89.1, strana projednávání nemá národ na odvolací proces.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 78, Souhlas s třídovými pravidly, certifikáty

[PŘÍPAD 57](#)

majitel v dobré víře předloží platný a řádně ověřený certifikát a splní požadavky pravidla 78.1, potom konečné výsledky závodu nebo série závodu musí zůstat, i když je certifikát později zrušen.

[PŘÍPAD 131](#)

Jestliže loď, která porušila pravidlo 78.2 tím, že nepředložila platný certifikát nebo nebyla před startem v posledním dni závodu schopna doložit jeho existenci, závodní komise ji musí bez projednání bodovat jako DSQ ze všech rozjížděk závodu.

[\(zpět na úvod\)](#)

ČÁST 7 – ORGANIZACE ZÁVODU

Pravidlo 85, Změny pravidel

[PŘÍPAD 121](#)

Postup, který je nutno dodržet v případě změny pravidla pro daný závod, je *podrobně* popsán.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 86, Změny závodních pravidel

[PŘÍPAD 32](#)

Závodník má výhradní právo shlédnout vypsání závodu a plachetní směrnice a všechny psané dodatky, aby získal všechny podrobnosti, které se vztahují k trati, kterou má plout.

[PŘÍPAD 85](#)

Pokud závodní pravidlo není uvedeno v seznamu pravidel v pravidle 86.1(c), třídová

pravidla jej nemohou změnit. Pokud se třídivé pravidlo pokouší o takovou změnu, je toto třídivé pravidlo neplatné a nemůže být použito.

PŘÍPAD 121

Postup, který je nutno dodržet v případě změny pravidla pro daný závod, je podrobně popsán.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 87, Změna třídivých pravidel

PŘÍPAD 98

*Pravidla uvedená v definici Pravidla platí v závodech řízených Závodními pravidly jachtingu bez ohledu na to, zda vypsání závodu nebo plachetní směrnice jasně stanoví, že platí. Avšak **vypsání závodu nebo** plachetní směrnice za předpokladu, že jsou v souladu se všemi nařízeními pravidla 88.2, mohou měnit některé nebo všechny předpisy národního svazu. Všeobecně: ani vypsání závodu ani plachetní směrnice nemohou měnit třídivá pravidla. Když loď závodí podle handicapového nebo koeficientového systému, platí pravidla tohoto systému a některá nebo všechna její třídivá pravidla mohou platit také. Když je vypsání závodu v konfliktu s plachetními směrnicemi, ani jedno ani druhé nemá přednost.*

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 88.2, Předpisy národního svazu

PŘÍPAD 98

*Pravidla uvedená v definici Pravidla platí v závodech řízených Závodními pravidly jachtingu bez ohledu na to, zda vypsání závodu nebo plachetní směrnice jasně stanoví, že platí. Avšak **vypsání závodu nebo** plachetní směrnice za předpokladu, že jsou v souladu se všemi nařízeními pravidla 88.2, mohou měnit některé nebo všechny předpisy národního svazu. Všeobecně: ani vypsání závodu ani plachetní směrnice nemohou měnit třídivá pravidla. Když loď závodí podle handicapového nebo koeficientového systému, platí pravidla tohoto systému a některá nebo všechna její třídivá pravidla mohou platit také. Když je vypsání závodu v konfliktu s plachetními směrnicemi, ani jedno ani druhé nemá přednost.*

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 89.1, Pořadatel; **Vypsání závodu, Jmenování funkcionářů; Pořadatel**

PŘÍPAD 143

Pokud pořadatel závodu není organizací podle pravidla 89.1, strana projednávání nemá národ na odvolací proces.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 90, Závodní komise; Plachetní směrnice; Bodování

PŘÍPAD 61

Když je na základě odvolání upraveno nebo změněno rozhodnutí protestní komise, musí být podle toho upravena konečná umístění a ceny.

Pravidlo 90.2(c), Závodní komise; Plachetní směrnice; Bodování

PŘÍPAD 32

Závodník má výhradní právo shlédnout vypsání závodu a plachetní směrnice a všechny psané dodatky, aby získal všechny podrobnosti, které se vztahují k trati, kterou má plout.

[\(zpět na úvod\)](#)

DODATEK A - BODOVÁNÍ

Pravidlo A3, Startovní časy a umístění v cíli.

PŘÍPAD 119

Když je pořádán závod pro lodě hodnocené přepočtovým systémem (rating), tak má být použit k výpočtu upraveného čas přepočet, který je platný v čase, kdy je rozjíždka jeta. Hodnocení lodě by nemělo být změněno, i když později certifikační orgán, jednající z vlastní vůle, změní její přepočet.

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo A4, bodovací systém

PŘÍPAD 128

Když loď na cílové čáře udělá chybu podle pravidla 28.2 nebo poruší pravidlo 31 a dokončí bez nápravy své chyby nebo bez přijetí trestu, musí být hodnocena body, které odpovídají jejímu umístění, když dokončila. Za porušení pravidla 28.2 nebo pravidla 31 může být potrestána pouze, pokud je protestována, a pokud protestní komise rozhodne, že pravidlo porušila

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo A5, Bodování určené závodní komisí

PŘÍPAD 28

*Když jedna loď poruší pravidlo a v důsledku toho se druhá loď dotkne značky, je tato druhá loď **zproštěna** viny. Skutečnost, že startovní značka byla z jakéhokoliv důvodu posunuta, nezprošťuje loď povinnosti správně odstartovat. Závodní komise může přerušit rozjíždku podle pravidla **32.1(c)** pouze, když je pozice značky změněna tak, že přímo ovlivní bezpečnost nebo spravedlivost závodu.*

PŘÍPAD 128

Když loď na cílové čáře udělá chybu podle pravidla 28.2 nebo poruší pravidlo 31 a dokončí bez nápravy své chyby nebo bez přijetí trestu, musí být hodnocena body, které odpovídají jejímu umístění, když dokončila. Za porušení pravidla 28.2 nebo pravidla 31 může být potrestána pouze, pokud je protestována, a pokud protestní komise rozhodne, že pravidlo porušila

PŘÍPAD 131

*Jestliže loď, která porušila pravidlo 78.2 tím, že nepředložila platný certifikát nebo nebyla **před startem v posledním dni závodu** schopna doložit jeho existenci, závodní komise ji musí bez projednání bodovat jako DSQ ze všech rozjížděk závodu.*

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo A9, Návod k nápravě

PŘÍPAD 116

*Diskuze o nápravě v situaci, kdy je loď poškozena začátkem závodu, má nárok na nápravu podle pravidla 62.1(b) a kvůli škodě nemůže pokračovat v dalších rozjíždkách. V takové situaci, aby to bylo spravedlivé vůči ostatním lodím **v závodě**, protestní komise by měla zajistit, že méně, než polovina jejich bodových hodnocení **v závodě** bude **po případném škrtní** založena na průměrných bodech.*

[\(zpět na úvod\)](#)

DODATEK J – VYPSÁNÍ ZÁVODU A PLACHETNÍ SMĚRNICE

Pravidlo J1, Obsah vypsání závodu

Pravidlo J2, Obsah plachetních směrnic

PŘÍPAD 98

*Pravidla uvedená v definici Pravidla platí v závodech řízených Závodními pravidly jachtingu bez ohledu na to, zda vypsání závodu nebo plachetní směrnice jasně stanoví, že platí. Avšak **vypsání závodu nebo** plachetní směrnice za předpokladu, že jsou v souladu*

se všemi nařízenými pravidla 88.2, mohou měnit některé nebo všechny předpisy národního svazu. Všeobecně: ani vypsání závodu ani plachetní směrnice nemohou měnit třídivá pravidla. Když loď závodí podle handicapového nebo koeficientového systému, platí pravidla tohoto systému a některá nebo všechna její třídivá pravidla mohou platit také. Když je vypsání závodu v konfliktu s plachetními směrnicemi, ani jedno ani druhé nemá přednost.

PŘÍPAD 121

Postup, který je nutno dodržet v případě změny pravidla pro daný závod, je podrobně popsán.

[\(zpět na úvod\)](#)

DODATEK R – ODVOLACÍ PROCEDURA

Pravidlo R5, Nepostačující skutečnosti, znovuotevření

PŘÍPAD 104

Pokus o rozlišení mezi skutečnostmi (fakty) a závěry (výsledek usuzování) ve zjištění protestní komise je někdy neuspokojivý, protože zjištění mohou být založena částečně na skutečnostech a částečně na závěrech. Národní svaz může změnit rozhodnutí protestní komise a jakákoliv další zjištění, která se týkají úvah nebo posudků, ale ne její zjištění skutečností. Národní svaz může odvodit další skutečnosti logickou dedukcí. Písemné skutečnosti ani nakreslené údaje nemají mezi sebou prioritu. Protestní komise musí rozhodnout rozpor mezi zjištěnými skutečnostmi, pokud to národní svaz požaduje.

[\(zpět na úvod\)](#)

ZNAMENÍ ZÁVODU

Znamení závodu, X

PŘÍPAD 31

Když je dáno správné vizuální znamení pro individuální odvolání, ale není dán požadovaný zvukový signál, a když je odvolaná loď v pozici, kde může zvukový signál slyšet, ale nemůže vidět vizuální znamení, a nevrátí se, má nárok na nápravu. Avšak pokud ví, že byla přes čáru, musí se vrátit a odstartovat správně.

[\(zpět na úvod\)](#)

MEZINÁRODNÍ PŘEDPISY PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKY NA MOŘI

PŘÍPAD 38

Mezinárodní předpisy pro zabránění srážky na moři (IRPCAS) jsou určeny pro zajištění bezpečnosti plavidel na moři a pro vyloučení situací, které by mohly vést ke kolizi. Když pravidla pro práva plavby IRPCAS nahrazují pravidla části 2, účinně zakazují lodí s právem plavby měnit směr, když je blízko lodí, která má vyhýbat.

PŘÍPAD 109

Pravidla IRPCAS nebo státní pravidla plavby platí mezi loděmi, které závodí, pouze v případě, jestliže to stanoví pravidlo ve vypsání závodu. V tomto případě jsou všechna pravidla části 2 změněna. Pravidlo IRPCAS nebo státní pravidla plavby mohou platit, pokud jsou zahrnuta do vypsání závodu, do plachetních směrnic nebo jiného dokumentu, který řídí závod.

[\(zpět na úvod\)](#)

SEKCE 2 - ŘEŠENÉ PŘÍPADY

PŘÍPAD 1

[Pravidlo 60.1, Právo na protest, právo žádat o nápravu nebo jednání podle pravidla 69](#)

[Pravidlo 63.1, Projednávání: Požadavky pro projednávání](#)

[Pravidlo 64.2, Rozhodnutí: tresty](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Lod', která závodí a porušila pravidlo, ale dále pokračuje v rozjížděce, může protestovat na základě pozdějšího incidentu, i když je po rozjížděce pro toto porušení potrestána.

Zjištěné skutečnosti

Lodě A, B a C závodí společně s ostatními. Po incidentu mezi A a B loď A zvolá a vztyčí svoji protestní vlajku, ale loď B nevzdá ani nepřijme trest. Později po tomto incidentu B protestuje na třetí loď C. Protestní komise projedná protest A proti B a diskvalifikuje B.

Otázka

Je touto diskvalifikací protest B proti C neplatný?

Odpověď

Ne. Když loď po údajném porušení pravidla pokračuje v závodění, její práva a povinnosti se podle pravidel nemění. Proto, i když je protestu A proti B vyhověno, musí protestní komise projednat rovněž protest B proti C. Jestliže je tento protest platný a protestní komise na základě svědectví shledá, že C porušila pravidlo, musí být rovněž potrestána (viz pravidlo 64.2).

RYA 1962/25

PŘÍPAD 2

[Pravidlo 12, Na stejném větru, bez krytí](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[Pravidlo 15, Získání práva plavby](#)

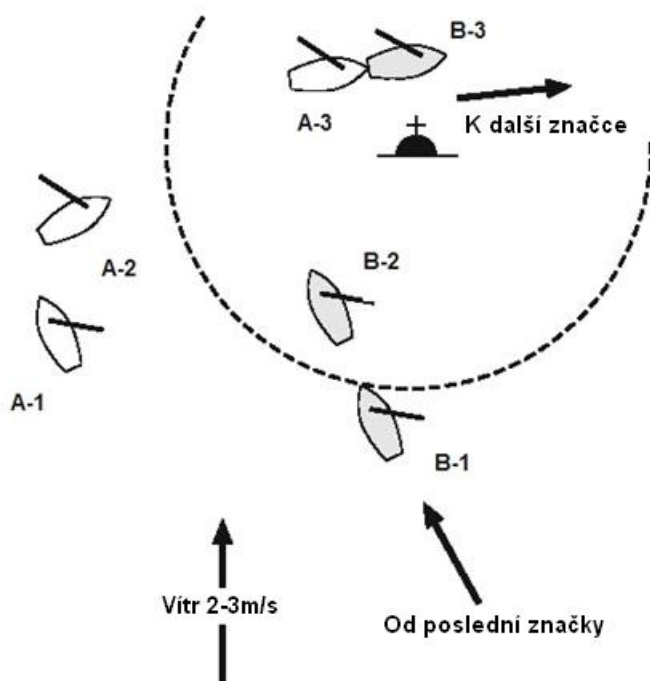
[Pravidlo 18.2\(a\), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky](#)

[Pravidlo 18.2\(b\), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky](#)

[Pravidlo 43.1\(c\), Zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Jestliže loď zcela vzadu vpluje do zóny jako první ze dvou lodí a později, když druhá loď vplula do zóny, jsou lodě v krytí, pravidlo 18.2(a) platí, ale pravidlo 18.2(b) neplatí. Pravidlo 18.2(a) platí pouze, když lodě jsou v krytí a alespoň jedna z nich je v zóně.



Souhrn skutečností

Lodě A a B byly obě na větru zleva a blížily se ke značce, kterou obeploovaly pravobokem. Vál slabý vítr. V pozici 1, když A připlula na úroveň značky, byla zcela vpředu vzhledem k lodi B, ale čtyři a půl délky trupu bočně od značky. B, která právě vplula do zóny, byla tři délky od značky. Mezi pozicí 1 a 2 loď A přehodila a mířila ke značce a dostala se do vnějšího krytí vzhledem k B. Mezi pozicí 2 a 3 loď B také přehodila, zamířila ke značce a dostala se do pozice zcela vpředu před A. Když se B poprvé dostala před A, byla polovinu délky trupu od značky. Několik sekund poté, co se B stala lodí zcela vpředu, narazila A do její zádě, protože měla vyšší rychlost. Nedošlo ke zranění ani ke škodě. A protestovala na B podle pravidla 18.2(b). B protestovala na A podle pravidla 12. Loď A byla diskvalifikována a odvolala se.

Rozhodnutí

A zřejmě věřila, že druhá věta pravidla 18.2(b) platí, když dvě lodě byly v pozici 1 a B, protože byla zcela vzadu, byla povinna dát lodi A místo u značky. Tato věta platí, pouze pokud loď byla zcela vpředu, když vplula do zóny. V pozici 1 loď B vplula do zóny, ale A byla mimo ni. Navíc, první věta pravidla 18.2(b) neplatí, protože lodě nebyly v krytí, když B jako první z nich vplula do zóny. Avšak když lodě byly v krytí, platilo pravidlo 18.2(a) a to vyžadovalo po lodi A, aby poskytla místo u značky lodi B. Během tohoto času se B musela vyhybat A nejdříve podle pravidla 10 a později po přehození podle pravidla 11.

Krátce po přehození se B dostala do pozice zcela vpředu před A. V tomto okamžiku pravidla 18.2(a) a 11 přestala platit a začala platit pravidla 12 a 15. Pravidlo 15 požaduje po B zpočátku dát lodi A místo k vyhýbání. B tento požadavek splnila, protože bylo snadné pro A ihned lehce odpaďnout, aby se vyhnula zádi lodě B, když se tato stala lodí zcela vpředu. Když A narazila do zádě B, bylo jasné, že nevyhýbala, a proto bylo správné diskvalifikovat loď A podle pravidla 12. A rovněž porušila pravidlo 14, protože pro ni bylo možné lehce odpaďnout, aby zabránila doteku s B.

Poté, kdy bylo zřejmé, že A nevyhýbá B, nebylo pravděpodobně možné, aby se B kontaktu vyhnula. Avšak, i kdyby B byla schopna **zabránit** doteku, byla by zproštěna viny podle pravidla 14(b), protože byla lodí s právem plavby a kontakt nezpůsobil škodu ani zranění.

Odvolání je zamítnuto, rozhodnutí protestní komise je potvrzeno a loď A zůstává diskvalifikována pro porušení pravidel 12 a 14.

USSA 1962/87

PŘÍPAD 3

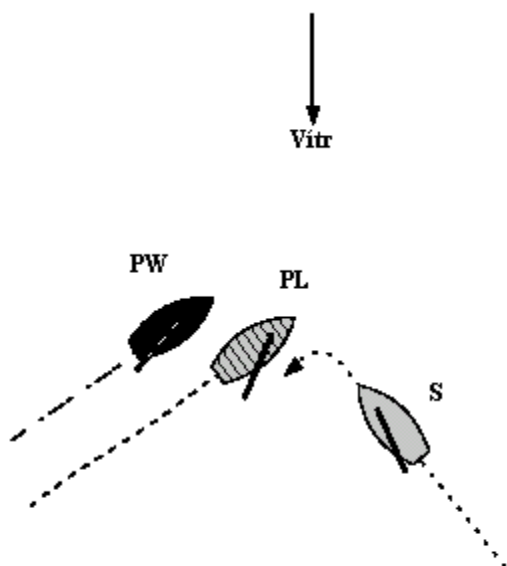
[Pravidlo 19.2\(a\), Místo k obeplutí překážky: Poskytnutí místa u překážky](#)

[Pravidlo 20, Místo k obratu u překážky: Zvolání a odpověď](#)

[Pravidlo 43.1\(a\), Zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Závětrná loď na větru zleva, která volá o místo k obratu, když se přibližuje k lodi na větru zprava, která je pro ni překážkou, nemusí předpokládat, že návětrná loď nesplní svoji povinnost neprodleně obrátit nebo jinak poskytnout místo.



Skutečnosti

S volala na PL, když se tyto dvě lodě k sobě přibližovaly na kolizním kursu. Poté PL dvakrát volala „Místo k obratu“, ale PW nereagovala. PL nyní neschopná vyhýbat S volala potřeť a PW nyní začala obracet. V tomto okamžiku S, která byla ve vzdálenosti 1 metr od PL, začala prudce odpadat, aby zabránila kolizi. PW vzdala a S protestovala na PL podle pravidla 10. Protestní komise diskvalifikovala PL s konstatováním, že pokud neměla včasnou odezvu od PW, mohla využít svoje právo vyostřit a přinutit PW k obratu.

PL se odvolala s tvrzením, že:

- (1) neměla právo přinutit PW k obratu na opačný bok,
- (2) i kdyby se společně s PW dostaly do pozice předí proti větru, S by stejně musela změnit směr, aby zabránila kolizi a
- (3) předpokládala možný vývoj a volala na PW v dostatečném předstihu.

Rozhodnutí

Odvolání lodě PL je přijato. PL je vráceno původní pořadí. Jelikož S byla překážkou pro PL a PW, měla PL jako loď s právem plavby právo podle pravidla 19.2(a) si vybrat mezi voláním o obrat a odpadnutím (viz pravidlo 20.1). Protože se PL rozhodla k obratu a volala

o místo (a učinila tak třikrát), byla oprávněna předpokládat, že PW bude reagovat a místo k obratu ji poskytne. PL nebyla povinna předpokládat, že se PW nepodřídí pravidlům 20.2(b) a 20.2(c). Byť PL porušila pravidlo 10, je osvobozena jako nevinná oběť v důsledku porušení pravidla druhou lodí tak, jak stanoví pravidlo 64.1(a).

RYA 1962/37

PŘÍPAD 4

[Pravidlo 49, Pozice posádky; lanová zábradlí](#)
[Pravidlo 55.3\(a\), Nastavování a ovládání plachet: Užití výložníků](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Závodník může držet otěže mimo loď.

Otázka

Je přípustné, aby závodník držel otěže čelní plachty nebo spinakru mimo loď?

Odpověď

Pravidlo **55.3(a)** zakazuje užití výložníku, který je definován jako kování nebo jiné zařízení. Jelikož závodník není ani kování ani zařízení, je pro závodníka přípustné držet otěže vně lodě za předpokladu, že je to v souladu s pravidlem 49.

RYA 1962/41

PŘÍPAD 5

[Definice, Závodit](#)
[Pravidlo 22, Loď převržená, zakotvená nebo na mělčině; Záchrana](#)
[Pravidlo 42.1, Pohon: Základní pravidlo](#)
[Pravidlo 45, Vytažení, uvázání, kotvení](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Lod', která je zakotvena během rozjížd'ky, stále závodí. Loď neporuší pravidlo 42.1 nebo pravidlo 45, pokud se po přitahování kotevního lana a vytažení kotvy vrátí na místo, kde byla, když kotvu hodila. Nicméně, pokud přitahování kotevního lana jasně pohání loď na jiné místo, potom tato pravidla poruší.

Skutečnosti

V rozjížd'kách, kde prvním úsekem dráhy je křižování proti větru proti nepříznivému proudu a vítr je velice slabý, některé lodě zakotvily na startovní čáře nebo blízko ní, aby zabránily tomu, aby je proud strhnul dolů. Když vítr zesílí nebo proud poleví, vytáhnou kotvu a vyplují.

Otázka 1

Zakotvená loď stále „závodí“ ve smyslu termínu použitého v preambuli části 4?

Odpověď 1

Ano. V preambuli části 4 je slovo „závodit“ vytištěno tučnou kurzívou, a je tedy použito ve smyslu stanoveném v definicích (viz Názvosloví v Úvodu). Definice závodit nijak nezmiňuje, zda je loď zakotvená, uvízlá na mělčině, převržená nebo zda jiným způsobem

právě nepostupuje v závodě. Proto zakotvené lodě stále „závodí“, což znamená, že jsou chráněny **pravidlem 22** a musejí se řídit závodními pravidly včetně pravidel 42.1 a 45.

Otázka 2

Je po lodi vyžadováno, aby plula do místa nad svoji kotvu, než ji začne vytahovat, nebo může vytahovat svoji kotvu i když jako důsledek vytahování kotevního lana bude poháněna vůči vodě nebo vůči dnu?

Odpověď 2

Činnosti, které jsou povoleny pravidlem 45 jsou výjimky k pravidlu 42.1. Pravidlo 45 povoluje lodi zakotvit. K správnému zakotvení lodě je potřeba po dosednutí kotvy na dno ještě vypustit dodatečnou délku kotevního lana. Pravidlo 45 požaduje po lodi, aby vytáhla kotvu dříve, než pokračuje v závodění, ledaže by tak nebyla schopna učinit. Pro vytažení kotvy je nejprve potřeba vytáhnout dodatečnou délku kotevního lana a tato činnost pohne lodí na místo nad kotvu. Protože je tato činnost povolena pravidlem 45, neporušuje tak pravidlo 42.1.

Avšak, pokud je kotevní lano vytaženo tak silně nebo rychle, že poté, co je kotva vy-zdvižena ze dna, je loď zcela jasně poháněna na jiné místo, než odkud byla kotva hozena, pak loď pokračuje v závodění dříve, než vytáhne kotvu, přičemž touto činností porušila jak pravidlo 42.1 tak i pravidlo 45.

Revidováno 2012.

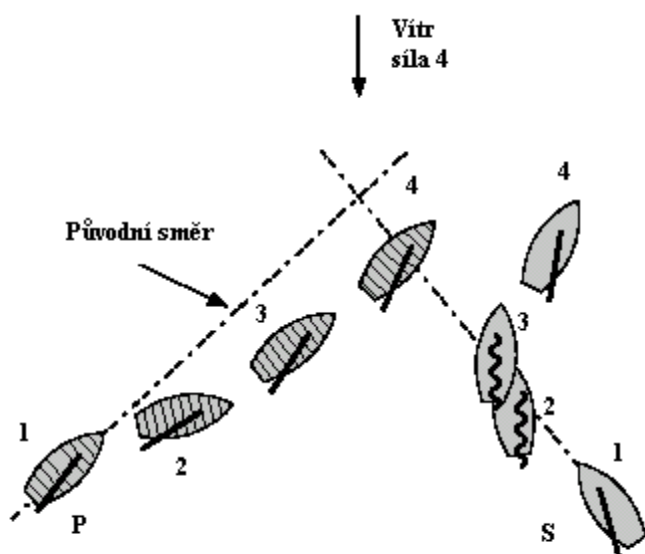
PŘÍPAD 6

[Pravidlo 16.1, Změna směru](#)

[Pravidlo 16.2, Změna směru](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Lod' na větru zprava, která obrací poté, co lod' na větru zleva již odpadla, aby proplula za její zád', nemusí nezbytně porušit pravidlo.



Skutečnosti

Mezi pozicemi 1 a 2 P odpadla, aby proplula za zádí lodi S. O okamžik později S zvolila obrat. Po proplutí přibližně jedné délky lodi, se P vrátila na svůj směr ostře proti větru a ztratila přibližně délku trupu směrem do závětrí. P minula S také přibližně jednu délku v jejím návětrí. Poté co S obrátila, vyostření P nebylo způsobeno nutností vyhýbat S. P protestovala na S podle pravidla 16.1. P tvrdila, že když S obrátila až poté, co P již odpadla za její zád, pak S neposkytla P dostatek místa k vyhýbání. Protestní komise diskvalifikovala S podle pravidla 16.1. S se odvolala.

Rozhodnutí

Odvolání lodě S je přijato a je jí vráceno původní pořadí. S byla subjektem pravidla 16 pouze po dobu, když byla na větru zprava a vyostřovala ze směru ostře proti větru do směru přídí proti větru. Během této doby P měla dostatek místa k vyhýbání, a proto S neporušila pravidlo 16.1. S rovněž neporušila pravidlo 16.2, protože P byla schopna jet svým směrem ve vzdálenosti přibližně délky trupu, což dokazuje, že vyostřování S nevyžadovalo, aby P bezprostředně musela měnit směr, aby se vyhnula. Poté, co S přešla přes směr přídí proti větru, se P stala lodí s právem plavby podle pravidla 13 a pravidla 16.1 a 16.2 již neplatily. S vyhýbala P tak, jak je požadováno pravidlem 13. S neporušila žádné pravidlo

USSA 1963/93

PŘÍPAD 7

[Pravidlo 11, Na stejném větru, Krytí](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[Pravidlo 15, Získání práva plavby](#)

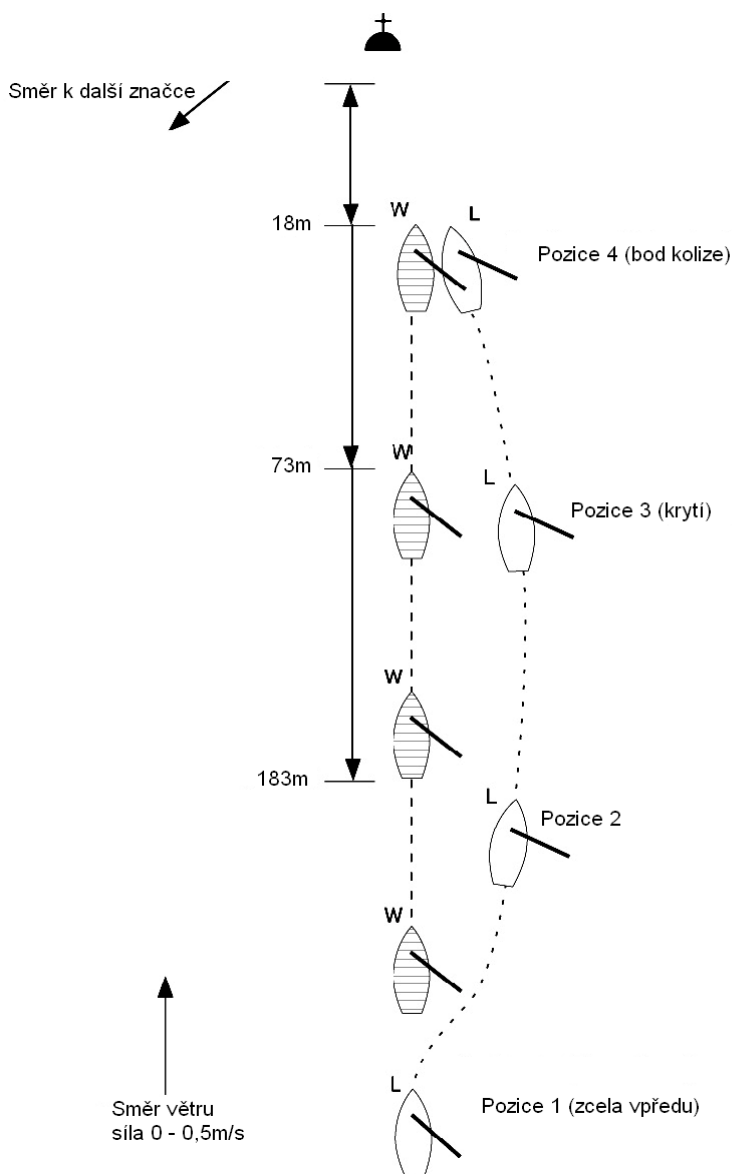
[Pravidlo 16.1, Změna směru](#)

[Pravidlo 17, Na stejném větru; Správný směr](#)

[Pravidlo 43.1\(c\), Zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když se loď z pozice zcela vzadu dostane do krytí v závětrí a zůstává ve vzdálenosti do dvou délek trupu, návětrná loď musí vyhýbat. Závětrná loď musí z počátku dávat návětrné lodi místo k vyhýbání a nesmí plachtit nad svůj správný směr. Správný směr návětrné lodě není relevantní.



Souhrn skutečností

Lodě L a W byly malé lodě (dinghy) o délce 5 metrů. Přibližně 200 metrů od značky získala L z pozice zcela vzadu závětrné krytí vzhledem k W. L byla méně než dvě délky svého trupu od W. Obě lodě potom plachtily vedle sebe ve vzdálenosti přibližně jeden a půl délky trupu až do vzdálenosti 80 metrů od značky. V tomto místě L mírně vyostřila směrem ke značce. Vyostření neovlivnilo W. W udržovala stálý směr. L se nikdy nestala lodí zcela vzadu. Rážno W se dotklo stěhu L, třebaže beze škody a bez zranění a L protestovala podle pravidla 11. Protest L byl zamítnut a byla diskvalifikována na základě toho, že nedala W dostatek místa, aby splnila svou povinnost se vyhýbat, jak je vyžadováno pravidlem 15. L se odvolala.

Rozhodnutí

Odvolání lodě L je přijato. Když L získala krytí v závětrí W, lodi W nastala povinnost podle pravidla 11 vyhýbat se L. Ve stejném okamžiku L byla povinna podle pravidla 15 poskytnout W místo k vyhýbání. Ale tato povinnost byla pouze krátkodobá a v tomto případě je zcela zřejmé, že krytí existovalo dostatečně dlouhou a W měla dostatek místa aby mohla vyhýbat (dát přednost).

Pravidlo 17 pro L platí, protože jak ukazuje obrázek, byla před tím, než získala krytí, lodí zcela vzadu a od okamžiku, kdy krytí získala, jela ve vzdálenosti do dvou délek svého

trupu od W. L byla oprávněna měnit směr, aby plula přímo ke značce za předpokladu, že nebude plout nad svůj správný směr. Je to správný směr lodě L, který je kritériem pro rozhodnutí, zda porušila pravidlo 17. Podle odsouhlaseného nákresu, L v žádném okamžiku neplachtila nad svůj správný směr. Proto L neporušila pravidlo 17.

Právě po pozici 3 loď L lehce vyostřila. Loď W měla zjevně dostatek prostoru k vyhýbání, takže L neporušila pravidlo 16.1. L porušila pravidlo 14, protože mohla zabránit doteku s W, ale nemůže být potrestána, protože nevznikla ani škoda ani zranění.

W porušila pravidlo 11 protože se nevyhýbala (nedávala přednost) lodi L. W mohla zabránit doteku a proto porušila pravidlo 14 a, protože neplachtila v rámci místa, na který měla nárok podle pravidla 16.1, není zproštěna viny podle pravidla 43.1c).

W je diskvalifikována podle pravidla 11 a pravidla 14 a L je vráceno původní pořadí.

RYA 1963/10

PŘÍPAD 8

[Pravidlo 42.1, Pohon: Základní pravidlo](#)
[Pravidlo 42.2\(d\), Pohon: Zakázané činnosti](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Opakované pohyby kormidla do pozice, kdy loď získá rychlost na každé ze série vln od projíždějícího plavidla a zvýšení rychlosti je výsledek povoleného působení vody na trup, nejsou „rudlováním“, ledaže by byly silové.

Souhrn skutečností

Dvě malé lodě A a B pluly na boční vítr rychlostí okolo 8 uzlů. Velká motorová loď rychle proplula v souběžném směru v jejich závětrí a vytvořila několik velkých vln. Když každá z vln dosáhla k A, její kormidelník opakovaně pohnul bez nepřiměřené síly kormidelní pákou napříč středovou linií, což způsobilo sérii rytmických změn dráhy načasovaných do průchodu každé vlny pod jeho lodí. Tyto pohyby byly učiněny pouze při setkání s vlnami vytvořenými motorovou lodí. B protestovala na A podle pravidla 42.2(d) pro rudlování. Závodní komise diskvalifikovala loď A a ta se odvolala.

Rozhodnutí

Odvolání bylo vyhověno, A je vráceno původní pořadí.

Pohyby kormidelní pákou, i když opakované, nebyly silové. Získání rychlosti nebylo přímým výsledkem pohybu kormidla, nýbrž změnou polohy lodě tak, aby mohla využít výhody vln, což je v souladu s pravidlem 42.1. Kormidelník může pohybovat kormidelní pákou, jak si myslí, že je to nejlepší za předpokladu, že neporuší pravidlo 42.2(d).

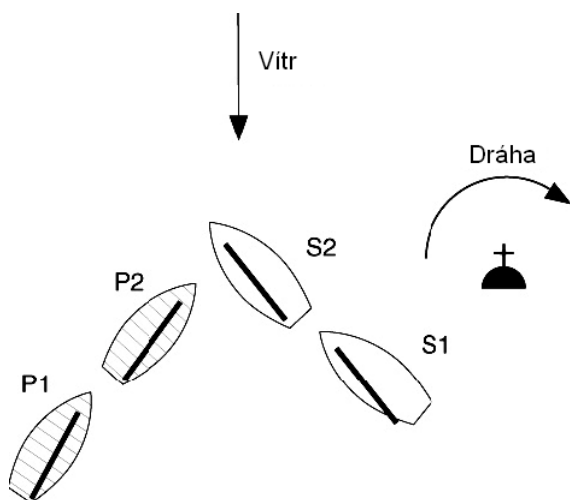
USSA 1962/91

PŘÍPAD 9

[Definice, Správný směr](#)
[Pravidlo 10, Na opačném větru](#)
[Pravidlo 18.1\(a\), Místo u značky: Platnost pravidla 18](#)
[Pravidlo 18.1\(b\), Místo u značky: Platnost pravidla 18](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když si loď na větru zprava zvolí směr od návětrné značky, loď na větru zleva musí vyhýbat. V tomto případě neexistuje pravidlo, které by vyžadovalo po lodi, aby plula správným směrem.



Otázka

Dvě lodě, plující ostře proti větru, se potkaly na opačném větru u návětrné značky, kterou musely minout pravobokem. Loď S měla dostatečné místo k obratu a obeplutí značky i s ohledem na vítr a proud, ale místo toho aby obrátila, S se držela svého směru, aby přinutila loď P k obratu. Může loď P nedbat pravidla 10, jestliže se domnívá, že loď S plachtí mimo svůj správný směr a má dostatečné místo k obeplutí značky?

Odpověď

Ne, pravidlo 10 platí. Pravidlo 18 neplatí, když jsou lodě v jedné ze čtyř situací popsaných v pravidlech 18.1(a), (b), (c) nebo (d). Obě pravidla 18.1(a) a 18.2(b) jsou pro S a P aplikovatelné. Lodě jsou na opačném větru (na opačných bocích) na křižování proti větru (viz [Případ 132](#)). Rovněž správný směr lodě S, ale ne P, je obrátit.

Když loď S zvolí zachování svého směru, loď P musí vyhýbat. Zatímco za jistých okolností je lodím zakázáno plachtit pod nebo nad svůj správný směr, v tomto případě není pravidlo, které by vyžadovalo po lodi plachtit správným směrem.

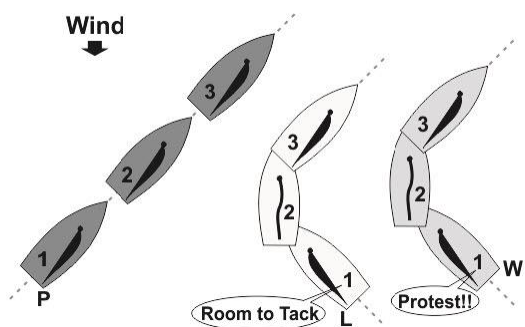
RYA 1964/2, revidováno 2021

PŘÍPAD 10

[Pravidlo 20, Místo k obratu u překážky](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Jestliže loď zvolá o místo k obratu, i přestože se ani nepřibližuje k překážce, ani nepluje ostře proti větru nebo ostřeji, poruší pravidlo 20.1. Volaná loď je povinná reagovat, i když zvolání porušilo pravidlo 20.1.



Souhrn skutečností

L a W plují ostře proti větru na větru zprava a jsou na kolizním kurzu s P, která závodí a pluje na větru zleva a také ostře proti větru. L zvolá na W o místo k obratu. W reaguje a protestuje.

Otázka 1

Jak platí pravidlo 20 v takovéto situaci?

Odpověď 1

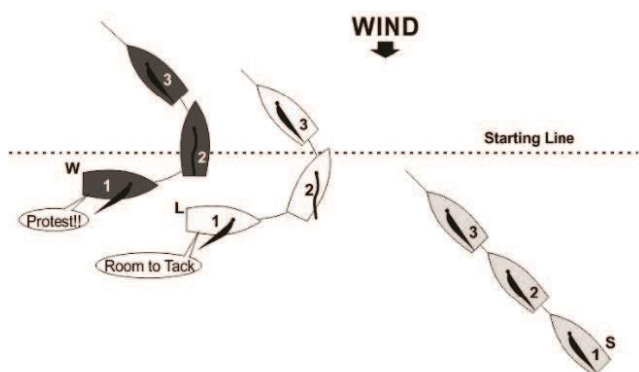
Ačkoliv mezi loděmi L a P existuje riziko kolize, P není překážkou pro L a W, protože žádná z lodí L a W jí nemusí vyhýbat.

V okamžiku, kdy L zvolá o místo k obratu, nepřibližuje se k překážce a poruší tím pravidlo 20.1(a).

Pravidlo 20.2(b) požaduje, aby W na zvolání reagovala, i když požadavky pravidla 20.1 nebyly splněny. Proto W musí buďto ihned otočit nebo zvolat „Obrát ty!“ a dát lodi L místo, aby mohla obrátit a vyhnout se jí. Když W odpoví, L musí obrátit co nejdříve. W reaguje obratem a neporuší žádné pravidlo.

Skutečnosti pro otázku 2

L a W jedou na větru zleva na boční vítr podél startovní čáry. L je na kolizním kurzu s lodí S, která se přibližuje ke startovní čáře na větru zprava ostře proti větru, L zvolá na W pro místo k obratu. W reaguje a protestuje.



Otázka 2

Jak platí pravidlo 20 v této situaci?

Odpověď 2

S je překážkou pro obě lodě W a L.

V okamžiku, kdy zvolá o místo k obratu, se L přibližuje k překážce a musí udělat významnou změnu směru, aby se jí vyhnula. Avšak, protože nepluje ostře proti větru nebo ostřeji, poruší pravidlo 20.1(b).

Tak jako v odpovědi 1, pravidlo 20.2(b) požaduje, aby W na zvolání reagovala, i když požadavky podle pravidla 20.1 nejsou splněny. W musí buďto otočit co nejdříve nebo zvolat „Obrat' ty“ a dát lodi L místo k obratu, aby se jí mohla vyhnout. W reaguje tím, že dělá obrat, a neporuší žádné pravidlo. Pokud by L neotočila a například proplula za zádi S, potom poruší pravidlo 20.2 (d).

RYA 1964/8

PŘÍPAD 11

[Definice, Překážka](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

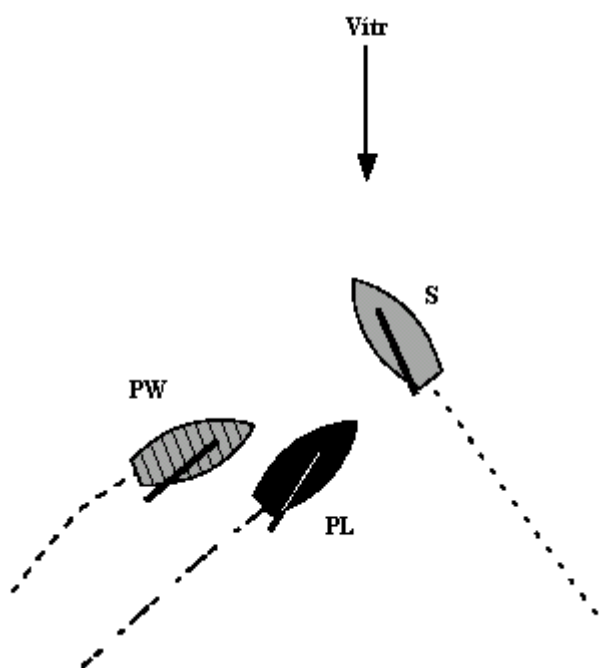
[Pravidlo 19.2\(b\), Místo k obeplutí překážky: Poskytnutí místa u překážky](#)

[Pravidlo 20.1, Místo k obratu u překážky: Zvolání](#)

[Pravidlo 43, Zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když jsou lodě u překážky v krytí včetně případu, kdy překážkou je loď s právem plavby, vnější loď musí dát vnitřní lodi místo k proplutí mezi ní a překážkou.



Skutečnosti

Na úseku křižování proti větru se k sobě přibližovaly tři lodě: PW a PL ostře proti větru v krytí na větru zleva a loď S na větru zprava. PL by mohla bezpečně proplout za zádi S. PW, která byla na kolizním směru s S a asi tři délky od ní, volala na PL o místo. PL volání ignorovala a udržovala svůj směr. Když PW odpadla, aby se vyhnula S, došlo mezi PW a PL k lehkému doteku. PW protestovala podle pravidla 19.2(b).

Protestní komise zaujala stanovisko, že pravidlo 19.2(b) neplatilo s tvrzením, že PW mohla snadno obrátit na volnou vodu do návětrí, aby se vyhnula. PW byla diskvalifikována podle pravidla 11 a odvolala se.

Rozhodnutí

Lod' S byla překážkou pro PW a PL, protože obě lodě PW a PL by potřebovaly udělat významnou změnu směru, když by pluly k lodi S a byly jednu délku od ní, a protože obě byly povinny se jí podle pravidla 10 vyhýbat (viz. definice Překážka).

Podle pravidla 19.2(a) PL jako loď s právem plavby měla právo minout loď S libovolnou stranou. Rozhodla se minout loď S v závětrí. Proto podle pravidla 19.2(b) PW měla právo na místo pro proplutí mezi PL a zádí S. PL neposkytla PW odpovídající místo, a tak PL porušila pravidlo 19.2(b). PL byla subjektem pravidla 14, ale nemůže být pro porušení tohoto pravidla potrestána, protože měla právo plavby proti PW a nevznikla škoda ani zranění.

To by platilo, i kdyby PW nevolala o místo k obratu.

PW nemohla vědět, že PL neposkytne dostatečné místo, až do okamžiku, kdy byla nucena proplout mezi S a PL. PW porušila pravidlo 11, ale byla k tomu donucena chybou lodě L, která jí měla poskytnout místo podle pravidla 19.2(b) a **je zproštěna viny podle pravidla 43.1(c).**

Když začalo být zřejmé, že PW nedá místo, nebylo pro W rozumně možné zabránit doteku, ke kterému došlo, a PW tedy neporušila pravidlo 14.

Po PW nebylo možné požadovat, aby „obrátila na volnou vodu, aby se vyhnula“, protože PL nezvolala podle pravidla 20.1 o místo k obratu, aby se mohla vyhnout lodi. Kdyby PL zvolala, byla by PW povinna dle pravidel 20.2(b) a 20.2(c) reagovat, a to i přesto, že Pravidlo 20.1(a) zakazuje lodi PW takové zvolání, protože nemusela udělat žádnou změnu kurzu, aby se vyhnula lodi S.

Odvolání lodě PW je vyhověno. Rozhodnutí protestní komise diskvalifikovat PW se ruší. PW je vráceno pořadí a PL je diskvalifikována pro porušení pravidla 19.2(b). (pro diskusi o obdobné situaci – viz [Případ 125](#)).

RYA 1964/18

PŘÍPAD 12

[Definice, Zcela vpředu a zcela vzadu; Krytí](#)

[Pravidlo 11, Na stejném větru, krytí](#)

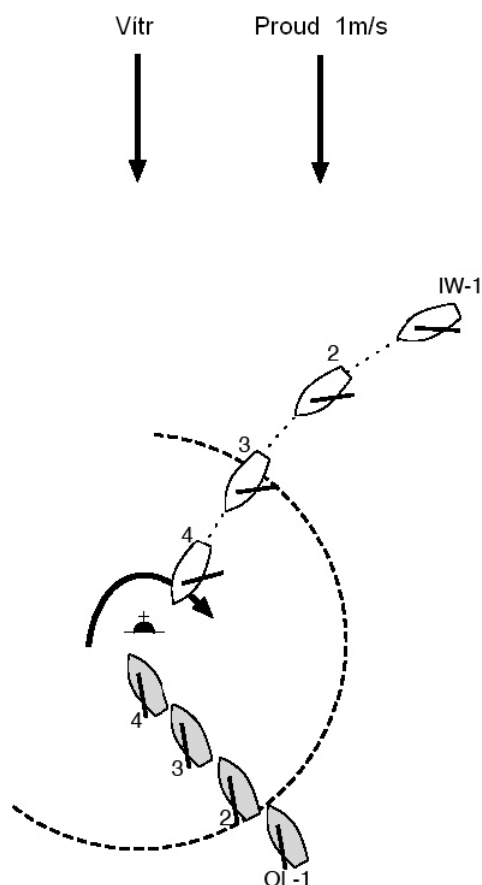
[Pravidlo 18.1, Místo u značky: Platnost pravidla 18](#)

[Pravidlo 18.2\(b\), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky](#)

[Pravidlo 43, Zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Pro určení práva vnitřní lodě na místo u značky podle pravidla 18.2(b) není podstatné, že se lodě přibližují na velice rozdílných kurzech za podmínky existence krytí mezi nimi v okamžiku, kdy první z nich vpluje do zóny.



Souhrn skutečností

OL a IW se přibližovaly ke značce, kterou měly obeplout pravobokem. Vítr byl slabý, proud měl rychlost 2 uzly a stejný směr jako vítr. IW, která plachtila výše od značky, aby kompenzovala vliv proudu, se nyní přibližovala ke značce s proudem skoro na zadní vítr. OL, na druhé straně, byla závětrná a v pozici 1 přibližně tři délky lodě od značky stoupala pomalu proti proudu. IW dvakrát zvolala o místo a OL dvakrát odpověděla „Nemůžeš zde proplout“. V posledním okamžiku, krátce po pozici 4 v nákrese IW vyostřila, aby zahájila manévr obeplouvání značky, OL se pokusila ji poskytnout místo, ale mezi oběma loděmi došlo ke kontaktu. Nedošlo ke škodě nebo ke zranění.

OL protestovala podle pravidla 11, ale byla diskvalifikována podle pravidla 18.2(b). Odvolala se s tvrzením, že bylo nelogické a mimo záměr definice Zcela vpředu a zcela vzadu; Krytí a pravidla 18 se domnívat, že dvě lodě jsou v krytí, když jejich kurzy se liší o 90 stupňů. Také tvrdila, že účelem pravidla 18 je chránit před nebezpečím doteku se značkou loď, která není schopna proplout za zádí vnější lodě. Kromě toho argumentovala tím, že způsobem, jakým se IW přibližovala ke značce, pokud by nevyostřila, by byla schopna snadno proplout za zádí OL a že IW nebyla vnitřní lodí až do posledního okamžiku před kontaktem.

Rozhodnutí

Odvolání lodě OL se zamítá. Diskvalifikace OL je potvrzena.

Lodě měly minout značku po stejné požadované straně a byly na stejném větru, a proto pravidlo 18 platilo po pozici 1, když OL vplula do zóny. Lodě byly od toho okamžiku až do kontaktu v krytí a žádná z lodí nebyla zcela vzadu za druhou (viz definice Zcela vpředu a zcela vzadu; Krytí). A proto také platí první věta pravidla 18.2(b), která omezuje práva lodě

OL tím, že po ní vyžaduje, aby poskytla IW místo u značky. OL lodi IW místo u značky nedala, a tak je diskvalifikována podle pravidla 18.2(b).

IW porušila pravidlo 11, ale stalo se tak, když plula uvnitř poskytnutého místa u značky na něž měla právo, a proto je zproštěna viny podle pravidla 21(a).

Obě lodě porušily pravidlo 14, protože obě mohly dotyku zabránit. Avšak, protože OL byla lodí s právem plavby a IW měla právo na místo u značky a kontakt nezpůsobil zranění nebo škodu, obě jsou podle pravidla 43.1(c) zproštěny viny za porušení pravidla 14.

RYA 1964/19

PŘÍPAD 13

[Definice, Správný směr](#)

[Pravidlo 11, Na stejném větru, Krytí](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[Pravidlo 15, Získání práva plavby](#)

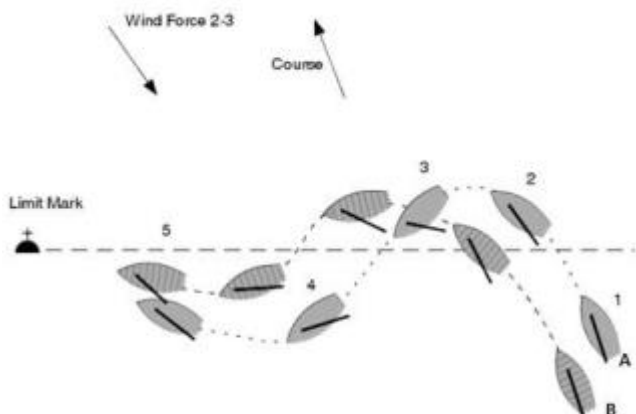
[Pravidlo 16.1, Změna směru](#)

[Pravidlo 17, Na stejném větru; Správný směr](#)

[Pravidlo 43.1\(c\), Zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Závětrná loď neporuší pravidlo, když před svým startovním znamením pluje směrem, který je ostřejší než směr návětrné lodi.



Souhrn skutečností

Když dvě lodě **A** a **B** délky 14 stop (4 m) manévrovaly před startovním znamením, překřížily startovní čáru. Když odpadaly, aby se vrátily na předstartovní stranu, **A** jako z počátku návětrná loď získala závětrnou pozici tím, že proplula za záď **B**. Bezprostředně po pozici 4 loď **A** vyostřila na směr ostře proti větru a plachtila přímo na levou stranu startovní čáry. **B** během toho s povolenými otěžemi plachtila pomaleji podél startovní čáry. V pozici 5 došlo ke kontaktu, ráhno **B** se dotklo bočního stěhu **A**. **A** protestovala na **B** podle pravidla 11. **B** proti ní protestovala podle pravidla 12 a 15.

Protestní komise zjistila, že **A** měla právo plavby podle pravidla 11 od okamžiku, kdy zaujala stálý kurz, až do dotyku. **B** měla dostatek místa k vyhýbání, i když by za tím

účelem musela předčasně přejít startovní čáru. Proto byl protest B zamítnut a protestu A bylo vyhověno. B se odvolala a tentokrát s odkazem na pravidlo 16.1.

Rozhodnutí

Odvolání loď B se zamítá. Mezi pozicemi 2 a 3 získala A krytí v závětrí B, čímž získala právo plavby podle pravidla 11, avšak omezené pravidlem 15, dle kterého musela z počátku poskytnout B místo k vyhýbání. A vyhověla tomuto požadavku, protože poskytla B místo k vyhýbání. Právě po pozici 4, když A vyostřila do směru ostře proti větru, byla povinována pravidlem 16.1 poskytnout lodi B místo k vyhýbání a také tuto povinnost splnila.

Loď B z pozice zcela vzadu získala závětrné krytí vzhledem k A a zůstala méně než 2 délky trupu od ní. Proto dle pravidla 17 nesměla plachtit nad svůj správný směr. Nicméně loď před svým startovním znamením neměla žádný správný směr (viz definice Správný směr), neboť startovní signál byl dán až po incidentu. Proto vyostřením loď A neporušila pravidlo 17 a byla ve skutečnosti oprávněna vyostřit i více, než jak vyostřila, dokonce až do pozice přídí proti větru za předpokladu, že při takovém manévru neporuší pravidlo 16.1.

Poté, kdy A získala závětrné krytí vzhledem k B, loď B byla povinna vyhýbat. Loď B však nevyhýbala, a proto je její diskvalifikace podle pravidla 11 potvrzena. Navíc, B porušila pravidlo 14, protože mohla dotyku s A **zabránit a, protože plachtila v rámci místa, na který podle pravidla 16.1 měla nárok, je zproštěna viny podle pravidla 42.1(c).**

A také porušila pravidlo 14, protože pro ni bylo snadné nepatrně odpadnout a zabránit doteku. Avšak A je zproštěna viny **podle pravidla 43.1(c)**, protože byla lodí s právem plavby a současně nevznikla škoda nebo zranění.

RYA 1965/10

PŘÍPAD 14

[Definice, Správný směr](#)

[Pravidlo 11, Na stejném větru, Krytí](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

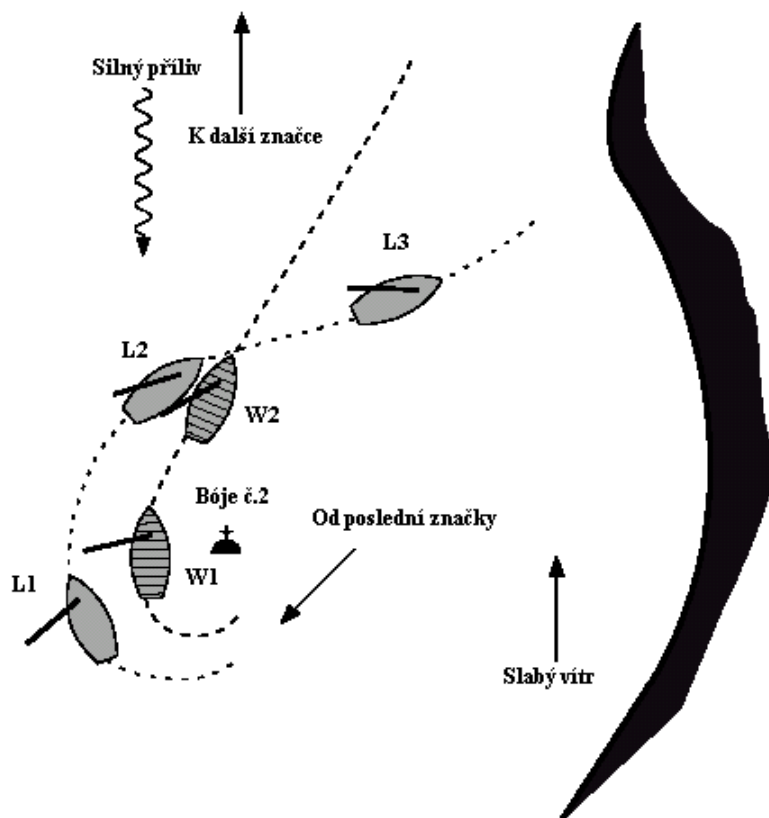
[Pravidlo 16.1, Změna směru](#)

[Pravidlo 17 Na stejném větru; Správný směr](#)

[Pravidlo 43.1\(c\), Zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když následkem rozdílného mínění o správném směru závětrné lodě se dvě lodě na stejném větru přibližují, návětrná loď musí vyhýbat. Dvě lodě, které plují na stejném úseku blízko sebe, mohou mít odlišné správné směry.



Skutečnosti

Po obeplutí návětrné značky ve slabém větru se flotila rozdělila, některé lodě plachtily směrem k pobřeží, aby se dostaly z proudu, a ostatní zůstaly na volném moři, kde očekávaly lepší vítr. L získala závětrné krytí k W z pozice zcela vzadu, zůstala ve vzdálenosti do dvou délek lodě od ní a značku obepluly v krytí. W si zvolila zůstat na volném moři, zatímco L začala lehce vyostřovat a informovala W o svém úmyslu jet k pobřeží. W odpověděla „nemáš právo vyostřovat“. L odpověděla, že plachtí svým správným směrem a W jí musí vyhýbat. Diskuze chvíli trvala. L pokračovala ve změně směru. Lodě se dotkly a obě protestovaly. Protestní komise diskvalifikovala L podle pravidla 17, že plula nad svůj správný směr. L se odvolala.

Rozhodnutí

Když se díky rozdílnému názoru ohledně správného směru dvě lodě na stejném větru přibližují, W je povinna podle pravidla 11 vyhýbat a podle pravidla 14 zabránit doteku.

Tento případ popisuje, kdy dvě lodě na stejném úseku dráhy, které jedou blízko sebe, mohou mít rozdílné správné směry. Který z rozdílných kurzů k další značce je rychlejší nemůže být dopředu určeno a není nezbytně prokázáno tím, která z lodí bude u další značky první.

Základním argumentem protestu W bylo, že L v rozporu s pravidlem 17 plachtila nad svůj správný směr. Obranou a protiargumentem L bylo, že její rozhodnutí jet blíž k pobřeží mimo proud povede k jejím dřívějšímu dokončení, a tedy plachtila svým správným směrem. Nad to L argumentovala, že W porušila pravidla 11 a 14.

Zjištěné skutečnosti neprokázaly, že L plula nad svůj správný směr, a proto pravidlo 17 neporušila. Když L lehce vyostřila mezi pozicí 1 a 2, W měla místo k vyhýbání, a proto L neporušila pravidlo 16.1. L mohla zabránit doteku s W. Tím, že tak neučinila, porušila

pravidlo 14, avšak je zproštěna viny **podle pravidla 42.1(c)**, protože byla lodí s právem plavby a dotek nezpůsobil škodu nebo zranění.

W porušila pravidlo 11 tím, že se nevyhýbala lodi L. W mohla zabránit doteku a tím, že tak neučinila, porušila pravidlo 14, ale není zproštěna viny **podle pravidla 42.1(c)**.

Odvolání lodě L se vyhovuje. L je vráceno původní pořadí a W je diskvalifikována podle pravidel 11 a 14.

RYA 1966/3

PŘÍPAD 15

[Definice, Místo u značky](#)

[Pravidlo 12, Na stejném větru, Bez krytí](#)

[Pravidlo 13, Při obracení](#)

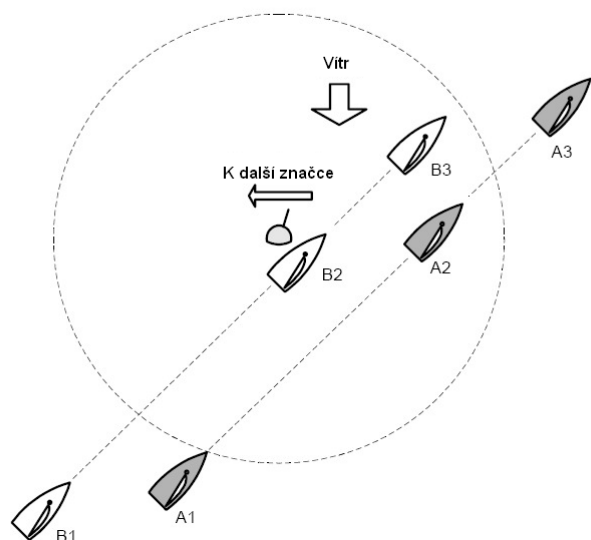
[Pravidlo 18.1\(a\), Místo u značky: Platnost pravidla 18](#)

[Pravidlo 18.2\(b\), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky](#)

[Pravidlo 18.2\(d\), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Lod' zcela vpředu, která obrací, aby obeplula značku, musí vyhovět pravidlu 13; Lod' zcela vzadu má právo zachovat svůj směr a tím bránit druhé lodi v obratu.



Zjištěné skutečnosti

Lodě A a B se přibližují k návětrné značce, kterou mají obeplouvat levobokem. Plují rovnoběžně na směr ostře proti větru, loď A je zcela vpředu před B. A očekává, že B, jakmile dosáhne značky, udělá obrat, aby značku obeplula a plula směrem k další značce. Místo toho B nemění svůj směr, jak je vyobrazeno na obrázku, a pluje dál za značku.

Otázka

Má loď B právo držet svůj směr a tímto bránit lodi A, aby nemohla obrátit?

Odpověď

Ano. Po dobu, kdy A zůstává na větru zleva, je loď B podle pravidla 12 povinná vyhýbat, a protože A byla zcela vpředu, když vplula do zóny, je B rovněž povinná podle pravidla 18.2(b) poskytnout lodi A místo u značky. Za předpokladu, že B vyhýbá lodi A a dává jí místo u značky, pokud A vyostří (dokonce kdyby A vyostřila na směr přídí proti větru), je B oprávněna plout jakýmkoliv směrem, který si zvolí, včetně toho, že zachová svůj směr. Nicméně od okamžiku, kdy A opustí zónu, loď B jí již nemusí dávat místo u značky. (viz pravidlo 18.2(d))

Místo u značky, na které má A nárok, nezahrnuje místo k obratu (viz poslední věta definice Místo u značky). Jestliže by A obrátila, potom od okamžiku, kdy přejde přes směr přídí proti větru, všechny části pravidla 18 přestávají platit, neboť loď již budou na opačném větru (viz pravidlo 18.1(b) a [Případ 132](#)). Navíc, loď A již by již nebyla lodí s právem plavby podle pravidla 12, zatímco loď s právem plavby by se stala B podle pravidla 13.

RYA 1966/8

Případ 16

VYMAZÁN

PŘÍPAD 17

[Pravidlo 13, Při obracení](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Loď již není subjektem pravidla 13, když je na směru ostře proti větru bez ohledu na její pohyb vůči vodě nebo na nastavení plachet.

Otázka

Pravidlo 13 platí, dokud loď, která obrací, není na směru ostře proti větru. Avšak pravidlo neříká, zda loď, když získá směr ostře proti větru, musí být v pohybu. Je to myšleno tak, že v okamžiku, kdy pravidlo 13 přestává platit, se loď musí skutečně pohybovat ve vodě ve směru ostře proti větru, a ne pouze být na takovém směru?

Odpověď

Loď již není subjektem pravidla 13, když je na směru ostře proti větru, bez ohledu na její pohyb vodou nebo nastavení jejich plachet.

RYA 1967/8

PŘÍPAD 18

VYMAZÁN

PŘÍPAD 19

[Část 2, Preambule](#)
[Pravidlo 36\(b\), Rozjížděky znovu startované a znovu jeté](#)

[Pravidlo 43.1\(c\), Zproštění viny](#)

[Pravidlo 44.1\(b\), Tresty v čase incidentu: Přijmutí trestu](#)

[Pravidlo 60.3\(a\)\(1\), Právo protestovat: Právo žádat o nápravu nebo jednání dle pravidla 69](#)

[Pravidlo 61.1\(a\)\(4\), Požadavky protestu: Informování protestovaného](#)

[Pravidlo 62.1\(b\), Náprava](#)

[Pravidlo 63.5, Projednávání: Platnost protestu nebo žádosti o nápravu](#)

[Pravidlo 64.3\(a\), Rozhodnutí: Rozhodnutí o protestech týkajících se třídivých pravidel \(zpět na úvod\)](#)

Interpretace pojmu „škoda“.

Otázka

Je v závodních pravidlech speciální pojem „škoda“?

Odpověď

Ne. Není možné definovat „škodu“ vyčerpávajícím způsobem, ale jeden současný anglický slovník říká „škoda: ..narušuje hodnotu nebo užitečnost něčeho“.

Tato definice naznačuje otázky. Příkladem jsou:

1. Byla současná tržní hodnota jakékoliv části lodě nebo lodě jako celku snížena?
2. Stala se jakákoliv část lodě nebo její výstroje méně funkční?

RYA 1968/2

PŘÍPAD 20

[Pravidlo 1.1, Bezpečnost: Pomoc v nebezpečí](#)

[Pravidlo 62.1\(c\), Náprava](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když je možné, že loď je v nebezpečí, druhá loď, která jí poskytuje pomoc, má nárok na nápravu, i když její pomoc nebyla vyžádána nebo když bylo později zjištěno, že první lodi nebezpečí nehrozilo.

Souhrn skutečností

Malá loď A (dinghy) se během rozjíždky převrátila a loď B, která to viděla, jí přijela nabídnout pomoc. A pomoc přijala a B současně vzala 2 členy její posádky na palubu. Potom po několik minut všichni pracovali, aby postavili (vzpřímili) loď A, která měla špičku stěžně zabořenou v blátě. Po návratu na břeh B požádala podle pravidla 62.1(c) o nápravu.

Protestní komise zohlednila ve svém rozhodnutí několik okolností. Za prvé, kormidelník A byl vysoce zkušený jachtař. Za druhé, vítr byl slabý a příliv stoupal, pročež by v krátkém čase došlo k uvolnění stěžně. Za třetí, A nežádala o pomoc, ale byla jí nabídnuta. Protože ani loď, ani její posádka nebyly v nebezpečí, náprava byla zamítnuta. B se odvolala a uvedla, že pravidlo 1.1 nestanovuje lodi, která pomoc poskytuje, jakoukoliv povinnost, aby rozpoznala nebo později obhajovala závěr, že nebezpečí existovalo.

Rozhodnutí

Odvolání lodě B je vyhověno. Loď, která je v pozici, kdy může pomoci druhé lodi, která může být v nebezpečí, je **podle pravidla 1.1** povinna tak učinit. Není podstatné, zda protestní komise později rozhodla o tom, že nebezpečí nehrozilo nebo že pomoc nebyla vyžádána. B je oprávněna k nápravě. Protestní komisi je přikázáno, aby znovu otevřela

projednávání a rozhodla o patřičné nápravě podle požadavků a návodů uvedených v pravidle 64.2 a A9.

RYA 1968/14

PŘÍPAD 21

[Definice, Místo u značky](#)

[Definice, Místo](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když vnější loď s právem plavby musí dát místo u značky vnitřní lodi, která je s ní v krytí, existuje minimální a maximální prostor, který jí musí poskytnout. Velikost tohoto prostoru významně závisí na daných podmínkách včetně větru a vln, rychlosti vnitřní lodě, vytažených plachtách a vlastnostech lodě.

Otázka

Když pravidlo 18 požaduje po lodi s právem plavby, aby poskytla vnitřní lodi v krytí místo u značky, jaký je maximální prostor, který musí poskytnout? Jaký je minimální prostor, který musí poskytnout?

Odpověď

V této situaci říká definice „místa u značky“, že vnitřní loď má právo na místo pro tyto čtyři manévry:

- Místo, aby minula značku požadovanou stranou
- Místo, aby mohla plout ke značce, ale pouze tehdy, pokud je její správný směr plout ke značce blíže
- Nezbytné místo k obeplutí nebo minutí značky, aby mohla plout svoji dráhu
- Místo k obratu, ale pouze pokud jsou splněny další požadavky, vnitřní loď v krytí je v návětrí od vnější lodě a obrat je součástí obeplouvání a je nezbytný pro plavbu dráhou a vnitřní loď by dosáhla značku bez dalšího obratu.

Definice Místa a Místa u značky nezahrnuje odkaz na minimální a maximální prostor a také žádné pravidlo neříká, že by loď s právem plavby měla poskytnout nějaký minimální a maximální prostor. Musí dát vnitřní lodi prostor, který ona potřebuje v daných podmínkách a řízena s jachtařskou dovedností. Navíc, vnitřní loď má právo na místo, aniž by se dotkla značky a aby splnila své povinnosti podle pravidel části 2 s ohledem na vnější loď a také s ohledem na jakékoliv okolní lodě.

Pojem „dané podmínky“ zasluhuje určitou úvahu. Například, pokud na malém jezeře a za slabého větru značku obeplouvají 2 malé ploutvové plachetnice, vnitřní loď bude potřebovat a může být spokojena s relativně malým prostorem, který je vyžadován pro proplutí trupu a správně přitažené ráhno. V opačném extrému, když se dvě kýlové lodě na rozbouřeném otevřeném moři blíží ke značce, která je zmítána vysokými vlnami, vnitřní loď může pro zajištění bezpečnosti potřebovat místo i větší než jedna délka trupu. Loď s vytaženým spinakrem často vyžaduje více prostoru než loď bez spinakru. Loď, která jede ve skluzu potřebuje méně prostoru k otočení než loď, která šplhá do vlny. Dané podmínky také zahrnují vlastnosti vnitřní lodě. Například kýlová loď s dlouhým kýlem nebo katamarán mohou vyžadovat více místa než malá jednotrupá plachetnice. Loď s větším kormidlem potřebuje méně prostoru než loď s malým.

Výraz „s jachtařskou dovedností“ se uplatní na obě lodě. Za prvé je adresován vnější lodi a říká jí, že musí poskytnout vnitřní lodi dostatek místa, aby mohla při obeplouvání značky

plout správným směrem a aby nebyla nucena konat zvláštní nebo neobvyklý manévr. Je také adresována vnitřní lodi. Ta si nemůže stěžovat na nedostatek prostoru, jestliže se jí nepodaří manévr vykonat s přiměřeně účinným zacházením s kormidlem, otěžemi a plachtami. (Viz také [Případ 103](#))

ISAF 1969/1

PŘÍPAD 22

[Pravidlo 61.2\(d\), Požadavky protestu: Obsah protestu](#)

[Pravidlo 63.5, Projednávání: Platnost protestu nebo žádosti o nápravu](#)

[Pravidlo 64.2, Rozhodnutí: Tresty a zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Při posuzování platnosti protestu není důležité, že protestující uvedl jiné pravidlo, o kterém si myslel, že bylo porušeno, než o kterém protestní komise později rozhodne, že bylo porušeno.

Souhrn skutečností

Po kolizi blízko značky S protestovala na P a uvedla ve svém protestním formuláři, jak je vyžadováno pravidlem 61.2(d), pravidlo 18. Protestní komise označila protest za neplatný a odmítla protest projednávat s tím, že protest měl uvést pravidlo 10 a nikoliv pravidlo 18. Po projednávání a na dotaz stran sdělila, že protest mohl být uznán. S se odvolala.

Rozhodnutí

Pravidlo 61.2(d) požaduje, aby protestující v protestu uvedl pravidlo, o kterém se domnívá, že bylo porušeno. Pokud tento požadavek není splněn v písemném protestu, který byl doručen do kanceláře závodu, může být doplněn před nebo během projednání. Neexistuje požadavek, že uvedené pravidlo nebo pravidla musí být to nebo ta, která jsou později určena, že byla porušena. Pro rozhodnutí o tom, zda je protest platný, není důležité, že protestující označil pravidlo, které pravděpodobně bude nebo nebude pravidlem, které bude použito.

Je to protestní komise, která po zjištění skutečností rozhodne, které pravidlo bude použito. Pravidlo 64.1 říká, že diskvalifikace nebo jiný trest musí být uložen bez ohledu na to, zda použité pravidlo bylo nebo nebylo v protestu uvedeno.

Odvolání je přijato s tím, že protestní komise musí protest znovu projednat.

FIV 4/1967

PŘÍPAD 23

[Definice, Zcela vpředu, zcela vzadu; krytí](#)

[Definice, Překážka](#)

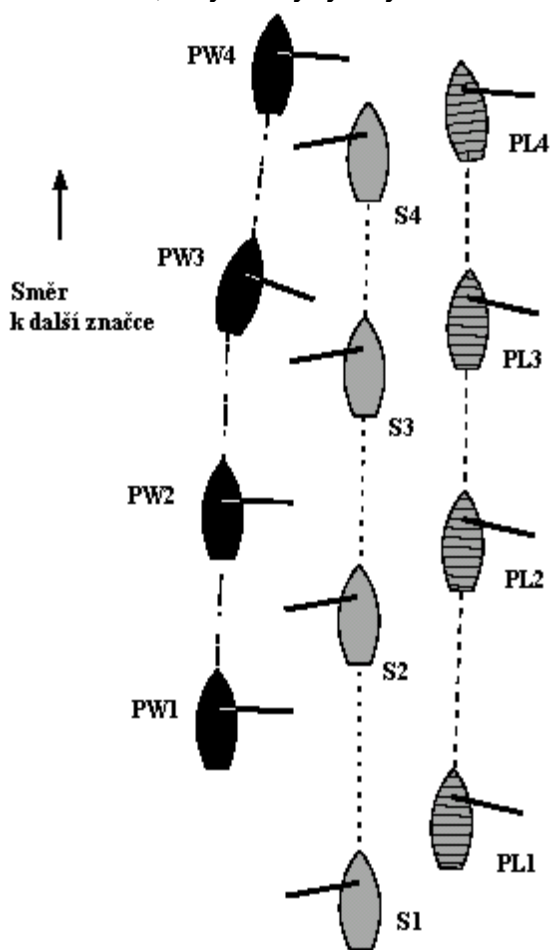
[Pravidlo 10, Na opačném větru](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[Pravidlo 19, Místo k obeplutí překážky](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Při kurzu na zadní vítr pravidlo 19 neplatí pro loď na větru zprava, která proplouvá mezi dvěma loďmi na větru zleva, které byly před ní. Pravidlo 10 vyžaduje od obou lodí na větru zleva, aby se vyhýbaly.



Souhrn skutečností

Tři lodě, jedna na větru zprava a dvě na větru zleva, pluly na zadní vítr. S dostihla PL a PW a vplula mezi ně, jak je ukázáno na obrázku. Všechny tři lodě pokračovaly na kurzech, které je pomalu přibližovaly, dokud se S nedotkla nejdříve PW a potom PL. PW protestovala na S s tvrzením, že S porušila pravidlo 19.2(c), protože PL jako závětrná loď tvořila překážku PW, která byla návětrná, a S neměla právo mezi ně vplout. Protestní komise diskvalifikovala PL a PW podle pravidla 10 a PW se odvolala.

Rozhodnutí

Když lodě pluly z pozice 1 do pozice 4, pravidlo 10 vyžadovalo po obou lodích PW a PL, aby se vyhýbaly S. Protože všechny tři lodě pluly více než 90° od větru, S a PL byly v krytí od pozice 1 do pozice 4, lodě S a PW byly v krytí krátce po pozici 2 také do pozice 4 (viz definice zcela vpředu, zcela vzadu; Krytí).

Pravidlo 19 neplatí, protože během této doby, **kdy bylo mezi loďmi krytí**, neexistovala žádná překážka, kterou by **kteřikoli** dvě **z těchto lodí** míjely stejnou stranou. Předposlední věta definice „překážka“ znamená, že PW nebyla překážkou ani pro S ani pro PL, protože žádná z nich nebyla povinna lodi PW vyhýbat. Obdobně PL nebyla překážkou pro S nebo PW, protože S nebyla povinna se vyhýbat lodi PL. Protože PL a PW musely podle pravidla 10 vyhýbat lodi S, předposlední věta v definici znamená, že S byla překážkou pro obě lodě PL tak a PW. Avšak, pravidlo 19 neplatí, protože v žádném okamžiku PL a PW nemíjely S po stejné straně.

Také pravidlo 19.2(c), které bylo citováno v protestu lodě PW, platí pouze, když lodě míjí souvislou překážku, a jak praví poslední věta v definici překážky, závodící loď není nikdy souvislou překážkou.

Mezi S a PW a mezi S a PL došlo k doteku. Avšak protože S byla uvězněna mezi PW a PL, když se jejich dráhy sbíhaly, nebylo pro S rozumně možné od okamžiku, kdy bylo zřejmé, že PW a PL nevyhýbají, zabránit kolizi. Proto S neporušila pravidlo 14.

Podle pravidla 10 měla S právo plavby vůči oběma lodím na větru zleva, ale ani PL ani PW se nevyhnuly. Proto obě lodě PL a PW porušily pravidlo 10. Obě PL a PW mohly snadno zabránit doteku s lodí S, proto obě také porušily pravidlo 14. Rozhodnutí protestní komise diskvalifikovat obě lodě PL a PW podle pravidla 10 zůstává v platnosti a odvolání je zamítnuto.

RYA 1970/1

PŘÍPAD 24

[Definice, Místo](#)

[Pravidlo 11, Na stejném větru, krytí](#)

[Pravidlo 12, Na stejném větru, bez krytí](#)

[Pravidlo 15, Získání práva plavby](#)

[Pravidlo 43.1\(b\), Zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když loď získá krytí v závětrí z pozice zcela vzadu, musí druhá loď neprodleně vyhýbat. Jestliže tak nemůže s jachtařskou dovedností učinit, nebylo jí dáno dostatečné místo tak, jak vyžaduje pravidlo 15.

Zjištěné skutečnosti

Ve slabém větru dvě lodě A a B plují na boční vítr na větru zleva svým správným směrem k další značce, která je však ještě vzdálená. Původně je B zcela vzadu a přímo za A, ale pluje nepatrně rychleji a získá krytí v závětrí A.

Otázky

1. Kdy se povinnost B podle pravidla 12 mění na práva závětrné plachetnice podle pravidla 11?
2. Jaké jsou povinnosti lodě B podle pravidla 15?
3. Jaké jsou povinnosti lodě A podle pravidla 11?

Odpovědi

1. Jakmile B získá krytí, pravidlo 12 přestává platit. Začíná povinnost lodě A vyhýbat podle pravidla 11 a omezení lodě B pravidlem 15,
2. Pravidlo 15 obsahuje zásady, že když se právo plavby přesune z jedné lodi na druhou, loď, která nově získala právo plavby, musí dát druhé lodi prostor a čas na reakci, a proto možnost manévrovat za účelem vyhýbání. Povinnosti B podle pravidla 15 nejsou trvalá, ochraňují loď A pouze dočasně a pouze, když A reaguje ihned, kdy krytí vzniklo (viz definice Místo).
3. Pravidlo 11 vyžaduje, aby se A vyhýbala, a pokud se po ní vyžaduje, aby vyostřila, musí tak učinit. Jestliže takto reaguje, a přesto se jakákoliv část jejího trupu, posádky nebo výstroje dotkne části trupu, posádky nebo výstroje B, potom A porušila pravidlo 11. Pokud

ke kontaktu došlo, i když A manévrovala s jachtařskou zručností, loď B porušila pravidlo 15 tím, že nedala A dostatek místa k vyhýbání, a A je **pro porušení pravidla 11** zproštěna viny **podle pravidla 43.1(b)**. Avšak, nepotřebné nebo nadměrné vyostření lodě A, které způsobí dotek s B, potom lodi A bylo dáno dostatek místa vyžadovaného pravidlem 15 a není zproštěna viny.

RYA 1970/2

PŘÍPAD 25

[Definice, Místo u značky](#)

[Pravidlo 11, Na stejném větru, krytí](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

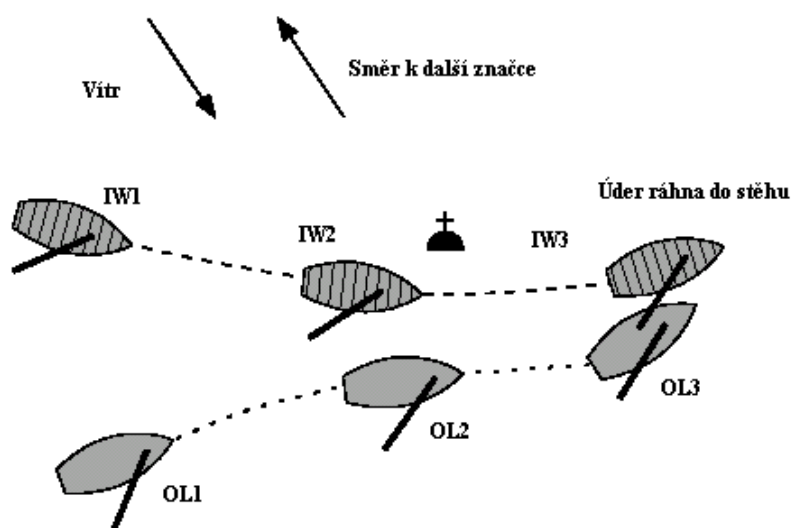
[Pravidlo 16.1, Změna směru](#)

[Pravidlo 18.2\(b\), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky](#)

[Pravidlo 43.1\(b\), Zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když vnitřní návětrné lodi bylo dáno místo u značky, pravidlo 18 již neplatí, ale dále platí pravidlo 11. Vnitřní návětrná loď musí vyhýbat vnější závětrné lodi a tato závětrná loď může vyostřit za předpokladu, že poskytne místo aby mohla vyhýbat (aby dávala přednost).



Souhrn skutečností

Dvě 15 stopé lodě IW a OL se přibližovaly k závětrné značce, kterou obeplouvaly levobokem. **Dalším úsekem dráhy bylo křížování proti větru.** IW získala vnitřní krytí s OL dříve, než vpluly do zóny, a OL dala IW prostor, aby mohla plout ke značce a aby, když byla u značky, mohla plout svým správným směrem. Když IW minula značku, OL začala vyostřovat na svůj správný směr ke značce. IW byla při manévru pomalejší a její ráhno, ještě dost povolené, zasáhlo kormidelníka a boční stěh OL. V okamžiku doteku byla IW délku trupu od značky a přes 45° pod směrem ostře proti větru. Dotek nezpůsobil škodu ani zranění. IW protestovala na OL podle pravidla 18.2(b) a OL protestovala na IW podle pravidla 11.

Protestní komise rozhodla, že IW neplula svým správným směrem, protože nevyostřila na směr ostře proti větru, když byla u značky. IW to nepopřela, ale vysvětlovala to svým systémem vedení otěží hlavní plachty z konce ráhna v porovnání se středovým vedením užívaným OL.

Protestní komise zamítla protest IW proti OL, potvrdila protest OL a diskvalifikovala IW pro porušení pravidla 11. IW se odvolala.

Rozhodnutí

Správný směr IW bylo plout blízko ke značce, a změnou směru, nezbytnou k plutí po dráze, bylo obeplutí na směr ostře proti větru. Takže, pravidlo 18.2(b) požaduje po OL poskytnutí místa IW, aby mohla plout ke značce a místo k jejímu obeplutí požadovanou stranou na směr ostře proti větru. Mezi pozicemi 1 a 2 OL jednoznačně dala IW místo, aby mohla plout ke značce a mezi pozicemi 2 a 3 místo, aby mohla obeplout značku na směr ostře proti větru. Proto OL neporušila pravidlo 18.2(b).

Asi v polovině vzdálenosti mezi pozicí 2 a 3, IW dostala prostor, který potřebovala, aby mohla plout ke značce a mohla ji obeplout na směr ostře proti větru a mohla ji ponechat na požadované straně. Proto bylo lodi OL dáno místo u značky a v tom okamžiku pravidlo 18.2(b) přestalo platit (viz pravidlo 18.2(d)).

V průběhu incidentu IW byla povinna podle pravidla 11 vyhybat lodi OL. IW plula jednu délku od značky na kurzy pod směrem ostře proti větru a krátce před pozicí 3 IW porušila pravidlo 11 tím, že nevyhýbala.

Když OL vyostřila mezi pozicí 2 a 3, OL jí byla povinna podle pravidla 16.1 poskytnout IW místo k vyhybání. OL vyostřila přibližně o 30° o popojela vpřed 2 délky trupu. Dokonce i se systémem otěží na konci ráhna se může loď s jachtařskou dovedností otočit o 30° a přitáhnout hlavní plachtu odpovídajícím způsobem. Proto OL poskytla IW místo k vyhybání a OL neporušila pravidlo 16.1.

IW není zproštěna viny podle pravidla 43.1(b) za porušení pravidla 11, protože, když tak učinila, již neměla od OL nárok na místo u značky, plula do závětrí ale mimo místo, na který měla nárok podle pravidla 16.1

OL mohla snadno zabránit doteku s IW a tak OL porušila pravidlo 14. Avšak je zproštěna viny podle pravidla 43.1.(c), protože žádná z lodí nebyla poškozena a ani nedošlo ke zranění.

Pro IW bylo možné doteku zabránit, a proto IW rovněž porušila pravidlo 14. Avšak protože IW neplula v rámci místa, na který by podle pravidla 16.1 měla nárok, není zproštěna viny podle pravidla 43.1(c).

Odvolání lodě IW se zamítá. IW je diskvalifikováno podle pravidel 11 a 14.

CYA 1971/9

PŘÍPAD 26

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

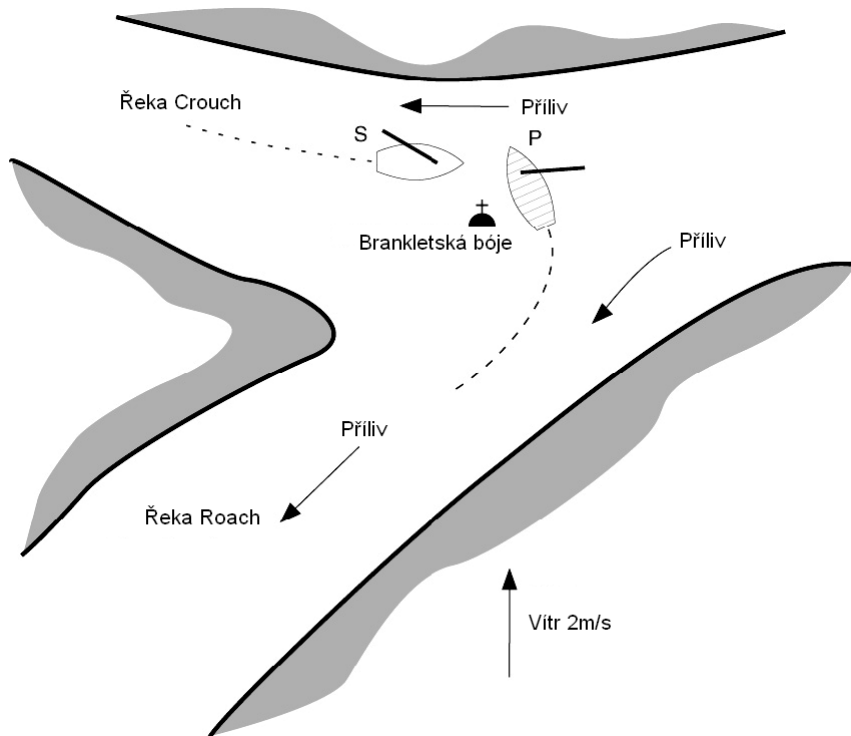
[Pravidlo 16.1, Změna směru](#)

[Pravidlo 18.1, Místo u značky: Platnost pravidla 18](#)

[Pravidlo 43.1\(c\), Zproštění viny](#)

Pravidlo 64.2, Rozhodnutí: Tresty a zproštění viny (zpět na úvod)

Lod' s právem plavby nemusí jednat, aby zabránila doteku, dokud není jasné, že druhá lod' nevyhýbá. Avšak když se poté lod' s právem plavby mohla pokusit zabránit kolizi, jejímž výsledkem je škoda, ale nepokusila se, musí být potrestána podle pravidla 14.



Souhrn skutečností

Soling (lod' S), a 505 (lod' P) v různých závodech, se přibližovaly na opačném větru ke stejné značce. P, která stahovala spinakr a obeplouvala značku levobokem, nevěděla, že od S bylo požadováno obeplout ji pravobokem a že se k tomuto manévru chystala.

Lod' P neslyšela volání a nebyla si vědoma přítomnosti S, dokud obě lodě nebyly v pozici znázorněné v nákresu. V tomto okamžiku ji člen posádky lodě P uviděl. Když člen posádky spatřil lod' S, vykřikl varování a uskočil stranou právě, když příd' S narazila do trupu lodě P poblíž stěžně a způsobila škodu.

P protestovala na S podle pravidla 14 na základě toho, že S mohla zabránit kolizi. S a dva svědkové dosvědčili, že S v žádném okamžiku před kolizí nezměnila svůj směr. S protestovala podle pravidla 10 s tvrzením, že jestliže by změnila směr, mohla by porušit pravidlo 16.1.

Protestní komise diskvalifikovala P podle pravidla 10 a 14. P se odvolala.

Rozhodnutí

P jako lod', která se musí vyhýbat, nesplnila svoji základní povinnost udržovat výhled a neustále pozorovat okolí, aby mohla plnit povinnost vyhýbat a zabránit doteku. Porušila pravidla 10 a 14. Základním účelem pravidel Části 2 je zabránit doteku mezi loděmi.

Všechny lodě, ať už mají právo plavby či nikoliv, mají za povinnost v každém okamžiku sledovat okolí. Aby mohly splnit požadavky pravidla 14, všechny lodě bez ohledu na to, zda mají nebo nemají právo plavby, musí udržovat výhled, zejména když se blíží ke

značce. Pokud by P tak činila, byla by si vědoma přítomnosti lodě S dříve a byla by schopna zabránit kolizi.

Pravidlo 18 neplatí, protože S a P neobeplouvaly značku stejnou stranou (viz pravidlo 18.1).

Když bylo jasné, že P nevyhýbá, bylo po S požadováno pravidlem 14 jednat, aby zabránila doteku s P. Před pozicí, která je na obrázku, bylo zřejmé, že lodě jsou na vzájemně konvergujících kurzech a že P nevyhýbá. V tomto okamžiku S mohla vyostřit a zabránit doteku s P. Taková změna směru lodě S by poskytla lodi P více místa k vyhýbání a nebylo by porušeno pravidlo 16.1. Proto S porušila pravidlo 14 **a protože dotek způsobil škodu, není zproštěna viny podle pravidla 43.1(c)** a musí být potrestána (64.1).

P byla správně diskvalifikována podle pravidel 10 a 14, S je rovněž diskvalifikována podle pravidla 14.

RYA 1971/4

PŘÍPAD 27

[Pravidlo 2, Čestné plachtění](#)

[Pravidlo 13, Při obracení](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[Pravidlo 15, Získání práva plavby](#)

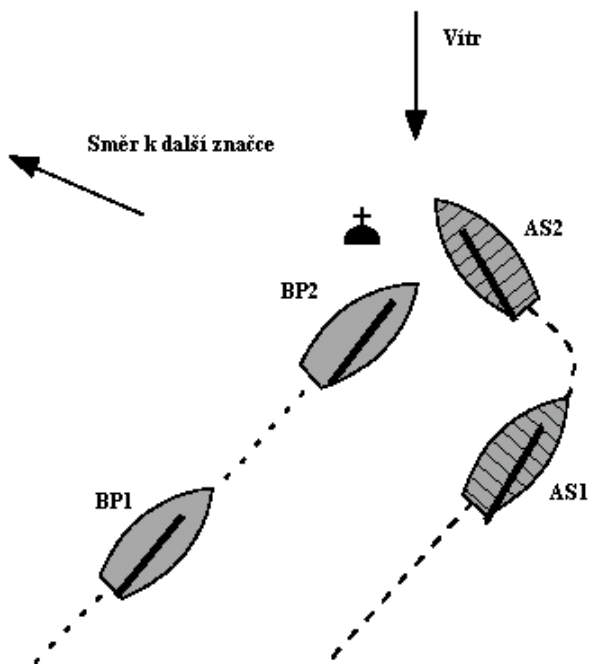
[Pravidlo 43, Zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Lod' nemusí předvídat, že druhá lod' poruší pravidlo. Když lod' získá právo plavby v důsledku svého vlastního jednání, má druhá lod' nárok na místo k vyhýbání.

Souhrn skutečností

Lod' AS byla zcela vpředu před BP, když vplula do zóny. Lod' AS mezi pozicí 1 a 2 byla jednu délku trupu do závětrí a jednu délku trupu před BP, udělala obrát, jakmile doplula na mezní čáru značky. Téměř okamžitě byla zasažena a poškozena lodí BP, která plula rychlostí okolo deseti uzlů. Protestní komise diskvalifikovala AS pro porušení pravidla 15. Také diskvalifikovala BP podle pravidla 2 a zdůraznila, že BP věděla, že AS provede obrát, ale neudělala nic pro to, aby zabránila kolizi. BP se odvolala s tvrzením, že není povinna očekávat, že druhá lod' provede obrát, na který nemá nárok nebo prostor.



Rozhodnutí

Poté, co AS vplula do zóny, musela BP podle pravidla 12 lodi AS vyhýbat a poskytnout jí podle pravidla 18.2(b) místo u značky. Obě tyto povinnosti skončily, když AS přešla přes směr přídí proti větru, protože lodě pak byly na opačném větru při křížování proti větru (viz pravidlo 18.1(a) a 18.2.(c)). Když AS přešla přes směr přídí proti větru, BP se stala lodí s právem plavby podle pravidla 13 a toto právo plavby měla, dokud se AS nedostala na směr ostře proti větru na větru zprava. V tomto okamžiku AS, která právě získala právo plavby podle pravidla 10, byla povinna podle pravidla 15 poskytnout BP místo k vyhýbání.

Ke kolizi došlo téměř okamžitě poté, co AS **se dostala na směr ostře proti větru na větru zprava**. Proto BP musela zahájit úhybný manévr předtím, než AS **odpadla na směr ostře proti větru**. V té době měla BP právo plavby podle pravidla 13 a AS tak porušila pravidlo 13.

Základním principem pravidel práva plavby je, jak je stanoveno v pravidle 15, že loď, po které je vyžadováno vyhýbat díky akci druhé lodě, má právo na dostatek času a prostoru, aby mohla reagovat. Když AS získala právo plavby podle pravidla 10, nedala BP místo k vyhýbání a porušila pravidlo 15. Konečně, AS porušila pravidlo 14, protože mohla zabránit doteku obrácením zpět na vítr zprava poté co přešla přes směr proti větru.

BP neučinila nic, aby zabránila kolizi, ale co mohla učinit? S ohledem na její rychlost a vzdálenost, měla snad jednu nebo dvě sekundy, aby se rozhodla, co má učinit a také to provést. Jak stanovuje pravidlo 15, principem pravidel práva plavby je, že loď, která se stane povinnou vyhýbat v důsledku jednání jiné lodě, má nárok na dostatek času, aby mohla reagovat. A také, i když bylo jasné, že by AS mohla udělat obrat, aby obeplula značku, nevyžadovalo žádné pravidlo po BP, aby předvíдалa, že by AS mohla porušit pravidlo.

BP porušila pravidlo 10, ale je zproštěna viny podle pravidla 64.1(a), protože byla přinucena tak učinit tím, že AS porušila pravidlo 15. BP neporušila pravidlo 14, protože pro ni nebylo rozumně možné, aby zabránila kolizi poté, co AS porušila pravidlo 13. BP nepřekročila žádný z principů sportovního chování nebo čestného plachtění, takže neporušila pravidlo 2.

Odvolání loď BP je přijato. BP je vrácena zpět do pořadí.

USSA 1971/140

PŘÍPAD 28

[Pravidlo 28.1, Závodění v rozjížděce](#)

[Pravidlo 32.1, Zkrácení nebo přerušení po startu](#)

[Pravidlo 64.1\(c\), Rozhodnutí](#)

[Pravidlo 43.1\(b\), Zproštění viny](#)

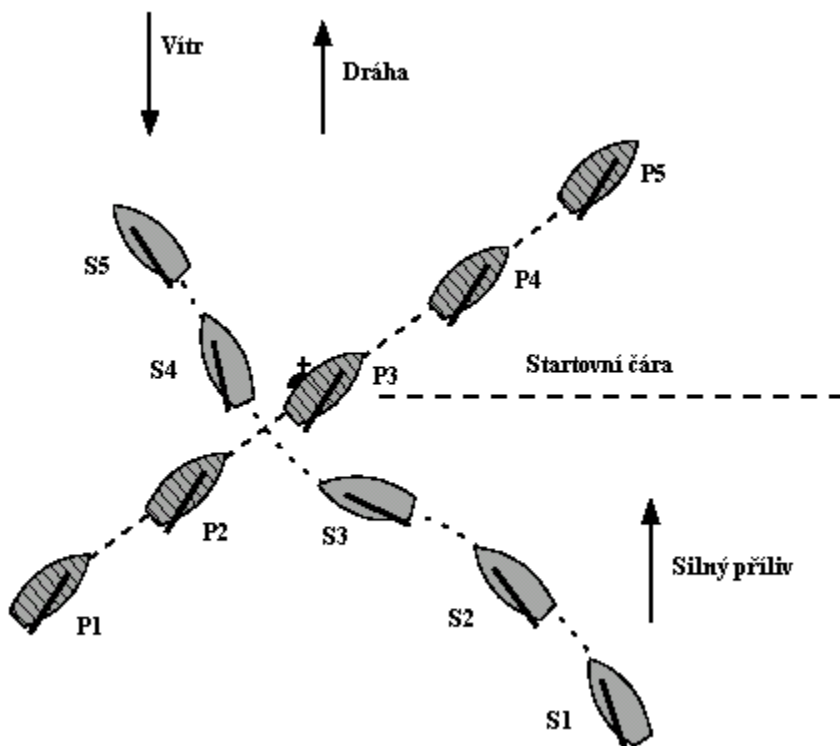
[Pravidlo A5.1, Body určené závodní komisí](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

*Když jedna loď poruší pravidlo a v důsledku toho se druhá loď dotkne značky, je tato druhá loď **zproštěna** viny. Skutečnost, že startovní značka byla z jakéhokoliv důvodu posunuta, nezprošťuje loď povinnosti správně odstartovat. Závodní komise může přerušit rozjíždku podle pravidla 32.1(c) pouze, když je pozice značky změněna tak, že přímo ovlivní bezpečnost nebo spravedlivost závodu.*

Souhrn skutečností

Když se loď S a P na kurzu ostře proti větru přibližovaly k levé straně startovní čáry, silný proud je nesl směrem ke startovní čáře a startovní značce. Když loď S byla dvě délky trupu od značky, volala na P, aby se jí vyhnula. P nereagovala a S byla nucena prudce odpadnout, aby zabránila kolizi. Bezprostředně po startovním znamení loď P přejela přes značku. Právě když S vyostřila zpět na směr ostře proti větru, značka vyskočila zpod trupu loď P a byla vymrštěna proti lodi S. Loď P nepřijala trest a loď S se nevrátila, aby odstartovala mezi startovními značkami.



S protestovala na P podle pravidla 10 a 31 a také požadovala nápravu, aby rozjíždka byla přerušena a citovala pravidlo 32.1(c). Protestní komise diskvalifikovala P za porušení

pravidel 10 a 31, odmítla žádost o nápravu S a bodovala S jako DNS. Později rozhodnutí bylo zasláno národnímu svazu s otázkou: Kdyby se S vrátila, aby odstartovala správně, mohla by být rozjíždka přerušena podle pravidla 32.1(c), protože byla posunuta značka?

Rozhodnutí

Ačkoliv se S dotkla značky, nemohla předvídat, jak se značka pohne, když s ní druhá loď byla v dotyku. Proto **je zproštěna viny podle pravidla 43.1 (a) za porušení pravidla 31**, protože dotek S se značkou byl výsledkem toho, že P porušila pravidlo. Avšak S se měla vrátit a odstartovat tak, jak je požadováno pravidlem 28.1. Skutečnost, že startovní značka se posunula, jí nezbavuje povinnosti odstartovat správně.

Protože S neodstartovala, závodní komise byla oprávněna ji bodovat jako DNS (viz pravidlo **A5.1**).

Pravidlo 32.1(d) ujasňuje, že hlavním kritériem pro přerušení rozjíždky je, že z nějaké příčiny byla ohrožena bezpečnost nebo spravedlivost závodu. Pravidla 32.1(a),(b) a (c) poskytují příklady důvodů, které obhajují přerušení rozjíždky, pravidlo 32.1)d říká, že může existovat jiný důvod. V tomto případě, neočekávaný posun startovní značky, který byl způsoben tím, že přes ni loď P přejela, není příčinou k přerušení rozjíždky. Ve skutečnosti se pozice značky často a pravidelně mění v závislosti na větru, proudu a vlnách nebo když je zasažena lodí nebo po kontaktu s lodí, i když se kotva značky nepohnula. Tento pohyb je rizikem, které závodníci musí přijmout, a nemůže být důvodem k přerušení rozjíždky.

ARYF 1971

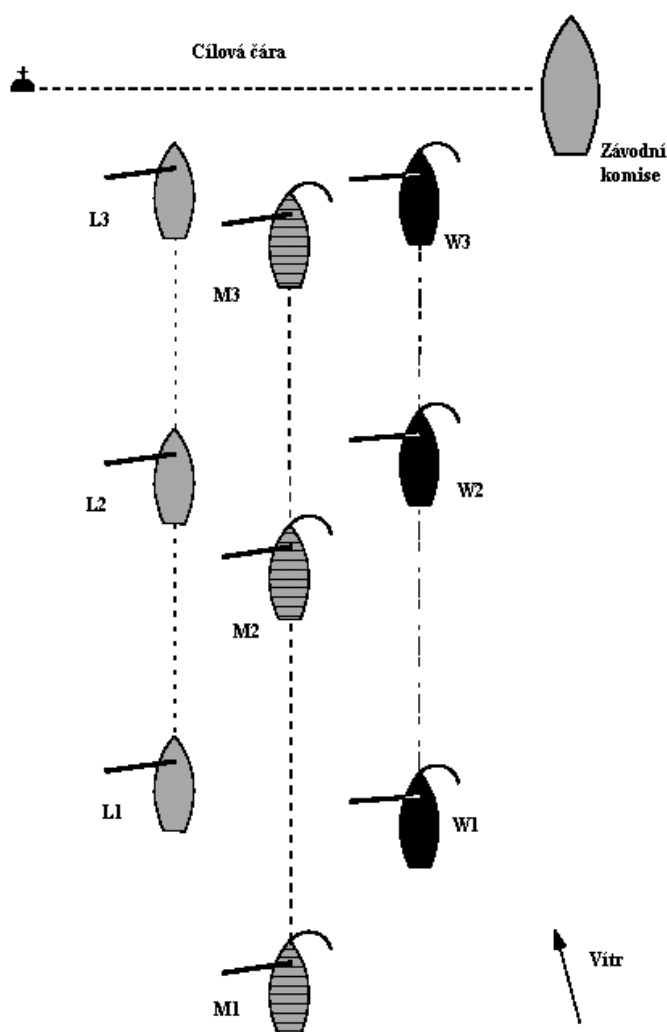
PŘÍPAD 29

[Definice, Překážka](#)

[Pravidlo 19.2\(b\), Místo k obeplutí překážky: Poskytnutí místa u překážky](#)

[Pravidlo 19.2\(c\), Místo k obeplutí překážky: Poskytnutí místa u překážky \(zpět na úvod\)](#)

Závětrná loď je překážkou pro návětrnou loď v krytí a pro třetí loď, která je zcela vzadu. Loď zcela vzadu může vplout mezi první dvě lodě v krytí a mít nárok na místo od návětrné lodě, aby mohla proplout mezi ní a závětrnou lodí, za předpokladu, že návětrná loď je schopna místo poskytnout od okamžiku, kdy krytí začalo.



Souhrn skutečností

Při jízdě na zadní vítr směrem k cílové čáře W získala krytí s L skoro dvě délky bočně do jejího návětrí. Potom loď M získala krytí mezi nimi. Všechny tři lodě dokončily ve stejné boční vzdálenosti a také nedošlo k doteku. Loď W protestovala na loď M, že zabrala místo, ke kterému nebyla oprávněna a citovala pravidlo 19.2(b) a 19.2(c). Protest byl zamítnut na základě toho, že L a W poskytly lodi M dostatek místa tak, jak je vyžadováno pravidlem 19.2(b). W se odvolala.

Rozhodnutí

Pravidlo 11 požaduje po W, aby se vyhýbala L v průběhu celého incidentu. Když M byla zcela vzadu za L, pravidlo 12 jí zavazovalo, aby se vyhýbala L, a od okamžiku, kdy získala s L krytí, byla povinna se jí vyhýbat podle pravidla 11. Jak ukazuje obrázek, obě lodě M a W tento požadavek splnily.

Protože obě lodě M a W se musely vyhýbat L v průběhu celého incidentu, L byla pro M a W překážkou (viz předposlední věta v definici „překážka“). Avšak protože L byla závodící lodí, nebyla souvislou překážkou (viz poslední věta definice „překážky“). Když M získala krytí s W, začalo mezi nimi platit pravidlo 19.2(b). To požadovalo po W, aby poskytla M místo mezi sebou a překážkou., ledaže by nebyla schopna tak učinit v okamžiku, kdy krytí začalo. Jak skutečnosti jasně ukazují, W byla schopná M toto místo poskytnout, když krytí začalo, a poskytovala toto místo dále, dokud lodě nedokončily. Proto W splnila požadavky pravidla 19.2(b). Pravidlo 19.2(c) neplatilo, protože překážka – loď L – nebyla souvislou překážkou. M neporušila žádné pravidlo, a proto je odvolání lodě W zamítnuto.

PŘÍPAD 30

[Definice, Vyhýbat](#)

[Pravidlo 14. Zabránění doteku](#)

[Pravidlo 19, Místo k obeplutí překážky](#)

[Pravidlo 43, Zproštění viny](#)

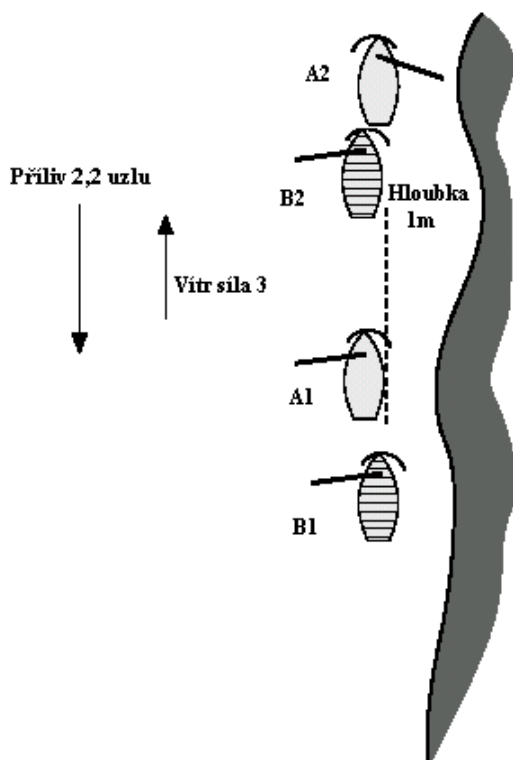
[\(zpět na úvod\)](#)

Lod' zcela vzadu, která je povinna vyhýbat, ale střetne se s lodí zcela vpředu, poruší pravidlo práva plavby, které platilo již před kolizí. Lod', která ztratila právo plavby změnou větru (obratem nebo přehozením), kterou neměla v úmyslu, je povinna taktéž vyhýbat.

Souhrn skutečností

Ve slabém větru lodě A a B plachtily na zadní vítr podél břehu, ale proti silnému odlivovému proudu. A byla méně než polovinu délky trupu zcela vpředu před B. B zakrývala A což způsobilo, že A nechtěně přehodila. To bylo bezprostředně následováno kolizí, třebaže beze škody a B protestovala na A podle pravidla 10. Skutečnosti souhlasily a obě lodě byly diskvalifikovány: B podle pravidla 12, protože byla tak těsně u A, že ta se nemohla vyhnout a A podle pravidla 10, neboť nevyhýbala lodi na větru zprava.

Lod' A se odvolala na základě toho, že byla donucena jednáním lodě B porušit pravidlo 10. Protestní komise při komentáři k odvolání uvedla, že B způsobila jednak nechtěné přehození plachty lodě A tak i následnou kolizi, protože nedostatečně vyhýbala ještě, když obě lodě byly na stejném větru.



Rozhodnutí

Lodě pluly blízko pobřeží, které bylo překážkou a zároveň souvislou překážkou. Proto podmínky pravidla 19 byly splněny. Avšak protože lodě nebyly v krytí, žádná z obou částí pravidla 19, která by dávala lodi povinnosti (pravidla 19.2(b) a 19.2(c)), neplatila.

Když B byla zcela vzadu za A, byla povinna vyhýbat podle pravidla 12, ale nečinila tak. B porušila pravidlo již před kolizí, a to v okamžiku, kdy A musela poprvé začít jednat, aby zabránila doteku (viz definice vyhýbání).

V okamžiku, když se B střetla s A, B také porušila pravidlo 14. **Avšak v tomto okamžiku měla právo plavby podle pravidla 10 a protože dotek nezpůsobil škodu nebo zranění, byla zproštěna viny podle pravidla 43.1(c) pro toto porušení.**

Po přehození se A stala lodí, která byla povinna vyhýbat podle pravidla 10, i když nepřehodila úmyslně. Porušila toto pravidlo, ale pouze proto, že B porušila pravidlo 12 a způsobila tím, že se A nemohla vyhnout. A neporušila pravidlo 14, protože pro ni „nebylo rozumně možné“ doteku zabránit.“

Proto byla B **správně** diskvalifikována **protestní komisí** podle pravidla 12. **Avšak loď A je zproštěna viny podle pravidla 43.1(a)** za porušení pravidla 10. Odvolání loď A je přijato a je jí vráceno původní pořadí.

RYA 1974/3

PŘÍPAD 31

[Sportovní chování a pravidla](#)

[Pravidlo 2, Čestné plachtění](#)

[Pravidlo 26, Startování rozjížděk](#)

[Pravidlo 29.1, Odvolání: Individuální odvolání](#)

[Pravidlo 62.1, Náprava](#)

[Pravidlo 64.3, Rozhodnutí: Rozhodnutí o nápravě](#)

[Znamení závodu, Znamení pro odvolání, X](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když je dáno správné vizuální znamení pro individuální odvolání, ale není dán požadovaný zvukový signál, a když je odvolaná loď v pozici, kde může zvukový signál slyšet, ale nemůže vidět vizuální znamení, a nevrátí se, má nárok na nápravu. Avšak pokud ví, že byla přes čáru, musí se vrátit a odstartovat správně.

Souhrn skutečností

Při startu rozjížděky bylo vizuální znamení individuálního odvolání dáno správně tak, jak vyžaduje pravidlo 29.1, ale požadované zvukové znamení dáno nebylo. Jedna z odvolaných lodí, loď A, se nevrátila, byla bodována jako OCS a později podala žádost o nápravu založenou na tom, že startovala současně se startovním znamením a neslyšela zvukové znamení odvolání.

Protestní komise zjistila, že A nebyla zcela na předstartovní straně startovní čáry při startovním znamení. Protestní komise přiznala A nápravu z důvodu absence zvukového signálu. To změnilo cílové umístění loď B. Loď B poté požadovala nápravu s tvrzením, že její cílové pořadí bylo ovlivněno, jak věřila, nesprávným rozhodnutím přiznat lodi A její cílové umístění. Lodi B náprava přiznána nebyla a ta se potom odvolala na základě toho, že pravidlo 26 stanoví: „na nepřítomnost zvukového znamení nesmí být brán zřetel“.

Rozhodnutí

Pravidlo 62.1(a) má tři požadavky pro uznání nápravy. První je, že došlo k „nesprávnému jednání nebo opomenutí“. V tomto případě závodní komise nedala zvukový signál vyžadovaný pravidlem 29.1, opomenutí, které je jasně nesprávné. Druhým požadavkem je, že výsledek loď byl „výrazně horší“. Zde je tento požadavek splněn, protože A byla hodnocena jako OCS. Třetím požadavkem je, že loď nese následky nesprávného jednání nebo opomenutí „bez své vlastní viny“. Zde A nemá žádný podíl na tom, že závodní komise opomněla zvukový signál a myslela si, že odstartovala správně.

Když je rozhodnuto, že loď má právo na nápravu, pravidlo 64.2 požaduje po protestní komisi, aby „učinila co nejspravedlivější úpravu pro všechny zúčastněné lodě“. Když situace zahrnuje loď hodnocenou OCS, jestliže udělená náprava je úprava hodnocení loď, musí zohledňovat i fakt, že – obecně – když se odvolaná loď vrací na předstartovní stranu čáry po svém startovním znamení, obvykle odstartuje až za nějaký čas za loděmi, které nebyly odvolány. K tomuto času musí být také přihlédnuto.

Požadavek v pravidle 29.1 a ve Znameních závodu považuje zvukové znamení, které musí být dáno, když je vztyčena vlajka X, jako závazné, protože je podstatné, aby upozornilo loď na skutečnost, že jedna nebo více z nich jsou odvolány. Když je při individuálním odvolání zvukové znamení opomenuto a odvolané lodě jsou v pozici, kde by zvukové znamení slyšely, ale nemohly vidět vizuální znamení, a nevrátí se, mají právo na nápravu. Nicméně loď, která si je vědoma, že byla na dráhové straně čáry, nemá na nápravu nárok a musí vyhovět pravidlu 28.1 a pokud platí, pravidlu 30.1. Jestliže tak neučiní, tak tato pravidla poruší. Navíc nevyhoví ustanovení Základního principu, Sportovní chování a Pravidel, a poruší pravidlo 2.

Ve vztahu k žádosti B: nařízení pravidla 26, že „na nepřítomnost zvukového znamení nesmí být brán zřetel“, platí pouze pro vyzývací, přípravné, jedno-minutové a startovní znamení. Když je dáno individuální odvolání, obě znamení, jak vizuální, tak i zvukové jsou vyžadovány, pokud plachetní směrnice nestanoví jinak.

Odvolání loď B je zamítnuto. Rozhodnutí protestní komise dát nápravu lodi A je potvrzeno.

RYA 1974/7

PŘÍPAD 32

[Pravidlo 86, Změny závodních pravidel](#)

[Pravidlo 90.2\(c\), Závodní komise; Plachetní směrnice; Bodování: Plachetní směrnice \(zpět na úvod\)](#)

Závodník má výhradní právo shlédnout vypsání závodu a plachetní směrnice a všechny psané dodatky, aby získal všechny podrobnosti, které se vztahují k trati, kterou má plout.

Souhrn skutečností

Plachetní směrnice obsahovaly mimo jiné následující:

1. Všechny rozjížděky budou jety podle Závodních pravidel jachtingu s tou výjimkou, jak jsou změněny dále.
2. 60 minut před startem první rozjížděky každého dne bude v klubovně svolán brífink.

3. Zkrácení dráhy bude signalizováno dvěma výstřely a vztyčením vlajky S a vlajkou třídy. Lodě této třídy obeplují značku, ke které směřuje vedoucí loď, a poplují přímo k cílové čáře. To mění význam vlajky S ve Znameních závodu.

Na jednom z brífingů hlavní rozhodčí objasnil, že věta v odstavci 3 „plout přímo na cílovou čáru“ je míněna právě tak, že když dráha byla zkrácena, všechny lodě by měly protnout cílovou čáru ve směru proti větru. To by zaručilo, že všechny třídy, z nichž některé mohou dokončit od rozdílné značky, by dokončily ve stejném směru, i kdyby to nebyl směr od značky, na které byla dráha zkrácena.

Později byla rozjíždka zkrácena. Šest lodí, které se nezúčastnily brífinku, se řídilo psanými plachetními směrnicemi **a protnulo cílovou čáru z dráhové strany. Aby protnuly čáru z dráhové strany, bylo nutné, aby tyto lodě jely na zadní vítr.** Těchto 6 lodí bylo zaznamenáno jako lodě, které nedokončily, a podaly žádost o nápravu. Lodě tvrdily, že závodní komise neoprávněně změnila definici Dokončit a také nesplnila požadavky pravidla 90.2(c). Protestní komise na základě citovaných důvodů potvrdila jejich žádost o nápravu.

Závodní komise se odvolala k národnímu svazu s tím, že brífink byl součástí plachetních směrnic, všichni závodníci se ho měli zúčastnit a brífinky sloužily pro dávání ústních směrnic. Také argumentovala tím, že plachetní směrnice nebyly změněny, pouze hlavní rozhodčí objasnil, co slova „plout přímo k cílové čáře“ znamenají.

Rozhodnutí

Odvolání bylo zamítnuto. Poznámka hlavního rozhodčího znamenala více než vysvětlení. To vyplývá ze skutečnosti, že lodě, které nebyly na poradě přítomny, jednaly rozdílně. Závodníci mají nárok **sledovat výlučně vypsání závodu a** plachetní směrnice a jejich všechny dodatky, zejména ty, které se týkají tratě, a pravidlo 90.2(c) požaduje, aby všechny změny v plachetních směrnicích byly dány písemně. **Navíc, pravidlo 86.1 nedovoluje vypsání závodu ani plachetním směrnicím, aby měnily definici Dokončit nebi jakoukoliv jinou definici určenou v pravidlech (výjimky mohou nastat, pokud platí pravidlo 86.2 a 86.3).**

RYA 1975/3

PŘÍPAD 33

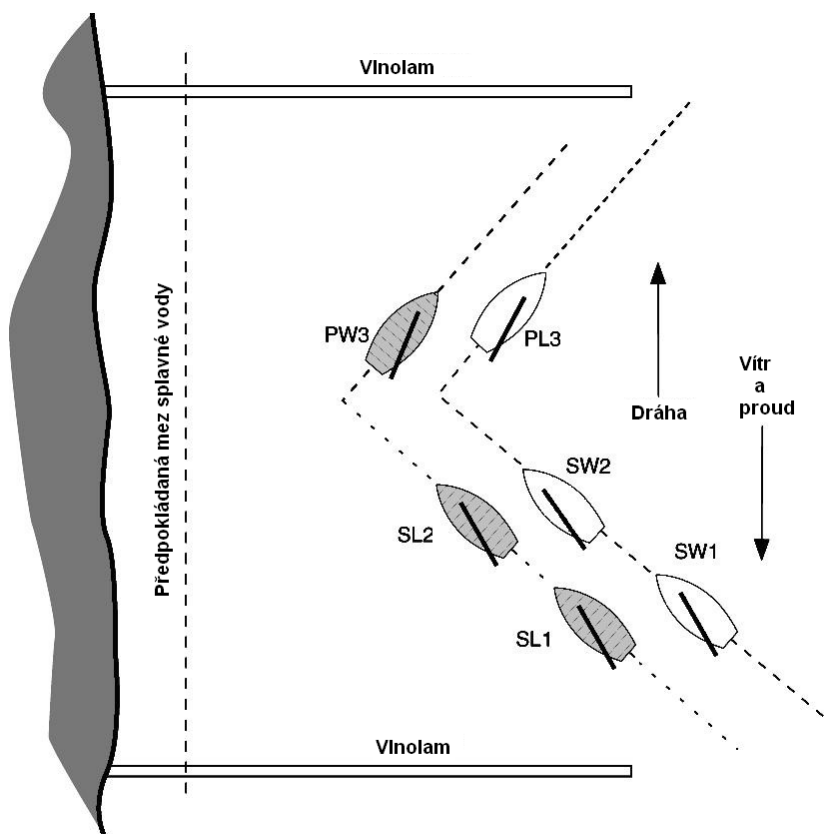
[Definice, Zcela vpředu, zcela vzadu, krytí](#)

[Pravidlo 19.2\(b\), Obeplouvání překážek: Místo k obeplutí překážky; Poskytnutí místa u překážky](#)

[Pravidlo 20.1, Místo k obratu u překážky: Zvolání](#)

[Pravidlo 20.2, Místo k obratu u překážky: Odezva](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Když se loď přibližuje k překážce a zvolá však o místo dříve, než je potřeba času pro postup podle pravidla 20, aby minula bezpečně překážku, poruší pravidlo 20.1(a). Avšak, i když toto zvolání porušuje pravidlo 20.1(a), volaná loď musí odpovědět. Vnitřní loď v krytí má právo na místo mezi vnější lodí a překážkou podle pravidla 19.2(b), i když do této vnitřní pozice sama obrátila.



Skutečnosti pro otázku 1

V pravidelných intervalech a kolmo ke břehu jsou vybudovány vlnolamy. Mezi nimi je dostatečně hluboká voda. Při křížování proti proudu je takticky výhodné křížovat dovnitř a ven z prostoru krytého vlnolamy. Do prostoru mezi vlnolamy vplouvají dvě malé kýlové lodě SL a SW. Obě plují na větru zprava a ostře proti větru. Za nepřítomnosti SW by SL mohla obrátit v bodě, z kterého by na větru zleva a ostře proti větru mohla proplout okolo konce vzdálenějšího vlnolamu.

Otázka 1

Když SL zvolá o místo k obratu v pozici 2, musí SW odpovědět tak, jak je vyžadováno pravidlem 20.1(c)?

Odpověď 1

Ano. SW musí odpovědět podle pravidel 20.2(b) a 20.2(c), i když v pozici 2 nebyla SL ještě v nebezpečí, že najede na mělčinu, a proto její zvolání by porušilo pravidlo 20.1(a). Aby neporušila pravidlo 20.1(a), SL nesmí volat před tím, než je nutné pro zahájení postupu podle pravidla 20, aby překážku minula bezpečně.

Další zjištěné skutečnosti pro otázku 2

SL nezvolá o místo k obratu. Avšak SW obrací mezi pozicemi 2 a 3 v bodě, kde poté, co dokončí obrat, její směr ostře proti větru právě mine závětrný konec nejbližšího vlnolamu. Když vidí, že SW obrací, SL obrací také.

Otázka 2

Po pozici 2 je PL (původně SW) povinna poskytnout PW (původně SL) místo mezi sebou a vlnolamem?

Odpověď 2

Ano. Když SW obrací, SL může také obrátit, aniž by porušila pravidla. Když SW přechází přes směr přídí proti větru, krytí mezi ní a SL přestává existovat, protože nejsou obě na opačném větru a plují v úhlu menším než 90° od skutečného větru (viz definice zcela vpředu, zcela vzadu, krytí). Nové krytí vzniká, když SL přejde přes směr přídí proti větru, protože jsou obě na stejném větru. Poté, co vzniklo nové krytí, PL může odpadnutím snadno poskytnout PW místo pro proplutí mezi ní a vlnolamem. Proto platí pravidlo 19.2(b) a, pokud PL a PW zůstávají v krytí, musí PL poskytnout PW místo.

RYA 1975/8

PŘÍPAD 34

[Pravidlo 2, Čestné plachtění](#)

[Pravidlo 62.1\(d\), Náprava](#)

[Pravidlo 69.2, Obvinění z hrubého jednání: Jednání protestní komise](#)
([zpět na úvod](#))

Překážení druhé lodi může být porušením pravidla 2 a základem pro udělení nápravy a pro jednání podle pravidla 69.2.

Souhrn skutečností

Před zahájením šesté a zároveň poslední rozjíždky mistrovství byl celkový bodový zisk lodě A takový, že by své vedení ztratila pouze tehdy, pokud by B dokončila před ní mezi prvními třemi ze 48 závodníků. A protнула startovní čáru předčasně a byla odvolána hlasitým voláním. Okolo 70 až 100 metrů nad startovní čarou se otočila zpět, ale plachtěla pouze 20 až 30 metrů, dokud nepotkala B, která odstartovala správně. Místo toho, aby pokračovala směrem k předstartovní straně startovní čáry, se A otočila a plula před přídí lodě B a kryla ji.

Závodní komise opět volala na loď A, že je stále „přes startovní čáru“ a zaznamenala jako odpověď mávnutí rukou. Místo toho, aby se vrátila, loď A pokračovala v plachtění po dráze a překážela lodi B po celý návětrný úsek dráhy. Když A a B dosáhly návětrné značky, byly na posledním, respektive na předposledním místě. Loď A vzdala. B nakonec dokončila na 22. místě.

Protože pro závodní komisi bylo očividné, že A pokračuje v závodě pouze proto, aby překážela lodi B, podala na A protest podle pravidla 2. Loď A, která byla původně bodována jako OCS, byla diskvalifikována pro porušení pravidla 2. Odvolala se s prohlášením, že věřila, že se vrátila a odstartovala správně.

Rozhodnutí

Odvolání lodě A je zamítnuto. Je zřejmé ze zjištěných skutečností, že A věděla, že neodstartovala tak, jak je požadováno pravidlem 28.1 a že se rozhodla neodstartovat. Zjištěná fakta nemohou být důvodem k odvolání. **Rozhodnutí protestní komise bylo přiměřené.**

A by neporušila pravidlo 2, kdyby se vrátila na předstartovní stranu čáry, odstartovala by a poté by se jí bez vědomého porušení pravidel podařilo předstihnout B a začala by ji krýt a zpomalovat.

B měla požádat o nápravu a měla právo ji získat podle pravidla 62.1(d).

Skutečnosti ukazují na hrubé porušení pravidla 2 a sportovního chování. Takovým jednáním je nutné se vážně zabývat. Protestní komise mohla také vést projednávání podle pravidla 69.2 jehož výsledkem by mohla být diskvalifikace lodě A z celého závodu nebo přijetí opatření podle pravidla 69.2(h).

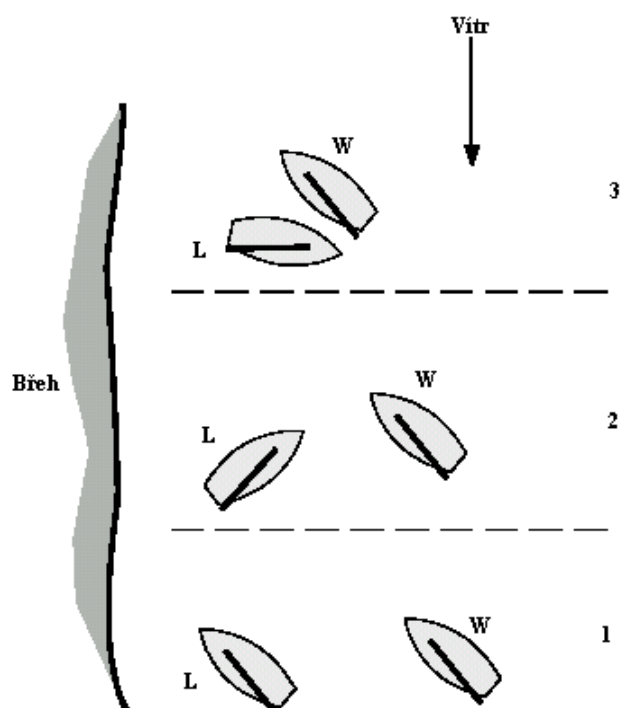
A by neporušila pravidlo 2, kdyby se vrátila na předstartovní stranu startovní čáry, odstartovala by a bez toho, aby úmyslně porušila jakékoliv pravidlo, by dokázala dohnat loď B, předjet ji a potom ji úspěšně krýt.

NSF 1975/1

PŘÍPAD 35

[Pravidlo 20.1\(c\), Místo k obratu u překážky: Zvolání a odpověď Odezva \(zpět na úvod\)](#)

Když je na loď voláno o místo k obratu u překážky, ta odpoví „Obrat' ty“ a volající loď je potom schopna obrátit a vyhnout se volané lodi, tak volaná loď vyhověla požadavku pravidla 20.2 (c).



Souhrn skutečností

Když se dvě lodě na kurzu ostře proti větru přibližovaly ke břehu, L volala na W o místo k obratu. W odpověděla „Obrat' ty“ a L bezprostředně obrátila. Po obratu L odpadla a s jachtařskou dovedností proplula ve vzdálenosti nejméně 3 stop (1 m) za zádí lodě W. L protestovala na W podle pravidla 20.2(c). Lodě byly dlouhé 15 stop (4,5 metrů) a vál střední vítr. Protestní komise rozhodla, že W neposkytla místo, jak vyžaduje pravidlo 20.2(c), a diskvalifikovala ji. W se odvolala.

Rozhodnutí

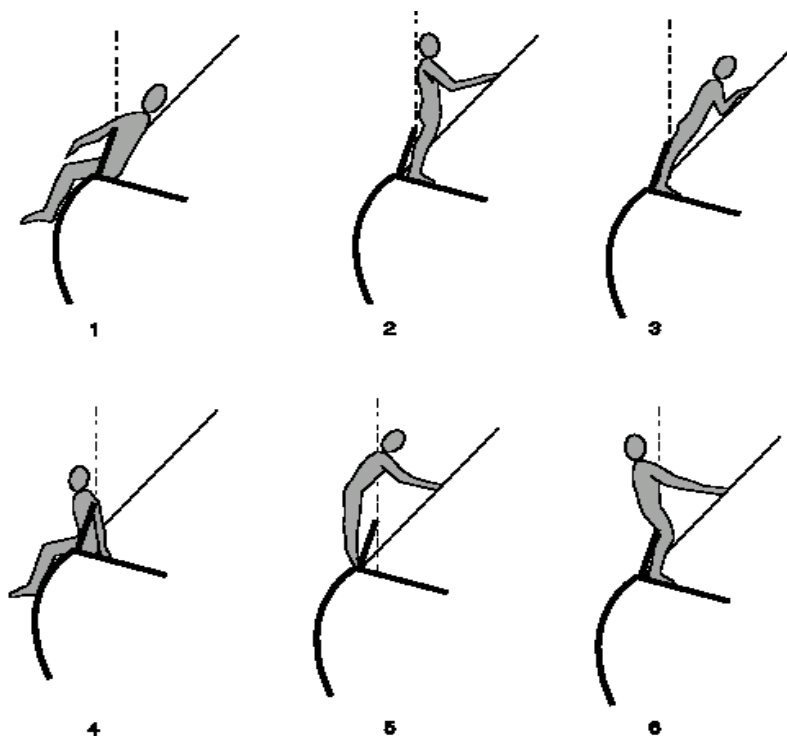
Odvolání lodě W je přijato a je jí vráceno její pořadí. Jednání L ukázalo, že měla místo k obratu a také k tomu, aby se vyhnula lodi W. W proto splnila svoji povinnost podle pravidla 20.2(c).

USSA 1976/189

PŘÍPAD 36

[Pravidlo 49.2, Pozice posádky; Lanová zábradlí](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Pozice členů posádky ve vztahu k lanům zábradlí.



Souhrn skutečnosti

Na lodi námořní třídy (offshore class), která plula kurzem ostře proti větru, byl jeden člen posádky dvakrát po dobu několika minut v pozici vedle bočního vantu, s chodidly na palubě a nohama na vnitřní straně bočního zábradlí, kterého se jimi dotýkal. Zatímco jeho trup byl v podstatě vzpřímený, část z něj byla vně myšlené čáry vedené vertikálně z horního lana zábradlí. Loď byla diskvalifikována podle pravidla 49.2 a odvolala se.

Rozhodnutí

Odvolání je zamítnuto. Obrázky ukazují možné pozice posádky. Obrázek 6 je pozice člena posádky lodě, která se odvolává. Pozice na obrázcích 1, 2 a 3 pravidla neporušují. Porušují je pozice na obrázcích 5 a 6. Na lodi se zábradlím s jedním lanem, pozice na obrázku 4 porušuje pravidlo. Na lodích vybavených zábradlím se dvěma lany, člen posádky, který sedí na palubě tváří směrem ven a s pasem uvnitř nižšího lana zábradlí, může mít horní část trupu těla vně horního lana a pravidlo tím neporuší.

USSA 1976/194

PŘÍPAD 37

[Pravidlo 32.1\(d\), Zkrácení nebo přerušení po startu](#)

[Pravidlo 62.1\(a\), Náprava](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Každá rozjíždka závodu je samostatným závodem; v závodě s více třídami může být vhodné přerušení rozjíždky jen pro některé třídy, ale ne pro všechny.

Souhrn skutečností

Ve třetí rozjíždce závodu, které se účastnilo okolo 120 lodí a 15 námořních tříd, plachtily všechny třídy stejnou dráhu, na které se, jak bylo zjištěno, boční značka posunula ze své pozice téměř o jednu míli. Různé lodě v několika třídách kvůli tomu požádaly o nápravu. Žádná loď z posledních dvou tříd, které obeplouvaly posunutou značku téměř hodinu poté, co se značka posunula, nepožádala o nápravu. Protestní komise však přerušila rozjíždku pro všechny třídy. Lodě posledních dvou tříd žádaly o nápravu, prohlašujíc, že přerušení jejich rozjíždky nebylo správné. Náprava byla zamítnuta. Odvolaly se.

Rozhodnutí

Protestní komise nerozlišila mezi jednotlivými postupy, podle kterých může být rozjíždka přerušena. Závodní komise mohla přerušit rozjíždku podle pravidla 32.1(c), protože značka byla mimo svoji pozici. Nicméně tak neučinila a ponechala rozjíždky dokončit.

Když více tříd závodí současně, závodí každá třída v samostatném závodě. Protestní komise měla vzít v potaz třídu po třídě, rozjíždku po rozjíždce a mohla zjistit, že pro poslední dvě třídy nebylo nutné rozjíždku přerušovat. Existoval dostatečný důvod pro to, aby byla rozjíždka pro některé třídy přerušena, ale protestní komise chybovala v tom, že přerušení uplatnila pro všechny třídy a to i pro ty, ve kterých o nápravu nebylo žádáno. Její rozhodnutí tak učinit bylo „nesprávným jednáním“ ve smyslu znění pravidla 62.1(a). Odvolání se přijímá a lodě dvou tříd, kterých se to týká, získávají zpět svoje umístění v cíli.

USSA 1977/200

PŘÍPAD 38

[Mezinárodní předpisy pro zabránění srážky na moři](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Mezinárodní předpisy pro zabránění srážky na moři (IRPCAS) jsou určeny pro zajištění bezpečnosti plavidel na moři a pro vyloučení situací, které by mohly vést ke kolizi. Když pravidla pro práva plavby IRPCAS nahrazují pravidla části 2, účinně zakazují lodí s právem plavby měnit směr, když je blízko lodí, která má vyhýbat.

Souhrn skutečností

Okolo 00:30 lodě L a W pluly na větru zprava v rovnoběžném směru v boční vzdálenosti okolo dvou délek trupu. W byla v návětrí a zcela vzadu od L a pomalu se k ní přibližovala. Plachetní směrnice pro období mezi západem a východem slunce nahradily pravidla části 2 pravidly pro práva plavby IRPCAS. L přehodila na vítr zprava a donutila W, aby reagovala a vyhnula se kolizi. W protestovala na L na základě toho, že „vyostřování bylo v noci zakázáno“. Protestní komise přijala protest podle IRPCAS, část B, odstavec II, pravidlo 17. L se odvolala na základě toho, že protestní komise nesprávně uplatnila příslušná pravidla IRPCAS.

Rozhodnutí

Pravidlo IRPCAS 13(a) stanoví, že „plavidlo které předjíždí jiné, se musí vyhýbat mimo dráhu plavidla, které je předjížděno.“ Toto Pravidlo 13(b) stanoví, že „plavidlo musí být považováno za předjíždějící, když připlouvá k druhému plavidlu ze směru o více než 22,5 stupně za její zádí. Tedy z takové pozice, kdy předjíždějící může vidět pouze záďové světlo předjížděného plavidla, ale žádné z jeho bočních světel.“ Ve výše uvedeném případě byla W předjíždějícím plavidlem. Pravidlo 13(d) stanoví, že „jakákoliv další změna kurzu mezi těmito dvěma plavidly nesmí ... ztížit předjíždějícímu plavidlu povinnost se vyhýbat předjížděnému plavidlu, dokud jej nemine a není od něj dostatečně vzdáleno.“

Předjížděná loď - v tomto případě L - má povinnosti vůči předjíždějící lodi. To je v pravidle 17, které stanoví: „Kde jedno ze dvou plavidel musí vyhýbat druhému, druhé musí udržovat svůj směr a rychlost.“ Toto pravidlo zakazuje závodní manévr známý jako „vyostřování“, když lodě jsou tak blízko, že L nutí W měnit směr, aby zabránila doteku. Proto je odvolání zamítnuto a rozhodnutí protestní komise potrestat L je potvrzeno.

CYA 1976/32

PŘÍPAD 39

[Sportovní chování a Pravidla](#)

[Pravidlo 60.2\(a\), Právo protestovat, právo žádat o nápravu, jednání dle pravidla 69 \(zpět na úvod\)](#)

Závodní komise nemá povinnost protestovat na loď. Základní odpovědnost protestovat na porušení pravidel leží na závodnících.

Souhrn skutečností

Loď A závodila po celý pětirozjížděkový závod s tříčlennou posádkou. Po poslední rozjížděci loď B společně s dalšími protestovaly na loď A s tvrzením, že porušila třídivé pravidlo, které omezuje počet členů posádky na dva. To byl první protest vztažený k této věci. Protest byl odmítnut, protože trup protestujících lodí byl u všech delší než 6 m a žádná z lodí nevztyčila červenou vlajku. Na toto rozhodnutí bylo podáno odvolání na základě toho, že závodní komise měla, na základě své vlastní iniciativy, protestovat na loď A ve všech rozjížděkách.

Rozhodnutí

Jak je uvedeno v pravidle 63.5, protest nemohl být projednán, protože nebyla vztyčena červená vlajka, což je vyžadováno pravidlem 61.1(a). Potvrzení odvolání by vedlo k tomu závěru, že závodní komise má za povinnost znát pravidla každé lodní třídy, která se závodů účastní, a následně má povinnost je prosazovat, když členové třídy tak sami neučiní. Závodní komise žádnou takovou povinnost nemá. Navíc pravidlo 60.2(a) je pro ni čistě k volnému uvážení, **protože říká, že Závodní komise MŮŽE protestovat na loď.**

Jak je uvedeno v základním principu „Sportovní chování a pravidla“: Závodníci v jachtingu podléhají souboru pravidel a očekává se od nich, že se jimi budou řídit a uplatňovat je. Primární odpovědnost protestovat pro uplatnění pravidel je tedy zcela na závodnících.

Odvolání se zamítá a rozhodnutí protestní komise se potvrzuje.

CYA 1977/35

PŘÍPAD 40

[Pravidlo 46, Odpovědná osoba](#)
[Pravidlo 75.1, Přihlášení k závodě](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Pokud není jinak výslovně stanoveno v pravidlech třídy, vypsání závodu nebo plachetních směrnicích, majitel lodě nebo jiná odpovědná osoba (person in charge) může svobodně rozhodnout, kdo bude v rozjížděci loď kormidlovat, za předpokladu, že není porušeno pravidlo 46.

Souhrn skutečností

Lod' A byla přihlášena do závodu majitelem, který ji kormidloval v rozjížděci č. 1. V rozjížděcích 2 a 3 byla kormidlována jinou osobou, od níž nebyla přijata přihláška. Závodní komise ji bez projednání považovala za nepřihlášenou a za nestartující a přidělila jí v 2. a 3. rozjížděci body za DNS. Odpovídající třídivé pravidlo 11(e) říká: Rozdělení povinností mezi kormidelníkem a posádkou je naprosto v pravomoci kormidelníka, pokud není stanoveno v plachetních směrnicích jinak.

Závodní komise se držela toho, že třídivé pravidlo 11(e) nepřipouští trvalou náhradu kormidelníka členem posádky v jedné nebo více rozjížděcích, protože účelem této změny mohlo být zvýšení šancí lodě na vítězství v závodě. A se odvolala.

Rozhodnutí

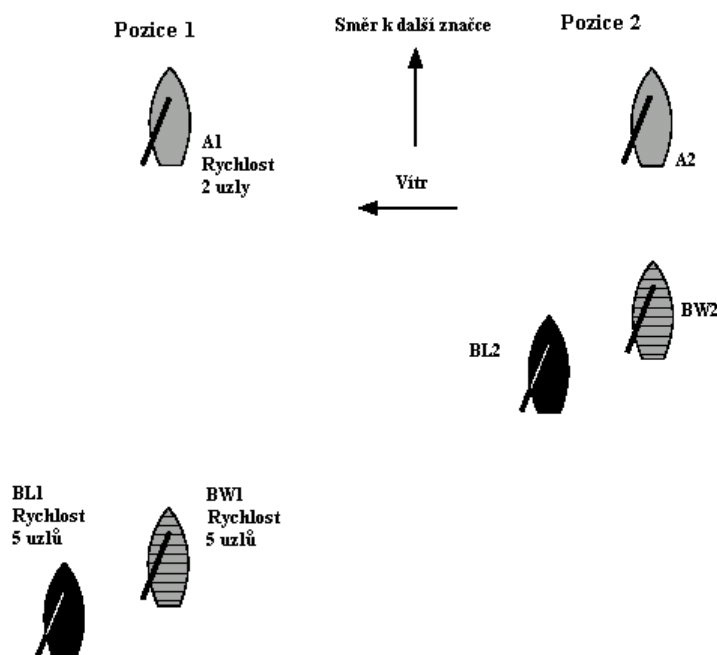
Odvolání se přijímá. Majitel lodě může ustanovit další osobu, aby loď kormidlovala. Je to loď, která je přihlášena do závodu (**viz pravidlo 75**) a pokud není jinak stanoveno pravidly třídy, vypsáním závodu nebo plachetními směrnicemi (to nebylo v tomto případě učiněno), je věcí majitele nebo jiné odpovědné osoby (person in charge) rozhodnout, kdo bude v libovolném okamžiku kormidlovat loď za předpokladu, že není porušeno pravidlo 46. **A byla řádně přihlášena do závodu a její výsledky musí být založeny na dojezdech ve všech třech rozjížděcích.**

RYA 1977/2

PŘÍPAD 41

[Definice, Zcela vpředu, zcela vzadu; v krytí](#)
[Definice, Překážka](#)
[Pravidlo 11, Na stejném větru, v krytí](#)
[Pravidlo 12, Na stejném větru, bez krytí](#)
[Pravidlo 19.2, Místo k obeplutí překážky: Poskytnutí místa u překážky](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Diskuse o pravidle 19.2(b) a definice Překážka a Zcela vpředu, zcela vzadu; v krytí, když dvě lodě v krytí na stejném větru dojíždí a předjíždí v závětrí loď vpředu na stejném větru. Není povinnost zvolat o místo u překážky, ale je rozumné to učinit.



Zjištěné skutečnosti

Lodě BL a BW v krytí na větru zprava dojíždějí loď A, která je taky na větru zprava, ale pluje pomaleji. Před tím, než připlují do pozice 1, BW dostihla BL z pozice zcela vzadu.

Otázka 1

Platí mezi loděmi BW a BL pravidlo 19, když dojíždějí a začínají předjíždět loď A? Jestli ano, které části a kdy platí?

Jaká jsou aplikovatelná pravidla:

- když BW a BW předjíždí A?
- poté, kdy se BW v pozici 2 získala závětrné v krytí vzhledem k A?

Odpověď 1

Protože BW došla BL z pozice zcela vzadu před pozici 1, pravidlo 17 mezi loděmi BW a BL neplatí.

Když BW a BL dojele a předjíždí A, pravidlo 12 požaduje po obou lodích BL a BW, aby se vyhýbaly lodi A, Proto je A překážkou pro obě BL a BW. Avšak loď A není souvislou překážkou, protože to jasně říká poslední věta definice Překážka. BL si může zvolit, kterou stranou A mine (viz 19.2(a)). BL si vybírá minout A závětrím. Během toho, kdy BW je mezi BL a A a současně BW a BL jsou stále zcela vzadu za A, pravidlo 19.2(b) požaduje po BL jako po vnější lodi poskytnout vnitřní lodi BW místo k proplutí mezi sebou a lodí A, která je překážka.

Když BW získá krytí s lodí A, aplikovatelná pravidla se mění: BL je v krytí s A, protože BW je mezi A a BL (viz čtvrtá věta definice Zcela vpředu, zcela vzadu; v krytí), a pravidlo 12 přestává platit. BL a BW získávají právo plavby vzhledem k A podle pravidla 11 a loď A přestává být překážkou. Zpočátku pravidlo 15 vyžaduje po obou lodích BL a BW, aby poskytly A místo k vyhýbání. A je povinna poskytnout BW podle pravidla 19.2(b) místo k proplutí mezi A a BL.

Otázka 2

Když má loď právo na místo podle pravidla 19.2(b), má povinnost si o toto místo zvolat?

Odpověď 2

Ne. Loď, která má právo na místo podle pravidla 19.2(b) nemá povinnost volat o toto místo., ačkoliv je to moudré, aby se předešlo nedorozumění.

RYA 1977/6

PŘÍPAD 42

Vymazán

PŘÍPAD 43

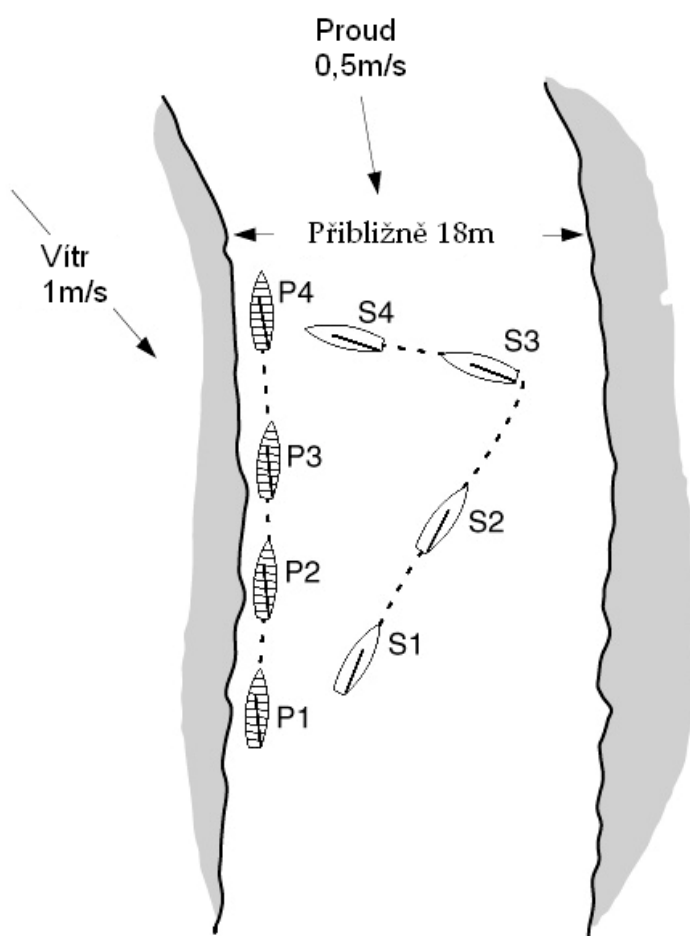
[Definice, Zcela vpředu, zcela vzadu, krytí](#)

[Pravidlo 10, Na opačném větru](#)

[Pravidlo 14, Zabránění kolizi](#)

[Pravidlo 19.2\(b\), Místo k obeplutí překážky: Poskytnutí místa u překážky \(zpět na úvod\)](#)

Loď na větru zleva na kurzu ostře proti větru, která plachtí souběžně a v blízkosti souvislé překážky, musí vyhýbat loď, která dokončila svůj obrat na vítr zprava a blíží se na kolizním směru.



Zjištěné skutečnosti

P plachtí vzhůru po řece, ostře proti větru na větru zleva a velmi blízko u břehu. S, která není schopná, plout ostře jako P je nucena plout více od břehu. Potom obrací na vítr

zprava a bezprostředně volá na P „vítr zprava“. P pluje dále a dostane se do pozice, ve které nemůže vyostřit, aniž by narazila do břehu, nebo odpadnout, aniž by došlo ke kolizi s lodí S. P volá na S o místo k vyhýbání.

Otázka

Které pravidlo nebo pravidla se uplatní?

Odpověď

P je subjektem pravidla 10 a musí vyhýbat. P je rovněž povinna podle pravidla 14 zabránit doteku, pokud je to rozumně možné. Loď S získala právo plavby vzhledem k P, když obrátila na vítr zprava, ale musí vyhovět podmínkám pravidla 13 a 15. Loď S splnila požadavek pravidla 13 tím, že neobrátila příliš blízko P, aby ta musela udělat vyhýbací manévr předtím, než loď S dosáhla směru ostře proti větru. Poté, kdy S získala právo plavby podle pravidla 10, splnila požadavek pravidla 15 tím, že v okamžiku, kdy získala právo plavby, ponechala P místo k vyhýbání.

Pravidlo 19.2(b) neplatí, protože S a P jsou na opačném větru, obě neplují v úhlu více než 90° od skutečného větru. Proto nejsou v pozici 3 a 4 v krytí (viz poslední věta definice „zcela vpředu, zcela vzadu, krytí“). Pravidlo 20 také neplatí, protože P a S nejsou na stejném větru. Proto S není povinna poskytnout P místo jako odpověď na zvolání P o místo. Avšak poté, kdy bylo zřejmé, že P nevyhýbá, pravidlo 14 po S vyžaduje, aby pokud je to možné zabránila kolizi s P. Jinak by S riskovala, že v případě škody nebo zranění by byla diskvalifikována.

RYA 1978/5

PŘÍPAD 44

[Pravidlo 5, Pravidla řídící pořadatele a funkcionáře závodu](#)

[Pravidlo 62.1\(a\), Náprava](#)

[Pravidlo 64.1\(c\) Rozhodnutí: Míra dokazování, Většinové rozhodování a Přehodnocení žádostí](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Loď nemůže protestovat na závodní komisi pro porušení pravidla. Avšak, pokud se o to pokusí, její „protest“ musí splňovat i požadavky na žádost o nápravu, v kterémžto případě protestní komise se musí touto žádostí zabývat.

Souhrn skutečností

Plachetní směrnice 18 stanovila, že startovní čára a první značka dráhy budou umístěny tak, že první úsek bude plachtěn proti větru. Poté, co závodní komise umístila značky dle této směrnice a odstartovala první lodní třídu, vítr se otočil asi o 55 stupňů. Další na startu byla třída Finn, ale první značka nemohla být přesunuta, protože předchozí třída k ní ještě nedoplula a byla velmi blízko od ní. Když třída Finn startovala, nikdo ještě nemohl dosáhnout první značku na jeden obrát, ale následně, jak se vítr stácel, to již možné bylo. Loď A požadovala nápravu s tvrzením, že podle **pravidla 5** a definice Pravidla, plachetní směrnice 18 byla pravidlem a závodní komise jej porušila.

Protestní komise **si byla jistá** s tím, že první úsek dráhy nebyl „křížování proti větru“ ve smyslu plachetních směrnic. Na druhé straně nezískala důkaz k tomu, že ve smyslu pravidla 62.1(a) **bylo hodnocení nebo umístění lodě A v rozjížděce nebo v závodě bez její**

viny významně horší, protože první úsek nebylo křížování proti větru. Protestní komise prohlásila, že výsledek rozjíždky zůstává v platnosti.

A se odvolala s tvrzením, že její protest nebyl založen na požadavku pro nápravu podle pravidla 62.1(a). Byl založen jednoduše na skutečnosti, že závodní komise nepostupovala podle plachetní směrnici 18 (pravidlo) a podle pravidla 5, které zavazuje závodní komisi řídit se pravidly. Protestní komise založila své rozhodnutí na pravidle 62.1(a), které bylo podle jejího mínění nesprávné. Dle tvrzení lodi nelze zachovat rozjíždku, která nebyla plachtěna tak, jak to bylo vyžadováno pravidly, neboť to odporuje pravidlu 5 a nemůže vyhovět pravidlu 62.1(a).

Rozhodnutí

Závodní pravidla neumožňují, aby byla závodní komise protestována nebo potrestána. Avšak, protestní komise uznala, že neplatný protest lodě A splňuje požadavky na žádost o nápravu podle pravidla 62.1(a) a 62.2 správně jednala podle pravidla 64.1(c), že se nápravou zabývala. Dospěla k závěru, že svědectví neprokázala, že hodnocení nebo umístění lodě A by bylo výrazně horší nesprávným jednáním nebo opomenutím závodní komise. V souladu s tímto je odvolání lodě A je zamítnuto.

RYA 1978/8

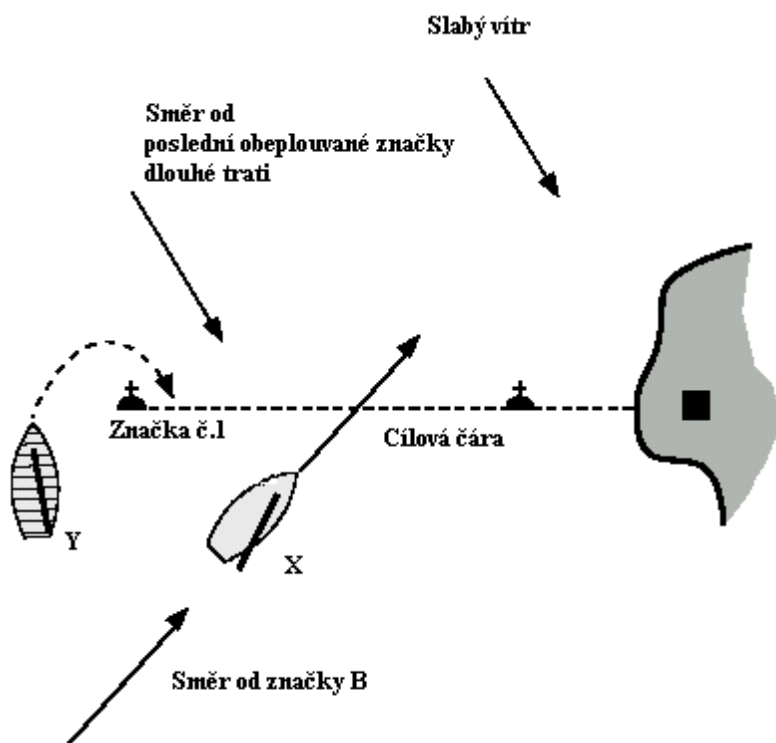
PŘÍPAD 45

[Definice, Dokončení](#)

[Pravidlo 62.1\(a\), Náprava](#)

[Pravidlo 64.3, Rozhodnutí: Rozhodnutí o nápravě \(zpět na úvod\)](#)

Když loď nedokončí z důvodu chyby závodní komise, ale žádná ze závodících lodí ve výsledku nezíská nebo neztratí, patřičný a spravedlivý způsob nápravy je bodovat loď podle toho, jak projely cílovou čáru.



Souhrn skutečností

Během dne třída jela dvě rozjížděky. Po první rozjížděce, ve které značka 1 tvořila pravou stranu cílové čáry (lodě ji míjely pravobokem), vítr zeslábl. Proto hlavní rozhodčí stanovil pro druhou rozjížděku krátkou trať a vydal změnu plachetních směrnic, která stanovila, že značka B byla poslední otočnou značkou, značku 1 měly lodě minout pravobokem. Ostatní třídy dokončovaly u stejné značky a hlavnímu rozhodčímu bylo doporučeno, aby ne zvolil trať, která by mohla vést k tomu, že by různé třídy míjely cílovou značku nebo proplouvaly přes cílovou čáru v opačných směrech.

X a dvě další lodě dokončily tak, že minuly značku 1 levobokem a byly bodovány jako DNF. Y následovaná zbytkem lodí plula dráhu tak, jak byla předepsána hlavním rozhodčím, tedy včetně „obeplutí hákem“ jak je ukázáno na obrázku.

X požadovala nápravu založenou na tom, že závodní komise nepoužila definici DOKONČENÍ správně a přisoudila vítězství v rozjížděce Y, zatímco X byla první lodí, která dokončila tak, jak je vyžadováno definicí. Protestní komise dala nápravu na základě toho, že loď X a další dvě lodě dokončily správně a vrátila je zpět do rozjížděky. Pro lodě, které tak nedokončily, protestní komise pro svoje rozhodnutí podle pravidla 64.2 použila takovou úpravu, kterou považovala za správnou, a srovnala bodové skóre podle pořadí, ve kterém všechny lodě protnuly cílovou čáru, bez uvážení směru, ve kterém ji protnuly.

X se odvolala proti novému pořadí v cíli, poukázala na jednoznačnou definici Dokončení a uvedla, že taková úprava popírá definici Dokončení a zrušila by její účel, který, jak se domnívá, bylo zabránit dokončení „obeplutí hákem“.

Rozhodnutí

Odvolání lodě X je zamítnuto. Protože plachetní směrnice, které byly v rozporu s definicí Dokončení, byly neplatné a jejich vydání bylo chybným jednáním závodní komise, jehož výsledkem byly tři lodě, kterým byla udělena náprava podle pravidla 62.1(a). Žádná z lodí nezískala nebo neztratila v důsledku chyby závodní komise, proto přiznaná náprava byla přiměřená. Rovněž byla nespravedlivějším možným vypořádáním pro všechny lodě tak, jak je stanoveno **v pravidle 64.3.**

PŘÍPAD 46

[Definice, Správný směr](#)

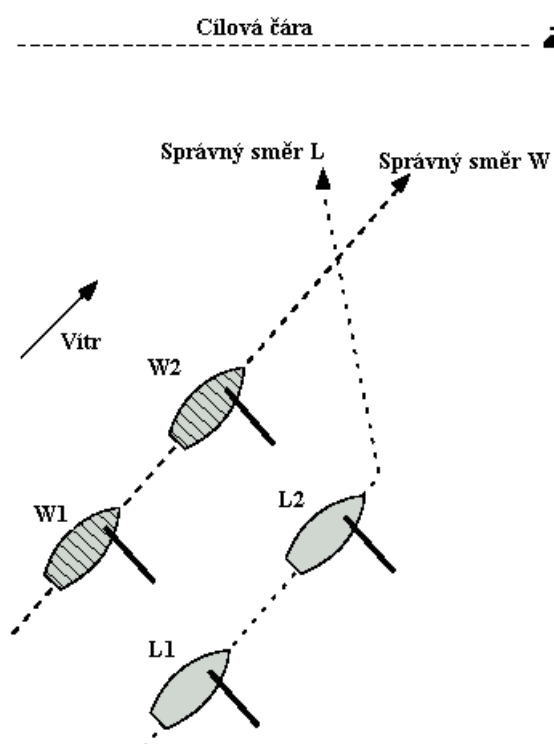
[Pravidlo 11, Na stejném větru: krytí](#)

[Pravidlo 16.1. Změna směru](#)

[Pravidlo 17., Na stejném větru: Správný směr](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Závětrná plachetnice má právo vyostřovat až do výše svého správného směru, i když získala závětrné krytí z pozice zcela vzadu a ve vzdálenosti menší než dvě délky trupu od návětrné lodě.

**Souhrn skutečností**

Po určitou dobu W plachtěla téměř na zadní vítr směrem k pravému konci cílové čáry, když L získala krytí ve vzdálenosti méně než dvě délky svého trupu v závětrří W z pozice zcela vzadu. Za nepřítomnosti W by L mohla plachtit ostřejším směrem přímo k čáře. Aby tak mohla učinit, volala na W, aby vyostřila. W nereagovala. L zvolala opět a vyostřila do pozice velmi blízko u W, ale W pořád nereagovala. L zastavila vyostřování a odpadla těsně před tím, než by došlo k dotyku. L protestovala podle pravidla 11.

Protestní komise se držela toho, že nebylo prokázáno, že W mohla dokončit dříve, kdyby plachtěla ostřejším směrem. I kdyby v tomto případě mohl být konflikt mezi směry návětrné a závětrné lodě, protestní komise uvedla, že loď, která dostihne druhou loď z pozice zcela vzadu, nemá právo nutit návětrnou loď plout nad její správný směr. Protest byl zamítnut a L se odvolala s prohlášením, že má právo ostřit až do svého správného směru podle pravidla 17.

Rozhodnutí

Pravidlo 11 říká, že když dvě lodě na stejném větru jsou v krytí, návětrná loď musí vyhýbat. Jednání závětrné lodě je ale omezeno pravidly 16.1 a 17. Loď W měla místo k vyhýbání, když L vyostřovala, a proto L neporušila pravidlo 16.1. Protestní komise, ačkoliv to výlučně neřekla, rozpoznala, že správný směr L byl přímo k cílové čáře. Přímý směr k čáře nebyl pouze kratší, ale mohl umožnit oběma lodím vyšší rychlost. I když L neměla nárok plachtit nad svůj správný směr, měla nárok plachtit nejvýše tímto směrem i když získala krytí z pozice zcela vzadu a ve vzdálenosti menší než dvě svého délky trupu od W. Proto nepřekročila omezení, které jí pravidlo 17 limituje.

Správný směr lodě W není podstatný pro aplikaci pravidel na tento incident. W byla povinna vyhýbat L. Když L vyostřila, dala lodi W dostatek místa k vyhýbání tak, jak je požadováno pravidlem 16.1. V momentě, kdy L byla nucena zastavit vyostřování a odpadnout, aby zabránila kolizi, loď W porušila pravidlo 11. Proto odvolání lodě L je přijato a W je diskvalifikována pro porušení pravidla 11.

USSA 1979/224

PŘÍPAD 47

[Pravidlo 2, Čestné plachtění](#)
([zpět na úvod](#))

Lod', která úmyslně volá „vítr zprava“, když ví, že je na větru zleva, nejedná čestně a porušila pravidlo 2.

Souhrn skutečností

Zkušený kormidelník lodi na větru zleva volal „vítr zprava“ na nováčka, který, ačkoliv byl na větru zprava, si nebyl jistý sám sebou a pravděpodobně z obavy o poškození lodě, obrátil na vítr zleva, aby zabránil kolizi. Nebyl podán žádný protest.

Jeden názorový směr říká, že to je spravedlivá hra, protože jestliže kormidelník nezná pravidla, je to jeho smůla. Druhý směr odmítá tento argument, na základě toho, že je zcela proti duchu pravidel podvádět závodníka touto cestou.

Je známo, že tento trik je používán často, zejména je používán vůči nováčkům.

Otázka

Porušila v tomto případě loď na větru zprava mimo pravidla 10 rovněž pravidlo 2?

Odpověď

Lod', která nepravdivě volá „vítr zprava“, když ví, že je na větru zleva nejedná čestně a porušuje pravidlo 2. Protestní komise může uvážit jednání podle pravidla 69.

RYA 1980/1

PŘÍPAD 48

[Pravidlo 63.2, Projednávání: Čas a místo projednávání: Čas stranám pro přípravu](#)
([zpět na úvod](#))

Část 5 závodních pravidel se snaží chránit loď před chybou při rozhodování komise, nikoliv poskytnout skuliny a klíčky pro protestující. Protestující má povinnost se chránit rozumným jednáním před zahájením projednávání.

Souhrn skutečností

Lod' Y byla protestována lodí X za incident, ke kterému mezi nimi došlo. Lod' Y byla diskvalifikována a odvolala se.

V jejím odvolání bylo uvedeno, že v rozporu s pravidlem 63.2, kormidelník lodě Y si byl vědom, že projednávání bude pouze tehdy, když mu bude řečeno, aby se jej zúčastnil. Bylo mu odmítnuto čtení protestu mimo protestní místnost, ale bylo po něm požadováno, aby si jej přečetl v průběhu projednávání. Nebyl mu dán rozumný čas pro přípravu obhajoby.

Protestní komise komentovala výše uvedené odvolání následovně: čas projednávání byl zveřejněn na oficiální vývěsní tabuli; protest X byl doručen do kanceláře závodní komise a byl více než hodinu před zahájením jednání dostupný, aby si jej protestovaný přečetl; kormidelník informoval kormidelníka lodě Y, že protest byl podán; ten nevyvinul žádné úsilí pro přípravu obhajoby; a musel být povolán z prostor klubového baru, když protestní komise, druhá strana a svědci byli shromážděni a připraveni začít projednávání.

Rozhodnutí

Odvolání lodě Y se zamítá z důvodu udaných protestní komisí v jejím komentáři. Kormidelník lodě Y věděl, že na jeho loď je podán protest a byl povinen rozumným jednáním chránit sám sebe, což zahrnuje vyžádání protestního formuláře lodě X, jeho přečtení a užití postačujícího času na přípravu své obhajoby.

RYA 1980/5

PŘÍPAD 49

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[Pravidlo 19.2\(b\), Místo k obeplutí překážky: Poskytnutí místa u překážky](#)

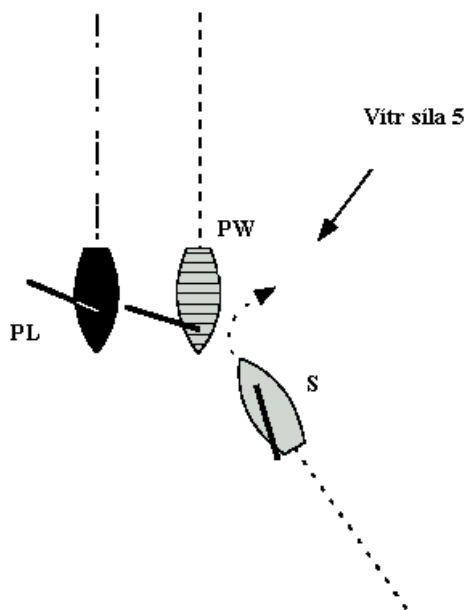
[Pravidlo 23.2, Překážení jiné lodi](#)

[Pravidlo 43.1\(b\), Zproštění viny](#)

[Pravidlo 63.2, Projednání; Čas a místo projednání, Čas stranám pro přípravu na nápravu](#)

[Pravidlo 63.3, Projednání: Právo být přítomen](#)

Když dva protesty vycházejí ze stejného incidentu nebo z velmi těsně spojených incidentů, měly by být projednávány společně za přítomnosti zástupců všech zúčastněných lodí.



Souhrn skutečností

Na zvlněném moři a čerstvém větru loď S plula na větru zprava ostře proti větru svým správným směrem a přibližovala se k lodím PW a PL, které byly v krytí a pluly na větru zleva na odlišném úseku dráhy. Lanoví PW a S se dotklo navzdory tomu, že S prudce vyostřila ve snaze zabránit kolizi, ale nevznikla škoda ani zranění.

Z tohoto incidentu vznikly dva protesty, které byly projednávány odděleně. V prvním protestu S proti PW byla PW diskvalifikována podle pravidla 10. Ve zjištěných skutečnostech nebyla PL uvedena. Během projednávání druhého protestu PW proti PL, PL uvedla, že věděla, že S se přibližovala k PW a PL a že PW bude pravděpodobně potřebovat místo od PL, aby zabránila pravděpodobně vážné kolizi, a že se situace vyvíjela dost rychle. PL byla diskvalifikována podle pravidla 19.2(b), protože neposkytla místo lodi PW mezi sebou a lodí S. PW se odvolala proti rozhodnutí protestní komise ji diskvalifikovat podle pravidla 10.

Rozhodnutí

V případech tohoto druhu, tyto dva protesty by měly být, **jak je dovoleno pravidlem 63.2**, projednávány společně za účasti zástupců všech zúčastněných lodí. To zajistí, že všichni z nich vyslechnou všechna svědectví, která získá protestní komise, jak je **vyžadováno** pravidlem 63.3. Kdyby byl tento postup dodržen, protestní komise by se dozvěděla, že kolizi mezi PW a S způsobila neschopnost PW odpadnout, protože PL jí k tomu nedala dostatek místa a, jak je vyžadováno pravidlem 19.2(b), a PW by byla zproštěna viny **podle pravidla 43.1(c)** pro porušení pravidla 10.

S překážela lodi PW, která byla na jiném úseku dráhy, ale S neporušila pravidlo 23.2, protože plula svým správným směrem.

Došlo ke kontaktu mezi S a PW, ale žádná z lodí neporušila pravidlo 14, protože
(1) jakmile bylo jasné, že PW nebude vyhývat (dát přednost), nebylo možné pro S zabránit doteku, a
(2) jakmile bylo jasné pro PW, že PL jí neposkytne místo, na který měla nárok, nebylo pro PW možné doteku zabránit.

Odvolání lodě PW je přijato. PW je zproštěna viny **podle pravidla 43.1(b)** pro její porušení pravidla 10 a je vrácena do pořadí. Rozhodnutí protestní komise diskvalifikovat PL pro porušení pravidla 19.2(b) bylo správné

RYA 1981/6

PŘÍPAD 50

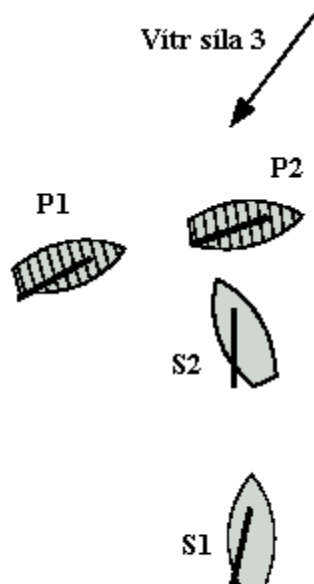
[Definice, Vyhýbání](#)

[Pravidlo 10, Na opačném větru](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když protestní komise shledá, že v incidentu lodí na opačném větru loď S nezměnila směr nebo že loď S nemohla mít upřímnou a rozumnou obavu z kolize, musí zamítnout její protest. Když však komise shledá, že S změnila směr a že mohla mít důvodnou pochybnost, zda P by proplula před S, kdyby S nezměnila směr, potom P musí být diskvalifikována.



Souhrn skutečností

Na návětrném úseku dráhy P potkala S. P plachtila směrem, který křížil směr před přídí S. S odpadla, vztyčila protestní vlajku a volala na P, že hodlá protestovat. Obě lodě byly stejné 27-stopé kýlové lodě a síla větru byla 3 stupně Beauforta.

S protestovala podle pravidla 10 s tvrzením, že musela odpadnout, aby zabránila kolizi s P. Protestní komise protest S zamítla a uvedla že: Nutnost změny směru nemohla být prokázána pro protikladné svědectví obou kormidelníků. S se odvolala.

Rozhodnutí

Protesty podle pravidla 10, kde nedošlo ke kolizi, jsou velmi běžné a protestní komise mají sklon je projednávat velmi rozdílným způsobem. Některé požadují důkazní břemeno po lodi na větru zleva, aby přesvědčivě dokázala, že by se vyhýbala lodi na větru zprava, i když pozdější svědectví je stěží důvěryhodné. Takové důkazní břemeno se však v pravidle 10 neobjevuje. Jiné protestní komise se zdráhají vzít v úvahu jakýkoliv protest podle

pravidla 10, kde nedošlo k doteku, pokud loď na větru zprava přesvědčivě neprokáže, že by k doteku došlo, kdyby nezměnila směr. Oba dva přístupy jsou nesprávné.

Nákres provedený lodí S, který byl později schválený protestní komisí, ukazuje, že S odpadla, aby zabránila doteku. Nákres od lodi P, který nebyl protestní komisí schválen, ukazoval, že by se lodě těsně minuly, kdyby S neodpadla. P nepopřela nebo netvrdila, že S odpadla, ale řekla, že jestliže tak učinila, nebylo to nezbytné.

Loď na větru zprava za takových okolností nemusí udržovat svůj směr, aby nárazem do lodi na větru zleva prokázala, že kolize byla nevyhnutelná. Navíc, jestliže tak učiní, poruší pravidlo 14. Při projednávání protestu musí S buďto prokázat, že by došlo k doteku, kdyby udržovala svůj směr, nebo, že měla rozumný důvod pochybovat, že P by mohla bezpečně proplout před ní. Při projednávání protestu musí S prokázat buďto, že by došlo k doteku, kdyby udržovala svůj směr, nebo, že existovala dostatečná pochybnost, že P by mohla bezpečně proplout před S a že S nemusela jednat k zabránění doteku (viz definici „Vyhýbání“).

Při své obhajobě musí P prezentovat odpovídající svědectví, aby potvrdila, že buďto S nezměnila směr nebo že P by bezpečně proplula před S a že S nemusela jednat k zabránění doteku. Když po zvážení všech svědectví, protestní komise shledá, že S nezměnila směr nebo že nebyla upřímná a důvodná obava z kolize, má za povinnost zamítnout její protest. Avšak pokud je přesvědčena, že S změnila směr, protože měla důvodnou pochybnost, že P by mohla proplout před ní a že S byla oprávněna jednat tak, aby se vyhnula, a potom by měla být P diskvalifikována.

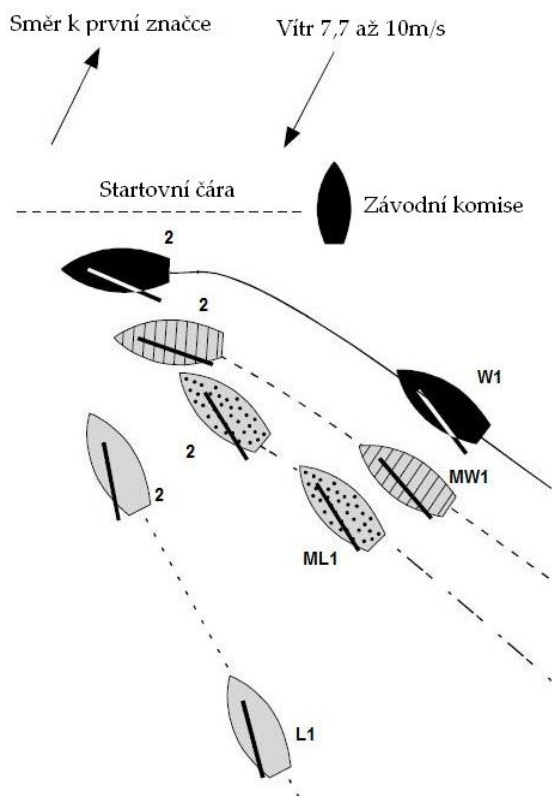
Na těchto skutečnostech, jak je ukázáno v obrázku a v hlášení protestní komise, schopnost P proplout před S byla přinejmenším pochybná. Odvolání S je přijato a P je diskvalifikována.

CYA 1981/58

PŘÍPAD 51

[Pravidlo 11, Na stejném větru, Krytí](#)
[Pravidlo 43.1\(a\), zproštění viny](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Protestní komise musí zprostit viny loď, když následek porušení pravidla jinou lodí byla donucena porušit pravidlo.



Souhrn skutečností

Obrázek ukazuje stopy čtyř velkých lodí od přibližně od třiceti do patnácti sekund před startovním znamením. V pozici 2 loď MW byla přinucena odpadnout, aby zabránila kolizi s W, a lodě ML a L byly téměř okamžitě také přinuceny odpadnout, aby se vyhnuly kolizi s návětrnou lodí. K žádnému kontaktu nedošlo. Kdyby W kormidlovala tak, aby se vyhýbala, protнула by startovní čáru před svým startovním znamením. Každá závětrná loď zvolala na loď v návětrí a každá protestovala na loď ve svém návětrí.

Protestní komise diskvalifikovala W, MW a ML a odůvodnila svoje jednání s ohledem k prostředním lodím tak, že „jejich činnost by mohla omezit účinnost pravidla 11, protože by všechny lodě s výjimkou té nejvíce návětrné byly imunní vůči diskvalifikaci“. MW a ML se odvolaly.

Rozhodnutí

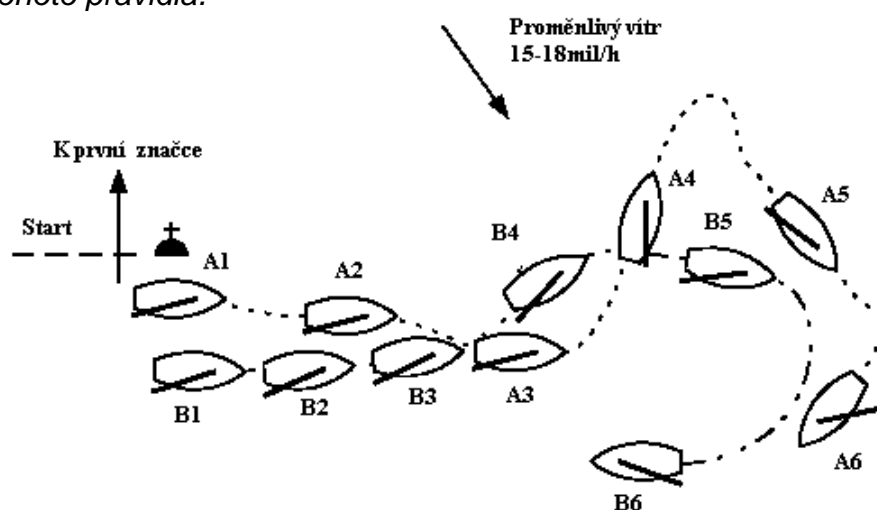
Obě odvolání se přijímají. MW a ML se znovu zařazují do pořadí. Obě lodě, jak prohlásily, se snažily voláním zabránit tomu, aby odpadly, a také neodpadly dříve, než když k tomu musely začít jednat, aby zabránily kolizi s návětrnou lodí. Pravidlo 14 požaduje po nich, aby zabránily kolizi, pokud je to rozumně možné, a obě vyhověly tomuto pravidlu. Každá z nich porušila pravidlo 11, ale každá byla k tomu donucena tím, že W porušila pravidlo 11. Proto obě jsou zproštěny viny **podle pravidla 43.1(a)**.

USSA 1950/37

PŘÍPAD 52

[Pravidlo 16.1, Změna směru](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidlo 16.1 neomezuje směr plachetnice, která má vyhýbat. Manévrování, jehož účelem je odvést druhou plachetnici směrem od startovní čáry, neznamená nezbytně porušení tohoto pravidla.



Souhrn skutečností

Před startovním znamením se dvě lodě vzdalovaly od startovní čáry. Loď A, která se pohybovala rychleji, proplula okolo B a byla - v pozici 3 - zcela vpředu vzhledem k loď B. V pozici 4 loď A vyostřila do směru ostře proti větru s úmyslem obrátit zpět ke startovní čáře, ale zjistila, že loď B také vyostřila a propracovala se do pozice, kde A chtěla obrátit, a tak by mohlo dojít k bezprostřední kolizi. A tedy odpadla, aby přehodila, ale zjistila, že B odpadla do pozice, kde přehodění by opět mohlo způsobit kolizi. Potom loď B přehodila a zamířila ke startovní čáře a nechala loď A značně za sebou.

A protestovala na B podle pravidla 16.1 s tvrzením, že byla omezována, zatímco vyhýbala. Protestní komise diskvalifikovala loď B, která se odvolala s tím, že její zpochybný manévr byl legitimním prostředkem k odvedení závodníka od startovní čáry.

Rozhodnutí

Odvolání loď B je přijato, B je vrácena zpět do pořadí. Jednání B popisuje klasický manévr v souboji („match racing“) a závodech družstev, používaný k získání výhodné startovní pozice před soupeřem. Podstatným hlediskem je, že pravidlo 16.1 se uplatní pouze na loď s právem plavby, kterou loď B v pozici 3 a 4 nebyla.

V pozici 4 loď B jako návětrná loď měla podle pravidla 11 vyhýbat, ale loď A nemohla obrátit bez toho, aby porušila pravidlo 13. V pozici 5 se B stala závětrnou plachetnicí s právem plavby podle pravidla 11. Jestliže by A přehodila na vítr zprava, stala by se subjektem pravidla 15 a poté, pokud by změnila směr, byla by subjektem pravidla 16.1. Skutečnosti ukazují, že žádná loď neporušila jakékoliv pravidlo.

USSA 1955/63

PŘÍPAD 53

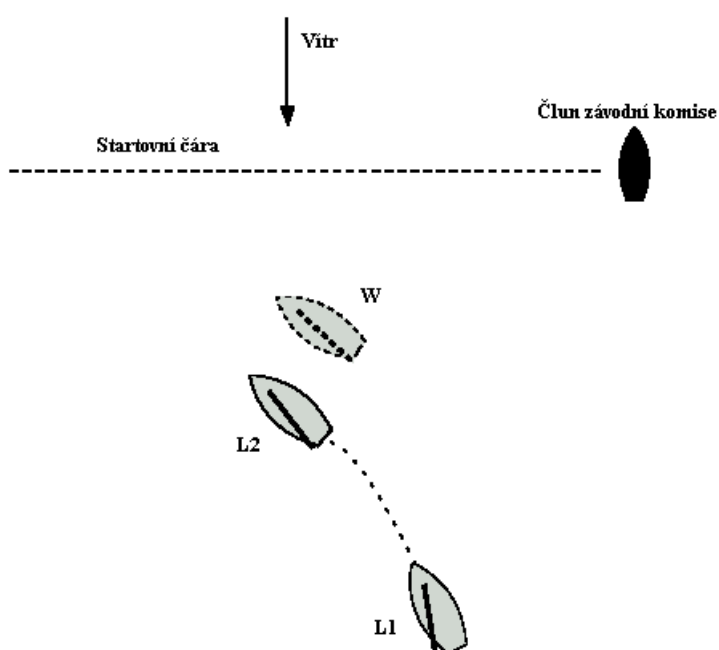
[Pravidlo 11, Na stejném větru, Krytí](#)
[Pravidlo 15, Získání práva plavby](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Lod', která je zcela vpředu, nemusí předvídat svoji povinnost, že bude muset vyhýbat dříve, než druhá lod' původně zcela vzadu získá krytí v jejím závětrí.

Souhrn skutečností

Třicet sekund před startovním znamením byla lod' W téměř neovladatelná. Její plachty fletrovaly. Nejméně tři délky trupu před tím, než získala krytí v závětrí, lod' L zvolala „závětrná lod'“. Lod' W nevykonala žádnou akci, aby se vyhýbala. Bezprostředně poté, co získala krytí, lod' L odpadla, aby zabránila doteku s lodí W. V témže okamžiku začala W přitahovat plachty a nastavila je na vítr. L protestovala. Protestní komise zjistila, že lod' W, která dostala odpovídající varování před blížící se situací, neučinila nic, aby se vyhýbala závětrné lodi, čímž porušila pravidlo 11. W se odvolala a ptala se: Má W povinnosti podle pravidel 11 a 15 předvídat, že vnikne krytí v závětrí, a získat dostatečnou rychlost, aby mohla reagovat v okamžiku, když krytí nastane?



Rozhodnutí

Odpovídající čas na odezvu, když se mezi dvěma loděmi mění práva a povinnosti, je obsaženo v pravidle 15, které přiznává lodi, na kterou přešla povinnost vyhýbat, „místo k vyhýbání“. Toto pravidlo nepožaduje od lodi zcela vpředu předvídat, že bude muset vyhýbat jako návětrná lod', dříve, než lod' zcela vzadu získá krytí v závětrí.

Pokud by L neodpadla bezprostředně, mohla porušit pravidlo 15. Poté, kdy L získala závětrné krytí, W okamžitě přitáhla plachty, vyostřila, a proto vyhýbala. Tímto jednáním W, splnila svoji povinnost podle pravidla 11. Odvolání se přijímá; žádná z lodí neporušila pravidla. W je vrácena do pořadí.

USSA 1969/126

PŘÍPAD 54

[Pravidlo 20, Místo k obratu u překážky](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Výklad požadavků pravidla 20 pro zvolání a jejich načasování.

Skutečnosti

Lod' A pluje na větru zleva ostře proti větru směrem k překážce, kvůli které musí otočit. Lod' B pluje ostře proti větru jednu délku do návětrí a jednu délku zcela vzadu za A. A zvolá na lod' B o místo k obratu.

Otázka 1

Když A se blíží k překážce, jak brzo může A volat o místo k obratu?

Odpověď 1

A může, aby mohla minout překážku bezpečně, volat o místo k obratu v okamžiku, kdy potřebuje zahájit postup popsany v pravidle 20. Může zvolat v momentě, kdy dostatek času v daných podmínkách umožňuje:

- zvolat na lod' B o místo k obratu a zvolat podruhé, když B nereaguje;
- dát lodi B čas na reakci /viz Odpověď B níže);
- dát čas jakékoliv další lodi, která musí na zvolání A reagovat (viz [Případ 113](#)); a
- poté sama otočit co nejdříve a s jachtařskou zručností minout překážku.

Otázka 2

Jak rychle musí B reagovat?

Odpověď 2

Když se lodě přibližují k překážce, u které A bude volat o místo k obratu. B se musí mít na pozoru a předvídat volání od lodě A. Předvídavost je nutná, protože pravidlo 20.2(c) požaduje, aby B reagovala buďto ihned odpovědět „obrat' ty“ nebo obrátit co nejdříve. Pokud B ihned neodpoví „obrat' ty“, A musí dát B čas, který potřebuje způsobilá nikoliv špičková posádka pro přípravu a provedení obratu co nejdříve s jachtařskou dovedností v daných podmínkách.

Otázka 3

Co má A dělat, pokud B na volání nereaguje?

Odpověď 3

Ačkoliv pravidlo vyžaduje pouze jedno zvolání, pokud okolnosti dovolí, je vhodné zvolání zopakovat. Avšak, pokud je dostatek času, je moudré od lodi A postup opakovat. Když B nereaguje, neznámá to, že A musí držet svůj směr. Lod' A by se měla vyhnout bezpečným způsobem překážce, což může zahrnovat vyostření přídi proti větru nebo přehodit. Lod' A může protestovat na B na to, že nereagovala, jak vyžaduje 20.2(c).

Otázka 4

Jaké jednání lodě A představuje zvolání, jak vyžaduje pravidlo 20?

Odpověď 4

Na rozdíl od pravidla 20.2(c), pravidlo 20.1 nevyžaduje pro zvolání použít určitá slova, aby byly splněny požadavky pravidla, ale tato slova musí jasně demonstrovat, že vyžaduje místo k obratu. Zvolání musí být adresováno lodi B a musí být dostatečně hlasité, aby v daných podmínkách mohlo být lodi B slyšet. Zvolání je primárně ústní, **ale, když ústní zvolání nemusí být slyšet, pravidlo 20.4(a) vyžaduje doplňující signály, které zajistí zvolání pozornost.** Příkladem jsou gesta, píšťalka, zvukový roh nebo v noci světelné signály. Pokud lodě mají povinnost monitorovat určitý rádiový kanál, potom může být zvolání

provedeno tímto prostředkem. Avšak, pokud vypsání závodu určí alternativní komunikaci, volající loď ji musí použít (viz pravidlo 20.4(b)). Tyto požadavky platí shodně pro B, když odpoví „obrat' ty“.

GBR 2016/2

PŘÍPAD 55

Stažen k revizi

PŘÍPAD 56

VYMAZÁN

PŘÍPAD 57

[Pravidlo 60.2, Právo protestovat; Právo žádat o nápravu a jednání podle pravidla 69](#)
[Pravidlo 78, Soulad s pravidly třídy, Certifikáty](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Když majitel v dobré víře předloží platný a řádně ověřený certifikát a splní požadavky pravidla 78.1, potom konečné výsledky závodu nebo série závodu musí zůstat, i když je certifikát později zrušen.

Zjištěné skutečnosti

Lodě A a B společně s dalšími loděmi hodnocené přepočtem v hendikepu závodily v sérii letních závodů. Po jejím dokončení loď B požádala o nápravu na základě toho, že závodní komise použila pro celou sérii pro loď A chybný certifikát s nesprávnými koeficienty. Poté, co byla žádost projednána, certifikační orgán potvrdil, že se v certifikátu A stala nevědomě chyba při měření trupu před několika lety. Loď B potom uvedla, že závodní komise by měla protestovat na loď A.

Protestní komise zjistila, že majitel lodě A nebyl odpovědný za chybu výpočtu hodnotícího koeficientu, ani neexistoval důkaz, že by porušil pravidlo 78.1. Rozhodla, že ani jednání nebo opomenutí závodní komise nebyly příčinou této chyby, a proto B nemá nárok na nápravu. Podle pravidla 70.2 požádala o potvrzení nebo opravu svého rozhodnutí.

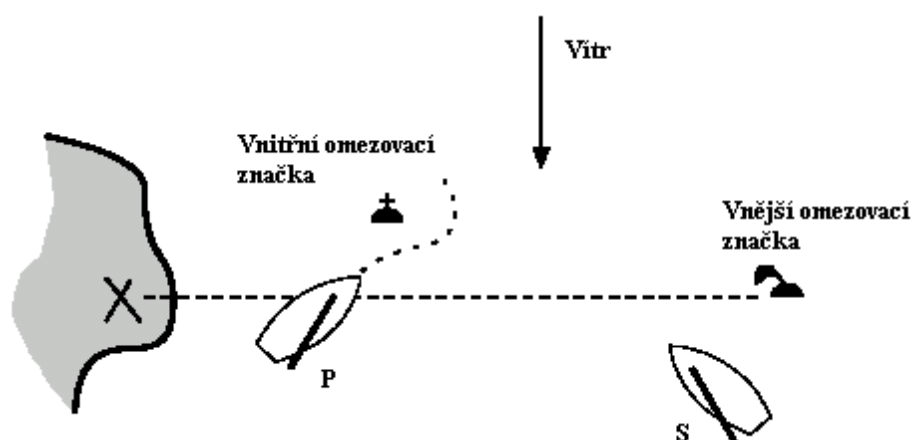
Rozhodnutí

Rozhodnutí protestní komise se potvrzuje. Loď B tvrdila, že opomenutí závodní komise protestovat na loď A, jak je to požadováno poslední větou pravidla 60.2, bylo předpojatostí vůči ní a ostatním lodím třídy. **Navíc v tomto případě zpráva o chybě v certifikátu lodě A přišla po ukončení série závodu a přišla z národního certifikačního orgánu, nad kterým nemá pořadatel ani závodní ani protestní komise žádnou pravomoc.**

Když je platný certifikát shledán jako chybný, může být zrušen certifikačním orgánem, který jej vydal, ale nemůže být zrušen se zpětnou platností pro dokončenou sérii nebo dokončené závody série, které ještě probíhá. Tedy, jestliže náležitě ověřený platný certifikát byl prezentován v dobré víře, a závod nebo série závodů jsou ukončeny, musí konečné výsledky zůstat platné, i když je později certifikát zrušen.

PŘÍPAD 58[Definice, Dokončení](#)[Definice, Značka](#)[Pravidlo 28.1, Závodění v rozjížděce](#)[\(zpět na úvod\)](#)

Jestliže bóje nebo jiný objekt, který je v plachetních směrnících určen jako omezovací značka cílové čáry, se nachází na po-cílové straně cílové čáry, není značkou, a lodě ji mohou minout kterýmkoliv bokem.

**Souhrn skutečností**

Cílová čára byla mezi stožárem na břehu a vnější omezující značkou s vloženou vnitřní omezující značkou na levé straně cílové čáry. Dne, kdy došlo ke sporu, vnitřní omezovací značka byla umístěna na cílové straně cílové čáry. Loď P protнула čáru, potom obeplula vnitřní omezovací značku, jak je ukázáno v obrázku. Rozhodčí ji zapsal v cíli, když její předtím protнула čáru předtím, než obeplula omezovací značku.

Loď S požadovala nápravu na základě toho, že hlavní rozhodčí jednal nesprávně, když zaznamenal loď P, že dokončila předtím, než zcela obeplula dráhu. Protestní komise nápravu S nepřiznala a zaslala toto rozhodnutí, podle pravidla 70.2, ke schválení.

Rozhodnutí

Rozhodnutí protestní komise se schvaluje. Pravidlo 28.2 stanoví, že loď A může minout libovolnou stranou značku, která nezačíná, nevymezuje nebo neukončuje úsek, na kterém se nachází. Protože omezovací značka byla za cílovou čárou, nevymezovala nebo nekončila „úsek“ poslední části dráhy. Pouze když omezovací značka je na cílové čáře nebo na dráhové straně cílové čáry, jak je tento pojem definován, musí ji loď minout požadovanou stranou předtím, nebo když dokončuje.

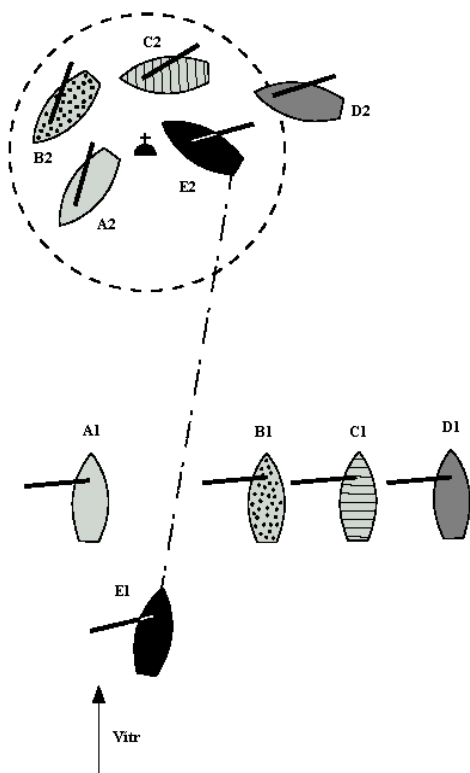
PŘÍPAD 59

[Pravidlo 18.2\(a\), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky](#)
[Pravidlo 18.2\(b\), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Když loď připlouvá ke značce, ale je stále vně zóny a její změna směru směrem ke značce znamená, že lodě, které byly předtím zcela vzadu, jsou s ní nyní ve vnitřním krytí, pravidlo 18.2(a) vyžaduje, aby těmto lodím poskytla místo, bez ohledu na to, zda byla její vzdálenost od značky způsobena tím, že poskytovaly místo dalším lodím, které byly s ní ve vnitřním krytí.

Zjištěné skutečnosti

Pět lodí se blíží k závětrné značce na zadní vítr. Čtyři z nich jsou v krytí vzhledem k lodi A, které je ke značce nejbližší. Pátá loď E, je zcela vzadu vzhledem k lodím A, B a C v okamžiku, když tyto tři vplouvají do zóny. Když D připlula na úroveň značky a vyostřila, aby ji obeplula, E se dostala do vnitřního krytí vzhledem k D. To se stalo poté, co E vplula do zóny, a předtím, než do ní vplula D. E obeplula značku za loděmi A, B a C, ale jako vnitřní loď vzhledem k D, která jí byla schopna dát místo u značky.



Otázka

Má E nárok od lodi D na místo u značky podle pravidla 18.2(a)?

Odpověď

Ano.

Protože E byla zcela vzadu od A, B a C, když tyto vpluly do zóny, je od ní pravidlem 18.2(a) požadováno, aby všem dala místo u značky. Mezi E a D se však vyvinuly odlišné vztahy. Loď D, aby poskytla místo třem vnitřním lodím, jejichž plachty jsou povoleny, se musí přibližovat ke značce ve směru, který ji přivedl vně zóny. Když E vplula do zóny, byla zcela vzadu vzhledem k D a D byla stále mimo zónu. Proto pravidlo 18.2(b) mezi loděmi D a E neplatilo. Když D vyostřila směrem ke značce, získala E vnitřní krytí a pravidlo 18.2(a) začalo mezi nimi platit. E byla oprávněna k místu u značky, které jí D mohla poskytnout.

PŘÍPAD 60

Stažen pro revizi

PŘÍPAD 61

[Pravidlo 71.4, Rozhodnutí národního svazu](#)
[Pravidlo 90, Závodní komise; Plachetní směrnice; Bodování](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Když je na základě odvolání upraveno nebo změněno rozhodnutí protestní komise, musí být podle toho upravena konečná umístění a ceny.

Otázka

Může pořadatel závodu stanovit ve vypsání závodu nebo plachetních směrnicích, že i když odvolání není zamítnuto, konečné výsledky závodu a ceny nebudou ovlivněny rozhodnutím odvolání?

Odpověď

Ne. Pravidlo 86.1 zakazuje měnit **ve vypsání závodu nebo** v plachetních směrnicích jakoukoliv část pravidla 70, 71 **nebo 90**. Odvolání zahrnuje nejen rozhodnutí sporu o významu pravidel, ale také úpravu nebo změnu rozhodnutí protestní komise, úpravu výsledků rozjíždky a konečného pořadí závodu, podle kterého jsou ceny uděleny. Pravidlo 71.4 stanoví, že rozhodnutí národního svazu je konečné **a pravidlo 90.3(d) vyžaduje, aby závodní komise implementovala jakékoliv bodovací změny, které nařídil národní svaz. Navíc, návazně musí být provedeno případné přerozdělení cen.**

Pravidlo 90.3(e) dovoluje, aby vypsání závodu omezilo změny v bodování po ukončení závodu. Avšak pravidlo jasně stanovuje, že , i když platí, změny, které vyplnou z odvolání, musí být implementovány.

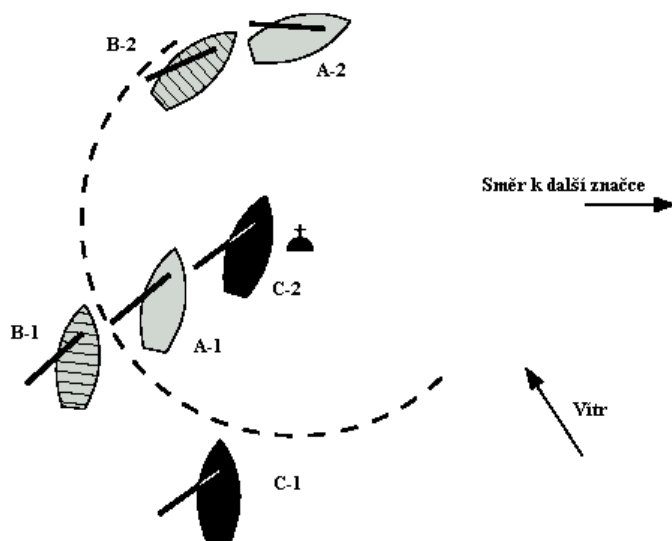
PŘÍPAD 62

VYMAZÁN

PŘÍPAD 63

[Definice, Místo u značky](#)
[Pravidlo 18.2\(b\), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky](#)
[Pravidlo 18.2\(c\)\(2\), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky](#)
[Pravidlo 43.1\(b\), zproštění viny](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Když je u značky k dispozici místo pro loď, která na něj nemá právo, může jej na své vlastní riziko využít.



Souhrn skutečností

Dvě lodě A a B se téměř na čistý zadní vítr přibližovaly k závětrné značce, aby ji obepluly. Lodě byly v krytí, loď B jako vnější. Další loď C plula dále zcela vzadu. A stejně jako B minuly značku ve vzdálenosti okolo jedné délky trupu a ponechaly dostatek místa pro C tak, že mohla obeplout značku ve vnitřní pozici. Loď B, protože byla vnější vzhledem k A, nemohla vyostřit a ani v žádném okamžiku neplachtila směrem, při kterém by mohlo dojít ke kolizi s lodí C. Ke kolizi nedošlo. B protestovala na C.

Dalším úsekem dráhy byl ostrý kurz na boční vítr na větru zprava (viz směr k další značce na obrázku)

Protestní komise zamítla protest lodě B s tím, že C neporušila žádné pravidlo, když proplula mezi lodí B a značkou a ani nenutila loď B k provedení vyhýbacího manévru a ani jí nebránila ve vyostřování. B se odvolala na základě toho, že jednání C zabránilo jejímu zamýšlenému manévru, kterým mělo být zpomalení, odpadnutí a následným vyostřením za zádi A.

Rozhodnutí

Odvolání lodě B se zamítá.

Pravidlo 12 a později pravidlo 11 požadovalo po C, aby vyhýbala (dávala přednost) B. Když B v pozici 1 vplula do zóny, byla zcela vpředu před C, takže pravidlo 18.2(b) požadovalo po C, aby poskytla lodi B místo u značky. C tomuto požadavku vyhověla.

Poté, co C získala vnitřní krytí s B, po C bylo vyžadováno pravidlem 18.2(c)(2), aby dala B místo, aby mohla plout svým správným směrem. Avšak, protože B byla na vnějším krytí od A, lodi B bylo zabráněno lodí A, aby plula blíže ke značce. Jako výsledek vznikl dostatečný prostor pro C, aby proplula mezi B a značkou, aniž by omezila loď B plout svým správným směrem. Proto C neporušila pravidlo 18.2(c)(2).

Když loď dobrovolně nebo neúmyslně vytvoří místo pro jinou loď, která na takové místo nemá podle pravidel nárok, a neudělá nic nebo nenaznačuje jakýkoliv požadavek na něj, může druhá loď na svoje riziko tuto výhodu přijmout. Riziko, které na sebe bere, je, že loď s právem na místo u značky může být schopna zavřít mezeru mezi sebou a značkou, když

popluje svým správným směrem. V tomto případě, by loď s právem na místo u značky byla zproštěna viny **podle pravidla 42.1(b)**, pokud by porušila pravidlo sekce A nebo pravidla 15 nebo 16 a pouze pravidlo 14 ji může omezovat, pokud udělá rychlý a agresivní pokus zavřít mezeru mezi sebou a značkou.

RYA 1984/1

PŘÍPAD 64

VYMAZÁN

PŘÍPAD 65

[Sportovní chování a pravidla](#)

[Pravidlo 2, Čestné plachtění](#)

[Pravidlo 30.4, Startovní tresty: Pravidlo černé vlajky](#)

[Pravidlo 69.2, Obvinění z hrubého jednání: Jednání protestní komise](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když loď ví, že porušila pravidlo černé vlajky, je povinna neprodleně vzdát. Když tak neučiní a úmyslně překáží jiné lodi v závodě, dopouští se hrubého porušení sportovního chování a pravidla 2 a její kormidelník se dopouští hrubého jednání.

Souhrn skutečností

Při startu čtvrté rozjížděky byla A zřetelně nejméně tři délky trupu na dráhové straně startovní čáry. Platilo pravidlo 30.3, proto ji závodní komise diskvalifikovala bez projednání. A, ačkoliv věděla, že byla při svém startovním znamení přes startovní čáru, pokračovala v závodě a stínila po celé první křižování loď B. B protestovala loď B pro porušení pravidla 2.

Protestní komise potvrdila diskvalifikaci A podle pravidla 30.4. Rovněž rozhodla, že loď A porušila pravidlo 2 tím, když pokračovala v rozjížděce, aby stínila B, když věděla, že porušila pravidlo 30.4. Trestem je, jak je vyžadováno pravidlem 2, neškrtatelná diskvalifikace. Později tentýž den svolala podle pravidla 69.2 projednávání a označila jednání kormidelníka lodě A, když stínil loď B, jako hrubé jednání a **proto porušil pravidlo 69.1(a). Rozhodla jej vyloučit a loď A potrestat diskvalifikací ze všech rozjížděk závodu.** A se proti rozhodnutí protestní komise odvolala.

Rozhodnutí

Odvolání lodě A je zamítnuto.

A byla správně diskvalifikována ze čtvrté rozjížděky pro porušení pravidla 30.4. Protestní komise zjistila jako skutečnost, že kormidelník věděl, že byl na dráhové straně startovní čáry v okamžiku startovního znamení a že bude za porušení pravidla 30.4 diskvalifikován a přesto vážně překážel druhé lodi v závodě. **Závodník, který ví, že jeho loď byla diskvalifikována, a který úmyslně blokuje druhou loď jasně porušuje principy Sportovního chování (viz. Sportovní chování a pravidla) a pravidla 2. Protestní komise byla oprávněna svolat projednání podle pravidla 69.2, konat podle pravidla 69.2(h), vyloučit kormidelníka ze závodu a diskvalifikovat loď A ze všech rozjížděk závodu. Protestní komise měla také svolat projednání podle pravidla 60.3(b), aby zvážila udělení nápravy pro loď B (viz pravidlo 62.1(d)).**

RYA 1984/7

PŘÍPAD 66

Vymazán

Důvod pro vymazání Případu 66: Nové pravidlo 90.3(d) učinilo tento případ nepotřebným.

PŘÍPAD 67

[Část 2, Preambule](#)

[Pravidlo 69.2, Obvinění z hrubého jednání: Jednání protestní komise](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když se loď, která závodí, potká s plavidlem, které nezávodí, oba jsou povinni se řídit státními pravidly plavby. Když podle těchto pravidel je závodící loď povinna vyhýbat a úmyslně narazí do druhé, její kormidelník se dopouští hrubého jednání.

Souhrn skutečností

Podle státních pravidel plavby loď W, která závodila, musela vyhýbat plavidlu L, které nezávodilo. W chtěla plout nižším směrem ke značce a volala na L, která odmítla reagovat. W potom záměrně udeřila L několikrát svým ráhnem a tím způsobila škodu. L informovala závodní komisi o chování lodě W. Závodní komise protestovala na W a bylo svoláno projednávání. W byla diskvalifikována pro porušení pravidla 11 a 14. W se odvolala na základě toho, že závodní pravidla neplatila, a následkem toho nebyla závodní komise oprávněna ji diskvalifikovat.

Rozhodnutí

Odvolání lodě W se zamítá. Preambule k Části 2 závodních pravidel jasně říká, že když W potkala L, bylo od W požadováno jednat v souladu se státními pravidly plavby (poznámka: u nás s Řádem plavební bezpečnosti). Navíc W byla také subjektem závodních pravidel jiných, než pravidel Části 2. W nedodržela státní pravidla plavby a úmyslně narazila a poškodila L a tím se dopustila hrubého jednání (**viz pravidla 69,1(b)(1) a 69.1(b)(2)**).

Rozhodnutí protestní komise se potvrzuje, ale W je diskvalifikována podle aplikovatelných státních pravidel plavby, a nikoliv podle závodního pravidla 11 nebo pravidla 14. Obě tato pravidla jsou pravidla Části 2, která by mohla být použita pouze, kdyby obě lodě měly úmysl závodit nebo závodily. **Kormidelník lodě W se také dopustil hrubého jednání, a proto protestní komise byla oprávněna svolat projednávání podle pravidla 69.2.**

KNWV 2/1982

PŘÍPAD 68

[Definice, Závodit](#)

[Část 2, Preambule](#)

[Pravidlo 62.1 \(a\), Náprava](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Opomenutí závodní komise zjistit, že handicapový (přepočtový) certifikát je neplatný, nedává lodi nárok na nápravu. Loď, která mohla porušit pravidlo a která pokračuje

v závodě, si uchovává svoje práva podle pravidel Části 2 a rovněž své právo na protest nebo odvolání, i když je později diskvalifikována.

Souhrn skutečností

V dálkovém závodě protestovala loď A na loď B podle pravidla Části 2 a loď B byla diskvalifikována.

B požadovala nápravu. Uvedla, že se při projednávání protestu v předchozí rozjížděce vyjasnilo, že A nemá obnovený svůj hendikepový (přepočtový) certifikát, a proto nebyla oprávněna se do dálkového závodu přihlásit. B dále tvrdila, že protože A byla nezpůsobilá se přihlásit do závodu, nebyla lodí, která závodí; Proto B neměla důvod přijmout trest nebo vzdát a rovněž A neměla právo na protest podle pravidla 60.1.

Protestní komise zamítla žádost o nápravu loď B s tím, že neplatnost hendikepového (přepočtového) certifikátu A nemění skutečnost, že ve smyslu definice byla lodí, která závodila, a měla tedy nárok na svá práva podle Části 2 závodních pravidel **a právo protestovat podle pravidla 60.1**. B se odvolala.

Rozhodnutí

Odvolání loď B se zamítá. Opomenutí závodní komise zjistit neplatnost hendikepového (přepočtového) certifikátu loď A a zabránit jí, aby závodila, nebylo takovou chybou, která by ve smyslu pravidla 62.1 zhoršila konečné umístění loď B. A proto protestní komise správně odmítla žádost loď B o nápravu.

A byla lodí, která měla v úmyslu závodit před svým přípravným znamením, a lodí, která po tomto znamení závodila. Pravidla části 2 se na ni uplatňují a stejně tak na všechny další lodě, které závodily (**viz preambule části 2**). Principy sportovního chování požadují po lodi, aby přijala trest nebo vzdala, když si uvědomí, že porušila pravidlo, ale jestliže pokračuje v závodění, zůstávají jí práva podle pravidel Části 2 a také právo na protest a odvolání. Pravidla Části 2 zahrnují všechny lodě, které závodí, ať už některá z nich je či není z jakýchkoliv důvodů později diskvalifikována.

CYA 1978/40

PŘÍPAD 69

[Pravidlo 42.1, Pohon: Základní pravidlo](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Setrvačnost loď po jejím přípravném znamení, který je výsledkem pohonu jejím motorem před tímto znaméním, není porušením pravidla 42.1.

Zjištěné skutečnosti

Na nezvládněném moři a při větru 1–2 uzly připlouvá před svým přípravným znamením loď na motor do startovního prostoru rychlostí 5–6 uzlů. V okamžiku přípravného znamení se pohybuje stejnou rychlostí, avšak bez použití motoru. 2 a půl minuty před startovním znaméním vytahuje plachty a zpomaluje na 2 uzly.

Otázka

Poruší pravidlo 42.1?

Odpověď

Ne. Loď začíná závodit při svém přípravném znamení. Během doby, ve které loď závodila, užívala vítr jako zdroj síly tak, jak je to vyžadováno pravidlem 42.1. Její pohyb byl výsledkem síly vytvořené motorem, který ji poháněl předtím, než závodila. Pravidla nevyžadují, aby loď v okamžiku, kdy začíná závodit, byla v určitém pohybu, respektive bez pohybu. Proto nebylo porušeno pravidlo 42.1.

USSA 1986/269

PŘÍPAD 70

Stažen k revizi

PŘÍPAD 71

Stažen k revizi

PŘÍPAD 72

[Pravidlo 61.1\(a\), Požadavky protestu: Informování protestovaného](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Diskuse o slově „vlajka“.

Otázka

Co je testem toho, že objekt je vlajkou ve smyslu pravidla 61.1(a)?

Odpověď

V souvislosti s pravidlem 61.1(a), vlajka je užitá jako signál k vyjádření zprávy „hodlám protestovat“. Objekt bude kvalifikován jako vlajka pouze tenkrát, když objekt užitý jako vlajka oznamuje tuto zprávu s malou nebo žádnou možností, že by mohlo dojít k záměně s jiným předmětem na lodi nebo jeho částí. Vlajka musí být v první řadě viděna jako vlajka.

USSA 1988/277

PŘÍPAD 73

[Pravidlo 2, Čestné plachtění](#)
[Pravidlo 11, Na stejném větru, krytí](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Když se úmyslným jednáním člen posádky lodě L dotkne lodě W a jeho jednání nemá žádný jiný záměr než způsobit, že W poruší pravidlo 11, potom L poruší pravidlo 2.

Souhrn skutečností

Lodě W a L pluly v krytí na větru zprava a křížovaly směrem k návětrné značce. Kosatník lodě L, který byl na trapezu, se úmyslně dotkl rukou paluby lodě W a zvolal na W, aby vzdala. L protestovala na W. Protestní komise diskvalifikovala W podle pravidla 11 a ta se odvolala.

Rozhodnutí

Odvolání lodě W bylo přijato. L je diskvalifikována a W vrácena do pořadí. Protože L mohla plout svým správným směrem bez toho, aby musela jednak zabránění dotyku, a nehrozilo riziko okamžitého kontaktu, kdyby L změnila směr v obou směrech, W vyhýbala L. Proto W neporušila pravidlo 11. Úmyslné jednání kosatníka lodě, které nemělo jiný úmysl než diskvalifikaci W, porušilo pravidlo 2, **a proto její hodnocení je změněno na „neškrtatelnou“ diskvalifikaci.**

RYA 1971/6

PŘÍPAD 74

[Pravidlo 2, Čestné plachtění](#)

[Pravidlo 11, Na stejném větru, krytí](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Neexistuje pravidlo, které předepisuje, jak musí kormidelník nebo posádka závětrné lodě sedět. Dotek s návětrnou lodí není porušením pravidla 2, pokud pozice kormidelníka nebo posádky není záměrně nesprávná.

Souhrn skutečností

Na posledním raumu loď W na hranici skluzu předjížděla loď L. L mírně vyostřila a kormidelníkův záklon vytvořil kontakt s trupem lodě W před jeho stěhem. V tomto bodě byly trupy vzdáleny přibližně na délku paže. Žádná loď nepřijala trest. Při následném projednávání protestní komise potrestala L podle pravidla 2 a uvedla, že W měla správně nastavené plachty a její kosatník seděl poblíž závětrného stěhu. Dotek mohl vzniknout pouze tím, že kormidelník L byl vysednutý vně lodě. Za stávajících podmínek to bylo nad normální jachtařskou pozici. L se odvolala.

Rozhodnutí

Odvolání lodě L je přijato. L je vrácena do pořadí a W diskvalifikována podle pravidla 11. [V případě 73](#) je jasné, že posádka L se úmyslně dotkla W s úmyslem vyprotestovat ji z rozjížděky. V tomto případě se o takovém úmyslném jednání L nejednalo. Není pravidlo, které by nařizovalo, jak musí kormidelník a posádka sedět a, pokud není v této nesprávné pozici úmysl, nejedná se o porušení pravidla 2.

RYA 1993/2

PŘÍPAD 75

[Definice, Správný směr](#)

[Pravidlo 10, Na opačném větru](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[Pravidlo 16.1, Změna směru](#)

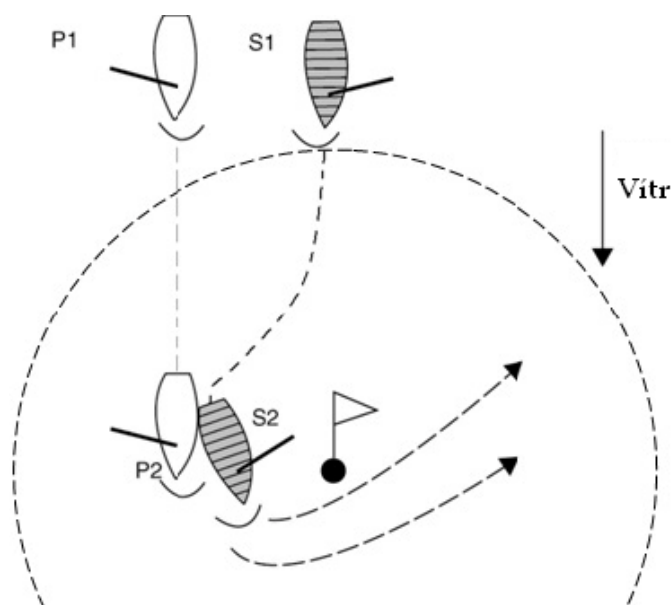
[Pravidlo 18.2\(b\), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky](#)

[Pravidlo 18.4, Místo u značky: Přehození](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

*Když platí pravidlo 18, pravidla sekce A a B platí také. Když loď s právem plavby ve vnitřním krytí musí přehodit u značky, **má právo na to, aby mohla** plout svým správným směrem, dokud nepřehodí. Loď na větru zprava, která mění směr, neporuší pravidlo 16.1,*

jestliže poskytne lodi na větru zleva dostatek prostoru, **aby se mohla vyhýbat (dávat přednost) a tato této možnosti nevyužije.**



Souhrn skutečností

Dvě lodě, S a P plachtily přímo na zadní vítr k závětrné značce, kterou obeplouvaly levobokem. Lodě byly již několik délek v krytí, S byla vnitřní a nepatrně vpředu. Když S vplula do zóny, vyostřila. Když se její příď dostala na úroveň značky, odpadla a přehodila, došlo ke kontaktu, ale beze škody nebo zranění. S protestovala na P podle pravidla 10, zatímco P protestovala na S podle pravidla 18.

Protestní komise diskvalifikovala P pro porušení pravidla 10. P se odvolala s tím, že poskytla S místo u značky a že S porušila pravidlo 18.4.

Rozhodnutí

V pozici 1, S vplula do zóny a P byla povinna **podle pravidla 18.2(b)** dávat S místo u značky. Navíc, dokud S nepřehodila, P byla povinna se podle pravidla 10 vyhýbat S. Když S vyostřila, byla povinna podle pravidla 16.1 poskytnout P místo k vyhýbání a dokud nepřehodila, **Pravidlo 18.4 po lodi S také požadovalo, aby neplula** dál od značky, než by byl její správný směr. Místo u značky, které P byla povinna poskytnout S, byl prostor, který by S potřebovala, aby v daných podmínkách pohotově s jachtařskou dovedností mohla plout ke značce. Tento prostor byl přímý koridor z pozice S1 do pozice blízko a vedle značky na její požadované straně. P takové místo S poskytla. Avšak protože S měla právo plavby, nemusela zůstat v tomto koridoru; mohla plout jakýmkoliv kurzem za předpokladu, že vyhoví pravidlům 16.1 a 18.4.

S vyostřila pozvolně o úhel 45°, zatímco proplula tři délky vpřed, a P neučinila nic, aby se vyhýbala. Krátce před pozicí 2, S musela jednat, aby zabránila kolizi s P. **V tomto okamžiku P porušila pravidlo 10.** Kdyby P jednala okamžitě, když S od pozice 1 vyostřovala, měla by dostatek prostoru, aby se manévrem s jachtařskou zručností mohla S vyhýbat. Proto S neporušila pravidlo 16.1.

Když S přehodila chvíli po pozici 2, neplula by dále od značky, než jakby vyžadoval její správný směr. Ve skutečnosti, v nepřítomnosti P (loď, na kterou se odkazuje definice Správného směru), by správný směr lodě S mohl být dokonce více proti větru, aby mohla

udělat lepší a rychlejší obeplutí značky a aby neskončila v rozbitém větru od plachet lodí před ní. Proto S neporušila pravidlo 18.4.

Pokud jde o pravidlo 14, obě lodě pravidlo porušily, protože došlo k doteku a pro každou z nich bylo „rozumně možné“ mu zabránit. P je proto diskvalifikována podle pravidla 14 stejně jako podle pravidla 10. Avšak S **je zproštěna viny**, protože byla lodí s právem plavby v okamžiku, kdy ke kontaktu došlo, a protože nevznikla škoda nebo zranění (**viz. pravidlo 43.1(c)**).

Odvolání lodě P se zamítá. Byla správně diskvalifikována a S neučinila nic, za co by mohla být diskvalifikována.

USSA 1976/195

PŘÍPAD 76

Stažen pro revizi

PŘÍPAD 77

[Definice, Vyhýbání](#)

[Pravidlo 12, Na stejném větru, bez krytí](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[Pravidlo 31, dotek se značkou](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Dotek výstroje lodě se značkou znamená dotek s ní. Loď, která musí vyhýbat, neporuší pravidlo, když se dotkne části výstroje lodě s právem plavby, která je neočekávaně mimo svoji normální pozici.

Souhrn skutečností

Lodě A a B se spinakry se přibližovaly k závětrné značce. A obeplula značku zcela vpředu před B. A měla problémy při stahování spinakru a, když byla přibližně na směru ostře proti větru, její spinakrové otěže byly taženy asi 30 stop (9 metrů) za lodí a dotkly se značky. Později, když značka byla již 5 délek za zádí B, lodě pluly na směru ostře proti větru a na větru zleva, B byla 20 stop (6 metrů) zcela vzadu za A. A měla stále těžkosti se spinakrem, výťah spinakru se uvolnil a horní roh se neočekávaně dotkl předního stěhu lodě B.

Otázka

Které pravidlo se uplatní při tomto incidentu a porušila některá z lodí pravidlo?

Odpověď

Když se otěž spinakru lodě A dotkla značky, A porušila pravidlo 31. Loď se dotkne značky, ve smyslu pravidla 31, když jakákoliv část jejího trupu, posádky nebo výstroje přijde do kontaktu se značkou. Skutečnost, že se její výstroj dotkla značky, protože měla problémy při manévrování nebo ovládním plachty, není omluvou pro porušení pravidla.

Když později došlo k doteku mezi dvěma loděmi, pravidlo 18 již neplatilo. Protože spinaker lodě A nebyl v normální pozici, lodě nebyly v krytí, a proto platilo pravidlo 12. Toto pravidlo požaduje, aby se loď B vyhýbala lodi A, což dělala, protože A nemusela jednat, aby se vyhnula (viz definice Vyhýbání). To potvrzuje skutečnost, že kontakt mezi nimi byl výlučně

výsledkem neočekávaného pohybu výstroje loď A mimo svoji normální pozici. Proto B neporušila pravidlo 12.

Pravidlo 14 platilo také. A porušila pravidlo 14, protože způsobila dotek, kterému mohla zabránit. Avšak protože nevznikla škoda ani zranění, je A **zproštěna viny (viz pravidlo 42.1(c))**. Pro B nebylo rozumně možné zabránit doteku se spinakrem A, když vylétl vzad, a tak B neporušila pravidlo 14.

Všimněte si také [Případu 91](#), který se týká incidentu ohledně výstroje, která se dostala mimo svoji normální pozici.

USSA 1980/232

PŘÍPAD 78

[Pravidlo 2, Čestné plachtění](#)

[Pravidlo 41, Vnější pomoc](#)

[Pravidlo 69.1\(a\) Hrubé jednání; Povinnost nedopustit se hrubého jednání, předsevzetí \(zpět na úvod\)](#)

V závodě jak „one design“ třídy tak podle hendykepového systému může loď použít taktiku, kdy jasně zpomaluje druhou loď, za předpokladu, že, když je protestována podle pravidla 2, protestní komise zjistí, že existovala rozumná šance, že její taktika může zlepšit její celkové pořadí v závodě. Avšak poruší pravidlo 2 a pravděpodobně pravidlo 69.1(a), pokud přitom úmyslně poruší pravidla.

Skutečnosti pro otázku 1

V závodě lodní třídy „one desing“ loď A používá taktiku, které jasně zahrnuje stínění a zpomalení loď B v rozjížděce. Když používá tuto taktiku, A neporušuje žádné pravidlo části 2, mimo možného porušení pravidla 2 nebo pravidla 69.1(a). B protestuje na A podle pravidla 2.

Otázka 1

Při které z následujících okolností by taktika loď A byla považována jako nesportovní, a tedy jako porušení pravidla 2 nebo pravidla 69.1(a)?

- (a) Protestní komise zjistí, že existovala rozumná šance, že touto taktikou si A může vylepšit své celkové pořadí v závodě
- (b) Protestní komise zjistí, že touto taktikou se zvýší šance loď A na získání nominace pro jiný závod, ale nebude to mít dopad na její celkové pořadí v závodě
- (c) Protestní komise zjistí, že touto taktikou se zvýší šance loď A na získání nominace do národního týmu, ale nebude to mít dopad na její celkové pořadí v závodě
- (d) Protestní komise zjistí, že loď A a třetí loď C se dohodly, že obě přijmou tuto strategii, která pomůže lodi C, a že taktika loď A může přinést zlepšení pořadí loď C v závodě.
- (e) Protestní komise zjistí, že taktika loď A, která se snaží zhoršit pořadí loď B v rozjížděce nebo v závodě, je z důvodu, které nemají souvislost se sportem.

Odpověď 1

V případě (a) loď A by byla v souladu s uznávanými principy sportovního chování a fair play

V případech (b) a (c) loď A by porušila pravidlo 2 a pravděpodobně pravidlo 69.1(a)

V případě (d) obě lodě A a C by porušily pravidlo 2 a pravděpodobně pravidlo 69.1(a). Navíc loď C by porušila pravidlo 41 za získání vnější pomoci od lodě A.

V případě (e) loď A by porušila pravidlo 2 a pravděpodobně pravidlo 69.1(a), protože bez dobrého sportovního důvodu její jednání jednoznačně porušuje uznávané principy sportovního chování a fair play.

Otázka 2

Bude odpověď na otázku 1 jiná, pokud by lodě závodily v handykepovém systému a loď A by byla rychlejší a více manévrovatelnější než loď B?

Odpověď 2

Ne.

Otázka 3

Byla by odpověď 1 jiná, kdyby loď A v průběhu stínění a zpomalování lodě B úmyslně porušila pravidla?

Odpověď 3

Ano. Kdykoliv loď úmyslně poruší pravidlo, poruší současně pravidlo 2 a pravděpodobně pravidlo 69.1(a).

USSA 1991/282, přepracoval World Sailing 2009, 2013 a 2018

PŘÍPAD 79

[Pravidlo 29.1, Odvolání: Individuální odvolání](#)
([zpět na úvod](#))

*Když loď nemá důvod předpokládat, že **svým trupem** protнула startovní čáru předčasně, a závodní komise opomene neprodleně signalizovat „individuální odvolání“ a boduje jí jako OCS, je to chyba, která významně zhorší bodové hodnocení lodě v cíli bez jejího vlastního zavinění, a proto má nárok na nápravu.*

Souhrn skutečností

Při startovním znamení rozjížděky třídy „one-design“ bylo deset lodí blízko středu startovní čáry lehce přes čáru. Závodní komise signalizovala individuální odvolání vztyčením vlajky „X“ spolu s jedním výstřelem. Avšak toto znamení bylo dáno přibližně 40 sekund po startovním znamení. Žádná loď se nevrátila zpět, aby odstartovala, a několik z nich podalo žádost o nápravu poté, co se po rozjížděce dozvěděly, že byly bodovány jako OCS.

Otázka 1

Co v pravidle 29.1 znamená „bezprostředně vyvěsit“?

Odpověď 1

Není určen čas, který platí pro všechny okolnosti, ale v tomto pravidle to znamená ve velmi krátkém čase. Závodní komise mohla signalizovat individuální odvolání několik sekund po startovním znamení. Čtyřicet sekund je však příliš za hranicí přijatelnosti.

Otázka 2

Je pro loď odůvodnitelné požadovat nápravu, protože znamení individuálního odvolání nebylo bezprostředně dáno, i když se nevrátily, aby odstartovaly?

Odpověď 2

Ano.

Otázka 3

Proč by lodi měla být přiznána náprava, když komise opomenula dát znamení neprodleně, když pravidla říkají, že opomenutí oznámit lodi, že je při jejím startovním znamení na dráhové straně startovní čáry, ji nezbavuje její povinnosti odstartovat správně?

Odpověď 3

Pravidla to neříkají. Pravidlo 29.1 zavazuje komisi, aby signalizovala všem lodím, že **trup** jedné nebo více z nich byla při startovním znamení na dráhové straně startovní čáry. Pravidlo 28.1 a rovněž pravidlo 30.1, jestliže platí, zavazuje každou loď vrátit se na předstartovní stranu čáry a potom odstartovat, ale to předpokládá, že znamení, jak vizuální, tak i zvukové budou dána. Když není dáno znamení, nebo jako v tomto případě, když znamení je dáno příliš pozdě, je loď, která si neuvědomila, že je při startovním znamení nepatrně nad startovní čarou, významně znevýhodněna, protože nemůže využít informace, které znamení v kombinaci s jejím pozorováním její pozice ve vztahu k ostatním lodím, k rozhodnutí, zda se má či nemá vrátit na předstartovní stranu čáry.

Otázka 4

Jak může loď, která neodstartovala správně, mít nárok na nápravu, když pravidlo 62 požaduje, aby její umístění v cíli bylo výrazně horší „bez jejího vlastního zavinění“?

Odpověď 4

Loď, která nemá důvod se domnívat, že **část jejího trupu** byl na dráhové straně startovní čáry při jejím startovním znamení, má právo předpokládat, že startovala správně, pokud nebyl odpovídajícím způsobem signalizován opak. Jak ukazuje odpověď 3, loď mohla být významně znevýhodněna zpožděním závodní komise při signalizování znamení odvolání. Tato chyba je výhradně opomenutím závodní komise a ne znevýhodněné lodi (viz [Případ 31](#) pro diskusi vhodné nápravy v podobné situaci).

USSA 1992/285

PŘÍPAD 80

Vymazáno

PŘÍPAD 81

[Pravidlo 14, zabránění doteku](#)

[Pravidlo 15, získání práva plavby](#)

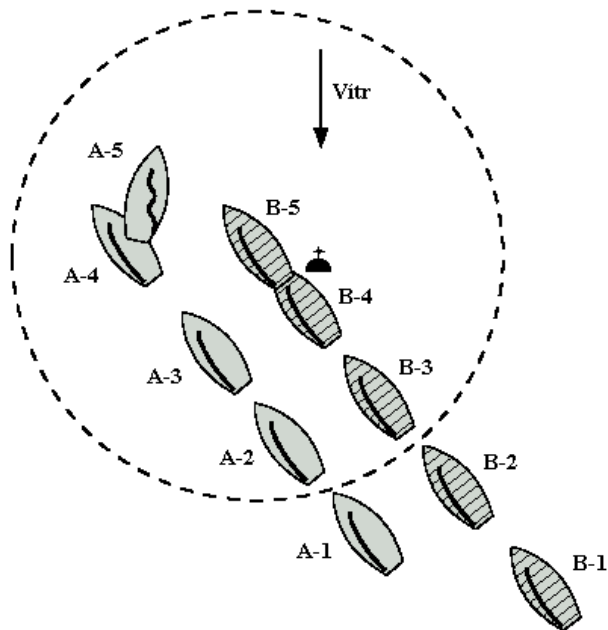
[Pravidlo 18.1\(b\), Místo u značky, platnost pravidla 18](#)

[Pravidlo 18.2\(b\), Místo u značky, poskytnutí místa u značky](#)

[Pravidlo 18.2\(d\), Místo u značky, poskytnutí místa u značky](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

*Když loď, která má právo na místo u značky podle pravidla 18.2(b,) přejde přes směr přídi proti větru, pravidlo 18.2(b) přestává platit **a musí vyhovět** použitelnému pravidla části A.*



Souhrn skutečností

Dvě lodě A a B pluly ostře proti větru na větru zprava a přibližovaly se ke značce, kterou obeplouvaly pravobokem. Loď A vplula do zóny zcela vpředu a v závětrí lodi B a, aby obeplula značku, obrátila na směr ostře proti větru na větru zleva. B stále na větru zprava narazila do A, která již byla na větru zleva. Dotek nezpůsobil škodu ani zranění. Obě lodě protestovaly.

Protestní komise citovala pravidlo 18.1(b) a rozhodla, že pravidlo 18 neplatilo, protože těsně před kolizí byly obě lodě na opačném větru a B poté musela obrátit, aby obeplula značku a mohla plout svým správným směrem. Na základě toho, že pravidlo 18 neplatilo, protestní komise diskvalifikovala A podle pravidla 10. A se odvolala.

Rozhodnutí

B byla od pozice 1 až po pozici 4 zcela vzadu za A. Zatímco B byla zcela vzadu, pravidlo 12 po ní vyžadovalo, aby se vyhýbala A.

Od okamžiku, kdy A vplula do zóny, do okamžiku, kdy prošla přes směr předí proti větru, platila druhá věta pravidla 18.2(b), která vyžadovala po B, aby A poskytla místo u značky. B splnila oba tyto požadavky. Krátce před pozicí 5, když A přešla přes směr předí proti větru, pravidlo 18.2(b) přestalo platit (viz pravidlo 18.2(d) nebo pravidlo 18.1(b)).

V tomto okamžiku B získala právo plavby a A byla povinna se B vyhýbat nejprve podle pravidla 13 a později, kdy už A byla na směru ostře proti větru, podle pravidla 10.

Pravidlo 15 neplatilo, protože B získala právo plavby jako výsledek obratu lodě A.

Ze zjištěných skutečností není jasné, zda B musela začít jednat proto, aby se vyhnula předtím, nebo potom, kdy A se dostala na směr ostře proti větru na větru zleva. Avšak je jasné, B musela jednat, aby se vyhnula, když B byla lodí s právem plavby. Proto je A diskvalifikována buďto podle pravidla 13 nebo 10, protože bylo pro A možné zabránit kontaktu, porušila také pravidlo 14.

Pravidlo 14 platilo také pro B, ale ze získaných skutečností nelze vyvodit, zda bylo pro B rozumně možné od okamžiku, kdy bylo zřejmé, že A nevyhýbá, kolizi zabránit. Avšak není důležité toto rozhodnout, protože B měla právo plavby a dotyk nezpůsobil škodu ani

zranění. Proto, pokud by B porušila pravidlo 14, byla by zproštěna viny podle pravidla 43.1(c).

Odvolání A je zamítnuto. A zůstává diskvalifikována, B potrestána není.

USSA 1993/290

PŘÍPAD 82

[Definice, dokončení](#)

[Pravidlo 62.1\(a\), Náprava](#)

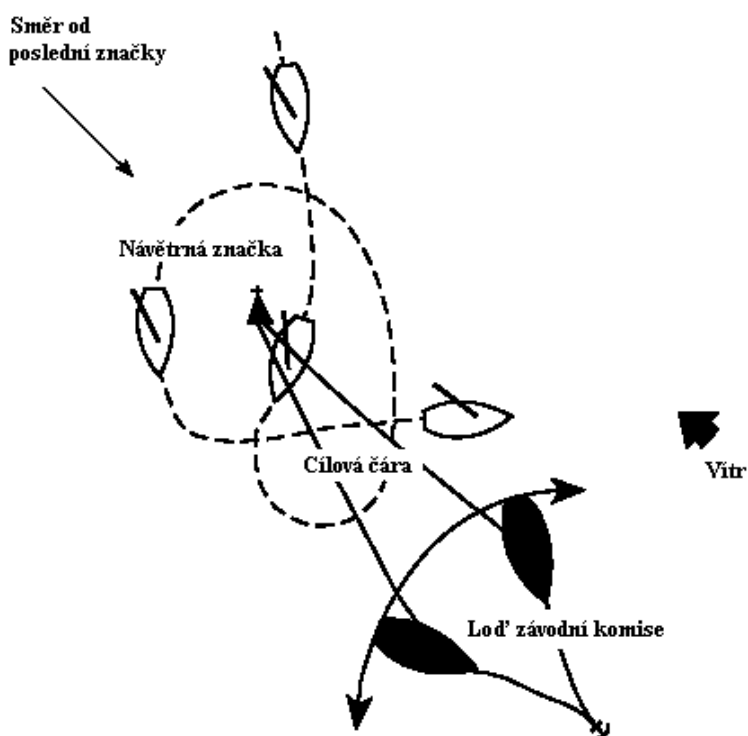
[\(zpět na úvod\)](#)

Když je cílová čára položena shodně se směrem nebo velmi blízko směru posledního úseku dráhy, takže není možné určit, co je správný způsob, jak dokončit ve smyslu definice, může loď proplout cílovou čáru z obou směrů a její dokončení musí být takto zaznamenáno.

Souhrn skutečností

Při dokončení rozjížděky loď A protнула cílovou čáru ve směru, o kterém se domnívala, že je to směr od poslední značky. Značku F minula pravobokem. Zapsala si svůj čas v cíli. Rozhodčí její dokončení nezaznamenal a nedal zvukový signál. Když neslyšela zvukové znamení, proplula dráhu, která je znázorněna na obrázku, a konečně protнула čáru poté, co minula značku F po pravoboku, a hlavní rozhodčí zapsal její čas a dal zvukové znamení. A podala žádost o nápravu, v které požadovala, aby pro dokončení byl vzat čas jejího prvního protnutí cílové čáry.

Protestní komise zjistila jako skutečnost, že člun komise se na kotvě otáčel ze strany na stranu, ale domnívala se, že rozhodčí určoval pozorně pro každou loď její správný směr k protnutí cílové čáry. Náprava podle pravidla 62.1(a) byla zamítnuta a A se odvolala.



Rozhodnutí

Odvolání lodě A je přijato. Umístění cílové značky tak, že lodě nemohou jednoduše určit, ze které strany ji mají protnout, je nesprávné jednání závodní komise. Když loď nemůže rozumně určit, ze kterého směru by měla dokončit tak, jak to odpovídá definici, má nárok dokončit z jednoho i z druhého směru. A má právo na nápravu podle pravidla 62.1(a). A také je jí přiznáno její umístění v cíli vypočítané z času, který si zaznačila, když poprvé protнула cílovou čáru.

(Všimněte si, že žádné závodní pravidlo nevyžaduje, aby Závodní komise dávala zvukové znamení, když loď dokončí. Tento signál je pouze zdvořilost, aby loď, která dokončila, věděla, že byla zaznamenána.)

RYA 1992/1

PŘÍPAD 83

[Pravidlo 49.2, Pozice posádky, lanové zábradlí](#)
([zpět na úvod](#))

Opakované nastavování plachet závodníkem, jehož trup je vně lan zábradlí, není povoleno.

Souhrn skutečností

V závodě čtyřadvacetistopových lodí, jejichž třídová pravidla vyžadují lanová zábradlí, vál vítr rychlostí okolo 15 uzlů s nárazy trvajících okolo tří sekund. Člen posádky, který ovládal spinaker na lodi A, stál na návětrné straně paluby, a držel otěž, kterou mohl přitáhnout pouze při vynaložení značného úsilí. Pozici těla měnil tak, aby kompenzoval změny v trimu lodi a tahu na otěž. Během některých poryvů byl viděn, jak se zaklání a část jeho trupu je vně lan zábradlí.

Otázky

1. Je správné porovnávat slova „pozice jakékoliv části“ v pravidle 49.2 s nepohyblivou pozicí?
2. Je záklon proti tahu otěží „provedení nezbytného úkonu“, například při nastavování otěže?
3. Je trvání poryvu, za těchto okolností, „krátké“?

Odpovědi

Z obrázku 6 [Případu 36](#) je jasné, že zvolená pozice člena posádky lodě A může porušit pravidlo 49.2. Pozice trupu osoby neznamena, že její trup je nehybný, ale zahrnuje úmyslné jednání s určitou dobou trvání.

Věta „provedení nezbytného úkonu“ obsažená v pravidle 49.2 znamená, že trup může být přemístěn vně ochranných lan pouze pro provedení úkonu, který by nemohl být rozumně proveden uvnitř ochranných lan. Užití „krátce“ v pravidle jasně znamená, že trup musí být vysunut vně jen po dobu vykonání úkonu.

Pravidlo je jasně zaměřeno na povolení jinak nelegálního jednání. Povolení není rozšířeno na normální nastavování plachet, které by bylo efektivněji provedeno při pozici trupu vně ochranných lan. Pravidlo 49.2 je zavedeno pro zajištění bezpečnosti posádky, ale nevyhnutelně také zabraňuje získat výhody, která by mohla být získána optimalizací rozdělení váhy posádky. Jednání člena posádky lodě A záklonem vně ochranných lan porušuje pravidlo 49.2.

PŘÍPAD 84

VYMAZÁN

PŘÍPAD 85

[Definice, Pravidlo](#)

[Pravidlo 61.1, Požadavky protestu: Informování protestovaného](#)

[Pravidlo 86.1\(c\), Změny závodních pravidel](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Pokud závodní pravidlo není uvedeno v seznamu pravidel v pravidle 86.1(c), třídová pravidla jej nemohou změnit. Pokud se třídové pravidlo pokouší o takovou změnu, je toto třídové pravidlo neplatné a nemůže být použito.

Souhrn skutečností

Lodě ve třídě XYZ mají trupy 8m dlouhé. Pravidlo 5 v třídových pravidlech třídy XYZ říká: „Požadavky závodního pravidla 61.1 vztyčit červenou vlajku pro třídu XYZ neplatí, pokud to není písemně uvedeno v plachetních směrnicích závodu nebo série závodů.“

V rozjíždce třídy XYZ loď A podala protest proti lodím B a C a na svůj protestní formulář poznamenala, že nevztyčila červenou vlajku, protože to její třídové pravidla nevyžadují. Protestní komise, která rozhodla na základě třídového pravidla 5, že protest je platný, a B podala námitku, že třídové pravidlo 5 je neplatné. Přes tuto námitku pokračovala protestní komise v projednávání a diskvalifikovala B a C. B se odvolala.

Rozhodnutí

Odvolání lodě B je přijato. Odstavec (d) definice „pravidlo“ jasně říká, že třídové pravidlo v závodě platí. Třídová pravidla mohou změnit závodní pravidla, ale pouze pravidla uvedená v seznamu v pravidle 86.1(c) a pravidla dodatku G se souhlasem World Sailing (viz pravidlo G5). Pravidlo 61 tam uvedeno není, a proto je třídové pravidlo 5, které se pokouší změnit pravidlo 61.1, neplatné. Plachetní směrnice by mohly změnit pravidlo 61.1, jak je povoleno v pravidle 86.1(b), ale neučinily tak. Proto byl protest lodě A neplatný a měl být zamítnut. Podle toho je rozhodnutí protestní komise změněno a oběma lodím se vrací jejich umístění v cíli.

USSA 1994/299

PŘÍPAD 86

VYMAZÁN

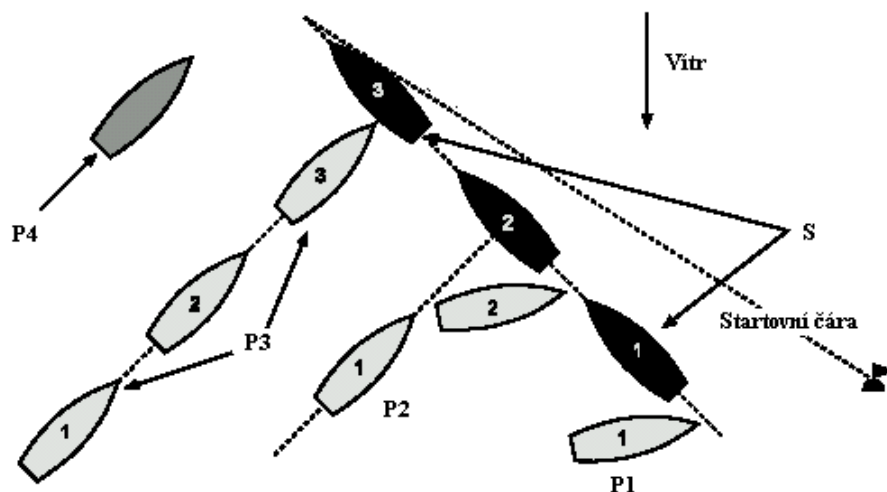
PŘÍPAD 87

[Definice, Vyhýbání](#)

[Pravidlo 10, Na opačném větru](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Lod' s právem plavby nemusí jednat, aby zabránila doteku, dokud není jasné, že druhá lod' nevyhýbá.



Souhrn skutečností

Úhel startovní čáry byl takový, že jí bylo možno přejet na větru zprava pouze ostře proti větru, a proto většina lodí se k ní přibližovalo na větru zleva. Avšak S se přibližovala na větru zprava od pravého konce startovní čáry a nepřetržitě volala „vítr zprava“ na lodě přibližující se na větru zleva.

P1 a P2 odpadly pod S. P3 se ale nepokusila vyhnout S a vrazila pod pravým úhlem doprostřed lodě a způsobila značnou škodu. Protestní komise diskvalifikovala obě lodě, P3 podle pravidla 10 a S podle pravidla 14. S se odvolala.

Rozhodnutí

Pravidlo 10 požadovalo po lodi P3, aby se vyhýbala lodi S. Pravidlo 14 požadovalo po každé z lodí, aby zabránila doteku s další lodí, pokud je to rozumně možné. V případě P3 byl požadavek pravidla 14 zabránit doteku s lodí S v souladu se širším požadavkem pravidla 10, které dovoluje lodi S plachtit svým směrem bez nutnosti provést vyhýbací manévry (viz definici „Vyhýbání“). P3 porušila pravidlo 10 a pravidlo 14.

V případě lodě S: zatímco pravidlo 10 požadovalo po P3, aby se jí vyhýbala, ve stejném okamžiku S byla povinna podle pravidla 14 zabránit doteku, pokud to bylo „rozumně možné“ tak učinit. Avšak druhá věta pravidla 14 dovoľovala S plout svým správným směrem v očekávání, že lod' P3 bude vyhýbat tak, jak je požadováno, až do okamžiku, kdy bylo zřejmé, že P3 tak neučiní. V tomto případě obrázek ukazuje, že P3 mohla jednoduše odpadnout a vyhnout se S i v pozici velmi blízké k lodi S. Z tohoto důvodu byl časový interval mezi okamžikem, kdy bylo zřejmé, že P3 nevyhne, a okamžikem kolize velmi krátký - tak krátký, že pro lod' S bylo nemožné zabránit doteku. Proto S neporušila pravidlo 14. Odvolání lodě S je přijato a je jí vráceno její pořadí.

CYA 1994/105

PŘÍPAD 88

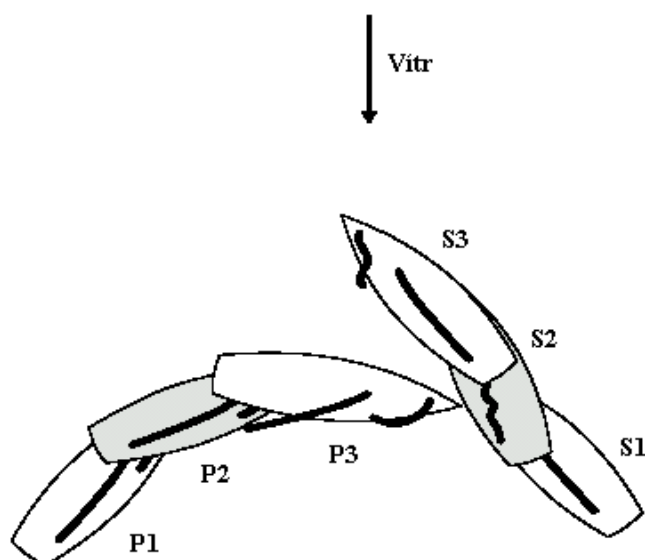
[Definice, Vyhýbání](#)

[Pravidlo 10, Na opačném větru](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Lod' sice může zabránit doteku, ale přesto nevyhýbat (nedávat přednost).



Souhrn skutečností

Dvě kýlové lodě S a P délky okolo 24 stop (7m) se na úseku křižování proti větru k sobě přibližovaly rychlostí mezi 12 až 15 uzly. Vlny byly minimální. S byla nepatrně vpředu. Když byly vzdáleny přibližně tři délky trupu, loď S zvolala „vítr zprava“ a zvolala opět ve vzdálenosti dvou délek trupu, ale P nereagovala a svůj směr nezměnila. V pozici S1 a P1 na obrázku, změnila ve stejném okamžiku obě lodě směr. Loď S, která se obávala kolize, prudce vyostřila s úmyslem obrátit a tímto způsobem minimalizovat škodu nebo zranění, a loď P prudce odpadla. Když loď S viděla, že P odpadá, odpadla také. P s kormidlem na doraz minula záď S ve vzdálenosti dvou stop (0,6m). Nedošlo k doteku. S protestovala podle pravidla 10.

Protestní komise rozhodla, že P neporušila pravidlo 10. Následně zvažovala, zda loď S neporušila pravidlo 16.1 nebo 16.2, když vyostřila a následně prudce odpadla. Dospěla k závěru, že loď S pravidlo neporušila, neboť její změna směru neovlivnila P, která již prudce změnila směr, což by bylo nezbytné i za absence jednání S. Protest S byl zamítnut a ta se odvolala.

Rozhodnutí

Odvolání je přijato. P je diskvalifikována pro porušení pravidla 10.

Pravidlo 10 požaduje po lodi P, aby se vyhýbala S. Vyhýbat se však znamená o něco více než zabránění doteku. Jinak by pravidlo mohlo obsahovat tato nebo podobná slova. Proto skutečnost, že se lodě nesrazily, nezbytně neříká, že P vyhýbala. Definice vyhýbání v kombinaci se zjištěnou skutečností určuje, zda P vyhověla pravidlu nebo nikoliv. V tomto případě klíčovou otázkou je, zda S byla schopna plout svým správným směrem, aniž by musela **provést činnost nutnou k vyhnutí**.

Následující úvahy vedly k závěrům, že P se nevyhýbala S, a proto porušila pravidlo 10:

1. Směry lodí v okamžiku, když incident začal. Lodě byly na kolizních směrech, což znamenalo, že alespoň jedna z nich bude muset změnit směr.
2. Vzdálenost mezi loděmi v okamžiku, kdy obě lodě začaly měnit svůj směr. Na obrázku, vzdálenost přídě P od závětrné strany S za předpokladu, že S by nezměnila směr, byla přibližně dvě třetiny délky P.
3. Odhad času zbývajícího do kolize. Když obě lodě měnily směr, zbývalo velmi krátká doba do okamžiku, kdy mohla nastat kolize. Např. při rychlosti 5 uzlů, by jedna z těchto lodí proplula dvě třetiny svojí délky za 1,9 sekundy. Při šesti uzlech by to bylo za 1,5 sekundy.
4. Rozsah změny směru nezbytný pro každou z lodí, aby zabránily kolizi. Ten se zvětšoval, jak se lodě více přibližovaly. V okamžiku změny směru P, byla vyžadována taková změna, že s kormidlem „na doraz“ minula záď S ve vzdálenosti dvě stopy (0,6m). V tom stejném okamžiku změna směru S, která by byla potřebná pro vyhnutí se P, jestliže by P nezměnila směr, by byla přibližně o 90 stupňů, protože S by musela obrátit.
5. Čas potřebný k nezbytné změně směru pro každou z lodí. Tento činitel byl určen z několika různých skutečností: z váhy a rychlosti lodi, tvaru trupu pod vodoryskou, rozměru jejího kormidla, požadovaného ovládání plachet a z povětrnostních podmínek a stavu moře.

Když lodě v obrázku dosáhly pozice 1, P nevyhýbala. Kolize hrozila a byla téměř neodvratná, jak ukazují zjištěná fakta, neboť s kormidlem „nadoraz“ P minula záď lodě S ve vzdálenosti 2 stop. V této pozici S neměla jistotu, že P slyšela její volání nebo připravovala změnu směru nebo zda vůbec si P byla vědoma přítomnosti S. Kromě toho P plula za pomyslný bod, ve kterém by mohla odpadnout, aby buďto minimalizovala čas a vzdálenost k dosažení závětrné značky, nebo plachtila směrem, který by si vybrala z taktických důvodů. Pro všechny tyto důvody S nebyla schopná plout svým směrem „bez nutnosti provést vyhýbací manévra“ a tak P porušila pravidlo 10. S tedy správně očekávala kolizi a správně dospěla k názoru, že pouze její vlastní akce by mohla kolizi zabránit.

Otázka, zda S porušila či neporušila pravidlo 16.1 nebo 16.2, je nepodstatná, protože v okamžiku změny směru lodě S, loď P již porušila pravidlo 10, S jednala tak, jak je vyžadováno pravidlem 14: změnila směr, aby kolizi zabránila. I kdyby zjištěné skutečnosti ukázaly, že S porušila pravidlo 16.1 nebo 16.2, **byla by zproštěna viny podle pravidla 43.1(a).**

Viz též [Případ 50](#).

USSA 1996/305

PŘÍPAD 89

[Pravidlo 50.1\(a\), Oblečení a výstroj závodníka](#)
([zpět na úvod](#))

Mimo windsurfera nebo kajtaře, závodník nemůže mít oblečenou nebo jinak na sobě připevněnou nádobu s nápojem.

Otázka

Povoluje pravidlo 50.1(a) závodníkovi, když závodí, mít na sobě oblečenu nebo si jinak na sebe připevnit nádobu s nápojem?

Odpověď

Ne. S výjimkou prken (oplachtěné plováky) není taková praxe nezbytná a proto je nutno se domnívat, že primárním cílem je zvýšení váhy závodníka (Poznámka - pravidlo B2.1(b), které mění pro závody oplachtěných plováků pravidlo 50.1(a)). (Vezměte na vědomí, že pravidla B4 a F4 upravují pravidlo 50.1(a) pro závodící oplachtěné plováky a kiteboardy).

ISAF 1997/1

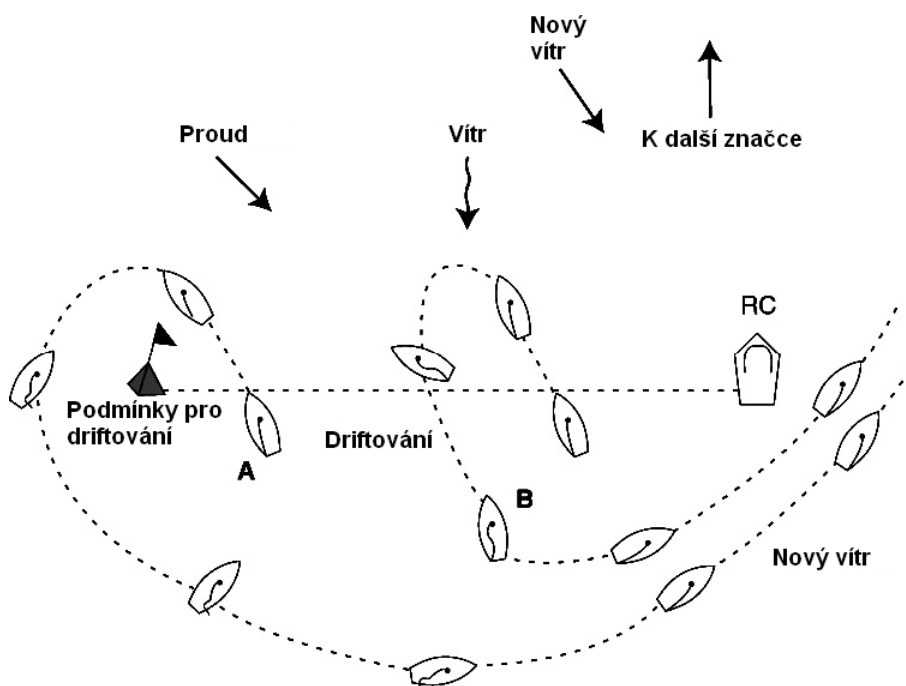
PŘÍPAD 90

[Definice, proplout dráhu](#)

[Pravidlo 28.1, Závodění v rozjížděce](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Pokud provázek dráhy lodě mine značku požadovanou stranou, loď neporuší pravidlo 28.1, i když současně tento provázek, když je napnut, mine značku druhou, nepožadovanou stranou.



Souhrn skutečností

První úsek rozjížděky na řece Panama byl postaven jako křížování proti slabému proměnlivému větru, ale také oproti silnému proudu. Lodě A a B startovaly správně, ale vítr zeslábl a splouvaly zpět. A minula vnější levý konec čáry a B se vrátila zpět přes čáru. Později se vítr opět vrátil, ale z nového směru a obě lodě minuly pravý bok lodí závodní komise na pravém konci startovní čáry a pokračovaly po dráze.

A protestovala na B pro porušení „pravidla provázku“ (viz [definice Proplout dráhu](#) a [pravidlo 28.1](#)), ale protestní komise rozhodla, že protest byl neplatný. Avšak [podle pravidla 70.4](#) zaslala [žádost o výklad definice Proplout dráhu a pravidla 28.1](#) národnímu svazu.

Otázka

Vyhověly lodě A a B pravidlu 28.1?

Odpověď

Lod' A vyhověla pravidlu 28.1. Po startu minula každou startovní značku její požadovanou stranou. Potom plula, jak je ukázáno, okolo celé startovní čáry. Dokonce tak, že provázek reprezentující její dráhu, když se zatažením napnul, minul od okamžiku, kdy překročila startovní čáru, každou značku požadovanou stranou. Pravidlo 28.1 nezakazuje dodatečné obrátky okolo značky za předpokladu, že napnutý provázek, **popsaný v definici Proplout dráhu**, leží na požadované straně každé značky. Například, jestliže se loď dotkne obeplované značky, zatímco jí míjí po její levé straně, jak je to požadováno plachetními směrnicemi a potom dělá ve směru hodinových ručiček trest otáčkou okolo ní, splňuje pravidlo 28.1. Jiný příklad, jak loď A ilustruje v tomto případě, když provázek lodi míjí značku (v tomto případě loď závodní komise), A neporuší pravidlo 28.1, když její provázek také míjí značku na nepožadované straně.

Lod' B porušila pravidlo 28.1. Po odstartování sice minula levou značku levobokem a pravou značku pravobokem, jak bylo požadováno, ale později splula zpět přes startovní čáru a minula značku na pravém konci levým bokem lodi. Když je provázek reprezentující její dráhu napnut, neprojde přes startovní čáru, a proto nemine pravou značku požadovanou stranou.

Diskuze ohledně podobného případu na cílové čáře: viz [Případ 106](#)

FAY 1996/3

PŘÍPAD 91

[Definice, Zcela vpředu a zcela vzadu, krytí](#)

[Definice, Vyhýbání](#)

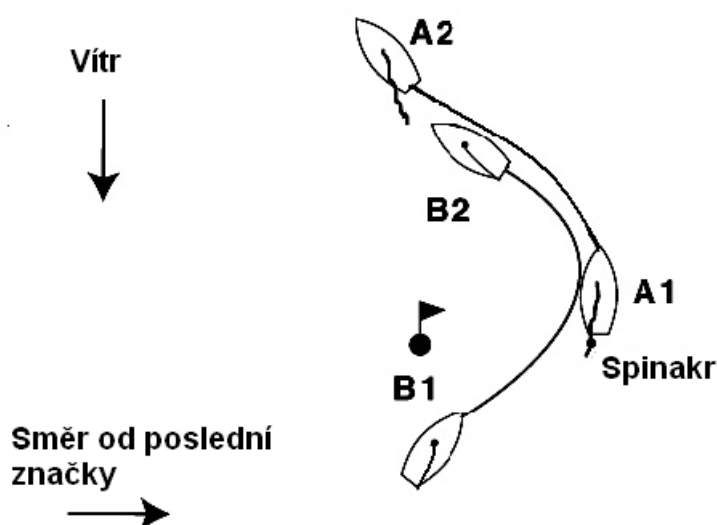
[Pravidlo 12, Na stejném větru, bez krytí](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[Pravidlo 43.1\(a\), Zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Lod', po které je požadováno vyhýbat, musí vyhýbat výstroji druhé lodě, která je mimo normální pozici, jestliže výstroj byla mimo normální pozici dostatečně dlouho, aby toto bylo zpozorováno a aby se jí mohla vyhnout.



Souhrn skutečností

Lodě A a B pluly na větru zleva a přibližovaly se k závětrné značce, kterou obeplouvaly levobokem. B byla zcela vzadu od A. Spinaker lodě A neovladatelně fletroval na špičce jejího stěžně po celé délce úseku dráhy. Obě lodě obrátily okolo značky. Když obě obrátily, B plula krátký úsek ostře proti větru. Potom odpadla a její takeláž se dostala do kontaktu se spinakrem A, který stále fletroval na špičce stěžně. **Kontakt nezpůsobil škodu.** A protestovala.

Protestní komise diskvalifikovala B pro porušení pravidla 12, když došlo ke kontaktu mezi její takeláží a spinakrem lodě A. B se odvolala.

Rozhodnutí

Dotek byl způsoben odpadnutím B. V okamžiku doteku nebyl spinaker A ve své normální pozici a přídě B byla za trupem lodě A a její výstrojí, která byla v normální pozici. Proto lodě nebyly v krytí (viz definici Zcela vzadu, Zcela vpředu, Krytí) a platilo pravidlo 12. Po B bylo požadováno, aby se vyhýbala trupu lodě A, její posádce a výstroji včetně spinakru.

B porušila pravidlo 12, protože nesplnila povinnost vyhýbat, protože plachtěním směrem ke spinakru lodě A vytvořila pro A situaci, kdy by musela provést manévr nezbytný k zabránění doteku (viz definici Vyhýbání). Posádka B byla schopna po dosti dlouhou dobu před dotekem vidět spinaker lodě A, jak vlaje od špičky stěžně, takže nesplnění její povinnosti vyhýbat nemohlo být sváděno na skutečnost, že spinaker A nebyl v normální pozici.

[Případ 77](#) řeší incident, který se sice může zdát obdobný, ale významně se liší. V něm loď B míjí značku těsně za lodí A, aniž by věděla, že A ztratí kontrolu nad svým spinakrem. B nemohla předvídat, že spinaker A by se mohl uvolnit a neočekávaně být vlečen za lodí ve vzdálenosti 20 stop (6m).

V tomto případě B také porušila pravidlo 14, protože způsobila dotek, kterému mohla zabránit. Ale loď A pravidlo neporušila, protože, **když bylo zřejmé, že B nevyhýbá (nedává přednost)**, nebylo pro ni rozumně možné doteku zabránit. Dokonce, i kdyby to bylo možné, jako loď s právem plavby **by byla zproštěna viny podle pravidla 43.1(c)**.

B byla správně diskvalifikována pro porušení pravidla 12. Porušila také pravidlo 14. Její odvolání je zamítnuto.

USSA 1987/271

PŘÍPAD 92

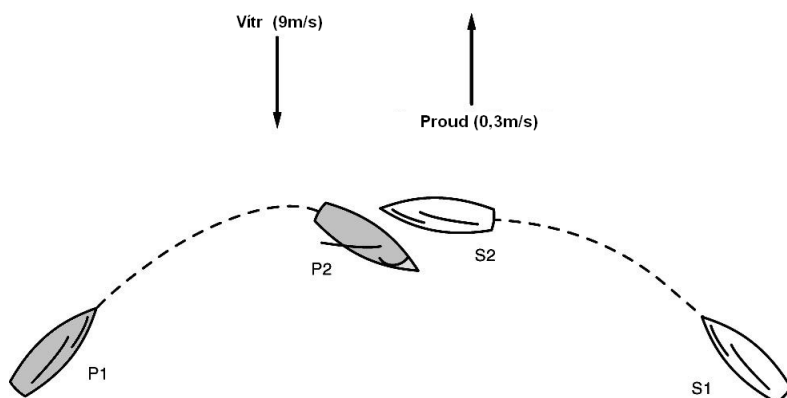
[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[Pravidlo 16.1, Změna směru](#)

[Pravidlo 16.2, Změna směru](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když loď s právem plavby mění směr, je po lodi, která se má vyhýbat, požadováno reagovat pouze na to, co loď s právem plavby v daném okamžiku dělá, a nikoliv na to, co by mohla učinit v následujících okamžicích.



Souhrn skutečností

Lodě S a P se na opačném větru na návětrném úseku dráhy ve větru síly 18 uzlů přibližovaly k sobě. P odpadla, by se vyhnula S. S také odpadla a P pokračovala v odpadání, aby proplula za zádí S. S také pokračovala v odpadání. Výsledkem byl náklon lodě P do návětrí. Došlo k doteku mezi stěžněm a lanovým obou lodí a stěžněm P byl poškozen. Protestní komise diskvalifikovala S pro porušení pravidla 16 a ta se odvolala.

Rozhodnutí

Odvolání je zamítnuto. Rozhodnutí protestní komise diskvalifikovat S podle pravidel 14, 16.1 a 16.2 se potvrzuje.

Z počátku byly lodě na kolizních směrech. P odpadla, aby se vyhnula S tak, jak je to požadováno pravidlem 10. V popisu skutečností a v odsouhlaseném nákresu P mohla vyhnout lodi S proplutím za ní, pokud by S nezměnila svůj směr. Avšak S odpadla, což způsobilo, že P musela dále odpat, aby byla schopna pokračovat ve vyhýbání. Změnou směru tímto způsobem loď S porušila pravidlo 16.2.

S pokračovala ve změně směru. V určitém okamžiku před kolizí nemohla P nic udělat pro to, aby se jí s jachtařskou dovedností vyhnula. Proto pokračováním změny směru loď S také porušila pravidlo 16.1.

Navíc S porušila pravidlo 14 a byla subjektem pro potrestání podle tohoto pravidla, protože jako loď s právem plavby nesplnila svoji povinnost zabránit doteku, jehož výsledkem byla škoda.

S argumentovala tím, že P mohla obrátit nebo přehodit, a tvrdila, že to bylo povinností P. To je neporozumění povinností vyhýbající lodi podle pravidla 10 a dalších pravidel práva plavby. Od vyhýbající lodi je požadováno reagovat pouze na to, co loď s právem plavby v daném okamžiku dělá, a nikoliv na to, co **by mohla** dělat následně. Dokud byla schopna tak činit, loď P byla povinna vyhýbat změnou směru takovým způsobem, aby S, pokud by dále neodpadala směrem k lodi P, nemusela „**provést činnost nutnou k vyhnutí**“ (viz definici Vyhýbání).

Tím, že nevyhýbala, P porušila pravidlo 10, ale bylo to následkem toho, že S porušila pravidla 16.1 a 16.2. Proto je P zproštěna viny **buďto podle pravidla 43.1(a) nebo 43.1(b). P nebyla schopna zabránit doteku, když bylo zřejmé, že S jí nedává místo, aby mohla vyhýbat (dávat přednost). Proto B neporušila pravidlo 14.**

USSA 1997/75

PŘÍPAD 93

[Definice, Místo](#)

[Pravidlo 15, Získání práva plavby](#)

[Pravidlo 16.1, Změna směru](#)

[Pravidlo 18.3, Místo u značky: Obrat v zóně](#)

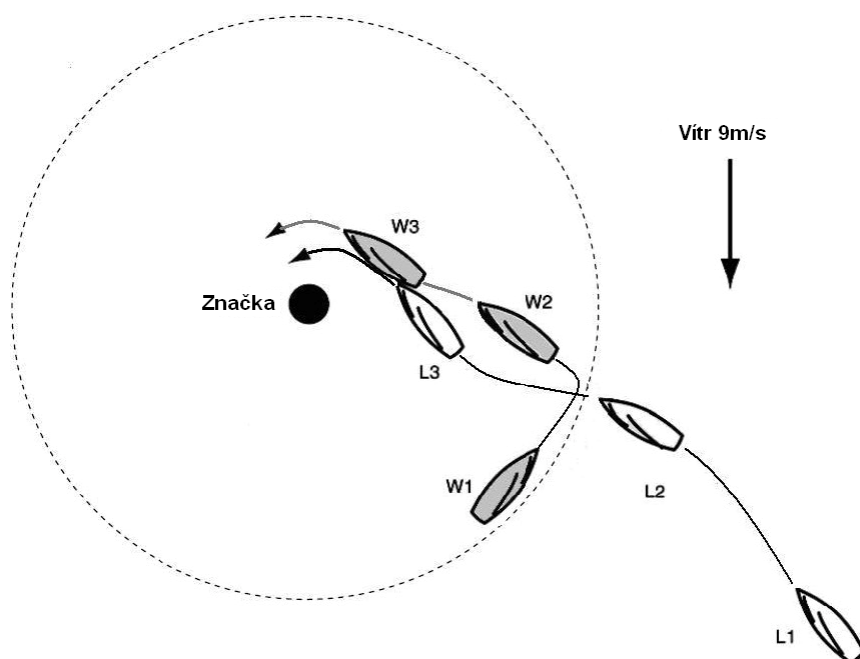
[Pravidlo 43.1\(b\), zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Pokud loď okamžitě vyostří, když získá závětrné krytí vůči druhé lodi, a pokud tato loď se nemůže s jachtařskou dovedností vyhýbat, loď, která vyostřila, porušila pravidlo 15 a 16.1. Druhá loď porušila pravidlo 11, ale je zproštěna viny.

Souhrn skutečností

V pozici 1 byly W a L na opačném větru (boku) a přibližovaly k návětrné značce, kterou obeplouvaly levobokem. Poté, co W v zóně přešla přídíl přes směr proti větru a dostala se na svůj nový směr ostře proti větru, L byla přímo za zádi W. Směr W byl dost vysoko nad mezní čarou, aby umožnila L proplout mezi W a značkou. V pozici 2 L odpadla a z pozice zcela vzadu získala krytí v závětrří W. Když krytí začalo, L bezprostředně vyostřila a narazila do levého boku W. Lodě potom pokračovaly okolo značky bez dalšího incidentu. L protestovala na W, ale L byla diskvalifikována pro porušení pravidla 16.1. Odvolala se.



Rozhodnutí

V pozici 1 se lodě přibližovaly ke značce na opačném větru. Když první část trupu lodě W vplula do zóny, L směřovala ke značce a W byla subjektem pravidla 13, protože přešla přes směr přídí proti větru a ještě neodpadla na směr ostře proti větru. Proto pravidlo 18.3 začalo platit. V odvolání L argumentuje, že W porušila pravidlo 18.3. Tato pravidlo po W vyžaduje, aby poskytla L místo u značky. Skutečnosti ukazují, že kurz W byl hodně vysoko nad mezní čarou, aby L mohla plout ke značce a obeplout ji svým správným směrem. Proto W neporušila pravidlo 18.3.

V pozici 2 W měla právo plavby vzhledem k L podle pravidla 12. Chvilí později, mezi pozicí 2 a 3, lodě se dostaly do krytí a tím L získala právo plavby podle pravidla 15, které požaduje, aby L dala zpočátku W místo k vyhýbání. Celou dobu, kdy lodě byly v krytí, platilo pravidlo 16.1. Vyostření lodě L, který provedla okamžitě po získání krytí, odebralo lodi W potřebné místo, aby se vyhýbala. Žádný manévr s jachtařskou dovedností jí nezbyval. L proto porušila pravidla 15 a 16.1.

L není zproštěna viny podle pravidla 43.1(b), protože v okamžiku, kdy porušila pravidla 15 a 16.1, **neplula v rámci místa** u značky, na který měla nárok a které jí W poskytla. Když L vyostřila, W porušila pravidlo 11, ale je zproštěna viny podle pravidla 43.1(b), protože **plula v rámci místa, na který měla nárok podle** pravidla 15 a 16.1.

L se dostala do krytí z pozice zcela vzadu ve dvou délkách trupu W, a tak pravidlo 17.1 zakazovalo L plout nad svůj správný směr. Protestní komise nezjistila jako skutečnost, zda L od počátku krytí plula či neplula nad svůj správný směr. Jestliže plula, potom porušila pravidlo 17.1. Avšak nic by se nezískalo hledáním dalších skutečností nezbytných pro vyřešení této otázky, protože L by zůstala diskvalifikována podle **pravidel 15 a 16.1**.

Protestní komise nediskutovala pravidlo 14. W neporušila pravidlo 14, protože pro ni nebylo rozumně možné zabránit doteku. Způsobením doteku L porušila pravidlo 14 a mohla by být subjektem trestu, pokud by na kterékoliv lodi vznikla škoda nebo zranění. Nebyl zjištěn žádný fakt o škodě nebo zranění, ale tento problém není třeba řešit, protože L zůstává diskvalifikována podle **pravidel 15 a 16.1**

Z výše uvedených důvodů je odvolání lodě L zamítnuto.

USSA 1998/76

PŘÍPAD 94

VYMAZÁN

PŘÍPAD 95

[Definice, Místo u značky](#)

[Definice, Místo](#)

[Pravidlo 18.1\(a\), Místo u značky: Platnost pravidlo 18](#)

[Pravidlo 18.2\(b\), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky](#)

[Pravidlo 18.3, Místo u značky: Obrat v zóně](#)

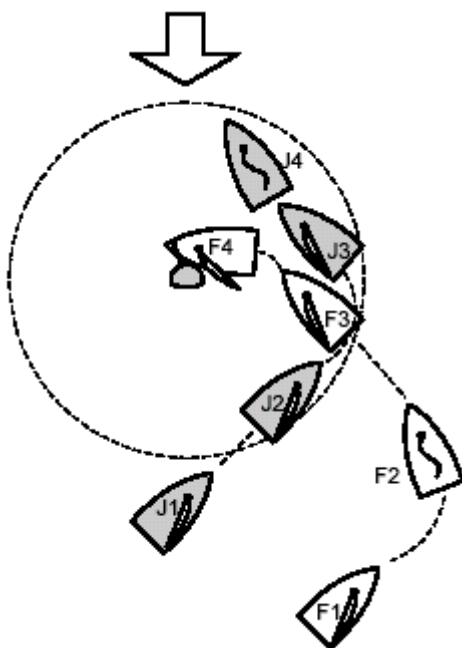
[Pravidlo 43.1\(b\), zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když dvě lodě plují na stoupačce v krytí na stejném větru a jsou subjektem pravidla 18.2(b), pravidlo 18 přestane platit, když jedna z lodí přejde přes směr přídí proti větru. Když loď musí dát druhé lodi místo u značky, prostor, který musí dát zahrnuje prostor pro druhou loď, aby vyhověla pravidlu 31. Když loď s právem na místo je donucena k doteku se značkou, pokud pluje **v rámci místa**, který jí byl poskytnut, je zproštěna viny za porušení pravidla 31

Souhrn skutečností

Když se loď Jagga a Freebird přibližovaly k návětrné značce, byly v krytí na větru zleva a Freebird plula asi jednu až dvě délky trupu v závětrří. Freebird obrátila do pozice v návětrří vzhledem k Jazze. Jagga vyostřila tak, že její rotující zád přinutila Freebird změnit směr, aby zabránila doteku, což udělala, ale výsledkem byl dotek značky. Freebird protestovala. Protestní komise diskvalifikovala Jaggu podle pravidla 18.3. Jagga se odvolala na základě toho, že jako vnitřní loď v krytí měla nárok na místo k obeplutí značky.



Rozhodnutí

Když Jagga vplula do zóny, byla ve vnitřním krytí vzhledem k Jazze. Od tohoto okamžiku až do chvíle, kdy Freebird přešla přes směr přídí proti větru, pravidlo 18.2(b) požadovalo po Freebird poskytnout Jazze místo u značky. Avšak poté, co Freebird přešla přes směr přídí proti větru, pravidlo 18 přestalo platit (viz pravidlo 18.2(c)) a Jagga již neměla na místo u značky nárok. Lodě byly na opačném větru, Firebird mohl dosáhnout značky bez obratu. Když dokončila obrat, byla Freebird subjektem pravidla 15. Tuto povinnost splnila, protože Jagga měla dostatek místa, aby proplula před přídí Freebird.

Mezi pozicí 2 a 3 Jagga přešla přes směr přídí proti větru a **byla stejném větru jako Freebird. Současně Jagga dosahovala značky a Freebird byla na větru zprava, když vplula do zóny**, proto pravidlo 18.3 začalo platit. Když platilo pravidlo 18.3, pravidlo 18.2 neplatilo. **Avšak, po krátké chvíli**, když Jagga dokončila obrat, Freebird byla ve vnitřním krytí a Jagga měla povinnost dát Freebird místo u značky podle pravidla 18.3

Poté, co Jagga proplula před přídí Freebird, měla Freebird právo plavby nejprve podle pravidla 10, poté podle pravidla 13 a nakonec podle pravidla 11. Proto Jagga neměla žádnou ochranu podle pravidla 15.

Po pozici 3, pravidlo 11 vyžadovalo, aby Jagga plula tak, aby Freebird mohla plout svým směrem bez toho, aby musela zahájit činnost nutnou k vyhnutí (viz definice Vyhybat). Skutečnost, že, když Jagga vyostřila, Freebird musela změnit směr, aby zabránila doteku byla důkazem, že Jagga porušila pravidlo 11 tím, že nevyhýbala (nedávala přednost). Také. Tedy, když Jagga vyostřila, nedala Freebird prostor, aby mohla plout ke značce a vyhovět požadavkům pravidla 31. Proto Jagga porušila pravidlo 18.3 (viz definice Místa u značky).

Protestní komise správně diskvalifikovala Jaggu podle pravidla 18.3, ale také porušila pravidlo 11. Freebird porušila pravidlo 31, když se dotkla značky, ale je zproštěna viny podle pravidla 43.1(b). Odvolání lodě Jagga se zamítá.

RYA 2000/4

PŘÍPAD 96

[Pravidlo 30.4, Startovní tresty: Pravidlo černé vlajky](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

*Když se loď po všeobecném odvolání dozvěděla tím, že uviděla vyvěšeno číslo své plachty, že byla diskvalifikována závodní komisí podle druhé věty **pravidla 30.4** a domnívá se, že se závodní komise dopustila chyby, má jedinou možnost nestartovat a potom požádat o nápravu. Avšak jestliže Závodní komise nezobrazí její číslo plachty a loď závodí ve znovu-odstartované rozjíždce, měla by být hodnocena jako BFD a nikoliv DNE.*

Zjištěné skutečnosti k otázce 1

Závodní komise vztyčila černou vlajku jako přípravné znamení pro start dané třídy. **Trup lodě A byl** identifikována, že se v průběhu poslední minuty před startovním znamením nachází v trojúhelníku tvořeném konci startovní čáry a první značkou. Po startovním znamení závodní komise signalizovala všeobecné odvolání. Závodní komise diskvalifikovala loď A bez projednání pro porušení pravidla 30.4 **a zobrazila její číslo plachty před dalším vyzývacím znamením rozjíždky.**

Otázka 1

Když loď A věří, že závodní komise se mylí, když ji identifikovala v poslední minutě v zakázaném trojúhelníku, umožňují zpravidla závodit v této rozjíždce, když je později znovu startována, a potom žádat o nápravu?

Odpověď 1

Pravidlo 30.4 zcela jasně přikazuje, že v opakované rozjíždce loď nesmí startovat a že její diskvalifikace bude neškrtatelná, jestliže tak přesto učiní. Jejím jediným prostředkem je žádost o nápravu, která, jestliže je v závodě přiznána, by měla být normálně určena na základě výsledků v ostatních rozjíždkách.

Další skutečnosti k otázce 2

Skutečnosti jsou stejné jako v otázce 1 s tím rozdílem, že Závodní komise opomenula zobrazit číslo plachty lodě A před vyzývacím znamením rozjíždky, loď A ve znovu startované rozjíždce závodila.

Otázka 2

Má tato loď nárok na cílové umístění?

Odpověď 2

Ne. Lod' A by měla být diskvalifikována, jak je požadováno druhou větou pravidla 30.4. Avšak protože závodní komise chybovala tím, že nezobrazila číslo její plachty mezi všeobecným odvoláním a další vyzývacím znamením pro rozjízdku, měla by být bodována BFD (diskvalifikace podle pravidla 30.4) a nikoliv DNE (neškratelná diskvalifikace)). Jestliže lod' požádá o nápravu s tvrzením, že má nárok na umístění v cíli, protože závodní komise nezobrazením jejího čísla plachty chybovala, měla by být její žádost zamítnuta. I když nezobrazení jejího čísla plachty je chybou závodní komise, ale tato chyba není důvodem, který lod' připravil o hodnocení cíli, ale důvodem je skutečnost, že byla v poslední minutě před svým startovním znamením na dráhové straně startovní čáry. Avšak jestliže byla bodována jako DNE, měla by jí být přiznána náprava, ale pouze v rozsahu změny jejího skóre na BFD.

RYA 2000/1

PŘÍPAD 97

[Pravidlo 55.3, Nastavování a ovládání plachet: Užití výložníků](#)
([zpět na úvod](#))

„Jockey pole“ připevněný k návětrné spinakrové otěži není výložník.

Otázka

Je použití „jockey pole“ (kulatiny, která vytlačuje směrem od lodi návětrnou otěž, která řídí předozadní nastavení spinakrového pně) povoleno podle pravidla 55.3?

Odpověď

Ne. Když je spinakrový peň nastaven, lano, které řídí předozadní nastavení pně je návětrnou otěží („guy“) a nikoliv závětrnou otěží („sheet“). „Jockey pole“, který vyvíjí vnější tlak na návětrnou otěž, není zařízení, které vytlačuje směrem od lodi otěž („sheet“) nebo plachtu.

RYA 2000/2

PŘÍPAD 98

[Definice, Pravidlo](#)
[Pravidlo 4, Přijetí pravidel](#)
[Pravidlo 5, Pravidla řídící pořadatele a funkcionáře závodu](#)
[Pravidlo 63.7, Rozpor mezi pravidly](#)
[Pravidlo 87, Změny třídivých pravidel](#)
[Pravidlo 88.2, Národní předpisy, změny předpisů](#)
[Pravidla J1.1\(2\), J1.1\(3\) a J1.2\(3\), Obsah vypsání závodu](#)
([zpět na úvod](#))

Pravidla uvedená v definici Pravidla platí v závodech řízených Závodními pravidly jachtingu bez ohledu na to, zda vypsání závodu nebo plachetní směrnice jasně stanoví, že platí. Avšak vypsání závodu nebo plachetní směrnice za předpokladu, že jsou v souladu se všemi nařízeními pravidla 88.2, mohou měnit některé nebo všechny předpisy národního svazu. Všeobecně: ani vypsání závodu ani plachetní směrnice nemohou měnit třídivá pravidla. Když lod' závodí podle handicapového nebo koeficientového systému, platí

pravidla tohoto systému a některá nebo všechna její třídová pravidla mohou platit také. Když je vypsání závodu v konfliktu s plachetními směrnicemi, ani jedno ani druhé nemá přednost.

Souhrn skutečností

Vypsání závodu a plachetní směrnice závodu „Spring Tune-up“ stanovily, že budou platit Závodní pravidla jachtingu, ale neudělaly odkaz na předpisy národního svazu, plachetní směrnice, třídová pravidla, vypsání závodu a jakékoliv další dokumenty nebo pravidla. Byl dán start pro třídy lodí závodících podle handicapového systému a pro dvě třídy „one-design“. Buttercup, loď třídy J/24 závodila v handicapových třídách a byla protestována pro porušení třídového pravidla třídy J/24.

Otázka 1

Platil některý z uvedených předpisů?

1. Předpisy národního svazu
2. Třídová pravidla
3. Plachetní směrnice
4. Vypsání závodu
5. Další dokumenty řídící závod

Odpověď 1

Pravidla J1.1(2) a J2.1(1) přikazují, že jak vypsání závodu, tak plachetní směrnice informují závodníky, že „závod bude řízen pravidly, jak je definováno v Závodních pravidlech jachtingu“. Když vypsání závodu nebo plachetní směrnice obsahují takovéto prohlášení, potom předpisy národního svazu, třídová pravidla, vypsání závodu a plachetní směrnice platí, protože jsou definovány jako pravidla. Jakýkoliv jiný dokument, který bude řídit závod, musí být vyjmenován ve vypsání závodu a plachetních směrnicích (viz pravidlo J1.1(3) a J2.1(2)).

V tomto případě vypsání závodu a plachetní směrnice závodu „Spring Tune-up“ nevyhovují pravidlům J1.1(2) a J2.1(1). Stanovují pouze, že budou platit Závodní pravidla jachtingu. Nicméně pravidla uvedená pod body 1,2,3 a 4 platí. Odůvodnění je uvedeno v následujícím odstavci.

Pokud se termín v závodních pravidlech objeví kurzívou, je použit ve smyslu uvedeném v definicích (viz Terminologie v úvodu). Pravidlo 3(a), ve kterém jsou „pravidla“ vytištěna kurzívou, jasně stanoví, že účastí v závodě každý závodník a vlastník lodě souhlasí, že bude řízen závodními pravidly a pravidly uvedených v jednotlivých dokumentech uvedených v definici pravidlo. Tento seznam zahrnuje dokumenty 1,2,3 a 4. Pravidlo 85, v kterém se „pravidla“ opět objevují v kurzívě, znamená, že pravidla uvedená v těchto dokumentech také platí pro pořadatele, závodní komisi a protestní komisi, když pořádají a rozhodují závod.

Pravidlo uvedené v kterémkoliv z prvních čtyř dokumentů ze seznamu může být změněno za předpokladu, že jsou dodrženy postupy pro takovou změnu uvedené v závodních pravidlech. (viz prohlášení pod Terminologií v Úvodu, že rozšíření pravidla, vymazání celého pravidla nebo jeho části jsou „změnou“ pravidla). Plachetní směrnice mohou měnit předpis národního svazu nebo stanovit že, některé nebo všechny předpisy nebudou platit, za předpokladu, že národní svaz neomezil změny těchto předpisů, jak je uvedeno v pravidle 88.2. Pokud neexistuje taková instrukce, potom všechny tyto předpisy platí. Viz odpověď 3, které se týká podmínek, při kterých třídové pravidlo může být změněno.

Pravidlo 89.2(a) a 90.2(c) respektive vypsání závodu a plachetní směrnice zahrnují postupy pro změny.

Otázka 2

Může být předpis národního svazu nebo pravidlo ve vypsání závodu nebo plachetních směrnic změněn?

Odpověď 2

Ano, za předpokladu že jsou dodrženy postupy pro takovou změnu uvedené v závodních pravidlech. (viz prohlášení pod Terminologií v Úvodu, že rozšíření pravidla, vymazání celého pravidla nebo jeho části jsou „změnou“ pravidla). Plachetní směrnice mohou měnit předpis národního svazu nebo stanovit že, některé nebo všechny předpisy nebudou platit, za předpokladu, že národní svaz neomezil změny těchto předpisů, jak je uvedeno v pravidle 88.2. Pokud neexistuje taková instrukce, potom všechny tyto předpisy platí. Pravidlo 89.2(a) a 90.2(c) respektive vypsání závodu a plachetní směrnice zahrnují postupy pro změny.

Otázka 3

Může být změněno třídivé pravidlo?

Odpověď 3

Ne, ledaže by třídivé pravidlo samo o sobě dovolovalo takovou změnu nebo pokud by třídivá asociace zaslala písemný souhlas, který by byl vyvěšen na úřední tabuli.

Otázka 4

Buttercup – loď třídy J/24 - závodila v handicapové třídě. Platila pro ni pravidla J/24 nebo handicapový systém pravidel?

Odpověď 4

Pravidla handicapového systému platila pro Buttercup (viz paragraf (d) v definici Pravidlo). Jestliže její handicap byl jasně založen na předpokladu, že závodí v souladu s některými nebo se všemi pravidly třídy J24, nebo s třídivými pravidly J24 aplikovatelnými na ni. Avšak jestliže handicap Buttercupu nebyl založen na takovémto předpokladu, potom žádné pravidlo J24 pro ni neplatí.

Otázka 5

Jestliže je pravidlo ve vypsání závodu v rozporu s pravidlem v plachetních směrnicích, které má přednost? Může být tento rozpor rozřešen?

Odpověď 5

Žádné z těchto pravidel nemá přednost. Pravidlo 63.7 zahrnuje protest nebo žádost o nápravu, která by z takového rozporu mohla vyplynout. To požaduje po protestní komisi, aby použila to pravidlo, o kterém věří, že poskytne spravedlivější výsledek pro všechny zúčastněné lodě. Pokud se tento rozpor řeší mimo protestní jednání, potom může být vyřešen změnou buď vypsání závodu (jak povoluje pravidlo 89.2(a)) nebo změnou plachetních směrnic (jak povoluje pravidlo 90.2(c)).

USSA 2000/80

PŘÍPAD 99

[Pravidlo 10, Na opačném větru](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[Pravidlo 44.1, Tresty v okamžiku incidentu: Přijetí trestu](#)

[Pravidlo 64.2\(a\), Rozhodnutí, Tresty](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

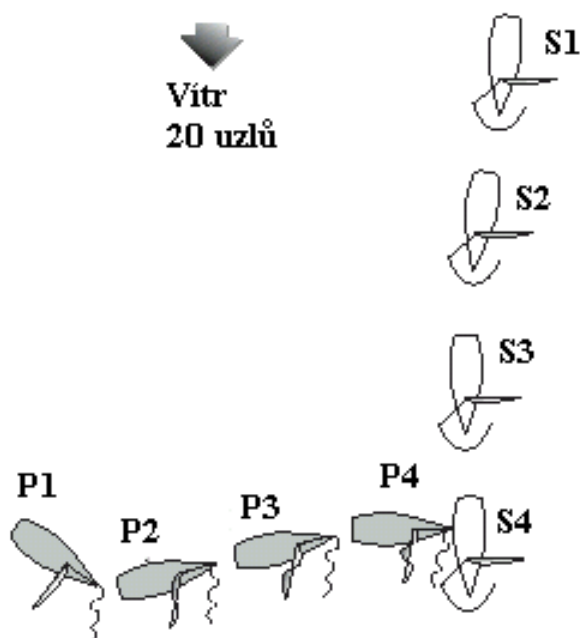
Skutečnost, že loď, která se má vyhýbat, je neovladatelná, jí nedává právo na zproštění viny pro porušení pravidla Části 2. Když loď s právem plavby je zavázána pravidlem 14 „zabránit doteku, jestliže je to rozumně možné“ a jedinou možností, jak to učinit, je převrátit loď, neporuší pravidlo, jestliže loď nepřevrátí. Když loď vzdá, jak je to požadováno pravidlem 44.1(b), ať už z vlastní vůle nebo z povinnosti, nemůže být dále potrestána.

Souhrn skutečností

Lodě třídy Mumm 30 závodily za těžkých podmínek. Loď S plula rychlostí 10 až 14 uzlů. Předtím, než loď P dosáhla pozice 1, byla bočně snášena vlnami a byla neovladatelná. P narazila do středu lodě S a způsobila jí vážnou škodu. Obě lodě vzdaly. S protestovala na P.

Protestní komise zjistila, že S provedla malou změnu směru, když lodě byly ještě dostatečně daleko od sebe, což bylo nedostatečné s ohledem na nejisté pohyby lodě P, která byla ještě neovladatelná, a proto když bylo zřejmé, že P nevyhýbá, jedinou možností pro S bylo převrácení, při kterém by S riskovala značné poškození.

Protestní komise diskvalifikovala obě lodě: P pro porušení pravidla 10 a S pro porušení pravidla 14, a uvedla, že S si mohla být vědoma těžkostí, které se přihodily P, a mohla začít jednat dříve a významněji. Protestní komise zaslala svoje rozhodnutí národnímu svazu pro potvrzení nebo opravu.



Rozhodnutí

Rozhodnutí protestní komise bylo zrušeno. Obě lodě byly bodovány jako **RET**.

P jasně porušila pravidlo 10 a 14. Skutečnost, že byla neovladatelná, jí nedává nárok na zproštění viny. Při tomto porušení pravidla 10 a 14 způsobila vážnou škodu. Pravidlo 10 a 14 jsou pravidly části 2 a pravidlo 44.1 dovoluje lodi, která takové pravidlo poruší, přijmout

trest. Protože P způsobila vážnou škodu, bylo jejím správným trestem vzdání z rozjížděky (viz pravidlo 44.1(b)). P vzdala (není rozhodující, zda z vlastního rozhodnutí nebo byla donucena okolnostmi), a proto nepodléhala dalšímu potrestání (viz pravidlo 64.12(a)). Její diskvalifikace byla zrušena a je bodována jako **RET**.

Zpět k lodi S: pravidlo 14 vytváří zvláštní předpis pro případ loď s právem plavby. Za prvé, proto aby byla potrestána, musí dojít k dotyku, který způsobil škodu nebo zranění. O tom není pochyb. Za druhé, po ní nebylo požadováno, aby jednala k zabránění dotyku, dokud nebylo jasné, že P nevyhýbá. To bylo pouze v okamžiku, kdy pravidlo 14 od ní požadovalo zabránění dotyku, jestliže to bylo rozumně možné. Protestní komise zjistila, že když bylo S jasné, že P nevyhýbá, jediným možným jednáním S bylo převrhnout loď, při kterém by riskovala vážné poškození své lodi. Toto zjištění bylo významově shodné s tím, že S neměla žádnou rozumnou možnost zabránit dotyku. Proto S neporušila pravidlo 14. Její diskvalifikace je zrušena a je také bodována jako **RET**.

Konečně, protestní komise by si měla po těchto změnách v rozhodnutí povšimnout toho, že pravidlo 60.3(b) ji opravňuje vyvolat projednávání o poskytnutí nápravy S podle pravidla 62.1(b).

RYA 2001/7

PŘÍPAD 100

[Pravidlo 41, Vnější pomoc](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Když loď požádá o závodně taktickou radu a přijme ji, přijala vnější pomoc, i když o ni žádala a přijala ji na veřejném rádiovém kanále.

Souhrn skutečností

Tři velké lodě obeplouly značku blízko skalnatého pobřeží a potom plachtily proti proudu o rychlosti 6 uzlů. Vítr byl slabý. Loď A volala rádiem loď B, jejíž kormidelník lépe zná okolí, a zeptal se jí, zda je bezpečné kotvit v sousedství značky. B odpověděla, že zde není bezpečné kotvit. Loď C protestovala na obě lodě podle pravidla 41 na tento rozhovor, který byl použit pro taktiku obeplutí značky a plachtění dalšího úseku.

Protestní komise zamítla protest proti B a diskvalifikovala A pro přijetí vnější pomoci. Konstatovala, že nebezpečí nehrozilo, neboť kdykoliv mohla plachtit nebo plout na motor bezpečně okolo značky a že jediným důvodem pro kotvení u značky bylo překonání nepříznivého proudu a vítězství v závodě.

Loď A se odvolala na základě toho, že se nedomnívala, že přijala vnější pomoc, protože oznámení, které bylo dáno přes veřejnou radiovou frekvenci, nebylo vnější pomocí a že národní svaz nemůže potvrdit diskvalifikaci pro přijetí bezpečnostní informace.

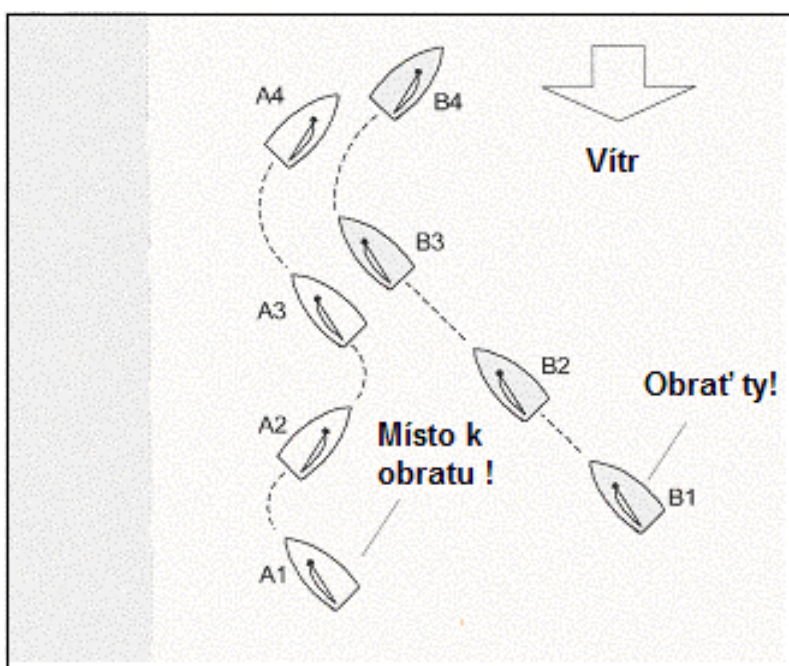
Rozhodnutí

Odvolání bylo zamítnuto. Loď A požadovala pomoc ze závodně taktických důvodů a přijala ji. Není podstatné, zda otázka a informace, kterou loď A jako odpověď obdržela, byla vysílána na veřejném rádiovém kanále. Pomoc, kterou A přijala, není v rozsahu výjimky podle pravidla 41, zejména podle pravidla 41(d), protože si ji sama vyžádala. Proto A porušila pravidlo 41. I kdyby potřebovala takovou pomoc, protože by byla v nebezpečí, přijetí takovéto pomoci by bylo porušením pravidla 41.

PŘÍPAD 101

[Pravidlo 20.2\(c\) Místo k obratu u překážky: Zvolání a odezva](#) (zpět na úvod)

Když loď s právem plavby je povinna dát druhé lodi místo k manévrování, právo plavby se nepřesouvá na loď, která má nárok na místo. Když jako odpověď na zvolání o místo k obratu, když se blíží loď k překážce, je zvoláno druhou lodí „Obrat' ty!“ a když první loď otočí a následně je schopna otočit znovu, aby se vyhýbala s jachtařskou zručností, potom druhá loď poskytla požadované místo.



Souhrn skutečností

Lodě A a B byly lodě mezinárodní třídy Dragon. Lodě A se přibližovala ke břehu ostře proti větru na větru zprava, zcela vpředu a v závětří lodě B. A zvolala o místo k obratu a loď B odpověděla „Obrat' Ty“. A obrátila a B se držela svého směru. Loď A tedy byla na kolizním směru s B a opět obrátila. Oba obraty lodě A byly provedeny běžným jachtařským způsobem. Po svém druhém obratu byla A v krytí v závětří s B. O chvíli později B obrátila a A jí v obratu následovala. A protestovala na B, že jí neposkytla místo, jak je vyžadováno pravidlem 20.2(c).

Protestní komise došla k závěru, že B nesplnila povinnost poskytnout lodi A místo k obratu a vyhnutí, a diskvalifikovala B a prohlásila, že se po svém obratu nevyhýbala A. B se odvolala.

Rozhodnutí

Odvolání lodě B bylo přijato a je vrácena do pořadí. Jednání lodě A ukázalo, že měla dostatek místa k obratu a k vyhnutí lodi B. Loď B proto splnila svoji povinnost podle pravidla 20.2(c)

Je důležité rozlišovat mezi požadavkem vyhýbat a požadavkem poskytnout místo. Když je po lodi s právem plavby požadováno, aby poskytla jiné lodi místo k manévrování, právo plavby se nepřesouvá na loď s právem na místo. Poté, co A obrátila na vítr zleva, B nebyla, jak protestní komise evidentně věřila, povinna vyhýbat se A. Místo toho to byla A, která byla povinna se vyhýbat B podle pravidla 10. B měla podle pravidla 20.2(c) povinnost poskytnout A místo, aby obrátila a vyhnula se B. B tak učinila.

RYA 2001/11

PŘÍPAD 102

[Pravidlo 62.2, Náprava](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Když loď požaduje nápravu na základě incidentu, o kterém prohlašuje, že ovlivnil její umístění v rozjíždě, a tedy následně v závodě, je časovým limitem pro podání žádosti o nápravu spíše časový limit pro rozjíždě, než časový limit založený na zveřejnění výsledků závodu.

Souhrn skutečností

Loď „Scruples“ podala na konci deváté rozjížděky žádost o nápravu na základě incidentu, který se stal v páté rozjížděce závodu, která byla plachtěna tři týdny předtím. Protestní komise shledala, že žádost je neplatná, protože byla dána po časovém limitu. Loď se odvolala s prohlášením, že tak nemohla učinit, dokud na konci závodu nebyly zveřejněny výsledky, ze kterých se dozvěděla, že její umístění v páté rozjížděce mělo vliv na její konečné umístění a že čas pro podání žádosti nezačal, dokud závod nebyl ukončen a nebyly zveřejněny výsledky.

Rozhodnutí

Odvolání lodě „Scruples“ je zamítnuto. Žádost o nápravu nebyla platná, protože nebyla doručena do kanceláře závodu v protestním časovém limitu pro rozjížděku 5 (viz pravidlo 62.2). Incident, který ovlivnil její konečné umístění v závodě, byl pouze následkem jejího umístění v cíli páté rozjížděky, a proto odpovídající časový limit pro žádost o nápravu byl časový limit, který platil v této rozjížděce.

RYA 2001/9

PŘÍPAD 103

[Definice, Místo](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Výraz „s jachtařskou dovedností“ v definici Místo poukazuje na ovládání lodi, které může být očekáváno od způsobilé, ale ne špičkové posádky, která má přiměřený počet členů pro daný typ lodi.

Souhrn skutečností

Dvě třicetistopé lodě OL a IW se na větru zleva plují u překážky, kterou je zakotvená loď. OL se rozhodla plout v závětrí překážky. Lodě byly v krytí, IW jako vnitřní. Ačkoliv na lodích této třídy se normálně jezdí se šestičlennou posádkou, IW závodila s tříčlennou posádkou a ta byla relativně nezkušená.

Otázka 1

Mohla být zkušenost a počet členů posádky, která závodila na IW, vzata v úvahu při určení množství „místa“, na které měla mezi OL a překážkou podle pravidla 19.2(b) právo?

Odpověď 1

Ani zkušenost posádky IW ani její počet nejsou důležité při určení „místa“. V pravidle 19.2(b), které požaduje od lodi OL, aby poskytla IW místo mezi ní a překážkou, je „místo“ definovaným pojmem. Definice „místo“ je „prostor pro loď vyžadovaný v daných podmínkách, pokud manévruje bezprostředně a s jachtařskou dovedností“. Pro určení, zda loď OL poskytla či neposkytla vyžadovaný prostor, musí být výklad „s jachtařskou dovedností“ založen na obsluze lodí, která mohla být očekávaná od způsobilé, ale ne špičkové posádky s počtem členů přiměřeným pro danou loď. ([Případ 21 řeší jiný náhled na definici místa](#))

Otázka 2

Je odpověď ohledně „místa“ stejná jako definice místa u značky [v jiných pravidlech části 2](#)?

Odpověď 2

Ano.

USSA 1999/77

PŘÍPAD 104

[Pravidlo 63.6, Projednávání: Přijetí svědectví a zjišťování skutečností](#)

[Pravidlo 70.1, Odvolání a žádosti k národnímu svazu](#)

[Pravidlo R5, Nepostačující skutečnosti. Obnovení](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Pokus o rozlišení mezi skutečnostmi (fakty) a závěry (výsledek usuzování) ve zjištění protestní komise je někdy neuspokojivý, protože zjištění mohou být založena částečně na skutečnostech a částečně na závěrech. Národní svaz může změnit rozhodnutí protestní komise a jakákoliv další zjištění, která se týkají úvah nebo posudků, ale ne její zjištění skutečností. Národní svaz může odvodit další skutečnosti logickou dedukcí. Písemné skutečnosti ani nakreslené údaje nemají mezi sebou prioritu. Protestní komise musí rozhodnout rozpor mezi zjištěnými skutečnostmi, pokud to po ní národní svaz požaduje.

Otázka 1

Co určuje, zda zjištění v rozhodnutí protestní komise, mohou být při odvolání předmětem změny? Jsou tato kritéria založená na tom, zda zjištění je skutečnost (fakt; angl. „fact“) nebo závěr (výsledek usuzování; angl. „conclusion“) nebo zda obsahují interpretaci pravidla nebo něco jiného?

Odpověď 1

Rozlišení mezi skutečností a závěrem neposkytne dostatečně určující kritérium, protože oba koncepty se mohou překrývat. V kontextu pravidla 63.6(d) a dalších pravidel užívajících tento termín, „skutečnost“ je akce nebo podmínka, kterou protestní komise zjistila, že se přihodila nebo existovala. „Závěr“ je odvozen dedukcí z něčeho jiného a může být čistě konkrétní. Například, jestliže skutečnost je, že v závodě byly tři třídy a v každé třídě pět lodí, potom je zároveň skutečností i závěrem, že v závodě bylo celkem 15 lodí. Závěr může být také částečně nekonkrétní, jako když posouzení zahrnuje

nekonkrétní prvky. Příkladem je výrok „Lod' A ukázala svoji vlajku při první rozumné příležitosti po incidentu“, který je založen na kombinaci skutečnosti o incidentu a interpretaci slovního obratu „první rozumná příležitost“ v pravidle 61.1(a).

Zjištění, které je interpretací pravidla, je jistě předmětem změn národního svazu, ale další zjištění, která vyžadují odvození nebo posouzení, mohou být rovněž předmětem změn. Například protestní komise mohla stanovit, že „Rychlost větru 15 uzlů byla velmi vysoká proto, aby lodě byly schopny závodit bezpečně“. Tento výrok je míněním nebo úsudkem, ale není interpretací pravidla.

Kritériem pro určení, zda zjištění protestní komise může být předmětem změn při odvolání, jsou pouze ta zjištění, která nejsou výlučně konkrétní povahy. Pravidlo 70.1 dovoluje odvolání proti rozhodnutí protestní komise nebo jejích postupů, ale nikoliv proti zjištěným skutečnostem (faktům). Avšak není zakázáno odvolání proti dalším rozhodnutím nebo závěrům provedeným protestní komisí. Podobně pravidlo R5 požaduje po národním svazu akceptování skutečností (faktů) zjištěných protestní komisí, ale nepožaduje akceptování dalších rozhodnutí. Následek obou pravidel je, že národní svaz může měnit jakákoliv rozhodnutí protestní komise s výjimkou zjištění skutečností.

Otázka 2

Může národní svaz odvodit další skutečnosti z písemných údajů protestní komise nebo jejich nákresů?

Odpověď 2

Ano. Národní svaz může aplikovat logiku k odvození dalších skutečností z těchto zdrojů.

Otázka 3

Jaký je význam nákresu připraveného nebo odsouhlaseného protestní komisí, jak je to požadováno pravidlem R2.2(b)?

Odpověď 3

Nákres a písemné skutečnosti jsou fakta zjištěná protestní komisí. Ani jedno nemá přednost před druhým.

Otázka 4

Když jsou skutečnosti ve vzájemném rozporu (například rozpor mezi nákresem a písemnými skutečnostmi), je od národního svazu požadováno, aby vše akceptoval? Jak mají být rozpory rozhodnuty?

Odpověď 4

Národní svaz nemůže logicky akceptovat rozpory skutečností. Pravidlo R5 dává národnímu svazu pravomoc vyžadovat od protestní komise provedení revize nebo další skutečnosti, které rozpor vyřeší.

USSA 2003/85

PŘÍPAD 105

[Pravidlo 10, Na opačném větru](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[Pravidlo 15, Získání práva plavby](#)

[Pravidlo 16.1, Změna směru](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když dvě lodě plují na zadním větru na opačném větru, loď na větru zprava může měnit směr za předpokladu, že poskytne lodi na větru zleva místo k vyhýbání.

Zjištěné skutečnosti

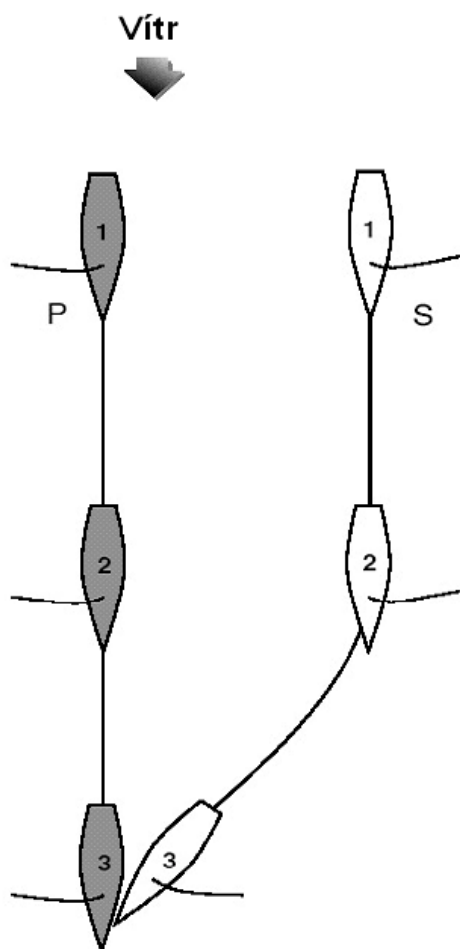
Poté, co společně S a P pluly souběžně na větru zleva, S přehodila na vítr zprava, aniž by porušila pravidlo 15. Obě lodě dále pluly na souběžných kurzech. Asi dvě minuty po přehození začala S vyostřovat. P na vyostřování neodpovídala a lodě se v pozici 3 dotknuly. Nevznikla škoda ani zranění.

Otázka

Platilo v okamžiku **doteku** stále pravidlo 15? Porušila S pravidlo 16?

Odpověď

S, jako loď na větru zprava, je podle pravidla 10 lodí s právem plavby a P, jako loď na větru zleva, je lodí, která musí vyhýbat. Pravidlo 15 platí pouze krátce poté, co S získala právo plavby, ale pravidlo 16.1 stále omezuje S ve změně směru. S může vyostřovat za předpokladu, že tak činí takovým způsobem, že dává P místo k vyhýbání. P musí být připravena rychle reagovat, a pokud je to potřebné, přehodit, aby se stále mohla vyhýbat. Protože P má místo k vyhýbání se S, kdyby S vyostřila, S neporušuje pravidlo 16.1. P se nevyhýbala a nezabránila kontaktu s S. Proto je P diskvalifikována podle pravidla 10 a 14. S rovněž porušila pravidlo 14, protože poté, kdy bylo jasné, že P nevyhýbá, měla zabránit doteku. Avšak protože nedošlo ke škodě ani zranění, **je zproštěna viny podle pravidla 43.1(c).**



PŘÍPAD 106

[Definice, Proplout dráhu](#)

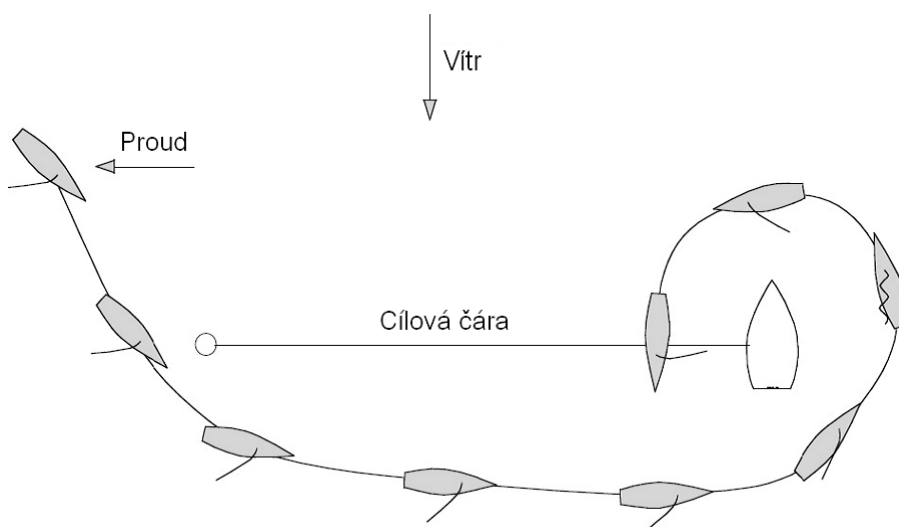
[Pravidlo 28.1, Závodění v rozjížděce](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když provázek dráhy lodě leží na požadovaných stranách cílových značek nebo značek brány, není důležité, když natažený provázek také obepíná jednu z těchto značek po druhé nepožadované straně.

Zjištěné skutečnosti

Když se lodě přibližovaly na zadní vítr k cílové čáře, silný proud snesl jednu z lodí mimo cílovou čáru. Proplula kolem celé cílové čáry, obeplula i druhou cílovou značku a potom proplula cílovou čárou ze směru od poslední značky dráhy.



Otázka

Vyhověla loď pravidlu 28.1?

Odpověď

Ano, Když trať vyžaduje po lodích, aby propluly mezi dvěma značkami cílové čáry nebo brány, loď vyhoví pravidlu 28.1, když napnutý provázek, který představuje její dráhu, prochází mezi značkami ze směru od poslední značky. Vyhoví pravidlu 28.1, i když provázek obepíná jednu z cílových značek nebo značek brány druhou nepožadovanou stranou. V tomto případě loď před tím, než je proplula požadovanou stranou, minula bójku, která sloužila jako značka cílové čáry, druhou nepožadovanou stranou. Pro diskusi ohledně podobné příhody u startovní čáry: viz [Případ 90](#).

RYA 2004/4

PŘÍPAD 107

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[Pravidlo 44.1, tresty v okamžiku incidentu, Přijetí trestu](#)

[Pravidlo 64.1\(b\), Rozhodnutí, Tresty a zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Během startovní sekvence loď, která nesleduje okolí, může tímto nesplnit svoji povinnost činit vše proto, aby zabránila doteku. Zvolání je jeden ze způsobů, jak loď může jednat, aby zabránila doteku. Pokud porušení pravidla části 2 způsobí vážnou škodu a loď poté vzdá, přijala patřičný trest a nemůže být za toto porušení diskvalifikována.

Zjištěné skutečnosti

Mezi přípravným a startovním znamením Ephesian na větru zprava a Jupa na větru zleva se k sobě přibližovaly „příd' na příd'“. Obě byly těžké kýlové lodě délky 33 stop (10m). Žádná z lodí si nebyla vědoma druhé. Bowmeni na obou lodích, kteří by normálně stáli u předního vantu, trimovali kosatku a žádný další člen posádky nesledoval okolí. Ephesian se pohyboval pomalu vpřed s omezenou manévrovatelností. Lodě se srazily, srážka způsobila vážnou škodu na Jupě, která proto vzdala. Při projednávání protestu Jupa byla diskvalifikována podle pravidla 10 a Ephesian podle pravidla 14. Ephesian se odvolal s tím, že se nemohl vyhnout Jupě změnou směru nebo rychlosti.

Rozhodnutí

Pravidlo 14 začíná „Jestliže je to rozumně možné, loď musí zabránit doteku s jinou lodí“. Tento požadavek znamená, že loď musí činit vše, co se od ní může v daných podmínkách rozumně očekávat, aby zabránila doteku. To zahrnuje sledovat nepřetržitě okolí, **když pluje ve startovním prostoru v průběhu startovní procedury, to znamená v čase. Kdy jsou lodě blízko sebe a často mění směr.**

Protestní komise došla k závěru, že pokud by jedna z lodí viděla druhou, kolizi mohlo být zabráněno, i když na poslední chvíli, kdyby Ephesian zvolal na Jupu, když již bylo jasné, že Jupa nezměnila směr, aby se vyhýbala. Do tohoto okamžiku pravidlo 14 dovoluje lodi s právem plavby pozdržet jednání k zabránění doteku. Slovo „jednat“ není omezeno pouze na změnu směru nebo rychlosti. Zvolání by bylo jednání, které Ephesian mohl a měl provést. Ephesian porušil pravidlo 14. Protože dotek způsobil škodu, **nebyla zproštěna viny podle pravidla 43.1(c)** a rozhodnutí diskvalifikovat Ephesian bylo správné. Jeho odvolání je proto zamítnuto.

Jupa jasně porušila pravidlo 10. Kvůli vážné škodě, kterou utrpěla při kolizi, vzdala rozjízďku, a proto přijala odpovídající trest (viz pravidlo 44.1(b)). Pravidlo 64.2(a) zakazuje ji dále penalizovat. Diskvalifikace Jupy je tedy změněna a je hodnocena jako **RET**.

RYA 2004/6

PŘÍPAD 108

[Definice, Proplout dráhu](#)

[Pravidlo 28.1, Závodění v rozjízďce](#)

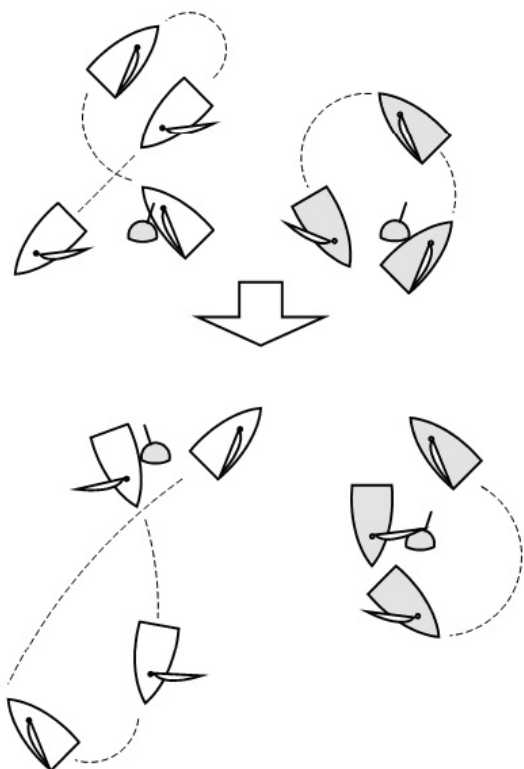
[Pravidlo 31, Dotek se značkou](#)

[Pravidlo 44.1\(b\), Tresty v okamžiku incidentu: Přijetí trestu](#)

[Pravidlo 44.2, Tresty v okamžiku incidentu: jednootáčkové a dvouotáčkové](#)

Když přijímá trest za dotyk značky, loď nemusí udělat kompletní otáčku o 360° a také může přijmout trest, když plynule obeplouvá značku. Obeplutí značky bude zároveň

splněním trestu, pokud toto obeplutí zahrnuje obrat a **přehození** a pokud je provedeno bez prodlení poté, co se loď uvolnila od značky a jiných lodí, a pokud nevznikne žádná pochybnost o tom, že získala výhodu.



Zjištěné skutečnosti

V každé ze čtyř zobrazených situací se loď dotkla značky dráhy, kterou obeplouvá levobokem, a provede otáčku, která zahrnuje jeden obrat a jedno přehození.

Otázka

V které situaci přijetí **jednootáčkového** trestu splňuje pravidla 44 a 28.1?

Odpověď

Když loď poruší pravidlo 31, jejím trestem je obvykle jednootáčkový trest. Avšak pokud při dotyku značky způsobí zranění nebo vážnou škodu nebo získá významnou výhodu v rozjížděce nebo v závodě, jejím trestem je vzdání (viz pravidlo 44.1(b)).

V každé vyobrazené situaci vykonaný jedno-otáčkový trest splňuje pravidlo 44.2 za předpokladu, že

- (a) Co nejdříve, ale před zahájením trestu, se loď uvolní od ostatních lodí;
- (b) když začíná trest, již se značky nedotýká; a
- (c) provede svůj trest bez prodlení poté, co se uvolní od ostatních lodí

Pravidlo 44.2 nepožaduje po lodi, která přijímá jedno-otáčkový trest, aby provedla otočku o plných 360° nebo o jiný konkrétní počet stupňů a také ji nezakazuje provést trest současně s provedením jiného manévru jako například obeplutí značky.

Každý ze čtyř vyobrazených trestů je v souladu s pravidlem 28.1. Z předpokladu, že provázek, který znázorňuje dráhu loď, když je napnut, leží na požadované straně značky, loď by splnila pravidlo 28.1, i kdyby (není zahrnuto mezi vyobrazené případy) provedení trestu znamenalo extra otočku o 360° kolem značky.

PŘÍPAD 109

[Preambule části 2](#)

[Pravidlo 56, Mlhové signály a světla; systémy rozdělené plavby](#)

[Mezinárodní pravidla pro zabránění kolizí na moři](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Pravidla IRPCAS nebo státní pravidla plavby platí mezi loděmi, které závodí, pouze v případě, jestliže to stanoví pravidlo ve vypsání závodu. V tomto případě jsou všechna pravidla části 2 změněna. Pravidlo IRPCAS nebo státní pravidla plavby mohou platit, pokud jsou zahrnuta do vypsání závodu, do plachetních směrnic nebo jiného dokumentu, který řídí závod.

Otázka 1

Co jsou to „státní pravidla plavby“, na které se předmluva části 2 a pravidla 48 vztahuje? Jak se tyto pravidla liší od Mezinárodních pravidel pro zabránění kolizí na vodě (IRPCAS)?

Odpověď 1

Platnost IRPCAS je vymezena podle bodu 1(a) tohoto dokumentu: „Tato pravidla se vztahují na všechna pravidla na otevřených mořích a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní lodě“. V přístavech, na řekách, jezerech a vnitrozemských cestách mohou státní nebo jiné orgány stanovit jiná pravidla. Tyto pravidla jsou „státní pravidla plavby“, na které se předmluva části 2 a pravidlo 48 odkazuje. Tato pravidla, které mohou platit pouze národně na vnitrozemských cestách nebo jenom na určitých vodách mohou nahradit, změnit nebo přidat další pravidla ke IRPCAS. (IRPCAS pravidlo 1(b) a 1(c)).

Otázka 2

Když vypsání závodu, plachetní směrnice nebo jiný dokument, který řídí závod, nezmiňuje IRPCAS nebo státní pravidla plavby, platí IRPCAS nebo státní pravidla plavby pro loď, která závodí podle závodních pravidel jachtingu?

Odpověď 2

Ano, když loď plachtí podle pravidel části 2 a potká plavidlo, které podle těchto pravidel neplachtí, potom IRPCAS nebo státní pravidla plavby platí mezi nimi (viz preambule části 2).

Navíc, loď, která závodí, musí vyhovět IRPCAS pravidlu 10 Systém oddělené plavby (viz pravidlo 56.2). Konečně, pokud je loď vybavena zvukovými signály a světly, které požaduje IRPCAS nebo státní pravidla plavby, musí je loď, když závodí, používat.

Otázka 3

Může vypsání závodu, plachetní směrnice nebo jiný dokument, který řídí závod, stanovit, že IRPCAS a státní pravidla plavby budou platit?

Odpověď 3

Ano, třemi způsoby:

(1) **Jen Vypsání závodu může stanovit**, že pravidla práva plavby podle IRPCAS nebo státních pravidel plavby nahrazují všechna pravidla části 2 (Předmluva části 2 a pravidlo **J1.2(12)**). To je časté pro transoceánské závody nebo závody v noci.

(2) **Vypsání závodu nebo** Plachetní směrnice mohou stanovit, že konkrétní pravidlo IRCAS nebo státních pravidel plavby (jiné než pravidlo práva plavby) bude pro závod platit a zahrne text tohoto pravidla mezi pravidla (pravidlo **J2.2(29)**).

(3) Definice pravidla podbodů (g) zahrnuje „jakýkoliv dokument, který řídí závod“. Tento dokument může zahrnovat text konkrétního pravidla IRCAS nebo státních pravidel plavby (jiné než pravidlo práva plavby), který bude pro závod platit. Pravidla pro křížení námořní cesty jsou často takovýmto způsobem zahrnuta. Aby řídil závod, dokument musí být uveden na seznamu ve vypsání závodu (pravidlo J1.1(3)) s tím, že je uvedeno, **kde nebo jak je k dispozici**.

Lodě, která porušila pravidlo IRCAS nebo státní pravidlo plavby může být **kdykoli** potrestána orgánem, který má za úkol hlídat dodržování těchto pravidel, ale protest může být podán na takovéto pravidlo pouze, pokud tato pravidlo „řídí závod“.

Otázka 4

Pokud **pravidlo ve Vypsání závodu** stanoví, že pravidla části 2 jsou nahrazeny pravidly práva plavby IRCAS, které pravidlo části 2 je konkrétně nahrazeno kterým pravidlem IRCAS?

Odpověď 4

Všechna pravidla části 2 jsou nahrazena. Část B IRCAS obsahuje „pravidla pro plavbu a manévrování“, která jsou ve skutečnosti pravidly práva plavby. Avšak část B IRCAS je nutno číst v kontextu celého IRCAS zejména s částí A. Například mnoho termínů, které používá část B, jsou definovány v části A.

Otázka 5

Je možné pro závodící lodě změnit použít širší nebo užší výběr pravidel práva plavby?

Odpověď 5

Plachetní směrnice mohou nahradit pouze všechny pravidla části 2 pravidly plavby podle IRCAS nebo státních pravidel plavby. Pravidlo 86.1 stanoví, že plachetní směrnice nemohou měnit část 2, což zahrnuje i její předmluvu. Proto širší nebo užší výběr pravidel práva plavby měnit nelze.

RYA 2005/1

PŘÍPAD 110

[Pravidlo 62.1\(b\), Náprava](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

*Lodě, která byla fyzicky poškozena kontaktem s lodí, která **byla potrestána pro porušení pravidla** části 2, je oprávněna pro nápravu pouze tehdy, pokud tato škoda významně zhoršila její bodové hodnocení. Kontakt mezi loděmi není nezbytný, aby mohla vzniknout fyzická škoda nebo zranění. Zhoršení bodového hodnocení lodě, které bylo způsobeno manévrem, který udělala, aby zabránila doteku, není samo o sobě důvodem k nápravě. **Zraněním je myšleno** tělesné zranění osoby a škoda podle pravidla 62.1(b) **je omezena** pouze na fyzickou škodu na lodi nebo její výstroji.*

Zjištěné skutečnosti

Po lodi B je vyžadováno, aby se vyhýbala lodi A. Avšak B se srazila s A, udělala otáčku o 180° před tím, než byla schopna pokračovat k další značce. Loď A ztratila v cíli kvůli

tomuto incidentu pět míst. Protestovala na B a požadovala nápravu podle pravidla 62.1(b). Během projednávání je protest A potvrzen a B je potrestána. Protestní komise také zjistila, že na lodi A vznikla fyzická škoda, ale tato škoda neovlivnila její **schopnost, aby pokračovala v rozjíždě normální rychlostí.**

Otázka 1

Má A právo na nápravu?

Odpověď 1

Ne. Podle pravidla 62.1(b) musí samotná škoda být důvodem, proč bodování lodě je podstatně horší. V tomto případě škoda neměla vliv na bodový výsledek lodě A.

Otázka 2

Musí dojít mezi loděmi ke kontaktu, aby mohla být udělena náprava podle pravidla 62.1(b)?

Odpověď 2

Ne. Loď, jejíž člen posádky byl zraněn nebo která byla fyzicky poškozena, když jednala, aby zabránila kontaktu s jinou lodí, která porušila pravidlo části 2, může mít nárok na nápravu, pokud bylo dokázáno, že tímto bylo její bodové hodnocení významně horší. Viz [Případ 135](#).

Otázka 3

Pokud by nedošlo ke kolizi, protože A byla schopna zabránit doteku s B tím, že by změnila směr o 180° a ztratila tím pět míst, utrpěla zranění nebo škodu podle terminologie použité v pravidle 62.1(b)?

Odpověď 3

Ne. „Zranění“ v závodních pravidlech se vztahuje pouze na tělesné zranění osoby a „škoda“ je omezena pouze na fyzickou škodu na lodi nebo její výstroji.

USSA 1996/73 a 2007/98

PŘÍPAD 111

[Pravidlo 30.2, Startovní tresty: Pravidlo vlajky Z](#)

[Pravidlo 30.4, Startovní tresty: Pravidlo černé vlajky](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

*Pokud loď porušila pravidlo 30.2 nebo pravidlo 30.4 v průběhu startovní sekvence, **která** vyústila ve všeobecné odvolání, závodní komise je povinna ji potrestat, i když pozdější startovní sekvence byla ve svém průběhu před startovním znamením odložena.*

Zjištěné skutečnosti pro otázku 1

S přípravným znamením závodní komise vztyčila vlajku Z. Loď A byla v poslední minutě před startovním znamením identifikována uvnitř trojúhelníku, který tvoří konce čáry a první značka. Po startovním znamení závodní komise signalizovala všeobecné odvolání. Závodní komise začala další startovní sekvenci a rovněž použila vlajku Z. Závodní komise po spuštění této přípravné vlajky, ale před startovním znamením, signalizovala odklad. Později závodní komise zahájila třetí sekvenci a tentokrát byla úspěšná a čtvrtá rozjíždka byla dokončena.

Lodi A byl udělen 20% bodový trest. Ta podala žádost o nápravu na základě toho, že rozjíždka byla odložena, dokonce dvakrát, před svým startovním znamením, a proto podle třetí věty pravidla 30.2 by neměla být penalizována.

Otázka 1

Když závodní komise lodi A uložila 20% bodový trest, jednala správně podle pravidla 30.2?

Odpověď 1

Ano. Závodní komise jednala správně podle pravidla 30.2. První tři věty pravidla 30.2 se vztahují k jediné startovní sekvenci. Startovní sekvence, ve které A byla v poslední minutě před startovním znamením identifikována v trojúhelníku, který tvoří konce čáry a první značka, nebyla odložena nebo přerušena před startovním znamením. Proto závodní komise jednala správně, když lodi A uložila 20% trest. Toto jednání nebylo opomenutím, proto A nemá na nápravu nárok.

Pokud by v druhé startovní sekvenci byla nějaká loď identifikována v zakázaném trojúhelníku v poslední minutě před startovním znamením, potom by se jednalo o chybu závodní komise, jestliže by podle pravidla 30.2 udělila této lodi 20% bodový trest.

Zjištěné skutečnosti pro otázku 2

Zjištěná fakta jsou stejná jako u otázky 1 mimo toho, že by byla pro první a druhou sekvenci použita černá vlajka. Před vyzývacím znamením druhého pokusu o start závodní komise zobrazila číslo lodi A. A během druhé startovní sekvence plachtila ve startovním prostoru a účastnila se rozjíždky po třetí sekvenci. A byla hodnocena jako DNE bez projednání.

Otázka 2

Když závodní komise bez projednání hodnotila A jako DNE, jednala správně podle pravidla 30.4?

Odpověď 2

Ano. Důvod uvedený u odpovědi 1 je stejný i zde. Závodní komise jednala správně, když diskvalifikovala A bez projednání, a loď A neměla nárok na nápravu.

Pokud by v druhé startovní sekvenci byla nějaká loď identifikována v zakázaném trojúhelníku v poslední minutě před startovním znamením, potom by se jednalo o chybu závodní komise, jestliže by ji závodní komise diskvalifikovala bez projednání podle pravidla 30.4.

ISAF 2009

PŘÍPAD 112

[Definice, Dokončení](#)

[Definice, Proplout dráhu](#)

[Pravidlo 28.1, Závodění v rozjíždce](#)

[Pravidlo 61.1\(a\)\(3\), Požadavky protestu: informování protestovaného](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

*Jestliže loď udělá chybu ohledně **proplutí dráhy** a neopraví ji, neporuší **pravidlo 28.1**, dokud nedokončí. Druhá loď ji může informovat o svém úmyslu na ni protestovat před tím, než první loď dokončí, nebo při první rozumné příležitosti po jejím dokončení.*

Zjištěné skutečnosti

Loď A obeplula první značku chybnou stranou. Potom aniž by tuto chybu opravila, obeplula zbývající dráhu správně a proplula cílovou čarou ze směru od poslední značky. Jiná loď, loď B, viděla, jak A obeplula první značku chybnou stranou a rozhodla se na ni protestovat.

Otázka 1

Dokončila A, když protнула cílovou čáru?

Odpověď 1

A dokončila za předpokladu, že protнула cílovou čáru v souladu s definicí Dokončit bez ohledu na to, zda proplula či neproplula dráhu v souladu s definicí Proplout dráhu, Protože A nepokračovala v proplouvání dráhy poté, co protнула cílovou čáru, dokončila v souladu s definicí v okamžiku, když protнула čáru (viz definice Dokončit (c)).

Otázka 2

Kdy A porušila pravidlo 28.1?

Odpověď 2

A udělala chybu, když obeplula první značku chybnou stranou. Avšak pravidlo 28.2 ji umožňuje, aby svoji chybu napravila kdykoliv před dokončením, ale ne po něm. Proto A neporušila pravidlo 28.1, dokud nedokončila.

Otázka 3

Kdy musí loď B informovat loď A, že hodlá na ni protestovat?

Odpověď 3

Pravidlo 61.1(a)(3) říká, že B nemusí zvolat Protest a vztyčit protestní vlajku, ale musí informovat A o svém úmyslu na ni protestovat před tím, než A dokončí nebo při první rozumné příležitosti poté, co A dokončí.

RYA 2003/4

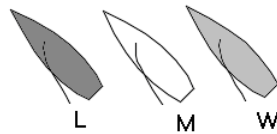
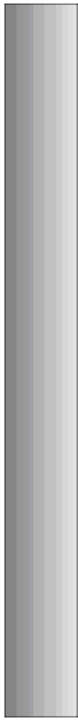
PŘÍPAD 113

[Pravidlo 20, Místo k obratu u překážky](#)
([zpět na úvod](#))

Vysvětlení aplikace pravidla 20, když tři lodě plují ostře proti větru na stejném větru a přibližují se k překážce a nejvíce závěrná loď zvolá o místo k obratu, ale nemůže otočit, dokud obě lodě v návětrí neotočí.

Zjištěné skutečnosti

L, M a W plují na větru zprava a na směru ostře proti větru. Přibližují se k překážce, které se L nemůže vyhnout bez podstatné změny směru, a bezpečnost plavby vyžaduje, aby učinily významnou změnu směru, aby se jí vyhnuly. Překážka není značkou. Když jsou lodě v pozici, která je vyobrazena na obrázku, L zvolá dostatečně hlasitě „místo k obratu“, aby ji slyšely M a W. Když L volá, je jasné, že obě M a W budou muset obrátit, aby obě poskytly místo L, a zároveň M nemá dostatek místa k obratu, aby se vyhnula W.



Otázka 1

Vyžaduje pravidlo 20.2(c), aby W odpověděla na zvolání L?

Odpověď 1

Ano. Pokud loď, která není nejbližší k lodi, která zvolala, slyšela toto zvolání a bude muset odpovědět na toto zvolání, je „volanou“ lodí ve smyslu pravidla 20.2 a musí podle toho **bez prodlení** reagovat.

Otázka 2

Je M povinna zvolat na W o místo k obratu ihned, kdy zaslechla zvolání lodě L?

Odpověď 2

Ano. Pokud W ještě neodpověděla na zvolání L. Protože v tomto případě M nemůže odpovědět „obrat ty“, je po ní požadováno podle **pravidla 20.2(c)** odpovědět na zvolání L obratem, jak nejrychleji je to možné. Proto, pokud M nemůže z důvodu přítomnosti W obrátit, musí okamžitě zvolat na W o místo k obratu **a pravidlo 20.3 ji dovoluje volat i bez přítomnosti L by M nemusela volat o místo k obratu**. Pokud **nevolá o místo** a kvůli tomu nemůže obrátit, jak nejrychleji je to možné, porušila pravidlo 20.2(c).

ISAF 2009

PŘÍPAD 114

[Definice, Místo u značky](#)

[Definice, Místo](#)

[Pravidlo 16.1, Změna směru](#)

[Pravidlo 18.2\(b\), Místo u značky, Poskytnutí místa u značky](#)

[Pravidlo 31, Dotek se značkou](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když loď má nárok na místo, potom prostor, na který má nárok, zahrnuje takový prostor, aby mohla plnit své povinnosti podle dalších pravidel části 2 a pravidla 31.

Zjištěné skutečnosti pro otázku 1

A, B a C byly v krytí na stejném větru, když první z nich vplula do zóny. A je vnější, C je vnitřní a B je mezi nimi.

Otázka 1

Vyžaduje pravidlo 18.2(b), aby A poskytla lodi B dostatek prostoru proto, aby B mohla poskytnout C místo u značky?

Odpověď 1

Ano. Definice místa u značky používá již definovaný výraz „místo“, a místo zahrnuje prostor, který loď potřebuje, aby vyhověla svým povinnostem podle pravidel části 2 a pravidla 31. Prostor, který musí A poskytnout B zahrnuje prostor, který B potřebuje, aby vyhověla svým povinnostem podle pravidel části 2. Proto, pravidlo 18.2 požaduje po A poskytnout B dostatek prostoru, aby B mohlo poskytnout C místo u značky.

Zjištěné skutečnosti pro otázku 2

L, M a W jsou v krytí na stejném větru, L je závětrná, W návětrná a M uprostřed mezi nimi. L nepodléhá omezení správného směru a vyostřuje. Jak M tak i W vyostří jako odpověď na vyostření L

Otázka 2

Vyžaduje pravidlo 16.1, aby L poskytla M dostatek prostoru, aby M mohla dát místo W, aby se ta mohla vyhýbat?

Odpověď 2

Ano. Když M mění směr, aby se vyhýbala L, pravidlo 16.1 požaduje po M, aby poskytla W místo k vyhýbání. Prostor, který L musí poskytnout M zahrnuje prostor, který M potřebuje k tomu, aby mohla splnit své povinnosti podle pravidel části 2. Proto pravidlo 16.1 požaduje po L, aby dala M dostatek prostoru, aby mohla M poskytnout W místo k vyhýbání.

Zjištěné skutečnosti pro otázku 3

Značka na pravé straně startovní čáry je obklopena splavnou vodou. Lodě L a W jsou v krytí na větru zprava a přibližují se ke startovní čáře, aby odstartovaly. L pluje směrem, kterým mine značku tak daleko, že je zde prostor pro W k proplutí mezi L a značkou. W vpluje do prostoru, který jí L volně poskytla. Když je W vedle značky, L vyostří a W, aby se vyhýbala, okamžitě odpovídá vyostřením. Avšak důsledkem vyhýbání je W donucena dotknout se značky.

Otázka 3

Vyhověla L pravidlo 16.1?

Odpověď 3

Ne. Po W je požadováno, aby se podle pravidla 11 vyhýbala, a, jak je uvedeno v preambuli části C, nemá nárok na místo podle pravidla 19 nebo na místo u značky podle pravidla 18. Avšak když L mění směr, W má podle pravidla 16.1 nárok na místo k vyhnutí L, včetně prostoru, který W potřebuje, aby vyhověla pravidlu 31. Změna směru lodě L nedala lodi W dostatečný prostor, aby se nedotkla značky. L porušila pravidlo 16.1 a W je podle pravidla 43.1(b) zproštěna viny za porušení pravidla 31.

Viz také [Případ 146](#)

Zjištěné skutečnosti pro otázku 4

Stejné skutečnosti jako u otázky 3 s tím rozdílem, že pravidlo 31 bylo zrušeno pravidly Dodatku B nebo F, **vypsáním závodu** nebo plachetními směrnicemi a značka je plavidlo závodní komise nebo jiný velký předmět.

Otázka 4

Vyhověla L pravidlo 16.1?

Odpověď 4

Ne. Loď s právem na místo podle pravidla 16.1 má právo na prostor, který potřebuje k manévrování s jachtařskou dovedností, aby vyhýbala. Dotek takové značky představuje riziko škody buď na závodící lodi, nebo na plavidlu závodní komise a přijetí takového rizika není jachtařské.

ISAF 2010, revize ISAF 2013

PŘÍPAD 115

[Pravidlo 66.1, Obnovení projednávání](#)
([zpět na úvod](#))

Interpretace slova „nové“ jak je použito v pravidle 66.1.

Otázka

Jaká kritéria by měla protestní komise použít, aby rozhodla, zda je nebo není svědectví „nové“?

Odpověď

Svědectví je nové:

- pokud nebylo rozumně možné, aby strana, která žádá o obnovení, zjistila tuto skutečnost před původním projednáváním,
- pokud je protestní komise přesvědčena, že před původním projednáváním, bylo svědectví usilovně, ale neúspěšně hledáno stranou, která o obnovení žádá, nebo
- pokud se protestní komise z jakéhokoliv zdroje dozví, že svědectví nebylo stranám **nebo komisi** dostupné v době původního projednávání

ISAF 2011

PŘÍPAD 116

[Pravidlo 62.1\(b\), Náprava](#)
[Pravidlo 64.3, Rozhodnutí: Rozhodnutí o nápravě](#)
[Pravidlo A9, Návod pro nápravu](#)
([zpět na úvod](#))

*Diskuze o nápravě v situaci, kdy je loď poškozena začátkem závodu, má nárok na nápravu podle pravidla 62.1(b) a kvůli škodě nemůže pokračovat v dalších rozjížděcích. V takové situaci, aby to bylo spravedlivé vůči ostatním lodím v závodě, protestní komise by měla zajistit, že méně, než polovina jejich bodových hodnocení v závodě bude **po případném škrtní** založena na průměrných bodech.*

Zjištěné skutečnosti

Dvoudenní závod je vypsán na pět rozjížděk. Podle bodovacího systému, když je dokončeno pět rozjížděk, je výsledné bodové hodnocení lodě v závodě součet bodových hodnocení z rozjížděk s vyškrtnutím jedné nejhorší. První den je dokončena pouze rozjíždka číslo 1 a loď A ji dokončila na druhém místě. Druhý den loď A dokončila rozjíždku 2 na pátém místě. Před startem rozjíždky 3 se loď A srazila s lodí B a poškození je tak rozsáhlé, že A není schopna pokračovat ve zbývajících rozjíždkách závodu. Protestuje na loď B a žádá o nápravu podle pravidla 62.1(b). Protestní komise shledala, že A má nárok na nápravu a podle pravidla **A9(b)** ji pro rozjíždky 3 a 4 udělila průměr z bodových hodnocení z rozjížděk 1 a 2. A je v rozjíždce číslo 5 hodnocena jako DNC, ale tento výsledek škrtná. Výsledné bodové hodnocení A v závodě je nejnižší a vítězí tak v závodě, ačkoliv závodila pouze ve dvou rozjíždkách z pěti.

Otázka 1

Byla přiznaná náprava lodi A přiměřená?

Odpověď 1

Ne. Ačkoliv protestní komise neporušila žádné pravidlo, její rozhodnutí o způsobu udělení nápravy nebylo nejspravedlivějším řešením pro všechny zúčastněné lodě (viz pravidlo **64.3**). V tomto případě ohodnocení lodě průměrnými body v polovině rozjížděk, které se započítávají do hodnocení závodu, není spravedlivé pro ostatní lodě.

Otázka 2

Co by bylo nespravedlivějším řešením nápravy lodě A?

Odpověď 2

Při udělení nápravy by Protestní komise měla zajistit, že méně než polovina bodových hodnocení lodě v závodě je **po případném škrtnání** založena na průměrných bodech. Různé situace mohou vyžadovat různá řešení. Jedna z možností v tomto konkrétním případě je, že protestní komise mohla udělit lodi A nápravu pouze pro rozjíždku, v které se kolize stala.

World Sailing 2011, revize 2021

PŘÍPAD 117

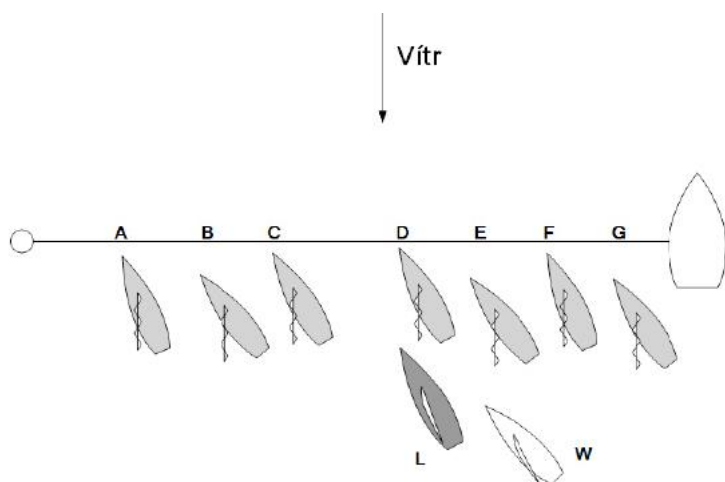
[Definice, Překážka](#)

[Pravidlo 15, Získání práva plavby](#)

[Pravidlo 19.2\(b\), Místo k obeplutí překážky: Poskytnutí místa u překážky](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když jsou tři lodě na stejném větru a dvě z nich jsou v krytí a předjíždějí třetí loď z pozice zcela vzadu, tak, když zadní závětrná loď získá krytí s přední lodí, potom přední loď přestává být překážkou a pravidlo 19.2(b) neplatí. Neexistuje situace, při které by řada lodí plujících blízko u sebe, byla souvislou překážkou.



Zjištěné skutečnosti

Přibližně 15 sekund před startovním znamením. Lodě A, B, C, D, E, F a G si udržují svoji pozici na větru zprava blízko pod startovní čarou. Lodě L a W se přibližují k řadě lodí zezadu. Žádná z mezer v řadě lodí před nimi není dostatečně velká, aby mohly obě lodě L a W proplout.

Otázka 1

Pokud L získá krytí v závětrí od D, zatímco W je zcela vzadu od D, má L povinnost poskytnout W místo k proplutí v závětrí D?

Odpověď 1

Nemá. Když L získala krytí v závětrí D, získala právo plavby vzhledem k D, a proto D již není pro L a W překážkou. Z tohoto důvodu mezi loděmi L a W neplatí pravidlo 19.2(b). Namísto toho začíná mezi loděmi L a D platit pravidlo 11, ale L je zpočátku povinna podle pravidla 15 poskytnout D místo k vyhýbání. W je stále povinna se podle pravidla 12 vyhýbat D a podle pravidla 11 se vyhýbat L.

Poté co L získala krytí v závětrí D, má L právo plavby oproti oběma lodím D a W. Proto se v tomto okamžiku stává L překážkou pro D a W, a tak když W získá krytí s D, začne mezi loděmi D a W platit pravidlo 19.2(b). Pravidlo 19.2(b) vyžaduje po D, aby dala W místo k proplutí mezi ní a L, ledaže by D nebyla schopna tak učinit již v okamžiku, kdy W krytí s D získala.

Otázka 2

Pokud není dost místa pro obě lodě L a W, aby propluly mezerou mezi C a D, znamená to, že musí L pustit W do mezery a namísto toho, aby tam vplula sama?

Odpověď 2

Ne.

Otázka 3

Podle definice překážka není závodící loď nikdy souvislou překážkou. Nicméně jsou situace, jako ta na obrázku, kdy se hustá řada závodících lodí plujících blízko sebe stane souvislou překážkou?

Odpověď 3

Ne.

PŘÍPAD 118

[Definice, Místo u značky](#)

[Definice, Místo](#)

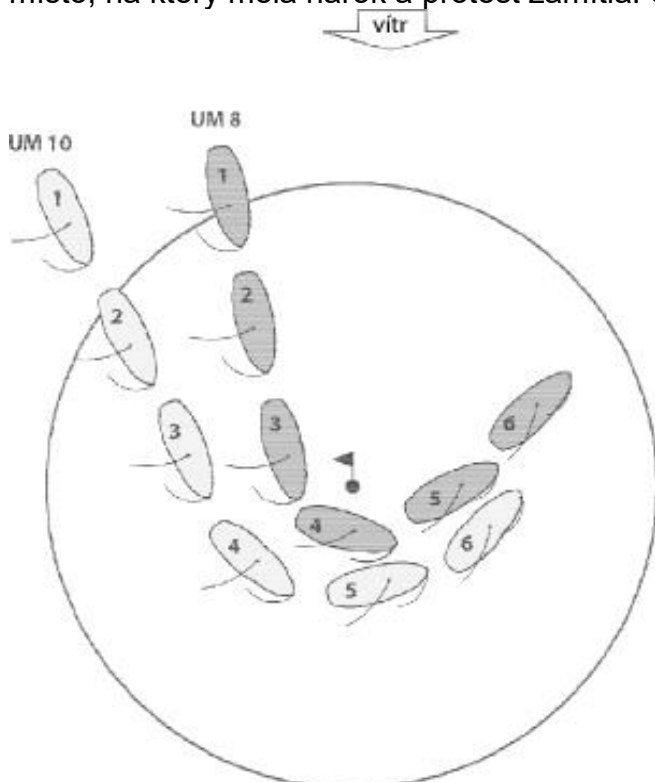
[Pravidlo 18.2\(b\), Místo u značky: Poskytnutí místa u značky](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

*V definici místo u značky, výraz „místo pro připlutí ke značce“ znamená prostor nutný k plutí do polohy blízko ke značce a na její **požadovanou** stranu bez prodlení a s jachtařkou dovedností.*

Souhrn skutečností

UM8 a UM10, v krytí na větru zleva, UM8 jako vnitřní, se přibližují k závětrné značce, která se obeplouvá levobokem, a následně ji obeplují, jak je zobrazeno na nákresu.

Následujícím úsekem je křížování proti větru. Vítr je mírný a vlny zanedbatelné. UM8 protestuje na UM10 podle pravidla 18.2(b) za to, že jí neposkytla dostatek místa pro připlutí ke značce a jejímu obeplutí. Protestní komise rozhodla, že UM10 poskytla UM8 místo, na který měla nárok a protest zamítla. UM8 se odvolala.



Rozhodnutí

Aby mohla plout po dráze, bylo pro UM8 nezbytné změnit směr plavby ze zadobočního na ostře proti větru při obracení značky. Proto byl její správný směr plout blízko ke značce v některém z bodě manévru při obeplouvání. Protože UM8 měla nárok na místo u značky, měla nárok na místo, jak je definováno v definici Místo,

- k minutí značky levobokem,
- připlutí ke značce, a
- obeplutí značky na směr ostře proti větru.

Fráze „místo pro připlutí ke značce“ znamená prostor nutný k plutí do polohy blízko

ke značce a na její **požadovanou** stranu bez prodlení a s jachtařkou dovedností. V tomto případě, UM8 připlula ke značce na pozici 3 v nákresu, protože měla značku na úrovni své přídě a byla blízko značky. Mezi pozicemi 3 a 6 obeplouvala značku, a proto měla nárok na místo, aby s jachtařskou dovedností změnila směr ze zadobočního kurzu na směr ostře proti větru.

Nákres ukazuje, že UM10 poskytla UM8 místo, aby mohla plout **k požadované** straně značky a aby ji mohla obeplout tak jak bylo nezbytné k plutí po dráze. Proto protestní komise správně použila pravidlo 18.2(b) a tři části definice místa u značky. Odvolání UM8 je zamítnuto a rozhodnutí protestní komise je potvrzeno.

USSA 2011/105

PŘÍPAD 119

[Pravidlo 62.1\(a\), Náprava](#)

[Pravidlo A3, Startovní časy a umístění v cíli](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když je pořádán závod pro lodě hodnocené přepočtovým systémem (rating), tak má být použit k výpočtu upraveného čas přepočet, který je platný v čase, kdy je rozjíždka jeta. Hodnocení lodě by nemělo být změněno, i když později certifikační orgán, jednající z vlastní vůle, změní její přepočet.

Zjištěné skutečnosti

Loď A se zúčastnila závodu s putovní trofejí a byla hodnocena závodní komisí za užití přepočtu z jejího certifikátu o výkonnostním hendikepu, který byl platný v době závodu. Žádný protest proti ní nebyl podán a žádná loď nepožadovala nápravu s tvrzením, že A byla hodnocena nesprávně.

Několik týdnů po závodě, certifikační orgán, jednající z vlastní vůle, změnil přepočet A. V době mezi ukončením závodu a vydáním změněného certifikátu neproběhly žádné změny trupu nebo vybavení lodě A. Když ze závodní komise dozvěděla o změně certifikátu A, přehodnotila závod za použití nového přepočtu, který způsobil, že hodnocení A bylo výrazně horší.

A požádala o nápravu a tvrdila, že přepočtení závodu je nesprávné jednání závodní komise. Protestní komise souhlasila a, podle pravidla 62.1(a), udělila A nápravu, tak, že jí vrátila její původní hodnocení.

Otázka

Bylo přepočítání výsledků závodu založené na změně certifikátu A nesprávným jednáním závodní komise? Byla náprava udělena A přiměřená?

Odpověď

Přepočtení výsledků závodu bylo nesprávné jednání závodní komise. Hendikep lodě podle některého systému může certifikační orgán, čas od času, změnit, i když nebyla učiněny žádné změny na trupu nebo vybavení lodě. Toto je běžné zejména pro handicap založené na výkonnostních handicapových systémech. tyto systémy zakládají hendikep lodě z části na výkonu v proběhlých závodech, takže se mohou časem měnit. Hendikep lodě v čase konání závodu je ten, který by měla závodní komise použít pro výpočet upraveného času podle pravidla A3. Původní hodnocení, které pro loď A spočítala závodní

komise, bylo založeno na hendikepu lodě A z doby závodu. Proto je náprava, kterou lodi A přiznala protestní komise, přiměřená.

USS 2011/104

PŘÍPAD 120

[Pravidlo 41\(c\), Vnější pomoc](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Informace volně přístupná“ podle pravidla 41(c) je informace, která je přístupná bez placení a kterou mohou jednoduše získat všechny lodě v rozjížděce. Pravidlo 41(c) je pravidlo, které může být pro závod změněno za předpokladu, že je dodržen postup, který pravidla předepisují.

Otázka 1

Jaký je význam termínu „informace volně přístupná“ z pravidla 41(c)?

Odpověď 1

„Informace volně přístupná“ je informace, která je přístupná bez placení a kterou mohou jednoduše získat všechny lodě v rozjížděce. „Jednoduše získat“ znamená, že informace je přístupná z veřejného zdroje, o kterém se lze rozumně domnívat, že o něm závodníci vědí a který mohou najít bez větší námahy. Příklad informace, kterou lze nalézt bez většího úsilí je taková informace, která může být nalezena nahoře v seznamu internetových odkazů, které jsou výsledkem vyhledávání této informace za použití široce používaného internetového vyhledávače. Informace, za kterou byl zaplacen poplatek (i když by byl velice nízký) nebo která nemůže být jednoduše získána všemi loděmi v závodě, není „volně dostupná“. Příkladem je informace dodaná jen těm lodím, které za informaci zaplatili předplatné nebo jiné poplatky, a informace jejichž umístění na internetu je skryté nebo neznámé.

Cena vybavení nebo software a poplatky za komunikační služby nejsou náklady na informaci, která může být jejím prostřednictvím získána. Například cena, kterou závodník zaplatí za počítač nebo mobilní telefon a za přístup k internetu, není považována za náklad na informaci, kterou závodník může s tímto vybavením získat. Pokud není žádný poplatek za přístup k informaci, tak je informace „volně přístupná“.

Nicméně informace není „volně přístupná“ pokud je přístup k ní omezen na osobu, která si pořídila speciální účelové vybavení nebo software od osoby nebo organizace, která tuto informaci poskytuje. Takováto informace není „volně přístupná“, i když není žádný další poplatek za obdržení informace v rámci užití speciálního účelového vybavení nebo softwaru.

Například jakákoliv data nebo informace, které mohou být obdrženy bez platby v rámci užití existujícího účtu pro internetové připojení jsou „volně přístupná“. nicméně data nebo informace nejsou „volně přístupná“ pokud jsou dostupná pouze po zaplacení osobě nebo organizaci, která poskytuje informace pro speciální účelový hardware nebo aplikační software.

Navíc k předchozím úvahám, informace není „volně přístupná“, pokud se stane přístupnou tak blízko startu rozjížděky, že závodníci nemají rozumnou dobu k jejímu vyhledání a seznámení se s ní. Toto zabraňuje jednomu závodníkovi zařídit to tak, aby byla data

zveřejněna těsně před rozjížděkou s tím, že ostatní závodníci nemají čas k jejich vyhledání a seznámení se s nimi.

Všimněte si, že navíc k opatření v pravidle 41, mohou pravidla třídy zakázat přítomnost některého vybavení na lodi a takovéto pravidlo třídy tedy může omezovat informace, které může loď využívat.

Skutečnosti pro Otázku 2

Loď A je velká loď se spoustou místa pro vybavení a velkou posádkou s vyčleněnou pozicí pro navigátora a meteorologa. Má k dispozici systém Inmarsat nebo VSAT a platí měsíční poplatky 5 000 dolarů za komunikaci, což jí umožňuje velké objemy stahování a brouzdání po internetu. Účel velmi dobrého připojení k internetu je mít stále přístup k digitálním informacím o počasí pro navigaci. Všechna data, která loď používá, jsou celoročně přístupná bez poplatku každému s přístupem na internet. Žádná stáhnutá data nejsou přímo od poskytovatele připojení Inmarsat nebo VSAT.

Loď B je 40 stop loď s osmičlennou posádkou. Používá tabletový počítač s mobilním datovou kartou, za kterou platí malý měsíční poplatek za komunikaci, podobný poplatku za telefonování. Posádka pořídila navigační a meteorologickou aplikaci pro použití během rozjížděky. Aplikace stála 2 000 dolarů a je na otevřeném trhu přístupná každému. Aplikace zahrnuje předem zaplacené předplatné pro data o počasí, které mohou být stahovány během rozjížděky. Informace o počasí jsou stejné pro všechny lodě, které si aplikaci koupili. Data o počasí jsou specifická pro rozjížděku. Data o počasí nemohou být použita v jiné meteorologické nebo navigační aplikaci a nejsou k využitelné bez pořízení konkrétní navigační a meteorologické aplikace.

Loď C je 40 stop loď s osmičlennou posádkou. Používá tabletový počítač s mobilním datovou kartou, za kterou platí malý měsíční poplatek za komunikaci, podobný poplatku za telefonování. Posádka si stahuje soubory o počasí ve vysokém rozlišení za malý měsíční poplatek. Soubory nejsou připraveny lodi na míru; všechny lodě, které si službu předplatí, obdrží stejná data. Nikdo, dokonce ani na břehu s internetovým přístupem, nemá k těmto datům přístup bez předplatného, a aniž by za ně zaplatil.

Loď D je 40 stop loď s osmičlennou posádkou. Používá tabletový počítač s mobilním datovou kartou, za kterou platí malý měsíční poplatek za komunikaci, podobný poplatku za telefonování. Navíc má smluvní předplatné za privátní data o počasí za 15 000 dolarů za rozjížděku. Tato privátní data zahrnují satelitní obrázky s extrémně vysokým rozlišením, na kterých lze vidět a sledovat každý poryv větru. Tyto obrázky nejsou nijak upravovány pro konkrétní loď a jsou dostupné jakékoliv lodi, která za ně zaplatí a je schopna je stáhnout.

Otázka 2

Porušuje některá z těchto lodí pravidlo 41(c), pokud obdrží informace v rámci popsanych služeb?

Odpověď 2

Loď A neporušuje pravidlo 41(c). Neplatí za informace, které přijímá. Platba za komunikační systém jako je Inmarsat nebo VSAT a měsíční poplatky za komunikaci, které jí umožňují komunikaci a přístup k informacím na internetu neporušují pravidlo 41(c).

Loď B porušuje pravidlo 41(c). navigační a meteorologické informace, které loď B stahuje nemohou být získány bez speciálního účelového softwaru, který si loď B pořídila. Takže přijímá informace, které nejsou volně dostupné lodím, které si tento software nepořídily.

Lodě C a D porušují pravidlo 41(c). Poplatky, které platí, jim umožňují získávat informace o počasí, které by nebyly schopny získat bez těchto plateb. Požadavek na platbu za informaci, ať velký nebo malý, znamená, že informace není přístupná bez poplatku, a tedy tato informace není „volně přístupná“.

Otázka 3

Může být pravidlo 41(c) pro konkrétní závod změněno?

Odpověď 3

Ano. Viz pravidlo 86.1. Pravidlo 41(c) je pravidlo, které může být pro závod změněno za předpokladu, že je pro to dodržen postup, který pravidla předepisují. [Případ 121](#) se zabývá tímto postupem.

Otázka 4

Mohou být omezení stanovená v pravidle 41(c) pro závod změněna beze změny pravidla?

Odpověď 4

Ne.

ISAF 2012

PŘÍPAD 121

[Pravidlo 85, Změny pravidel](#)

[Pravidlo 86, Změny v závodních pravidlech jachtingu](#)

[Pravidlo J1.2\(2\), Náležitosti Vypsání závodu](#)

[Pravidlo J1.3\(1\), Náležitosti Vypsání závodu](#)

[Pravidlo J2.1\(1\), Náležitosti Plachetních směrnic](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Postup, který je nutno dodržet v případě změny pravidla pro daný závod, je podrobně popsán.

Otázka 1

Jaký postup musí být dodržen ve vypsání závodu a plachetních směrnicích, aby pro daný závod mohlo být změněno závodní pravidlo?

Odpověď 1

Musí být dodržen tento postup:

(1) Určete, zda pravidlo, které chcete změnit smí být změněno. Pravidlo 86.1(b) určuje, která konkrétní pravidla nesmí být změněna, ledaže tato změna je povolena samotným pravidlem. Pravidla 86.2 a 86.3 za určitých okolností povolují výjimky k pravidlu 86.1(b). Pokud pravidlo nesmí být změněno, potom je jakýkoliv pokus o jeho změnu neplatný.

(2) Pravidlo 85.1 požaduje, aby specifikace změny pravidla včetně závodního pravidla identifikovala změněné pravidlo a zahrnovala plné znění změny. Po přečtení takové změny musí být čtenáři jasné, jak změněné pravidlo zní. Také si všimněte, že podle pravidla 85.1 přídavek k pravidlu nebo jeho zrušení celého pravidla nebo jeho části je rovněž „změnou“ pravidla.

(3) pořadatel musí podle pravidla 89.2(a) zveřejnit vypsání závodu, které splňuje

požadavky pravidla J1. Podle pravidla J1.3(1) pořadatel musí rozhodnout, které změny v závodních pravidlech by mohly závodníky ovlivnit v rozhodnutí, zda se zúčastní závodu, nebo by jim měly poskytnout dostatečné informace před tím, než budou dostupné plachetní směrnice. Pokud ano, změny v pravidlech musí být uvedeny ve vypsání závodu.

(4) Závodní komise musí podle pravidla 90.2(a) zveřejnit písemné plachetní směrnice, které vyhovují pravidlu J2. Pravidlo J2.1(1) vyžaduje, aby každá změna pravidla pro daný závod, která nebyla uvedena ve vypsání závodu, byla uvedena v Plachetních směrnicích.

(5) jako vyjimka k bodům (3) a (4) změna pravidla podle pravidla 86.2 musí být vždy uvedena ve vypsání závodu (viz pravidlo J1.2(2)). Navíc, povolení World Sailing musí být uvedena ve vypsání závodu nebo plachetních směrnicích a samotné povolení musí být vyvěšeno na oficiální nástěnce závodu.

Když je pravidlo změněno podle pravidla 86.3 může být vyžadováno povolení národního svazu.

Otázka 2

Může být pro závod změněno pravidlo, aniž by byl dodržen postup pospaný v Odpovědi 1?

Odpověď 2

Ne.

ISAF 2012, revize 2021

PŘÍPAD 122

[Pravidlo 69.2\(g\), Obvinění z hrubého jednání: Jednání protestní komise \(zpět na úvod\)](#)

Interpretace významu „přiměřená jistota“ (comfortable satisfaction) a příklady použití.

Zjištěné skutečnosti pro otázku 1

Na základě zprávy, kterou protestní komise obdržela, věří, že osoba (závodník, vlastník lodě nebo doprovod) mohla porušit pravidlo 69.1(a). Svolala projednání a přijala svědectví stran a svědků.

Otázka 1

Pravidlo 69.2(g) požaduje, aby před tím, než protestní komise varuje nebo potrestá osobu, byla splněná „dostatečná spokojenost protestní komise, s ohledem na závažnost údajného hrubého jednání, že osoba porušila pravidlo 69.1(a)“.

Jaký je význam výrazu „dostatečná spokojenost“ v pravidle 69.2(g)?

Odpověď 1

„Přiměřená jistota (comfortable satisfaction)“ je jeden ze tří standardních důkazů používaný u soudů a arbitráží. Další dva standardy jsou „důkaz nade vší pochybnost (proof beyond a reasonable doubt)“ a „uvážení pravděpodobností (balance of probabilities)“. „Důkaz nade vší pochybnost“ je ze všech tří standardů nejpřísnější. Je obvykle rezervován pro závažné kriminální případy. Standard „uvážení pravděpodobností“ je z těch tří nejméně přísný a je široce používán v oblasti civilního práva.

Jak Světová antidopingová agentura (WADA) tak i Arbitrační soud pro sport používají standard „přiměřené jistoty“. Světová antidopingová agentura (WADA) používá tohoto standardu v jednáních, kdy rozhoduje, zda atlet porušil či neporušil antidopingový kodex. Článek 3.1 kodexu určuje, že s ohledem na závažnost obvinění musí porota zjistit s „přiměřenou jistotou“, že k porušení došlo. Článek 3.1 pokračuje: „tento důkazní standard je ve všech případech větší než pouhé uvážení pravděpodobností, ale méně než důkaz nade vší pochybnost.“

Pravidlo 54.(a) stanovuje, že protestní komise musí svoje rozhodnutí založit na standardu „uvážení pravděpodobností“, pokud není stanoveno jinak v konkrétním pravidle, které je porušeno. Standard „uvážení pravděpodobností“ je založen na principu, že je pravděpodobnější, že se skutek spíše stal, než nestal.

Pravidlo 69.2(g) konkrétně vyžaduje, že při projednání podle pravidla 69 protestní komise použije přísnější standard „přiměřené jistoty“. Pravidlo dále vyžaduje, aby byla zvážena závažnost projednávaného jednání, jako důležitý faktor, když má komise určit, zda má nebo nemá „přiměřenou jistotu“, zda se projednávaný skutek skutečně stal. Standard „přiměřené jistoty“ je vždy přísnější než standard „uvážení pravděpodobností“, ale méně přísnější než standard „důkaz nade vší pochybnost“. **Mezi těmito dvěma hranicemi je důkazní standard pohyblivá stupnice založená na závažnosti obvinění.**

Základním principem v disciplinárních řízeních je také, že **osoba** musí být považována za nevinou, dokud nejsou obvinění proti ní prokázána. Proto část zkoušky „přiměřené jistoty“ je, zda jsou či nikoliv důkazy předložené komisi dostatečné pro to, aby **osoba** již nebyla považována za nevinou.

Poslední věta části Terminologie v úvodu naznačuje, že slova „přiměřená“ a „jistota“ jsou použity v pravidle 69.2(g) ve významu „obvykle srozumitelném v ... nebo všeobecném použití“. Oba výrazy „přiměřená“ a „jistota“ jsou běžně používané v každodenní mluvě, a proto většina rozhodčích ví, jak jsou obecně používány. Rozhodčí by rovněž měli vzít v úvahu, zda se cítí „nespokojeni“ s jakýmkoliv dosaženými závěry. Pokud jsou nespokojeni, potom nemají „přiměřenou jistotu“.

Všimněte si, že v projednání podle pravidla 69, musí protestní komise odpovědět ano na obě následující otázky, před tím, než varuje nebo potrestá závodníka nebo loď podle pravidla 69.2(h) nebo 69.2(i):

- Je si komise přiměřeně jista, že zjištěné skutečnosti potvrzují, že k danému jednání skutečně došlo?
- Je si komise přiměřeně jista, že jednání, ke kterému došlo, je hrubým jednáním?

Jak stanoví pravidlo 69.1(a), hrubým jednáním může být hrubé porušení pravidla, dobrých mravů nebo sportovního chování, nebo poškození dobrého jména sportu.

Otázka 2

Poskytněte prosím názorný příklad zprávy z incidentu, kde mohlo dojít k hrubému porušení pravidla a zprávy z projednávání podle pravidla 69.2, ve kterém je použit standard „přiměřené jistoty“.

Odpověď 2

Lod' byla přítomna na měření před závodem a vyžadovaná korekce váhy byla správně umístěna pod podlážkou a přichycena několika vruty. Během závodu byla loď A zkontrolována technickým inspektorem a dovažovací korektory chyběly. **Technická komise protestovala loď pro porušení pravidla 78.1 a pravidla 2 a výsledek projednání**

tohoto protestu bylo, že toto jednání bylo, že Protestní komise diskvalifikovala loď A za porušení těchto pravidel.

Protestní komise jednala podle pravidla 69.2(b) a (2) a rozhodla svolat projednání a informovala posádku lodě A a obvinila ji, že posádka odstranila dovažovací váhové korektory a toto je hrubým jednáním a proto porušení pravidla 69.1(a). Při projednání loď A reprezentoval P, který je kormidelník a kapitán lodě A. P popřel, že by věděl o chybějících váhových korektorech. Vysvětlil, že loď byla ponechána nezamčená a bez dohledu každou noc. Udal, že někdo jiný odstranil korektory během noci. Posádka lodě A byla povolána ke svědectví. Oni také potvrdili, že si nejsou vědomi chybějících korektorů, a že si nevšimli žádné stopy po tom, že by podlážka byla odmontována a opět vrácena.

Téměř všechny důkazy podporovaly skutečnost, že člen posádky lodě A odstranil váhové korektory. Protože k odstranění závaží je potřeba náradí, došla komise k závěru, že korektory byly odstraněny úmyslně a ne náhodně. Loď A získala odstraněním korektorů výhodu a nebylo pravděpodobné, že by toto odstranění bylo zjištěno, protože podlážka byla přimontována na svém místě. Jediné protichůdné svědectví bylo, že každý z členů posádky popřel, že by toto závaží odstranil. Protestní komise došla k závěru, že si je přiměřeně jista, že člen posádky A odstranil váhové korektory a že toto jednání představuje hrubé jednání, a tudíž porušení pravidla 69.1(a). Loď A byla potrestána podle pravidla 69.2(h)(2) a byla ohodnocena DNE ze všech rozjížděk závodu.

Protože téměř všechna svědectví podporovala obvinění, komise by dosáhla stejných závěrů, kdyby použila důkazní standard „uvážení pravděpodobnosti“. Avšak kdyby komise použila standard „důkaz nade vší pochybnost“ mohla by dojít k jinému rozhodnutí. Žádný z členů posádky A nikdy nepřipustil, že by závaží odstranil a stále tedy bylo možné, že to udělal někdo jiný, protože loď byla často bez dozoru a nezamčená. Proto existuje možnost, že váhové korektory odstranil někdo jiný bez vědomí posádky lodě A. Následně jestliže by byl použit důkazní standard „důkaz nade vší pochybnost“, komise by pravděpodobně nedospěla k závěru, že závaží odstranil někdo ze členů posádky A.

ISAF 2012

PŘÍPAD 123

[Pravidlo 10, Na opačném větru](#)

[Pravidlo 14, Zabránění doteku](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když by bylo kompetentnímu (ale ne nezbytně zkušenému) kormidelníkovi lodě na větru zprava jasné, že hrozí významné riziko kontaktu s lodí na větru zleva, potom loď na větru zprava poruší pravidlo 14, pokud k doteku dojde, a přitom měla loď čas na dostatečnou změnu svého směru, aby doteku zabránila.

Zjištěné skutečnosti pro Otázku 1

V okružové rozjízdce za větru 10 uzlů se dvě one-design lodě, každá délky 5 m, přibližují k sobě na kurzech ostře proti větru. S je na větru zprava a P na větru zleva. Obě lodě udržují své kurzy a rychlost. Dojde k doteku mezi přídílí S a pravobokem P asi 20 cm od zádě a dotek způsobil škodu. Žádná z lodí nepřijala trest. S protestuje na P.

Otázka 1

Jak se uplatní pravidla v tomto incidentu? Zejména, porušila S pravidlo 14?

Odpověď 1

V této situaci P chybně usoudila, že by mohla přejet před S bez porušení pravidla 10. P mohla obrátit do závětrí S a tím se vyhnout S a zabránit doteku. Protože P tak neučinila, porušila obě pravidla 10 a 14 a je diskvalifikována.

Pravidlo 14 požaduje po lodi, včetně lodi s právem plavby, aby zabránila doteku, pokud je to rozumně možné. Nicméně, pravidlo 14 také stanoví, že loď s právem plavby nemusí jednat k zabránění doteku, dokud není „jasné“, že jiná loď nevyhýbá. V popsaných podmínkách, když přídě P přejela před přídělí S, potom by bylo jasné kompetentnímu, ale ne nezbytně zkušenému, kormidelníkovi loď S, že zde existuje velké riziko doteku a že tedy P nevyhýbá. V tomto momentě měla S stále čas na dostatečné odpadnutí, aby zabránila doteku, a proto S porušila pravidlo 14. Protože dotek způsobil škodu, S není zproštěna viny podle **pravidla 43.1(c)** a je diskvalifikována.

Zjištěné skutečnosti pro Otázku 2

Zjištěné skutečnosti jsou stejné jako pro Otázku 1 s tím rozdílem, že těsně před tím, než dojde k doteku, S mírně odpadne v pokusu vyhnout se P. Nicméně, S manévr neodhadne a dojde k doteku, který způsobil škodu.

Otázka 2

Porušila S pravidlo 14?

Odpověď 2

Jak je zmíněno v Odpovědi 1, v momentě, kdy je jasné, že P nevyhýbá, má S stále čas dostatečně odpadnout a zabránit doteku. Proto bylo pro S rozumně možné tak učinit. S buďto neodpadla dostatečně nebo nezačala odpadat zavčas, což ale neznamená, že pro ni nebylo rozumně možné doteku zabránit. Proto S porušila pravidlo 14 navzdory tomu, že mírně odpadla před tím, než došlo k doteku. Protože dotek způsobil škodu, S není zproštěna viny podle **pravidla 43.1(c)** a je diskvalifikována.

ISAF 2013

PŘÍPAD 124

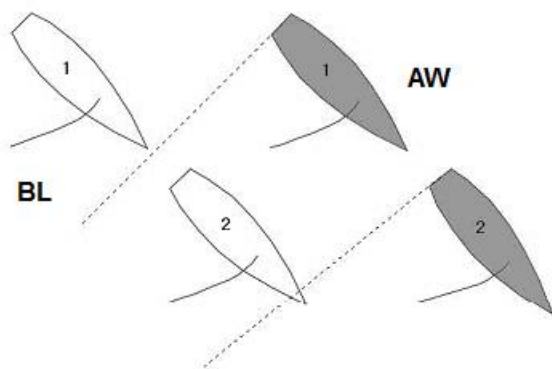
[Rule 19.2\(a\), Místo k obeplutí překážky: Poskytnutí místa u překážky](#)

[Rule 19.2\(b\), Místo k obeplutí překážky: Poskytnutí místa u překážky](#)

[Rule 43.1\(b\), Zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

*V každém okamžiku, kdy se dvě lodě přibližují k překážce, může loď, která má v daném okamžiku právo plavby, zvolit obeplutí překážky kteroukoliv stranou za předpokladu, že **následně** může vyhovět příslušejícím **aplikovatelným** pravidlům.*



Zjištěné zkušenosti

Když závodily, lodě AW a BL se přibližovali k překážce, která může být obepluta kteroukoliv stranou. Obě lodě míří na střed překážky. Na pozici 1 je AW zcela vpředu o velice těsný rozdíl a na dráze v návětří BL. Na pozici 2 se lodě dostaly do krytí s AW v návětří BL.

Otázka

Na pozici 1 je AW zcela vpředu a má tedy právo plavby podle pravidla 12. Když mezi nimi vznikne krytí, stane se BL lodí s právem plavby podle pravidla 11. Pravidlo 192.(a) stanoví, že loď s právem plavby si může zvolit obeplout překážku kteroukoliv stranou. Jak můžeme určit, která loď má právo toto rozhodnout v dané situaci?

Odpověď

V každém okamžiku je loď, která má v daný moment právo plavby, oprávněna si podle pravidla 19.2(a) zvolit, kterou stranou překážku obepluje. Proto dokud je AW zcela vpředu od BL, má právo si k obeplutí překážky zvolit kteroukoliv stranu. Když se lodě dostanou do krytí, AW toto právo ztratí a od té chvíle má BL právo volby.

Když loď s právem plavby jedná tak, že realizuje svoji volbu, kterou učinila podle pravidla 19.2(a), musí vyhovět všem příslušným aplikovatelným pravidlům Částí A a B. Pravidlo 19.2(b) platí, pokud jsou lodě v krytí. V takovém případě musí vnější loď poskytnout vnitřní lodi místo mezi ní a překážkou, ledaže by od okamžiku vzniku krytí tak nebyla schopna učinit. Pravidlo 43.1(b) platí, pokud vnitřní loď pluje **v rámci místa**, na které má podle pravidla 19.2(b) právo.

ISAF 2013

PŘÍPAD 125

[Definice, Překážka](#)

[Definice, Místo](#)

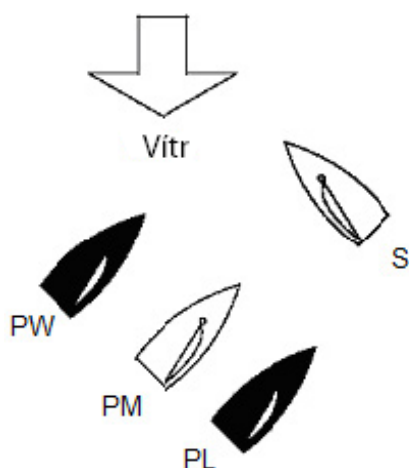
[Pravidlo 19.2\(b\), Místo k obeplutí překážky: Poskytnutí místa u překážky](#)

[Pravidlo 43.1\(b\), Zproštění viny](#)

[Pravidlo 43.1\(c\), Zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Pokud je po vnější lodi v krytí požadováno poskytnout místo pro jednu nebo pro více vnitřních lodí k obeplutí překážky, potom místo, které poskytne, musí být dostatečné, aby umožnilo všem vnitřním lodím vyhovět jejich povinnostem podle pravidel Části 2.



Zjištěné skutečnosti

Lodě PW, PM a PL jsou na větru zleva, v krytí a plují ostře proti větru. Loď S pluje ostře proti větru na větru zprava. PW je na kolizním kurzu s lodí S. PM a PL nemusejí měnit směr, aby bezpečně projely za zádí S. PW odpadá, aby projela za zádí S bez doteku a PM odpadá, aby jí poskytla právě tolik místa, aby toto mohla provést. PL drží svůj kurz a dojde k doteku mezi PM a PL, nevznikne ani škoda ani zranění. Žádná z lodí nepřijme trest. PM protestuje na PL.

Otázka

Jaká pravidla se uplatní pro tento incident a která loď nebo lodě by měly být diskvalifikovány?

Odpověď

S byla překážkou pro PW, PM a PL, protože každá z nich by musela podstatně změnit směr, pokud by plula přímo k S a byla jednu délku trupu od S, a protože bylo ode všech vyžadováno se podle pravidla 10 lodi S vyhýbat (viz definice Překážka). PL měla podle pravidla 19.2(a) právo si zvolit kterou stranou S obepluje, protože měla právo plavby vůči oběma lodím PM a PW. Nicméně, PL nebyla oprávněna volat o místo k obratu podle pravidla 20, protože nemusela měnit směr, aby se vyhnula S (viz pravidlo 20.1(a)). Když PL proplula za lodí S, pravidlo 19.2(b) požadovalo po PL, aby poskytla místo oběma lodím PM a PW k proplutí mezi ní a S. Pravidlo 19.2(b) také vyžadovalo po PM, aby poskytla místo PW.

Prostor, který měla PL poskytnout PM a PW zahrnoval dostatek prostoru pro PM, aby poskytla místo PW a pro PM, aby se vyhýbala PL, stejně tak jako prostor pro PW, aby se

vyhýbala oběma lodím S a PM (viz definice Místo). PL tento prostor neposkytla. Proto porušila pravidlo 19.2(b) a měla by být diskvalifikována. PL také porušila pravidlo 14, protože doteku mohla zabránit, pokud by PL dala dostatek místa PM a PW. Nicméně protože PL měla právo plavby vůči PM a nedošlo ke škodě nebo zranění, je PL zproštěna viny podle pravidla 43.1(c) za porušení pravidla 14.

PM porušila pravidlo 11, ale je zproštěna viny podle pravidla 43.1(b). PM neporušila pravidlo 14, protože pro ni nebylo možné zabránit doteku **ani s PL ani s PW**. (viz [Případ 11 pro diskusi o obdobné situaci](#))

ISAF 2013

PŘÍPAD 126

[Pravidlo 23.2, Překážení jiné lodi](#)
([zpět na úvod](#))

*Pro účely rozhodnutí, zda pro incident platí **pravidlo 23.2**, loď, která pluje na úseku dráhy, který odpovídá jejímu **směru** těsně před incidentem a odpovídá **důvodu**, proč pluje tímto **směrem**.*

Zjištěné skutečnosti pro Otázku 1

Závodní dráha začíná úsekem proti větru k návětrné značce, následuje krátký úsek na boční vítr k vymežovací značce a potom úsek na zadní vítr k závětrné značce. Loď L a W plují na úseku proti větru a otočí návětrnou značku a vymežovací značku. Na úseku na zadní vítr jsou L a W na stejném větru a plují směrem k závětrné značce, L vyostří směrem k W a nutí ji vyostřovat, W reaguje a vyhýbá se. Po rozjíždě se W dozví, že L neodstartovala a byla hodnocena OCS. W protestuje na L a tvrdí, že L porušila **pravidlo 23.2**.

Otázka 1

Pro účely **pravidla 23.2** byly L a W na stejném úseku dráhy nebo na různých úsecích, když L nutila W vyostřit?

Odpověď 1

Pro účely rozhodnutí, zda pro incident platí pravidlo **23.2**, loď pluje na úseku dráhy, který odpovídá směru, kterým loď plula před incidentem, a odpovídá důvodům, proč pluje právě tímto směrem. L neodstartovala, ale nevěděla, že učinila chybu. Proto L plula na úseku dráhy k závětrné značce. Zcela zřejmě tak byla W na stejném úseku. Proto, když L nutila W vyostřit, pravidlo **23.2** mezi nimi neplatilo.

Zjištěné skutečnosti pro Otázku 2

Skutečnosti jsou stejné jako u Otázky 1, ale s těmito rozdíly: L odstartovala správně, ale nebyla si vědoma požadavku obeplout vymežovací značku, a tak ji neobeplula správnou stranou. Po obeplutí návětrné značky plula směrem k závětrné značce, dokud nezačala vyostřovat a nutit W také vyostřit.

Otázka 2

Pro účely pravidla **23.2**, byly L a W na stejném úseku dráhy nebo na různých úsecích, když L začala nutit W vyostřovat?

Odpověď 2

Zcela zřejmě W plula na úseku dráhy k závěrné značce. Protože si L nebyla vědoma požadavku na obeplutí vymezení značky a plula k závěrné značce od okamžiku, kdy obeplula návětrnou značku až do svého vyostření k W, L také plula na úseku dráhy k závěrné značce. Proto, když L vyostřila a začala W nutit také vyostřovat, pravidlo 23.2 mezi nimi neplatilo.

Zjištěné skutečnosti pro Otázku 3

Skutečnosti jsou stejné jako u Otázky 2, ale s těmito rozdíly: Poté, co L uplula část cesty k závěrné značce, zjistila, že neobeplula vymezení značky a otočila se zpět, aby chybu napravila. Když L stoupala do návětrí k vymezení značky, potkala loď X. X obeplula návětrnou značku a vymezení značky a jela směrem k závěrné značce na stejném větru jako L. L se odchýlila od svého správného směru na vymezení značky, aby mohla nutit X vyostřit. X protestovala na L a tvrdila, že L porušila pravidlo 23.2.

Otázka 3

Pro účely pravidla 23.2, byly L a X na stejném úseku dráhy nebo na různých úsecích, když L začala nutit W vyostřit?

Odpověď 3

Zcela zřejmě X plula na úseku dráhy k závěrné značce. Když L zjistila, že opomenula obeplout vymezení značky, a otočila, aby plula k vymezení značky, přestala být na úseku dráhy k závěrné značce a začala plout na úseku mezi návětrnou a vymezení značkou. Na tomto úseku plula, když potkala X. Proto lodě pluly na různých úsecích dráhy, když L začala nutit X vyostřovat. Pravidlo 23.2 se mezi L a X uplatní, a L toto pravidlo porušila.

ISAF 2013

PŘÍPAD 127

[Definice, Závodit](#)
([zpět na úvod](#))

Lod' opustí cílovou čáru a značky, když žádná část jejího trupu, posádky nebo výstroje není na cílové čáře a žádná značka neovlivňuje její zvolený směr.

Otázka

Definice Závodit stanovuje, že loď, která „dokončila a opustila cílovou čáru a značky“ již nezavodí. Kdy loď „opustí“ cílovou čáru a značky?

Odpověď

Lod' opustí cílovou čáru a značky, když jsou splněny následující dvě podmínky: žádná část jejího trupu, posádky nebo výstroje není na čáře a žádná cílová značka neovlivňuje její zvolený kurz.

Například loď, která opustila cílovou čáru a pak pokračovala směrem k cílové značce, kde ji proud snesl na značku, je stále závodící a porušila pravidlo 31. Na druhou stranu, loď, která protнула cílovou čáru a pluje na pozici, na které žádná cílová značka neovlivňuje její zvolený kurz, již není závodící. Když se později dotkne cílové značky, neporuší pravidlo 31.

PŘÍPAD 128[Definice, Dokončit](#)[Definice, Proplout dráhu](#)[Pravidlo 28.2, Závodění v rozjíždě](#)[Pravidlo 31, Dotek se značkou](#)[Pravidlo A4, Bodový systém](#)[Pravidlo A4.5, Body stanovené závodní komisí](#)[\(zpět na úvod\)](#)

Když loď na cílové čáře udělá chybu podle pravidla 28.2 nebo poruší pravidlo 31 a dokončí bez nápravy své chyby nebo bez přijetí trestu, musí být hodnocena body, které odpovídají jejímu umístění, když dokončila. Za porušení pravidla 28.2 nebo pravidla 31 může být potrestána pouze, pokud je protestována, a pokud protestní komise rozhodne, že pravidlo porušila.

Souhrn skutečnosti k otázce 1

Všechny lodě v rozjíždě, s výjimkou lodě A, pluly od poslední značky k cílové čáře a dokončily tak, že protunuly čáru z dráhové strany a minuly plavidlo závodní komise pravobokem a značku F levobokem. Jak je znázorněno na obrázku, A minula značku F pravobokem, odpadla, přeplula zcela na dráhovou stranu a – krátce po pozici 3 – dokončila. A potom plula do přístavu. Členové závodní komise sledovali jak A plula po dráze uvedené na obrázku. Platila pravidla Dodatku A.

**Otázka 1**

Co má závodní komise učinit v této situaci?

Odpověď 1

Aby vyhověla pravidlu 28.1, loď musí proplout dráhu, a proto provázek, který vyjadřuje dráhu lodě, když je napnutý, minout značku F požadovanou stranou. A udělala na čáře chybu podle pravidla 28.1, protože napnutý provázek minul značku F nesprávnou stranou. A tuto chybu nenapravila, **jak umožňuje pravidlo 28.2,** a proto porušila pravidlo 28.1. **Protože loď neproplula dráhu, pravidla A5.1 a A5.2 vyžadují, aby závodní komise bodovala loď A za její umístění body o jedno vyšším, než je počet lodí přihlášených k závodu. Zkratka pro toto bodování je NSC (viz pravidlo A10).**

Souhrn skutečností pro otázku 2

Závodní komise sledovala loď B, jak se dotkla cílové značky při protnutí cílové čáry. B svou chybu nenapravila a plula do přístavu.



Otázka 2

Co má závodní komise v této situaci učinit?

Odpověď 2

B dokončila, když protнула cílovou čáru těsně před pozicí 2. Závodní komise je povinna podle pravidla A4 započítat lodi B body za její umístění, v kterém dokončila.

Pravidlo 60.2(a) stanoví, že závodní komise může protestovat na B. Pokud se tak rozhodne, musí ji oznámit svůj úmysl a doručit svůj písemný protest v časovém limitu podle pravidla 61.3 (viz pravidlo 61.1(b)). Kromě toho, protestní komise, **technická komise** nebo loď, která viděla kontakt B se značkou, může protestovat B (viz pravidla 60.1(a), 60.3(a) a 60.4(a)).

ISAF 2013

PŘÍPAD 129

[Definice, Dokončit](#)

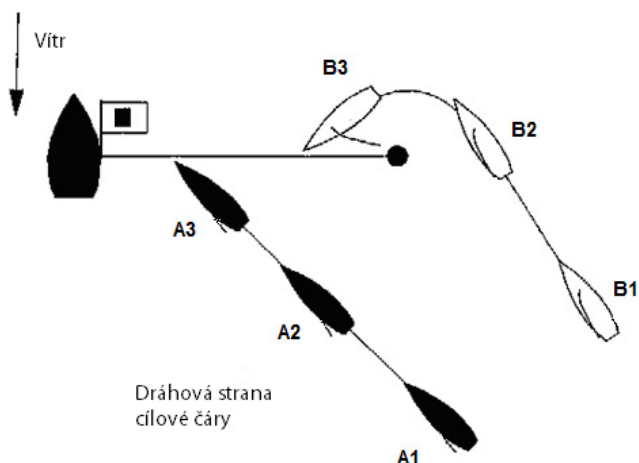
[Pravidlo 28.1, Závodění v rozjíždě](#)

[Pravidlo 32.2\(a\), Zkrácení nebo přerušení po startu](#)

[Pravidlo 62.1\(a\), Náprava](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

*Když je dráha zkrácena u obeplouvané značky, tato značka se stává cílovou značkou. Pravidlo 32.2(a) umožňuje závodní komisi umístit **plavidlo** s vyvěšenou vlajkou S na **kterýkoli konec** cílové čáry. Loď musí protnout cílovou čáru v souladu s definicí dokončit, i když by to znamenalo, že musí obeplout značku jinou stranou, než by ji obeplouvala jako značku dráhy, kdyby dráha nebyla zkrácena.*



Souhrn skutečností k otázce 1

Plachetní směrnice říkají, že všechny obeplouvané značky, včetně návětrné značky, jsou obeplouvány levobokem. Vzhledem k nedostatečným větrným podmínkám závodní komise zkrátila dráhu vztyčením vlajky S (se dvěma zvukovými znameními) **posádkou plavidla** závodní komise nedaleko návětrné značky.

Závodní komise umístila cílovou čáru tak, jak je ukázáno na obrázku. V okamžiku, kdy **byla vztyčena vlajka S** a závodní komise **tak** signalizovala zkrácení dráhy, se lodě nacházely mezi poslední obeplouvanou značkou a cílovou čárou. Lodě A a B se přibližovaly k cílové čáře, viděly vlajku S a pluly tak jak je ukázáno na obrázku.

Otázka 1

Poté, co závodní komise zkrátila dráhu, je po lodích stále vyžadováno obeplout návětrnou značku levobokem (tak jak B učinila) nebo je po nich vyžadováno protnout cílovou čáru z dráhové strany (tak jak učinila A)?

Odpověď 1

Poté, co závodní komise zkrátila dráhu, návětrná značka již není obeplouvanou značkou, ale stává se značkou cílovou (viz pravidlo 32.2(a)). Aby vyhověly pravidlu 28.1, musí lodě dokončit v souladu s definicí Dokončit. A proto musí lodě protnout cílovou čáru ze své dráhové strany. A dokončila v souladu s definicí, B nikoliv.

Dodatečné skutečnosti k otázce 2

Lodě B žádá o nápravu a uvádí, že **umístění plavidla komise**, tak jak je znázorněno na obrázku, bylo nesprávné jednání závodní komise, protože nebylo ze znění závodních pravidel ani plachetních směrnic jasné, ze kterého směru má loď protnout cílovou čáru.

Otázka 2

Bylo nesprávným jednáním závodní komise, že zakotvila plavidlo komise signalizující vlajku S na místo, kde tak učinila?

Odpověď 2

Ne (ačkoliv toto jednání není dobrým příkladem organizace závodu). Když je dráha zkrácena na obeplouvané značce, pravidlo 32.2(a) umožňuje závodní komisi umístit plavidlo s vyvěšenou vlajkou S, na kterýkoliv konec cílové čáry. Pravidlo 28.1 jasně vyžaduje po lodích protnout cílovou čáru v souladu s definicí Dokončit. Definice nesmějí být měněny plachetními směrnicemi (viz pravidlo 86.1(b)).

Případ 130

Vymazán

Případ 131

[Pravidlo 78.2, Souhlas s třídivými pravidly; Certifikáty](#)
[Pravidlo A5.1, Body stanovené závodní komisí](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Jestliže loď, která porušila pravidlo 78.2 tím, že nepředložila platný certifikát nebo nebyla před startem v posledním dni závodu schopna doložit jeho existenci, závodní komise ji musí bez projednání bodovat jako DSQ ze všech rozjížděk závodu.

Skutečnosti

Plachetní směrnice závodu vyžadují, že certifikát loď musí být vystaven nebo jeho existence musí být ověřena před závoděním. Loď, která nesplňuje tento požadavek, před první rozjížděkou předloží závodní komisi podepsané prohlášení odpovědnou osobou, že loď má platný certifikát. Na konci závodu však certifikát nebyl vystaven ani ověřen.

Otázka

Co by měla závodní komise dělat?

Odpověď

Závodní komise je povinna bodovat loď DSQ ve všech rozjížděkách závodu bez projednání (viz pravidlo 78.2 a A5.1)

ISAF 2013, upraveno 2017, revidováno 2021

Případ 132

[Pravidlo 16.2. Změna směru](#)
[Pravidlo 18.1\(a\), Místo u značky: Platnost pravidla 18](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Výklad výrazu „loď na stoupačce“ („na křížování proti větru“).

Otázka

Pravidlo 16.2 stanoví, že platí mezi loděmi na opačném větru na stoupačce. Pravidlo 18.1(a) stanoví, že pravidlo 18 neplatí mezi loděmi na opačných větrech na stoupačce (při křížování proti větru).

Kdy jsou lodě pro účely těchto pravidel na opačném větru na stoupačce (na křížování proti větru)?

Odpověď

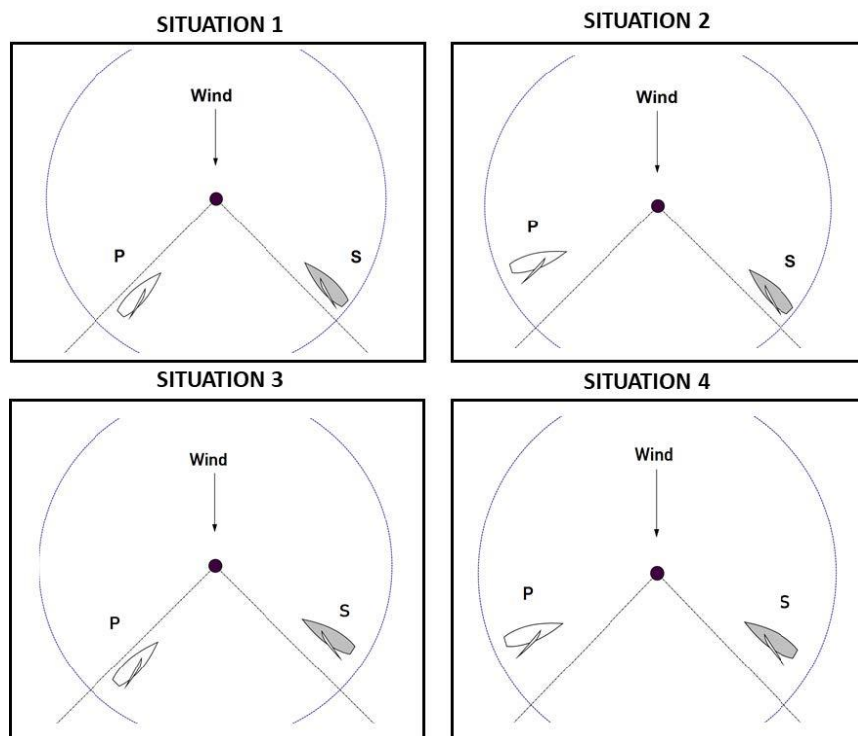
Dvě lodě na opačném větru jsou považovány jako „lodě na stoupačce“ („lodě na křížování proti větru“), když po svém startovním znamení:

(1) směr, který by si každá z nich zvolila, aby proplula dráhu a dokončila co nejdříve bez

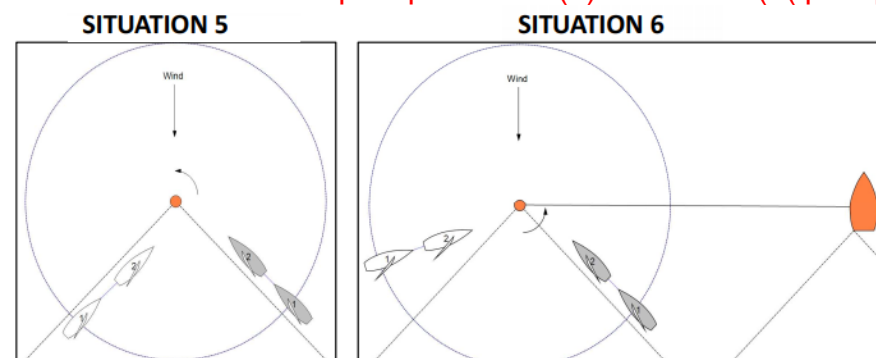
přítomnosti jiných lodí, je ostře proti větru nebo nad směr ostře proti větru, nebo (2) jedna nebo obě přestoupaly mezní čáru značky následující značky. Loď v návětrí od mezní čáry závětrné značky „nepřestoupala“ tuto čáru, ale je „nad“ tou čarou.

Příklady:

V každé ze situací 1 až 6 lodě jsou na opačném větru na stoupačce a jsou buďto pod nebo přestoupaly mezní čáru k následující značce jejich dráhy. Tato značka dráhy může být značka, kterou lodě obeplouvají nebo míjí, omezovací značka nebo cílová značka.

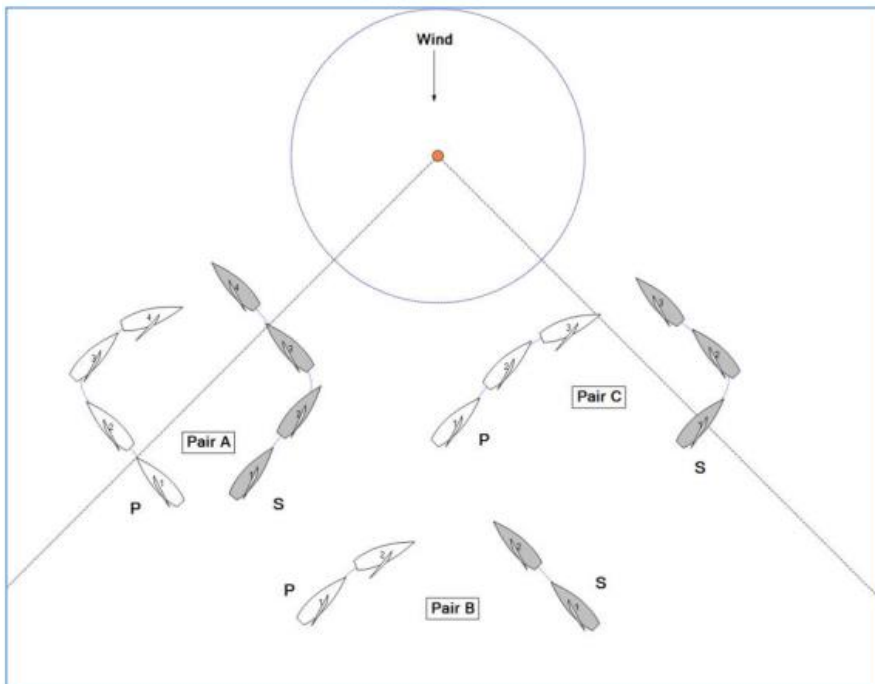


Situace 5 a 6 zobrazuje 2 lodě na stoupačce v zóně značky, která je obeplouvána levobokem. V situaci 5 platí podmínka (1) a v situaci (6) platí podmínka (2).



V situace 7 každý pár lodí je na stoupačce a loď na větru zprava je subjektem pravidla 16.2.

SITUATION 7



World Sailing 2021

PŘÍPAD 133

Stažen pro revizi

PŘÍPAD 134

[Definice, Správný směr](#)
[Pravidlo 17, Na stejném větru; Správný směr](#)
[\(zpět na úvod\)](#)

Správný směr lodě v každém okamžiku záleží na daných podmínkách. Podmínky jsou například síla a směr větru, poryvy a stočení větru, vlny, proud, a vlastnosti trupu lodě, vybavení včetně plachet, které loď používá.

Skutečnosti

Dvě lodě W a L plachtí po větru na stejném větru v podmínkách, v kterých by normálně použily spinakry, aby dokončily co nejrychleji. Další značka je z jejich pozice přímo po větru.

W má problém s vytažením spinakru a L plachtí rychleji a získává závětrné krytí z pozice zcela vzadu a je subjektem pravidla 17. Aby získala taktickou výhodu proti W, L se rozhodne pokračovat s vytaženou kosátkou a pozdrží vytažení spinakru.

L poté plachtí směrem s nejlepším VMG (velocity made good – složka rychlosti směrem k další značce) pro loď, která pluje na zadní vítr s kosátkou. Směr je ostřejší než směr pro nejlepší VMG lodě se spinakrem.

W protestuje proti L s odůvodněním, že nevytažení spinakru a neplachtěním méně ostřejšího kurzu, kterým by byla v cíli co nejrychleji, L porušila pravidlo 17.

V průběhu projednávání zástupce lodi L prohlásil, že L měla vytáhnout spinakr a plout rychlejším a méně ostrým směrem.

Otázka

Když L odložila vytažení spinakru a místo toho plula směrem, který měl pro loď bez spinakru nejlepší VMG, plula nad svůj správný směr a porušila tím pravidlo 17?

Odpověď

Ne. Správný směr lodě v každém okamžiku záleží na daných podmínkách. Některé tyto podmínky jsou rychlost a směr větru, poryvy a stočení větru, vlny, proud, vlastnosti trupu lodě a jejího vybavení. Plachty, které používá, jsou součástí jejího vybavení, a proto také současně podmínkou, na které závisí její správný směr. Pokud loď L plachtila s kosatkou bez spinakru, její správný směr byl ten směr, kterým získala nejlepší VMG s těmito plachtami, nikoliv ten, kdyby použila spinakr, a tedy neporušila pravidlo 17.

V závodních pravidlech není požadavek, že loď musí vytáhnout spinakr, aby dokončila co nejdříve. Může existovat spousta důvodů včetně taktických, kdy loď nepoužije spinakr. Proto, i když L prohlásila, že by W v nepřítomnosti L vytáhla spinakr a plula by méně ostrým kurzem, L neporušila žádné pravidlo, když pokračovala pouze s kosatkou místo spinakru. (viz [Případ 78](#) pro další diskusi ohledně taktiky o překážení a stínění jiné lodi).

World Sailing 2014

PŘÍPAD 135

[Definice, Vyhybat](#)

[Pravidlo 44.\(b\), Tresty v okamžiku incidentu: Přijetí trestu](#)

[Pravidlo 62.1\(b\), Náprava](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Diskuse nad rozhodnutími, která musí protestní komise učinit, když loď poruší pravidlo části 2 tím, že nevyhýbá, a loď s právem plavby nebo třetí loď žádá o nápravu podle pravidla 62.1(b).

Skutečnosti pro otázku 1

Dvě malé lodě, P na větru zleva a S na větru zprava jsou na kolizním kurzu při křižování proti větru. Fouká silný vítr (více než 20 uzlů). P nemění svůj směr a, když je lodi S zřejmé, že P nevyhýbá, S ihned a rychle otočí na vítr zleva, aby zabránila srážce s P. I přes pokus S zabránit srážce P, došlo mezi loděmi ke kontaktu, který ale nezpůsobil škodu. Avšak, při obratu, kterým chtěla zabránit srážce P, se S převrátila a během tohoto převrácení kormidelník upadl a poškodil pinu. Po postavení lodě pinu nebylo možno opravit a S vzdala rozjížďku. S požádala o nápravu podle pravidla 62.1(b).

Otázka 1

Má S právo na nápravu a její náprava platná (je-li žádost platná)?

Odpověď 1

Pravidlo 62.1(b) nevyžaduje, aby fyzická škoda nebo zranění bylo přímo způsobeno lodí, která porušila pravidlo části 2. Je dostatečné, když fyzická škoda nebo zranění byla pravděpodobně způsobena činností lodě, kterou porušila pravidlo.

V tomto incidentu, fyzická škoda byla „vážná“, protože nemohla být opravena na vodě a

jejím následkem S vzdala rozjízdku. Proto, přiměřeným trestem pro P je vzdát (viz pravidlo 44.1(b)).

S má právo na nápravu, ale pouze tehdy, pokud protestní komise projde tuto dvoustupňovou proceduru.

Zprvė protestní komise musí určit, zda P vzdala po incidentu rozjízdku nebo P byla protestována a potrestána pro porušení pravidla části 2 v incidentu s lodí S. pokud ano, potom má loď právo na nápravu, pokud protestní komise dojde k závěrům, že:

- Hrozila srážka a S jednala ihned, jakmile bylo jasné, že P nevyhýbá;
- Převržení a pád kormidelníka byly následkem toho, že P nevyhýbala, a ne jachtařskou nešikovností lodě S; a
- Poškození píny nebylo způsobeno tím, že již před tím byla v chatrném stavu

Skutečnosti pro otázku 2

Dvě lodě, A a B jsou za silného větru na kolizním kurzu. A musí vyhýbat lodi B. A nemění směr. Jakmile je B jasné, že A nevyhýbá, B ihned a rychle provede významnou změnu směru, aby zabránila srážce s A. Ke kontaktu mezi loděmi nedošlo. Avšak, během vyhýbacího manévru, který zabránil potencionální škodě s lodí A, B se srazí s lodí C (třetí lodí poblíž). C je poškozena a vzdává rozjízdku. A přijímá dvouotáčkový trest a dokončí rozjízdku. C žádá o nápravu podle pravidla 62.1(b).

Otázka 2

Má loď C právo na nápravu, je-li její žádost platná?

Odpověď 2

C má právo na nápravu, ale pouze tehdy, pokud protestní komise projde tuto dvoustupňovou proceduru.

Zprvė protestní komise musí určit, zda A vzdala po incidentu rozjízdku nebo A byla protestována a potrestána pro porušení pravidla části 2 v incidentu s lodí B. Pokud ano, potom má loď právo na nápravu, pokud protestní komise dojde k závěrům, že:

- Hrozila srážka a B jednala ihned, jakmile bylo jasné, že A nevyhýbá;
- Poškození lodě C bylo následkem toho, že A nevyhýbala, a ne nešikovností lodě B;
- a
- V okamžiku, kdy loď B začala měnit směr, nebylo pro C rozumně možné zabránit srážce a vzniklé škodě.

Viz také [Případ 110](#).

World Sailing 2014, revize 2021

PŘÍPAD 136

[Pravidlo 29.1, Odvolání: Individuální odvolání](#)

[Pravidlo 63.6, Projednávání: Přijetí svědectví a zjišťování skutečností \(zpět na úvod\)](#)

Při zjišťování skutečností protestní komise zváží sílu svědectví. Obecně platí, že člen závodní komise, který sleduje startovní čáru, je v lepší pozici než závodník, aby rozhodnul, zda loď byla přes čáru při startovním znamení a, pokud ano, zda se vrátila a odstartovala správně.

Skutečnosti

Při startovním znamení člen závodní komise sledoval startovní čáru a rozhodl, že jsou tři lodě přes čáru. Vlajka X byla bez prodlení vytažena spolu se zvukovým signálem a byla ponechána vytažena po celou požadovanou dobu (viz pravidlo 29.1). Další člen závodní komise, který byl na druhé straně startovní čáry, potvrdil identifikaci třech lodí a že se nevrátily a neodstartovaly správně. Všechny tři lodě byly bodovány jako OCS. Jedna z těchto lodí objela trať a dokončila jako první. Když zjistila, že byla bodována jako OCS, požádala o nápravu s tím, že se vrátila a odstartovala správně. Přizvala si jako svědky další dva závodníky, kteří byli poblíž a kteří se domnívají, že se loď vrátila a odstartovala správně.

Otázka 1

Může být rozhodnutí závodní komise o tom, že loď neodstartovala správně, změněno na základě svědectví? Pokud ano, za jakých okolností?

Odpověď 1

Ano. Pokud protestní komise je přesvědčena o síle svědectví, že člen závodní komise, který sleduje startovní čáru a lodě po startovním znamení, nesledoval, když se lodě vracely, nebo, když se mohl splést při identifikaci lodě.

Otázka 2

Když protestní komise v takovémto případě zvažuje důkazy, měla by přikládat větší váhu svědectví člena závodní komise?

Odpověď 2

Svědectví člena závodní komise, který je v té nejlepší pozici, pro pozorování a rozhodování, je obvykle relevantnější.

Otázka 3

Je osoba, která není na pozici, kde může sledovat startovní čáru, svědkem závodníka, pokud se jedná se o to, zda loď byla přes čáru, nebo, zda se zcela vrátila?

Odpověď 3

Viz odpověď 2. Člen závodní komise, který přímo sleduje startovní čáru po celou potřebnou dobu, je na nejlepší pozici, aby učinil taková rozhodnutí.

RYA 1984/8

PŘÍPAD 137

[Pravidlo 63.4\(b\) Projednávání: Střet zájmů](#)
([zpět na úvod](#))

*Při rozhodování, zda střet zájmů je **významný**, protestní komise by měla vzít v úvahu závažnost konfliktu, úroveň závodu a celkové vnímání spravedlnosti.*

Skutečnosti

Poté, co člen protestní komise deklaroval svůj střet zájmů, jedna ze stran nesouhlasí s osobou, která zůstala členem protestní komise.

Otázka

Jak by měla podle pravidla 63.4 protestní komise rozhodnout, jestli střet zájmů je nebo není významný?

Odpověď

Člen protestní komise, kterého se to týká, by neměl být přítomen během rozhodovacím procesu. Pravidlo 63.4(c) požaduje, aby ostatní členové protestní komise zvážili závažnost střetu. Na příklad vztah rodič-dítě bude téměř vždy představovat vysokou závažnost střetu, zatímco vzdálenější vztah bude znamenat méně významný střet. Obdobně vztah zaměstnavatel-zaměstnanec by také mohl znamenat vysokou závažnost.

Pravidlo 63.4(c) dále požaduje, aby se přihlédlo také k významu závodu. Při některých úrovních závodu není prakticky možné najít vhodného člena protestní komise, který by nebyl ve střetu zájmů, avšak závod potřebuje služby protestní komise. Je možné střet zájmů rozložit mezi dva nebo více členů protestní komise.

Protestní komise by měla rovněž zvážit, zda chápání nezávislosti a spravedlivosti je lepší řešit protestní komisí s více členy nebo naopak vyloučit člena se střetem zájmů. Protestní komise může také zvážit, zda pocit a obavy mají obě strany rovnoměrně, nebo se týká pouze jedné strany.

World Sailing 2016

PŘÍPAD 138

[Pravidlo 2, Čestné plachtění](#)

[Pravidlo 69, Hrubé jednání](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

*Jednání závodníka, které přímo ovlivnilo **fair play** závodu nebo soutěže nebo nepřijetí **patříčného** trestu, když si je závodník vědom, že porušil pravidla, by mělo být řešeno podle pravidla 2. každé jednání, včetně **vážného** porušení pravidla 2 nebo jiného pravidla, pokud tak protestní komise zváží, může být hrubým jednáním a mělo by být řešeno podle pravidla 69.*

Otázka 1

Pokud nastala situace, v které jednání může být považováno za nesportovní nebo hrubé jednání, jaké jednání může představovat hrubé jednání?

Odpověď 1

Pravidlo 69 pokrývá všechna hrubá jednání a ta mohou být od drobného překročení až po významný akt nesportovního chování nebo mohla poškodit dobrou pověst sportu.

Následující jednání by měla být považována za příklady hrubého jednání, ale nejsou to jediné případy a nejedná se o úplný seznam.

1. Zapojení do nezákonných aktivit (například krádež, útok, úmyslné poškození cizí věci)
2. Zapojení do aktivity, která by mohla poškodit dobrou pověst sportu.
3. Šikana a zastrašování
4. Fyzické násilí nebo vyhrožování
5. Bezohledné jednání nebo takové jednání, které by pravděpodobně vedlo ke škodě nebo zranění.
6. Neřízení se rozumnými pokyny pořadatele
7. Úmyslné porušování pravidel nebo podněcování ostatních, aby pravidla porušovaly.
8. Zaměňování nebo poškozování vybavení jiného závodníka
9. Opakované porušení pravidla
10. Nepokusit se zabránit vlastní lodi nebo svého týmu porušovat pravidla, pokud ty si

tímto porušováním pravidel vědom.

11. Neříkat pravdu nebo celou pravdu v průběhu protestního jednání.

12. Jiné podvody jako například falšování osobních, třídivých nebo měřičských dokumentů, přihlášení lodě, která nebyla proměřena nebo nevyhověla proměření, neobeplutí značky za účelem získání lepšího pořadí atd.

13. Hrubý mluva nebo sprostý jazyk, který uráží nebo by mohl urážet

14. Urážlivé nebo dehonestující komentáře na téma funkcionářů závodů a jejich rozhodnutí (včetně elektronických komunikačních prostředků jako jsou sociální média)

Otázka 2

Kdy by měla protestní komise jednat podle pravidla 2 a kdy podle pravidla 69?

Odpověď 2

Lod' může být protestována za porušení pravidla 2 a protestní komise musí projednat a rozhodnout protest. Aby potvrdila protest pro porušení pravidla 2, protestní komise musí dospět k závěru, že lod' nezávodila v souladu s uznanými principy sportovního chování a fair play. Aby se jednalo o porušení pravidla 2, musí toto jednání přímo ovlivnit soutěž nebo závod.

Protestní komise může protestovat lod' pro porušení pravidla 2, ale může taky rozhodnout, že řízení podle pravidla 69 je vhodnější, nebo v některých případech pro oba postupy. Obecně, obvinění z jednání, které přímo ovlivňuje soutěž (závod), by mělo být řešeno protestem podle pravidla 2.

Jednání, které je považováno za hrubé jednání a nemá přímý dopad na soutěž nebo závod, by mělo být subjektem řízení podle pravidla 69.

Protest a následné projednávání podle jakéhokoliv pravidla včetně pravidla 2 může předcházet tomu, že protestní komise zváží řízení pro hrubé jednání. V tomto případě může být pro protestní komisi vhodnější provést samostatné řízení podle pravidla 69.

Skutečnosti pro otázku 3

Lod' pluje na stoupačku na větru zleva, aby proplula před lodí na větru zprava. Lod' na větru zleva chybně odhadne situaci a nevyhýbá.

Otázka 3

Porušila lod' na větru zleva úmyslně pravidla?

Odpověď 3

Ne, neodhadnutí situace je při závodění běžné a není to nesportovní ani hrubé jednání. Aby to bylo nesportovní chování nebo hrubé jednání, musí být dostatek svědectví o tom, že lod' věděla nebo mohla vědět, že nemohla proplout před lodí a přesto to zkusila.

Avšak, když lod' na větru zleva si uvědomí, že se nevyhýbala, ví, že porušila pravidla, a musí přijmout odpovídající trest. Jinak porušila uznané principy sportovního chování (viz Základní principy, Sportovní chování a pravidla).

World Sailing 2016

PŘÍPAD 139

[Pravidlo 69.2\(j\), Hrubé jednání: Jednání protestní komise](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Příklady, kdy je vhodné podle pravidla 69.2(j)(3) oznámit porušení pravidla 69 národnímu svazu nebo na World Sailing.

Skutečnosti

Protestní komise zjistila, že závodník nebo doprovod se dopustil hrubého jednání, a udělila mu trest podle pravidla 69.

Otázka 1

Kdy by měla protestní komise oznámit toto porušení národnímu svazu nebo na World Sailing?

Odpověď 1

Pravidlo 69.2(j) požaduje oznámení národnímu svazu nebo na World Sailing, když trest je vyšší než DNE pro danou rozjíždku, osoba je vyloučena z místa konání nebo v jiných případech, o kterých rozhodne protestní komise, kdy je to vhodné. „Vhodné“ bude poslat oznámení v následujících případech:

- (1) V závodě, který se skládá pouze z jedné rozjíždky, kdy protestní komise věří, že trest by měl být více než DNE z jedné rozjíždky, kdyby bylo v závodě více rozjížděk. Důvodem může být závažnost jednoho provinění nebo série drobných provinění.
- (2) Doprovod, který byl shledán, že porušil pravidlo 69, byl vyloučen z místa konání, ale probíhal již poslední den závodu, takže vyloučení z místa konání příliš účinné nebylo.
- (3) Protestní komise má dobrý důvod věřit, že osoba, která porušila pravidlo 69, již byla potrestána podle pravidla 69.1(a) a zejména pro stejné jednání.
- (4) Jednání mělo dopad na závod nad rámec autority protestní komise. Například nominace pro další závod a předmětné porušení mělo negativní dopad na nominaci jiného závodníka.

Otázka 2

Oznámení by mělo být posláno na národní svaz nebo na World Sailing?

Odpověď 2

Oznámení má být posláno na World Sailing jen, když k porušení dojde na mezinárodních závodech, které jsou určeny v seznamu Disciplinárního kodexu (World Sailing Regulation 35). V ostatních případech má být oznámení posláno na národní svaz osoby, která byla shledána, že porušila pravidlo 69. (ne nutně národní svaz vlastníka lodě nebo místa konání).

World Sailing 2016

PŘÍPAD 140

[Definice, Odstartovat](#)

[Pravidlo 30.3 Startovní tresty: Pravidlo vlajky U](#)

[Pravidlo 30.4 Startovní tresty: Pravidlo černé vlajky](#)

[Pravidlo 43.1\(a\), Zproštění viny](#)

[Pravidlo 62.1, Náprava](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Jak platí pravidla, když loď je donucena přejet startovní čáru jinou lodí, která porušila pravidlo části 2.

Skutečnosti pro otázku 1

Rozjíždka se startuje s vlajkou U (pravidlo 30.3) nebo s černou vlajkou (pravidlo 30.4). 20 sekund před startovním znamením došlo k incidentu mezi loděmi A a B. Závodní komise identifikovala část **trupu** lodě A na dráhové straně čáry. A se nevrátila na předstartovní stranu čáry, ale pokračuje **v proplouvání dráhy** a dokončí. Závodní komise ji boduje UFD nebo BFD, podle situace.

A podá platný protest proti B. Protestní komise diskvalifikuje B pro porušení pravidla části 2. Komise shledá, že následkem porušení pravidla loď B donutila loď A, aby porušila pravidlo 30.3 nebo 30.4. Také shledá, že nedošlo ke zranění nebo fyzické škodě, ani že by B porušila pravidlo 2.

Otázka 1

Může protestní komise zprostit viny loď A za porušení pravidla 30.3 nebo 30.4 a bodovat ji podle její cílové pozice, i když A neodstartovala podle definice Odstartovat?

Odpověď 1

A porušila pravidlo 30.3 nebo 30.4, ale porušila také pravidlo 28.1 tím, že neodstartovala (viz definice Odstartovat). Loď B svým porušením donutila A, aby porušila pravidlo 30.3 a 30.4. Avšak, nedonutila nebo nebránila lodi A, aby se vrátila na předstartovní stranu čáry a neodstartovala správně. **Loď A je zproštěna viny podle pravidla 43.1(a) pro její porušení pravidla 30.3 nebo 30.4, a proto ji závodní komise jí musí bodovat jako OCS podle pravidla A5.1.**

Pokud by se A vrátila na předstartovní stranu čáry, odstartovala správně, obeplula trať a dokončila, **byla by zproštěna viny podle pravidla 43.1(a) za porušení pravidla 30.3 a 30.4 a závodní komise by ji musela bodovat podle jejího cílového umístění a znovu obodovat patřičně celou rozjíždku. Každá loď, která dokončila za lodí A, by byla posunuta o jedno místo dolů.**

Skutečnosti pro otázku 2

Rozjíždka je startována s černou vlajkou (pravidlo 30.4). Skutečnosti jsou stejné jako v otázce 1, ale tentokrát je dáno všeobecné odvolání. Číslo lodě A je napsáno tak jak je vyžadováno pravidlem 30.4. Před opakovaným startem loď A informuje závodní komisi, že hodlá protestovat na loď B, že během odvolaného startu porušila pravidlo části 2. A odstartuje, propluje dráhu a dokončí. Závodní komise ji hodnotí jako DNE. A podá protest proti B v původním startu a žádá o nápravu. V žádosti prohlašuje, že závodní komise jednala chybně, když ji bodovala jako DNE.

Otázka 2

Když protestní komise rozhodne, že loď B porušila pravidla části 2 a tím donutila loď A porušit pravidlo 30.4, může protestní komise dát nápravu podle jejího pořadí v cíli ve znovu-startované rozjíždce.

Odpověď 2

Ne. Loď A porušila první větu pravidla 30.4 a byla identifikována na dráhové straně startovní čáry. Její číslo bylo řádně zobrazeno v souladu s pravidlem 30.4. Protože závodní komise po všeobecném odvolání zobrazila číslo lodě A, předposlední věta pravidla 30.4 zakazovala lodi A závodit ve znovu-startované rozjíždce. Účastí ve znovu-jeté rozjíždce porušila tuto předposlední větu pravidla 30.4. Závodní komise neudělala chybu, když ji bodovala jako DNE. A nemá nárok na nápravu, protože závodní komise nejednala chybně.

Skutečnosti pro otázku 3

Skutečnosti jsou stejné jako pro otázku 2, ale tentokrát loď A nezávodí ve znovu-startované rozjížděci. Když přijede na břeh, protestuje loď B za incident v původním startu. Protestní komise rozhodne, že B porušila pravidlo část 2, za které nemůže být potrestána (viz pravidlo 36).

Otázka 3

Když protestní komise rozhodne, že B porušila pravidlo části 2 a přitom donutila loď A porušit pravidlo 30.4, může změnit bodování lodě A?

Odpověď 3

Ano. Protestní komise zproští viny loď A za porušení pravidla 30.4 a upraví její bodování z BFD na DNS. Avšak loď A nemá právo na nápravu, protože závodní komise neudělal chybu.

World Sailing 2016, revidováno 2018

PŘÍPAD 141

Preambule části 2

[Pravidlo 36, Rozjížděky znovu startované a znovu jeté](#)

[Pravidlo 44.1\(b\), Tresty v okamžiku incidentu: Přijetí trestu](#)

[Pravidlo 60.3\(a\)\(1\), Právo protestovat, právo žádat o nápravu](#)

[Pravidlo 61.1\(a\)\(4\), Požadavky protestu: Informování protestovaného](#)

[Pravidlo 63.5, Platnost protestu nebo žádosti o nápravu](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Interpretace pojmu „vážný“ ve výrazu „vážná škoda“.

Otázka

Je v závodních pravidlech **definován** pojem „vážný“, když je použit ve výrazu „vážná škoda“?

Odpověď

Ne. Pojem „vážný“ není v Závodních pravidlech jachting definován. Sekce Názvosloví v Úvodu říká, že „ostatní slova a výrazy jsou použity ve smyslu běžně užívaném v rámci jachtingu nebo v obecném použití“. V obecném pojetí, když pojem „vážný“ použijeme ve výrazu „vážná škoda“, tento výraz znamená: významný z důvodu možného nebezpečí nebo rizika, může mít nežádoucí následky, dává důvod k obavám významného stupně nebo množství.

Toto napovídá, že, když protestní komise dospěje ze zjištěných skutečností k závěru, že došlo v incidentu ke škodě, potom musí zvážit, jestli platí nějaké ze čtyř kritérií, které jsou určeny v definici výše, a pokud ano, potom musí považovat škodu za „vážnou“.

Otázky, které by měla zvážit, zahrnují:

- (1) Nesnížila škoda bezpečnost posádky?
- (2) Měla škoda významný dopad na výkon lodě?
- (3) Budou náklady na opravu poškozené lodě významné vzhledem k tržní hodnotě lodě?
- (4) Bude hodnota lodě po opravě významně nižší?

PŘÍPAD 142

Případ vymazán

PŘÍPAD 143

[Pravidlo 6.1, World Sailing směrnice](#)

[Pravidlo 70, Odvolání a žádosti na národní svaz](#)

[Pravidlo 75, Přihlášení k závodě](#)

[Pravidlo 89.1 Pořadatel; Vypsání závodu; Jmenování funkcionářů; Pořadatel \(zpět na úvod\)](#)

Pokud pořadatel závodu není organizací podle pravidla 89.1, strana projednávání nemá národ na odvolací proces.

Skutečnosti

Pořadatel závodu byl klub, který nebyl členem národního svazu ani nebyl ve spojení se členským klubem nebo subjektem. Závodní a plachetní směrnice stanovily, že závod bude řízen pravidly, jak je definováno v závodních pravidlech jachtingu. Loď A protestovala na loď B podle pravidla části 2. Později A poslal odvolání proti rozhodnutí protestní komise na národní svaz podle pravidla 70.1(a).

Rozhodnutí

Pravidlo 89.1 určuje typy organizací, které mohou být pořadatelem závodů, které jsou řízeny podle závodních pravidel jachtingu. Pořadatelem závodu byl klub, který nebyl členem národního svazu místa konání ani nebyl jiným pořadatelem podle jiné části pravidla 89.

Pravidlo 70.3 požaduje, aby odvolání lodě A bylo posláno na národní svaz, s kterým je pořadatel svázán podle pravidla 89.1. Žádný takový národní svaz podle pravidla 70.3 neexistoval, a proto **proti rozhodnutí protestní komise nemůže být dáno odvolání podle pravidla 70 národnímu svazu místa konání ani žádnému jinému národnímu svazu.**

Z těchto důvodů národní svaz se odmítl žádostí o odvolání zabývat.

Další komentáře

Následující poznámky rozvíjí tuto problematiku, i když se netýká rozhodnutí tohoto případu, ale je spojena s tématy, která jsou v tomto případě řešena.

Pravidlo 75 požaduje, aby osoba, která přihlašuje loď k závodě, byla buďto člen národního svazu nebo klubu nebo jiného subjektu, který je k národnímu svazu přidružen. Také v případě, že loď je přihlášena klubem nebo organizací, proto tento klub nebo tato organizace musí být přidruženy k národnímu svazu.

Pravidlo 6.1 požaduje, aby závodníci splňovali Kodex způsobilosti. **Když se loď závodník závodí v závodě**, který pořádá nepřidružený subjekt, účastnila se, i když nevědomky, zakázaného závodu. Účast v takovém závodě by mohla mít vážné následky pro způsobilost závodníka se účastnit dalších závodů. (viz **World Sailing směrnice 19.19(a)(ii), 19.20(d) a 19.20(f)**).

Pokud závodníci plánují účastnit se závodě závodit a zjistí, že závod pořádá klub, který není svázán s národním svazem v místa konání, měli by tento klub urgovat, aby se **před závodem** stal členským subjektem nebo jiným způsobem přidružil k národnímu svazu, **nebo pomoci vyhledat přidruženou organizaci, která by přijala pořadatelství tohoto závodu.**

CAN 2018

PŘÍPAD 144

Stažen k revizi

PŘÍPAD 145

[Definice, Dokončit](#)

[Definice, Proplout dráhu](#)

[Pravidlo 28.2, Závodění v rozjížděce](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Provázek lodě **podle definice Proplout dráhu**, když je napnut, musí ležet pouze ve splavné vodě.

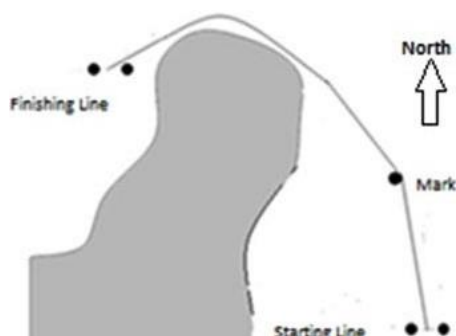
Otázka 1

Musí provázek lodě **podle definice Proplout dráhu**, když je napnut, ležet pouze ve splavné vodě?

Odpověď 1

Ano, **definice Proplout dráhu** se odkazuje na „provázek, který vyjadřuje dráhu lodě“. Dráha lodě nemůže procházet přes suchou zemi ani nemůže procházet přes nesplavné vody nebo zakázané prostory. Z toho plyne, že provázek, když je napnut, musí celý procházet splavnou vodou. Prochází z jedné strany neplavnými mělčinami, zakázanou oblastí a dalšími překážkami a pokračuje dále řekou.

Podobné úvahy platí pro oba požadavky definice Dokončit pro překročení cílové čáry z dráhové strany a pro proplutí branou ze směru od předchozí značky. **Loď má povinnost podle pravidla 28.1 proplout dráhu a dokončit. Aby tak učinila, její dráha musí splňovat tři body (a) (b) a (c) v definici Proplout dráhu. Proto natažený provázek** podle definice Proplout dráhu musí ležet ve splavných vodách, jak je popsáno výše.



Obrázek znázorňuje provázek lodě A, když pevnina vytváří pro lodě překážku. V plachetních směrnicích byla trať popsána takto: „Po odstartování obepluj značku 1 levobokem a poté dokonči“. Po obeplutí značky 1 levobokem, loď A plula co nejbliže

pevnině, jak to dovozoval její ponor a hloubka dna. Provázek loď A je znázorněn, jak se dotýká značky 1 a poté vede mělčinami kolem severního výběžku pevniny. Kvůli výběžku byla dráhová strana severně od cílové čáry. Pro to, aby byla zaznamenána v cíli, musela A protnout cílovou čáru ze severu (viz definice Dokončit). Pokud by provázek dráhy loď nemusel ležet ve splavných vodách, vedl by od značky 1 přímo skrz pevninu k cílové čáře, V takovém případě by dráhová strana cílové čáry byla na jih ní a loď A by musela překročit cílovou čáru z jihu na sever.

Otázka 2

V přílivových/odlivových vodách je nutné uvažovat o splavné vodě v čase přílivu nebo čase odlivu?

Odpověď 2

Ani tak ani tak. Jestli je voda v daném místě splavné nebo není záleží na ponoru loď a hloubce dna a čase, kdy loď proplouvají tímto prostorem.

GBR 2000/5

PŘÍPAD 146

[Definice, Místo](#)

[Pravidlo 11, Na stejném větru, v krytí](#)

[Pravidlo 16.1, Změna směru](#)

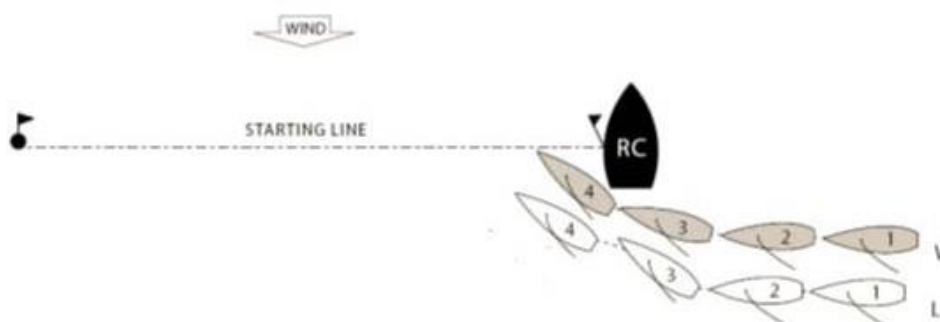
[Část 2, Preambule sekce C](#)

[Pravidlo 43.1\(a\), Zproštění viny](#)

[Pravidlo 43.1\(b\), Zproštění viny](#)

[\(zpět na úvod\)](#)

Když se loď přibližují ke startovní značce, aby odstartovaly, a závětrná loď vyostřuje, návětrná loď je zproštěna viny podle pravidla 43.1(b), pokud porušila pravidlo 11, když pluje v rámci poskytnutého místa, na který má podle pravidla 16.1 nárok



Skutečnosti

10 sekund před svým startovním signálem se dvě loď L a W v krytí na větru zprava přibližují k plavidlu závodní komise. Když W míjela zád' plavidla závodní komise, L vyostřila, W také trochu vyostřila, ale více již nemohla reagovat na vyostření L bez toho, že by narazila do plavidla komise. L odpadla, aby zabránila kolizi. L podala protest.

Protestní komise diskvalifikovala W podle pravidla 11 s tím, že neměla vplouvat mezi L a loď závodní komise. W se odvolala.

Rozhodnutí

Plavidlo závodní komise bylo současně značkou a překážkou pro lodě L a W (viz definice Značka a Překážka). Avšak, protože plavidlo závodní komise bylo obklopeno splavnou vodou a L a W se přibližovaly k čáře, aby odstartovaly, pravidla v sekci C části 2 (zejména pravidla 18 a 19) neplatila. Podle toho, L neměla povinnost poskytnout W místo k proplutí u plavidla závodní komise.

V pozici 1 a 2, L byla schopna plout svým směrem, aniž by musela jednat k zabránění kolize a mohla změnit kurzy oběma směry, aniž by bezprostředně došlo ke kontaktu. Proto se W vyhýbala tak, jak je požadováno pravidlem 11 (viz definice Vyhýbat).

Když v pozici 3 loď L vyostřila, bylo její povinností podle pravidla 16.1 poskytnout B místo k vyhýbání. Tato povinnost platí, i když lodě míjí loď závodní komise a chystají se odstartovat. „Místo“ je prostor, který W potřebuje, aby se vyhýbala L, zatímco rovněž plní své povinnosti podle pravidel části 2 včetně pravidla 14 a pravidla 31. Viz [Případ 114](#).

Když L vyostřila, W vyostřila, jak jen mohla, bez rizika doteku s plavidlem závodní komise, čímž by porušila pravidlo 31. Odpadnutím L dala lodi W místo k vyhýbání podle pravidla 16.1.

Protože v pozici 3, L nebyla schopna „plout svým směrem bez nutnosti jednat pro zabránění srážky“, W porušila pravidlo 11. Avšak W plula **v rámci poskytnutého místa**, na které měla podle pravidla 16.1 nárok, je zproštěna viny podle pravidla **43.1(b)**.

Odvolání W je potvrzeno, rozhodnutí protestní komise je obráceno a lodi W je přiznáno její pořadí podle průjezdu cílem.

Poznámka: výraz „z mrtvé vody“ není používán v Závodních pravidlech jachtingu. Tento termín se používá v situaci, kdy závětrná loď drží svůj směr a návětrná loď chce vplout do mezery mezi závětrnou lodí a plavidlem závodní komise. Návětrná loď se zpravidla srazí se závětrnou lodí nebo ji donutí odpadnout, aby zabránila kolizi. V takovém případě návětrná loď porušila pravidlo 11 a **není zproštěna viny, protože nebyla nucena proplout mezi prámem závodní komise a závětrnou lodí a neplula v rámci místa, na který by měla nárok (viz pravidla 43.1(a) a 43.1(b))**.

USA 2018/117
