

# **KNIHA ŘEŠENÝCH PŘÍPADŮ**

**2005 - 2008**

*Interpretace Závodních pravidel jachtingu*

**Český svaz jachtingu**

**ČTVRTÉ VYDÁNÍ  
Únor 2007**

## **Úvodní ustanovení k českému vydání Knihy řešených případů 2005 - 2008**

*V případě sporu o výklad kteréhokoliv citovaného případu je rozhodující originální anglické znění publikace „The CASE BOOK for 2005 - 2008“. Originální text je k dispozici na oficiální www stránce ISAF (<http://www.sailing.org>).*

Vydal: Český svaz jachtingu

Překlad z anglického originálu „The CASE BOOK for 2005-2008“,

na překladu spolupracovali:

Jan Blahoňovský, Milan Chmelař, Barbora Nápravníková, Marek Pavlovský,

Renek Sehnal, Petr Sládeček a Martin Soušek.

(jména jsou uvedeny bez titulů a jsou seřazeny abecedně)

© Český svaz jachtingu

## **Předmluva k čtvrtému vydání překladu Knihy řešených případů**

Vážený jachtaři, rozhodčí a závodníku,

Do rukou se ti dostává již čtvrté vydání českého překladu Knihy řešených případů ISAF (v originále ISAF Case book).

Věříme, že tato kniha pro tebe je nebo se stane dobrou pomůckou při hledání správného výkladu pravidel. Bez ohledu na to, zda jsi rozhodčí, který v knížce hledá oporu pro správné rozhodnutí projednávaného protestu, nebo trenér, který připravuje přednášku pro své svěřence, nebo jsi závodník, který chce lépe pochopit a lépe využít závodní pravidla.

Překlad odborného textu není jednoduchou záležitostí. Snaha našeho překladu je volit jednoduché výrazy a jednoduchý popis situací. Popsané situace jsou však někdy příliš komplexní, a proto jednoduchý popis vždy nestačí nebo se zkrátka nepodaří. Také ne vždy je anglický originál jasný a přehledný.

Pokud nalezneš v této knize nesrovnalosti nebo chyby a nebo máš návrhy k lepšímu, stručnějšimu a jasnějšimu překladu, neváhej nás kontaktovat. Překlad je týmovou prací a rádi tě v našem týmu přivítáme!

Dobry vítr do plachet a žádnou díru v lodi přeje!

(„...řikal jsem předjet, ne potopit!“)

Marek Pavlovský  
Expředseda Komise rozhodčích

Únor 2007

## **Co je to „Kniha řešených případů“?**

Kniha řešených případů je výkladem Závodních pravidel jachtingu ISAF (Mezinárodní jachtařské federace). Tvorba řešených případů se řídí směrnicí ISAF 31.3.

Rád bych vyvrátil u nás vžitý mýtus, že Kniha je souborem vyřešených odvolání závodníků k mezinárodní jachtařské federaci (ISAF). Závodník se může, pokud se nejedná o závod s mezinárodní JURY, odvolat pouze k národnímu svazu. Také protestní komise může poslat svému národnímu svazu žádost o potvrzení nebo opravu svého rozhodnutí. Dále sdružený klub nebo organizace může svému národním svazu poslat žádost o výklad pravidel.

Národní svazy řeší tuto agendu a pokud se domnívají, že jejich případ je zajímavý a pomůže osvětlit Závodní pravidla, zašle svůj případ k ISAF. Pracovní skupina případ posoudí a rozhodne, zda bude či nebude tento případ do sbírky zařazen. Stejná pracovní skupina taktéž v návaznosti na změny závodních pravidel provádí revizi stávající sbírky, opravuje případy nebo je ze sbírky vyřazuje.

## **Jak pracovat s „Knihou řešených případů“ ?**

Pokud s knihou začínáte a pročítáte jednotlivé případy, doporučuji nejprve projít „Skutečnosti“ a „Rozhodnutí“ (nebo „Otázky“ a „Odpovědi“) a teprve potom se zaměřit na výpis použitých pravidel (tučné písmo v úvodu případu) a „výtažek/abstrakce“ (kurzíva v úvodu případu). Abstrakce je zpravidla tvořena jedinou, ale bohatě rozvinutou větou, a v některých případech je těžko porozumět nejen českému překladu, ale i anglickému originálu.

První část byla oproti originálu zjednodušena. Namísto přehledu výtažků jednotlivých Případů podle jednotlivých pravidel v české verzi uvádíme pouze přehled Případů, které se daného pravidla týkají.

Marek Pavlovský

## **Zkratky jednotlivých národních svazů**

ARYF	All Russia Yachting Federation
CYA	Canadian Yachting Association
FAY	Federacion Argentina de Yachting
FIV	Federazione Italiana Vela
ISAF	International Sailing Federation
KNWV	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond
NSF	Norwegian Sailing Federation
RYA	Royal Yachting Association
USSA	United States Sailing Association

## **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 část byla oproti originálu zjednodušena. Namísto přehledu výtažků jednotlivých Případů podle jednotlivých pravidel zde uvádíme pouze přehled Případů, které se daného pravidla týkají.*

*V elektronické verzi můžete využít propojení (hyperlinky).*

### ZÁKLADNÍ PRINCIP

#### **Sportovní chování a pravidla**

[PŘÍPAD 31](#)

[PŘÍPAD 65](#)

### ČÁST 1 - ZÁKLADNÍ PRAVIDLA

#### **Pravidlo 1.1, Bezpečnost: Pomoc v nebezpečí**

[PŘÍPAD 20](#)

[PŘÍPAD 100](#)

#### **Pravidlo 2, Čestné plachtění**

[PŘÍPAD 27](#)

[PŘÍPAD 31](#)

[PŘÍPAD 34](#)

[PŘÍPAD 47](#)

[PŘÍPAD 65](#)

[PŘÍPAD 73](#)

[PŘÍPAD 74](#)

[PŘÍPAD 78](#)

## ČÁST 2 – POTKÁVÁNÍ LODÍ

### Část 2 Preambule

[PŘÍPAD 67](#)

### Část A – Právo plavby

#### Pravidlo 10, Na opačném větru

[PŘÍPAD 9](#)

[PŘÍPAD 23](#)

[PŘÍPAD 43](#)

[PŘÍPAD 50](#)

[PŘÍPAD 75](#)

[PŘÍPAD 87](#)

[PŘÍPAD 88](#)

[PŘÍPAD 99](#)

#### Pravidlo 11, Na stejném větru, krytí

[PŘÍPAD 7](#)

[PŘÍPAD 12](#)

[PŘÍPAD 13](#)

[PŘÍPAD 14](#)

[PŘÍPAD 24](#)

[PŘÍPAD 25](#)

[PŘÍPAD 51](#)

[PŘÍPAD 53](#)

[PŘÍPAD 70](#)

[PŘÍPAD 73](#)

[PŘÍPAD 74](#)

[PŘÍPAD 86](#)

**Pravidlo 12, Na stejném větru, bez krytí**

[PŘÍPAD 15](#)

[PŘÍPAD 24](#)

[PŘÍPAD 41](#)

[PŘÍPAD 77](#)

[PŘÍPAD 91](#)

**Pravidlo 13, Při obratu**

[PŘÍPAD 15](#)

[PŘÍPAD 17](#)

## **ČÁST B – VŠEOBECNÁ OMEZENÍ**

**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

[PŘÍPAD 2](#)

[PŘÍPAD 7](#)

[PŘÍPAD 11](#)

[PŘÍPAD 13](#)

[PŘÍPAD 14](#)

[PŘÍPAD 23](#)

[PŘÍPAD 25](#)

[PŘÍPAD 26](#)



[PŘÍPAD 27](#)

[PŘÍPAD 30](#)

[PŘÍPAD 50](#)

[PŘÍPAD 54](#)

[PŘÍPAD 75](#)

[PŘÍPAD 77](#)

[PŘÍPAD 87](#)

[PŘÍPAD 91](#)

[PŘÍPAD 92](#)

[PŘÍPAD 99](#)

**Pravidlo 14(b), Zabránění doteku**

[PŘÍPAD 19](#)

**Pravidlo 15, Získání práva plavby**

[PŘÍPAD 7](#)

[PŘÍPAD 13](#)

[PŘÍPAD 24](#)

[PŘÍPAD 27](#)

[PŘÍPAD 53](#)

[PŘÍPAD 54](#)

**Pravidlo 16.1, Změna směru**

[PŘÍPAD 6](#)

[PŘÍPAD 13](#)

[PŘÍPAD 25](#)

[PŘÍPAD 26](#)

[PŘÍPAD 46](#)

[PŘÍPAD 52](#)

[PŘÍPAD 60](#)

[PŘÍPAD 76](#)

[PŘÍPAD 86](#)

[PŘÍPAD 92](#)

[PŘÍPAD 93](#)

**Pravidlo 16.2, Změna směru**

[PŘÍPAD 6](#)

[PŘÍPAD 26](#)

[PŘÍPAD 92](#)

**Pravidlo 17.1, Na stejném větru; Správný směr**

[PŘÍPAD 7](#)

[PŘÍPAD 14](#)

[PŘÍPAD 46](#)

## **ČÁST C – U ZNAČEK A PŘEKÁŽEK**

**Část 2, Oddíl C – Preambule**

[PŘÍPAD 70](#)

**Pravidlo 18, Obeplování a míjení značek a překážek**

[PŘÍPAD 23](#)

[PŘÍPAD 70](#)

## **Pravidlo 18 Preambule**

[PŘÍPAD 21](#)

**Pravidlo 18.1, Obeplování a míjení značek a překážek: Kdy toto pravidlo platí**

[PŘÍPAD 12](#)

[PŘÍPAD 26](#)

[PŘÍPAD 81](#)

[PŘÍPAD 84](#)

[PŘÍPAD 94](#)

[PŘÍPAD 95](#)

**Pravidlo 18.1(b) Obeplování a míjení značek a překážek: Kdy toto pravidlo platí**

[PŘÍPAD 9](#)

[PŘÍPAD 15](#)

[PŘÍPAD 43](#)

[PŘÍPAD 76](#)

**Pravidlo 18.2, Obeplování a míjení značek a překážek: Poskytnutí místa; Vyhýbání**

[PŘÍPAD 11](#)

[PŘÍPAD 63](#)

**Pravidlo 18.2(a) Obeplování a míjení značek a překážek: Krytí – základní pravidlo**

[PŘÍPAD 2](#)

[PŘÍPAD 12](#)

[PŘÍPAD 21](#)

[PŘÍPAD 25](#)

[PŘÍPAD 33](#)

[PŘÍPAD 41](#)

[PŘÍPAD 59](#)

[PŘÍPAD 75](#)

[PŘÍPAD 86](#)

[PŘÍPAD 94](#)

**Pravidlo 18.2(b), Obeplování a míjení značek a překážek: Krytí v zóně**

[PŘÍPAD 2](#)

**Pravidlo 18.2(c), Obeplování a míjení značek a překážek: Není krytí v zóně**

[PŘÍPAD 2](#)

[PŘÍPAD 15](#)

[PŘÍPAD 16](#)

[PŘÍPAD 29](#)

[PŘÍPAD 62](#)

[PŘÍPAD 81](#)

[PŘÍPAD 94](#)

**Pravidlo 18.2(d), Obeplování a míjení značek a překážek: Změna směru k obeplování nebo míjení**

[PŘÍPAD 75](#)

[PŘÍPAD 86](#)

**Pravidlo 18.3, Obeplování a míjení značek a překážek: Obracení u značky**

[PŘÍPAD 33](#)

[PŘÍPAD 95](#)

**Pravidlo 18.3(b), Obeplování a míjení značek a překážek: Obracení u značky**

[PŘÍPAD 93](#)

**Pravidlo 18.4, Obeplování a míjení značek a překážek: Přehození**

[PŘÍPAD 75](#)

[PŘÍPAD 86](#)

**Pravidlo 18.5, Obeplování a míjení značek a překážek: Míjení spojitě překážky**

[PŘÍPAD 16](#)

[PŘÍPAD 29](#)

[PŘÍPAD 30](#)

[PŘÍPAD 33](#)

**Pravidlo 19.1, Místo k obratu u překážky**

[PŘÍPAD 3](#)

[PŘÍPAD 11](#)

[PŘÍPAD 33](#)

[PŘÍPAD 54](#)

**Pravidlo 19.1(b), Místo k obratu u překážky**

[PŘÍPAD 35](#)

[PŘÍPAD 101](#)

## **ČÁST D – DALŠÍ PRAVIDLA**

**Pravidlo 22.2, Překážení jiné lodi**

[PŘÍPAD 78](#)

## ČÁST 3 – ŘÍZENÍ ZÁVODU

**Pravidlo 26, Startování rozjížděk**

[PŘÍPAD 31](#)

**Pravidlo 28.1, Plachtění po dráze**

[PŘÍPAD 90](#)

**Pravidlo 28.2, Plachtění po dráze**

[PŘÍPAD 58](#)

**Pravidlo 29.1, Odvolání: Individuální odvolání**

[PŘÍPAD 31](#)

[PŘÍPAD 71](#)

[PŘÍPAD 79](#)

**Pravidlo 30.3, Startovní tresty: Pravidlo černé vlajky**

[PŘÍPAD 65](#)

[PŘÍPAD 96](#)

**Pravidlo 31.1, Dotek se značkou**

[PŘÍPAD 77](#)

**Pravidlo 32.1, Zkrácení nebo přerušení po startu**

[PŘÍPAD 37](#)

**Pravidlo 32.1(d), Zkrácení nebo přerušení po startu**

[PŘÍPAD 28](#)

## ČÁST 4 – DALŠÍ POŽADAVKY PŘI ZÁVODĚNÍ

### **Pravidlo 41, Vnější pomoc**

[PŘÍPAD 100](#)

### **Pravidlo 42.1 Pohon: Základní pravidlo**

[PŘÍPAD 5](#)

[PŘÍPAD 8](#)

[PŘÍPAD 69](#)

### **Pravidlo 42.2(d), Pohon: Zakázané činnosti**

[PŘÍPAD 8](#)

### **Pravidlo 43.1, Oblečení a výstroj závodníka**

[PŘÍPAD 89](#)

### **Pravidlo 44.1, Tresty pro porušení pravidel Části 2: Přijetí trestu**

[PŘÍPAD 99](#)

### **Pravidlo 45, Vytažení, uvázání, kotvení**

[PŘÍPAD 5](#)

### **Pravidlo 46, Odpovědná osoba**

[PŘÍPAD 40](#)

### **Pravidlo 49, Pozice posádky**

[PŘÍPAD 4](#)

### **Pravidlo 49.2, Pozice posádky**

[PŘÍPAD 36](#)

[PŘÍPAD 83](#)

**Pravidlo 50.3, Nastavování a ovládání plachet: Užití výložníků**

[PŘÍPAD 97](#)

**Pravidlo 50.3(a), Nastavování a ovládání plachet: Užití výložníků**

[PŘÍPAD 4](#)

**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 80](#)

**Pravidlo 60.1, Právo protestovat, právo žádat o nápravu nebo jednání podle pravidla 69**

[PŘÍPAD 1](#)

**Pravidlo 60.2(a), Právo protestovat, právo žádat o nápravu nebo jednání podle pravidla 69**

[PŘÍPAD 39](#)

**Pravidlo 61.1, Požadavky protestu: Informování protestovaného**

[PŘÍPAD 85](#)

**Pravidlo 61.1(a), Požadavky protestu: Informování protestovaného**

[PŘÍPAD 72](#)

**Pravidlo 61.2, Požadavky protestu: Obsah protestu**

[PŘÍPAD 80](#)

**Pravidlo 61.2(c), Požadavky protestu: Obsah protestu**

[PŘÍPAD 22](#)

**Pravidlo 62, Náprava**

[PŘÍPAD 44](#)



[PŘÍPAD 80](#)

**Pravidlo 62.1, Náprava**

[PŘÍPAD 68](#)

[PŘÍPAD 71](#)

**Pravidlo 62.1(a), Náprava**

[PŘÍPAD 37](#)

[PŘÍPAD 82](#)

**Pravidlo 62.1(b), Náprava**

[PŘÍPAD 19](#)

**Pravidlo 62.1(c), Náprava**

[PŘÍPAD 20](#)

[PŘÍPAD 34](#)

**Pravidlo 62.2, Náprava**

[PŘÍPAD 102](#)

## **ČÁST B – PROJEDNÁVÁNÍ A ROZHODNUTÍ**

**Pravidlo 63.1, Projednávání: Požadavky pro projednávání**

[PŘÍPAD 1](#)

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

[PŘÍPAD 48](#)

**Pravidlo 63.3, Projednávání: Právo být přítomen**

[PŘÍPAD 49](#)

**Pravidlo 63.5, Projednávání: Platnost protestu nebo žádosti o nápravu**

[PŘÍPAD 22](#)

**Pravidlo 63.6, Projednávání: Přijetí svědectví a zjišťování skutečností**

[PŘÍPAD 104](#)

**Pravidlo 63.7, Projednávání: Konflikt mezi pravidly**

[PŘÍPAD 98](#)

**Pravidlo 64.1(a), Rozhodnutí: Tresty a zproštění viny**

[PŘÍPAD 22](#)

[PŘÍPAD 66](#)

**Pravidlo 64.1(b), Rozhodnutí: Tresty a zproštění viny**

[PŘÍPAD 3](#)

[PŘÍPAD 10](#)

[PŘÍPAD 28](#)

[PŘÍPAD 49](#)

[PŘÍPAD 51](#)

**Pravidlo 64.2, Rozhodnutí: Rozhodnutí o nápravě**

[PŘÍPAD 31](#)

[PŘÍPAD 45](#)

[PŘÍPAD 71](#)

## **ČÁST C – HRUBÉ JEDNÁNÍ**

**Pravidlo 69.1, Obvinění z hrubého jednání: Jednání protestní komise**

[PŘÍPAD 34](#)

[PŘÍPAD 65](#)

[PŘÍPAD 67](#)

## ČÁST D - ODVOLÁNÍ

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

[PŘÍPAD 55](#)

[PŘÍPAD 104](#)

**Pravidlo 71.4, Rozhodnutí odvolání**

[PŘÍPAD 61](#)

## ČÁST 6 – PŘIHLÁŠKY A KVALIFIKACE

**Pravidlo 78.3, Souhlas s třídivými pravidly, certifikáty**

[PŘÍPAD 57](#)

## ČÁST 7 – ORGANIZACE ZÁVODU

**Pravidlo 85, Řízení se pravidly**

[PŘÍPAD 44](#)

[PŘÍPAD 66](#)

**Pravidlo 86.1(c), Změna Závodních pravidel**

[PŘÍPAD 85](#)

**Pravidlo 87, Změna předpisů národního svazu**

[PŘÍPAD 98](#)

**Pravidlo 89.2(c), Závodní komise. Plachetní směrnice. Bodování: Plachetní směrnice**

[PŘÍPAD 32](#)

## DODATEK F – ODVOLACÍ PROCEDURA

**Pravidlo F5, Nepostačující skutečnosti, znovuotevření**

[PŘÍPAD 104](#)

## DODATEK J – VYPSÁNÍ ZÁVODU A PLACHETNÍ SMĚRNICE

**Pravidlo J1.2(9), Obsah vypsání závodu**

**Pravidlo J2.2(7), Obsah plachetních směrnic**

[PŘÍPAD 98](#)

## DEFINICE

**Definice, zcela vzadu, zcela vpředu, krytí**

[PŘÍPAD 12](#)

[PŘÍPAD 91](#)

**Definice, dokončení**

[PŘÍPAD 45](#)

[PŘÍPAD 58](#)

[PŘÍPAD 82](#)

**Definice, vyhýbání**

[PŘÍPAD 30](#)

[PŘÍPAD 50](#)

[PŘÍPAD 60](#)

[PŘÍPAD 77](#)

[PŘÍPAD 87](#)

[PŘÍPAD 88](#)

[PŘÍPAD 91](#)

[PŘÍPAD 93](#)

**Definice, značka**

[PŘÍPAD 58](#)

**Definice, překážka**

[PŘÍPAD 10](#)

[PŘÍPAD 23](#)

[PŘÍPAD 29](#)

[PŘÍPAD 41](#)

**Definice, strana**

[PŘÍPAD 55](#)

**Definice, správný směr**

[PŘÍPAD 14](#)

[PŘÍPAD 46](#)

[PŘÍPAD 86](#)

**Definice, závodění**

[PŘÍPAD 68](#)

**Definice, místo**

[PŘÍPAD 16](#)

[PŘÍPAD 21](#)

[PŘÍPAD 60](#)

[PŘÍPAD 70](#)

[PŘÍPAD 93](#)

[PŘÍPAD 103](#)

**Definice, pravidlo**

[PŘÍPAD 85](#)

[PŘÍPAD 98](#)

**Definice, start**

[PŘÍPAD 28](#)

## **ZNAMENÍ ZÁVODU**

**Znamení závodu, X**

[PŘÍPAD 31](#)

## **MEZINÁRODNÍ PŘEDPISY PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKY NA MOŘI**

[PŘÍPAD 38](#)

## 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**

*Závodící loď, která porušila pravidlo, ale dále pokračuje v rozjížděce, může protestovat na základě pozdějšího incidentu, i když je po rozjížděce diskvalifikována..*

#### **Otázka**

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 ani nevzdá ani nepřijme trest. Později po druhém incidentu B protestuje na třetí loď C. Protestní komise projedná protest A proti B a diskvalifikuje B. Je touto diskvalifikací protest B proti C neplatný?

#### **Odpověď**

Ne. Když loď po porušení pravidla pokračuje v závodění, její práva a povinnosti podle pravidel se nemění. Proto, i když je protest proti B potvrzen, 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 C diskvalifikována.

RYA 1962/25

## PŘÍPAD 2

**Pravidlo 12, Na stejném větru, bez krytí**

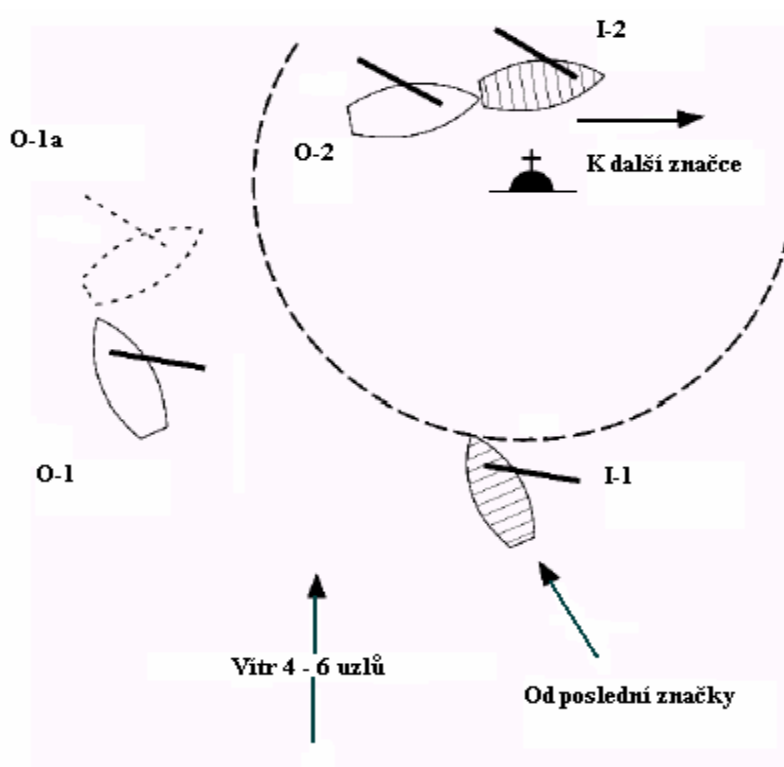
**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

**Pravidlo 18.2(a), Obeplování a míjení značek a překážek: Krytí – základní pravidlo**

**Pravidlo 18.2(b), Obeplování a míjení značek a překážek: Krytí v zóně**

**Pravidlo 18.2(c), Obeplování a míjení značek a překážek: Bez krytí v zóně**

*Pravidlo 18.2(c) neplatí mezi lodí zcela vpředu a lodí zcela vzadu, jestliže loď zcela vzadu dosáhla dvoudélkové zóny před lodí zcela vpředu. Pravidlo 18.2(b) neplatí mezi dvěma loděmi, které nebyly v krytí, když první z nich dosáhla dvoudélkové zóny. Pravidlo 18.2(a) platí pouze, když lodě jsou v krytí. Když pravidla 18.2(a), 18.2(b) a 18.2(c) neplatí, je právo plavby určeno odpovídajícím pravidlem Sekce A Části 2.*



### Souhrn skutečností

Lodě O a I byly obě na větru zleva a blížily se ke značce, kterou obeplovaly pravobokem. Vítr byl slabý. Když O připlula na úroveň značky, byla zcela vpředu oproti lodi I, ale tři a půl délky trupu bočně od značky. I dosáhla dvoudélkové zóny. Po přehození a přiblížení se ke značce O narazila do zádě I. Nedošlo ke škodě nebo zranění. O protestovala na I podle pravidla 18.2(c). I protestovala na O podle pravidla 12. O byla diskvalifikována a odvolala se.

### Rozhodnutí

Odvolání bylo zamítnuto. O se zřejmě domnívala, že pravidlo 18.2(c) platí, když byly obě lodě v pozici 1, a že I, tehdy zcela vzadu, byla povinna se vyhýbat O, dokud obě



lodě neobeplují značku. Jak bylo uvedeno, pravidlo 18.2(c) platí pouze, jestliže loď byla zcela vpředu, když dosáhla dvoudélkové zóny. V pozici 1 byla I uvnitř dvoudélkové zóny, ale O byla vně. Když O přehodila, aby plula ke značce, obě se dostaly do krytí a O byla podle pravidla 18.2(a) povinna poskytovat I místo k obeplutí značky, které zahrnuje i místo pro nezbytné přehození. Před nárazem byla I zcela vpředu před O. V tom okamžiku pravidlo 18.2(a) přestalo platit a začalo platit pravidlo 12. Pravidlo 18.2(b) neplatilo, protože lodě nebyly v krytí bezprostředně předtím, než I dosáhla zóny. Proto bylo správné diskvalifikovat O pro porušení pravidla 12. O rovněž porušila pravidlo 14, protože pro ni bylo možné zabránit doteku s I. Pro I bylo pravděpodobně nemožné doteku zabránit. Avšak, i kdyby mohla zabránit doteku, nemohla by být potrestána podle pravidla 14, protože byla lodí s právem plavby a dotek nezpůsobil škodu nebo zranění.

USSA 1962/87

## PŘÍPAD 3

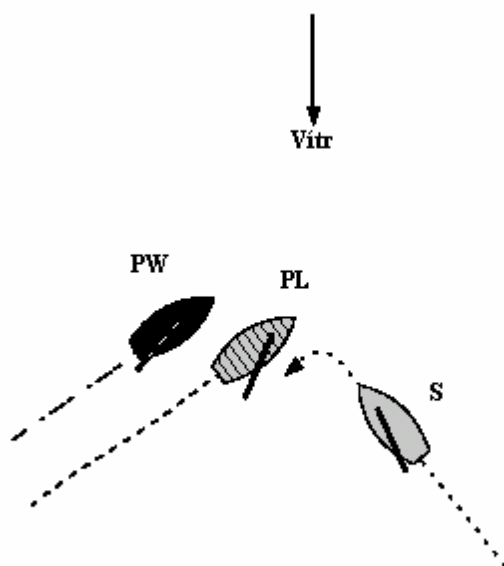
### Pravidlo 19.1, Místo k obratu u překážky

### Pravidlo 64.1(b), rozhodnutí: Tresty a zproštění viny

*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. Závětrná loď také není povinna odpadnout za záď lodi na větru zprava.*

### Souhrn skutečností

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 vyhnout S volala potřetí a PW nyní začala obracet. V tomto okamžiku S, která byla ve vzdálenosti tří stop (1m) 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 příďi 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 bylo přijato. PL měla právo si vybrat mezi obratem a odpadnutím. Pokud 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. Nebyla povinna

předpokládat, že se PW nepodřídí pravidlu 19.1, a také neměla povinnost odpadnout za zád' lodě S. PL je osvobozena jako nevinná oběť porušení pravidla druhou lodí tak, jak stanoví pravidlo 64.1(b).

RYA 1962/37

## PŘÍPAD 4

**Pravidlo 49, Pozice posádky**

**Pravidlo 50.3(a), Nastavování a ovládání plachet: Užití výložníků**

*Závodník může držet otěže mimo lod'.*

### **Otázka**

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

### **Odpověď**

Pravidlo 50.3(a) zakazuje užití výložníku, který je definován jako kování nebo jiné zařízení. Závodník není ani kování ani zařízení. Proto je přípustné pro závodníka držet otěže vně lodě za předpokladu, že je to v souladu s pravidlem 49.

RYA 1962/41

## PŘÍPAD 5

**Pravidlo 42.1, Pohon: Základní pravidlo**

**Pravidlo 45, Vytažení, uvázání, kotvení**

*Vytahování kotvy tak, že loď získává rychlost oproti dnu, porušuje pravidlo 42.1.*

### **Otázka**

Velké množství našich závodů je startováno proti silnému přílivovému proudu a proti větru. Když je vítr velmi slabý, lodě kotví na startovní čáře nebo v její blízkosti, aby nebyly proudem snášeny zpět. Když vítr zesílí nebo přílivový proud zeslábne, loď zdvihne kotvu a začne plachtit. Na jedné straně je jasné, že loď musí plachtit předtím, než je kotva zdvižena, nebo poruší pravidlo 42.1. Na druhé straně je zřejmé, že u kotvy hozené dopředu pravidlo 45 jasně stanoví, že kotva musí být vytažena předtím, než loď začne plachtit. Je zřejmé, že loď vytahováním kotvy získá rychlost. Co je správný názor?

### **Odpověď**

Vytahování kotvy - ať už byla spuštěna nebo hozena vpřed - tak, že vyvolá pohyb vůči dnu, porušuje pravidlo 42.1.

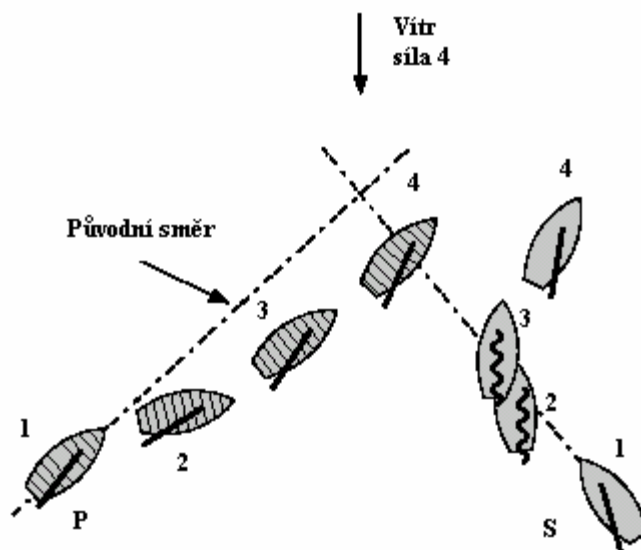
RYA 1962/44 a 1979/5

## PŘÍPAD 6

**Pravidlo 16.1, Změna směru**

**Pravidlo 16.2, Změna směru**

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



### Souhrn skutečností

Mezi pozicemi 1 a 2 P odpadla, aby proplula za zádí lodi S. O okamžik později S zvolila obrát. Po proplutí přibližně jedné délky lodi se P vrátila na svůj směr ostře proti větru a ztratila přibližně délku trupu směrem do závětří. P minula S také přibližně jednu délku v jejím návětří. Po té, co S obrátila, vyostření P nebylo způsobeno nutností vyhybat S. P protestovala na S podle pravidla 16.1. P tvrdila, že když S obrátila poté, co P musela odpadnout za její zád', S neposkytla P dostatek místa k vyhybání. Protestní komise diskvalifikovala S podle pravidla 16.1. S se odvolala.

### Rozhodnutí

Odvolání bylo přijato. 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 vyhybání a proto S neporušila pravidlo 16.1. S rovněž neporušila pravidlo 16.2, protože P byla schopna plachtit 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 se již dále neuplatnila. S vyhybala P tak, jak je požadováno pravidlem 13.

USSA 1963/93

## PŘÍPAD 7

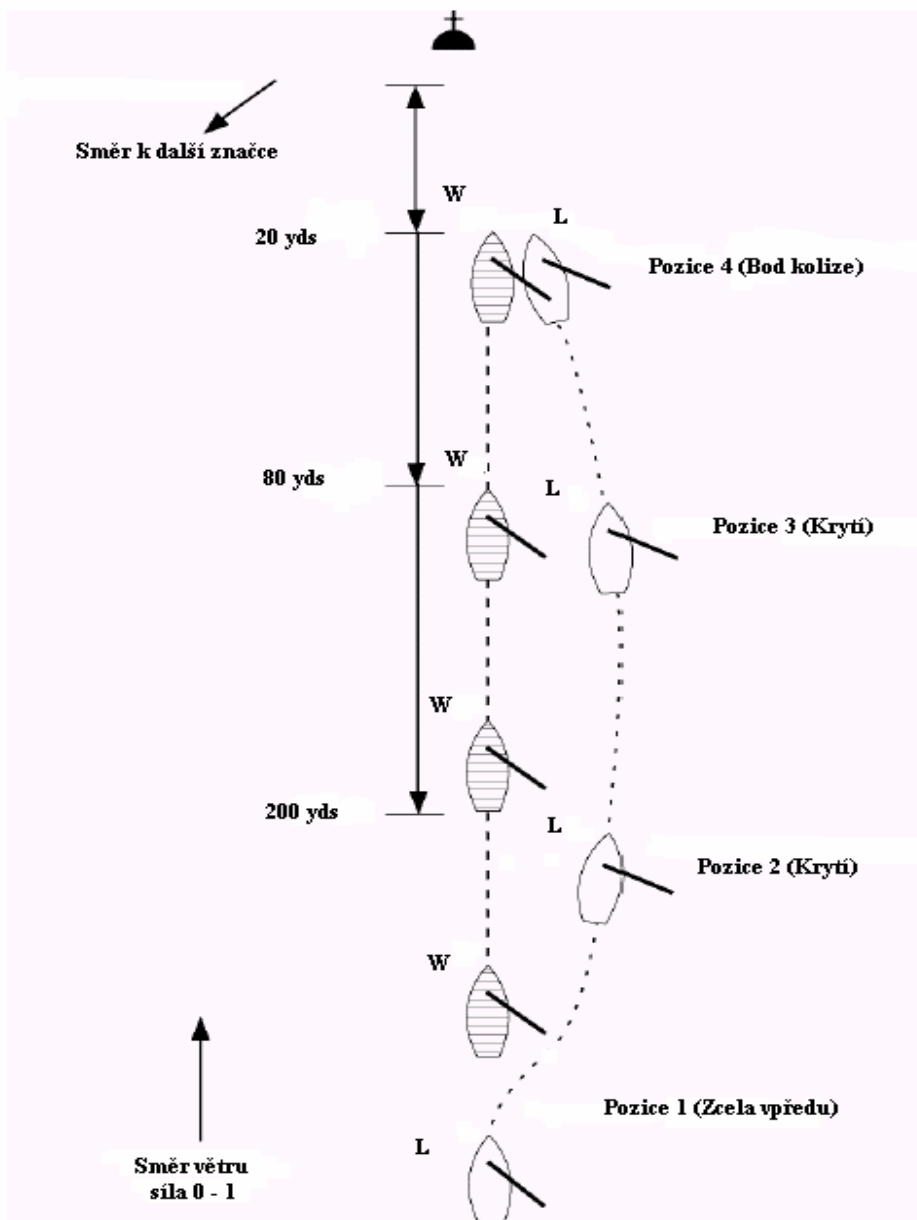
**Pravidlo 11, Na stejném větru, krytí**

**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

**Pravidlo 15, Získání práva plavby**

**Pravidlo 17.1, Na stejném větru; správný směr**

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



### Souhrn skutečností

Přibližně 200 yardů (180m) od značky, L získala závětrné krytí vzhledem k W z pozice zcela vzadu. 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 yardů (70m) od značky. V tomto místě L mírně vyostřila směrem ke značce. Vyostření neovlivnilo W. W, která neplachtila pod svůj správný směr, udržovala stálý směr. L se nikdy nestala lodí zcela vzadu. Ráňno 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 bylo 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 dobu a nic nebránilo W, aby místo k vyhýbání využila.

Pravidlo 17.1 se na L uplatnilo, protože jak ukazuje obrázek, byla ve vzdálenosti dvou délek svého trupu od W, když krytí začalo. L byla oprávněna měnit směr, když se přibližovala ke značce za předpokladu, že neplachtila nad svůj správný směr. Je to správný směr L, který je kriteriem pro rozhodnutí zda porušila pravidlo 17.1. Podle odsouhlaseného nákresu, L v žádném okamžiku neplachtila nad svůj správný směr. L porušila pravidlo 14, protože mohla zabránit doteku s W, ale nemůže být potrestána, protože nevznikla ani škoda ani zranění. W je diskvalifikována podle pravidla 11 a L je vráceno původní pořadí.

RYA 1963/10



## PŘÍPAD 8

**Pravidlo 42.1, Pohon: Základní pravidlo**

**Pravidlo 42.2(d), Pohon: Zakázané činnosti**

*Při jízdě na boční vítr loď neporuší pravidlo 42, když její kormidelník předvídá a přijímá výhodu vln, které vytvořilo projíždějící plavidlo, a dělá pohyby kormidlem časované s příchodem jednotlivých vln. Toto není rudlování, ale využití přirozeného působení vody na trup.*

### **Souhrn skutečností**

Dvě malé lodě A a B pluly na boční vítr rychlostí okolo 8 uzlů. Velká motorová loď proplula rychle v rovnoběžném směru v jejich závětrří a vytvořila několik velkých vln. Když každá z vln dosáhla A, její kormidelník pohnul kormidelní pákou napříč středovou linií, což způsobilo sérii rytmických změn dráhy časovaných průchodem 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 A a ta se odvolala.

### **Rozhodnutí**

Odvolání bylo vyhověno, A je vrácena do pořadí.

Pohyby, i když opakované, nebyly silové. Získání rychlosti nebylo přímým výsledkem pohybu kormidla, ale změnou polohy lodě tak, aby mohla přijmout 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).

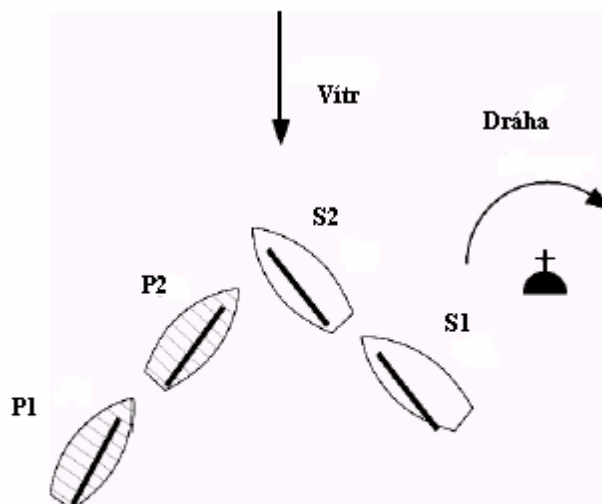
USSA 1962/91

## PŘÍPAD 9

**Pravidlo 10 Na opačném větru**

**Pravidlo 18.1(b) Oboplouvání a míjení značek a překážek: Kdy toto pravidlo platí**

*Když si loď na větru zprava zvolí směr od návětrné značky, loď na větru zleva musí vyhybat. V tomto případě neexistuje pravidlo, které vyžaduje po lodi, aby plachtila správným směrem.*



### Otázka

Dvě lodě, plující ostře proti větru, se potkaly na opačném větru u návětrné značky, kterou musely minout pravobokem. Loď S měla odpovídající 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 18.1(b) předpokládá, že lodě nejsou subjektem pravidla 18; Proto, když loď S zvolí zachování svého směru, loď P musí vyhybat. 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

## PŘÍPAD 10

**Pravidlo 64.1**      **Rozhodnutí: Tresty a zproštění viny**  
**Definice**            **Překážka**

*Když dojde k doteku mezi dvěma loděmi, obě mohou být zbaveny viny, když třetí loď, která porušila pravidlo, způsobila tuto situaci.*

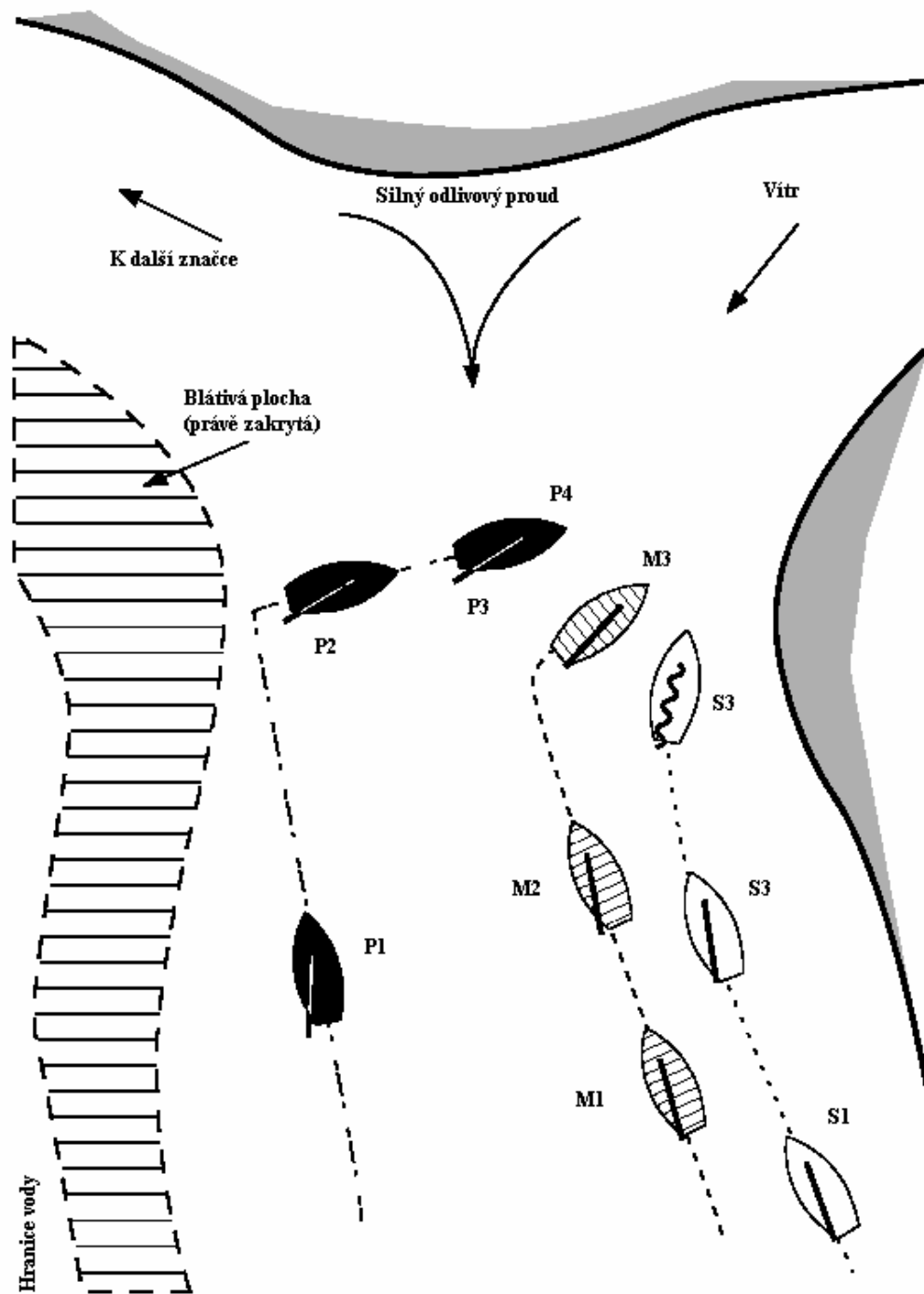
### **Souhrn skutečností**

Když se loď P přibližovala k bahnitě mělčině, obrátila na vítr zleva. Loď M na větru zprava bezprostředně zvolala a potom opětovně zvolala, když byla vzdálena jednu délky trupu, protože bylo zjevné, že loď P zkouší proplout před ní a kolize bude nevyhnutelná. Když P na volání nereagovala, loď M obrátila a volala na loď S, která se k nim přibližovala. Loď S se pokoušela reagovat, ale došlo ke kontaktu. Loď P vzdala. Loď S protestovala na loď M podle pravidla 10. Protestní komise s vysvětlením, že loď M měla dostatek času, aby zabránila kolizi a vyhnula se jak lodi P tak i lodi S, diskvalifikovala loď M podle pravidla 14.

Loď M se odvolala a tvrdila, že protestní komise se zmýlila, když prohlásila, že ona, loď s právem plavby, byla povinna vyhýbat lodi P. Navíc, po svém druhém volání, odpadla a potom konečně P reagovala obratem v okamžiku, kdy kontakt byl pravděpodobný. M také tvrdila, že S nesplnila svoji povinnost podle pravidla 19.

### **Rozhodnutí**

Odvolání se vyhovuje. P, která správně vzdala, porušila pravidlo 10. Způsobila problém a M za těchto okolností jednala tak, aby dopad chyby P eliminovala. M a S byly nevinnou obětí porušení pravidel ze strany P. M porušila pravidlo 13, ale je zproštěna viny podle pravidla 64.1(b). S byla subjektem pravidla 14, ale neporušila je, protože nebylo pro ni možné zabránit doteku. Nelegální jednání P bylo primárním důvodem celého incidentu. Tvrzení M na právo podle pravidla 19 je chybné, protože, podle definice překážky, P nebyla překážkou, neboť M a S nebyly povinny se P vyhýbat nebo ji poskytnout místo.

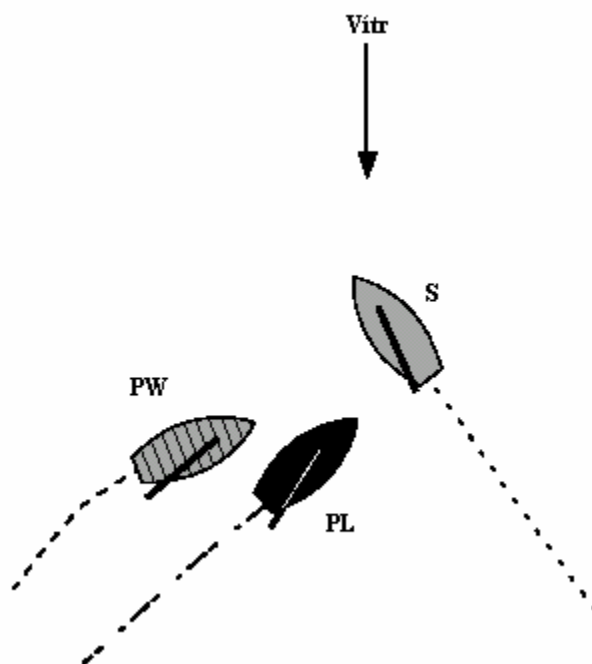


RYA 1964/8

## PŘÍPAD 11

<b>Pravidlo 14</b>	<b>Zabránění doteku</b>
<b>Pravidlo 18.2(a)</b>	<b>Obeplování a míjení překážek: Krytí - základní pravidlo</b>
<b>Pravidlo 19.1</b>	<b>Místo k obratu u překážky</b>

*Když překážkou je loď s právem plavby, kterou dvě lodě v krytí hodlají minout stejnou stranou, vnější loď musí dát vnitřní lodi místo k proplutí.*



### Souhrn skutečností

Na úseku křížování 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 zádí 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 18.2(a).

Protestní komise zaujala stanovisko, že pravidlo 18.2(a) se neuplatní. PW mohla snadno obrátit na volnou vodu do návětrí, aby se vyhnula. PW byla diskvalifikována podle pravidla 19.1 a odvolala se.

### Rozhodnutí

S byla překážkou, kterou PW a PL hodlaly minout po stejné straně. Proto se uplatní pravidlo 18. Podle pravidla 18.2(a) PW měla právo na místo pro proplutí mezi PL a zádí S. PL neposkytla PW odpovídající místo, a tak PL porušila pravidlo 18.2(a). PL byla subjektem pravidla 14, ale nemohla být pro porušení tohoto pravidla potrestána,

protože měla právo plavby proti PW a nevznikla škoda ani zranění. Pravidlo 19.1 neplatí, protože PL nebyla na kolizním kurzu s S.

PW nemohla vědět, že PL neudělá nic, aby poskytla odpovídající místo, až do toho okamžiku, kdy chtěla proplout mezi S a PL. Proto pro PW nebylo rozumně možné zabránit doteku, který nastal, a tak PW neporušila pravidlo 14.

Odvolání bylo vyhověno. Rozhodnutí protestní komise diskvalifikovat PW se ruší. PW je vráceno pořadí a PL je diskvalifikována.

RYA 1964/18

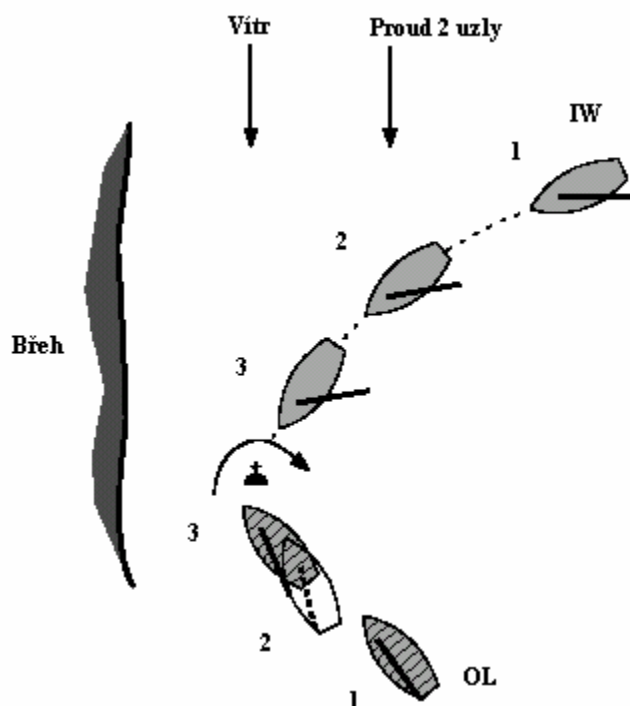
## PŘÍPAD 12

<b>Pravidlo 11</b>	<b>Na stejném větru, krytí</b>
<b>Pravidlo 18.1</b>	<b>Obeplouvání a míjení značek a překážek: Když toto pravidlo platí</b>
<b>Pravidlo 18.2(a)</b>	<b>Obeplouvání a míjení značek a překážek: Krytí základní pravidlo</b>
<b>Definice</b>	<b>Zcela vpředu a zcela vzadu; Krytí</b>

*Pro určení práva na místo u značky není podstatné, že lodě se přibližují na velice rozdílných kurzech, pokud je mezi nimi v patřičném okamžiku krytí.*

### Souhrn skutečností

OL a IW se přibližovaly ke značce, kterou obeplouvaly 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 dvě délky lodě od značky stoupala pomalu proti proudu. IW dvakrát volala o místo a OL dvakrát odpověděla „Nemůžeš zde proplout“. V posledním okamžiku, krátce po pozici 3 v nákresu, 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(a). Odvolala se s tvrzením, že bylo nelogické a mimo záměr definice 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 záďí vnější loď. Kromě toho argumentovala tím, že

způsobem, jakým se IW přibližovala ke značce, pokud by nevyostřila, byla schopna snadno proplout za zádí OL a že IW nebyla vnitřní lodí až do posledního okamžiku před kontaktem.

### **Rozhodnutí**

Odvolání se zamítá. Diskvalifikace OL je potvrzena.

Lodě hodlaly míjet značku po stejné požadované straně a byly na stejném větru, a proto pravidlo 18 platí. Lodě byly v krytí v odpovídajícím čase, a proto platí pravidlo 18.2(a), které upravuje pravidlo 11 tím, že vyžaduje, aby OL poskytla místo IW. OL nedala místo, a tak je diskvalifikována podle tohoto pravidla. Porušila také pravidlo 14, když mohla zabránit doteku. IW porušila pravidlo 11, ale je podle pravidla 64.1(b) zbavena viny vzhledem k tomu, že tak musela učinit, protože OL neposkytla místo. IW také porušila pravidlo 14, protože mohla zabránit doteku, ale není potrestána, protože nedošlo ke škodě ani zranění.

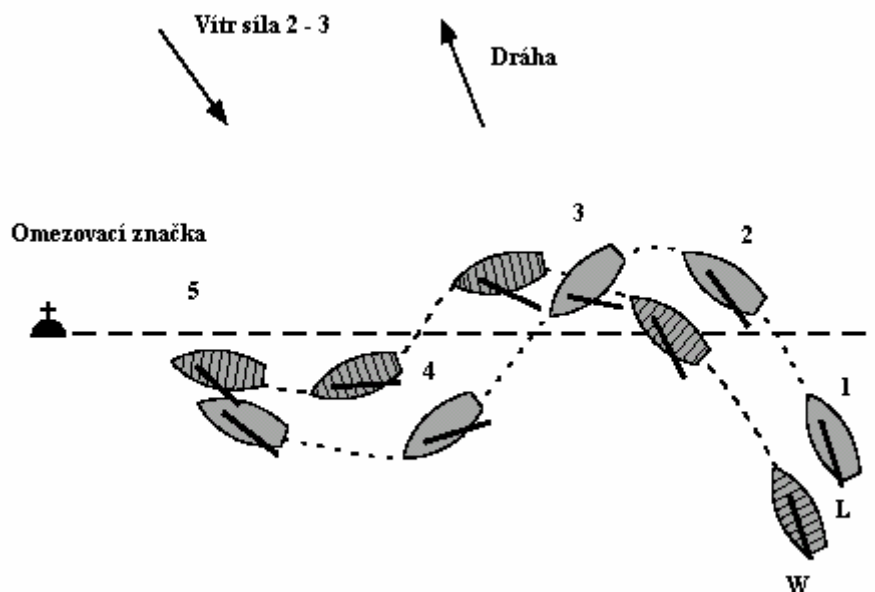
RYA 1964/19



## PŘÍPAD 13

<b>Pravidlo 11</b>	<b>Na stejném větru, krytí</b>
<b>Pravidlo 14</b>	<b>Zabránění doteku</b>
<b>Pravidlo 15</b>	<b>Získání práva plavby</b>
<b>Pravidlo 16.1</b>	<b>Změna směru</b>

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



### Souhrn skutečností

Když dvě lodě délky 14 stop manévrovaly před startovním znamením, překřížily startovní čáru. Zatímco odpadaly, aby se vrátily na předstartovní stranu, L z počátku návětrná loď získala závětrnou pozici tím, že proplula za zádí W. Bezprostředně po pozici 4 L vyostřila do směru ostře proti větru a plachtěla přímo na levou stranu startovní čáry. W během toho, s povolenými otěžemi plachtěla pomaleji podél startovní čáry. V pozici 5 došlo ke kontaktu, ráhno W se dotklo bočního vantu L. L protestovala na W podle pravidla 11. W proti ní protestovala podle pravidla 12 a 15.

Protestní komise zjistila, že L měla právo plavby podle pravidla 11 od okamžiku, kdy zaujala stálý kurz, až do kontaktu. W měla dostatek místa k vyhýbání, ačkoliv by přejela startovní čáru předčasně, mohla tak učinit. Proto se zamítá protest W a přijímá se protest L. W se odvolala a současně uvedla pravidlo 16.1.

### Rozhodnutí

Odvolání se zamítá. Mezi pozicemi 2 a 3 L získala krytí v závětrí W a získala tím právo plavby podle pravidla 11, ale omezené požadavky pravidla 15, které požaduje, aby z počátku poskytla místo W, aby se jí mohla vyhnout. L vyhověla tomuto

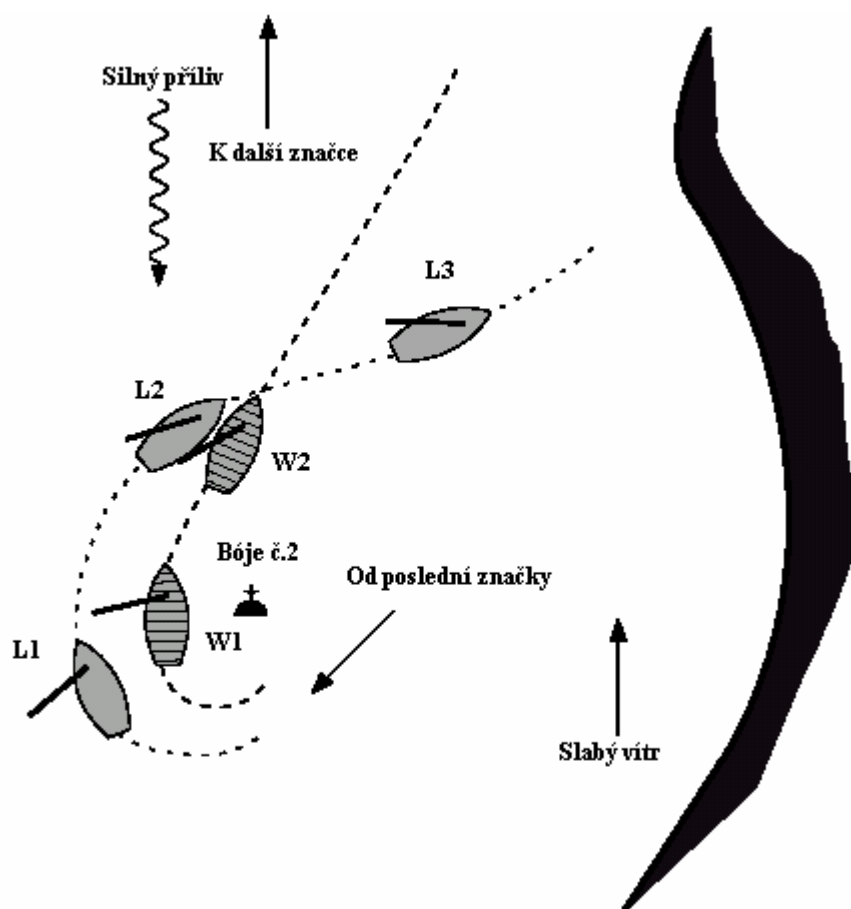
požadavku, protože poskytla W místo k vyhýbání. Právě po pozici 4 změna směru L dala W místo k vyhýbání, jak je požadováno pravidlem 16.1. Proto L neporušila pravidlo 16.1. Potom, když L plachtila ostře proti větru, platilo pravidlo 11. Avšak W nevyhýbala, a tudíž její diskvalifikace podle pravidla 11 je potvrzena. Navíc W porušila pravidlo 14, protože mohla zabránit doteku s L. L také porušila pravidlo 14, protože pro ni bylo snadné nepatrně odpadnout a zabránit doteku. Avšak nebyla potrestána, protože nevznikla škoda nebo zranění.

RYA 1965/10

## Případ 14

<b>Pravidlo 11</b>	<b>Na stejném větru, krytí</b>
<b>Pravidlo 14</b>	<b>Zabránění doteku</b>
<b>Pravidlo 17.1</b>	<b>Na stejném větru; Správný směr</b>
<b>Definice</b>	<b>Správný směr</b>

*Když následkem rozdílného mínění o správném směru závětrné lodě se dvě lodě na stejném větru přibližují, návětrná loď musí vyhýbat. Může existovat více než jeden správný směr.*



### Souhrn skutečností

Po obeplutí návětrné značky ve slabém větru se flotila rozdělila, některé lodě plachtily při pobřeží, kde nebyl proud, a druhé zůstaly na volném moři, kde očekávaly lepší vítr. W si zvolila zůstat na volném moři zatímco L se rozhodla plout k pobřeží. L dostihla W a získala závětrné krytí z pozice zcela vzadu.

Když byly lodě na stejné úrovni, L změnila směr, aby se dostala ke břehu, pomalu vyostřovala a informovala W o svém úmyslu. W odpověděla: „Nemáte právo vyostřovat, nemůžete stoupat“. L volala na W, že plachtí správným směrem a že W by měla vyhýbat. Diskuse trvala nějakou dobu. L změnila směr velmi pozvolna a W

najednou zjistila, že není schopna se vyhnout. Když došlo k doteku, obě lodi protestovaly. Protestní komise diskvalifikovala L podle pravidla 17.1, že plachtila nad správný směr, a ta se odvolala.

### **Rozhodnutí**

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

Případ zobrazuje skutečnost, že může existovat více než jeden správný směr. Základem pro protest W bylo, že L plachtila nad svůj správný směr, zatímco byla subjektem pravidla 17.1. Obrana L a proti-protest vycházely z toho, že směr, kterým plachtila, byl pro ni správný směr a W porušila pravidlo 11. Který ze dvou směrů je výhodnější, nelze určit předem a není nutné, aby jedna nebo druhá loď dokázala, že dosáhne další značky dříve. L mohla zabránit doteku s W. Neučinila tak a porušila pravidlo 14, ale není potrestána, protože dotek nezpůsobil škodu nebo zranění.

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

RYA 1966/3

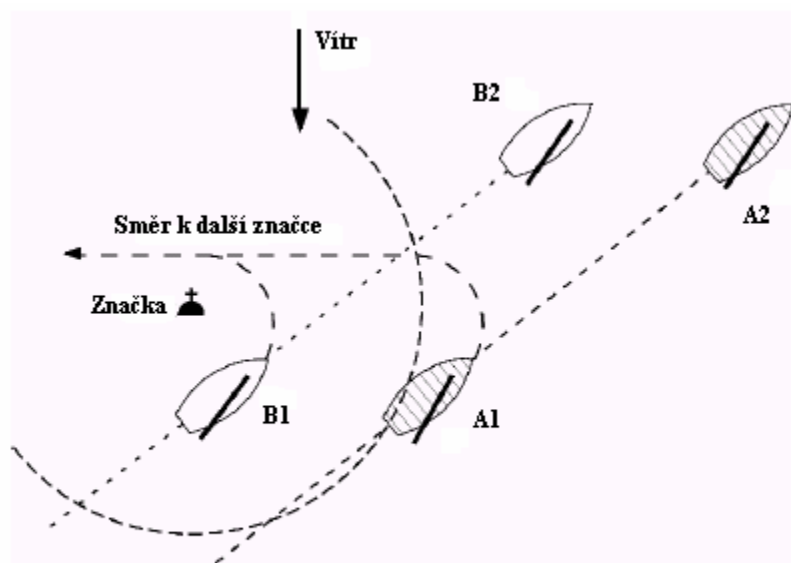
## PŘÍPAD 15

**Pravidlo 12, Na stejném větru, bez krytí**

**Pravidlo 13, Při obratu**

**Pravidlo 18.1(c), Obeplování a míjení značek a překážek: Bez krytí v zóně**

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



### Otázka

A a B plachtí rovnoběžně ostře proti větru a přibližují se k návětrné značce. A je zcela vpředu. A předpokládá od B, že, jakmile dosáhne značky, udělá obrat, aby ji obeplula a aby pokračovala v plavbě k další značce. Místo toho B nemění svůj směr a tím brání A v obratu. Má B právo to učinit?

### Odpověď

Ano. Po dobu, kdy A zůstává na větru zleva, B je podle pravidla 12 povinna vyhýbat a A, protože byla zcela vzadu, když dosáhla dvoudélkové zóny, je rovněž povinna vyhýbat B podle pravidla 18.2(c). Za předpokladu, že vyhýbá lodi A, B je oprávněna plachtit jakýmkoliv směrem, který si zvolí, včetně toho, že zachová svůj směr. Avšak, jestliže by A obrátila, potom od okamžiku, kdy přejde přes směr přídí proti větru, pravidlo 18.2(c) by dále neplatilo. Pravidlo 18.1(c) stanoví, že od tohoto okamžiku by pravidlo 18 přestalo platit, protože od této chvíle by lodě byly na opačném větru. Navíc, pravidlo 12 by přestalo platit a podle pravidla 13 by A musela vyhýbat B.

RYA 1966/8

## Případ 16

**Pravidlo 18.2(c), Obeplování a míjení značek a překážek: Bez krytí v zóně**

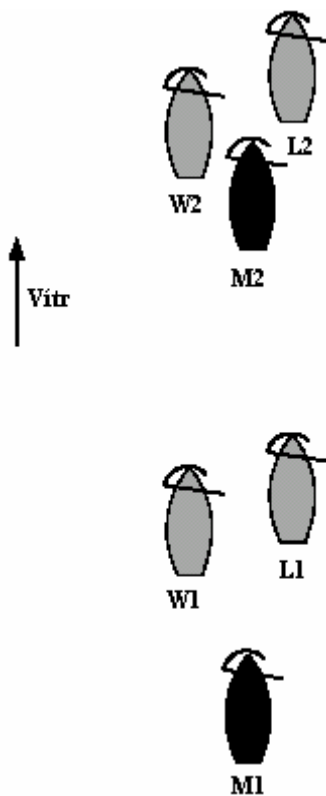
**Pravidlo 18.5, Obeplování a míjení značek a překážek: Obeplování souvislé překážky**

**Definice, Místo**

*Když loď zcela vzadu dojede dvě lodě zcela vpředu, které jsou v krytí, může mezi ně vplout pouze tehdy, jestliže je mezi nimi místo k proplutí.*

### Souhrn skutečností

Tři lodě na větru zleva plachtí na zadní vítr. Loď W a L jsou v místě se slabým větrem. M pomalu připlouvá se slabým poryvem a získává krytí s W. Mezi W a L je pouze tolik místa, aby mezi ně M zasunula svoji příď, aniž by došlo k doteku, ale není mezi nimi místo, aby mezi nimi proplula, pokud W a M nepřitáhnou hlavní otěže.



### Otázka

Může M plachtit mezi L a W a má nárok na místo pro proplutí mezi nimi?

### Odpověď

Ne. Podle poslední věty definice překážky, L je překážkou pro M a W. Protože M a W by ji v určitém okamžiku mohly míjet, je L pro ně spojitou překážkou. Když M je zcela vzadu od W a L, je od ní požadováno pravidlem 12 a 18.2(c) vyhybat W a podle pravidla 12 vyhybat L.

Podle pravidla 18.5, jestliže M získá krytí v závětrí W, má nárok na místo k proplutí mezi W a L pouze, když v okamžiku počátku krytí existuje místo, jak je to definováno, pro proplutí mezi nimi. Jak skutečnost a nákres ukazují, není mezi loděmi dostatečný prostor pro proplutí s jachtařskou dovedností (to jest s jejím ráhnem a spinakrem vhodně nastaveným na vítr). Z tohoto důvodu a podle poslední věty pravidla 18.5 M nemá nárok na místo k proplutí mezi W a L a musí vyhýbat W. Navíc, pokud M získala krytí s L, měla by jí podle pravidla 11 vyhýbat L.

RYA 1966/9

## PŘÍPAD 17

### **Pravidlo 13, Při obratu**

*Lod' již není subjektem pravidla 13, když je na směru ostře proti větru bez ohledu na její pohyb vůči vodě nebo na nastavení jejích 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**

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

RYA 1967/8



**PŘÍPAD 18**  
**VYMAZÁN**

## PŘÍPAD 19

**Pravidlo 14(b), Zabránění doteku**

**Pravidlo 62.1(b), Náprava**

*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**

*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 nebezpečí nehrozilo.*

### **Souhrn skutečností**

Lod' A se během rozjížd'ky 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 vzpřímili A, která měla špičku stěžně zabořenou v blátě. Po návratu na břeh B požádala podle pravidla 62.1(c) o nápravu. Protestní komise vzala ve svém rozhodnutí ohled na několik skutečností. Za prvé, kormidelník A byl vysoce zkušený jachtař. Za druhé, vítr byl slabý, příliv stoupal a byl by v krátkém čase vyzdvihl a uvolnil 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, že to nebezpečí vyžadovalo.

### **Rozhodnutí**

Odvolání bylo vyhověno. Loď, která je v pozici, kdy může pomoci druhé lodi, jež může být v nebezpečí, je povinna tak učinit. Není důležité, zda protestní komise později rozhodla o tom, že skutečné nebezpečí nehrozilo a že pomoc nebyla vyžádána.

RYA 1968/14

## PŘÍPAD 21

### Pravidlo 18, Preambule

### Pravidlo 18.2(b), Obeplování a míjení značek a překážek: Krytí – základní pravidlo

### Definice, Místo

*Rozsah místa, které vnější loď s právem plavby musí dát u značky nebo překážky, závisí na konkrétních podmínkách.*

### Otázka

Jaká je maximální velikost místa pro vnitřní loď bez práva plavby, které potřebuje, aby obeplula nebo minula značku nebo překážku? Jaká je minimální velikost místa které je od vnější lodi požadováno?

### Odpověď

Možné odpovědi se mění v širokém rozsahu. Krajiní meze mohou být:

1. Jako minimum: když loď s plachtami přitaženými na střed lodě může proplout ve vzdálenosti centimetrů jak od značky tak od vnější lodi.
2. Jako maximum: veškeré místo, které vnitřní loď může potřebovat, když značku obeplouvá v libovolné boční vzdálenosti od ní.

Žádný z těchto přístupů není správný.

Definice místa a preambule pravidla 18 stanoví, že slovo „místo“ v pravidle 18 znamená prostor potřebný pro vnitřní loď, která v existujících podmínkách s jachtařskou dovedností obeplouvá nebo proplouvá hbitě mezi vnější lodí a značkou nebo překážkou. Místo též zahrnuje prostor na obrat nebo přehození, jestliže jsou přirozenou součástí manévru.

Pojem existující 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 dvě kýlové lodě na rozbouřeném otevřeném moři se blíží ke značce, která je zmítána vysokými vlnami, vnitřní loď může pro zajištění bezpečnosti potřebovat místo i větší než jedna délka trupu.

Výraz „s jachtařskou dovedností“ se uplatní na obě lodě. Za prvé je adresován vnější lodi a říká jí, že musí poskytnout dostatek místa tak, aby vnitřní loď nebyla nucena konat zvláštní nebo neobvyklý manévr, aby se vyhnula značce a vnější lodi. Je také určena pro vnitřní loď. Ta si nemůže stěžovat na nedostatek místa, jestliže se jí nepodaří manévr vykonat s přiměřeně účinným zacházením s kormidlem, otěžemi a plachtami.

## PŘÍPAD 22

**Pravidlo 61.2(c), Požadavky protestu: Obsah protestu**

**Pravidlo 63.5, Projednávání: Platnost protestu nebo žádosti o nápravu**

**Pravidlo 64.1(a), Rozhodnutí: Tresty a zproštění viny**

*Protestní komise nemůže zamítnout protest na základě skutečnosti, že pravidlo, o kterém se protestující strana domnívala, že bylo porušeno, a bylo citováno v protestu, jak je požadováno pravidlem 61.2(c), nebylo správné.*

### **Souhrn skutečností**

Po kolizi blízko značky, S protestovala na P a uvedla ve svém protestním formuláři, jak je vyžadováno pravidlem 61.2(c), 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**

Odvolání je přijato s tím, že protest musí být znovu projednán.

Pravidlo 64.1(a) stanoví, že diskvalifikace nebo jiný trest musí být uložen, ať bylo či nebylo uvedeno v protestu aplikovatelné pravidlo. Je logické, že pouze protestní komise po zjištění skutečností může určit, které pravidlo použije. Rozhodnutí, ke kterému protestní komise dospěje, závisí na svědectví poskytnutém stranami a svědky; to, že protestující udělal chybu tím, že uvedl chybné pravidlo, není podstatné.

FIV 4/1967

## PŘÍPAD 23

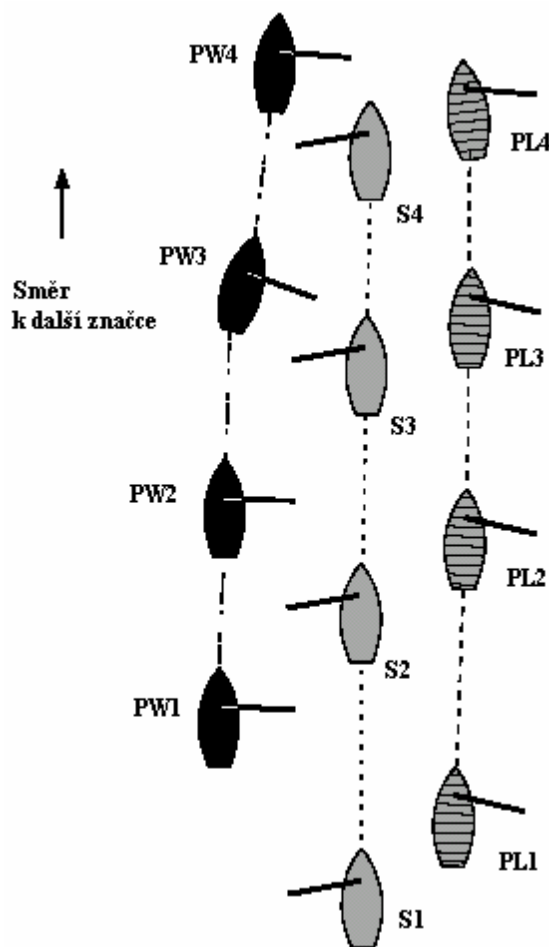
**Pravidlo 10, Na opačném větru**

**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

**Pravidlo 18, Obeplování a míjení značek a překážek**

**Definice, Překážka**

*Při kurzu na zadní vítr pravidlo 18 neplatí pro loď na větru zprava, která dojíždí dvě lodě na větru zleva, které jsou před ní. Pravidlo 10 vyžaduje od obou lodí na větru zleva se vyhýbat.*



### **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 18.5, 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 plachtily z pozice 1 do pozice 4, pravidlo 10 vyžadovalo jak po PW tak i po PL, aby se vyhýbaly S. Pravidlo 18 se neuplatní, protože během této doby žádná

z lodí nebyla překážkou pro další 2 lodě, kterou by míjely nebo obeplouvaly stejnou stranou. Poslední 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, věta v definici znamená, že S byla překážkou jak pro PL tak i pro PW. Avšak, pravidlo 18 se neuplatní, protože v žádném okamžiku PL a PW nemíjely nebo neobeplouvaly S po stejné straně.

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 S měla právo plavby vůči oběma lodím na větru zleva, ale ani PL ani PW se nevyhnuly. Rozhodnutí protestní komise diskvalifikovat obě lodě podle pravidla 10 zůstává v platnosti a odvolání je zamítnuto.

RYA 1970/1

## PŘÍPAD 24

**Pravidlo 11, Na stejném větru, krytí**

**Pravidlo 12, Na stejném větru, bez krytí**

**Pravidlo 15, Získání práva plavby**

*Když loď získá krytí v závětrí z pozice zcela vzadu, musí druhá loď neprodleně vyhybat. Jestliže to nemůže s jachtařskou dovedností učinit, nebylo ji dáno dostatečné místo.*

### **Otázka**

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 zádě A.

1. Kdy se povinnost B podle pravidla 12 mění na práva závětrné plachetnice podle pravidla 11?
2. Co je povinností B podle pravidla 15?

### **Odpověď**

Jakmile B získá krytí, pravidlo 12 přestává platit. Začíná povinnost loď A vyhybat podle pravidla 11 a omezení loď B pravidlem 15, které vyjadřuje princip v pravidlech, který říká, že když se právo plavby náhle změní z jedné lodi na druhou, loď s nově získaným právem plavby musí dávat druhé lodi prostor a čas pro odezvu a poskytnout tímto příležitost k vyhýbání. Povinnost B podle pravidla 15 není trvalá, ale chrání A pouze dočasně a pouze jestliže reaguje okamžitě, když krytí započalo. Pravidlo 11 vyžaduje, aby se A vyhýbala, a pokud se po ní vyžaduje, aby vyostřila, musí tak učinit. Jestliže to udělá s jachtařskou dovedností a přesto se jakákoliv část jejího trupu, posádky nebo výstroje dotkne části trupu, posádky nebo výstroje B, potom B porušila pravidlo 15 tím, že nedala A dostatek místa k vyhýbání. Avšak, nepotřebné nebo nadměrné vyostření loď A, které způsobí dotek s B, je porušením pravidla 11.

RYA 1970/2



## PŘÍPAD 25

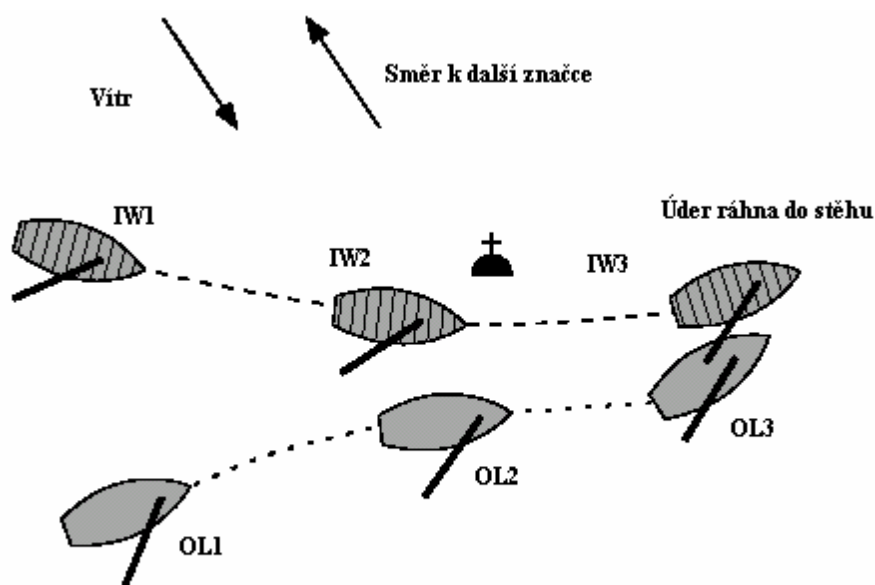
**Pravidlo 11, Na stejném větru, krytí**

**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

**Pravidlo 16.1, Změna směru**

**Pravidlo 18.2(a), Obeplování a míjení značek a překážek: Krytí – základní pravidlo**

*Když lodě v krytí minuly značku, nemá již vnitřní návětrná loď nárok na místo a uplatní se pouze pravidlo 11.*



### Souhrn skutečností

Dvě 15-ti stopové lodě IW a OL se přibližovaly k závětrné značce, kterou obeplovaly levobokem. IW získala vnitřní krytí s OL v odpovídajícím čase a OL dala IW postačující místo k míjení značky. OL udržovala svůj směr asi půl délky svého trupu mimo značku před začátkem jejího obeplování pro další úsek dráhy. IW byla při manévru pomalejší a její ráhno, ještě dost povolené, zasáhlo kormidelníka OL a její boční stěh. Dotek nezpůsobil škodu ani zranění. IW protestovala na OL podle pravidla 18.2(a) a OL protestovala na IW podle pravidla 11.

Protestní komise shledala jako zjištěnou skutečnost, že IW se nepokusila objet značku a vyostřit na svůj správný směr, jakmile měla místo, aby tak učinila. 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. IW se odvolala.

### Rozhodnutí

OL mohla snadno zabránit doteku s IW a tak OL porušila pravidlo 14. Avšak nemůže být pro to potrestána, protože žádná z lodí nebyla poškozena a nedošlo zde ke zranění.

Na základě zjištěných skutečností je zřejmé, že když OL vyostřila v pozici 3, obě lodě již značku minuly. OL před tím poskytla IW dostatek místa, a to, že IW nevyhýbala nebylo způsobeno tím, že byla OL blízko k IW. Když došlo k doteku, pravidlo 18.2(b) již neplatilo. Když OL vyostřila poté co minula značku, poskytla dostatek místa, aby se IW mohla vyhnout, a proto OL neporušila pravidlo 16.1. Protestní komise správně aplikovala pravidlo 11, její rozhodnutí je schváleno a odvolání IW se zamítá.

CYA 1971/9

## PŘÍPAD 26

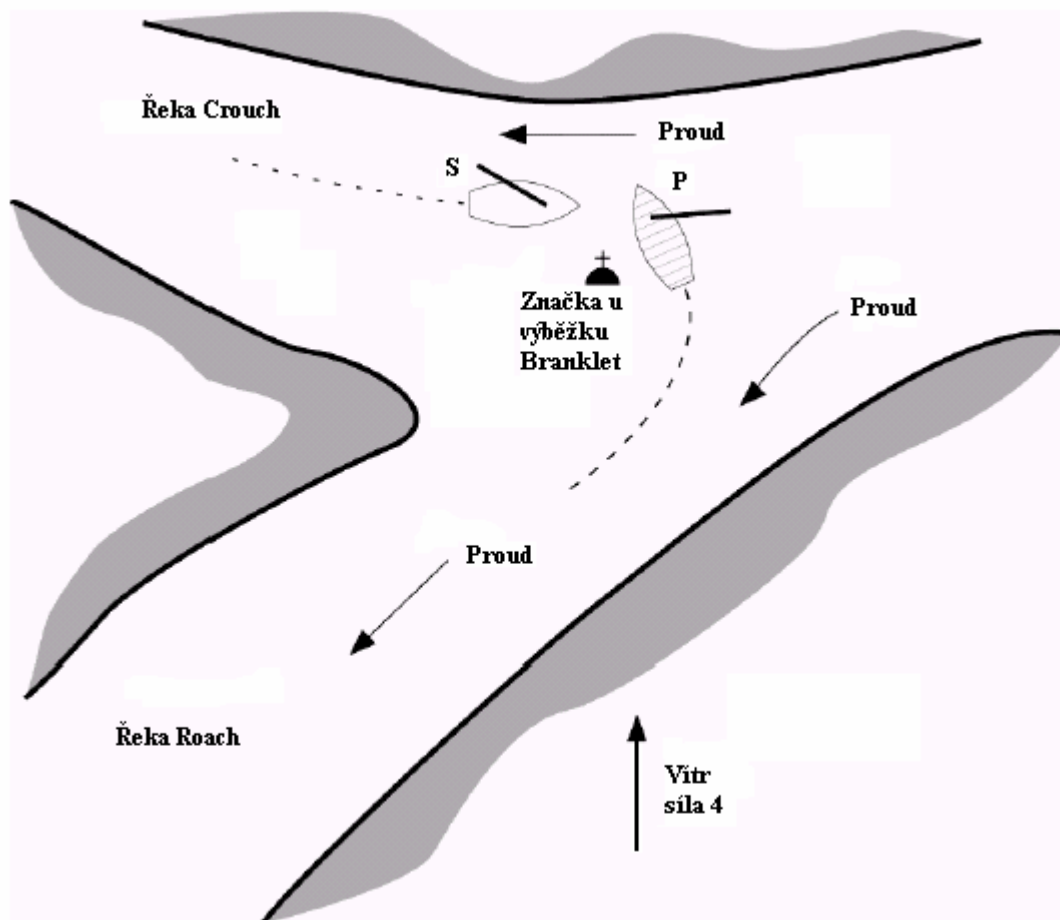
**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

**Pravidlo 16.1, Změna směru**

**Pravidlo 16.2, Změna směru**

**Pravidlo 18.1, Obeplouvání a míjení značek a překážek: Kdy toto pravidlo platí**

*Když se loď s právem plavby mohla pokusit zabránit kolizi jejímž výsledkem je škoda, ale nepokusila se, musí být potrestána podle pravidla 14.*



### **Souhrn skutečností**

Soling (loď S), a 505 (loď P) v různých závodech, se přibližovaly na opačném větru ke stejné značce. P, která stahovala spinnaker a obeplouvala značku levobokem, nevěděla, že od S bylo požadováno obeplout ji pravobokem. Loď P neslyšela volání a nebyla si vědoma přítomnosti S, dokud obě lodě nebyly v pozici znázorněné v nákresu. V tomto okamžiku ji kosatník loď P uviděl. Když kosatník spatřil loď S, vykřikl varování a uskočil stranou právě, když příd' S narazila do trupu loď 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. Protestní komise diskvalifikovala P podle pravidla 10 a 14. P se odvolala.

### **Rozhodnutí**

Odvolání se zamítá. P jako loď, která se musí vyhýbat, nesplnila svoji základní povinnost udržovat výhled a neustále pozorovat okolí, aby mohla plnit povinnost vyhýbat a zabránit doteku. P byla správně diskvalifikována podle pravidel 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.

Pravidlo 18 neplatí, protože S a P neobeplouvaly značku stejnou stranou. S ji míjela na větru zleva a P na větru zprava. Když bylo jasné, že P nevyhýbá, bylo po S vyžadováno pravidlem 14 zabránit doteku s P, pokud to bylo rozumně možné.

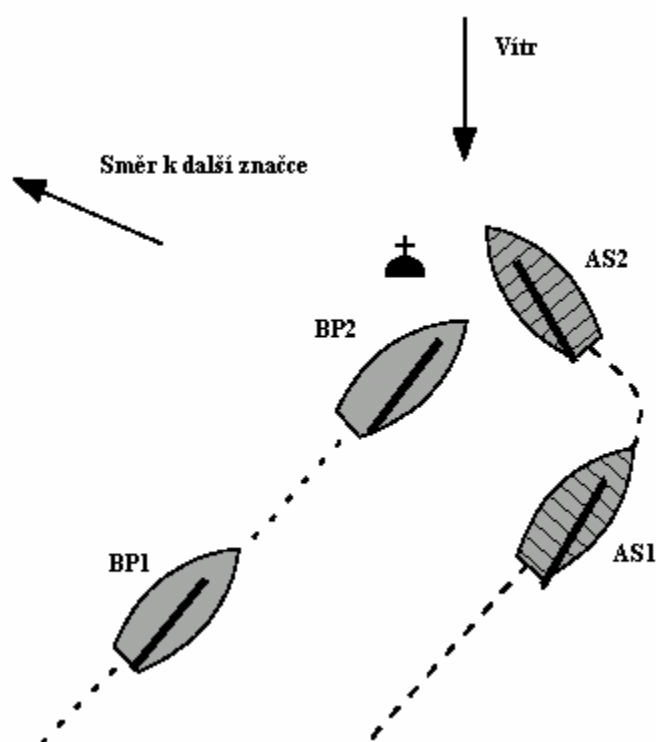
Před pozicí, která je na obrázku, mohla S změnit směr a pokusit se vyhnout P. Takové jednání by mohlo znamenat pokus o zabránění doteku „jestliže je to rozumně možné“, jak to požaduje pravidlo 14. Změna směru S k zabránění doteku s P by mohla dát P více místa k vyhýbání a nebylo by porušeno pravidlo 16.1. Pravidlo 16.2 neplatilo, protože P neplachtila tak, aby proplula za zádí S. S se nepokusila zabránit kolizi a výsledkem byla škoda, proto je diskvalifikována podle pravidla 14.

RYA 1971/4

## PŘÍPAD 27

**Pravidlo 2, Čestné plachtění**  
**Pravidlo 14, Zabránění doteku**  
**Pravidlo 15, Získání práva plavby**

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



### Souhrn skutečností

Lod' AS plachtěla délku trupu v závětří a délku trupu vpřed od lodi BP. Jakmile dosáhla mezní čáry pro obeplutí bójky, obrátila. Téměř současně byla zasažena 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 obrat, ale neudělala nic pro to, aby zabránila kolizi. BP se odvolala s tvrzením, že není povinna očekávat, že druhá lod' provede obrat, na který nemá dostatek místa.

### Rozhodnutí

Odvolání bylo přijato. BP byla vrácena zpět do pořadí.

Od okamžiku, kdy AS přešla přes směr proti větru, se BP stala lodí s právem plavby a toto právo plavby měla, dokud se AS nedostala na směr ostře proti větru na druhém větru (na vítr zprava). V tomto okamžiku AS, která získala právě právo plavby podle pravidla 10, byla povinna podle pravidla 15 poskytnout BP místo k vyhýbání. 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. Je pevně zakotveno v základních principech pravidel práva plavby, že lod',

která získá povinnost vyhýbat v důsledku jednání jiné lodi, má nárok na odpovídající čas, aby mohla reagovat. Ale také, i když bylo jasné, že AS by mohla udělat obrat, aby obeplula značku, BP nebyla povinna předvídat, že by AS mohla porušit pravidlo 15. BP neporušila ani pravidlo 2 ani pravidlo 14.

USSA 1971/140

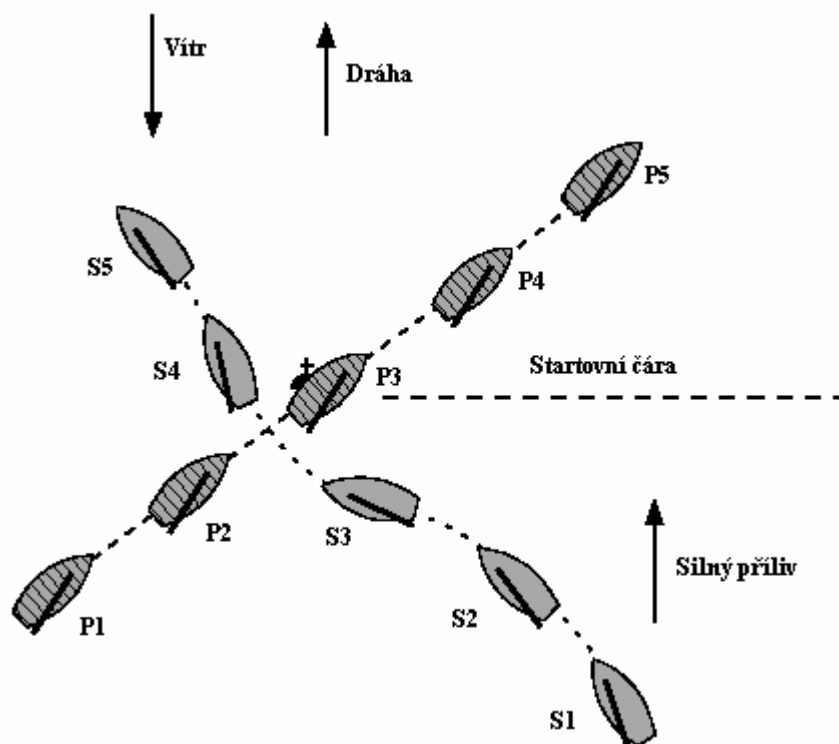
## PŘÍPAD 28

**Pravidlo 32.1(d), Zkrácení nebo přerušení po startu**  
**Pravidlo 64.1(b), rozhodnutí: Tresty a zproštění viny**  
**Definice, Start**

*Když jedna loď poruší pravidlo a v důsledku toho se druhá loď dotkne značky, je tato druhá loď zbavena viny. Skutečnost, že startovní značka byla z jakéhokoliv důvodu posunuta, nezprošťuje loď povinnosti, aby odstartovala tak, jak je definováno. Závodní komise může přerušit rozjížděku podle pravidla 32.1(d) pouze, když značka je posunuta o podstatnou vzdálenost.*

### Souhrn skutečností

Když se lodě 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 přešla přes značku. Právě když S vyostřila zpět na směr ostře proti větru, značka vyskočila zpod trupu lodě 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 31.1 a také požadovala nápravu, dožadující se toho, že rozjížděka měla být přerušena, a citovala pravidlo 32.1(d). Protestní komise diskvalifikovala P, 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(d), protože byla posunuta značka?

### **Rozhodnutí**

S se dotkla značky. Avšak nemohla předvídat, jak se značka pohne, když s ní druhá loď byla v dotyku. Proto, jak je předpokládáno pravidlem 64.1(b), S není potrestána pro dotek se značkou, protože dotek S se značkou byl výsledkem toho, že P porušila pravidlo. Protože S neodstartovala, závodní komise byla oprávněna ji bodovat jako DNS.

Pravidlo 32.1(d) se uplatní pouze na značku, která byla významně posunuta z její vyznačené pozice. Neuplatní se na značku, která byla dočasně vytlačena ze své pozice v důsledku toho, že se jí dotkla loď. Proto přerušení nebylo možnou variantou pro závodní komisi.

ARYF 1971



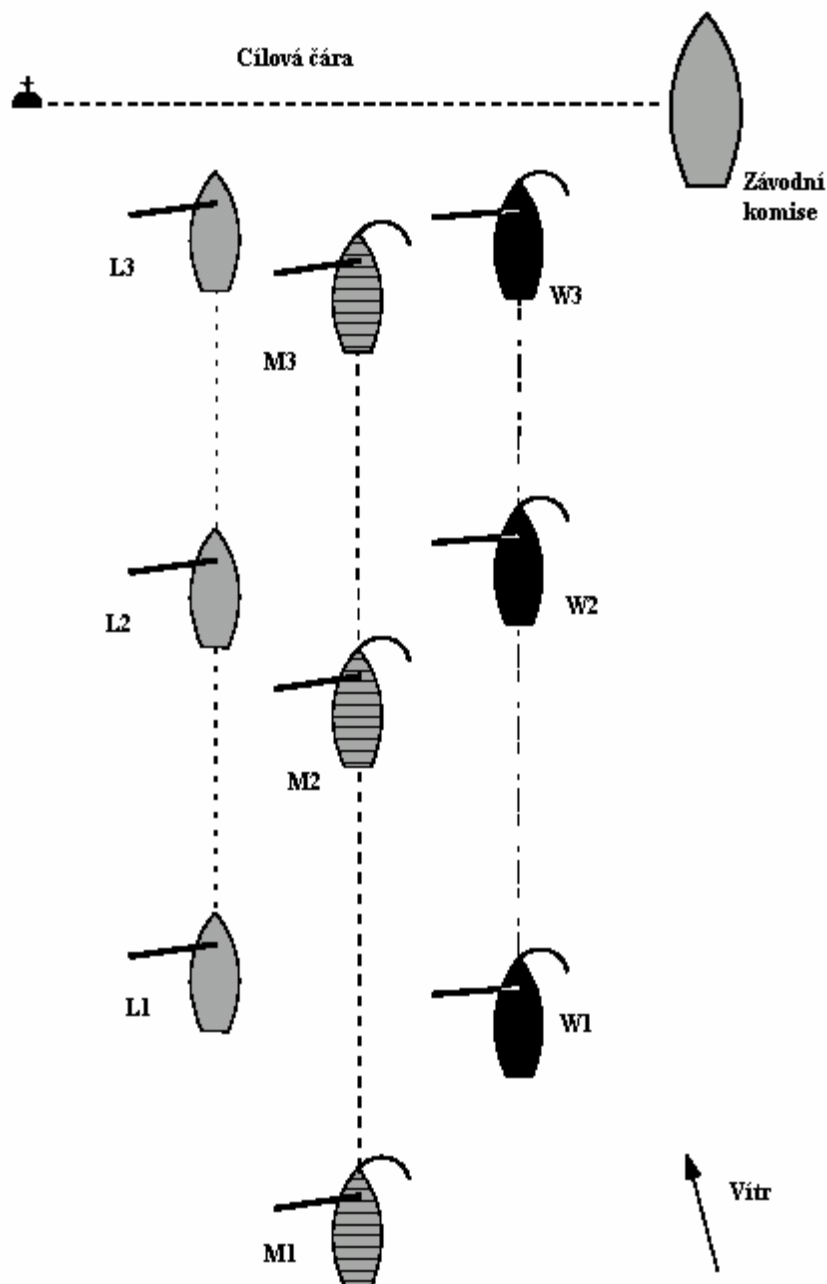
## PŘÍPAD 29

**Pravidlo 18.2(c), Obeplování a míjení značek a překážek: Bez krytí v zóně**

**Pravidlo 18.5, Obeplování a míjení značek a překážek: Obeplování souvislé překážky**

**Definice, Překážka**

*Když je závětrná loď souvislou překážkou pro návětrnou loď v krytí a třetí loď zcela vzadu, může tato třetí loď zcela vzadu vplout mezi první dvě lodě v krytí, jestliže je k tomu mezi nimi místo, jak je definováno.*



### **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, citujíc pravidlo 18.2(c). Protest byl zamítnut na základě toho, že L a W poskytly dostatek místa, aby M mezi nimi mohla bezpečně proplout. W se odvolala.

### **Rozhodnutí**

Odvolání bylo zamítnuto. Argument W založený na znění pravidla 18.2(c), že loď zcela vzadu musí vyhýbat lodi zcela vpředu a jestliže loď zcela vzadu získá krytí mezi druhou lodí a překážkou (považujíc L za překážku) uvnitř dvoudélkové zóny, potom loď, která byla zcela vzadu, nemá nárok na místo. Od okamžiku, kdy W dostihla L, obě lodě pluly souběžně směrem k cílové čáře v krytí a pluly takto přinejmenším šest délek trupu. To bylo dostatečně dlouho proto, aby L byla chápána jako souvislá překážka. Z tohoto důvodu v pozici 2 a 3, když lodě M a W míjely L, platilo pravidlo 18.5 a, jak je stanoveno v tomto pravidle, pravidlo 18.2(c) neplatilo. V okamžiku, když M získala krytí s W, bylo mezi W a souvislou překážkou L dostatek místa, aby mezi nimi M proplula. Proto M měla nárok na místo od W a W jí toto místo poskytla. Žádné pravidlo nebylo porušeno.

USSA 1974/163

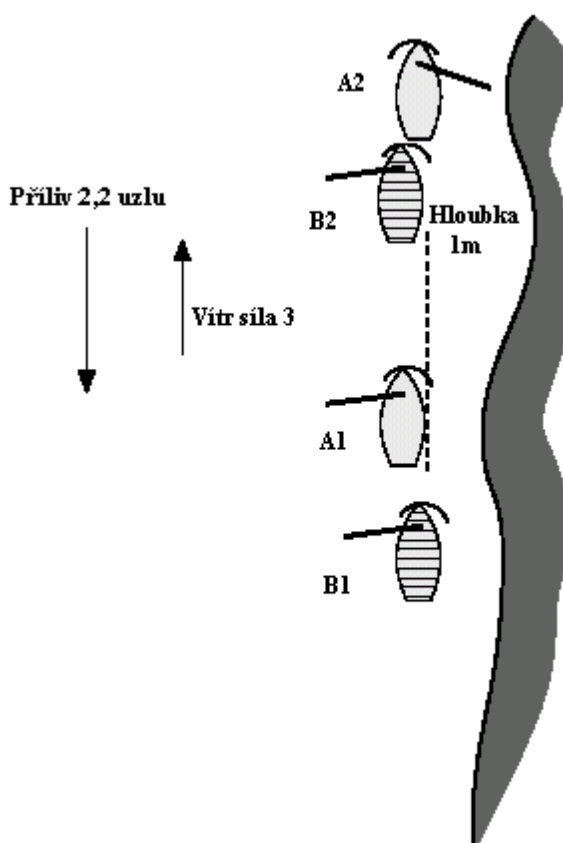
## PŘÍPAD 30

### Pravidlo 14. Zabránění doteku

### Pravidlo 18.5, Obeplování a míjení značek a překážek: Míjení souvislé překážky

### Definice, Vyhýbat

*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 obratem (přehozením), který 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 od 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 se nemohla vyhnout a A podle pravidla 10, neboť nevyhýbala lodi na větru zprava. A se odvolala na základě toho, že obě lodě míjely souvislou překážku a mělo být uplatněno pravidlo 18.2(c), podle kterého loď B měla povinnost vyhýbat. Protestní komise shledala, že B způsobila jednak nechtěné přehození plachty lodě A, ale i následnou kolizi, protože nedostatečně vyhýbala ještě, když obě lodě byly na stejném větru.

## **Rozhodnutí**

Odvolání bylo přijato. V pozici 1 platí pravidla 12 a 18.5. Protože platí pravidlo 18.5, pravidla 18.2(b) a 18.2(c) neplatí a jinou část pravidla 18.2 rovněž nelze v této situaci uplatnit. Když B byla zcela vzadu vzhledem k A, byla povinna podle pravidla 12 vyhýbat, 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, kdy došlo ke kolizi s lodí A, B také porušila pravidlo 14, třebaže v tomto okamžiku měla právo plavby podle pravidla 10. Loď B není předmětem diskvalifikace podle pravidla 14 protože nevznikla škoda.

Po přehození A se 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, že A se nemohla vyhnout. A neporušila pravidlo 14, protože pro ni „nebylo rozumně možné“ doteku zabránit. Proto je B diskvalifikována podle pravidla 12 a loď A je za porušení pravidla 10 zbavena viny podle pravidla 64.1(b).

RYA 1974/3

## PŘÍPAD 31

### **Sportovní chování a pravidla**

#### **Pravidlo 2, Čestné plachtění**

#### **Pravidlo 26, Startování rozjížděk**

#### **Pravidlo 29.1, Odvolání: Individuální odvolání**

#### **Pravidlo 64.2, Rozhodnutí: Rozhodnutí o nápravě**

#### **Znamení závodu, X**

*Když je dáno správné vizuální znamení pro individuální odvolání, ale požadovaný zvukový signál není dán a když je odvolaná loď v pozici, kde může zvukový signál slyšet, ale nemůže vidět vizuálního znamení, a nevrátí se, má nárok na nápravu. Nicméně, pokud si je vědoma, 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 29.2, ale požadované zvukové znamení dáno nebylo. Loď A - jedna z odvolaných lodí - se nevrátila a později podala žádost o nápravu založenou na tom, že startovala současně se startovním znamením a neslyšela odvolací zvukové znamení. Protestní komise zjistila, že A nebyla zcela na předstartovní straně startovní čáry při startovním znamením. Protestní komise přiznala A nápravu, ale na konci dne další loď B požadovala nápravu na základě předchozího rozhodnutí protestní komise. 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**

Odvolání bylo zamítnuto. Rozhodnutí protestní komise přiznat nápravu A je potvrzeno. Požadavek v pravidle 29.2 a ve Znameních závodu považuje zvukové znamení, které musí být dáno, když je vztyčena vlajka X, jako závazné, protože je podstatné, aby upozornilo lodě na skutečnost, že jedna nebo více z nich jsou odvolány.

Když je při individuálním odvolání zvukové znamení opomenuto a odvolané lodi jsou v pozici, kde by zvukové znamení slyšely, ale nemohly vidět vizuální znamení, a nevrátí se, mají právo na nápravu. (Jestliže je náprava přiznána, je nutno při stanovení bodového hodnocení lodě přihlídnout ke skutečnosti, že odvolaná loď, která se měla vrátit na předstartovní stranu čáry, odstartuje s odstupem za loděmi, které odstartovali správně.).

Nicméně loď, která si je vědoma, že byla přes čáru, nemá na nápravu nárok a musí vyhovět pravidlu 28.1 a jestliže platí, pravidlu 30.1. Jestliže tak neučiní, poruší pravidlo 2 a současně ustanovení Základního principu, sportovního chování a pravidel.

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.

RYA 1974/7

## PŘÍPAD 32

### **Pravidlo 89.2(c), Závodní komise; Plachetní směrnice; Bodování: Plachetní směrnice**

*Závodník má právo shlédnout výhradně psané plachetní směrnice a všechny psané dodatky ke všem podrobnostem, které se vztahují k plachtění po dráze.*

#### **Souhrn skutečností**

Plachetní směrnice obsahovaly mimo jiné následující:

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

Při první poradě 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 rozjížděka zkrácena. Šest lodí, které se nezúčastnily porady, se řídilo psanými plachetními směrnici, byly zaznamenány jako lodě, které nedokončily, a podaly žádost o nápravu. Lodě tvrdily, že závodní komise neoprávněně změnila definici Dokončit a také nesplnila požadavky pravidla 89.2(c). Protestní komise na základě citovaných důvodů potvrdila jejich žádost o nápravu.

Závodní komise se odvolala k národnímu svazu s tím, že porada byla součástí plachetních směrnic, které se všichni závodníci měli zúčastnit, a tato porada stanovila postup pro dávání ústních směrnic. Také argumentovala tím, že plachetní směrnice nebyly změněny, ale hlavním rozhodčím bylo pouze objasněno 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 vidět plachetní směrnice a jakékoliv dodatky pro všechny podrobnosti tratě. Pravidlo 89.2(c) požaduje, aby všechny změny v plachetních směrnících byly dány písemně. V žádném případě nemohou plachetní směrnice měnit definici Dokončit (viz pravidlo 86).

## PŘÍPAD 33

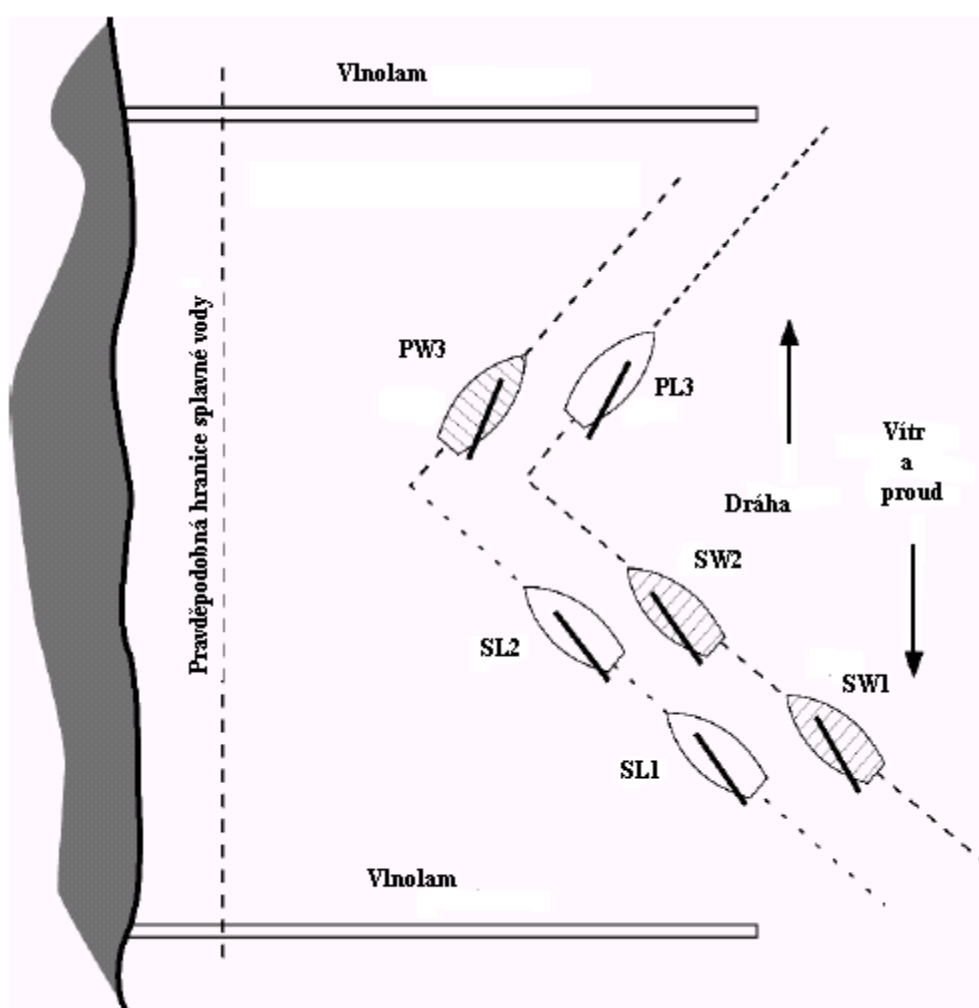
**Pravidlo 18.2(a), Obeplování a míjení značek a překážek: Krytí – základní pravidlo**

**Pravidlo 18.3, Obeplování a míjení značek a překážek: Dotek se značkou**

**Pravidlo 18.5, Obeplování a míjení značek a překážek: Obeplování souvislé překážky**

**Pravidlo 19.1, Místo k obratu u překážky**

*Lod' má podle pravidla 18.2(a) nárok na místo, i když se do krytí a vnitřní pozice dostala provedením obratu. Značka, kterou loď míjí v jejím závětrí, není značka, kterou loď „mohou dosáhnout“ (can fetch).*



### Otázka

V pravidelných intervalech a kolmo ke břehu jsou vybudovány vlnolamy. Mezi nimi je dostatečně hluboká voda. Při křížování proti proudu je takticky výhodné plout v tomto prostoru. Když dvě lodě v krytí vplují do prostoru mezi dvěma vlnolamy, mohou vzniknout následující otázky.

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. Protože v tomto bodě ještě není v nebezpečí, že by zachytila o dno, nemůže volat na SW podle pravidla 19.1. Musí čekat, dokud SW neobrátil, a obrátit společně s ní. Obě lodě dokončí obrát v pozici 3, ze které by SW - nyní již PL - mohla kurzem ostře proti větru minout konec vlnolamu. PW má příliš velkou výšku a bude muset odpadnout aby jej minula.

Jestliže PW získá v pozici 3 vnitřní krytí, má nárok, aby jí PL poskytla místo k obeplutí konce vlnolamu?

### **Odpověď**

Když po pozici 2 SW obrací, SL je oprávněna také obrátit. Když SW přechází přes směr přídí proti větru, krytí mezi ní a SL přestává existovat. Avšak právě před pozicí 3, kdy jsou lodě vně dvoudélkové zóny od překážky - od konce vlnolamu, začíná nové krytí. I když vlnolam je spojitá konstrukce po celé své délce mezi břehem a svým vnějším koncem, není pro lodě souvislou překážkou, protože jich se týká pouze jeho vnější konec. Proto pravidlo 18.5 neplatí a není žádné omezení práv lodě PW, jestliže získá krytí v pozici 3. Pravidlo 18.2(a) platí a od PL je vyžadováno, aby poskytla lodi PW místo, aby mohla minout překážku.

Pravidlo 18.3 nemůže být uplatněno, i kdyby vlnolam byl současně překážka a značka dráha, protože výraz „dosáhnout značku“ (fetch a mark), znamená „být schopen proplout v návětrí značky bez obrátu“

RYA 1975/8

## PŘÍPAD 34

**Pravidlo 2, Čestné plachtění**

**Pravidlo 62.1(c), Náprava**

**Pravidlo 69.1, Obvinění z hrubého jednání: Jednání protestní komise**

*Překážení druhé lodi může být porušením pravidla 2 a základem pro udělení nápravy a pro jednání podle pravidla 69.1.*

### **Souhrn skutečností**

Před zahájením šesté - konečné rozjížděky 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 plachtila 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 plachtila před přídílí lodě B. 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**

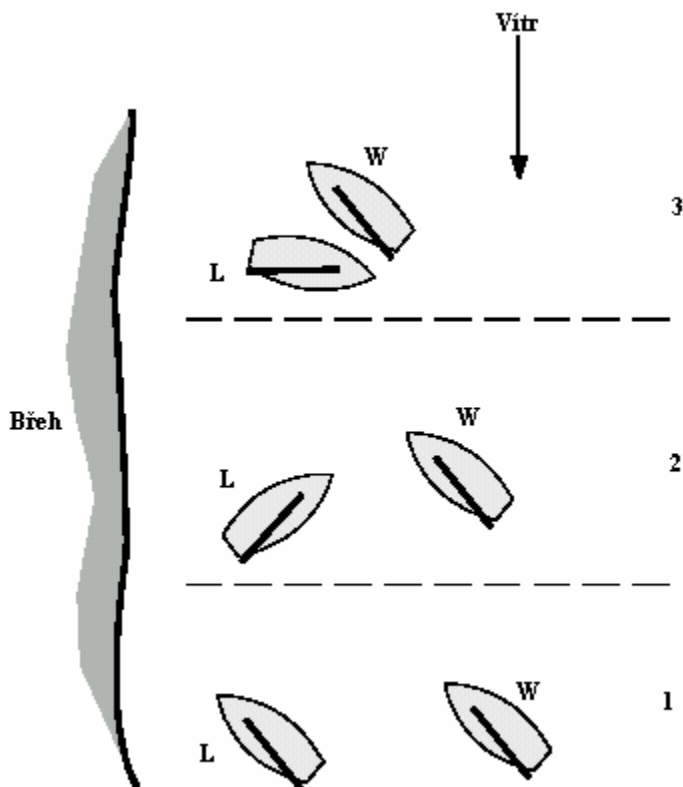
Odvolání bylo zamítnuto. Diskvalifikace podle pravidla 2 byla přiměřená. Skutečnosti ukazují na hrubé porušení pravidla 2 a sportovního chování. Takový pokus o vítězství nečestným jednáním musel být přísně potrestán. Protestní komise mohla také vést projednávání podle pravidla 69.1 jehož výsledkem by mohla být diskvalifikace lodě z celého závodu. Takový postup by byl přiměřený v rámci ducha závodních pravidel.

NSF 1975/1

## PŘÍPAD 35

### Pravidlo 19.1(b), Místo k obrátu u překážky

*Když je na loď voláno o místo k obrátu u překážky, ta odpoví „Obrat' ty“ a volající loď je potom schopna obrátit a vyhnout se volané lodi, tak volaná loď vyhověla požadavku pravidla 19.1 (b)*



### Souhrn skutečností

Když se dvě lodě na kurzu ostře proti větru přibližovaly ke břehu, L volala na W o místo k obrátu. W odpověděla „Obrat' ty“ a L bezprostředně obrátila. Po obrátu L odpadla a s jachtařskou dovedností proplula ve vzdálenosti nejméně 3 stop (1 m) za zádí lodě W. L protestovala na W podle pravidla 19.1. Protestní komise rozhodla, že W neposkytla místo, jak vyžaduje pravidlo 19.1(b), a diskvalifikovala ji. W se odvolala.

### Rozhodnutí

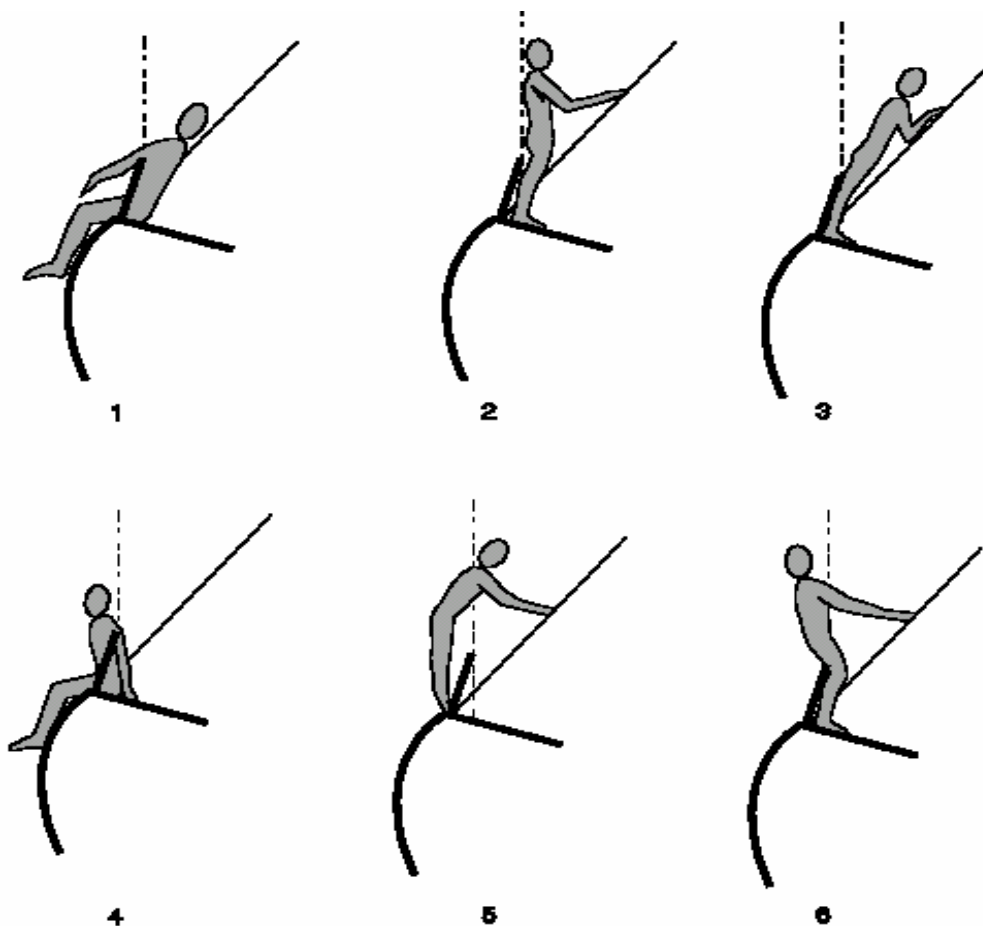
Odvolání bylo přijato. Jednání L ukázalo, že měla místo k obrátu a také k tomu, aby se vyhnula lodi W. W proto splnila svoji povinnosti podle pravidla 19.1(b).

USSA 1976/189

## PŘÍPAD 36

### Pravidlo 49.2, Pozice posádky

*Pozice členů posádky ve vztahu k lanům zábradlí.*



#### **Souhrn skutečností**

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 vanty, 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 bylo zamítnuto. Jak je patrné z obrázků, pozice 1, 2 a 3 pravidla neporušují. Porušují je pozice 5 a 6. V pozici 4, na lodi vybavené dvěma lany zábradlí, členové posádky, kteří sedí na palubě tváří směrem ven a s pasem uvnitř nižšího lana zábradlí, mohou mít horní část trupu těla vně horního lana.

USSA 1976/194

## PŘÍPAD 37

### **Pravidlo 32.1(d), Zkrácení nebo přerušení po startu Pravidlo 62.1(a), Náprava**

*Každá rozjíždka závodu je samostatným závodem; v regatě s mnoha třídami může být přerušení rozjíždky vhodné 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 bylo nevhodné. 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(d), protože značka byla mimo svoji pozici. Neučinila tak, ale ukázalo se, že by bylo vhodné několik rozjížděk ponechat. Když několik 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 přerušit. Existoval dostatečný důkaz pro to, aby byla rozjíždka pro některé třídy přerušena, ale protestní komise chybovala v tom, že přerušení uplatnila pro všechny třídy a to i těch, ve kterých náprava nebyla žádána. Její rozhodnutí tak učinit bylo nesprávné 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

*Mezinárodní předpisy pro zabránění srážky na moři (The International Regulations for Preventing Collision at Sea - IRPCAS) jsou určeny pro zajištění bezpečnosti plavidel na moři vyloučením situací, které by mohly vést ke kolizi. Účinně zakazují lodi s právem plavby měnit směr, když je blízko lodi, 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 blížila. Platnost IRPCAS byla stanovena plachetními směrnicemi. L vyostřila a nutila W reagovat a zabránit srážce. 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 13(a) IRPCAS stanoví, že „plavidlo které předjíždí jiné, se musí vyhýbat mimo dráhu plavidla, které je předjížděno.“ 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 zádi. 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, „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

### **Pravidlo 60.2(a), Právo protestovat, právo žádat o nápravu nebo jednání podle pravidla 69**

*Závodní komise nemá povinnost protestovat na loď.*

#### **Souhrn skutečností**

Lod' A závodila po celý pětirozjížd'kový závod s tříčlennou posádkou. Po poslední rozjížd'ce lod' B společně s dalšími protestovaly na lod' A s tvrzením, že porušila třídivé pravidlo, které omezuje počet členů posádky na dva. To byl první protest vztahený 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 její vlastní iniciativy, protestovat na lod' A ve všech rozjížd'kách.

#### **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 tohoto odvolání by vedlo k tomu závěru, že závodní komise by musela mít za povinnost znát třídivá pravidla každé třídy, které se závodů účastní, a následně by měla povinnost je užít, když ostatní členové třídy tak neučinili. Závodní komise takovou povinnost nemá a proto pravidlo 60.2(a) je pro ni čistě k uvážení. Primární odpovědnost protestovat je zcela na závodnících.

Odvolání se zamítá a rozhodnutí protestní komise se potvrzuje.

CYA 1977/35

## PŘÍPAD 40

### **Pravidlo 46, Odpovědná osoba**

*Pokud není jinak výslovně stanoveno ve třídivých pravidlech, vypsání závodu nebo v plachetních směrnících, majitel lodě nebo zodpovědná osoba (person in charge) může svobodně rozhodnout, kdo ji bude v rozjížděce kormidlovat za předpokladu, že není porušeno pravidlo 46.*

### **Souhrn skutečností**

Lod' A byla přihlášena do závodu majitelem, který ji kormidloval v rozjížděce č. 1. V rozjížděkách 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. rozjížděce 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 směrnících jinak.

Závodní komise se držela toho, že třídivé pravidlo 11(e) nepřipouští trvalou náhradu kormidelníka členem posádky v jedné nebo více rozjížděkách, 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 lod' kormidlovala. Je to lod', která je přihlášena do závodu a pokud není jinak stanoveno třídivými pravidly, vypsáním závodu nebo plachetními směrníci (to nebylo v tomto případě učiněno), je věcí majitele nebo odpovědné osoby (person in charge) rozhodnout, kdo bude v libovolném okamžiku kormidlovat lod' za předpokladu, že není porušeno pravidlo 46. A je znovu zařazena do výsledků závodu.

RYA 1977/2



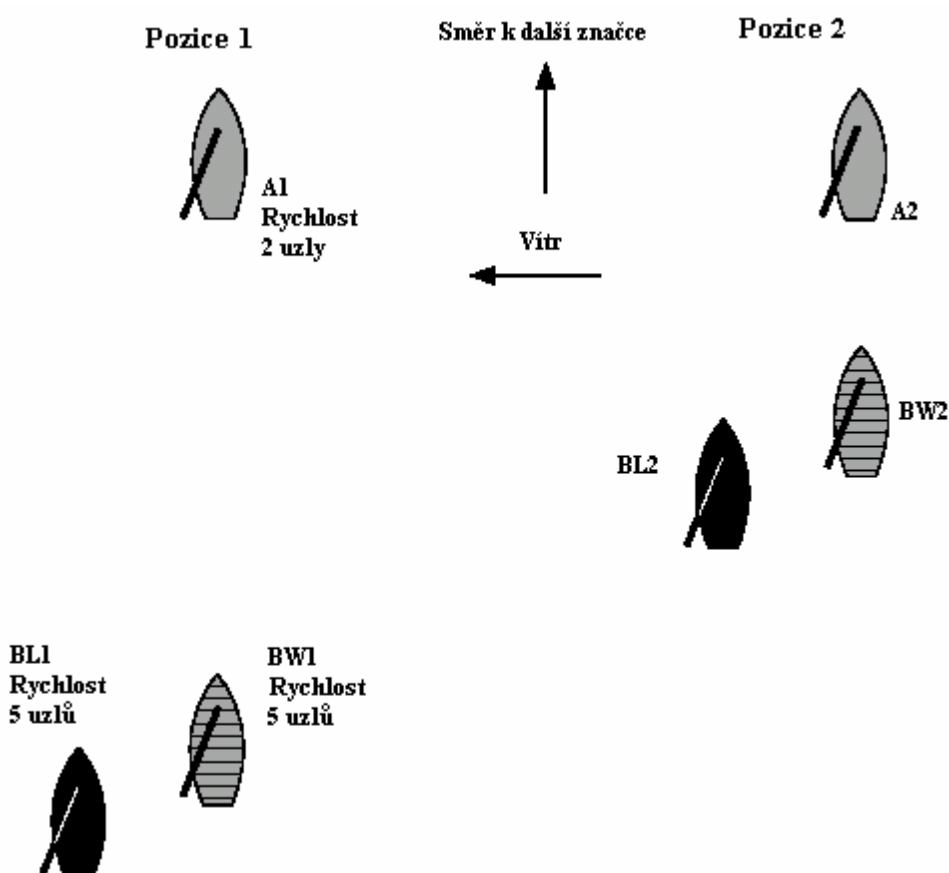
## PŘÍPAD 41

**Pravidlo 12, Na stejném větru, bez krytí**

**Pravidlo 18.2(a), Obeplování a míjení značek a překážek: Krytí - základní pravidlo**

**Definice, Překážka**

*Jestliže překážka může být minuta dvěma loděmi v krytí jednou nebo druhou stranou, loď s právem plavby, jestliže si zvolí minout v závětrí, musí dát druhé lodi místo. Jestliže si loď s právem plavby zvolí minout překážku v návětrí, má nárok na místo, aby tak mohla učinit, a druhá loď musí vyhybat. U značky nebo překážky neexistuje povinnost volat o místo.*



### Otázka 1

V pozici 1 platí mezi loděmi BW a BL pravidla 11 a 17.2. Mění blízkost třetí pomalejší lodě A vzájemný vztah mezi BW a BL na takový, ve kterém pravidlo 18 začíná platit, když předjíždí A?

### Odpověď 1

Ano. Obě lodě zcela vzadu vzhledem k lodi A se jí musí podle pravidla 12 vyhybat. Loď A je také vůči oběma překážkou, jak poslední věta definice „Překážky“ jasně stanoví. Když míjejí A, jsou stále v krytí, pravidlo 18 se uplatní.

Pokud BL zvolí minout A v jejím závětrí, pravidlo 18.2(a) bude vyžadovat, aby poskytla místo BW jako vnitřní lodi. Po BW není vyžadováno, aby toho místa využila, ale může minout A v jejím návětrí, za předpokladu, že jí bude podle pravidla 12 a později podle 11 vyhýbat.

Jestliže si BL zvolí minout A v jejím návětrí, potom pravidlo 18.2(a) vyžaduje od BW dát místo BL k minutí A a jak pravidlo 18.2(a) tak i pravidlo 11 požadují po BW vyhýbat se BL. Pravidlo 12 a později pravidlo 11 požadují od BL vyhýbat se A.

### **Otázka 2**

Musí BW zvolat o místo, aby minula loď A v jejím závětrí, nebo by BL riskovala diskvalifikaci, kdyby automaticky nedala místo ?

### **Odpověď 2**

Od BW není požadováno, aby o místo zvolala. Nicméně je rozumné tak učinit, aby předešla nedorozumění. Pravidlo 18.2(a) požaduje od BL, když obě plují do závětrí překážky, aby poskytla místo BW, ať už BW volá o místo, či nikoliv.

RYA 1977/6

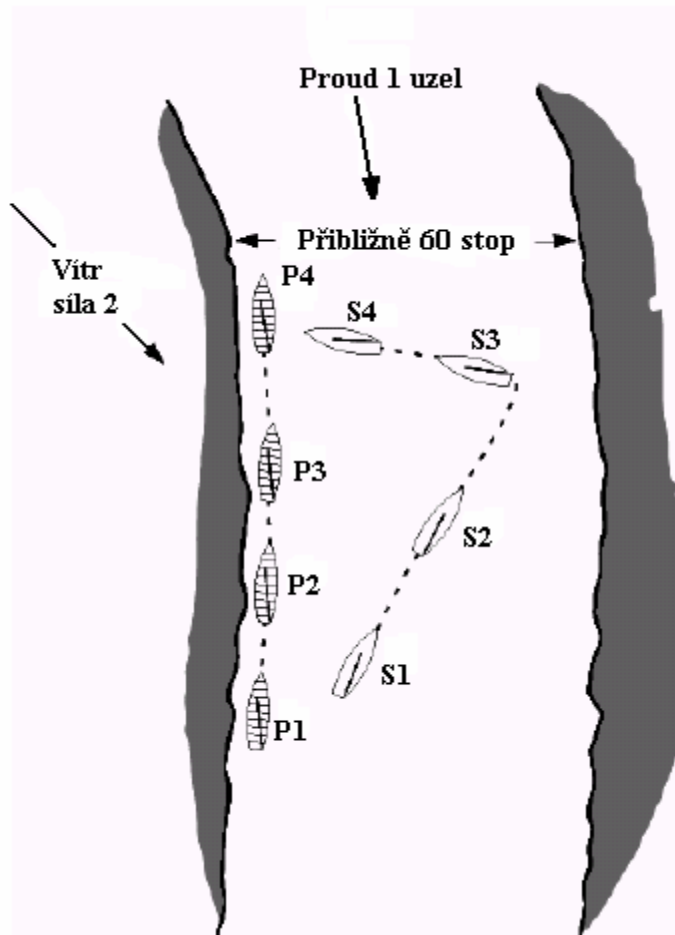
**PŘÍPAD 42**  
**Vymazán**

## PŘÍPAD 43

**Pravidlo 10, Na opačném větru**

**Pravidlo 18.1(b), Obeplouvání a míjení značek a překážek: Kdy toto pravidlo platí**

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



### Otázka

P plachtí vzhůru po řece, ostře proti větru na větru zleva a velmi blízko u břehu. S neschopná plachtit tak 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. Které pravidlo nebo pravidla se uplatní?

### Odpověď

P je subjektem pravidla 10 a musí vyhýbat. 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 tak blízko P, aby ta musela udělat vyhýbací manévr před tím, než loď S dosáhla směru ostře proti větru, a splnila

požadavek pravidla 15 tím, že v okamžiku, kdy získala právo plavby, ponechala P místo k vyhýbání. Pravidlo 18.1(b) činí pravidlo 18 nepoužitelným.  
RYA 1978/5

## PŘÍPAD 44

### **Pravidlo 62, Náprava**

### **Pravidlo 85, Řízení se pravidly**

*Lod' nemůže protestovat na závodní komisi pro porušení pravidla. avšak může podat žádost o nápravu a má nárok na její přiznání, když prokáže, že ne vlastním zaviněním, ale nesprávným jednáním nebo opomenutím závodní komise, je její bodové hodnocení výrazně horší.*

### **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 nemohl dosáhnout první značku na jeden obrat, ale následně, jak se vítr stácel, to již možné bylo. Lod' A požadovala nápravu s tvrzením, že podle pravidla 85 a definice Pravidla, plachetní směrnice 18 byla pravidlem a závodní komise jej porušila.

Protestní komise se spokojila s tím, že první úsek dráhy nebyl „křížování proti větru“ ve smyslu plachetních směrnic. Na druhé straně nezískala důkaz toho, že ve smyslu pravidla 62 by rozjížd'ka byla nespravedlivá nebo že by měla jakákoliv lod' nárok na nápravu. Protestní komise prohlásila, že výsledek rozjížd'ky zůstává v platnosti.

A se odvolala s tvrzením, že její protest nebyl založen na požadavku pro nápravu podle pravidla 62. Byl založen jednoduše na skutečnosti, že závodní komise porušila plachetní směrnici 18 (pravidlo) a pravidlo 85, které zavazuje závodní komisi řídit se pravidly. Protestní komise založila své rozhodnutí na pravidle 62, které bylo podle jejího mínění nesprávné. Dle tvrzení lodi nelze zachovat rozjížd'ku, která nebyla plachtěna tak, jak to bylo vyžadováno pravidly, neboť to odporuje pravidlu 85 a nemůže být postupováno dle pravidla 62.

### **Rozhodnutí**

Odvolání se zamítá z důvodů uvedených protestní komisí. Lod' může žádat o nápravu podle podmínek uvedených v pravidle 62, ale pouze na základě toho, že bez vlastní viny a nesprávným jednáním nebo opomenutím závodní komise bylo její bodové hodnocení výrazně horší. Avšak Závodní pravidla neumožňují protestovat na závodní komisi nebo ji penalizovat.

RYA 1978/8

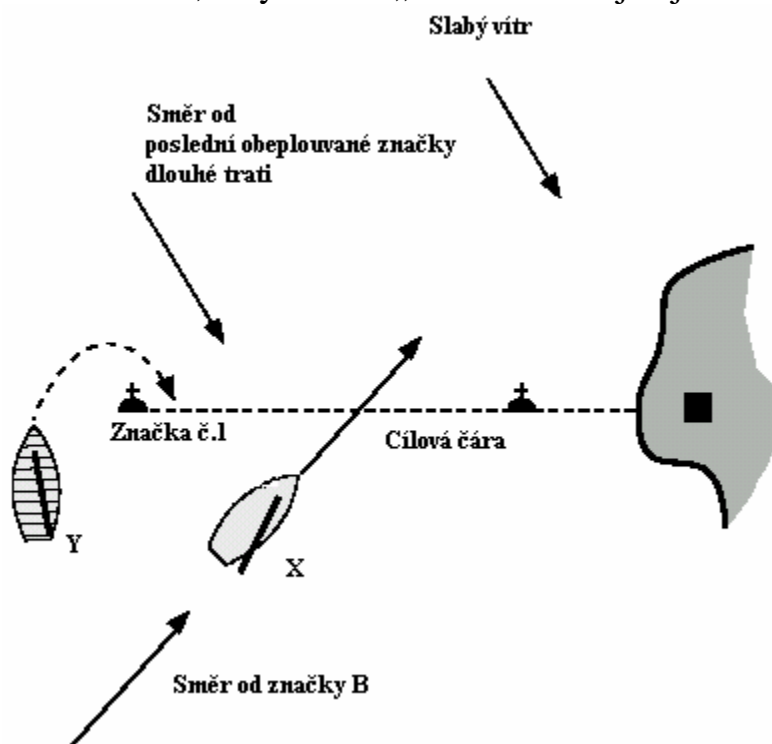
## PŘÍPAD 45

### Pravidlo 64.2, Rozhodnutí: Rozhodnutí o nápravě Definice, Dokončení

*Plachetní směrnice pro dokončení rozjížd'ky, které jsou v konfliktu s definicí Dokončení, je neplatná. Protestní komise nemá oprávnění dát nápravu tak, že popře definici.*

#### Souhrn skutečností

Během dne třída plachtila dvě rozjížd'ky. Po dokončení první rozjížd'ky (dlouhá trať), jejíž cílová čára měla značku 1 na pravé straně (lodě ji míjely pravobokem), vítr zeslábl. Proto hlavní rozhodčí stanovil pro druhou rozjížd'ku plachetní směrnici krátkou trať tak, že ačkoliv značka B byla poslední obeplovanou značkou, značka 1 měla být rovněž obeplována pravobokem. Ostatní třídy dokončovaly u stejné značky a hlavnímu rozhodčímu bylo doporučeno, aby nezvolil 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 označena hlavním rozhodčím, tedy včetně „levého háku“ jak je ukázáno na obrázku.



X požadovala nápravu založenou na tom, že závodní komise nepoužila definici DOKONČENÍ správně a přisoudila vítězství v rozjížd'ce Y, zatímco X byla první lodí, která dokončila tak, jak je vyžadováno definicí. Protestní komise dala nápravu na základě toho, že tyto tři lodě dokončily správně a vrátila je zpět do rozjížd'ky. 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 „levým hákem“.

### **Rozhodnutí**

Odvolání se přijímá. Plachetní směrnice, která změnila definici DOKONČENÍ byla neplatná. Taková plachetní směrnice je nesprávným jednáním závodní komise. V tomto případě byla udělená náprava přiměřená, jak je to požadováno pravidlem 64.2, byla spravedlivým vypořádáním možným pro všechny lodě, které uposlechly chybné plachetní směrnice.

RYA 1979/1



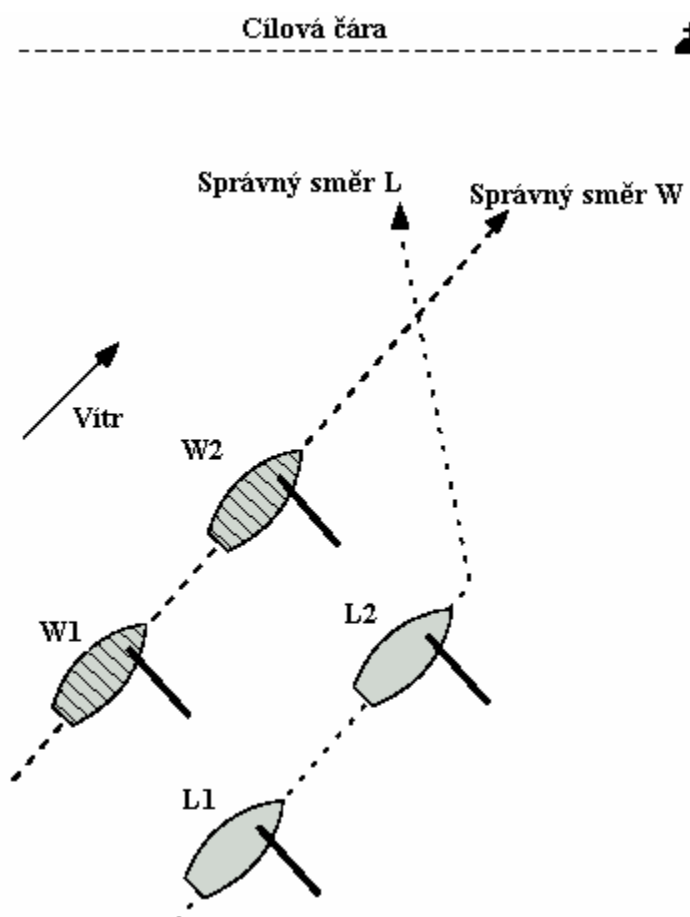
## PŘÍPAD 46

**Pravidlo 16.1. Změna směru**

**Pravidlo 17.1, Na stejném větru, správný směr**

**Definice, správný směr**

*Závětrná plachetnice má právo plachtit svým správným směrem, i když získala závětrné krytí z pozice zcela vzadu.*



### **Souhrn skutečností**

Po určitou dobu W plachtila téměř na zadní vítr směrem k pravému konci cílové čáry, když L získala krytí v jejím závětrří z pozice zcela vzadu. Za nepřítomnosti W, L by mohla plachtit ostřejším směrem přímo k čáře. Aby tak mohla učinit, volala na W, aby vyostřila. W nereagovala. L zvolala opět a vyostřila, ale W pořád ještě nereagovala. L zastavila vyostřování a nedošlo k doteku. L protestovala podle pravidla 17.2.

Protestní komise se držela toho, že nebylo prokázáno, že W mohla dokončit dříve, kdyby plachtila ostřejším směrem. I kdyby v tomto případě mohl být konflikt mezi směry návětrné a závětrné lodi, protestní komise uvedla, že loď, která dostihne druhou loď z pozice zcela vzadu, nemá právo nutit tuto druhou loď plachtit nad její správný směr. Protest byl zamítnut a L se odvolala, činíc si podle pravidla 17.1 nárok na právo vyostřovat až na kurz shodný s jejím správným směrem.

## **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 17.1. 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. Příímý 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. Proto nepřestoupila omezení, které ji pravidlo 17.1 stanovilo.

Lod' W, bez ohledu na to, zda plachtila či neplachtila správným směrem, byla povinna vyhýbat L, což nečinila a bránila lodi L vyostřit na její správný směr. Odvolání L bylo schváleno. L byla vrácena do pořadí a W je diskvalifikována pro porušení pravidla 11.

USSA 1979/224

## PŘÍPAD 47

### **Pravidlo 2, Čestné plachtění**

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

#### **Otázka**

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 díru v lodi, obrátil na vítr zleva, aby zabránil kolizi. Nebyl podán 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. Proto je otázkou, zda protestní komise by měla nebo neměla jednat podle pravidla 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 stran pro přípravu**

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

#### **Souhrn skutečností**

Dvě lodě W a L ostře proti větru na větru zleva se blížily k návětrné značce, kterou obeplouvaly levobokem. W získala vnitřní krytí s L pět délek trupu od značky a volala na L o místo, aby ji mohla obeplout. L to odmítla a řekla, že W nemá při křížování na místo nárok. W minula značku špatnou stranou, vrátila se zpět, obeplula značku levobokem, vztyčila protestní vlajku a informovala L o tom, že podá protest. L byla diskvalifikována podle pravidla 18.2(a) a odvolala se.

V odvolání bylo uvedeno, že v rozporu s pravidlem 63.2, kormidelník L 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. Kromě toho, žádné skutečnosti prezentované při projednávání nepotvrzovaly, že W získala vnitřní krytí ve správném čase.

Protestní komise se dále dovolávala následujícího: čas projednávání byl zveřejněn na oficiální vývěsní tabuli. Protest W byl doručen do kanceláře závodní komise a byl více než hodinu před zahájením jednání dostupný, aby si jej protestovaný přečetl. Kormidelník lodě W informoval kormidelníka lodě L, že protest byl podán. Ten nevyvinul žádné úsilí pro přípravu obhajoby. Byl povolán z prostor klubového baru, když protestní komise, druhá strana a svědci byli shromážděni a připraveni k projednávání.

#### **Rozhodnutí**

Odvolání se zamítá z důvodu udaných protestní komisí v jejím komentáři. Kormidelník lodě L věděl, že na jeho loď je podán protest a byl povinen rozumným jednáním chránit sám sebe, což zahrnuje vyžádání protestního formuláře, jeho přečtení a užití postačujícího času na přípravu své obhajoby. Protestní komise našla jako skutečnost, že W získala krytí ve správném čase, a tyto závěry, jak předpokládá pravidlo 70.1, jsou konečné.

RYA 1980/5

## PŘÍPAD 49

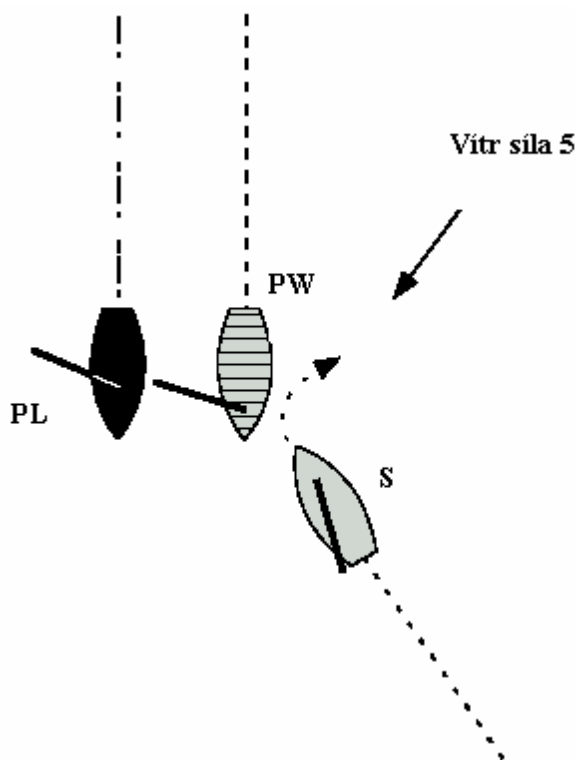
**Pravidlo 63.3, Projednávání: Právo být přítomen**

**Pravidlo 64.1(b), rozhodnutí: Tresty a zproštění viny**

*Když dva protesty vycházejí ze stejného incidentu nebo z velmi těsně spojených incidentů, je vhodné je projednávat společně za přítomnosti všech zúčastněných lodí.*

### Souhrn skutečností

Na zvlněném moři a čerstvém větru loď S plula na větru zprava ostře proti větru, 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. Ve druhém protestu PW proti PL, byla PL diskvalifikována podle pravidla 18.2(a), protože neposkytla místo lodi PW, aby se vyhnula S jako překážce. PW se odvolala.



### Rozhodnutí

Odvolání bylo přijato. V případě tohoto druhu, oba protesty mohly být vyslechnuty za přítomnosti všech zúčastněných lodí. To ušetří opakování a zaručí, že poskytnuté svědectví pomůže osvětlit všechny problémy incidentu. Kdyby procedura byla takto řízena, protestní komise se mohla dozvědět, že kolize mezi PW a S vznikla, protože PW nemohla odpadnout, neboť PL jí nedala místo, aby to mohla učinit. A jak je

předpokládáno v pravidle 64.1(b), PW měla být, i když porušila pravidlo 10, osvobozena.

Bylo dokázáno, že PL věděla (a kdyby udržovala výhled, musela vědět), že loď S se přibližuje k lodím PW a PL, že PW bude pravděpodobně potřebovat místo od PL, aby mohla zabránit možné vážné kolizi, a také, že se situace vyvíjela velmi rychle. PL byla správně diskvalifikována a rozhodnutí diskvalifikovat PW bylo zrušeno.

RYA 1981/6

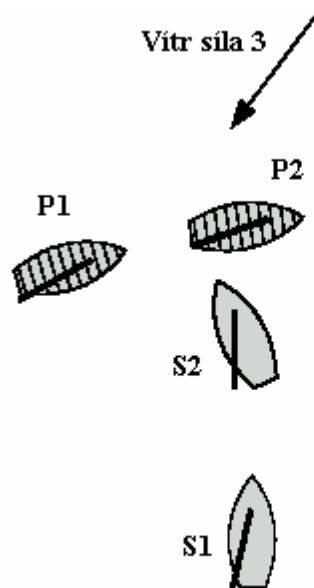
## PŘÍPAD 50

**Pravidlo 10, Na opačném větru**

**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

**Definice, Vyhýbání**

*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 důvodná pochybnost, že P by mohla proplout před S, kdyby S nezměnila směr, potom P musí být diskvalifikována.*



### **Souhrn skutečností**

Na návětrném úseku dráhy se potkala P loď S a plachtila směrem, který křížil směr před 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 odpaďnout, 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 pokládají důkazní břemeno na lodi na větru zleva, aby přesvědčivě dokázala, že byla vzdálena od lodi na větru zprava, i když pozdější svědectví je stěží hodno víry. 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 - 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.

Lod' 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, jestliže by 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, měla za povinnost zamítnout její protest.

Nicméně, pokud je přesvědčena, že S změnila směr, protože měla důvodnou pochybnost, že P by mohla proplout před ní a že S byla oprávněna jednat aby se vyhnula 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

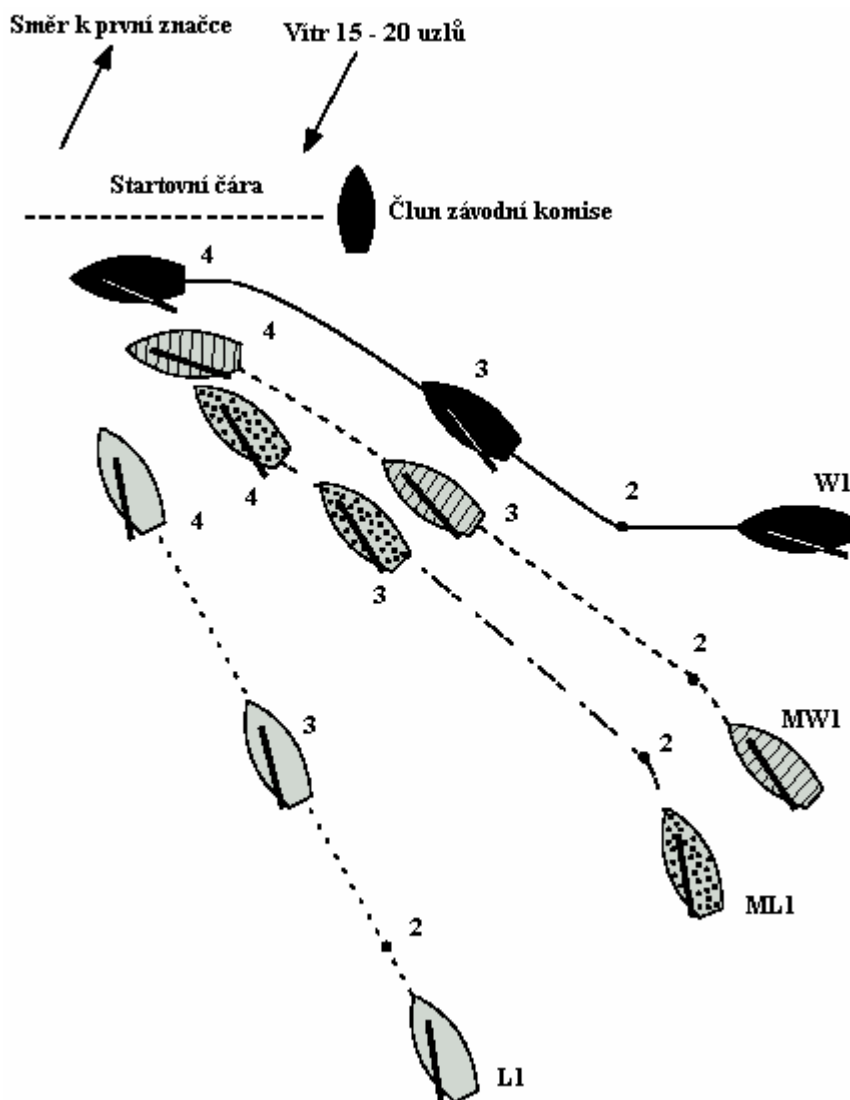


## PŘÍPAD 51

**Pravidlo 11, Na stejném větru, krytí**

**Pravidlo 64.1(b), Rozhodnutí: Tresty a zbavení viny**

*Protestní komise musí zprostit obvinění loď, když byla přinucena jinou lodí porušit pravidlo.*



### **Souhrn skutečností**

Pozice 1 a 4 znázorňují čtyři velké lodě mezi jednou minutou a 15 sekundami před startovním znamením. V pozici 4 loď MW byla přinucena odpadnout, aby zabránila kolizi s W, a lodě ML a L byly také přinuceny odpadnout, aby se vyhnuly kolizi s návětrnou lodí. Kdyby W kormidlovala tak, aby se vyhýbala, byla by protнула startovní čáru před svým startovním znamením. Každá loď v závětrří zvolala na loď v návětrří a každá protestovala na loď ve svém návětrří. 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 byly přinuceny porušit pravidlo 11 pouze díky tomu, že loď W plachtila nepřípustným směrem. Odpadly pouze proto, aby vyhověly pravidlu 14, a měly nárok, aby byly zbaveny viny podle pravidla 64.1(b).

Když však v takovéto situaci může být přesvědčivě dokázáno, že loď plující mezi dvěma loděmi účelově přehlédla, že návětrná loď nevyhýbá, a díky tomu není schopna vyhýbat závětrné lodi, a nevyvinula žádný nebo dostatečný pokus, aby přinutila tuto návětrnou loď vyhýbat, musí být potrestána diskvalifikací podle pravidla 11.

Při rozhodování takové situace stojí za zvážení následující body, ačkoliv žádný z nich nemůže být nezvratný. Odpadla prostřední loď účelově? Vyostřila tak, že přinutila návětrnou loď vyostřit, aby se jí vyhnula? Volala na návětrnou loď, aby se jí vyhnula a učinila tak neprodleně? Byla zvýhodněna nebo poškozena porušením pravidel návětrnou lodí? Dostala se vlastním přičiněním do nevýhodné pozice mezi dvěma loděmi před sebou?

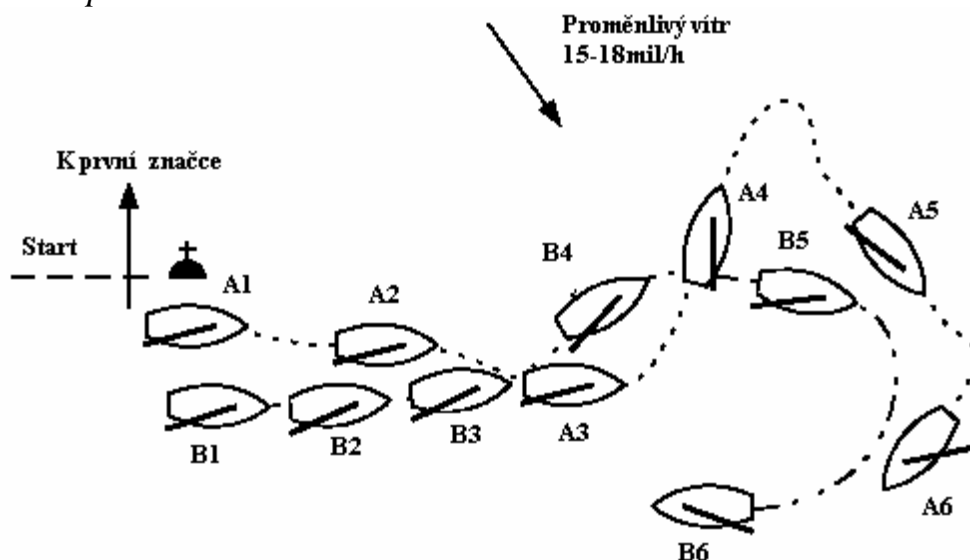
V tomto případě, kde loď W po značnou dobu nepřetržitě a zjevně porušovala pravidlo 11, není mezi zjištěnými fakty nic, co by naznačovalo, že by lodě ML a MW měly být diskvalifikovány na základě výše uvedené úvahy. Ve skutečnosti žádná ani nevyostřovala ani neodpadla předtím, než je loď W přinutila tak učinit, a obě zvolaly a oznámily protest pro porušení povinnosti návětrné lodi vyhýbat.

USSA 1950/37

## PŘÍPAD 52

### Pravidlo 16.1, Změna směru

*Pravidlo 16.1 neomezuje směr plachetnice, která vyhýbá. 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 lodi 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 obracet a tak by mohlo dojít k bezprostřední kolizi. A tedy odpadla aby přehodila, ale zjistila, že B odpadla do pozice, kde přehození 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 tvrdíc, že byla omezována, zatímco vyhýbala. Protestní komise diskvalifikovala loď B, která se odvolala s tím, že její zpochybněný manévr byl legitimním prostředkem k odvedení závodníka od startovní čáry.

### Rozhodnutí

Odvolání bylo přijato, B byla vrácena zpět do pořadí. Jednání B popisuje klasický manévr v souboji („match racing“) a závodě 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

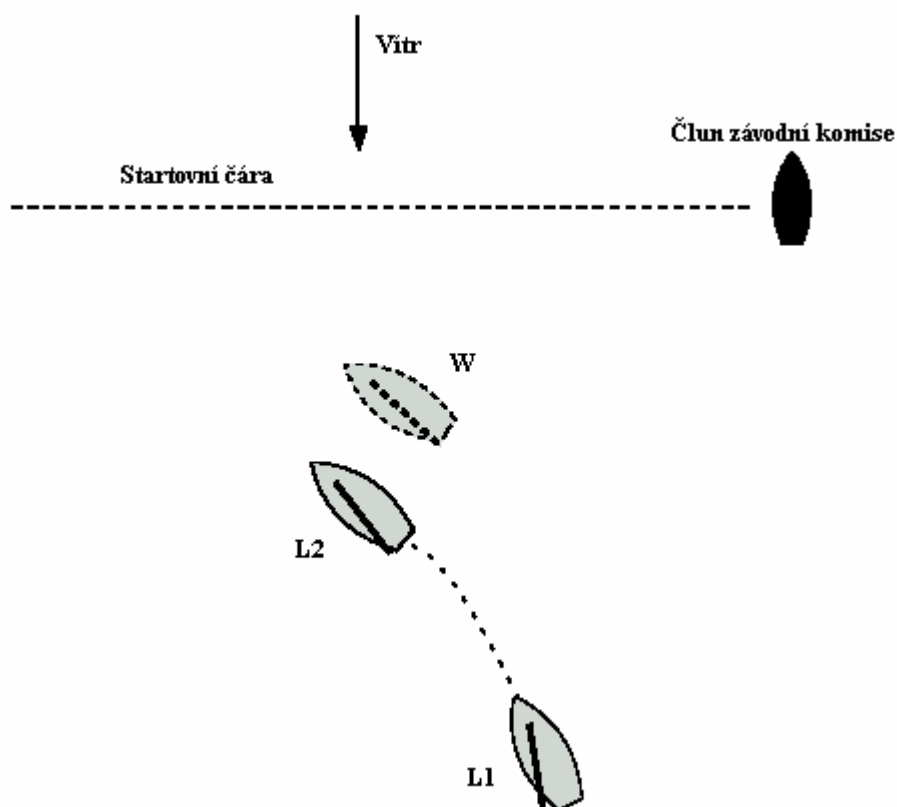
**Pravidlo 11, Na stejném větru, krytí**

**Pravidlo 15, Získání práva plavby**

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

### Souhrn skutečností

Třicet sekund před startovním znamením byla loď W téměř neovladatelná. Její plachty fletrovaly. Nejméně tři délky trupu před tím, než získala krytí v závětrí, loď L zvolala „závětrná loď“. Loď W nevykonala žádnou akci, aby se vyhýbala. Bezprostředně poté, co získala krytí, loď 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 loď W, která dostala odpovídající varování před blížící se situací, nečinila 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 loď, dříve, než loď zcela vzadu získá krytí v závětrí.

Pokud by L neodpadla bezprostředně, když získala krytí, mohla porušit pravidlo 15. Protože W nastavovala plachty, vyostřovala a potom vyhnula, splnila svoji povinnost podle pravidla 11. Odvolání se přijímá; žádná z lodí neporušila pravidla.

USSA 1969/126

## PŘÍPAD 54

**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

**Pravidlo 15, Získání práva plavby**

**Pravidlo 19.1, Místo k obratu u překážky**

*Když volající loď nezpozoruje žádnou odezvu na své volání, adekvátní upozornění o úmyslu obracet vyžaduje druhé důraznější volání.*

### **Souhrn skutečností**

Lodě L a W ostře proti větru na větru zprava se přibližovaly ke břehu, L o délku trupu vpředu a jeden a půl délky v závětrí. L zvolala o místo k obratu, které však loď W neslyšela. Po krátkém časovém intervalu, během kterého loď W neodpovídala, loď L obrátila na vítr zprava. Potom navzdory tomu, že odpadla tak rychle, jak to bylo jen možné, a s povolenou hlavní plachtou a kosátkou, narazila L do závětrné strany W. L protestovala na W podle pravidla 19 a W protestovala na L podle pravidla 10.

Při projednávání W uznala, že si byla vědoma pozice lodě L před jejím obratem, ale ani kormidelník ani posádka nepozorovali L během 30 sekund před kolizí. Přesto protestní komise zamítla protest L a diskvalifikovala ji na základě dvou věcí a to, že volala o místo k obratu, když nebyla v bezprostředním nebezpečí nárazu na dno, a za druhé, že její volání nebylo dostačující, protože nevolala po druhé, když na první volání nebyla odezva. L se odvolala.

Základem pro odvolání bylo, že zřejmě protestní komise nesprávně zaměnila svoje posouzení ohledně bezpečnosti závětrné lodi a že když se dvě lodě ostře proti větru přibližovaly k překážce, je na straně návětrné lodi, aby předpokládala a byla připravena na volání, které bezpečně kormidelník mohl očekávat, že přijde.

### **Rozhodnutí**

Odvolání L se zamítá.

Avšak, pokud volaná loď neslyší odpovídající zvolání, se nezbavuje povinnosti podle pravidla 19. Na základě uvedených skutečností je ale nezbytná otázka, zda volání o místo k obratu bylo v tomto případě odpovídající. Když závětrná loď, jako v tomto případě, nedostane odpověď na svoje zvolání, je vyžadováno druhé a důraznější volání, aby náležitě upozornila na svůj úmysl obracet. Kromě toho pravidlo 19.1 stanovuje, že po zvolání musí volající loď dát druhé lodi čas, aby mohla reagovat. Účelem toho je poskytnout čas pro jednu z možných reakcí podle pravidel 19.1(a) a (b) (obrat nebo odpověď „obrat Ty“). V obou případech musí volající loď obrátit až po přiměřené reakci z volané lodi. Proto závětrná loď nesmí plachtit před zvoláním do pozice, kde by nemohla poskytnout odpovídající čas pro reakci.

L byla správně diskvalifikována podle pravidla 10. W (později S) neporušila pravidlo 15, protože získala právo plavby jednáním L. Ohledně pravidla 14: loď s právem

plavby W (později S), neměla rozumnou možnost zabránit kolizi a proto neporušila pravidlo 14. Avšak, pro L (nyní P), bylo možné kolizi zabránit vzhledem k tomu, že ji způsobila. Proto porušila pravidlo 14 a stejně tak i pravidlo 10.

USSA 1971/147



## PŘÍPAD 55

### **Pravidlo 70.1, Odvolání: Potvrzení nebo oprava rozhodnutí; Interpretace pravidla**

#### **Definice, Strana**

*Lod' nemá právo na odvolání ohledně rozhodnutí o nápravě, když nebyla stranou projednávání. Když se domnívá, že její hodnocení bylo významně horší díky přijatým opatřením, které vyplynulo z tohoto rozhodnutí, musí požádat o nápravu. Potom se může odvolat na rozhodnutí tohoto projednávání.*

#### **Souhrn skutečností**

Lod' A „protestovala“ na závodní komisi pro nedostatečné vybavení pro záchranu, které bylo v rozporu se stanovami klubu. Závodní komise přerušila dokončenou rozjízďku. Lod' B se odvolala.

#### **Rozhodnutí**

Odvolání se zamítá, protože takovéto odvolání nemůže být projednáváno podle pravidla 70.1(a). B nemá právo na odvolání, protože nebyla stranou žádosti o nápravu, o kterou žádala lod' A. Proto její odvolání není ve skutečnosti odvoláním, ale žádostí o nápravu, které mělo být adresováno a projednáváno protestní komisí.

Při úvaze o tomto případě mohou pomoci následující body:

1. V závodních pravidlech není ustanovení, podle kterého by mohla lod' protestovat na závodní nebo protestní komisi. Jediné jednání, které lod' může uskutečnit proti závodní komisi, je žádost o nápravu, když si činí nárok na to, že její hodnocení v cíli rozjízďky nebo závodu bylo významně horší v důsledku nesprávného jednání nebo opomenutí závodní nebo protestní komise. V tomto případě požadavek A tuto podmínku nesplňuje; jednalo se jen kritiku komise nemající podle závodních pravidel platnost.
2. Zcela stranou od závodních pravidel, závodník může svobodně vytknout závodní komisi, že udělala chybu. Ta když si je svoji chyby vědoma, může se pokusit chybu napravit tím, že požádá protestní komisi, aby uvažila udělení nápravy, jak to připouští pravidlo 60.2(b).
3. Jestliže B by byl závodník v rozjízďce a podal by platnou žádost o nápravu a prohlásil by, že jeho hodnocení v cíli bylo významně horší díky přerušení rozjízďky, mohl by mít nárok na projednávání nápravy, ve které by byl stranou. Potom by se mohl odvolat na rozhodnutí tohoto projednávání.

RYA 1982/11

**PŘÍPAD 56**  
**VYMAZÁN**

## PŘÍPAD 57

### **Pravidlo 78.3, Souhlas s pravidly třídy, certifikáty**

*Měřič zmíněný v pravidle 78.3 musí být pro rozjíždku nebo závod oficiálně jmenován. Toto pravidlo neplatí pro zprávu zaslanou externím měřičem. K danému datu platný certifikát prezentovaný v dobré víře majitelem, který je v souladu s požadavky pravidla 78.1, nemůže být zpětně prohlášen za neplatný poté, když je rozjíždka nebo závod dokončen.*

Lodě A a B společně s dalšími loděmi IOR třídy 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 nesprávné hodnotící koeficienty. Poté, co byla žádost projednána, potvrdil odborník pro koeficienty, že se v certifikátu A stala nepředvídatelná chyba, neboť její první měření trupu bylo provedeno před několika léty. Loď B potom uvedla, že závodní komise by měla protestovat na loď A, jak je to vyžadováno pravidlem 78.3.

Jury zjistila, že majitel lodě A nebyl odpovědný za chybu výpočtu hodnotícího koeficientu, ani neexistoval důkaz, že bylo porušeno 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 jury se potvrzuje. Loď B tvrdila, že opomenutí závodní komise protestovat na loď A, jak je to požadováno pravidlem 78.3, bylo precedentem pro ni a ostatní lodě ve třídě. Avšak použití pravidla 78.3 by nebylo správné. To platí pro závod nebo sérii závodů, pro který byl jmenován měřič závodu. Pravidlo 78.3 se neuplatní na hlášení zaslané externím měřičem. V tomto případě přišlo hlášení z národní koeficientové komise, která není podřízena ani pořadateli ani závodní komisi ani jiným orgánům. Protože pro závod nebyl speciálně jmenován měřič, nemohlo být svoláno projednávání podle pravidla 78.3.

Když je platný certifikát shledán jako neúplný, může být zrušen organizací, která jej vydala, ale nemůže být zrušen se zpětnou platností pro dokončenou sérii nebo závod, které jsou pod jurisdikcí závodní komise. 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.

RYA 1983/1

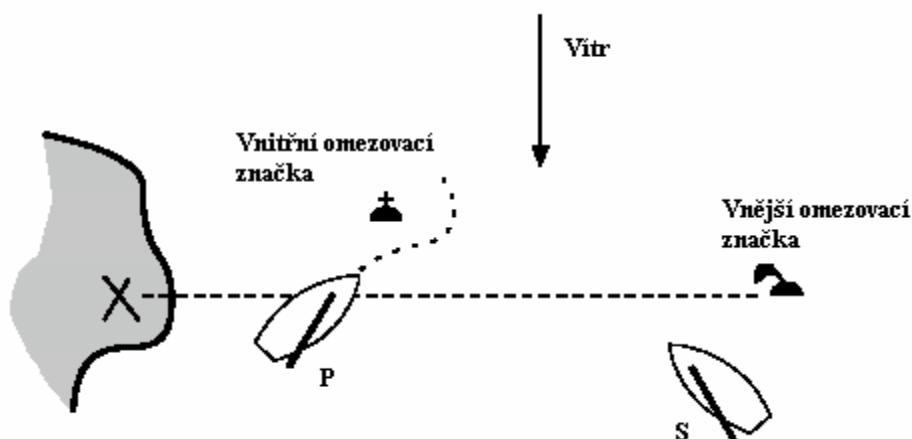
## PŘÍPAD 58

### Pravidlo 28.2, Plachtění po dráze

#### Definice, Dokončení

#### Definice, Značka

*Jestliže bóje nebo jiný objekt, který je v plachetních směrnících určen jako omezovací značka cílové čáry, se nachází na cílové straně cílové čáry, není značkou.*



#### Souhrn skutečností

Cílová čára byla mezi stožárem na břehu a vnější omezující značkou a s 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 před' protнула čáru, předtím než obeplula omezovací značku. Loď S požadovala nápravu na základě toho, že hlavní rozhodčí jednal nesprávně, když loď P dokončila předtím než zcela obeplula dráhu. Protestní komise nápravu S nepřiznala a zaslala toto rozhodnutí, podle pravidla 70.2, ke schválení.

#### Rozhodnutí

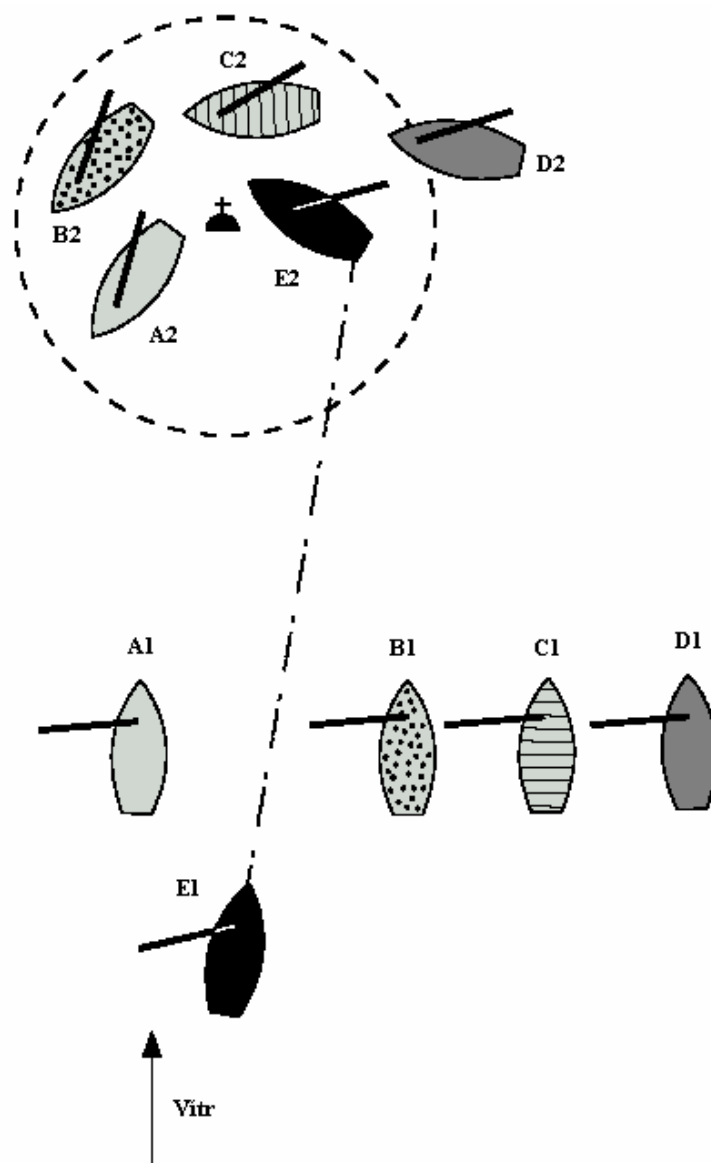
Rozhodnutí protestní komise se schvaluje. Pravidlo 28.2 stanoví, že loď A může minout libovolnou stranou značku, která nezačíná, nevymezuje nebo neukončuje úsek, na kterém se nachází. Protože omezovací značka byla za cílovou čárou, nevymezovala nebo nekončila „úsek“ poslední části dráhy. Pouze když omezovací 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.

RYA 1983/5

## PŘÍPAD 59

### Pravidlo 18.2, Obeplouvání a míjení značek a překážek: Krytí – základní pravidlo

*Když loď připlouvá ke značce, ale je stále vně dvoudélkové zóny a její vyostření ke 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.*



#### Otázka

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, C a D v okamžiku, kdy lodě A a B vplouvají do dvoudélkové zóny. Když skupina čtyř lodí připlouvá vedle sebe ke značce a obeplouvá ji, mění se pozice lodí E vzhledem k C a D a výsledkem toho je, že E s nimi získá vnitřní krytí, zatímco C a D

jsou stále vně dvoudélkové zóny. E obeplouvá značku za A a B, ale mezi C a D, z nichž obě jsou schopny poskytnout místo E.

Má E nárok na místo od C a D podle pravidla 18.2(a)?

### **Odpověď**

Protože E je zcela vzadu od A a B, když vplouvají do dvoudélkové zóny, je od ní pravidlem 18.2(a) požadováno, aby se oběma vyhýbala. Mezi E a dvěma vnějšími loděmi se nicméně vyvíjejí odlišné vztahy. Lodě C a D, aby poskytly místo dvěma vnitřním lodím, jejichž plachty jsou povoleny, se musí přibližovat ke značce ve směru, který ji přivede vně dvoudélkové zóny. Když C a D mění kurz směrem ke značce, získá E vnitřní krytí, zatímco C a D jsou vně dvoudélkové zóny. Tak jsou podmínky pravidla 18.2(a) splněny a E má nárok na místo podle tohoto pravidla, které jsou C a D ji schopny dát.

USSA 1982/250

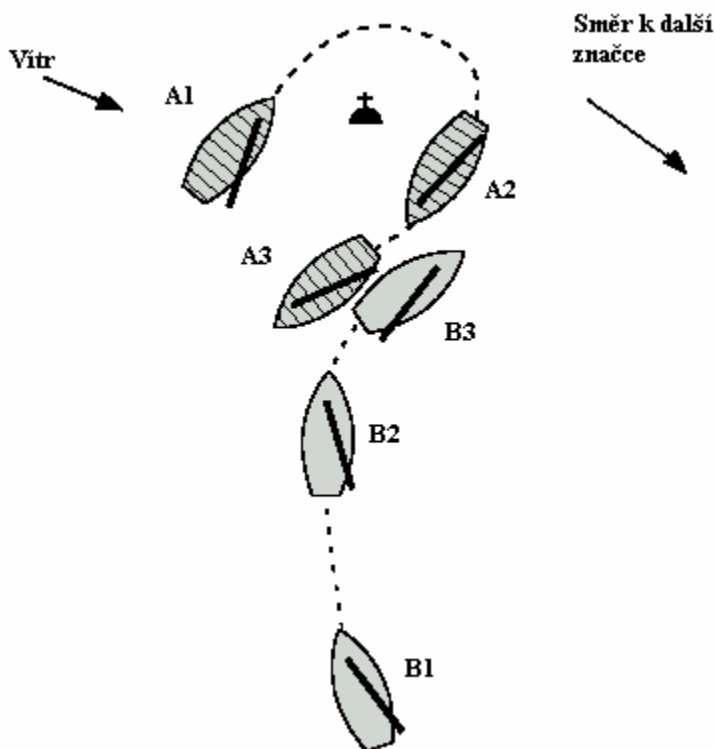
## PŘÍPAD 60

### Pravidlo 16.1, Změna směru

#### Definice, Vyhýbání

#### Definice, Místo

*Když loď s právem plavby mění směr takovým způsobem, že vyhýbající loď navzdory tomu, že se vyhýbá neprodleně, nemůže s jachtařskou dovedností vyhnout, poruší pravidlo 16.*



### Souhrn skutečností

Lod' A poté, co obeplula návětrnou značku na větru zleva před B a následně přehodila na vítr zprava, nezvolila přímou plavbu směrem k další značce, ale z taktických důvodů směřovala vysoko nad ní. Za tímto účelem po přehození prudce vyostříla, ale v tomto okamžiku byla její příď proti přídi B, která plula na větru zleva ostře proti větru. Lodě byly nyní od sebe vzdáleny méně než délku trupu. Lod' B okamžitě a tak prudce, jak to bylo možné, odpadla, aby zabránila kolizi, ale to by nestačilo. Avšak loď A rychle vyostříla ještě více a obě lodě se minuly velmi těsně, ale bez doteku. Protestní komise přijala a potvrdila protest lodě A podle pravidla 10. B se odvolala s prohlášením, že A porušila pravidlo 16.1 tím, že neposkytla lodi B místo k vyhýbání.

### Rozhodnutí

Odvolání lodi B se vyhovuje, je znovu zařazena do pořadí a loď A je diskvalifikována.

Taktická přání nezbavují loď jejich povinností podle pravidel. Mohla si sice zvolit libovolný směr pro plavbu k závětrné značce, ale neměla právo vyostřovat směrem k B takovým způsobem, že B se nemohla vyhnout. Navzdory tomu, že B odpadla tak prudce, jak to je bylo možné, mohla vzniknout vážná kolize, kdyby se A nevyhnula prudkým vyostřením. Jakkoliv se společným úsilím vyhnuli kolizi, nemění se v tomto případě závěr, že když A přehodila na vítr zprava, stala se lodí s právem plavby a pokračovala ve změně směru, neposkytla lodi B v žádném okamžiku prostor pro ni nezbytný, který potřebovala pro bezprostřední manévr provedený „s jachtařskou dovedností“, aby umožnila lodi A plachtit svým směrem bez nutnosti vyhýbacího manévru. Proto Z tohoto důvodu A porušila pravidlo 16.1.

USSA 1975/178



## PŘÍPAD 61

### **Pravidlo 71.4, Rozhodnutí odvolání**

*Když je rozhodnutí protestní komise upraveno nebo změněno na základě odvolání, musí být upraveny podle toho konečné 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**

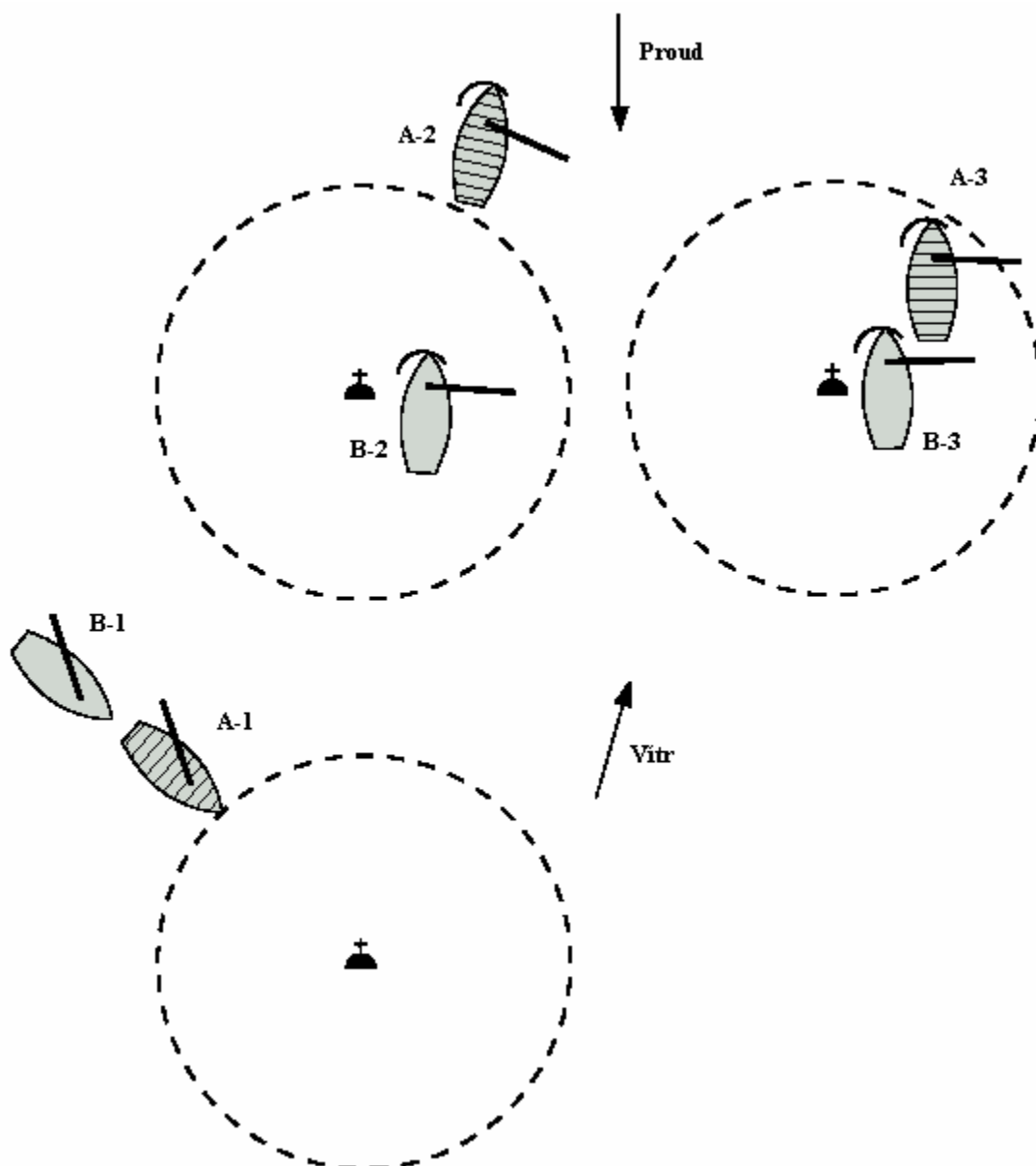
Ne. Pravidlo 86.1 zakazuje měnit v plachetních směrnicích jakoukoliv část pravidla 70 nebo 71. Odvolání zahrnuje nejen rozhodnutí sporu o významu pravidel, ale také úpravu nebo změnu rozhodnutí protestní komise, úpravu výsledků rozjížděky a konečného pořadí závodu, podle kterého jsou ceny uděleny. Pravidlo 71.4 stanoví, že rozhodnutí národního svazu je konečné a tímto rozhodnutím se musí řídit všichni, jež jsou subjektem pravidla 85: pořadatel, závodní komise a protestní komise.

USSA 1983/252

## PŘÍPAD 62

### Pravidlo 18.2, Obeplování a míjení značek a překážek: Bez krytí v zóně

*Lod' je povinna vyhýbat druhé lodi podle pravidla 18.2(c), dokud obě lodě značku nebo překážku neminou..*



### Souhrn skutečností

Dvě námořní lodě A a B obeplovaly návětrnou značku - velkou navigační bóji – levobokem. Lod' A byla zcela vpředu vzhledem k B. Vál velmi slabý vítr a proud měl rychlost 1,5 uzlu ve směru proti větru. Lod' A po obeplutí značky přehodila na vítr zleva, vytáhla spinnaker a plachtila na zadní vítr a uplula více než dvě délky trupu od značky. Při obeplování značky, lod' B vyhýbala lodi A. Poté rovněž přehodila a vytáhla a nastavila svůj spinnaker. Vítr však zeslábnul a díky silnému proudu lod' značku neopustila, vítr a proud se navzájem kompenzovaly. Vlivem slabého větru a též větrným stínem, který vytvářely plachty lodě B, lod' A začala splouvat zpět

směrem ke značce. Mezi loděmi došlo k malému kontaktu, který nezpůsobil škodu nebo zranění.

Lod' A protestovala podle pravidla 18.2(c) a pravidla 11; lod' B protestovala podle pravidla 18.2(a). Protestní komise zamítla protest lodě A, schválila protest lodě B a diskvalifikovala A pro neposkytnutí místa k obeplutí značky. A se odvolala.

### **Rozhodnutí**

Odvolání bylo přijato. A byla navrácena do pořadí a B byla diskvalifikována.

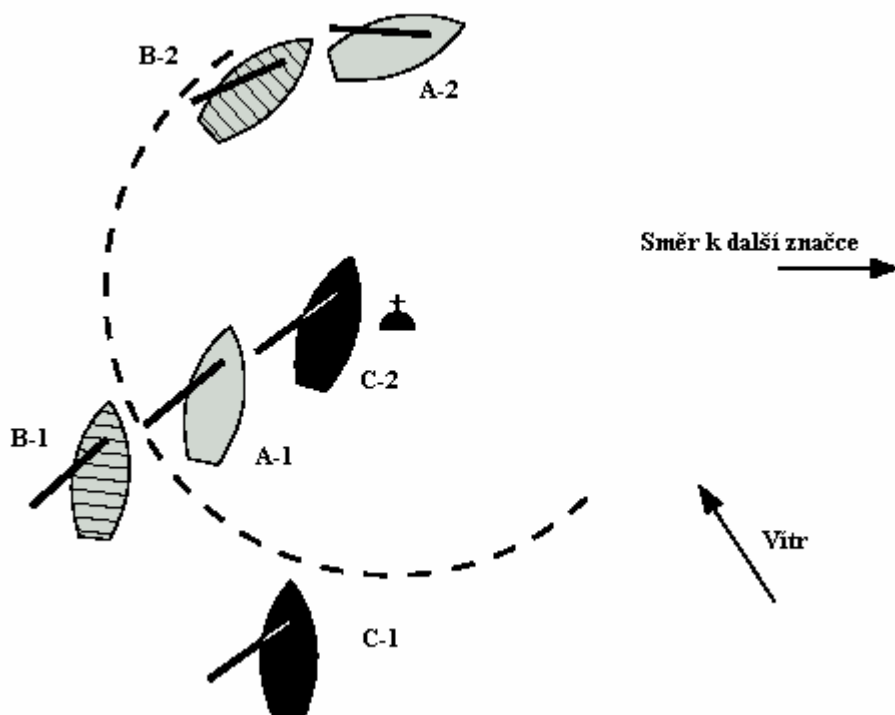
Lodě nebyly v krytí v okamžiku, kdy A vplouvala do dvoudélkové zóny, a tak od lodi B bylo pravidlem 18.2(c) požadováno vyhybat A, dokud obě lodě značku neminou. Když došlo ke kontaktu, lod' B stále značku neminula. Proto je diskvalifikována pro porušení pravidla 18.2(c).

USSA 1983/256

## PŘÍPAD 63

### Pravidlo 18.2, Obeplouvání a míjení značek a překážek: Poskytnutí místa; Vyhýbání

*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 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, jehož výsledkem mohla být kolize s lodí C. K žádné kolizi nedošlo. Protest B proti C byl zamítnut, protože 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, odpadnutím a následným vyostřením za zádí A.

#### Rozhodnutí

Odvolání se zamítá. Protože lodě C a B nebyly v krytí, když připlouvaly do dvou-délkové zóny značky, B neměla povinnost poskytnout lodi C místo k jejímu obeplutí. Avšak B, protože tomu nemohla zabránit, místo poskytla a protestní komise zjistila, že nebyla v pozici aby udělala něco jiného. C neporušila žádné pravidlo, ani B nebyla znevýhodněna tím, že C obeplula značku.

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.

RYA 1984/1

**PŘÍPAD 64**

**VYMAZÁN**

## PŘÍPAD 65

### **Sportovní chování a pravidla**

#### **Pravidlo 2, Čestné plachtění**

#### **Pravidlo 30.3, Startovní tresty: Pravidlo černé vlajky**

#### **Pravidlo 69.1, Obvinění z hrubého jednání: Jednání protestní komise**

*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 jednání a proto se uplatní pravidlo 2.*

### **Souhrn skutečností**

Při startu čtvrté rozjížděky byla A zřetelně nejméně tři délky trupu na dráhové straně startovní čáry. Platilo pravidlo 30.3. 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.

Protestní komise potvrdila diskvalifikaci A a později zahájila jednání proti jejímu kormidelníkovi podle pravidla 69.1 a rozhodla, že jeho chování při stínění B bylo hrubé porušení pravidel čestného sportovce a pravidla 2 a vyloučila jej ze závodu. Ten se odvolal.

### **Rozhodnutí**

Odvolání bylo zamítnuto. Na základě skutečností zjištěných protestní komisí, A byla správně diskvalifikována ze čtvrté rozjížděky. 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 30.3 diskvalifikován a že vážně překážel druhé lodi v závodě. Protestní komise při vyloučení kormidelníka ze závodu správně rozhodla podle pravidla 69.1.

RYA 1984/7

## PŘÍPAD 66

### **Pravidlo 64.1(a), Rozhodnutí: Tresty a zbavení viny Pravidlo 85, Řízení se pravidly**

*Závodní komise nemůže změnit nebo odmítnout započítat rozhodnutí protestní komise včetně rozhodnutí, které je založena na hlášení odborného orgánu kvalifikovaného k řešení otázek měření.*

#### **Otázka**

Závodní komise protestovala pro měřičské chyby podle pravidla 78 na řadu lodí. Protestní komise po projednání dospěla k názoru, že je přesvědčena o tom, že je důvodná pochybnost o výkladu nebo aplikaci odpovídajících třídových pravidel. Podle pravidla 64.3(b) se v této věci odvolala na třídovou asociaci, která je kvalifikovaným orgánem k řešení takovýchto otázek. Třídová asociace oznámila, že všechny lodě, kterých se to týká, porušily třídové pravidlo. Protestní komise přijala toto hlášení a lodě diskvalifikovala. Poté Závodní komise odmítla vykonat toto rozhodnutí a prohlásila, že je z různých důvodů nespravedlivé.

Může závodní komise měnit nebo nevykonat rozhodnutí protestní komise, ať už je či nikoliv založeno na sdělení podle pravidla 64.3(b)? Jestliže ne, kdo může takto jednat?

#### **Odpověď**

Ne. Pravidlo 85 stanoví, že se závodní komise musí řídit pravidly. Závodní komise nemá pravomoc nad protestní komisí a není oprávněna měnit nebo odmítnout provést jakékoliv rozhodnutí, které protestní komise učinila. Pravidlo 64.1(a) předpokládá, že rozhodnutí protestní komise o potrestání musí být provedeno.

RYA 1984/16



## PŘÍPAD 67

### Část 2, Preambule

#### Pravidlo 69.1, Obvinění z hrubého jednání: Jednání protestní komise

*Když se závodící loď potká s lodí, která nezavodí, obě jsou povinny se řídit státními pravidly plavby. Když podle těchto pravidel je závodící loď povinna vyhýbat a úmyslně narazí do druhé, může být potrestána pro hrubé jednání.*

#### Souhrn skutečností

Podle platného plavebního řádu loď W, která zavodila, musela vyhýbat lodi L, která nezavodila. 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 loď 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 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). Avšak 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 porušení nejen pravidel ale i dobrých mravů.

Rozhodnutí protestní komise se potvrzuje, ale W je diskvalifikována podle vhodných 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 měly úmysl zavodit, zavodily nebo byly závodící. W se také dopustila hrubého porušení státních pravidel a hrubého porušení dobrých mravů a protestní komise byla oprávněna vyhlásit projednávání podle pravidla 69.1.

KNWV 2/1982

## PŘÍPAD 68

### **Pravidlo 62.1, Náprava Definice, Závodění**

*Opomenutí závodní komise zjistit, že koeficientový 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 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 koeficientový 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 lodě B s tím, že neplatnost koeficientového certifikátu A nemění skutečnost, že ve smyslu definice byla lodí, která závodila, a měla tedy nárok na svá práva podle Části 2 závodních pravidel. B se odvolala.

### **Rozhodnutí**

Odvolání se zamítá. Opomenutí závodní komise zjistit neplatnost koeficientové certifikátu lodě A a zabránit jí, aby závodila, nebylo takovou chybou, která by ve smyslu pravidla 62.1 zhoršila konečné umístění lodě B. Proto protestní komise správně odmítla žádost lodě B o nápravu. A byla lodí, která měla v úmyslu závodit před svým přípravným znamením a lodí, která poté závodila. Pravidla Části 2 se na ni uplatňují a stejně tak na všechny další lodě, které závodily. Principy čestného sportovce 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**

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

#### **Otázka**

Na nezvlněném moři a při větru 1–2 uzly připlouvají před svým přípravným znaméním lodě na motor do startovního prostoru rychlostí 5–6 uzlů. V okamžiku přípravného znamení se pohybují stejnou rychlostí, avšak bez použití motoru. 2 a půl minuty před startovním znaméním vytahují plachty a zpomalují na 2 uzly. Poruší pravidlo 42.1?

#### **Odpověď**

Ne. Lodě začíná závodit při svém přípravném znamení. Během doby, ve které lodě 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 lodě v okamžiku, kdy začíná závodit, byla v určitém pohybu respektive bez pohybu. Proto nebylo porušeno pravidlo 42.1.

USSA 1986/269

## PŘÍPAD 70

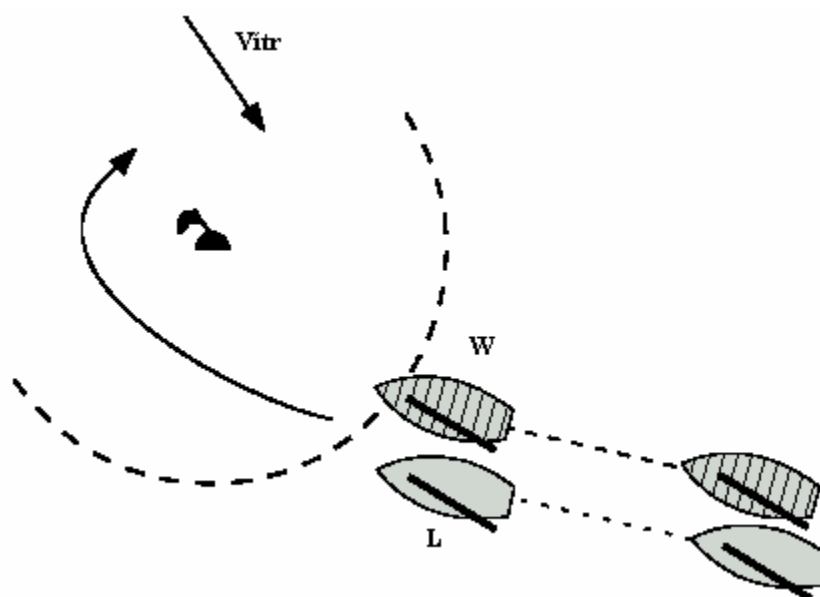
### Pravidlo 11, Na stejném větru, Krytí

#### Část 2, Část C Preambule

### Pravidlo 18, Obeplouvání a míjení značek a překážek

#### Definice, Místo

*Lod' s právem na místo podle pravidla 18 je osvobozena od své povinnosti podle pravidla 11 pouze v rozsahu, který pravidlo 18 jasně stanovuje v protikladu s pravidlem 11, a pouze tehdy, když místo, jak je definováno, jí není poskytnuto.*



#### Souhrn skutečností

Lodě L a W délky okolo 14 stop (4m) metrů plachtily na větru zprava rychlostí okolo 4 uzlů a přibližovaly se k návětrné značce, kterou musely obeplout pravobokem. W byla mírně vpředu. W požádala o místo a L odpověděla: „Místo bude dáno, pokud bude potřeba“. Posléze, když byly 20 stop (6m) od značky, došlo ke kontaktu mezi boky lodí. Žádná loď nebyla poškozena.

Protestní komise diskvalifikovala L, protože neposkytla místo, jak je to vyžadováno a uvedla, že L měla možnost poskytnut místo a protestovat, jestliže to bylo nezbytné. L se odvolala na základě toho, že protestní komise chybovala v domněnce, že pravidlo 18 činí pravidlo 11 zcela neaplikovatelné a že W měla nárok na jakékoliv místo, které požadovala, a nikoliv na místo, jak je definováno.

#### Rozhodnutí

Zjištěná fakta uvedená protestní komisí neobsahují zjištění, zda W nebo L změnila směr nebo že W měla nebo mohla mít nedostatek místa, jak je definováno, aby provedla včasný manévr s jachtařskou zručností a za existujících podmínek a proplula mezi L a značkou nebo okolo ní obrátila. Naproti tomu nákres, který komise přijala,

ukazuje loď L a W na kurzu, který směřuje do závětrí značky s dostatkem místa, aby ji W obeplula.

Vzájemný vztah mezi pravidly 11 a 18.2(a) je blíže určen preambulí sekce C části 2, jehož částí je pravidlo 18. V tomto incidentu není rozpor mezi pravidlem 11 a 18. Následkem toho pravidlo 11 nepřestává platit a pokračuje povinnost loď W vyhýbat lodi L, pokud ji v tom nebude bráněno tím, že L jí neposkytne odpovídající místo. Pravidlo 18 platí, protože loď se přibližovaly ke značce, aby ji obepluly, a pravidlo 18.2(a) dává lodi W právo na místo, které potřebuje, aby značku obeplula. Avšak skutečností bylo, že W měla toto místo před a v okamžiku doteku. Loď byly uvnitř dvoudélkové zóny, ale to nedává W žádné dodatečné právo. Proto porušila pravidlo 11, protože se nevyhýbala L. L mohla lehce zabránit vzniku doteku s W a tak L porušila pravidlo 14. Avšak nebyla proto potrestána, protože žádná loď nebyla poškozena. Odvolání L je přijato, L je vrácena zpět do pořadí v cíli a W je diskvalifikována.

USSA 1988/273

## PŘÍPAD 71

**Pravidlo 29.1, Odvolání: Individuální odvolání**

**Pravidlo 62.1, Náprava**

**Pravidlo 64.2, Rozhodnutí: Rozhodnutí o nápravě**

*Zvolání není „zvukový signál“. Odpověď na otázky, které se objevují v žádostech o nápravu po procedurálních chybách závodní komise.*

### **Souhrn skutečností**

Předpokládejme, že lodě A a B byly poblíž levého konce startovní čáry a v okamžiku startovního znamení velmi blízko startovní čáry. Závodní komise, která se domnívala, že obě lodě byly v okamžiku startovního znamení na dráhové straně startovní čáry, vztyčila vlajku X a volala obě čísla plachet. Ani A ani B neslyšela volání a neviděla vlajku X, ale obě pokračovaly v závodě a jejich umístění bylo v cíli zaznamenáno. V předběžných výsledcích byly A a B bodovány jako OCS (předčasný start).

A neprodleně požádala o nápravu a uvedla jako důvod, že závodní komise opomenula dát požadované zvukové znamení a že neviděla vlajku, a proto neměla důvod se domnívat, že startovala nesprávně. Protestní komise projednala žádost A. Komise nestanovila skutečnost, zda byly či nebyly lodě A a B v okamžiku startu na dráhové straně startovní čáry. Avšak, když se komise dozvěděla, že B byla blízko A, přiznala nápravu oběma lodím, a uvedla, že by měly být bodovány v jejich cílové pozici a příslušné další lodě byly zařazeny za ně. To způsobilo, že C, která dokončila za A a B požádala o nápravu a uvedla, že opomenutím závodní komise dát požadovaný zvukový signál byla výrazně poškozena ve svém umístění v cíli, což bylo způsobeno tím, že dvě lodě, které neodstartovaly správně, byly bodovány před ní. Požadavek C byl zamítnut a ta se odvolala. V komentáři k odvolání položila závodní komise několik otázek:

### **Otázka 1**

Představuje zvolání čísla plachty zvukové znamení?

### **Odpověď 1**

Ne. Zvolání jednoho nebo více čísel plachet není zvukovým znamením požadovaným v případě vztyčení vlajky X.

### **Otázka 2**

Jednala protestní komise správně, když přiznala A nápravu?

### **Odpověď 2**

Ano. Když se loď rozumně domnívá, že startovala správně a nebyla informována o opaku způsobem vyžadovaným pravidlem 29.2 a byla bodována jako OCS, má podle pravidla 62.1 nárok na nápravu. Tvrzení, že A byla nad startovní čarou brzo nebylo

potvrzeno jako skutečnost. Z tohoto důvodu bodování A na jejím umístění v cíli bylo za těchto okolností přiměřenou formou nápravy.

Avšak jestliže by bylo při projednávání zjištěno, že lodě věděly, že startovaly nesprávně, neměly by nárok na nápravu a měly pravidlu 28.1 a pokud platilo též pravidlu 30.1. Jestliže tak neučinily, mohly by porušit pravidlo 2 a nesplnit Základní princip Sportovního chování a pravidel.

### **Otázka 3**

Jednala protestní komise správně, když přiznala nápravu B, která o ni nežádala?

### **Odpověď 3**

Ano. Protestní komise shledala, že B byla ve stejné situaci jako A, a proto jednala tak, jak je to požadováno první větou pravidla 64.2.

### **Otázka 4**

Měla C nárok na nápravu?

### **Odpověď 4**

Ne. Skutečnost, že A a B byly v okamžiku startovního znamení nad startovní čarou, nebyla zjištěna jako fakt. Proto, navzdory opomenutí závodní komise dát požadované zvukové znamení, reklamace C, že byla významně poškozena touto chybou, není podložena skutečnostmi. C nemá nárok na nápravu a její odvolání se zamítá.

USSA 1988/276

## PŘÍPAD 72

### **Pravidlo 61-1(a), Požadavky protestu: Informování protestovaného**

*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 užita 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**

*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. Protestní komise diskvalifikovala W podle pravidla 11 a ta se odvolala.

### **Rozhodnutí**

Odvolání bylo přijato. L je diskvalifikována a W vrácena do pořadí. W byla povinna dle pravidla 11 vyhýbat L. Neexistovalo svědectví o tom, že by došlo ke kolizi, kdyby kosatník lodě L se záměrně nedotkl paluby lodě W. Toto jednání, které nemělo jiný úmysl než diskvalifikaci W, porušilo pravidlo 2.

RYA 1971/6

## PŘÍPAD 74

### **Pravidlo 2, Čestné plachtění** **Pravidlo 11, Na stejném větru, krytí**

*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 předjížděla na hranici skluzu loď L. L mírně vyostřila a kormidelníkův záklon vytvořil kontakt s trupem loď W před jeho stěhem. V tomto bodě byl trup vzdáleny přibližně na délku paže. Žádná loď nepřijala dvojitáčekový trest. Při následném projednávání protestní komise diskvalifikovala L podle pravidla 2 a uvedla, že W měla správně nastavené plachty a její kosatník seděl poblíž závětrného stěhu. Dotek, pokračovala, mohl vzniknout pouze tím, že kormidelník L byl vysednutý vně loď. Za stávajících podmínek to bylo nad rámec pozice pro normální plachtění. L se odvolala.

### **Rozhodnutí**

Odvolání bylo přijato. L byla 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 rozjíždky. 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 jeho nesprávné pozici úmysl, nejedná se o porušení pravidla 2.

RYA 1993/2

## PŘÍPAD 75

**Pravidlo 10, Na opačném větru**

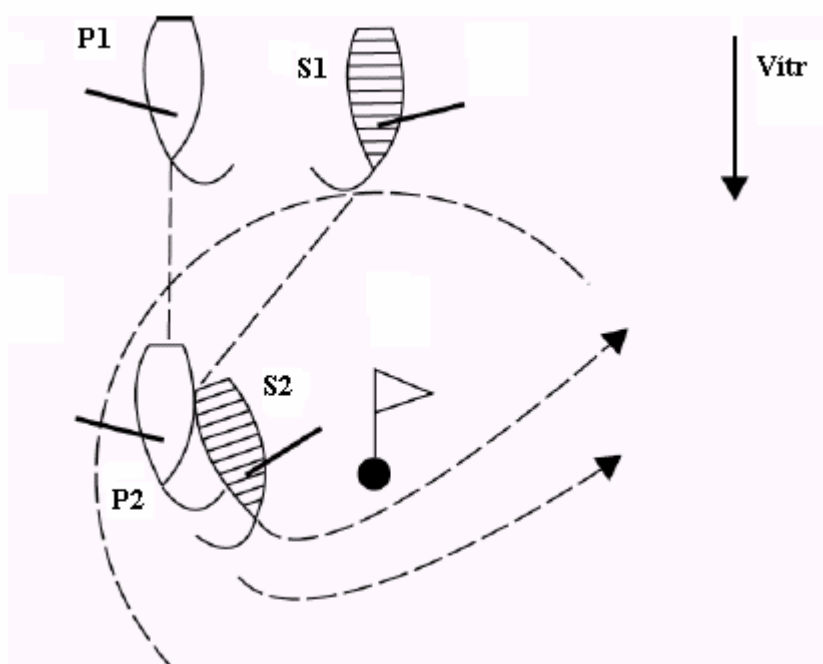
**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

**Pravidlo 18.2(a), Obeplování a míjení značek a překážek: Krytí – základní pravidlo**

**Pravidlo 18.2(d), Obeplování a míjení značek a překážek: Změna směru k obeplování nebo míjení**

**Pravidlo 18.4, Obeplování a míjení značek a překážek: Přehození**

*Vnější loď na větru zleva musí vyhybat vnitřní lodi na větru zprava podle pravidla 10 a 18.2(a). Protože má právo plavby, loď na větru zprava je oprávněna plachtit směrem, který si zvolí, za předpokladu, že vyhoví požadavku pravidla 18.4, který vyžaduje, aby dokud nepřehodí, neplula od značky dále, než je nezbytné pro plachtění správným směrem.*



### **Souhrn skutečností**

Dvě lodě, S a P plachtily přímo na zadní vítr k závětrné značce, kterou obeplovaly levobokem. Lodě byly v krytí, S byla vnitřní a nepatrně vpředu. Když S vplula do dvoudélkové zóny, vyostřila do pozice přibližně jedné délky trupu bočně od značky. Jakmile se její příď dostala na úroveň značky, odpadla, aby přehodila, a tehdy 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 a poznamenala: Základní otázkou je zda mohla či nemohla vnitřní loď plachtit od značky dále, aby mohla značku takticky výhodně obepnout. V tomto případě není rozpor mezi pravidlem 10 a 18.2(a). Avšak, dokud vnitřní loď nepřehodí, pravidlo 18.4 omezuje její směr tím, že po ní vyžaduje, aby od

značky neplachtila dále než je nezbytné pro plachtění jejím správným směrem. Zde není pochybnost, že S přehodila v souladu s pravidlem.

P se odvolala a argumentovala tím, že S vyostřila od značky a zvětšila svoji vzdálenost od ní, což bylo nezvratně prokázáno, a nepřehodila tak, jak je to vyžadováno pravidlem 18.4.

### **Rozhodnutí**

Odvolání bylo zamítnuto. S byla lodí s právem plavby podle pravidla 10 a podle pravidla 18.2(a). Dokud nepřehodila, pravidlo 18.4 od S požadovalo neplachtit od značky dále, než je nezbytné pro plachtění jejím správným směrem. Skutečnost ukazuje, že loď S tomuto pravidlu vyhověla. Jestliže by S, po pozici 1, nevyostřila, mohla by zasáhnout značku. Pravidlo 16 v tomto případě neplatí (viz. pravidlo 18.2(d)).

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 a 18.2(a). Avšak S nemůže být podle pravidla 14 potrestána, protože nedošlo ke škodě nebo zranění (viz. pravidlo 14(b)).

USSA 1976/195

## PŘÍPAD 76

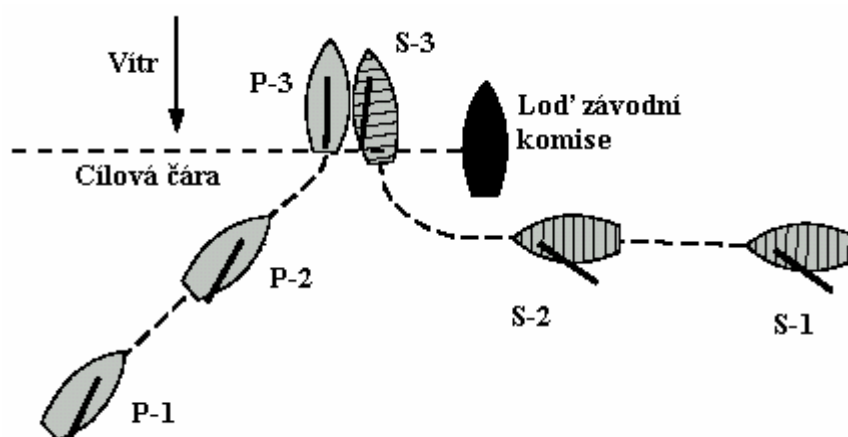
### Pravidlo 16.1, Změna směru

### Pravidlo 18.1(b), Obeplování a míjení značek a překážek: Kdy toto pravidlo platí

*Když loď mění směr do nového správného směru, může se jednat o porušení pravidla 16.*

### Otázka

S na větru zprava a P na větru zleva byly na úseku dráhy od závětrné značky k cílové čáře. S si nastoupala příliš výšky a na boční vítr připlouvala pod záď loď závodní komise na pravé straně cílové čáry. P mohla proplout před přídí S, pokud by S držela svůj směr, a proto P volala na S, aby svůj směr zachovala. Jakmile S proplula za záď lodí zvodní komise, její správný směr byl směr ostře proti větru. S vyostřila do směru ostře proti větru a v tomto okamžiku byla vzdálenost mezi S a P menší než délka trupu. Poté obě vyostřily příďi proti větru a podařilo se jim v posledním okamžiku zabránit doteku. Která pravidla řídí vzájemný vztah mezi těmito dvěma loděmi?



### Odpověď

S nemá podle pravidla 18.2(a) právo na místo od loď P, protože, jak je ustanoveno v pravidle 18.1(b), lodě jsou na opačném větru a křížují proti větru a tak se pravidlo 18 neuplatní. P je subjektem pravidla 10, které od ní vyžaduje, aby se vyhýbala S, ale S je subjektem pravidla 16.1, které ji zakazuje měnit směr bez toho, že by P poskytla místo k vyhýbání, i když S mění směr do nového správného směru. V této situaci, když S změnila směr v okamžiku, kdy minula záď loď rozhodčích, nedala P dostatek místa k vyhýbání a proto porušila pravidlo 16.1. P porušila pravidlo 10, ale byla přinucena to učinit, protože S porušila pravidlo 16.1 a tak je zbavena viny podle pravidla 64.1(b).

USSA 1980/231

## PŘÍPAD 77

**Pravidlo 12, Na stejném větru, není krytí**

**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

**Pravidlo 31.1, dotek se značkou**

**Definice, Vyhýbání**

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

### **Souhrn skutečností**

Lodě A a B plují se spinakry na zadní vítr, jsou čtyři délky trupu od značky, když B se vtlasila do vnitřního krytí a volala o místo. Jednu délku trupu od značky loď A přerušila krytí a obeplula značku před lodí B, ale měla problémy se spuštěním spinakru. Otěž spinakru délky asi 30 stop (10m) vlekla ve vodě za sebou. Ta se dotkla značky, respektive její části nad vodu. Bezprostředně po obeplutí značky měla B těžkosti se spuštěním spinakru a vytažením kosatky. Když byla 20 stop (asi 6m) za zádi loď A, horní roh spinakru loď A vylétl a udeřil do předního stěhu loď B.

### **Otázka**

Které pravidlo se uplatní při tomto incidentu a porušila některá z lodí pravidlo?

### **Odpověď**

Když otěž spinakru A uvázla na značce, porušila A pravidlo 31.1. 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 s manévrováním nebo změnou plachty, není omluvou pro porušení pravidla.

Když později došlo k doteku mezi dvěma loděmi, obě již minuly značku a proto se již pravidlo 18 neuplatní. Protože spinaker loď A není v normální pozici, loď nejsou v krytí, a proto platí pravidlo 12. Toto pravidlo požaduje, aby se loď B vyhýbala lodi A, což učinila. Ve vztahu k definici vyhýbání, nic z toho, co B učinila nebo opomenula učinit, nepožadovalo, aby loď A musela „vyvinout činnost k vyhnutí“. To je ukázáno skutečností, že kontakt mezi nimi byl výlučně výsledkem neočekávaného pohybu výstroje A mimo normální pozici. Proto B neporušila pravidlo 12. Pravidlo 14 platí také. Porušení pravidla 14 způsobil dotek, kterému bylo možno zabránit. Avšak protože zde nevznikla škoda ani zranění nemůže být A potrestána. Pro B nebylo rozumně možné zabránit doteku se spinakrem A, když vylétl vzad, a tak B neporušila pravidlo 14.

USSA 1980/232

## PŘÍPAD 78

### **Pravidlo 2, Čestné plachtění** **Pravidlo 22.2, Překážení jiné lodi**

*Lod' neporuší pravidlo 2 tím, že zpomalí druhou lod' za předpokladu, že tato taktika je určena k vylepšení její vlastní pozice v závodě a že obě lodě jsou na stejném úseku dráhy a ve stejném kole. Za těchto předpokladů se nejedná o záměrné porušení pravidla.*

### **Souhrn skutečností**

Na návětrném úseku blízko cíle poslední rozjížd'ky závodu třídy „one-design“ lod' A je poměrně hodně před B. Náhle A změní směr tak, že plachtí zpět směrem k B a takticky kontroluje svoji pozici nad B. Následkem toho lod' A zpomaluje výslednou rychlost lodě B, výsledkem čehož je, že ji tři lodě předjedou. A měla spočítáno svoje bodové hodnocení a hodnocení lodě B a dospěla k závěru, že pokud v této rozjížd'ce lod' B předjedou tři lodě, porazí ji celkovém hodnocení závodu.

### **Otázka**

Byla taktika užitá lodí A - vrátit se a zpomalit druhou lod' - sportovním jednáním? Je tato taktika přijatelná v jakékoliv rozjížd'ce nebo v části závodu?

### **Odpověď**

Taktika lodě A neporušila pravidlo včetně pravidla 2, které popisuje jednání čestného sportovce. Za předpokladu, že lodě jsou na stejném úseku a kole dráhy (viz pravidlo 22.2), je přípustné pro lod' zpomalit postup jiné lodi v rozjížd'ce a užít tuto taktiku v jakékoliv rozjížd'ce závodu, kdykoliv během rozjížd'ky za předpokladu, že taktika je určena ve prospěch jejího výsledku v závodě. Avšak, jestliže lod' úmyslně poruší pravidlo, když tuto taktiku užívá, poruší také pravidlo 2.

USSA 1991/282

## PŘÍPAD 79

### **Pravidlo 29.1, Odvolání: Individuální odvolání**

*Když loď nemá důvod předpokládat, že protнула startovní čáru předčasně a závodní komise opomene neprodleně signalizovat !individuální odvolání“ a boduje jí DNS, 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 29.2 znamená „bezprostředně vztyčit“?

### **Odpověď 1**

Není určen čas, který bude za všech okolností uplatněn, ale v tomto pravidle se myslí ve velmi krátkém čase. Závodní komise mohla signalizovat individuální odvolání několik sekund po startovním znamení. Čtyřicet sekund je však příliš za mezí 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 signalizovat všem lodím, že jedna 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 znaméním 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**

Lod', která nemá důvod se domnívat, že byla na dráhové straně startovní čáry při 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

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

**Pravidlo 61.2, Požadavky protestu: Obsah protestu**

**Pravidlo 62, Náprava**

*Projednávání protestu a rozhodnutí musí být omezeno na incident, který byl popsán v protestu. Loď nemůže být potrestána bez projednání, když neproplula správně dráhu.*

### **Souhrn skutečností**

Když loď A protнула cílovou čáru, bodovala ji závodní komise jako DNF, protože se domnívala, že neplachtila po dráze správně. A požádala o nápravu na základě toho, že jí nebylo přiznáno umístění v cíli, ačkoliv správně dokončila. Protestní komise A nepřiznala nápravu na základě rozhodnutí, že pravidlo 62 neplatí, protože A plachtila po dráze nesprávně, že její chyba byla výučně jejím opomenutím a nebylo způsobeno jednáním nebo opomenutím závodní komise. A se odvolala.

### **Rozhodnutí**

Odvolání bylo přijato. Závodní komise chybovala v bodování A jako DNF, když ta dokončila podle definice dokončení. Závodní komise by mohla bodovat A jako DNF pouze, kdyby správně nedokončila. Protože A protнула cílovou čáru ve směru od poslední značky, měla být zaznamenána, když tak učinila. Jestliže se závodní komise z jejího vlastního pozorování domnívá, že loď neplachtila po dráze, jak je vyžadováno pravidlem 28, může, jak je to povoleno pravidlem 60.2(a), protestovat na loď pro porušení pravidla 28. V tomto případě závodní komise na A neprotestovala.

Základním principem procedury projednávání protestu je, že projednávání musí být omezeno na daný incident, což je pojem užitý v pravidle 61.2(b). Pravidlo 61.2 vyžaduje, aby protest zahrnoval popis nebo označení incidentu. Nedostatečný popis nebo označení nemůže být napraveno. Podobně, jestliže protestní komise zahájí jednání na základě vlastní vůle, požaduje pravidlo 61.2, aby byl popis incidentu zahrnut do protestu. Protože protestní komise musí omezit jakékoliv projednávání na incident popsáný v protestu, ať už to byl či nebyl protest lodě proti lodi, žádost o nápravu nebo protest komise, musí být případný trest uložený protestní komisí takto omezen.

Když A požádala o nápravu, incident, na který si stěžovala, byl ten, že byla bodována jako DNF, i když vyhověla definici dokončení. Když se protestní komise začala zabývat otázkou, zda A plachtila po dráze, nesprávně rozšířila projednávání nad rámec incidentu, který byl podnětem žádosti lodě A o nápravu.

V celku, fakta ukazují, že A dokončila v souladu s definicí dokončení. Proto neměla být bodována jako DNF a měla nárok na nápravu pro nesprávné jednání závodní

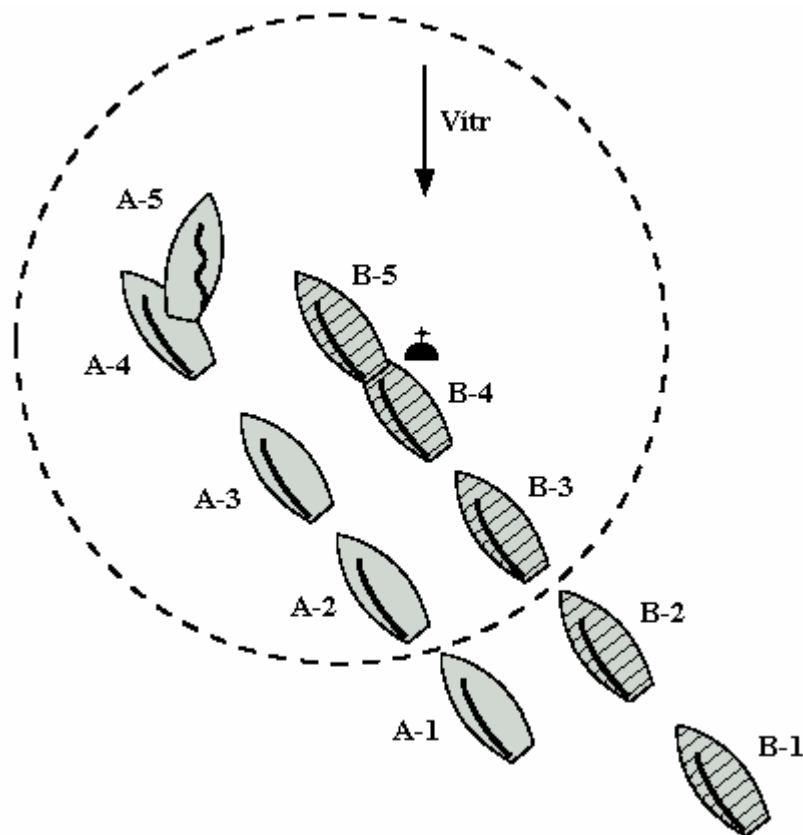
komise. Protože A nemohla být protestována pro nesprávné plachtění po dráze, nemohla být potrestána pro tuto chybu. Z těchto důvodů, je rozhodnutí protestní komise zrušeno a A dostane body, které měla při dokončení, když protнула cílovou čáru.

USSA 1993/289

## PŘÍPAD 81

### **Pravidlo 18.1, Obeplování a míjení značek a překážek: Kdy toto pravidlo platí** **Pravidlo 18.2(c), Obeplování a míjení značek a překážek: Bez krytí v zóně**

*Když dvě lodě na stejném větru se blíží ke značce, aby ji obepluly, uplatní se pravidlo 18, i když jsou obě lodě na úseku křižování proti větru. Když jedna loď vpluje do dvoudélkové zóny zcela vpředu od druhé lodi na stejném větru, uplatní se pravidlo 18.2(c). Když potom loď zcela vpředu obrací, přestává pravidlo 18 platit a tato loď se od okamžiku, kdy přejde přes směr přídi proti větru, až do okamžiku, kdy dokončí svůj obrat, stává subjektem pravidla 13. Po té, co je na směru ostře proti větru na větru zleva, stává se subjektem pravidla 10.*



### **Souhrn skutečností**

Dvě lodě A a B stoupaly ostře proti větru na větru zprava a přibližovaly se ke značce, kterou obeplouvaly pravobokem. Loď A vplula do dvou-délkové zóny zcela vpředu a v závětrí lodi B a, aby obeplula značku, obrátila do směru ostře proti větru na větru zleva. Došlo ke kolizi mezi lodí B, která byla stále na větru zprava, a lodí A, která už byla na větru zleva. Kolize nezpůsobila škodu nebo zranění. Obě lodě protestovaly.

Protestní komise rozhodla, že platilo pravidlo 18.1(b) - jedna z výjimek pravidla 18, protože před kolizí byly obě lodě na opačném větru a B musela obrátit, aby obeplula značku a mohla plout svým správným směrem. Přidržujíc se názoru, že pravidlo 18 neplatí, diskvalifikovala protestní komise A podle pravidla 10.

A se odvolala na základě toho, že pravidlo 18.2(c) platilo, protože lodě nebyly na úseku křížování proti větru, když se přibližovaly ke značce, a protože s použitím preambule sekce C, která řeší případ, kdy pravidlo 18.2(c) je v konfliktu s pravidlem 10, loď B měla vyhýbat lodi A, i když dokončila obrat.

### **Rozhodnutí**

Pravidlo 18 platí, když dvě lodě na stejném větru obeplouvají značku, bez ohledu na to, zda jsou na úseku křížování proti větru či nikoliv. Proto pravidlo 18.2(c) platí, protože A a B byly na stejném větru a A byla zcela vpředu od B v okamžiku když dosáhla dvoudélkovou zónu.

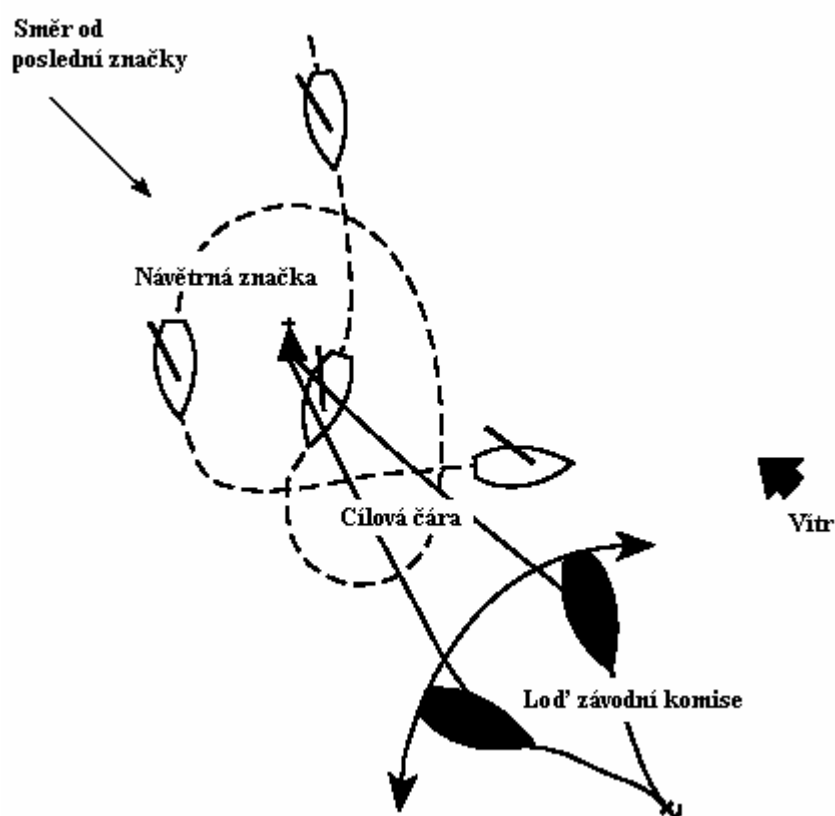
Pravidlo 18.2(c) požaduje od lodi zcela vzadu vyhýbat lodi zcela vpředu, dokud nemine značku s výjimkou, že loď zcela vpředu nepřejde přes směr přídí proti větru. V tomto případě pravidlo 18.2(c) dále neplatí a loď, která byla zcela vpředu se stává subjektem pravidla 13, dokud není na směru ostře proti větru. V tomto okamžiku začíná platit pravidlo 10. A porušila pravidlo 10 a proto je její odvolání zamítnuto.

USSA 1993/290

## PŘÍPAD 82

### Pravidlo 62.1(a), Náprava Definice, dokončení

*Když je cílová čára položena shodně nebo velmi blízko se směrem posledního úseku dráhy, takže není možné určit, co je správný způsob, jak dokončit ve smyslu definice, mají lodě nárok na nápravu a jeden i druhý směr je přijatelný.*



### Souhrn skutečností

Při dokončení rozjížd'ky loď A protнула cílovou čáru ve směru, o kterém se domnívala, že je to směr od poslední značky a zapsala si svůj čas v cíli. Rozhodčí její dokončení ignoroval. Když neslyšela zvukové znamení, vrátila se přes cílovou čáru, kde hlavní rozhodčí zapsal její čas a dal zvukové znamení. A 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 bylo vyhověno. A bylo přiznáno její umístění v cíli vypočítané z času, který si zaznačila, když poprvé protнула cílovou čáru. Když lodě nemohly rozumně zjistit, ve kterém směru mají dokončit tak, jak to odpovídá definici, měly nárok dokončit v jednom i druhém směru.

RYA 1992/1

## PŘÍPAD 83

### Pravidlo 49.2, Pozice posádky

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

#### Souhrn skutečností

V závodě pro dvacetičtyřstopové kýlové jachty vál vítr rychlostí okolo 15 uzlů s nárazy trvajících okolo tří sekund.

Člen posádky, který ovládal spinnaker 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.

#### Otázka

1. Je správné porovnávat slova „pozice jakékoliv části“ v pravidle 49.2 s nepohyblivou pozicí?
2. Je záklon proti tahu otěží „provedení nezbytného úkonu“, příklad nastavování otěže?
3. Je trvání poryvu, za těchto okolností, „krátké“?

#### Odpověď

Z obrázku 6, případu 36 je jasné, že zvolená pozice člena posádky lodě A může porušit pravidlo 49.2. Pozice trupu osoby neznámá, 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.

RYA 1992/10

## PŘÍPAD 84

### **Pravidlo 18.1, Obeplování a míjení značek a překážek: Kdy toto pravidlo platí.**

*Diskuse ohledně výrazu „to be about to pass the mark“*

#### **Otázka**

Kdy se loď ve smyslu pravidla 18.1 se chystá obeplout značku („when a boat is about to pass the mark“)?

#### **Odpověď**

Výraz „chystá se obeplout značku“ („about to pass the mark“) nebude ani nemůže být nikdy definován přesně. Když se loď přibližuje ke značce, neexistuje jednoznačný okamžik, ve kterém loď již začíná být „about to pass the mark“. Ve většině případů je to dvě délky trupu od značky, ale někdy to také může být větší vzdálenost. Rozhodujícím faktorem není pouze vzdálenost od značky, ale i rychlost lodě, povětrnostní podmínky, proud nebo počet plachet, jež je nutno ovládat před nebo během obeplování. A navíc, čím blíže je loď ke značce, tím je zřetelnější, že podmínka „to be about to pass the mark“ je splněna. Odpověď na tuto otázku závisí na konkrétních okolnostech každé situace.

USSA 1953/53



## PŘÍPAD 85

### **Pravidlo 61.1, Požadavky protestu: Informování protestovaného**

### **Pravidlo 86.1(c), Změny závodních pravidel**

### **Definice, Pravidlo**

*Třídová pravidla nemohou měnit závodní pravidla, pokud tuto změnu pravidlo 86.1(c) nepovoluje.*

### **Souhrn skutečností**

Lodě ve třídě XYZ mají trupy 8m dlouhé. Pravidlo 5 v třídivých pravidlech třídy XYZ říká:

„Požadavky závodního pravidla 61.1 vztyčit červenou vlajku pro třídu XYZ neplatí, pokud to není výslovně požadováno v plachetních směrnících závodu nebo série závodů.“

V rozjížděce třídy XYZ loď A podala protest proti lodím B a C a na svůj protestní formulář poznamenala, že nevztyčila červenou vlajku, protože to její třídivé pravidla nevyžadují. Protestní komise, která rozhodla na základě tohoto třídivého pravidla, že protest je platný, pokračovala v projednávání a diskvalifikovala B a C. B se odvolala.

### **Rozhodnutí**

Odvolání bylo přijato. Odstavec (c) definice „pravidlo“ jasně říká, že třídivé pravidlo platí v závodě „s výjimkou konfliktu s pravidly v této knize“ - tj. závodních pravidlech. Když je pravidlo v seznamu v pravidle 86.1(c), může je třídivé pravidlo měnit. Avšak pravidlo 61 zde není uvedeno, a protože třídivé pravidlo 5 je v konfliktu se závodním pravidlem 61 a proto třídivé pravidlo 5 neplatí. Plachetní směrnice by mohly změnit pravidlo 61.1, jak je povoleno v pravidle 86.1(b), ale neučinily tak. Pro byl protest neplatný a měl být zamítnut. Podle toho je rozhodnutí protestní komise zrušeno a obě lodě se vrací do jejich umístění v cíli.

USSA 1994/299

## PŘÍPAD 86

Pravidlo 11, Na stejném větru, krytí

Pravidlo 16.1, Změna směru

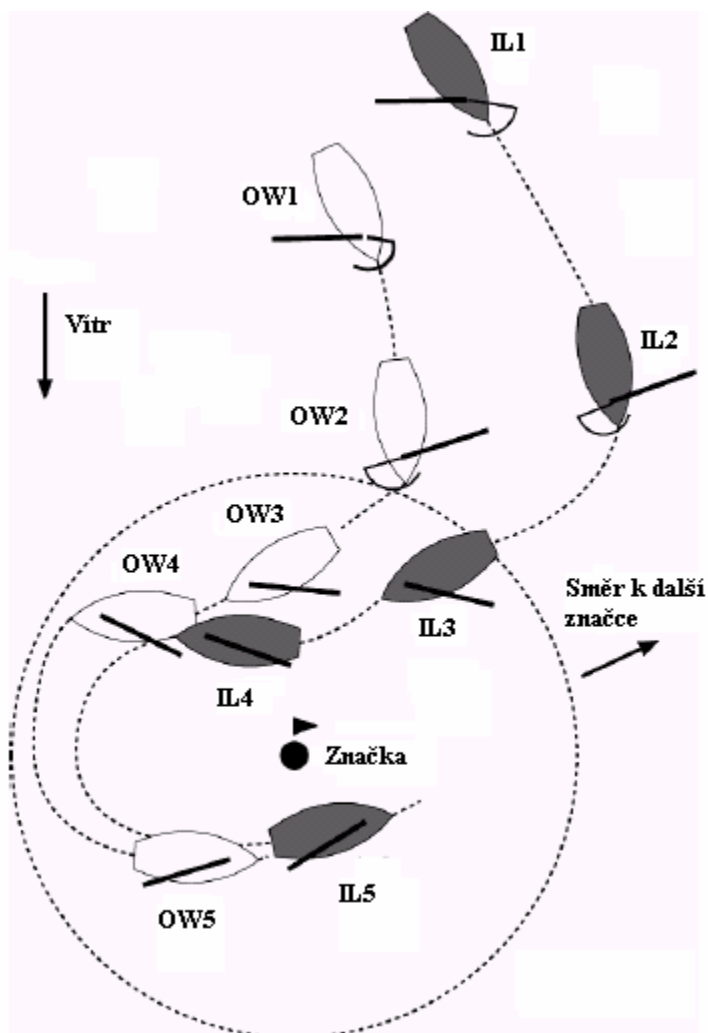
Pravidlo 18.2(a), Obeplování a míjení značek a překážek: Krytí – základní pravidlo

Pravidlo 18.(d), Obeplování a míjení značek a překážek: Změna směru k obeplutí nebo minutí

Pravidlo 18.4, Obeplování a míjení značek a překážek: Přehození

Definice, Správný směr

*Když u závětrné značky platí pravidlo 18.2(a) a 18.4, vnější návětrná plachetnice musí dostatečně vyhýbat závětrné plachetnici, aby závětrná plachetnice, když míjí značku, mohla plachtit svým správným směrem.*



### Souhrn skutečností

Lodě IL a OW byly na větru zleva a v krytí tři délky trupu od závětrné značky. Ve dvou-délkové zóně, obě přehodily na vítr zprava. Když loď IL byla jednu polovinu délky trupu a loď OW jednu délku trupu od značky, začala loď IL vyostřovat a loď OW zpočátku reagovala vyostřováním. Loď IL pokračovala ve vyostřování a její před vrazila do lodě OW před její zádí. Žádná z lodí nebyla poškozena ani nedošlo ke

zranění. Obě lodě potom odpadly a přehodily a IL proplula čtvrt délky trupu od značky. OW obeplula za IL. OW protestovala na IL, že plachtila nad svůj správný směr, a tím porušila pravidlo 18.4. Protestní komise IL diskvalifikovala. IL se odvolala.

### **Rozhodnutí**

Od okamžiku, kdy lodě přehodily na vítr zprava, dokud IL nepřehodila zpět na vítr zleva, aby obeplula značku, platila pravidla 11, 18.2(a) a 18.4. Pravidla 11 a 18.2(a) požadovala od lodi OW, aby se vyhýbala lodi IL.

Během této doby loď IL byla pravidlem 18.4 zavázána neplout od značky dále, než bylo nezbytné, aby mohla plout svým správným směrem. Ačkoliv protestní komise usuzovala, že plachtila nad svůj správný směr, napsané skutečnosti a schválený náčrt tento závěr nepodpořily. Za nepřítomnosti lodi OW („loď odvolávající se“ na definici Správný směr), správný směr lodi IL by mohl být plachtěn i ostřeji, než plula, aby mohla značku obeplout plynulým manévrem a tedy rychleji místo prudkého a těsného manévru, který udělala. Proto IL neporušila pravidlo 18.4.

Plachtit správným směrem bylo normální součástí obeplouvacího manévru IL. Když měnila směr mezi pozicí 3 a 4, byla lodí měnící směr k obeplutí značky. Proto platilo pravidlo 18.2(d) a neplatilo pravidlo 16.1. IL nemusela dát OW místo, aby se jí vyhnula.

Protestní komise nezjistila náležitá fakta zda IL porušila či neporušila pravidlo 14. Avšak jestliže pravidlo 14 porušila, nemohla být proto potrestána protože nevznikla ani škoda ani nedošlo ke zranění. Protože OW porušila 11 a 18.2(a) nevyhýbáním lodi IL a loď IL neporušila žádné pravidlo, je odvolání potvrzeno a rozhodnutí protestní komise je změněno. OW je diskvalifikována a IL je vrácena zpět do pořadí v cíli.

USSA 300/1995

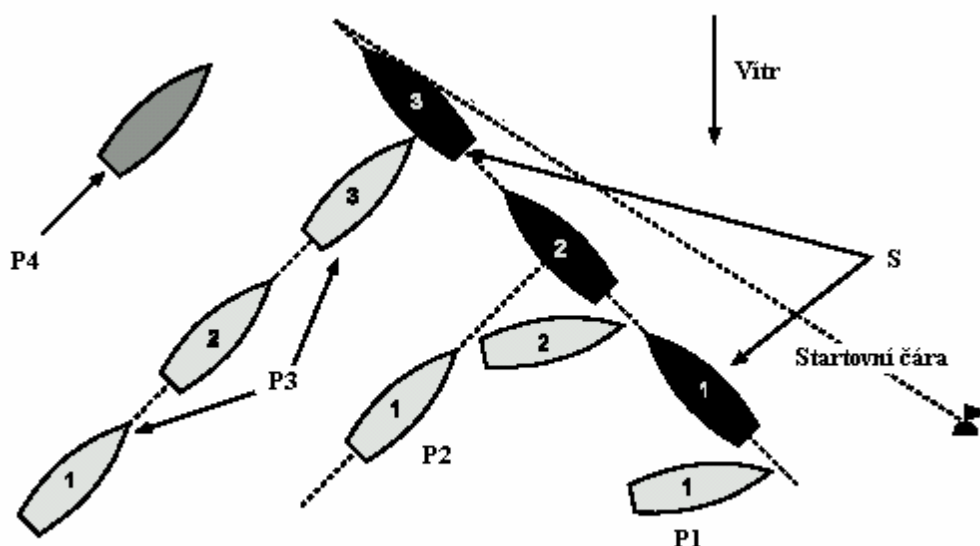
## PŘÍPAD 87

**Pravidlo 10, Na opačném větru**

**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

**Definice, Vyhýbání**

*Lod' s právem plavby nemusí předvídat, že druhá lod' nebude vyhýbat.*



### **Souhrn skutečností**

Úhel startovní čáry byl takový, že ji bylo možno přejet na větru zprava pouze ostře proti větru, a proto většina lodí se k ní přibližovala 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 od lodi P3, aby se vyhýbala lodi S. Pravidlo 14 požadovalo po každé z lodí, aby se pokusily zabránit doteku s druhou lodí. V případě lodě P požadavek pravidla 14 vyvarovat se doteku s lodí S byly v souladu se všeobecnějším požadavkem pravidla 10, které dovoluje lodi S plachtit svým směrem bez nutnosti provést vyhýbací manévr (viz definici „Vyhýbání“).

V případě lodě S, S měla podle pravidla 10 nárok, aby se jí P3 vyhýbala, ale ve stejném okamžiku jí bylo pravidlem 14 uloženo zabránit doteku, „jestliže bylo

rozumně možné“ to učinit. Avšak druhá věta pravidla 14 dovolovala S plachtit jejím správným směrem v očekávání, že loď 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 bez váhání 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 loď S bylo nemožné zabránit doteku. Proto S neporušila pravidlo 14. Její diskvalifikace se ruší a její odvolání je potvrzeno.

CYA 1994/105

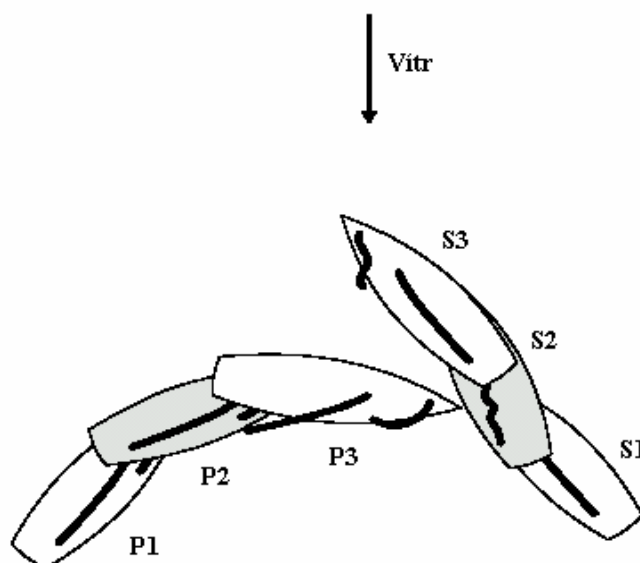
## PŘÍPAD 88

**Pravidlo 10, Na opačném větru**

**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

**Definice, Vyhýbání**

*Lod', která se sice vyhnula doteku, může ale porušit pravidlo, které ji přikazuje vyhýbat.*



### **Souhrn skutečností**

Dvě kýlové lodě S a P délky okolo 24 stop (7m) se na návětrném úseku dráhy k sobě přibližovaly. Rychlost větru byla mezi 12 až 15 uzly a vlny 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, změnily 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 zád' S ve vzdálenosti dvou stop (0,6m). Nedošlo k doteku. S protestovala podle pravidla 10.

Protestní komise protest S zamítla, ale 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 přehnaně měnila směr, což mohlo být nezbytné dokonce za absence jednání S. S se odvolala proti rozhodnutí zamítnout její protest.

### **Rozhodnutí**

Odvolání bylo vyhověno. P je diskvalifikována pro porušení pravidla 10 a S je vrácena zpět do pořadí.

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 či nikoliv P vyhověla pravidlu. V tomto případě klíčovou otázkou je, zda S byla schopna plachtit svým správným směrem, bez nutnosti jednat k zabránění doteku.

Národní svaz vedly k závěrům a rozhodnutí následující úvahy:

1. Směry lodí, když incident začal. Lodě byly na kolizním směru, což znamenalo, že jedna z nich bude muset měnit směr.
2. Vzdálenost mezi loděmi v okamžiku, kdy obě lodě měnily 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 málo času do okamžiku, kdy mohla nastat kolize. Např. při rychlosti 5 uzlů, by jedna z těchto lodí proplula dvě třetiny svoji 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, potřebná pro vyhnutí P, jestliže by P nezměnila směr, 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 lodí, tvaru trupu pod vodoryskou, rozměru jejího kormidla, požadovaného ovládání plachet a z povětrnostních podmínek a stavu moře.

Když lodě v obrázku dosáhly pozice P1 a S1, P nevyhýbala. Kolize hrozila a byla téměř neodvratná, jak ukazují zjištěná fakta, že 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 plachtila za 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 byla S jasně neschopná plachtit svým směrem „bez nutnosti provést vyhýbací manévry“ 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 zjištěná skutečnost ukázala, že S porušila pravidlo 16.1 nebo 16.2, mohla být zbavena viny jak je předpokládáno v pravidle 64.1(b).

USSA 1996/305



## PŘÍPAD 89

### **Pravidlo 43.1(a), Oblečení a výstroj závodníka**

*Závodník nemůže mít oblečenu nebo jinak na sobě připevněnu nádobu s nápojem.*

#### **Otázka**

Povoluje pravidlo 43.1(a) závodníkovi, když závodí, mít na sobě oblečenu nebo si jinak na sebe připevnit nádobu s nápojem?

#### **Odpověď**

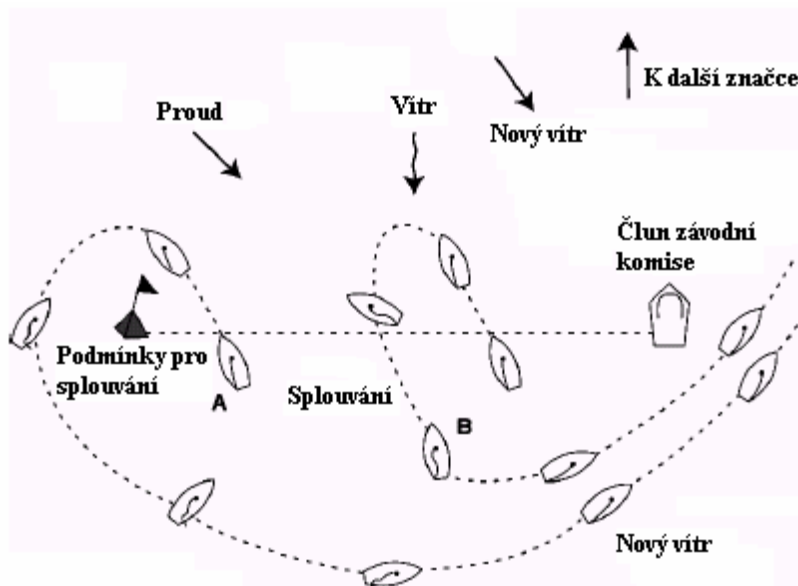
Ne. S výjimkou pro oplachtěné plováky, není taková praxe nezbytná a proto je nutno se domnívat, že primárním cílem je zvýšení váhy závodníka (Poznámka - pravidlo B2.1(b) pozměňuje pro závodění na oplachtěných plovácích pravidlo 43.1(a)).

ISAF 1997/1

## PŘÍPAD 90

### Pravidlo 28.1, Plachtění po dráze

*Interpretace pravidla 28.1 „pravidlo provázku“.*



### Souhrn skutečností

První úsek rozjížděky na řece Panama byl postaven jako křižování proti slabému a 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“ (pravidlo 28.1), ale protestní komise rozhodla, že protest byl neplatný. Avšak zaslala protest, podle pravidla 70.3, národnímu svazu.

### Rozhodnutí

Lodě A vyhověla pravidlu 28.1. Po startu minula každou startovní značku na její požadované straně. Potom plachtěla, 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 leží na požadované straně každé značky. Například, jestliže se loď dotkne obeplouvané značky zatím co 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 se provázek reprezentující její dráhu napne, neprojde přes startovní čáru a proto nemine pravou značku požadovanou stranou.

FAY 1996/3

## PŘÍPAD 91

**Pravidlo 12, Na stejném větru, bez krytí**

**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

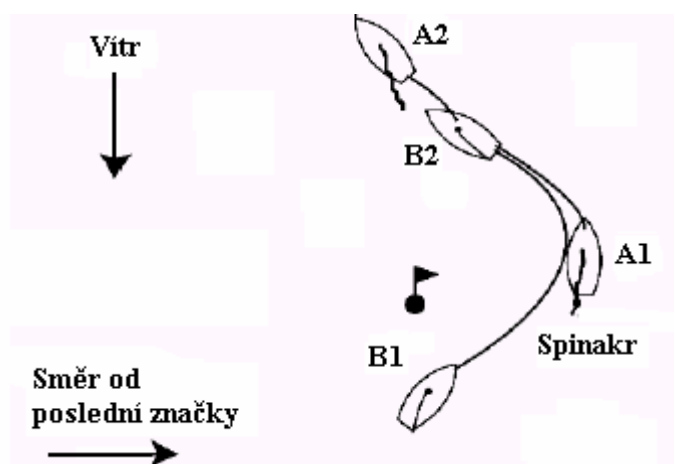
**Definice, Zcela vpředu a zcela vzadu, krytí**

**Definice, Vyhýbání**

*Lod', po které je požadováno vyhýbat, musí vyhýbat výstroji druhé lodi, která je mimo normální pozici, jestliže výstroj byla mimo normální pozici dostatečně dlouho, aby byla zpozorována.*

### Souhrn skutečností

Lodě A a B pluly na větru zleva a přibližovaly se k závětrné značce obeplouvané levobokem. B byla zcela vzadu od A. Spinaker lodě A neovladatelně flatroval od špičky jejího stěžně po celé délce úseku dráhy. Obě lodě obrátily okolo značky. Když obě obrátily, plachtila B krátký úsek ostře proti větru. Potom odpadla a její takeláž se dostala do kontaktu se spinakrem A, který stále flatroval od špičky stěžně. 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 před 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 spinaer A nebyl v normální pozici.

Případ 77 řeší incident, který se sice může jevit jako obdobný, ale je významně odlišný. V něm loď B míjí značku těsně za lodí A, aniž by věděla, že A ztratí kontrolu nad svým spinakrem. B nemohla předvídat, že spinaer 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 pro ni nebylo rozumně možné doteku zabránit. Dokonce, i kdyby to bylo možné, jako loď s právem plavby nemohla být potrestána, protože nevznikla ani škoda, ani zranění (viz pravidlo 14(b)).

B byla správně diskvalifikována pro porušení pravidla 12. Porušila také pravidlo 14. Její odvolání bylo zamítnuto.

USSA 1987/271

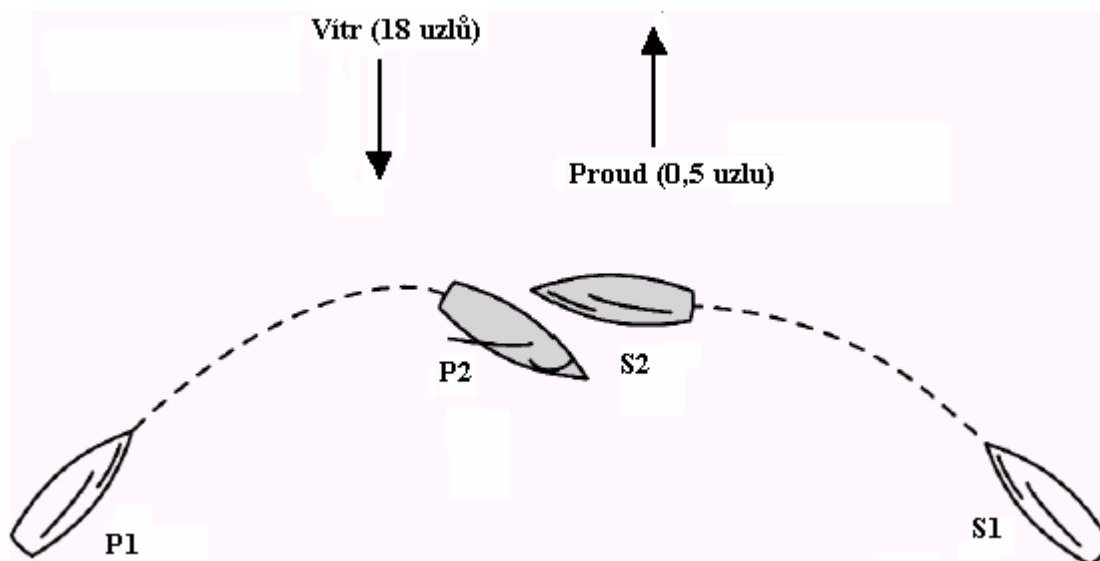
## PŘÍPAD 92

**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

**Pravidlo 16.1, Změna směru**

**Pravidlo 16.2, Změna směru**

*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 následně.*



### **Souhrn skutečností**

Lodě S a P se na opačném větru na návětrném úseku dráhy ve větru 18 uzlů přibližovaly k sobě. P odpadla, by se vyhnula S. S také odpadla a P pokračovala v odpadání aby proplula za zádi S. S také pokračovala v odpadání. Výsledkem byl náklon lodě P do návětrí. Došlo k doteku mezi stěžněm a lanovím obou lodí a stěžer 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, jestliže 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.

Odvolávající argumentoval tím, že P mohla obrátit nebo přehodit, a tvrdil, 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 bude dělat následně. Loď P byla povinna vyhybat změnou směru takovým způsobem, aby S, pokud by dále neodpadala směrem k lodi P, nemusela „činit manévr k zabránění kontaktu“ (viz definici Vyhýbání).

Nedodržením vyhýbání, P porušila pravidlo 10, ale bylo to následkem toho, že S porušila pravidla 16.1 a 16.2. Proto je P podle pravidla 64.1(b) zbavena viny.

USSA 1997/75

## PŘÍPAD 93

### Pravidlo 16.1, Změna směru

### Pravidlo 18.3(b), Oběplouvání a míjení značek a překážek: Dotek se značkou

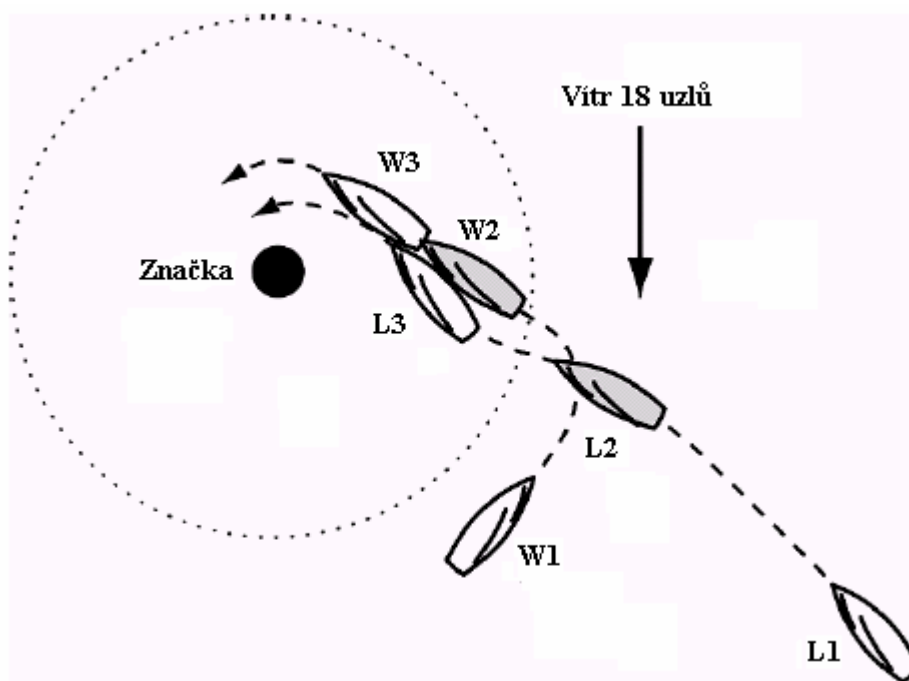
### Definice, Vyhýbání

### Definice, Místo

*Jestliže jsou dvě lodě na opačném větru, začíná platit pravidlo 18.3, když jedna z nich dokončí obrat ve dvou-délkové zóně. Jestliže platí pravidlo 18.3(b) - z toho důvodu pravidlo 15 neplatí, je závětrná loď, pokud mění směr, subjektem pravidla 16.1.*

### Souhrn skutečností

Jak se přibližovaly k návětrné značce, L byla přímo za W poté, co W dokončila obrat v dvoudélkové zóně a byla na směru ostře proti větru. Směr W byl dost daleko nad mezní linií, aby umožnil L proplout mezi W a značkou. V pozici 2 L odpadla a z pozice zcela vzadu získala krytí v závětrí W. Když krytí započalo, 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

Když W dokončila svůj obrat ve dvoudélkové zóně, začalo platit pravidlo 18.3. Ve svém odvolání L správně uvedla, že neplatilo pravidlo 15 protože pravidlo 18.3(b) jej učinilo nepoužitelným, a argumentoval tím, že W porušila pravidlo 18.3(b).



Toto pravidlo požadovalo po W dávat místo L k obeplutí značky a pravidlo 11 požadovalo po W, aby se vyhýbala. Definice Vyhýbání říká, že návětrná loď nevyhýbá, jestliže závětrná loď by se mohla bezprostředně dotknout, kdyby změnila směr. V tomto případě, ačkoliv protestní komise zjistila, že L vyostřovala bezprostředně po dosažení krytí s W, nezjistila, že dotek vznikl bezprostředně poté, co L začala vyostřovat. Nákres neukázal časový sled, ale pouze stav mezi pozicemi 2 a 3, které ukazují loď krátce před začátkem krytí a v okamžiku kontaktu. Neexistuje jasný důkaz toho, že v okamžiku počátku vyostřování L bezprostředně narazila do W. Můžeme proto usuzovat, že W, když L vyostřovala, vyhýbala.

Ačkoliv neplatilo pravidlo 15, platilo pravidlo 16.1, protože pravidlo 18.3 stanoví, že pravidlo 18.2(d) neplatí. Rychlé vyostření lodě L neposkytlo lodi W dostatek místa k vyhýbání. Žádným jednáním s jachtařskou dovedností se W nemohla vyhnout. L proto porušila pravidlo 16.1. W nevyhnutelně porušila pravidlo 11, ale byla zbavena viny, protože L porušila pravidlo 16.1.

L se dostala do krytí z pozice zcela vzadu ve dvou-délkové zóně W, a tak pravidlo 17.1 zakázalo L plachtit nad její správný směr. Protestní komise nezjistila jako skutečnost, zda L po dosažení krytí plachtila či neplachtila nad svůj správný směr. Jestliže tak učinila, porušila pravidlo 17.1. Avšak nic by se nezískalo hledáním dalších skutečností nezbytných pro vyřešení této otázky, protože L by zůstala diskvalifikována podle pravidla 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 nebylo potřeba řešit, protože L mohla zůstat diskvalifikována podle pravidla 16.1

Z výše uvedených důvodů bylo odvolání zamítnuto.

USSA 1998/76

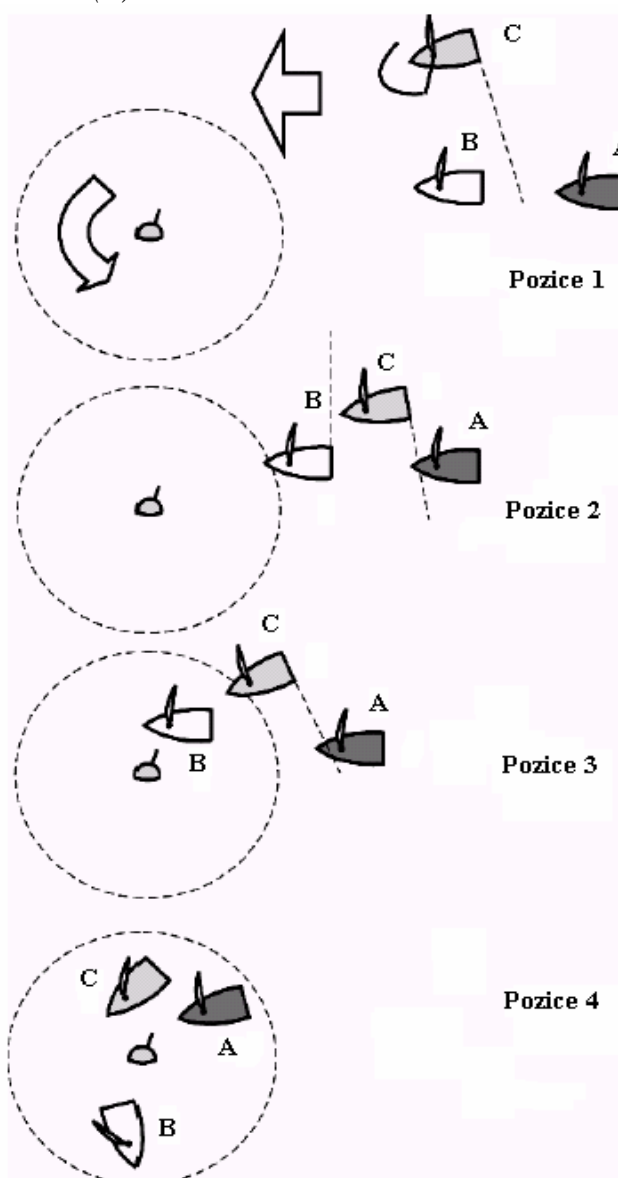
## PŘÍPAD 94

**Pravidlo 18.1, Obeplování a míjení značek a překážek: Kdy toto pravidlo platí**

**Pravidlo 18.2(a), Obeplování a míjení značek a překážek: Krytí – základní pravidlo**

**Pravidlo 18-2(c), Obeplování a míjení značek a překážek: Bez krytí v zóně**

*Pravidlo 18 začíná platit, když dvě lodě se přibližují ke značce nebo překážce, aby ji obepluly („boats are about to pass“). Tato vzdálenost od značky nebo překážky může záviset na mořských a větrných podmínkách. Avšak povinnosti mezi loděmi se mohou ještě změnit předtím, než jedna z nich dosáhne dvoudélkové zóny. Pouze dvoudélková vzdálenost je rozhodující pro to, zda se bude obeplování řídit pravidlem 18.2(a) nebo pravidlem 18.2(c).*



### **Souhrn skutečností**

Obrázek ukazuje pozici tří lodí ve čtyřech okamžicích, které pluly se spinakry a blížily se k závětrné značce.

V pozici 1 je loď B okolo čtyř délek trupu od značky, C je v krytí s B a zcela vpředu od A. C volá, že bude obeplouvat značku a že A nemá krytí. Uznala krytí s B. C potom začala spouštět svůj spinaker.

V pozici 2 B dosáhla dvoudélkové zóny zcela vpředu vzhledem k C a A. A nyní byla v krytí s C.

V pozici 3 dosáhla C dvoudélkové zóny v krytí s A a zcela vzadu vzhledem k B. C ještě spouštěla spinaker a zpomalila a pouštěla B k obeplutí vpřed.

V pozici 4 C nedala místo A k obeplutí značky.

### **Otázka**

Kdy začalo platit pravidlo 18? Která práva měly lodě a která část pravidla 18.2 platila pro každou ze čtyř pozic ukázaných v náčrtku?

### **Odpověď**

Pravidlo 18 začíná mezi dvojicí lodí, když se stávají „about to pass“ značku nebo překážku. Význam této věty je diskutován v případě 84.

V pozici 1 záleží na okolnostech, zda jsou nebo nejsou tyto lodě „about to pass the mark“. Jestliže se lodě pohybují rychle, buďto vlivem silného větru nebo převládajícího proudu, nebo když lodě se věnují spouštění svých spinakerů jako přípravu pro obeplutí značky, potom v tomto bodě tuto podmínku splňují. Za takových okolností požaduje pravidlo 18.2(a) od lodi C dát místo lodi B k obeplutí značky a pravidlo 12 vyžaduje od lodi A se vyhýbat lodi B a C. Mezi loděmi B a C platí také pravidlo 11.

Avšak jestliže vítr není silný, je nepříznivý proud nebo žádný proud není a není nutno spouštět spinakry při přípravě k obeplutí značky, potom nejsou v pozici 1 lodě „about to pass“ značku. Za takovýchto podmínek pravidlo 18 neplatí. C má právo plavby vzhledem k lodi B podle pravidla 11, loď C a B mají právo plavby vzhledem k lodi A podle pravidla 12.

Jestliže byly všechny tři lodě „about to pass the mark“ v pozici 1, potom by se mohla změnit před vstupem jakékoliv lodě do dvoudélkové zóny uplatnitelná část pravidla 18. Příklad takové změny se nachází v nákresu mezi pozicemi 1 a 2. Když se mezi pozicemi 1 a 2 B dostane do polohy zcela vpředu od C, pravidlo 18.2(a) a 11 přestává mezi C a B platit a začíná mezi nimi platit pravidlo 12. V pozici 2, když B dosáhne dvoudélkové zóny, platí pravidlo 18.2(c) mezi B a C a mezi B a A. Poté co B vstoupí do zóny zůstává C a A povinnost vyhýbat se B, dokonce i když jedna z nich nebo obě získají později krytí s B. Konečně, když A získá krytí s C, C získává z pravidla 18.2(a) povinnost poskytovat místo A.

Jestliže dvojice lodí není „about to pass the mark“ v pozici 1, potom pravidlo 18 mezi nimi neplatí, dokud nejsou obě „about to pass the mark“. Do tohoto okamžiku právo plavby mezi touto dvojicí je řízeno pravidlem 11, jestliže jsou v krytí, a pravidlem 12, když v krytí nejsou.

V pozici 3 jsou B a C „about to pass the mark“ značku, a proto se mezi nimi uplatní pravidlo 12 a pravidlo 18.2(c). Jestliže A není ještě „about to pass the mark“, je od ní pravidlem 11 vyžadováno vyhybat C a pravidlem 12 vyhybat B. Jakmile se A stane „about to pass the mark“, potom na ní přichází z pravidla 18.2(c) povinnost vyhybat B a podle 18.2(c) přichází na C povinnost dávat A místo k obeplutí značky.

V pozici 4 jsou všechny lodě subjektem pravidla 18. C a A splňují svoji povinnost podle pravidla 18.2(c) a podle pravidla 12 vyhybat B. Avšak obrázek ukazuje, že C nesplnila svoji povinnost dát A místo k obeplutí značky a tak v tomto bodu C porušuje pravidlo 18.2(a).

RYA 1998/4

## PŘÍPAD 95

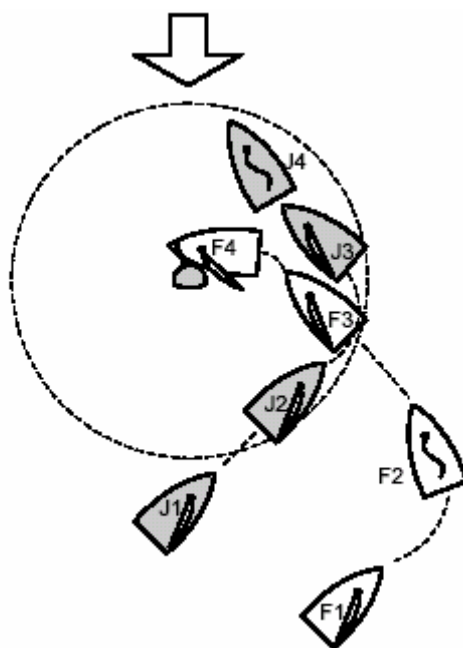
**Pravidlo 18.1, Obeplování a míjení značek a překážek: Kdy toto pravidlo platí**  
**Pravidlo 18.3, Obeplování a míjení značek a překážek: Obracení u značky**

*Pravidlo 18 platí, když dvě lodě se chystají obeplovat značku („are about to pass the mark“). Když se dvě lodě na stejném větru přibližují k návětrné značce a vnější loď obrátí, pravidlo 18 ještě neplatí, i když obě lodě jsou „about to pass the mark“, protože nyní jsou na opačném větru. Jestliže druhá loď potom otočí, stává se subjektem pravidla 18.3.*

### Souhrn skutečností

Při přibližování k návětrné značce byly lodě Jagga a Freebird v krytí na větru zleva, Freebird plula asi jednu až dvě délky trupu v závětrí. Freebird obrátila. Jagga potom také obrátila. Freebird získala krytí v závětrí. 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(b). Jagga se odvolala na základě toho, že jako vnitřní loď v krytí měla nárok na místo k obeplutí značky.



### Rozhodnutí

Odvolání bylo zamítnuto.

V pozici 1 pravidlo 18 neplatí, protože Freebird se ještě nechystá obeplovat značku (není „about to pass the mark“). Poté co obrátila, pravidlo 18 ještě neplatilo, protože lodě byly na opačném větru (viz. pravidlo 18.1(b)). Požadavek Jaggy o místo k obeplutí značky neměl opodstatnění, protože v době, kdy byla loď s vnitřním krytím, pravidlo 18 neplatilo. Když Jagga přešla přes směr přídí proti větru, byly obě lodi na

větru zprava a proto v tomto okamžiku začalo platit pravidlo 18. Protože Jagga dokončila svůj obrat uvnitř dvoudélkové zóny a protože Freebird v tomto okamžiku může dosáhnout značky bez obratu („is fetching the mark“) značku, platilo pravidlo 18.3 a také učinilo všechny části pravidla 18.2 nepoužitelnými.

Když Freebird získala vnitřní krytí, bylo od Jaggy pravidlem 11 bezprostředně vyžadováno, aby vyhýbala. Jagga také nebyla chráněna pravidlem 15, protože pravidlo 18.3(b) jej vyrušilo. Pravidlo 11 a definice Vyhýbání požadovaly od Jaggy plachtit tak, aby Freebird mohla plachtit svým směrem bez nutnosti provést vyhýbací manévr. Skutečnost, že Freebird musel měnit směr, aby zabránil doteku, byla svědectvím toho, že Jagga nevyhýbala a nedala místo Freebird, jak je vyžadováno pravidlem 18.3(b). Protestní komise správně diskvalifikovala Jaggu podle pravidla 18.3(b), ale je také diskvalifikována podle pravidla 11. Ačkoliv Freebird dotekem se značkou porušila pravidlo 31.1, byla podle pravidla 64.1(b) zbavena viny.

RYA 2000/4

## PŘÍPAD 96

### **Pravidlo 30.3, Startovní tresty: Pravidlo černé vlajky**

*Když se loď po všeobecném odvolání dozvěděla tím, že uviděla vyvěšeno číslo své plachty, že byla diskvalifikována závodní komisí podle pravidla 30.3 a domnívá se, že se závodní komise dopustila chyby, má jedinou možnost nestartovat a potom požádat o nápravu. Když loď poruší pravidlo v první větě pravidla 30.3, nemá nárok na zbavení viny, protože procedurální chyba závodní komise nemá žádný vztah k jejímu přestupku.*

#### **Otázka 1**

Když loď nesouhlasí se svoji diskvalifikací podle pravidla 30.3 při startu, který byl odvolán, může se zúčastnit opakovaného startu a následně požadovat nápravu?

#### **Odpověď 1**

Pravidlo 30.3 zcela jasně přikazuje, že v opakované rozjížděci loď nesmí startovat a že její diskvalifikace bude neškrtatelná, jestliže to učiní. Jejím jediným prostředkem je žádost o nápravu, která, jestliže je v závodě přiznána, by měla být určena na základě výsledků v ostatních rozjížděcích.

#### **Otázka 2**

Když závodní komise vidí loď porušit pravidlo 30.3 a start je odvolán, ale potom opomene zobrazit její číslo, takže loď závodí v opakovaném startu, má tato loď nárok na cílové umístění?

#### **Odpověď 2**

Ne. Závodní komise by jí měla diskvalifikovat, jak je požadováno druhou větou pravidla 30.3. Avšak protože závodní komise chybovala tím, že nezobrazila číslo její plachty mezi všeobecným odvoláním a další vyzývacím znamením pro rozjížděku, měla by být bodována BFD a ne DNE. Jestliže loď 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 loď připravil o hodnocení cíli, ale důvodem je skutečnost, že byla na dráhové straně v poslední minutě před svým startovním znamením. Avšak, jestliže byla bodována jako DNE, mohla by jí být přiznána náprava, ale pouze v rozsahu změny jejího skóre na BFD.

RYA 2000/1

## PŘÍPAD 97

### **Pravidlo 50.3, Nastavování a ovládání plachet: Užití výložníků**

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

#### **Otázka**

Je „jockey pole“ (kulatina, která vytlačuje směrem od lodi návětrnou otěž, která řídí předo-zadní nastavení spinakrového pně - zatím neexistuje český výraz) výložník?

#### **Odpověď**

Ne. Když je spinakrový peň nastaven, lano, které řídí předo-zadní nastavení pně je návětrnou otěží („guy“) a nikoliv závětrnou otěží („sheet“)

„Jockey pole“ vyvíjí vnější tlak na návětrnou otěž, a proto není výložníkem, který je pravidlem 50.3(a) definován jako kování nebo zařízení, které vytlačuje směrem od lodi otěž („sheet“) nebo plachtu.

RYA 2000/2



## PŘÍPAD 98

**Pravidlo 63.7, Konflikt mezi pravidly**  
**Pravidlo 87, Změny předpisů národního svazu**  
**Pravidlo J1.2(9), Obsah vypsání závodu**  
**Pravidlo J2.2(7), Obsah plachetních směrnic**  
**Definice, Pravidlo**

*Pravidla uvedená v definici Pravidla platí v závodech řízených Závodními pravidly jachtingu bez ohledu na to jestli vypsání závodu nebo plachetní směrnice jasně stanoví, že platí. Avšak plachetní směrnice za předpokladu, že jsou v souladu se všemi nařízeními pravidla 87, mohou měnit nebo zrušit některé nebo všechny předpisy národního svazu. Když loď závodí podle handicapového nebo koeficientového systému, platí pravidla tohoto systému a některá nebo všechna její třídová pravidla mohou platit také. Všeobecně: ani vypsání závodu ani plachetní směrnice nemohou měnit třídová pravidla. 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**

Byly některé z uvedených předpisů platné?

1. Předpisy národního svazu
2. Plachetní směrnice
3. Vypsání závodu
4. Další dokumenty řídící závod

### **Odpověď 1**

Když vypsání závodu a plachetní směrnice stanoví, že závod bude řízen Závodními pravidly jachtingu, potom jak pravidlo 3(a) a 85 a definice Pravidlo udávají, že předpisy národního svazu, vypsání závodu a plachetní směrnice celé platí. Jakékoliv další dokumenty, které budou řídit závod musí být uvedeny ve vypsání závodu a v plachetních směrnicích. Plachetní směrnice mohou měnit předpisy národního svazu nebo stanovit že, některé nebo všechny předpisy nebudou platit. Z předpokladu, že národní svaz neomezil změny těchto předpisů stanovených pravidlem 87. Avšak za neexistence takové instrukce předpisy vždy platí.

### **Otázka 2**

Buttercup – loď třídy J/24 - závodila v handicapované třídě. Platila pravidla J/24 nebo handicapový systém pravidel pro ni?

### **Odpověď 2**

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 třídovými pravidly J24 aplikovatelnými na ni. Avšak, jestliže handicapy Buttercupu nebyly založeny na takovém předpokladu, potom žádné pravidlo J24 pro ni neplatí.

### **Otázka 3**

Měl pořadatel nebo závodní komise oprávnění ke změně nebo zrušení třídových pravidel?

### **Odpověď 3**

Ne, pokud sama třídová pravidla takovou změnu nepovolují. Jedinou funkcí pravidel J1.2(8) a J2.2(7) je vyžadovat, aby závodníci byli informováni o náležitých změnách ve třídových pravidlech. Závodní pravidla nedovolují pořadateli nebo závodní komisi provádět změny třídových pravidel. Avšak, jestliže třída odsouhlasila pořadateli nebo závodní komisi souhlas ke změně třídového pravidla, potom plachetní směrnice mohou měnit toto pravidlo za předpokladu, že změna je stanovena ve vypsání závodu a plachetních směrnicích, jak je předpokládáno v pravidlech J1.2(9) a J2.2(7).

### **Otázka 4**

Jestliže je vypsání závodu v rozporu s plachetními směrnicemi, co má přednost?

### **Odpověď 4**

Ani jedno ani druhé. Jestliže v žádném z těchto dokumentů není výrok o přednosti, oboje platí a loď, které se umístily v cíli výrazně hůře, protože došlo ke konfliktu mají nárok na nápravu. Protest nebo žádost o nápravu vyvstávající z takového konfliktu se řídí dle pravidla 63.7.

USSA 2000/80

## PŘÍPAD 99

**Pravidlo 10, Na opačném větru**

**Pravidlo 14, Zabránění doteku**

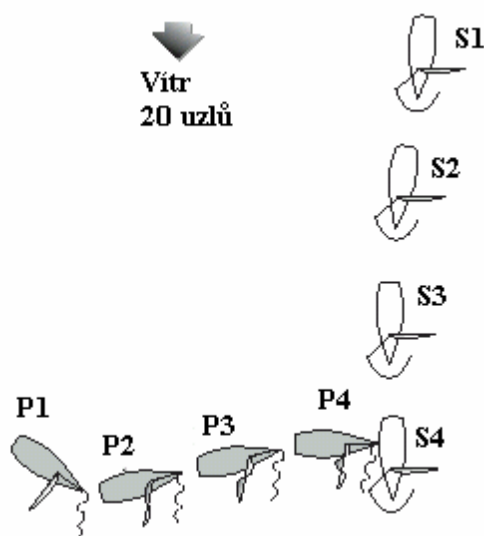
**Pravidlo 44.1, Tresty pro porušení pravidel Části 2: Přijetí trestu**

*Skutečnost, že loď vyžadující právo plavby 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 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.*

### 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 vyvinout významnější činnost dříve. Protestní komise zaslala svoje rozhodnutí národnímu svazu pro potvrzení nebo opravu.

### Rozhodnutí

Rozhodnutí protestní komise bylo zrušeno. Obě lodě byly bodovány jako DNF.

P jasně porušila pravidlo 10. Skutečnost, že byla neovladatelná, jí nedává nárok na zbavení viny. Podle pravidla 10 loď P způsobila vážnou škodu, a proto bylo od ní pravidlem 44.1 vyžadováno, aby vzdala v okamžiku incidentu. Učinila tak a tudíž přijala trest podle pravidla 44.1. Byla proto vyňata z dalšího potrestání podle pravidel 44.4(b) a 64.1(a). Její diskvalifikace byla zrušena a byla bodována jako DNF.

Zpět k lodi S: pravidlo 14 vytváří speciální zabezpečení v případě lodě 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 jednání k zabránění dotyku, pokud nebylo jasné, že P nevyhýbá. To bylo pouze v okamžiku, kdy pravidlo 14 od ní požadovalo zabránění doteku, 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. To bylo rovnocenné zjištění, že S neměla rozumnou možnost zabránit doteku. Proto S neporušila pravidlo 14. Její diskvalifikace byla zrušena a byla také bodována jako DNF.

Konečně, protestní komise si mohla 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 1.1, Bezpečnost: Pomoc v nebezpečí**

### **Pravidlo 41, Vnější pomoc**

*Když loď není v nebezpečí, rada, kterou požaduje a přijme a která ji pomůže v závodě, je vnější pomoc, i když ji žádala a přijala na veřejném radiovém kanálu.*

### **Souhrn skutečností**

Tři velké lodě obeplouvaly 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 ji, zda-li by bylo bezpečné kotvit v sousedství značky. B odpověděla, že zde není bezpečné kotvit. Loď C protestovala na obě lodě podle pravidla 41 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 za přijetí bezpečnostní informace.

### **Rozhodnutí**

Odvolání bylo zamítnuto. Loď A požadovala a přijala vnější pomoc. Její požadavek nebyl učiněn z bezpečnostních důvodů jako je nebezpečí, nemoc nebo zranění člena posádky, ale z taktických závodních důvodů. Pomoc vyhledala a přijala, ale nikoliv z pohledu pravidla 1.1 nebo výjimky dané pravidlem 41, a proto porušila pravidlo 41.

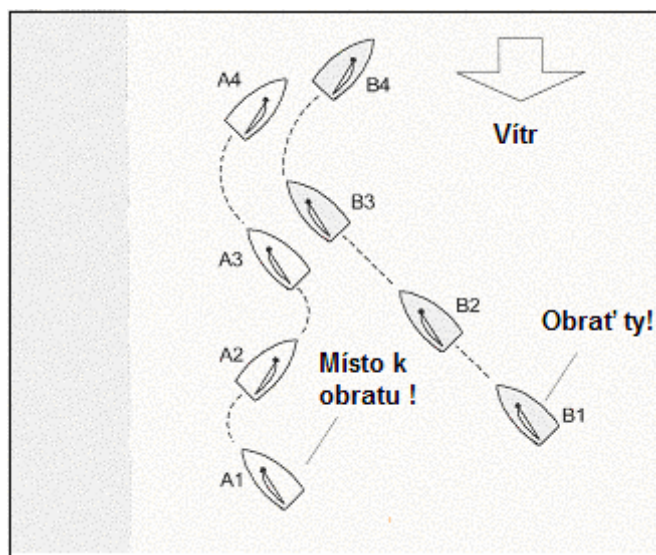
Skutečnost, že otázka a odpověď byly vysílány na veřejném radiovém kanálu, je nepodstatná. Odpovědí byla rada sdělená lodi A jako odpověď na její určitou otázku.

RYA 2001/4

## PŘÍPAD 101

### Pravidlo 19, Místo k obratu u překážky

*Jestliže se loď na kurzu ostře proti větru přibližuje k překážce, zvolá na další loď o místo k obratu, dostane odpověď „obrat' ty“, obrátí a je potom schopna obrátit zpět, aby se „s jachtařskou dovedností“ vyhnula, druhá loď poskytla požadované místo.*



### Souhrn skutečností

Lodě A a B byly lodě mezinárodní třídy Dragon. Loď A se přibližovala ke břehu ostře proti větru na větru zprava, zcela vpředu a v závětrí 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. Po svém druhém obratu byla A v krytí v závětrí s B. O chvíli později B obrátila a A obrátila rovněž. A protestovala na B, že jí neposkytla místo, jak je vyžadováno pravidlem 19.1(b).

Protestní komise rozhodla, že B nespĺnila povinnost poskytnout lodi A místo k obratu a vyhnutí, a diskvalifikovala B a prohlásila, že opomenula vyhnout A po svém obratu. B se odvolala.

### Rozhodnutí

Odvolání bylo přijato. Jednání lodě A ukázalo, že měla dostatek místa k obratu a k vyhnutí lodi B. Loď B proto splnila svoji povinnost podle pravidla 19.1(b) (viz také Případ 35.).

RYA 2001/11

## PŘÍPAD 102

### **Pravidlo 62.2, Náprava**

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

### **Souhrn skutečností**

Lod' 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. Lod' 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 bylo zamítnuto. Žádost o nápravu nebyla platná. Incident, který ovlivnil její konečné umístění v závodě, byl pouze prostřednictvím jeho účinku na umístění v cíli páté rozjížděky a proto odpovídající čas pro žádost o nápravu byl časový limit, který platil v této rozjížděce.

RYA 2001/9

## PŘÍPAD 103

### Definice, Místo

*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 přibližovaly k závětrné značce, kterou obeplouvaly levobokem. Když vplouvaly do dvou-délkové zóny, byly v krytí a IW byla vnitřní. Ačkoliv lodě této třídy normálně plachtěny se šestičlennou posádkou, IW plachtěla s tříčlennou posádkou a ta byla relativně nezkušená.

### Otázka 1

Mohla být zkušenost a počet členů posádky plachtící IW vzata v úvahu při určení množství „místa“, na které měla podle pravidla 18.2(a) právo?

### Odpověď 1

Ani zkušenost posádky IW ani její počet není nejsou důležité při určení „místa“. V pravidle 18.2(a), které požaduje od lodi OL dát lodi IW místo k obeplutí nebo minutí značky je „místo“ definovaný pojem. 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 interpretace „s jachtařskou dovedností“ založena na obsluze lodi, která mohla být očekávána od způsobilé, ale ne špičkové posádky s počtem členů přiměřeným pro danou loď.

### Otázka 2

Je odpověď stejná s ohledem k pravidlům 15, 16.1 a 19.1 ?

### Odpověď 2

Ano.

USSA 1999/77



## PŘÍPAD 104

**Pravidlo 63.6, Projednávání: Přijetí svědectví a zjišťování skutečností**

**Pravidlo 70.1, Odvolání: Potvrzení nebo oprava rozhodnutí. Interpretace pravidla**

**Pravidlo F5, Nepostačující skutečnosti. Znovuotevření**

*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 konflikty mezi zjištěnými skutečnostmi, když je to národním svazem vyžadováno.*

### Otázka 1

Jaká kritéria určují, zda zjištění v rozhodnutí protestní komise, je předmětem změny při odvolání? Jsou 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 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 je 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 F5 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 F2.2(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 F5 dává národnímu svazu pravomoc vyžadovat od protestní komise provedení revize nebo další skutečnosti, které vyřeší rozpor.

USSA 2003/85

---

**Poznámky:**

**Poznámky:**