

APPELSAG 5/2014

DM FOR 29ER/49ER/49ERFX, AARHUS SEJLKLUB, 4. OKTOBER 2014

Resumé:

I stævnets 5. sejlads sejlede 29er DEN 370 agten for tværs på bagbord halse (med spiler) og 49er FX DEN 6 agten for tværs på styrbord halse (uden spiler), begge på vej mod bund gaten. De to både var på kollisionskurs. Vindstyrken var ca. 10 m/sek og bådenes fart sådan, at deres indbyrdes afstand mindskedes med ca. 2 bådslængder pr. sek. Da bådene var ca. 6-8 bådslængder fra hinanden faldt DEN 6 lidt af for at undgå en kollision. Samtidigt luffede DEN 370 svagt for at gå agten om DEN 6. Øjeblikket efter skar DEN 6 op og der skete en kollision mellem bådene med materiel skade. Protestkomitéen diskvalificerede DEN 6 efter regel 16, mens DEN 370 frikendtes efter regel 64.1(a).

Denne afgørelse appellerede DEN 6.

Protestkomitéens afgørelse:

Protestkomitéen byggede sin afgørelse på, at DEN 6 pludselig luffede til bidevind og at dette var årsag til, at DEN 370 ikke kunne gå af vejen. I forbindelse med appellen supplerede protestkomitéen sine kendsgerninger med en tegning af hændelsesforløbet.

Appel- og Regeludvalgets kommentarer:

"Kapsejlsreglerne tillader, at både sejler tæt på hinanden. Når det sker, skal den ene båd holde klar og "retten til vejen" båden er begrænset af regel 16. Samtidig gør regel 14 det klart, at begge skal forsøge at undgå kollision. At "holde klar" og "undgå kollision" er dog langt fra det samme. En båd, som skal holde klar, har ansvaret for at båden med retten til vejen ikke har anledning til at foretage sig noget for at undvige under de givne forhold. I dette tilfælde er bådene på konvergerende kurser og det bevirker, at der er meget kort tid til at reagere. Protestkomitéens tegning viser, at selv om DEN 6 ikke havde foretaget den kraftige luffing, så ville bådene have passeret hinanden med ca. en halv bådslængdes afstand, eller under et halvt sekund målt i tid.

På det tidspunkt, hvor DEN 6 første gang ændrer kurs, er afstanden til DEN 370 6-8 bådslængder – dvs. at tiden til evt. kollision er under 3-4 sekunder. DEN 6 var fra dette tidspunkt (hvor den faldt af og der blev prajet) og indtil kollisionen i en situation, hvor det ikke var klart for den, om DEN 370 ville holde klar i overensstemmelse med definitionen eller, om der kunne ske en kollision. DEN 6 var derfor i henhold til regel 14(a) nu pålagt selv at handle.

Regel 16.2 pålægger styrbord halse båden ikke at ændre kurs, hvis det betyder, at bagbord halse båden øjeblikkeligt vil være nødt til at ændre kurs for at gå af vejen.

Imidlertid er appel- og regeludvalget af den opfattelse, at i dette tilfælde, har bagbord halse båden ikke holdt klar i tilstrækkelig god tid til med sikkerhed at undgå kollisionen under de givne forhold, og det er derfor regel 14, der styrer DEN 6's handlinger.

Regel 14 kræver, at båden med retten til vejen handler, når det er klart, at den anden båd ikke holder klar. DEN 6 tog en beslutning om at luffe, men undgik ikke kollisionen. Imidlertid er der ikke noget krav om, at en undvigemanøvre skal være succesfuld for at overholde regel 14. DEN 6 har altså ikke brudt nogen regel.

I forhold til eventuel godtgørelse til DEN 6 (regel 62.1(b)) er et af kriterierne, at DEN 6 skal være "uden egen skyld". Protestkomitéens tegning viser, at kollisionen sandsynligvis var undgået, hvis DEN 6 havde holdt sin kurs. Udvalget mener derfor ikke, at DEN 6 er berettiget til godtgørelse, uanset at den ikke har brudt nogen regel.

Appel- og Regeludvalgets afgørelse:

Appellen tages til følge. Protestkomitéens afgørelse omstødes og DEN 370 diskvalificeres for overtrædelse af regel 10. DEN 6 tildeles ikke godtgørelse.

DANSK SEJLUNION
Appel- og Regeludvalget
25. november 2014

Hans-Kurt Andersen Bjørn Anker-Møller
Henrik Dorph-Jensen Søren Krause
Torben Precht-Jensen Jan Stage