

Appelsag nr. 9/2002, Forespørgsel fra Vedbæk Sejlklub i henhold til RRS 70.3.

Resumé:

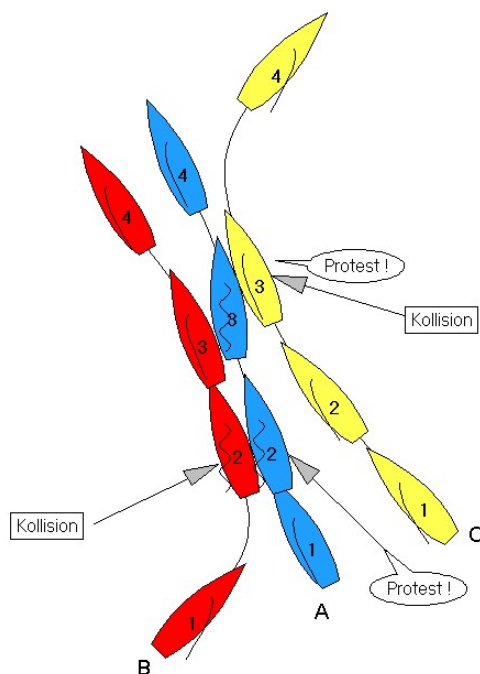
Efter en protestafgørelse ønsker protestkomitéen en fortolkning af reglerne anvendt på nedenstående kendsgerninger. Der ønskes dels en vurdering af afgørelsen i selve situationen, dels en vurdering af en tildelt godtgørelse.

Protestkomitéens kendsgerninger og afgørelse:

Kendsgerninger:

Hændelsen sker på første opkryds af dagens første sejlads kort tid efter starten. Vind 8-10 m/s. B sejler BB halse på kollisionskurs med A. A prajer ”Styrbord”. B stagvender tæt på A. Før B er på ny halse [bidevindkurs] er der kollision - midtskibs på begge både. A prajer ”Protest”. A får beskadiget 1,2 meter af bagbord kantliste. B er evt. sprunget læk, idet den efter hændelsen tager væsentligt mere vand ind end før. A skærer op for at undgå kollision, og båden retter sig derved op. C sejler SB halse til luv af A. C ser ikke B. Da A skærer op, kan C ikke nå at holde klar. Idet A skærer op, rammer de 2 bådes master hinanden. C prajer ”Protest”. C får knækket BB strut og beskadiget BB kantliste (ca. 1 meter). Dette opdages først da C har stagvendt. C udgår herefter, og har ingen mulighed for at nå at reparere skaden inden dagens 2. sejlads. B og A fuldfører begge sejladsen.

Protestkomitéens tegning af hændelsen:



Protestkomitéens afgørelse:

1. B diskvalificeres for overtrædelse af regel 10 (og 13).
2. A overtræder regel 16.1, men fritages for straf iflg. regel 64.1(b), idet regelbruddet er fremkaldt af B's regelbrud.
3. C overtræder regel 11, men fritages for straf iflg. regel 64.1(b), idet regelbruddet er fremkaldt af A's regelbrud.
4. A tildeles godtgørelse i form af 2 placeringer i den første sejlads. De øvrige både i sejladsen bevarer alle deres opnåede placering.
5. C tildeles godtgørelse i form af point i sejlads 1 og 2 svarende til gennemsnittet af dens pointtal i alle sejladserne i stævnet (undtagen sejlads 1 og 2)

Protestkomitéens bemærkninger og spørgsmål:

1. Vi fritager C for straf iflg. 64.1(b). Spørgsmålet er, om C *holdt klar*. Vi vurderede at A's pludselige luffing var uforudsigelig for C (idet C ikke havde set B, men først bliver opmærksom på dette ved A's prajning til B - A har evt. dækket for B). Men har C alligevel ligget for tæt på A - han kunne jo ikke nå at reagere på A's luffing? Der er ingen tvivl om at A ændrede kurs, men kollisionen skete ikke omgående (afhængig af hvordan 'omgående' skal fortolkes).
2. Vi er ikke i tvivl om, at som følge af vores kendelse om at fritage C for straf er betingelserne for opnåelse af godtgørelse opfyldt. Men der var delte meninger i protestkomiteen om hvilken godtgørelse, der skulle gives - specielt godtgørelsen for 2. sejlads. Vi vil gerne bede om udvalgets betragtninger om hvilke typer godtgørelse der kan komme på tale i dette tilfælde, og udvalgets anbefaling.

Appel- og Regeludvalgets kommentarer:

Som det fremgår af kendsgerningerne, er der ingen tvivl om at A tvinges til at ændre kurs (luffe) som følge af B's handling, som er et brud på regel 13. Der er heller ingen tvivl om at C som luv båd skal holde klar af A både før og under dennes kursændring. Spørgsmålet er så, om C faktisk holdt klar, idet dette ifølge definitionen også indebærer, at læ båd skal kunne ændre kurs uden umiddelbart at komme til at berøre luv båd.

Til at begynde med sejler A og C parallelle kurser. Idet A luffer, kommer bådene på kollisionskurs. C skal reagere på kursændringen, så snart den kan se at situationen er ændret til kollisionskurs. Den luv båd skal ikke forudse en luffing, og den læ båd behøver ikke praje. Til gengæld skal den luv båd holde så godt udkig, at den kan påbegynde en reaktion, så snart der er kollisionsfare. Om luffingen er "forudsigelig" er uden betydning.

Hvis to både på samme halse ligger så tæt ved siden af hinanden, at selve det, at den læ båd luffer eller falder af, omgående medfører kollision, har den luv båd ikke holdt klar. I vurderingen af den fornødne afstand skal den luv båd også tage hensyn til at den læ båd eventuelt retter sig op, når den luffer.

Hvis den læ båd kan luffe uden omgående at ramme den luv båd, så begrænses dens luffing af forpligtelsen til at give den luv båd plads til fortsat at holde klar, men den luv båd har samtidig pligt til at reagere, straks den kan se at den læ båd ændrer kurs. Hvis den luv båd ikke reagerer omgående på en kursændring fra den læ båd og derfor ikke kan holde klar, har den ikke holdt klar men brudt regel 11.

Som det fremgår af ovenstående, har afstande, tidsforløb samt vind og sø en afgørende indflydelse på hvilke(n) af bådene, der har begået regelbrud.

Udsagnet ”C kunne ikke nå at holde klar”, som er anført som kendsgerning, er ikke en kendsgerning, men en konklusion. Der foreligger ingen skrevne kendsgerninger til belysning af:

- Afstanden mellem A og C før A luffer,
- Hvor lang tid, der går fra A begynder sin kursændring, til der er kollision,
- Hvad C gør for at holde klar, efter at A er begyndt at ændre kurs

De skrevne kendsgerninger er således mangelfulde med hensyn til afstand og tidsforløb, men den vedlagte tegning viser at A og C til at begynde med sejlede med en afstand af ca. 2/3 bådlængde, hvilket for de pågældende både er ca. 6 meter. Tegningen viser også, at C først begyndte at luffe en eller to bådlængder længere fremme end hvor A begyndte at luffe, så tilsyneladende har C ikke reageret omgående og har derfor ikke holdt klar. Det betyder, at C har brudt regel 11, og at dette regelbrud ikke kun skyldes et eventuelt brud på regel 16.1 fra A's side. Skaden på C er således ikke sket ”uden egen skyld” og C kan derfor ikke få godtgørelse i henhold til regel 62.

Endelig er det ikke klart med hvilken begrundelse protestkomitéen tildelte godtgørelse til A.

Fortolkning af ”omgående”:

I overensstemmelse med ovenstående kan ”omgående” fortolkes således: Dersom en læbåd ikke kan komme til at ændre kurs uden at den derved kommer til at berøre en luvbåd, vil der være tale om en omgående berøring.

Tildeling af godtgørelse:

Forudsat at kendsgerninger og afgørelse i sagen medfører at C skal have godtgørelse i 1. og 2. sejlads synes den valgte afgørelse, point svarende til gennemsnittet af bådens points i 3. og 4. sejlads, at være det bedste valg.

Dersom sejladserne indgår i en længere serie, der afvikles over flere stævner, kunne man også overveje at bringe resultaterne fra disse sejlads ind i afgørelsen for så vidt angår bådens resultat i serien som helhed.

I øvrigt henvises til regel 64.2 og A10 for vejledning om at give godtgørelse.

DANSK SEJLUNION Appel- og Regeludvalget

22. oktober 2002

Bjørn Anker-Møller
Hans-Kurt Andersen
Ole Borch
Søren Krause

Jan Stage
Børge Dammand
Flemming Refsgaard
Paw Hagen