

O livro de casos para 2021 - 2024



Como a principal autoridade para o esporte, a World Sailing promove e apoia a proteção do meio ambiente em todas as competições de vela e atividades relacionadas em todo o mundo.

Detalhes de contato do Escritório Executivo da World Sailing:

**Mundial de Vela
20 Eastbourne Terrace
Paddington
Londres W2 6LG
Reino Unido**

**Tel + 44 (0)20 3940 4888
Geral E-mail office@sailing.org Regras
de regata E-mail rules@sailing.org**

Site Sailing.org

**Publicado pela World Sailing (UK) Limited, Londres, Reino Unido © World Sailing Limited
Janeiro de 2021**

Prefácio

O Case Book para 2021-2024 segue uma revisão completa de todos os casos publicados anteriormente e inclui todos os novos casos adotados pelo World Sailing Council desde 2017. Muitos casos foram reescritos, alguns apenas ligeiramente, mas outros extensivamente, para ilustrar o mais claramente possível a aplicação das regras de corrida 2021-2024. Os casos são numerados sequencialmente começando com '1', mas há lacunas na sequência numérica como resultado de exclusões anteriores. Muitos casos são baseados em apelações reais feitas a uma autoridade nacional sob a regra 70.1 ou solicitações de confirmação ou correção feitas sob a regra 70.2. Outros, em formato de perguntas e respostas, são baseados em fatos hipotéticos ou presumidos; muitos deles são o resultado de perguntas enviadas ao Painel de Perguntas e Respostas da World Sailing.

Novos casos podem ser adicionados a cada ano em novembro durante a Reunião Anual da World Sailing e, às vezes, os casos são revisados ou excluídos. Em 2022, 2023 e 2024, provavelmente em janeiro, novos casos e mudanças em casos existentes serão publicados no site da World Sailing (sailing.org) e enviados aos Juízes Internacionais, Árbitros e Oficiais de Regata, e também às autoridades nacionais e Associações de classes de vela.

O Livro de Casos para 2021-2024 foi preparado pelo Grupo de Trabalho do Livro de Casos: Dick Rose, Presidente, Ion Echave, Trevor Lewis, Dave Perry e Michael Short.

Os leitores com comentários e sugestões são convidados a enviá-los por e-mail para o World Sailing Case Book Working Party neste endereço: rules@sailing.org

**John Doerr, presidente
Comitê de Regras de Regatas Mundiais de Vela
Janeiro de 2021**

Regulamentos da World Sailing e Interpretações de Regras

Os seguintes Regulamentos Mundiais de Vela regem a publicação dos casos no Livro de Casos e a emissão de outras interpretações das regras de regata.

28.3 Exceto quando se aplica o Regulamento 28.4, as interpretações das Regras de Regata pela World Sailing devem ser feitas somente através da publicação de casos no Livro de Casos ou nos Livros de Chamadas. Os casos são interpretações autorizadas e explicações das regras. As chamadas são interpretações autorizadas e explicações das regras para a disciplina relevante.

28.3.1 O Comitê de Regras de Regata decidirá as submissões de casos e convocações. Tais decisões podem ser submetidas ao Conselho conforme previsto no Regulamento 28.2.1(b).

28.3.2 Submissões ou propostas de casos..., em inglês e incluindo quaisquer diagramas necessários, devem ser recebidas no Secretariado da World Sailing antes do prazo estabelecido na Regra 15.6. Se uma submissão ou proposta duplicar um caso publicado..., a submissão ou proposta deve indicar por que o caso proposto... é preferível.

28.3.3 A seguir estão as diretrizes para a publicação de casos no The Case Livro:

(a) Um caso deve esclarecer significativamente um significado importante de uma regra ou aumentar a compreensão de uma regra complexa.

(b) Um caso não deve duplicar um já publicado. Quando um caso é uma melhoria em um caso existente, ele deve ser incluído e o caso existente excluído.

28.3.5 Após a publicação de uma nova edição das Regras de Regata à Vela, o Comitê de Regras de Regata deverá prontamente analisar e revisar todos os documentos relacionados (incluindo o Livro de Casos...).

28.4 Exceto para a publicação do caso da World Sailing e livros de chamada, a World Sailing não deve emitir uma interpretação ou explicação oficial das Regras de Regata, a menos que seja primeiro revisada e aprovada pelo Presidente do Comitê de Regras de Regata ou um membro do comitê designado pelo Presidente.

Abreviaturas da Autoridade Nacional

ARG	Federação Argentina de Yachting
CAN	Sail Canadá
DEN	Associação Dinamarquesa de Vela
GBR	Royal Yachting Association
ITA	Federação Italiana de Vela
NED	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond
NOR	Federação Norueguesa de Vela
Rússia	Federação Russa de Iatismo
EUA	<small>Navegação nos Estados Unidos</small>

Etiquetas usadas para barcos nos

diagramas A, B, C, etc., ou qualquer barco,

ou A Barco livre à frente Barco livre à ré

B Barco interno IL

Barco de sotavento M Barco

intermediário ou intermediário O

Barco externo Barco de amuras a bombordo PS Barco

de amuras a estibordo W Barco de

barlavento

Combinações dessas letras também são usadas.

SEÇÃO 1

RESUMOS DE CASOS POR NÚMERO DE REGRA

A Seção 1 permite que os leitores encontrem os casos que interpretam uma regra específica. Por exemplo, os Casos 15 e 17 interpretam a regra 13. Os resumos para esses casos estão nesta seção sob o título Regra 13, Ao Virar. O resumo de um caso pode não mencionar todas as regras que são interpretadas pelo caso; portanto, os leitores devem estudar o caso em si, na Seção 2, para ver como a regra foi interpretada ou ilustrada.

DEFINIÇÕES

Definições, Clear à ré e Clear à frente; Sobreposição

CASO 12

Ao determinar o direito de um barco interno ao espaço na baliza pela regra 18.2(b), é irrelevante que os barcos estejam em rumos amplamente diferentes, desde que exista um compromisso quando o primeiro deles atingir a zona.

CASO 23

Em uma corrida, a regra 19 não se aplica a um barco com amuras para estibordo que passa entre dois barcos com amuras para bombordo à sua frente. A regra 10 exige que ambos os barcos com amuras a bombordo se mantenham afastados.

CASO 33

Quando um barco que se aproxima de um obstáculo pede espaço para virar, mas o faz antes do momento em que precisa iniciar o processo descrito na regra 20 para evitar o obstáculo com segurança, ele infringe a regra 20.1(a). No entanto, mesmo que o granizo infrinja a regra 20.1(a), o barco bradado deve responder. Um barco interno em compromisso tem direito a espaço entre o barco de fora e uma obstrução pela regra 19.2(b) mesmo que tenha virado para a posição de compromisso interno.

CASO 41

Uma discussão de como a regra 19.2(b) e as definições de Obstrução e Livre à Ré e Livre à Frente; A sobreposição aplica-se quando dois barcos em compromisso com as mesmas amuras ultrapassam e passam a sotavento de um barco à frente com as mesmas amuras. Não há obrigação de pedir espaço em uma obstrução, mas é prudente f

CASO 43

Um barco de bolina cerrada com amuras a bombordo que esteja navegando paralelo e próximo a um obstáculo deve manter-se afastado de um barco que completou sua amura para estibordo e está se aproximando em rota de colisão.

CASO 91

Um barco obrigado a manter-se afastado deve manter-se afastado do equipamento de outro barco fora de sua posição normal quando o equipamento estiver fora de sua posição normal por tempo suficiente para ser visto e evitado.

Definições, Concluir

CASO 45

Quando um barco falha em chegar corretamente devido a um erro da comissão de regata, mas nenhum dos barcos em regata ganha ou perde como resultado, uma forma apropriada e justa de reparação é pontuar todos os barcos na ordem em que cruzaram a linha de chegada.

CASO 58

Se uma bóia ou outro objeto especificado nas instruções de regata como marca limite da linha de chegada estiver no lado pós-chegada da linha de chegada, um barco pode deixá-la em qualquer um dos lados.

CASO 82

Quando uma linha de chegada está tão alinhada com a última perna que não pode ser determinada qual é a maneira correta de cruzá-la para chegar de acordo com a definição, um barco pode cruzar a linha em qualquer direção e sua chegada é para ser registrado de acordo.

CASO 112

Um barco que comete e não corrige um erro ao navegar no percurso não infringe a regra 28.1 até que chegue. Se um barco cometer tal erro, um segundo barco pode notificar o primeiro que pretende protestar antes da chegada do primeiro barco, ou na primeira oportunidade razoável após a chegada do primeiro barco.

CASO 128

Se a comissão de regata observar que um barco comete um erro segundo a regra 28.1 ao navegar no percurso e não consegue corrigir esse erro, é necessário pontuar seu NSC. Se observar que um barco toca uma marca ao chegar, deve pontuar em sua posição de chegada e pode protestá-lo por infringir a regra 31.

CASO 129

Quando o percurso é encurtado em uma marca de contorno, a marca se torna uma marca de chegada. A regra 32.2(a) permite que a comissão de regata posicione a embarcação com a bandeira S em qualquer extremidade da linha de chegada. Um barco deve cruzar a linha de acordo com a definição de chegada, mesmo que ao fazê-lo deixe a marca no lado oposto ao lado em que deveria deixá-la se o percurso não tivesse sido encurtado.

CASO 145

A corda de um barco, descrita na definição Sail the Course, quando esticada, deve permanecer apenas em águas navegáveis.

Definições, mantenha-se afastado

CASO 30

Um barco afastado à ré que deve manter-se afastado, mas colide com o barco afastado à frente, infringe a regra de prioridade aplicável antes da ocorrência da colisão. Mesmo assim, um barco que perde o direito de passagem por mudar de amura involuntariamente deve manter-se afastado.

CASO 50

Quando uma comissão de protestos descobre que em um incidente de bombordo-estibordo, S não mudou de rumo e que não houve uma genuína e razoável apreensão de colisão por parte de S, ela deve rejeitar seu protesto. Quando a comissão constatar que S mudou de rumo e que havia dúvida razoável de que P poderia ter cruzado à frente de S se S não tivesse mudado de rumo, então P deve ser desclassificado.

CASO 77

O contato com uma marca pelo equipamento de um barco constitui tocá-la. Um barco obrigado a manter-se afastado não infringe uma regra quando tocado por um equipamento de barco com direito de passagem que se move inesperadamente fora da posição normal.

CASO 87

Um barco com direito de passagem não precisa agir para evitar o contato até que esteja claro que o outro barco não está se mantendo afastado.

CASO 88

Um barco pode evitar o contato e ainda não conseguir se manter afastado.

CASO 91

Um barco obrigado a manter-se afastado deve manter-se afastado do equipamento de outro barco fora de sua posição normal quando o equipamento estiver fora de sua posição normal por tempo suficiente para ser visto e evitado.

CASO 135

Discussão das decisões que uma comissão de protestos deve tomar se um barco infringir uma regra da Parte 2 ao não se manter afastado, e o barco com direito de passagem, ou um terceiro barco, solicitar reparação pela regra 62.1(b).

Definições, Mark

CASO 58

Se uma bóia ou outro objeto especificado nas instruções de regata como marca limite da linha de chegada estiver no lado pós-chegada da linha de chegada, um barco pode deixá-la em qualquer um dos lados.

Definições, Mark-Room

CASO 15

Ao virar por davante para contornar uma marca, um barco à frente deve cumprir a regra 13; um barco safo da popa tem o direito de manter seu curso e, assim, evitar que o outro vire.

CASO 21

Quando um barco com direito de passagem é obrigado a dar espaço na baliza a um barco em compromisso dentro dele, não há quantidade máxima ou mínima de espaço que ele deve dar. A quantidade de espaço que ela deve fornecer depende significativamente das condições existentes, incluindo as condições do vento e do mar, a velocidade do barco interno, as velas que ela colocou e suas características de design.

CASO 25

Após um barco interno em compromisso de barlavento ter recebido espaço na baliza, a regra 18 não mais se aplica, mas a regra 11 continua a se aplicar. O barco de barlavento interno deve manter-se afastado do barco de sotavento de fora, e o barco de sotavento pode orçar desde que dê espaço ao barco de barlavento para manter-se afastado.

CASO 63

Em uma baliza, quando espaço é disponibilizado a um barco que não tem direito a ele, ele pode, por sua conta e risco, aproveitar o espaço.

CASO 95

Se dois barcos em compromisso com as mesmas amuras estiverem em uma batida a barlavento e estiverem sujeitos à regra 18.2(b), a regra 18 deixa de se aplicar quando qualquer um deles virar de proa ao vento. Quando um barco é obrigado a dar espaço na baliza a outro barco, o espaço que ele deve dar inclui espaço para o outro barco cumprir a regra 31. Quando o barco com direito a espaço na baliza é obrigado a tocar a baliza enquanto navega dentro do espaço na baliza a que tem direito, é exonerado da infração à regra 31.

CASO 114

Quando um barco tem direito a espaço, o espaço a que tem direito inclui espaço para cumprir as suas obrigações segundo as regras da Parte 2 e regra 31.

CASO 118

Na definição de espaço na baliza, a frase 'espaço para navegar até a baliza' significa espaço para navegar prontamente de maneira marítima para uma posição próxima e no lado requerido da baliza.

Definições, Obstrução

CASO 11

Quando os barcos estão em compromisso em uma obstrução, incluindo uma obstrução que é um barco com direito de passagem, o barco de fora deve dar espaço ao barco de dentro entre ele e a obstrução.

CASO 23

Em uma corrida, a regra 19 não se aplica a um barco com amuras para estibordo que passa entre dois barcos com amuras para bombordo à sua frente. A regra 10 exige que ambos os barcos com amuras a bombordo se mantenham afastados.

CASO 29

Um barco a sotavento é uma obstrução a um barco a barlavento em compromisso e a um terceiro barco livre à ré. O barco safo da popa pode navegar entre os dois barcos em compromisso e ter direito a espaço do barco de barlavento entre ele e o barco de sotavento, desde que o barco de barlavento tenha sido capaz de ceder esse espaço desde o início do compromisso.

CASO 41

Uma discussão de como a regra 19.2(b) e as definições de Obstrução e Livre à Ré e Livre à Frente; A sobreposição se aplica quando dois barcos em sobreposição na

mesma amura ultrapassar e passar a sotavento de um barco à frente na mesma amura. Não há obrigação de pedir espaço em uma obstrução, mas é prudente fazê-lo.

CASO 117

Quando três barcos estão com as mesmas amuras e dois deles estão em compromisso e ultrapassando o terceiro pela popa livre, se o barco de sotavento à ré estiver em compromisso com o barco da frente, o barco da frente não é mais um obstáculo, e a regra 19.2(b) não se aplica. Não há situações em que uma fileira de barcos navegando próximos uns dos outros seja uma obstrução contínua.

CASO 125

Quando um barco externo em compromisso for obrigado a dar espaço para um ou mais barcos internos passarem por um obstáculo, o espaço que ele der deve ser suficiente para permitir que todos os barcos internos cumpram suas obrigações segundo as regras da Parte 2.

Definições, curso adequado

CASO 9

Quando um barco com amuras a estibordo escolhe navegar além de uma marca de barlavento, um barco com amuras a bombordo deve manter-se afastado. Não há nenhuma regra que exija que um barco navegue em um curso adequado.

CASO 13

Antes de seu sinal de largada, um barco de sotavento não infringe uma regra navegando em um rumo mais alto do que o rumo do barco de barlavento.

CASO 14

Quando, devido a uma diferença de opinião sobre o rumo correto de um barco de sotavento, dois barcos com as mesmas amuras convergem, o barco de barlavento deve manter-se afastado. Dois barcos no mesmo trecho navegando próximos um do outro podem ter diferentes cursos.

CASO 46

Um barco a sotavento tem o direito de orçar para o seu rumo correto, mesmo quando tiver estabelecido um compromisso a sotavento de safo da popa e dentro de dois comprimentos de casco do barco a barlavento.

CASO 75

Quando a regra 18 se aplica, as regras das Seções A e B também se aplicam. Quando um barco interno com direito de passagem em compromisso deve cambiar em uma marca, ele tem o direito de velejar em seu rumo correto até virar em roda. Um barco com amuras de estibordo que muda

não infringe a regra 16.1 se der a um barco com amuras a bombordo espaço adequado para manter-se afastado e o barco com amuras a bombordo não conseguir aproveitá-lo imediatamente.

CASO 134

O curso correto de um barco a qualquer momento depende das condições existentes. Algumas dessas condições são a força e a direção do vento, o padrão de rajadas e calmarias do vento, as ondas, a corrente e as características físicas do casco e do equipamento do barco, incluindo as velas que ele está usando.

Definições, Corrida

CASO 5

Um barco que está ancorado durante uma regata ainda está em regata. Um barco não infringe a regra 42.1 ou a regra 45 se, ao puxar o cabo da âncora para recuperá-la, ele retornar à sua posição no momento em que a âncora foi baixada. No entanto, se puxar a linha da âncora claramente a leva a uma posição diferente, ela quebra essas regras.

CASO 68

A falha de uma comissão de regatas em descobrir que um certificado de qualificação é inválido não dá direito a uma reparação. Um barco que possa ter infringido uma regra e que continue a regata mantém seus direitos de acordo com as regras de regata, incluindo seus direitos sob as regras da Parte 2 e seus direitos de protesto e apelação, mesmo que seja posteriormente desclassificado.

CASO 127

Um barco sai da linha de chegada e marca quando nenhuma parte de seu casco, tripulação ou equipamento está na linha, e nenhuma marca está influenciando sua escolha de rumo.

Definições, Sala

CASO 21

Quando um barco com direito de passagem é obrigado a dar espaço na baliza a um barco em compromisso dentro dele, não há quantidade máxima ou mínima de espaço que ele deve dar. A quantidade de espaço que ela deve fornecer depende significativamente das condições existentes, incluindo as condições do vento e do mar, a velocidade do barco interno, as velas que ela colocou e suas características de design.

CASO 24

Quando um barco fica sobreladeado a sotavento vindo da popa safo, o outro barco deve agir prontamente para manter-se afastado. Quando ele não pode fazê-lo como um marinheiro, ele não recebeu espaço conforme exigido pela regra 15.

CASO 93

Se um barco orçar imediatamente após ficar em compromisso a sotavento de outro barco e não houver ação náutica que permita ao outro barco manter-se afastado, o barco que orça infringe as regras 15 e 16.1. O outro barco infringe a regra 11, mas é exonerado.

CASO 95

Se dois barcos em compromisso com as mesmas amuras estiverem em uma batida a barlavento e estiverem sujeitos à regra 18.2(b), a regra 18 deixa de se aplicar quando qualquer um deles virar de proa ao vento. Quando um barco é obrigado a dar espaço na baliza a outro barco, o espaço que ele deve dar inclui espaço para o outro barco cumprir a regra 31. Quando o barco com direito a espaço na baliza é obrigado a tocar a baliza enquanto navega dentro do espaço na baliza a que tem direito, é exonerado da infracção à regra 31.

CASO 103

A frase 'maneira de marinheiro' na definição de quarto refere-se ao manuseio do barco que pode ser razoavelmente esperado de uma tripulação competente, mas não especializada, do número apropriado para o barco.

CASO 114

Quando um barco tem direito a espaço, o espaço a que tem direito inclui espaço para cumprir as suas obrigações segundo as regras da Parte 2 e regra 31.

CASO 118

Na definição de espaço na baliza, a frase 'espaço para navegar até a baliza' significa espaço para navegar prontamente de maneira marítima para uma posição próxima e no lado requerido da baliza.

CASO 125

Quando um barco externo em compromisso for obrigado a dar espaço para um ou mais barcos internos passarem por um obstáculo, o espaço que ele der deve ser suficiente para permitir que todos os barcos internos cumpram suas obrigações segundo as regras c

CASO 146

Quando os barcos se aproximam de uma marca de largada para largar e um barco de sotavento orça, o barco de barlavento é exonerado pela regra 43.1(b) se infringir a regra 11 enquanto navega dentro do espaço a que tem direito pela regra 16.1.

Definições, Regra

CASO 85

Se uma regra de regata não for uma das regras listadas na regra 86.1(c), as regras da classe não podem alterá-la. Se uma regra de classe tentar alterar tal regra, essa regra de classe não é válida e não se aplica.

CASO 98

As regras listadas na definição Regra se aplicam a regatas regidas pelas Regras de Regata à Vela, independentemente de o aviso de regata declarar explicitamente que se aplicam. Uma regra no aviso de regata ou nas instruções de regata, desde que seja consistente com qualquer prescrição da regra 88.2, pode alterar algumas ou todas as prescrições da autoridade nacional. Geralmente, o aviso de regata não pode alterar uma regra de classe. Quando um barco regata sob um sistema de handicap ou classificação, as regras desse sistema se aplicam, e algumas ou todas as regras de sua classe também podem ser aplicadas. Quando o aviso de regata entrar em conflito com as instruções de regata, nenhum deles terá precedência.

Definições, navegar no curso

CASO 90

Quando a corda de um barco passa por uma marca do lado obrigatório, ele não infringe a regra 28.2 se sua corda, quando esticada, também passa aquela marca pelo lado não obrigatório.

CASO 106

Quando a corda que representa a rota de um barco está nos lados obrigatórios das balizas de chegada ou balizas de porta, não é relevante que, quando esticada, também passe por uma dessas balizas no lado não obrigatório.

CASO 108

Ao cumprir uma penalidade após tocar uma marca, o barco não precisa completar uma volta completa de 360° e pode cumpri-la ao mesmo tempo em que contorna a marca. Sua volta para contornar a baliza servirá como penalidade se incluir uma viragem e virar em roda, se for realizada imediatamente depois que ela não estiver mais tocando a baliza e estiver bem longe de outros barcos, e quando não houver dúvida de vantagem.

CASO 112

Um barco que comete e não corrige um erro ao navegar no percurso não infringe a regra 28.1 até que chegue. Se um barco cometer tal erro, um segundo barco

pode notificar o primeiro que pretende protestar antes da chegada do primeiro barco, ou na primeira oportunidade razoável após a chegada do primeiro barco.

CASO 128

Se a comissão de regata observar que um barco comete um erro segundo a regra 28.1 ao navegar no percurso e não consegue corrigir esse erro, é necessário pontuar seu NSC. Se observar que um barco toca uma marca ao chegar, deve pontuar em sua posição de chegada e pode protestá-lo por infringir a regra 31.

CASO 145

A corda de um barco, descrita na definição Sail the Course, quando esticada, deve permanecer apenas em águas navegáveis.

Definições, Iniciar

CASO 140

Como as regras se aplicam quando um barco é obrigado a cruzar a linha de partida por outro barco que infringiu uma regra da Parte 2.

PRINCÍPIOS BÁSICOS

Esportividade e as regras

CASO 31

Quando o sinal de chamada visual correto para chamada individual é feito, mas o sinal sonoro necessário não, e quando um barco chamado em posição de ouvir um sinal sonoro não vê o sinal visual e não retorna, ele tem direito a reparação. No entanto, se ela perceber que está no lado do percurso da linha, ela deve retornar e começar corretamente.

CASO 39

Uma comissão de regata não é obrigada a protestar contra um barco. A responsabilidade primária pela aplicação das regras é dos competidores.

CASO 65

Quando um barco sabe que infringiu a regra da Bandeira Negra, é obrigado a retirar-se imediatamente. Quando ele não o faz e então deliberadamente atrapalha outro barco na regata, ele comete uma infração ao espírito esportivo e à regra 2, e seu timoneiro comete um ato de má conduta.

PARTE 1 – REGRAS FUNDAMENTAIS

Regra 1.1, Segurança: ajudar os que estão em perigo

CASO 20

Quando é possível que um barco esteja em perigo, outro barco que presta socorro tem direito a reparação, mesmo que o seu socorro não tenha sido solicitado ou se posteriormente se constate que não havia perigo.

Regra 2, Navegação Justa

CASO 27

Um barco não é obrigado a prever que outro barco irá infringir uma regra. Quando um barco adquire o direito de passagem como resultado de suas próprias ações, o outro barco tem direito a espaço para se manter afastado.

CASO 31

Quando o sinal de chamada visual correto para chamada individual é feito, mas o sinal sonoro necessário não, e quando um barco chamado em posição de ouvir um sinal sonoro não vê o sinal visual e não retorna, ele tem direito a reparação. No entanto, se ela perceber que está no lado do percurso da linha, ela deve retornar e começar corretamente.

CASO 34

Atrasar outro barco pode ser uma infração à regra 2 e a base para concessão de reparação e ação segundo a regra 69.2.

CASO 47

Um barco que deliberadamente brada 'estibordo' quando sabe que está com amuras a bombordo não agiu de forma justa e infringiu a regra 2.

CASO 65

Quando um barco sabe que infringiu a regra da Bandeira Negra, é obrigado a retirar-se imediatamente. Quando ele não o faz e então deliberadamente atrapalha outro barco na regata, ele comete uma infração ao espírito esportivo e à regra 2, e seu timoneiro comete um ato de má conduta.

CASO 73

Quando, por ação deliberada, a tripulação de S estende a mão e toca B, cuja ação não pode ter outra intenção senão fazer com que B infrinja a regra 11, então S infringe a regra 2.

CASO 74

Não existe uma regra que dite como o timoneiro ou a tripulação de um barco a sotavento deve se sentar. O contato com um barco a barlavento não infringe a regra 2, a menos que a posição do timoneiro ou da tripulação seja deliberadamente mal utilizada.

CASO 78

Em uma regata de frota, seja para barcos de projeto único ou para barcos em regata sob um sistema de handicap ou classificação, um barco pode usar táticas que claramente interfiram e dificultem o progresso de outro barco na regata, desde que, se ele for protestado pela regra 2 para ao fazer isso, o comitê de protesto considera que havia uma chance razoável de suas táticas beneficiarem sua classificação final no evento. No entanto, ele infringe a regra 2, e possivelmente a regra 69.1(a), se ao usar essas táticas ele intencionalmente infringir uma regra.

CASO 138

Geralmente, uma ação de um competidor que afete diretamente a imparcialidade da competição ou deixar de cumprir uma penalidade apropriada quando o competidor está ciente de que infringiu uma regra, deve ser considerada sob a regra 2. Qualquer ação, incluindo uma infração grave da regra 2 ou qualquer outra regra que a comissão considere que pode ser um ato de má conduta deve ser considerada pela regra 69.

Regra 4, Aceitação das Regras

CASO 98

As regras listadas na definição Regra se aplicam a regatas regidas pelas Regras de Regata à Vela, independentemente de o aviso de regata declarar explicitamente que se aplicam. Uma regra no aviso de regata ou nas instruções de regata, desde que seja consistente com qualquer prescrição da regra 88.2, pode alterar algumas ou todas as prescrições da autoridade nacional. Geralmente, o aviso de regata não pode alterar uma regra de classe. Quando um barco regata sob um sistema de handicap ou classificação, as regras desse sistema se aplicam, e algumas ou todas as regras de sua classe também podem ser aplicadas. Quando o aviso de regata entrar em conflito com as instruções de regata, nenhum deles terá precedência.

Regra 5, Regras que regem as autoridades organizadoras e oficiais

CASO 44

Cada corrida de um evento é uma corrida separada. Em um evento multiclasse, o abandono pode ser adequado para algumas classes, mas não para todas.

CASO 98

As regras listadas na definição Regra se aplicam a regatas regidas pelas Regras de Regata à Vela, independentemente de o aviso de regata declarar explicitamente que se aplicam. Uma regra no aviso de regata ou nas instruções de regata, desde que seja consistente com qualquer prescrição da regra 88.2, pode alterar algumas ou todas as prescrições da autoridade nacional. Geralmente, o aviso de regata não pode alterar uma regra de classe. Quando um barco regata sob um sistema de handicap ou classificação, as regras desse sistema se aplicam, e algumas ou todas as regras de sua classe também podem ser aplicadas. Quando o aviso de regata entrar em conflito com as instruções de regata, nenhum deles terá precedência.

Regra 6.1, Regulamentos Mundiais de Vela

CASO 143

Quando a autoridade organizadora de um evento não for uma organização especificada na regra 89.1, uma parte em uma audiência não terá acesso ao processo de apelação.

PARTE 2 - QUANDO OS BARCOS SE ENCONTRAM

Parte 2, Preâmbulo

CASO 19

Interpretação do termo 'dano'.

CASO 67

Quando um barco está em regata e encontra outro que não está, ambos estão sujeitos às regras de direito de passagem do governo. Quando, de acordo com essas regras, o barco em regata é obrigado a manter-se afastado, mas intencionalmente atinge o outro barco, seu timoneiro comete um ato de má conduta.

CASO 68

A falha de uma comissão de regatas em descobrir que um certificado de qualificação é inválido não dá direito a uma reparação. Um barco que possa ter infringido uma regra e que continue a regata mantém seus direitos de acordo com as regras de regata, incluindo seus direitos sob as regras da Parte 2 e seus direitos de protesto e apelação, mesmo que seja posteriormente desclassificado.

CASO 109

O IRPCAS ou as regras de direito de passagem do governo se aplicam entre barcos que estão em regata somente se uma regra no aviso de regata assim o disser e, nesse caso, toda a Parte

2 regras são substituídas. Um IRPCAS ou regra governamental, exceto uma regra de direito de passagem, pode ser aplicado incluindo-o no aviso de regata, nas instruções de regata ou em outro documento que regule o evento.

CASO 141

Interpretação do termo 'grave' na frase 'dano grave'.

Seção A - Direito de Passagem

Regra 10, em amuras opostas

CASO 9

Quando um barco com amuras a estibordo escolhe navegar além de uma marca de barlavento, um barco com amuras a bombordo deve manter-se afastado. Não há nenhuma regra que exija que um barco navegue em um curso adequado.

CASO 23

Em uma corrida, a regra 19 não se aplica a um barco com amuras para estibordo que passa entre dois barcos com amuras para bombordo à sua frente. A regra 10 exige que ambos os barcos com amuras a bombordo se mantenham afastados.

CASO 43

Um barco de bolina cerrada com amuras a bombordo que esteja navegando paralelo e próximo a um obstáculo deve manter-se afastado de um barco que completou sua amura para estibordo e está se aproximando em rota de colisão.

CASO 50

Quando uma comissão de protestos descobre que em um incidente de bombordo-estibordo, S não mudou de rumo e que não houve uma genuína e razoável apreensão de colisão por parte de S, ela deve rejeitar seu protesto. Quando a comissão constatar que S mudou de rumo e que havia dúvida razoável de que P poderia ter cruzado à frente de S se S não tivesse mudado de rumo, então P deve ser desclassificado.

CASO 75

Quando a regra 18 se aplica, as regras das Seções A e B também se aplicam. Quando um barco interno com direito de passagem em compromisso deve cambar em uma marca, ele tem o direito de velejar em seu rumo correto até virar em roda. Um barco com amuras de estibordo que muda de rumo não infringe a regra 16.1 se ele der a um barco com amuras de bombordo espaço adequado para se manter afastado e o barco com amuras de bombordo não conseguir aproveitá-lo imediatamente.

CASO 87

Um barco com direito de passagem não precisa agir para evitar o contato até que esteja claro que o outro barco não está se mantendo afastado.

CASO 88

Um barco pode evitar o contato e ainda não conseguir se manter afastado.

CASO 99

O fato de um barco obrigado a manter-se afastado estar fora de controle não dá direito a exoneração por infringir uma regra da Parte 2. Quando um barco com direito de passagem for obrigado pela regra 14 a 'evitar o contato. . . se for razoavelmente possível' e a única maneira de fazer isso é virar em roda, ele não infringe a regra se não virar em roda. Quando a penalidade de um barco pela regra 44.1(b) é retirar-se, e ele o faz (seja por escolha ou necessidade), ele não pode ser desclassificado.

CASO 105

Quando dois barcos estão navegando em amuras opostas, o barco com amuras de estibordo pode mudar de rumo, desde que dê ao barco com amuras de bombordo espaço para se manter afastado.

CASO 123

Quando for claro para um velejador competente, mas não especialista, no leme de um barco com amuras a estibordo que há um risco substancial de contato com um barco com amuras a bombordo, o barco com amuras a estibordo infringe a regra 14 se ocorrer contato e houver ainda havia tempo para ela mudar de rumo o suficiente para evitar o contato.

Regra 11, Na mesma amura, sobreposta

CASO 7

Quando, após ter estado safo à ré, um barco fica em compromisso a sotavento a dois comprimentos de casco do outro barco, o barco de barlavento deve manter-se afastado, mas o barco de sotavento deve inicialmente dar ao barco de barlavento espaço para se manter afastado e não deve navegar acima de seu curso adequado. O rumo correto do barco de barlavento não é relevante.

CASO 12

Ao determinar o direito de um barco interno ao espaço na baliza pela regra 18.2(b), é irrelevante que os barcos estejam em rumos amplamente diferentes, desde que exista um compromisso quando o primeiro deles atingir a zona.

CASO 13

Antes de seu sinal de largada, um barco de sotavento não infringe uma regra navegando em um rumo mais alto do que o rumo do barco de barlavento.

CASO 14

Quando, devido a uma diferença de opinião sobre o rumo correto de um barco de sotavento, dois barcos com as mesmas amuras convergem, o barco de barlavento deve manter-se afastado. Dois barcos no mesmo trecho navegando próximos um do outro podem ter diferentes cursos.

CASO 24

Quando um barco fica sobreladeado a sotavento vindo da popa safo, o outro barco deve agir prontamente para manter-se afastado. Quando ele não pode fazê-lo como um marinheiro, ele não recebeu espaço conforme exigido pela regra 15.

CASO 25

Após um barco interno em compromisso de barlavento ter recebido espaço na baliza, a regra 18 não mais se aplica, mas a regra 11 continua a se aplicar. O barco de barlavento interno deve manter-se afastado do barco de sotavento de fora, e o barco de sotavento pode orçar desde que dê espaço ao barco de barlavento para manter-se afastado.

CASO 41

Uma discussão de como a regra 19.2(b) e as definições de Obstrução e Livre à Ré e Livre à Frente; A sobreposição aplica-se quando dois barcos em compromisso com as mesmas amuras ultrapassam e passam a sotavento de um barco à frente com as mesmas amuras. Não há obrigação de pedir espaço em uma obstrução, mas é prudente fazê-lo.

CASO 46

Um barco a sotavento tem o direito de orçar para o seu rumo correto, mesmo quando tiver estabelecido um compromisso a sotavento de safo da popa e dentro de dois comprimentos de casco do barco a barlavento.

CASO 51

Uma comissão de protestos deve descobrir que os barcos foram inocentados no momento do incidente quando, como resultado da infração de uma regra por outro barco, eles foram obrigados a infringir uma regra.

CASO 53

Um barco safo à frente não precisa tomar nenhuma ação para se manter afastado antes de ser sobreladeado a sotavento vindo safo da popa.

CASO 73

Quando, por ação deliberada, a tripulação de S estende a mão e toca B, cuja ação não pode ter outra intenção senão fazer com que B infrinja a regra 11, então S infringe a regra 2.

CASO 74

Não existe uma regra que dite como o timoneiro ou a tripulação de um barco a sotavento deve se sentar. O contato com um barco a barlavento não infringe a regra 2, a menos que a posição do timoneiro ou da tripulação seja deliberadamente mal utilizada.

CASO 146

Quando os barcos se aproximam de uma marca de largada para largar e um barco de sotavento orça, o barco de barlavento é exonerado pela regra 43.1(b) se infringir a regra 11 enquanto navega dentro do espaço a que tem direito pela regra 16.1.

Regra 12, Na mesma amura, sem sobreposição

CASO 2

Se o primeiro dos dois barcos a chegar à zona estiver safo da popa quando chegar a ela e se mais tarde os barcos estiverem em compromisso quando o outro barco chegar à zona, aplica-se a regra 18.2(a), e não a regra 18.2(b). A regra 18.2(a) aplica-se apenas enquanto os barcos estiverem em compromisso e pelo menos um deles estiver na zona.

CASO 15

Ao virar por davante para contornar uma marca, um barco à frente deve cumprir a regra 13; um barco safo da popa tem o direito de manter seu curso e, assim, evitar que o outro vire.

CASO 24

Quando um barco fica sobreladeado a sotavento vindo da popa safo, o outro barco deve agir prontamente para manter-se afastado. Quando ele não pode fazê-lo como um marinheiro, ele não recebeu espaço conforme exigido pela regra 15.

CASO 41

Uma discussão de como a regra 19.2(b) e as definições de Obstrução e Livre à Ré e Livre à Frente; A sobreposição aplica-se quando dois barcos em compromisso com as mesmas amuras ultrapassam e passam a sotavento de um barco à frente com as mesmas amuras. Não há obrigação de pedir espaço em uma obstrução, mas é prudente fazê-lo.

CASO 77

O contato com uma marca pelo equipamento de um barco constitui tocá-la. Um barco obrigado a manter-se afastado não infringe uma regra quando tocado por um equipamento de barco com direito de passagem que se move inesperadamente fora da posição normal.

CASO 91

Um barco obrigado a manter-se afastado deve manter-se afastado do equipamento de outro barco fora de sua posição normal quando o equipamento estiver fora de sua posição normal por tempo suficiente para ser visto e evitado.

Regra 13, ao virar

CASO 15

Ao virar por davante para contornar uma marca, um barco à frente deve cumprir a regra 13; um barco safo da popa tem o direito de manter seu curso e, assim, evitar que o outro vire.

CASO 17

Um barco não está mais sujeito à regra 13 quando está em um rumo de bolina cochada, independentemente de seu movimento na água ou do encobrimento de suas velas.

CASO 27

Um barco não é obrigado a prever que outro barco irá infringir uma regra. Quando um barco adquire o direito de passagem como resultado de suas próprias ações, o outro barco tem direito a espaço para se manter afastado.

Seção B - Limitações Gerais

Regra 14, Evitando Contato

CASO 2

Se o primeiro dos dois barcos a chegar à zona estiver safo da popa quando chegar a ela e se mais tarde os barcos estiverem em compromisso quando o outro barco chegar à zona, aplica-se a regra 18.2(a), e não a regra 18.2(b). A regra 18.2(a) aplica-se apenas enquanto os barcos estiverem em compromisso e pelo menos um deles estiver na zona.

CASO 7

Quando, após ter estado safo à ré, um barco fica em compromisso a sotavento a menos de dois comprimentos de casco do outro barco, o barco de barlavento deve manter-se afastado, mas o barco de sotavento deve inicialmente dar ao barco de barlavento espaço para manter

claro e não deve navegar acima de seu curso correto. O rumo correto do barco de barlavento não é relevante.

CASO 11

Quando os barcos estão em compromisso em uma obstrução, incluindo uma obstrução que é um barco com direito de passagem, o barco de fora deve dar espaço ao barco de dentro entre ele e a obstrução.

CASO 13

Antes de seu sinal de largada, um barco de sotavento não infringe uma regra navegando em um rumo mais alto do que o rumo do barco de barlavento.

CASO 14

Quando, devido a uma diferença de opinião sobre o rumo correto de um barco de sotavento, dois barcos com as mesmas amuras convergem, o barco de barlavento deve manter-se afastado. Dois barcos no mesmo trecho navegando próximos um do outro podem ter diferentes cursos.

CASO 23

Em uma corrida, a regra 19 não se aplica a um barco com amuras para estibordo que passa entre dois barcos com amuras para bombordo à sua frente. A regra 10 exige que ambos os barcos com amuras a bombordo se mantenham afastados.

CASO 25

Após um barco interno em compromisso de barlavento ter recebido espaço na baliza, a regra 18 não mais se aplica, mas a regra 11 continua a se aplicar. O barco de barlavento interno deve manter-se afastado do barco de sotavento de fora, e o barco de sotavento pode orçar desde que dê espaço ao barco de barlavento para manter-se afastado.

CASO 26

Um barco com direito de passagem não precisa agir para evitar uma colisão até que esteja claro que o outro barco não está se mantendo afastado. No entanto, se o barco com direito de passagem pudesse ter evitado a colisão e a colisão resultou em danos, ele deve ser penalizado por infringir a regra 14.

CASO 27

Um barco não é obrigado a prever que outro barco irá infringir uma regra. Quando um barco adquire o direito de passagem como resultado de suas próprias ações, o outro barco tem direito a espaço para se manter afastado.

CASO 30

Um barco afastado à ré que deve manter-se afastado, mas colide com o barco afastado à frente, infringe a regra de prioridade aplicável antes da ocorrência da colisão. Mesmo assim, um barco que perde o direito de passagem por mudar de amura involuntariamente deve manter-se afastado.

CASO 43

Um barco de bolina cerrada com amuras a bombordo que esteja navegando paralelo e próximo a um obstáculo deve manter-se afastado de um barco que completou sua amura para estibordo e está se aproximando em rota de colisão.

CASO 49

Quando dois protestos surgirem do mesmo incidente, ou de incidentes muito relacionados, eles devem ser ouvidos juntos na presença de representantes de todos os barcos envolvidos.

CASO 50

Quando uma comissão de protestos descobre que em um incidente de bombordo-estibordo, S não mudou de rumo e que não houve uma genuína e razoável apreensão de colisão por parte de S, ela deve rejeitar seu protesto. Quando a comissão constatar que S mudou de rumo e que havia dúvida razoável de que P poderia ter cruzado à frente de S se S não tivesse mudado de rumo, então P deve ser desclassificado.

CASO 75

Quando a regra 18 se aplica, as regras das Seções A e B também se aplicam. Quando um barco interno com direito de passagem em compromisso deve cambiar em uma marca, ele tem o direito de velejar em seu rumo correto até virar em roda. Um barco com amuras de estibordo que muda de rumo não infringe a regra 16.1 se ele der a um barco com amuras de bombordo espaço adequado para se manter afastado e o barco com amuras de bombordo não conseguir aproveitá-lo imediatamente.

CASO 77

O contato com uma marca pelo equipamento de um barco constitui tocá-la. Um barco obrigado a manter-se afastado não infringe uma regra quando tocado por um equipamento de barco com direito de passagem que se move inesperadamente fora da posição normal.

CASO 81

Quando um barco com direito a espaço na baliza de acordo com a regra 18.2(b) passa de proa ao vento, a regra 18.2(b) deixa de se aplicar e ele deve cumprir a regra aplicável da Seção A.

CASO 87

Um barco com direito de passagem não precisa agir para evitar o contato até que esteja claro que o outro barco não está se mantendo afastado.

CASO 88

Um barco pode evitar o contato e ainda não conseguir se manter afastado.

CASO 91

Um barco obrigado a manter-se afastado deve manter-se afastado do equipamento de outro barco fora de sua posição normal quando o equipamento estiver fora de sua posição normal por tempo suficiente para ser visto e evitado.

CASO 92

Quando um barco com direito de passagem muda de rumo, o barco com direito de passagem é obrigado a agir apenas em resposta ao que o barco com direito de passagem está fazendo no momento, não o que o barco com direito de passagem pode fazer posteriormente .

CASO 99

O fato de um barco obrigado a manter-se afastado estar fora de controle não dá direito a exoneração por infringir uma regra da Parte 2. Quando um barco com direito de passagem for obrigado pela regra 14 a 'evitar o contato. . . se for razoavelmente possível' e a única maneira de fazer isso é virar em roda, ele não infringe a regra se não virar em roda. Quando a penalidade de um barco pela regra 44.1(b) é retirar-se, e ele o faz (seja por escolha ou necessidade), ele não pode ser desclassificado.

CASO 105

Quando dois barcos estão navegando em amuras opostas, o barco com amuras de estibordo pode mudar de rumo, desde que dê ao barco com amuras de bombordo espaço para se manter afastado.

CASO 107

Durante a sequência de largada, um barco que não está vigiando pode deixar de fazer tudo razoavelmente possível para evitar o contato. A saudação é uma maneira de um barco "agir para evitar o contato". Quando a infração de uma regra da Parte 2 por parte de um barco causa sérios danos e ele se retira, ele cumpriu a penalidade aplicável e não deve ser desclassificado por essa infração.

CASO 123

Quando for claro para um velejador competente, mas não especialista, no leme de um barco com amuras a estibordo que há um risco substancial de contato com um barco com amuras a bombordo, o barco com amuras a estibordo infringe a regra 14 se ocorrer contato e houver ainda havia tempo para ela mudar de rumo o suficiente para evitar o contato.

Regra 15, Adquirindo direito de passagem

CASO 2

Se o primeiro dos dois barcos a chegar à zona estiver safo da popa quando chegar a ela e se mais tarde os barcos estiverem em compromisso quando o outro barco chegar à zona, aplica-se a regra 18.2(a), e não a regra 18.2(b). A regra 18.2(a) aplica-se apenas enquanto os barcos estiverem em compromisso e pelo menos um deles estiver na zona.

CASO 7

Quando, após ter estado safo à ré, um barco fica em compromisso a sotavento a dois comprimentos de casco do outro barco, o barco de barlavento deve manter-se afastado, mas o barco de sotavento deve inicialmente dar ao barco de barlavento espaço para se manter afastado e não deve navegar acima de seu curso adequado. O rumo correto do barco de barlavento não é relevante.

CASO 13

Antes de seu sinal de largada, um barco de sotavento não infringe uma regra navegando em um rumo mais alto do que o rumo do barco de barlavento.

CASO 24

Quando um barco fica sobreladeado a sotavento vindo da popa safo, o outro barco deve agir prontamente para manter-se afastado. Quando ele não pode fazê-lo como um marinheiro, ele não recebeu espaço conforme exigido pela regra 15.

CASO 27

Um barco não é obrigado a prever que outro barco irá infringir uma regra. Quando um barco adquire o direito de passagem como resultado de suas próprias ações, o outro barco tem direito a espaço para se manter afastado.

CASO 53

Um barco safo à frente não precisa tomar nenhuma ação para se manter afastado antes de ser sobreladeado a sotavento vindo safo da popa.

CASO 81

Quando um barco com direito a espaço na baliza de acordo com a regra 18.2(b) passa de proa ao vento, a regra 18.2(b) deixa de se aplicar e ele deve cumprir a regra aplicável da Seção A.

CASO 93

Se um barco orça imediatamente após ficar em compromisso a sotavento de outro barco e não houver ação náutica que permita ao outro barco manter

claro, o barco que orça infringe as regras 15 e 16.1. O outro barco infringe a regra 11, mas é exonerado.

CASO 105

Quando dois barcos estão navegando em amuras opostas, o barco com amuras de estibordo pode mudar de rumo, desde que dê ao barco com amuras de bombordo espaço para se manter afastado.

CASO 117

Quando três barcos estão com as mesmas amuras e dois deles estão em compromisso e ultrapassando o terceiro pela popa livre, se o barco de sotavento à ré estiver em compromisso com o barco da frente, o barco da frente não é mais um obstáculo, e a regra 19.2(b) não se aplica. Não há situações em que uma fileira de barcos navegando próximos uns dos outros seja uma obstrução contínua.

Regra 16.1, Mudança de Rumo

CASO 6

Um barco com amuras de estibordo que vira depois que um barco com amuras de bombordo arribou para ir para a popa dele não infringe necessariamente uma regra.

CASO 7

Quando, após ter estado safo à ré, um barco fica em compromisso a sotavento a dois comprimentos de casco do outro barco, o barco de barlavento deve manter-se afastado, mas o barco de sotavento deve inicialmente dar ao barco de barlavento espaço para se manter afastado e não deve navegar acima de seu curso adequado. O rumo correto do barco de barlavento não é relevante.

CASO 13

Antes de seu sinal de largada, um barco de sotavento não infringe uma regra navegando em um rumo mais alto do que o rumo do barco de barlavento.

CASO 14

Quando, devido a uma diferença de opinião sobre o rumo correto de um barco de sotavento, dois barcos com as mesmas amuras convergem, o barco de barlavento deve manter-se afastado. Dois barcos no mesmo trecho navegando próximos um do outro podem ter diferentes cursos.

CASO 25

Após um barco interno em compromisso de barlavento ter recebido espaço na baliza, a regra 18 não mais se aplica, mas a regra 11 continua a se aplicar. O barco de barlavento interior

deve manter-se afastado do barco de sotavento de fora, e o barco de sotavento pode orçar desde que dê espaço ao barco de barlavento para manter-se afastado.

CASO 26

Um barco com direito de passagem não precisa agir para evitar uma colisão até que esteja claro que o outro barco não está se mantendo afastado. No entanto, se o barco com direito de passagem pudesse ter evitado a colisão e a colisão resultou em danos, ele deve ser penalizado por infringir a regra 14.

CASO 46

Um barco a sotavento tem o direito de orçar para o seu rumo correto, mesmo quando tiver estabelecido um compromisso a sotavento de safo da popa e dentro de dois comprimentos de casco do barco a barlavento.

CASO 52

A regra 16.1 não restringe o curso de um barco que mantém-se afastado. Manobrar para conduzir outro barco para longe da linha de partida não infringe necessariamente esta regra.

CASO 75

Quando a regra 18 se aplica, as regras das Seções A e B também se aplicam. Quando um barco interno com direito de passagem em compromisso deve cambiar em uma marca, ele tem o direito de velejar em seu rumo correto até virar em roda. Um barco com amuras de estibordo que muda de rumo não infringe a regra 16.1 se ele der a um barco com amuras de bombordo espaço adequado para se manter afastado e o barco com amuras de bombordo não conseguir aproveitá-lo imediatamente.

CASO 92

Quando um barco com direito de passagem muda de rumo, o barco com direito de passagem é obrigado a agir apenas em resposta ao que o barco com direito de passagem está fazendo no momento, não o que o barco com direito de passagem pode fazer posteriormente .

CASO 93

Se um barco orçar imediatamente após ficar em compromisso a sotavento de outro barco e não houver ação náutica que permita ao outro barco manter-se afastado, o barco que orça infringe as regras 15 e 16.1. O outro barco infringe a regra 11, mas é exonerado.

CASO 105

Quando dois barcos estão navegando em amuras opostas, o barco com amuras de estibordo pode mudar de rumo, desde que dê ao barco com amuras de bombordo espaço para se manter afastado.

CASO 114

Quando um barco tem direito a espaço, o espaço a que tem direito inclui espaço para cumprir as suas obrigações segundo as regras da Parte 2 e regra 31.

CASO 146

Quando os barcos se aproximam de uma marca de largada para largar e um barco de sotavento orça, o barco de barlavento é exonerado pela regra 43.1(b) se infringir a regra 11 enquanto navega dentro do espaço a que tem direito pela regra 16.1.

Regra 16.2, Mudança de Rumo

CASO 6

Um barco com amuras de estibordo que vira depois que um barco com amuras de bombordo arribou para ir para a popa dele não infringe necessariamente uma regra.

CASO 92

Quando um barco com direito de passagem muda de rumo, o barco com direito de passagem é obrigado a agir apenas em resposta ao que o barco com direito de passagem está fazendo no momento, não o que o barco com direito de passagem pode fazer posteriormente .

CASO 132

Interpretação da frase 'on a beat to windward'.

Regra 17, Com as mesmas amuras; Curso Adequado

CASO 7

Quando, após ter estado safo à ré, um barco fica em compromisso a sotavento a dois comprimentos de casco do outro barco, o barco de barlavento deve manter-se afastado, mas o barco de sotavento deve inicialmente dar ao barco de barlavento espaço para se manter afastado e não deve navegar acima de seu curso adequado. O rumo correto do barco de barlavento não é relevante.

CASO 13

Antes de seu sinal de largada, um barco de sotavento não infringe uma regra navegando em um rumo mais alto do que o rumo do barco de barlavento.

CASO 14

Quando, devido a uma diferença de opinião sobre o rumo correto de um barco de sotavento, dois barcos com as mesmas amuras convergem, o barco de barlavento deve manter-se afastado. Dois barcos no mesmo trecho navegando próximos um do outro podem ter diferentes cursos.

CASO 46

Um barco a sotavento tem o direito de orçar para o seu rumo correto, mesmo quando tiver estabelecido um compromisso a sotavento de safo da popa e dentro de dois comprimentos de casco do barco a barlavento.

CASO 134

O curso correto de um barco a qualquer momento depende das condições existentes. Algumas dessas condições são a força e a direção do vento, o padrão de rajadas e calmarias do vento, as ondas, a corrente e as características físicas do casco e do equipamento do barco, incluindo as velas que ele está usando.

Seção C - Em Marcas e Obstruções

Parte 2, Seção C, Preâmbulo

CASO 146

Quando os barcos se aproximam de uma marca de largada para largar e um barco de sotavento orça, o barco de barlavento é exonerado pela regra 43.1(b) se infringir a regra 11 enquanto navega dentro do espaço a que tem direito pela regra 16.1.

Regra 18.1, Espaço na Marca: Quando a Regra 18 se Aplica

CASO 9

Quando um barco com amuras a estibordo escolhe navegar além de uma marca de barlavento, um barco com amuras a bombordo deve manter-se afastado. Não há nenhuma regra que exija que um barco navegue em um curso adequado.

CASO 12

Ao determinar o direito de um barco interno ao espaço na baliza pela regra 18.2(b), é irrelevante que os barcos estejam em rumos amplamente diferentes, desde que exista um compromisso quando o primeiro deles atingir a zona.

CASO 15

Ao virar por davante para contornar uma marca, um barco à frente deve cumprir a regra 13; um barco safo da popa tem o direito de manter seu curso e, assim, evitar que o outro vire.

CASO 26

Um barco com direito de passagem não precisa agir para evitar uma colisão até que esteja claro que o outro barco não está se mantendo afastado. No entanto, se o barco com direito de passagem pudesse ter evitado a colisão e a colisão resultou em danos, ele deve ser penalizado por infringir a regra 14.

CASO 81

Quando um barco com direito a espaço na baliza de acordo com a regra 18.2(b) passa de proa ao vento, a regra 18.2(b) deixa de se aplicar e ele deve cumprir a regra aplicável da Seção A.

CASO 95

Se dois barcos em compromisso com as mesmas amuras estiverem em uma batida a barlavento e estiverem sujeitos à regra 18.2(b), a regra 18 deixa de se aplicar quando qualquer um deles virar de proa ao vento. Quando um barco é obrigado a dar espaço na baliza a outro barco, o espaço que ele deve dar inclui espaço para o outro barco cumprir a regra 31. Quando o barco com direito a espaço na baliza é obrigado a tocar a baliza enquanto navega dentro do espaço na baliza a que tem direito, é exonerado da infracção à regra 31.

CASO 132

Interpretação da frase 'on a beat to windward'.

Regra 18.2(a), Espaço na Marca: Dar Espaço na Marca

CASO 2

Se o primeiro dos dois barcos a chegar à zona estiver safo da popa quando chegar a ela e se mais tarde os barcos estiverem em compromisso quando o outro barco chegar à zona, aplica-se a regra 18.2(a), e não a regra 18.2(b). A regra 18.2(a) aplica-se apenas enquanto os barcos estiverem em compromisso e pelo menos um deles estiver na zona.

CASO 59

Quando um barco chega ao lado de uma baliza, mas está fora da zona, e quando sua mudança de rumo em direção à baliza resulta em um barco que está na zona e que anteriormente estava safo à ré fica em compromisso dentro dela, a regra 18.2(a) exige que ela para dar espaço na baliza àquele barco, quer sua distância da baliza tenha sido causada ou não por dar espaço na baliza a outros barcos em compromisso dentro dele.

Regra 18.2(b), Espaço na Marca: Concedendo Espaço na
Marca Regra 18.2(c), Espaço na Marca: Concedendo Espaço na Marca

CASO 2

Se o primeiro dos dois barcos a chegar à zona estiver safo da popa quando chegar a ela e se mais tarde os barcos estiverem em compromisso quando o outro barco chegar à zona, aplica-se a regra 18.2(a), e não a regra 18.2(b). A regra 18.2(a) aplica-se apenas enquanto os barcos estiverem em compromisso e pelo menos um deles estiver na zona.

CASO 12

Ao determinar o direito de um barco interno ao espaço na baliza pela regra 18.2(b), é irrelevante que os barcos estejam em rumos amplamente diferentes, desde que exista um compromisso quando o primeiro deles atingir a zona.

CASO 15

Ao virar por davante para contornar uma marca, um barco à frente deve cumprir a regra 13; um barco safo da popa tem o direito de manter seu curso e, assim, evitar que o outro vire.

CASO 25

Após um barco interno em compromisso de barlavento ter recebido espaço na baliza, a regra 18 não mais se aplica, mas a regra 11 continua a se aplicar. O barco de barlavento interno deve manter-se afastado do barco de sotavento de fora, e o barco de sotavento pode orçar desde que dê espaço ao barco de barlavento para manter-se afastado.

CASO 59

Quando um barco chega ao lado de uma baliza, mas está fora da zona, e quando sua mudança de rumo em direção à baliza resulta em um barco que está na zona e que anteriormente estava safo à ré fica em compromisso dentro dela, a regra 18.2(a) exige que ela para dar espaço na baliza àquele barco, quer sua distância da baliza tenha sido causada ou não por dar espaço na baliza a outros barcos em compromisso dentro dele.

CASO 63

Em uma baliza, quando espaço é disponibilizado a um barco que não tem direito a ele, ele pode, por sua conta e risco, aproveitar o espaço.

CASO 75

Quando a regra 18 se aplica, as regras das Seções A e B também se aplicam. Quando um barco interno com direito de passagem em compromisso deve cambiar em uma marca, ele tem o direito de velejar em seu rumo correto até virar em roda. Um barco com amuras de estibordo que muda de rumo não infringe a regra 16.1 se ele der a um barco com amuras de bombordo espaço adequado para se manter afastado e o barco com amuras de bombordo não conseguir aproveitá-lo imediatamente.

CASO 81

Quando um barco com direito a espaço na baliza de acordo com a regra 18.2(b) passa de proa ao vento, a regra 18.2(b) deixa de se aplicar e ele deve cumprir a regra aplicável da Seção A.

CASO 95

Se dois barcos em compromisso com as mesmas amuras estiverem em uma batida a barlavento e estiverem sujeitos à regra 18.2(b), a regra 18 deixa de se aplicar quando qualquer um deles virar de proa ao vento. Quando um barco é obrigado a dar espaço na baliza a outro barco, o espaço que ele deve dar inclui espaço para o outro barco cumprir a regra 31. Quando o barco com direito a espaço na baliza é obrigado a tocar a baliza enquanto navega dentro do espaço na baliza a que tem direito, é exonerado da infracção à regra 31.

CASO 114

Quando um barco tem direito a espaço, o espaço a que tem direito inclui espaço para cumprir as suas obrigações segundo as regras da Parte 2 e regra 31.

CASO 118

Na definição de espaço na baliza, a frase 'espaço para navegar até a baliza' significa espaço para navegar prontamente de maneira marítima para uma posição próxima e no lado requerido da baliza.

Regra 18.2(c)(2), Espaço na Marca: Dar Espaço na Marca

CASO 63

Em uma baliza, quando espaço é disponibilizado a um barco que não tem direito a ele, ele pode, por sua conta e risco, aproveitar o espaço.

Regra 18.2(d), Espaço na Marca: Dar Espaço na Marca

CASO 15

Ao virar por davante para contornar uma marca, um barco à frente deve cumprir a regra 13; um barco safo da popa tem o direito de manter seu curso e, assim, evitar que o outro vire.

CASO 81

Quando um barco com direito a espaço na baliza de acordo com a regra 18.2(b) passa de proa ao vento, a regra 18.2(b) deixa de se aplicar e ele deve cumprir a regra aplicável da Seção A.

Regra 18.3, Espaço na Marca: Passando de Proa ao Vento na Zona

CASO 93

Se um barco orça imediatamente após ficar em compromisso a sotavento de outro barco e não houver ação náutica que permita ao outro barco manter

claro, o barco que orça infringe as regras 15 e 16.1. O outro barco infringe a regra 11, mas é exonerado.

CASO 95

Se dois barcos em compromisso com as mesmas amuras estiverem em uma batida a barlavento e estiverem sujeitos à regra 18.2(b), a regra 18 deixa de se aplicar quando qualquer um deles virar de proa ao vento. Quando um barco é obrigado a dar espaço na baliza a outro barco, o espaço que ele deve dar inclui espaço para o outro barco cumprir a regra 31.

Quando o barco com direito a espaço na baliza é obrigado a tocar a baliza enquanto navega dentro do espaço na baliza a que tem direito, é exonerado da infração à regra 31.

Regra 18.4, Espaço na Marca: Gibing

CASO 75

Quando a regra 18 se aplica, as regras das Seções A e B também se aplicam. Quando um barco interno com direito de passagem em compromisso deve cambiar em uma marca, ele tem o direito de velejar em seu rumo correto até virar em roda. Um barco com amuras de estibordo que muda de rumo não infringe a regra 16.1 se ele der a um barco com amuras de bombordo espaço adequado para se manter afastado e o barco com amuras de bombordo não conseguir aproveitá-lo imediatamente.

Regra 19, Espaço para Passar uma Obstrução

CASO 23

Em uma corrida, a regra 19 não se aplica a um barco com amuras para estibordo que passa entre dois barcos com amuras para bombordo à sua frente. A regra 10 exige que ambos os barcos com amuras a bombordo se mantenham afastados.

CASO 30

Um barco afastado à ré que deve manter-se afastado, mas colide com o barco afastado à frente, infringe a regra de prioridade aplicável antes da ocorrência da colisão. Mesmo assim, um barco que perde o direito de passagem por mudar de amura involuntariamente deve manter-se afastado.

Regra 19.2, Espaço para Passar uma Obstrução: Dar Espaço em uma Obstrução

CASO 3

Um barco com amuras de bombordo a sotavento, bradando por espaço para virar quando se depara com um barco com amuras de estibordo que se aproxima, uma obstrução, não é obrigado a antecipar que o barco de barlavento deixará de cumprir sua obrigação de virar prontamente ou fornecer espaço de outra forma.

CASO 11

Quando os barcos estão em compromisso em uma obstrução, incluindo uma obstrução que é um barco com direito de passagem, o barco de fora deve dar espaço ao barco de dentro entre ele e a obstrução.

CASO 29

Um barco a sotavento é uma obstrução a um barco a barlavento em compromisso e a um terceiro barco livre à ré. O barco safo da popa pode navegar entre os dois barcos em compromisso e ter direito a espaço do barco de barlavento entre ele e o barco de sotavento, desde que o barco de barlavento tenha sido capaz de ceder esse espaço desde o início do compromisso.

CASO 33

Quando um barco que se aproxima de um obstáculo pede espaço para virar, mas o faz antes do momento em que precisa iniciar o processo descrito na regra 20 para evitar o obstáculo com segurança, ele infringe a regra 20.1(a). No entanto, mesmo que o granizo infrinja a regra 20.1(a), o barco bradado deve responder. Um barco interno em compromisso tem direito a espaço entre o barco de fora e uma obstrução pela regra 19.2(b) mesmo que tenha virado para a posição de compromisso interno.

CASO 41

Uma discussão de como a regra 19.2(b) e as definições de Obstrução e Livre à Ré e Livre à Frente; A sobreposição aplica-se quando dois barcos em compromisso com as mesmas amuras ultrapassam e passam a sotavento de um barco à frente com as mesmas amuras. Não há obrigação de pedir espaço em uma obstrução, mas é prudente fazê-lo.

CASO 43

Um barco de bolina cerrada com amuras a bombordo que esteja navegando paralelo e próximo a um obstáculo deve manter-se afastado de um barco que completou sua amura para estibordo e está se aproximando em rota de colisão.

CASO 49

Quando dois protestos surgirem do mesmo incidente, ou de incidentes muito relacionados, eles devem ser ouvidos juntos na presença de representantes de todos os barcos envolvidos.

CASO 117

Quando três barcos estiverem com as mesmas amuras e dois deles estiverem em compromisso e ultrapassando o terceiro pela popa livre, se o barco de sotavento à ré estiver em compromisso com o barco da frente, o barco da frente não será mais um obstáculo, e

a regra 19.2(b) não se aplica. Não há situações em que uma fileira de barcos navegando próximos uns dos outros seja uma obstrução contínua.

CASO 124

A qualquer momento, enquanto dois barcos se aproximam de um obstáculo, o barco com direito de passagem naquele momento pode optar por ultrapassar o obstáculo por qualquer um dos lados, desde que cumpra as regras aplicáveis.

CASO 125

Quando um barco externo em compromisso for obrigado a dar espaço para um ou mais barcos internos passarem por um obstáculo, o espaço que ele der deve ser suficiente para permitir que todos os barcos internos cumpram suas obrigações segundo as regras da Parte 2.

Regra 20, Espaço para Virar em uma Obstrução

CASO 3

Um barco com amuras de bombordo a sotavento, bradando por espaço para virar quando se depara com um barco com amuras de estibordo que se aproxima, uma obstrução, não é obrigado a antecipar que o barco de barlavento deixará de cumprir sua obrigação de virar prontamente ou fornecer espaço de outra forma.

CASO 10

Se um barco brada por espaço para virar quando não está se aproximando de um obstáculo nem navegando em bolina cochada ou acima, ele infringe a regra 20.1. O barco bradado é obrigado a responder mesmo que o granizo infrinja a regra 20.1.

CASO 11

Quando os barcos estão em compromisso em uma obstrução, incluindo uma obstrução que é um barco com direito de passagem, o barco de fora deve dar espaço ao barco de dentro entre ele e a obstrução.

CASO 33

Quando um barco que se aproxima de um obstáculo pede espaço para virar, mas o faz antes do momento em que precisa iniciar o processo descrito na regra 20 para evitar o obstáculo com segurança, ele infringe a regra 20.1(a). No entanto, mesmo que o granizo infrinja a regra 20.1(a), o barco bradado deve responder. Um barco interno em compromisso tem direito a espaço entre o barco de fora e uma obstrução pela regra 19.2(b) mesmo que tenha virado para a posição de compromisso interno.

CASO 35

Quando um barco é bradado por espaço para virar em uma obstrução e responde 'Você vira por bordo', e o barco que brada é então capaz de virar e evitar o barco bradado como um marinheiro, o barco bradado cumpriu a regra 20.2(c).

CASO 54

Interpretação dos requisitos da regra 20 para saudações e sinais e seu tempo.

CASO 101

Quando um barco com direito de passagem é obrigado a dar espaço a outro barco para uma manobra, o direito de passagem não é transferido para o barco com direito a espaço. Quando, em resposta ao seu pedido de espaço para virar ao se aproximar de um obstáculo, um barco é aclamado 'Você vira por bordo', e quando ele faz isso e é capaz de virar novamente para se manter afastado como um marinheiro, o outro barco deu o quarto ne

CASO 113

Uma explicação da aplicação da regra 20 quando três barcos velejando próximos com as mesmas amuras estão se aproximando de um obstáculo e o barco mais a sotavento clama por espaço para virar, mas não pode virar a menos que ambos os barcos estejam a barlavento de sua amura.

Seção D - Outras Regras

Regra 22, Virar, Ancorado ou Encalhado; resgatando

CASO 5

Um barco que está ancorado durante uma regata ainda está em regata. Um barco não infringe a regra 42.1 ou a regra 45 se, ao puxar o cabo da âncora para recuperá-la, ele retornar à sua posição no momento em que a âncora foi baixada. No entanto, se puxar a linha da âncora claramente a leva a uma posição diferente, ela quebra essas regras.

Regra 23.2, Interferência com outro barco

CASO 49

Quando dois protestos surgirem do mesmo incidente, ou de incidentes muito relacionados, eles devem ser ouvidos juntos na presença de representantes de todos os barcos envolvidos.

CASO 126

Com o propósito de determinar se a regra 23.2 se aplica a um incidente, um barco está velejando na perna que é consistente com seu rumo imediatamente antes do incidente e suas razões para navegar naquele rumo.

PARTE 3 - CONDUÇÃO DE UMA CORRIDA

Regra 26, Corridas iniciais

CASO 31

Quando o sinal de chamada visual correto para chamada individual é feito, mas o sinal sonoro necessário não, e quando um barco chamado em posição de ouvir um sinal sonoro não vê o sinal visual e não retorna, ele tem direito a reparação. No entanto, se ela perceber que está no lado do percurso da linha, ela deve retornar e começar corretamente.

Regra 28, Navegando na Regata

CASO 112

Um barco que comete e não corrige um erro ao navegar no percurso não infringe a regra 28.1 até que chegue. Se um barco cometer tal erro, um segundo barco pode notificar o primeiro que pretende protestar antes da chegada do primeiro barco, ou na primeira oportunidade razoável após a chegada do primeiro barco.

Regra 28.1, Navegando na regata

CASO 28

Quando um barco quebra uma regra e, como resultado, faz com que outro toque uma marca, o outro barco é exonerado. O fato de uma marca de largada ter se movido, por qualquer motivo, não isenta o barco de sua obrigação de largar. Uma comissão de regata pode abandonar pela regra 32.1(c) somente quando a mudança na posição da marca tiver afetado diretamente a segurança ou imparcialidade da competição.

CASO 58

Se uma bóia ou outro objeto especificado nas instruções de regata como marca limite da linha de chegada estiver no lado pós-chegada da linha de chegada, um barco pode deixá-la em qualquer um dos lados.

CASO 90

Quando a corda de um barco passa por uma marca do lado obrigatório, ele não infringe a regra 28.2 se sua corda, quando esticada, também passa aquela marca pelo lado não obrigatório.

CASO 106

Quando a corda que representa a rota de um barco está nos lados obrigatórios das balizas de chegada ou balizas de porta, não é relevante que, quando esticada, também passe por uma dessas balizas no lado não obrigatório.

CASO 108

Ao cumprir uma penalidade após tocar uma marca, o barco não precisa completar uma volta completa de 360° e pode cumpri-la ao mesmo tempo em que contorna a marca. Sua volta para contornar a baliza servirá como penalidade se incluir uma viragem e virar em roda, se for realizada imediatamente depois que ela não estiver mais tocando a baliza e estiver bem longe de outros barcos, e quando não houver dúvida de vantagem.

CASO 128

Se a comissão de regata observar que um barco comete um erro segundo a regra 28.1 ao navegar no percurso e não consegue corrigir esse erro, é necessário pontuar seu NSC. Se observar que um barco toca uma marca ao chegar, deve pontuar em sua posição de chegada e pode protestá-lo por infringir a regra 31.

CASO 129

Quando o percurso é encurtado em uma marca de contorno, a marca se torna uma marca de chegada. A regra 32.2(a) permite que a comissão de regata posicione a embarcação com a bandeira S em qualquer extremidade da linha de chegada. Um barco deve cruzar a linha de acordo com a definição de chegada, mesmo que ao fazê-lo deixe a marca no lado oposto ao lado em que deveria deixá-la se o percurso não tivesse sido encurtado.

CASO 145

A corda de um barco, descrita na definição Sail the Course, quando esticada, deve permanecer apenas em águas navegáveis.

Regra 29.1, Recall: Recall Individual

CASO 31

Quando o sinal de chamada visual correto para chamada individual é feito, mas o sinal sonoro necessário não, e quando um barco chamado em posição de ouvir um sinal sonoro não vê o sinal visual e não retorna, ele tem direito

para reparar. No entanto, se ela perceber que está no lado do percurso da linha, ela deve retornar e começar corretamente.

CASO 79

Quando um barco não tem nenhuma razão para saber que parte de seu casco cruzou a linha de partida antes e a comissão de regata falha em sinalizar 'chamada individual' prontamente, mas pontua seu OCS, este é um erro que piora significativamente a pontuação do barco sem culpa de própria e, portanto, lhe dá direito a reparação.

CASO 136

Ao encontrar fatos, uma comissão de protesto será regida pelo peso da evidência. Em geral, um membro da comissão de regata que avista a linha de partida está em melhor posição do que qualquer barco concorrente para decidir se um barco ultrapassou a linha no sinal de partida e, em caso afirmativo, se voltou para o lado anterior à partida e largou.

Regra 30.2, Penalidades iniciais: Bandeira Z

Regra 30.3, Penalidades iniciais: Regra U Flag

Regra 30.4, Penalidades iniciais: Regra da bandeira preta

CASO 65

Quando um barco sabe que infringiu a regra da Bandeira Negra, é obrigado a retirar-se imediatamente. Quando ele não o faz e então deliberadamente atrapalha outro barco na regata, ele comete uma infração ao espírito esportivo e à regra 2, e seu timoneiro comete um ato de má conduta.

CASO 96

Quando após uma chamada geral um barco descobre ao ver seu número de vela exibido que ele foi desclassificado pela comissão de regata sob a segunda frase da regra 30.4 e acredita que a comissão de regata cometeu um erro, sua única opção é não largar, e então para buscar reparação. No entanto, se a comissão de regata não exibir seu número de vela e ela navegar na regata reiniciada, ela deve receber a pontuação BFD, e não DNE.

CASO 111

Se um barco infringir a regra 30.2 ou a regra 30.4 durante uma sequência de largada que resulte em uma chamada geral, a comissão de regata é obrigada a penalizá-lo mesmo que a regata tenha sido adiada antes daquela sequência de largada ou se, durante uma sequência de largada posterior, um adiamento foi sinalizado antes do sinal de partida.

CASO 140

Como as regras se aplicam quando um barco é obrigado a cruzar a linha de partida por outro barco que infringiu uma regra da Parte 2.

Regra 31, Tocando uma marca

CASO 77

O contato com uma marca pelo equipamento de um barco constitui tocá-la. Um barco obrigado a manter-se afastado não infringe uma regra quando tocado por um equipamento de barco com direito de passagem que se move inesperadamente fora da posição normal.

CASO 108

Ao cumprir uma penalidade após tocar uma marca, o barco não precisa completar uma volta completa de 360° e pode cumpri-la ao mesmo tempo em que contorna a marca. Sua volta para contornar a baliza servirá como penalidade se incluir uma viragem e virar em roda, se for realizada imediatamente depois que ela não estiver mais tocando a baliza e estiver bem longe de outros barcos, e quando não houver dúvida de vantagem.

CASO 114

Quando um barco tem direito a espaço, o espaço a que tem direito inclui espaço para cumprir as suas obrigações segundo as regras da Parte 2 e regra 31.

CASO 128

Se a comissão de regata observar que um barco comete um erro segundo a regra 28.1 ao navegar no percurso e não consegue corrigir esse erro, é necessário pontuar seu NSC. Se observar que um barco toca uma marca ao chegar, deve pontuar em sua posição de chegada e pode protestá-lo por infringir a regra 31.

Regra 32, Encurtamento ou Abandono Após a Partida

CASO 28

Quando um barco quebra uma regra e, como resultado, faz com que outro toque uma marca, o outro barco é exonerado. O fato de uma marca de largada ter se movido, por qualquer motivo, não isenta o barco de sua obrigação de largar. Uma comissão de regata pode abandonar pela regra 32.1(c) somente quando a mudança na posição da marca tiver afetado diretamente a segurança ou imparcialidade da competição.

CASO 37

Cada corrida de um evento é uma corrida separada. Em um evento multiclasse, o abandono pode ser adequado para algumas classes, mas não para todas.

CASO 129

Quando o percurso é encurtado em uma marca de contorno, a marca se torna uma marca de chegada. A regra 32.2(a) permite que a comissão de regata posicione a embarcação com a bandeira S em qualquer extremidade da linha de chegada. Um barco deve cruzar a linha de acordo com a definição de chegada, mesmo que ao fazê-lo deixe a marca no lado oposto ao lado em que deveria deixá-la se o percurso não tivesse sido encurtado.

Regra 36, Regatas Reiniciadas ou Voltadas

CASO 19

Interpretação do termo 'dano'.

CASO 141

Interpretação do termo 'grave' na frase 'dano grave'.

PARTE 4 - OUTROS REQUISITOS AO CORRIDA

Regra 41, Ajuda Externa

CASO 78

Em uma regata de frota, seja para barcos de projeto único ou para barcos em regata sob um sistema de handicap ou classificação, um barco pode usar táticas que claramente interfiram e dificultem o progresso de outro barco na regata, desde que, se ele for protestado pela regra 2 para ao fazer isso, o comitê de protesto considera que havia uma chance razoável de suas táticas beneficiarem sua classificação final no evento. No entanto, ele infringe a regra 2, e possivelmente a regra 69.1(a), se ao usar essas táticas ele intencionalmente infringir uma regra.

CASO 100

Quando um barco pede e recebe conselhos táticos de regata, ele recebe ajuda externa, mesmo que peça e receba em um canal de rádio público.

CASO 120

'Informação livremente disponível' na regra 41(c) é a informação que está disponível sem custo monetário e que pode ser facilmente obtida por todos os barcos em uma regata. A regra 41(c) é uma regra que pode ser alterada para um evento desde que o procedimento estabelecido nas regras seja seguido.

Regra 42, Propulsão

CASO 5

Um barco que está ancorado durante uma regata ainda está em regata. Um barco não infringe a regra 42.1 ou a regra 45 se, ao puxar o cabo da âncora para recuperá-la, ele retornar à sua posição no momento em que a âncora foi baixada. No entanto, se puxar a linha da âncora claramente a leva a uma posição diferente, ela quebra essas regras.

CASO 8

Movimentos repetidos do leme para posicionar um barco para ganhar velocidade em cada uma de uma série de ondas geradas por uma embarcação que passa não são remadas, a menos que sejam fortes, e o aumento na velocidade é o resultado de um uso permitido da água para aumentar a velocidade.

CASO 69

Momentum de um barco após seu sinal de preparação que é o resultado de ser impulsionado por seu motor antes do sinal não infringe a regra 42.1.

Regra 43, Exoneração

CASO 11

Quando os barcos estão em compromisso em uma obstrução, incluindo uma obstrução que é um barco com direito de passagem, o barco de fora deve dar espaço ao barco de dentro entre ele e a obstrução.

CASO 12

Ao determinar o direito de um barco interno ao espaço na baliza pela regra 18.2(b), é irrelevante que os barcos estejam em rumos amplamente diferentes, desde que exista um compromisso quando o primeiro deles atingir a zona.

CASO 25

Após um barco interno em compromisso de barlavento ter recebido espaço na baliza, a regra 18 não mais se aplica, mas a regra 11 continua a se aplicar. O barco de barlavento interno deve manter-se afastado do barco de sotavento de fora, e o barco de sotavento pode orçar desde que dê espaço ao barco de barlavento para manter-se afastado.

CASO 27

Um barco não é obrigado a prever que outro barco irá infringir uma regra. Quando um barco adquire o direito de passagem como resultado de suas próprias ações, o outro barco tem direito a espaço para se manter afastado.

CASO 30

Um barco afastado à ré que deve manter-se afastado, mas colide com o barco afastado à frente, infringe a regra de prioridade aplicável antes da ocorrência da colisão. Mesmo assim, um barco que perde o direito de passagem por mudar de amura involuntariamente deve manter-se afastado.

Regra 43.1(a), Isenção

CASO 3

Um barco com amuras de bombordo a sotavento, bradando por espaço para virar quando se depara com um barco com amuras de estibordo que se aproxima, uma obstrução, não é obrigado a antecipar que o barco de barlavento deixará de cumprir sua obrigação de virar prontamente ou fornecer espaço de outra forma.

CASO 28

Quando um barco quebra uma regra e, como resultado, faz com que outro toque uma marca, o outro barco é exonerado. O fato de uma marca de largada ter se movido, por qualquer motivo, não isenta o barco de sua obrigação de largar. Uma comissão de regata pode abandonar pela regra 32.1(c) somente quando a mudança na posição da marca tiver afetado diretamente a segurança ou imparcialidade da competição.

CASO 30

Um barco afastado à ré que deve manter-se afastado, mas colide com o barco afastado à frente, infringe a regra de prioridade aplicável antes da ocorrência da colisão. Mesmo assim, um barco que perde o direito de passagem por mudar de amura involuntariamente deve manter-se afastado.

CASO 51

Uma comissão de protestos deve descobrir que os barcos foram inocentados no momento do incidente quando, como resultado da infração de uma regra por outro barco, eles foram obrigados a infringir uma regra.

CASO 91

Um barco obrigado a manter-se afastado deve manter-se afastado do equipamento de outro barco fora de sua posição normal quando o equipamento estiver fora de sua posição normal por tempo suficiente para ser visto e evitado.

CASO 140

Como as regras se aplicam quando um barco é obrigado a cruzar a linha de partida por outro barco que infringiu uma regra da Parte 2.

CASO 146

Quando os barcos se aproximam de uma marca de largada para largar e um barco de sotavento orça, o barco de barlavento é exonerado pela regra 43.1(b) se infringir a regra 11 enquanto navega dentro do espaço a que tem direito pela regra 16.1.

Regra 43.1(b), Exoneração

CASO 24

Quando um barco fica sobreladeado a sotavento vindo da popa safo, o outro barco deve agir prontamente para manter-se afastado. Quando ele não pode fazê-lo como um marinheiro, ele não recebeu espaço conforme exigido pela regra 15.

CASO 25

Quando um barco interno em compromisso a barlavento que tem direito a espaço na baliza ocupa mais espaço do que ele tem direito, ele deve manter-se afastado do barco externo a sotavento, e o barco externo pode orçar desde que dê ao barco interno espaço para se manter afastado.

CASO 49

Quando dois protestos surgirem do mesmo incidente, ou de incidentes muito relacionados, eles devem ser ouvidos juntos na presença de representantes de todos os barcos envolvidos.

CASO 63

Em uma baliza, quando espaço é disponibilizado a um barco que não tem direito a ele, ele pode, por sua conta e risco, aproveitar o espaço.

CASO 93

Se um barco orçar imediatamente após ficar em compromisso a sotavento de outro barco e não houver ação náutica que permita ao outro barco manter-se afastado, o barco que orça infringe as regras 15 e 16.1. O outro barco infringe a regra 11, mas é exonerado.

CASO 95

Se dois barcos em compromisso com as mesmas amuras estiverem em uma batida a barlavento e estiverem sujeitos à regra 18.2(b), a regra 18 deixa de se aplicar quando qualquer um deles virar de proa ao vento. Quando um barco é obrigado a dar espaço na baliza a outro barco, o espaço que ele deve dar inclui espaço para o outro barco cumprir. Quando o barco com direito a espaço na baliza é obrigado a tocar a baliza enquanto navega dentro do espaço na baliza a que tem direito, é exonerado da infração à regra 31.

CASO 124

A qualquer momento, enquanto dois barcos se aproximam de um obstáculo, o barco com direito de passagem naquele momento pode optar por ultrapassar o obstáculo por qualquer um dos lados, desde que cumpra as regras aplicáveis.

CASO 125

Quando um barco externo em compromisso for obrigado a dar espaço para um ou mais barcos internos passarem por um obstáculo, o espaço que ele der deve ser suficiente para permitir que todos os barcos internos cumpram suas obrigações segundo as regras da Parte 2.

CASO 146

Quando os barcos se aproximam de uma marca de largada para largar e um barco de sotavento orça, o barco de barlavento é exonerado pela regra 43.1(b) se infringir a regra 11 enquanto navega dentro do espaço a que tem direito pela regra 16.1.

Regra 43.1(c), Exoneração

CASO 2

Se o primeiro dos dois barcos a chegar à zona estiver safo da popa quando chegar a ela e se mais tarde os barcos estiverem em compromisso quando o outro barco chegar à zona, aplica-se a regra 18.2(a), e não a regra 18.2(b). A regra 18.2(a) aplica-se apenas enquanto os barcos estiverem em compromisso e pelo menos um deles estiver na zona.

CASO 7

Quando, após ter estado safo à ré, um barco fica em compromisso a sotavento a dois comprimentos de casco do outro barco, o barco de barlavento deve manter-se afastado, mas o barco de sotavento deve inicialmente dar ao barco de barlavento espaço para se manter afastado e não deve navegar acima de seu curso adequado. O rumo correto do barco de barlavento não é relevante.

CASO 13

Antes de seu sinal de largada, um barco de sotavento não infringe uma regra navegando em um rumo mais alto do que o rumo do barco de barlavento.

CASO 14

Quando, devido a uma diferença de opinião sobre o rumo correto de um barco de sotavento, dois barcos com as mesmas amuras convergem, o barco de barlavento deve manter-se afastado. Dois barcos no mesmo trecho navegando próximos um do outro podem ter diferentes cursos.

CASO 19

Interpretação do termo 'dano'.

CASO 26

Um barco com direito de passagem não precisa agir para evitar uma colisão até que esteja claro que o outro barco não está se mantendo afastado. No entanto, se o barco com direito de passagem pudesse ter evitado a colisão e a colisão resultou em danos, ele deve ser penalizado por infringir a regra 14.

CASO 125

Quando um barco externo em compromisso for obrigado a dar espaço para um ou mais barcos internos passarem por um obstáculo, o espaço que ele der deve ser suficiente para permitir que todos os barcos internos cumpram suas obrigações segundo as regras da

Regra 44.1, Penalidades no Momento de uma Incidente: Cumprimento de uma Penalidade
Regra 44.2, Penalidades no Momento de uma Incidente: Uma Volta e Duas Penalidades de Turnos

CASO 19

Interpretação do termo 'dano'.

CASO 99

O fato de um barco obrigado a manter-se afastado estar fora de controle não dá direito a exoneração por infringir uma regra da Parte 2. Quando um barco com direito de passagem for obrigado pela regra 14 a 'evitar o contato. . . se for razoavelmente possível' e a única maneira de fazer isso é virar em roda, ele não infringe a regra se não virar em roda. Quando a penalidade de um barco pela regra 44.1(b) é retirar-se, e ele o faz (seja por escolha ou necessidade), ele não pode ser desclassificado.

CASO 107

Durante a sequência de largada, um barco que não está vigiando pode deixar de fazer tudo razoavelmente possível para evitar o contato. A saudação é uma maneira de um barco "agir para evitar o contato". Quando a infração de uma regra da Parte 2 por parte de um barco causa sérios danos e ele se retira, ele cumpriu a penalidade aplicável e não deve ser desclassificado por essa infração.

CASO 108

Ao cumprir uma penalidade após tocar uma marca, o barco não precisa completar uma volta completa de 360° e pode cumpri-la ao mesmo tempo em que contorna a marca. Sua vez de contornar a marca servirá como penalidade se incluir uma tacha.

e um virar em roda, se for executado imediatamente depois que ela não estiver mais tocando a marca e estiver bem longe de outros barcos, e quando não houver dúvida de vantagem.

CASO 135

Discussão das decisões que uma comissão de protestos deve tomar se um barco infringir uma regra da Parte 2 ao não se manter afastado, e o barco com direito de passagem, ou um terceiro barco, solicitar reparação pela regra 62.1(b).

CASO 141

Interpretação do termo 'grave' na frase 'dano grave'.

Regra 45, Arrastar para Fora; Fazendo Rápido; ancoragem

CASO 5

Um barco que está ancorado durante uma regata ainda está em regata. Um barco não infringe a regra 42.1 ou a regra 45 se, ao puxar o cabo da âncora para recuperá-la, ele retornar à sua posição no momento em que a âncora foi baixada. No entanto, se puxar a linha da âncora claramente a leva a uma posição diferente, ela quebra essas regras.

Regra 46, Pessoa Encarregada

CASO 40

Salvo indicação em contrário nas regras da classe, aviso de regata ou instruções de regata, o proprietário ou outra pessoa encarregada de um barco é livre para decidir quem o dirige em uma regata, desde que a regra 46 não seja infringida.

Regra 49, Posição da Tripulação; Linhas de vida

CASO 4

Um competidor pode segurar uma folha externa.

CASO 36

Posicionamento dos tripulantes em relação às linhas de vida.

CASO 83

Aparar as velas repetidamente com o torso de um competidor fora das linhas de vida não é permitido.

Regra 50.1, Roupas e Equipamentos do Competidor

CASO 89

Exceto em um windsurferista ou kitesurfer, um competidor não pode usar ou de outra forma prender a si mesmo um recipiente de bebida.

Regra 55.3, Armar e Velas de Velas: Velas de Velas

CASO 4

Um competidor pode segurar uma folha externa.

CASO 97

É permitido o uso de um bastão de jôquei preso a um cara de spinnaker.

Regra 56, Sinais e Luzes de Neblina; Esquemas de Separação de Tráfego

CASO 109

O IRPCAS ou as regras de direito de passagem do governo se aplicam entre barcos que estão em regata somente se uma regra no aviso de regata assim o disser e, nesse caso, todas as regras da Parte 2 são substituídas. Um IRPCAS ou regra governamental, exceto uma regra de direito de passagem, pode ser aplicado incluindo-o no aviso de regata, nas instruções de regata ou em outro documento que regule o evento.

PARTE 5 - PROTESTOS, REPARAÇÃO, AUDIÊNCIAS, MÁ CONDUTA E RECURSOS

Secção A – Protestos; Reparação; Regra 69 Ação

Regra 60, Direito de Protesto; Direito de Solicitar Reparação ou Ação da Regra 69

CASO 1

Um barco que infringe uma regra durante a regata, mas continua a regata, pode protestar por um incidente posterior, mesmo que após a regata seja penalizado por sua infração.

CASO 19

Interpretação do termo 'dano'.

CASO 39

Uma comissão de regata não é obrigada a protestar contra um barco. A responsabilidade primária pela aplicação das regras é dos competidores.

CASO 57

Quando um certificado atual e devidamente autenticado for apresentado de boa fé por um proprietário que cumpriu os requisitos da regra 78.1, os resultados finais de uma corrida ou série devem permanecer, mesmo que o certificado seja retirado posteriormente.

CASO 141

Interpretação do termo 'grave' na frase 'dano grave'.

Regra 61.1, Requisitos de Protesto: Informando o Protestado

CASO 19

Interpretação do termo 'dano'.

CASO 72

Discussão sobre a palavra 'bandeira'.

CASO 85

Se uma regra de regata não for uma das regras listadas na regra 86.1(c), as regras da classe não podem alterá-la. Se uma regra de classe tentar alterar tal regra, essa regra de classe não é válida e não se aplica.

CASO 112

Um barco que comete e não corrige um erro ao navegar no percurso não infringe a regra 28 até que chegue. Se um barco cometer tal erro, um segundo barco pode notificar o primeiro que pretende protestar antes da chegada do primeiro barco, ou na primeira oportunidade razoável após a chegada do primeiro barco.

CASO 141

Interpretação do termo 'grave' na frase 'dano grave'.

Regra 61.2, Requisitos de Protesto: Conteúdo do Protesto

CASO 22

Não é relevante para a validade de um protesto que uma regra que o protestante acredita ter sido infringida não seja uma das regras que a comissão de protesto posteriormente determina ter sido infringida.

Regra 62, Reparação

CASO 44

Cada corrida de um evento é uma corrida separada. Em um evento multiclasse, o abandono pode ser adequado para algumas classes, mas não para todas.

Regra 62.1, Reparação

CASO 31

Quando o sinal de chamada visual correto para chamada individual é feito, mas o sinal sonoro necessário não, e quando um barco chamado em posição de ouvir um sinal sonoro não vê o sinal visual e não retorna, ele tem direito a reparação. No entanto, se ela perceber que está no lado do percurso da linha, ela deve retornar e começar corretamente.

CASO 140

Como as regras se aplicam quando um barco é obrigado a cruzar a linha de partida por outro barco que infringiu uma regra da Parte 2.

Regra 62.1(a), Reparação

CASO 37

Cada corrida de um evento é uma corrida separada. Em um evento multiclasse, o abandono pode ser adequado para algumas classes, mas não para todas.

CASO 45

Quando um barco falha em chegar corretamente devido a um erro da comissão de regata, mas nenhum dos barcos em regata ganha ou perde como resultado, uma forma apropriada e justa de reparação é pontuar todos os barcos na ordem em que cruzaram a linha de chegada.

CASO 68

A falha de uma comissão de regatas em descobrir que um certificado de qualificação é inválido não dá direito a uma reparação. Um barco que possa ter infringido uma regra e que continue a regata mantém seus direitos de acordo com as regras de regata, incluindo seus direitos sob as regras da Parte 2 e seus direitos de protesto e apelação, mesmo que seja posteriormente desclassificado.

CASO 82

Quando uma linha de chegada está tão alinhada com a última perna que não pode ser determinada qual é a maneira correta de cruzá-la para chegar de acordo com a definição, um barco pode cruzar a linha em qualquer direção e sua chegada é para ser registrado de acordo.

CASO 119

Quando uma regata é conduzida para barcos que competem sob um sistema de classificação, a classificação que deve ser usada para calcular o tempo corrigido de um barco é sua classificação no momento em que a regata é disputada. Sua pontuação não deve ser alterada se posteriormente a autoridade de classificação, agindo por sua própria vontade, alterar sua classificação.

CASO 129

Quando o percurso é encurtado em uma marca de contorno, a marca se torna uma marca de chegada. A regra 32.2(a) permite que a comissão de regata posicione a embarcação com a bandeira S em qualquer extremidade da linha de chegada. Um barco deve cruzar a linha de acordo com a definição de chegada, mesmo que ao fazê-lo deixe a marca no lado oposto ao lado em que deveria deixá-la se o percurso não tivesse sido encurtado.

Regra 62.1(b), Reparação

CASO 19

Interpretação do termo 'dano'.

CASO 110

Um barco danificado fisicamente pelo contato com um barco que foi penalizado por infringir uma regra da Parte 2 é elegível para reparação somente se o próprio dano piorou significativamente sua pontuação ou posição. O contato não é necessário para que um barco cause ferimentos ou danos físicos a outro. Uma piora na pontuação ou posição de um barco causada por uma manobra de desvio não é, por si só, motivo para reparação. 'Lesão' refere-se a lesão corporal a uma pessoa e, na regra 62.1(b), 'dano' é limitado a danos físicos a um barco ou seu equipamento.

CASO 116

Uma discussão sobre reparação em uma situação em que um barco é danificado no início de uma série, tem direito a reparação pela regra 62.1(b) e é impedido pelo dano de navegar nas regatas restantes. Em tal situação, para ser justo com os outros barcos da série, a comissão de protestos deve garantir que menos da metade das pontuações de regata incluídas em sua pontuação da série, após qualquer exclusão, sejam baseadas em pontos médios.

CASO 135

Discussão das decisões que uma comissão de protestos deve tomar se um barco infringir uma regra da Parte 2 ao não se manter afastado, e o barco com direito de passagem, ou um terceiro barco, solicitar reparação pela regra 62.1(b).

Regra 62.1(c), Reparação

CASO 20

Quando é possível que um barco esteja em perigo, outro barco que presta socorro tem direito a reparação, mesmo que o seu socorro não tenha sido solicitado ou se posteriormente se constate que não havia perigo.

Regra 62.1(d), Reparação

CASO 34

Atrasar outro barco pode ser uma infração à regra 2 e a base para concessão de reparação e ação segundo a regra 69.2.

Regra 62.2, Reparação

CASO 102

Quando um barco solicita reparação por causa de um incidente que ele afirma ter afetado sua pontuação em uma regata e, portanto, em uma série, o limite de tempo para fazer a solicitação é o limite de tempo da regata, em vez de um limite de tempo baseado na publicação do resultados da série.

Seção B - Audiências e Decisões

Regra 63.1, Audiências: Requisitos para uma Audiência

CASO 1

Um barco que infringe uma regra durante a regata, mas continua a regata, pode protestar por um incidente posterior, mesmo que após a regata seja penalizado por sua infração.

Regra 63.2, Audiências: Hora e Local da Audiência; Tempo para as partes se prepararem

CASO 48

A parte 5 das regras de regata visa proteger um barco de ser tratado injustamente, não para fornecer brechas para os protestantes. Um protestado tem o dever de se proteger agindo razoavelmente antes de uma audiência.

CASO 49

Quando dois protestos surgirem do mesmo incidente, ou de incidentes muito relacionados, eles devem ser ouvidos juntos na presença de representantes de todos os barcos envolvidos.

Regra 63.3, Audiências: direito de estar presente

CASO 49

Quando dois protestos surgirem do mesmo incidente, ou de incidentes muito relacionados, eles devem ser ouvidos juntos na presença de representantes de todos os barcos envolvidos.

Regra 63.4, Audiências: Conflito de Interesses

CASO 137

Ao decidir se um conflito de interesses é significativo, o *comitê de protesto deve levar em consideração o grau de conflito, o nível do evento e a percepção geral de justiça.

Regra 63.5, Audiências: Validade do Protesto ou Pedido de Reparação

CASO 19

Interpretação do termo 'dano'.

CASO 22

Não é relevante para a validade de um protesto que uma regra que o protestante acredita ter sido infringida não seja uma das regras que a comissão de protesto posteriormente determina ter sido infringida.

CASO 141

Interpretação do termo 'grave' na frase 'dano grave'.

Regra 63.6, Audiências: Obtenção de Provas e Apuração de Fatos

CASO 104

A tentativa de distinguir entre fatos e conclusões nas conclusões de uma comissão de protesto às vezes é insatisfatória porque as conclusões podem ser baseadas parcialmente em fatos e parcialmente em uma conclusão. Uma autoridade nacional pode alterar a decisão de uma comissão de protesto e quaisquer outras conclusões que envolvam raciocínio ou julgamento, mas não suas conclusões de fato. Uma autoridade nacional pode derivar fatos adicionais por dedução lógica. Nem os fatos escritos nem os fatos diagramados têm precedência sobre os outros. As comissões de protesto devem resolver conflitos entre fatos quando assim solicitado por uma autoridade nacional.

CASO 136

Ao encontrar fatos, uma comissão de protesto será regida pelo peso da evidência. Em geral, um membro da comissão de regata que avista a linha de partida é

melhor colocado do que qualquer outro barco concorrente para decidir se um barco ultrapassou a linha no sinal de largada e, em caso afirmativo, se voltou para o lado da pré-largada e partiu.

Regra 63.7, Audiências: Conflito entre Regras

CASO 98

As regras listadas na definição Regra se aplicam a regatas regidas pelas Regras de Regata à Vela, independentemente de o aviso de regata declarar explicitamente que se aplicam. Uma regra no aviso de regata ou nas instruções de regata, desde que seja consistente com qualquer prescrição da regra 88.2, pode alterar algumas ou todas as prescrições da autoridade nacional. Geralmente, o aviso de regata não pode alterar uma regra de classe. Quando um barco regata sob um sistema de handicap ou classificação, as regras desse sistema se aplicam, e algumas ou todas as regras de sua classe também podem ser aplicadas. Quando o aviso de regata entrar em conflito com as instruções de regata, nenhum deles terá precedência.

Regra 64.1(c), Decisões: Padrão de Prova, Decisões da Maioria e Pedidos de Reclassificação

CASO 44

Cada corrida de um evento é uma corrida separada. Em um evento multiclasse, o abandono pode ser adequado para algumas classes, mas não para todas.

Regra 64.2, Decisões: Penalidades

CASO 1

Um barco que infringe uma regra durante a regata, mas continua a regata, pode protestar por um incidente posterior, mesmo que após a regata seja penalizado por sua infração.

CASO 22

Não é relevante para a validade de um protesto que uma regra que o protestante acredita ter sido infringida não seja uma das regras que a comissão de protesto posteriormente determina ter sido infringida.

CASO 26

Um barco com direito de passagem não precisa agir para evitar uma colisão até que esteja claro que o outro barco não está se mantendo afastado. No entanto, se o barco com direito de passagem pudesse ter evitado a colisão e a colisão resultou em danos, ele deve ser penalizado por infringir a regra 14.

Regra 64.2(a), Decisões: Penalidades

CASO 99

O fato de um barco obrigado a manter-se afastado estar fora de controle não dá direito a exoneração por infringir uma regra da Parte 2. Quando um barco com direito de passagem for obrigado pela regra 14 a 'evitar o contato. . . se for razoavelmente possível' e a única maneira de fazer isso é virar em roda, ele não infringe a regra se não virar em roda. Quando a penalidade de um barco pela regra 44.1(b) é retirar-se, e ele o faz (seja por escolha ou necessidade), ele não pode ser desclassificado.

CASO 107

Durante a sequência de largada, um barco que não está vigiando pode deixar de fazer tudo razoavelmente possível para evitar o contato. A saudação é uma maneira de um barco "agir para evitar o contato". Quando a infração de uma regra da Parte 2 por parte de um barco causa sérios danos e ele se retira, ele cumpriu a penalidade aplicável e não deve ser desclassificado por essa infração.

Regra 64.3, Decisões: Decisões sobre reparação

CASO 31

Quando o sinal de chamada visual correto para chamada individual é feito, mas o sinal sonoro necessário não, e quando um barco chamado em posição de ouvir um sinal sonoro não vê o sinal visual e não retorna, ele tem direito a reparação. No entanto, se ela perceber que está no lado do percurso da linha, ela deve retornar e começar corretamente.

CASO 45

Quando um barco falha em chegar corretamente devido a um erro da comissão de regata, mas nenhum dos barcos em regata ganha ou perde como resultado, uma forma apropriada e justa de reparação é pontuar todos os barcos na ordem em que cruzaram a linha de chegada.

CASO 116

Uma discussão sobre reparação em uma situação em que um barco é danificado no início de uma série, tem direito a reparação pela regra 62.1(b) e é impedido pelo dano de navegar nas regatas restantes. Em tal situação, para ser justo com os outros barcos da série, a comissão de protestos deve garantir que menos da metade das pontuações de regata incluídas em sua pontuação da série, após qualquer exclusão, sejam baseadas em pontos médios.

Regra 64.4(a), Decisões: Decisões sobre protestos referentes a regras de classe

CASO 19

Interpretação do termo 'dano'.

Regra 66, Reabertura de uma Audiência

CASO 115

Interpretação da palavra 'novo' conforme usada na regra 66.

Seção C - Má Conduta

Regra 69, Má Conduta

CASO 138

Geralmente, uma ação de um competidor que afete diretamente a imparcialidade da competição ou deixar de cumprir uma penalidade apropriada quando o competidor está ciente de que infringiu uma regra, deve ser considerada sob a regra 2. Qualquer ação, incluindo uma infração grave da regra 2 ou qualquer outra regra que a comissão considere que pode ser um ato de má conduta deve ser considerada pela regra 69.

Regra 69.1(a), Má conduta: Obrigação de não cometer má conduta; Resolução

CASO 78

Em uma regata de frota, seja para barcos de projeto único ou para barcos em regata sob um sistema de handicap ou classificação, um barco pode usar táticas que claramente interfiram e dificultem o progresso de outro barco na regata, desde que, se ele for protestado pela regra 2 para ao fazer isso, o comitê de protesto considera que havia uma chance razoável de suas táticas beneficiarem sua classificação final no evento. No entanto, ele infringe a regra 2, e possivelmente a regra 69.1(a), se ao usar essas táticas ele intencionalmente infringir uma regra.

Regra 69.2, Má Conduta: Ação por uma Comissão de Protesto

CASO 34

Atrasar outro barco pode ser uma infração à regra 2 e a base para concessão de reparação e ação segundo a regra 69.2.

CASO 65

Quando um barco sabe que infringiu a regra da Bandeira Negra, é obrigado a retirar-se imediatamente. Quando ele não o faz e então deliberadamente atrapalha outro barco na regata, ele comete uma infração ao espírito esportivo e à regra 2, e seu timoneiro comete um ato de má conduta.

CASO 67

Quando um barco está em regata e encontra outro que não está, ambos estão sujeitos às regras de direito de passagem do governo. Quando, de acordo com essas regras, o barco em regata é obrigado a manter-se afastado, mas intencionalmente atinge o outro barco, seu timoneiro comete um ato de má conduta.

CASO 122

Uma interpretação do termo 'satisfação confortável' e um exemplo de sua usar.

CASO 139

Exemplos ilustrando quando seria 'apropriado' sob a regra 69.2(j)(3) relatar um incidente da regra 69 a uma autoridade nacional ou World Sailing.

Seção D - Recursos

Regra 70, Apelações e Solicitações a uma Autoridade Nacional

CASO 104

A tentativa de distinguir entre fatos e conclusões nas conclusões de uma comissão de protesto às vezes é insatisfatória porque as conclusões podem ser baseadas parcialmente em fatos e parcialmente em uma conclusão. Uma autoridade nacional pode alterar a decisão de uma comissão de protesto e quaisquer outras conclusões que envolvam raciocínio ou julgamento, mas não suas conclusões de fato. Uma autoridade nacional pode derivar fatos adicionais por dedução lógica. Nem os fatos escritos nem os fatos diagramados têm precedência sobre os outros. As comissões de protesto devem resolver conflitos entre fatos quando assim solicitado por uma autoridade nacional.

CASO 143

Quando a autoridade organizadora de um evento não for uma organização especificada na regra 89.1, uma parte em uma audiência não terá acesso ao processo de apelação.

Regra 71.4, Decisões da Autoridade Nacional

CASO 61

Quando a decisão de uma comissão de protestos é alterada ou revertida mediante apelação, a classificação final e os prêmios devem ser ajustados de acordo.

PARTE 6 – INSCRIÇÃO E QUALIFICAÇÃO

Regra 75, Entrando em um Evento

CASO 40

Salvo indicação em contrário nas regras da classe, aviso de regata ou instruções de regata, o proprietário ou outra pessoa encarregada de um barco é livre para decidir quem o dirige em uma regata, desde que a regra 46 não seja infringida.

CASO 143

Quando a autoridade organizadora de um evento não for uma organização especificada na regra 89.1, uma parte em uma audiência não terá acesso ao processo de apelação.

Regra 78, Conformidade com as Regras da Classe; certificados

CASO 57

Quando um certificado atual e devidamente autenticado for apresentado de boa fé por um proprietário que cumpriu os requisitos da regra 78.1, os resultados finais de uma corrida ou série devem permanecer, mesmo que o certificado seja retirado posteriormente.

CASO 131

Se um barco infringiu a regra 78.2 ao não apresentar um certificado exigido ou providenciar para que sua existência seja verificada antes do início do último dia de um evento, a comissão de regata é obrigada, sem audiência, a pontuar seu 'DSQ' para todos corridas do evento.

PARTE 7 – ORGANIZAÇÃO DA CORRIDA

Regra 85, Alterações nas Regras

CASO 121

O procedimento que deve ser seguido para alterar uma regra de regata para um evento é descrito em detalhes.

Regra 86, Alterações nas Regras de Regata

CASO 32

Um competidor tem o direito de consultar exclusivamente o aviso de regata ou as instruções de regata por escrito para todos os detalhes relacionados à navegação no percurso.

CASO 85

Se uma regra de regata não for uma das regras listadas na regra 86.1(c), as regras da classe não podem alterá-la. Se uma regra de classe tentar alterar tal regra, essa regra de classe não é válida e não se aplica.

CASO 121

O procedimento que deve ser seguido para alterar uma regra de regata para um evento é descrito em detalhes.

Regra 87, Alterações nas Regras da Classe

CASO 98

As regras listadas na definição Regra se aplicam a regatas regidas pelas Regras de Regata à Vela, independentemente de o aviso de regata declarar explicitamente que se aplicam. Uma regra no aviso de regata ou nas instruções de regata, desde que seja consistente com qualquer prescrição da regra 88.2, pode alterar algumas ou todas as prescrições da autoridade nacional. Geralmente, o aviso de regata não pode alterar uma regra de classe. Quando um barco regata sob um sistema de handicap ou classificação, as regras desse sistema se aplicam, e algumas ou todas as regras de sua classe também podem ser aplicadas. Quando o aviso de regata entrar em conflito com as instruções de regata, nenhum deles terá precedência.

Regra 88.2, Prescrições Nacionais: Alterações nas Prescrições

CASO 98

As regras listadas na definição Regra se aplicam a regatas regidas pelas Regras de Regata à Vela, independentemente de o aviso de regata declarar explicitamente que se aplicam. Uma regra no aviso de regata ou nas instruções de regata, desde que seja consistente com qualquer prescrição da regra 88.2, pode alterar algumas ou todas as prescrições da autoridade nacional. Geralmente, o aviso de regata não pode alterar uma regra de classe. Quando um barco regata sob um sistema de handicap ou classificação, as regras desse sistema se aplicam, e algumas ou todas as regras de sua classe também podem ser aplicadas. Quando o aviso de regata entrar em conflito com as instruções de regata, nenhum deles terá precedência.

Regra 89.1, Autoridade Organizadora; Aviso de Regata; Nomeação dos Oficiais de Corrida: Autoridade Organizadora

CASO 143

Quando a autoridade organizadora de um evento não for uma organização especificada na regra 89.1, uma parte em uma audiência não terá acesso ao processo de apelação.

Regra 90, Comissão de Regata; Instruções de Navegação; Pontuação

CASO 61

Quando a decisão de uma comissão de protestos é alterada ou revertida mediante apelação, a classificação final e os prêmios devem ser ajustados de acordo.

Regra 90.2(c), Comissão de Regata; Instruções de Navegação; Pontuação: Vela Instruções

CASO 32

Um competidor tem o direito de consultar exclusivamente o aviso de regata ou as instruções de regata por escrito para todos os detalhes relacionados à navegação no percurso.

ANEXO A - PONTUAÇÃO

Regra A3, Horários de Partida e Lugares de Chegada

CASO 119

Quando uma regata é conduzida para barcos que competem sob um sistema de classificação, a classificação que deve ser usada para calcular o tempo corrigido de um barco é sua classificação no momento em que a regata é disputada. Sua pontuação não deve ser alterada se posteriormente a autoridade de classificação, agindo por sua própria vontade, alterar sua classificação.

Regra A4, Sistema de Pontuação

CASO 128

Se a comissão de regata observar que um barco comete um erro segundo a regra 28.1 ao navegar no percurso e não consegue corrigir esse erro, é necessário pontuar seu NSC. Se observar que um barco toca uma marca ao chegar, deve pontuar em sua posição de chegada e pode protestá-lo por infringir a regra 31.

Regra A5, Pontuações determinadas pela Comissão de Regata

CASO 28

Quando um barco quebra uma regra e, como resultado, faz com que outro toque uma marca, o outro barco é exonerado. O fato de uma marca de largada ter se movido, por qualquer motivo, não isenta o barco de sua obrigação de largar. Uma comissão de regata pode abandonar pela regra 32.1(c) somente quando a mudança na posição da marca tiver afetado diretamente a segurança ou imparcialidade da competição.

CASO 128

Se a comissão de regata observar que um barco comete um erro segundo a regra 28.1 ao navegar no percurso e não consegue corrigir esse erro, é necessário pontuar seu NSC. Se observar que um barco toca uma marca ao chegar, deve pontuar em sua posição de chegada e pode protestá-lo por infringir a regra 31.

CASO 131

Se um barco infringiu a regra 78.2 ao não apresentar um certificado exigido ou providenciar para que sua existência seja verificada antes do início do último dia de um evento, a comissão de regata é obrigada, sem audiência, a pontuar seu 'DSQ' para todos corridas do evento.

Regra A9, Orientação sobre Reparação

CASO 116

Uma discussão sobre reparação em uma situação em que um barco é danificado no início de uma série, tem direito a reparação pela regra 62.1(b) e é impedido pelo dano de navegar nas regatas restantes. Em tal situação, para ser justo com os outros barcos da série, a comissão de protestos deve garantir que menos da metade das pontuações de regata incluídas em sua pontuação da série, após qualquer exclusão, sejam baseadas em pontos médios.

APÊNDICE J – AVISO DE REGA E NAVEGAÇÃO

INSTRUÇÕES

Regra J1, Aviso de conteúdo de corrida

Regra J2, Conteúdo da Instrução de Regata

CASO 98

As regras listadas na definição Regra se aplicam a corridas regidas pelo The Racing Regras de Regata, independentemente de o aviso de regata declarar explicitamente que elas

aplicar. Uma regra no aviso de regata ou nas instruções de regata, desde que seja consistente com qualquer prescrição da regra 88.2, pode alterar algumas ou todas as prescrições da autoridade nacional. Geralmente, o aviso de regata não pode alterar uma regra de classe. Quando um barco regata sob um sistema de handicap ou classificação, as regras desse sistema se aplicam, e algumas ou todas as regras de sua classe também podem ser aplicadas. Quando o aviso de regata entrar em conflito com as instruções de regata, nenhum deles terá precedência.

CASO 121

O procedimento que deve ser seguido para alterar uma regra de regata para um evento é descrito em detalhes.

ANEXO R - PROCEDIMENTOS PARA RECURSOS E

SOLICITAÇÕES DE

Regra R5, Fatos Inadequados; reabertura

CASO 104

A tentativa de distinguir entre fatos e conclusões nas conclusões de uma comissão de protesto às vezes é insatisfatória porque as conclusões podem ser baseadas parcialmente em fatos e parcialmente em uma conclusão. Uma autoridade nacional pode alterar a decisão de uma comissão de protesto e quaisquer outras conclusões que envolvam raciocínio ou julgamento, mas não suas conclusões de fato. Uma autoridade nacional pode derivar fatos adicionais por dedução lógica. Nem os fatos escritos nem os fatos diagramados têm precedência sobre os outros. As comissões de protesto devem resolver conflitos entre fatos quando assim solicitado por uma autoridade nacional.

SINAIS DE CORRIDA

Sinais de corrida: sinais de chamada, X

CASO 31

Quando o sinal de chamada visual correto para chamada individual é feito, mas o sinal sonoro necessário não, e quando um barco chamado em posição de ouvir um sinal sonoro não vê o sinal visual e não retorna, ele tem direito a reparação. No entanto, se ela perceber que está no lado do percurso da linha, ela deve retornar e começar corretamente.

REGULAMENTOS INTERNACIONAIS PARA PREVENIR COLISÕES NO MAR

CASO 38

Os Regulamentos Internacionais para Evitar Colisões no Mar (IRPCAS) visam garantir a segurança das embarcações no mar, evitando situações que possam levar a colisões. Quando as regras de direito de passagem do IRPCAS substituem as regras da Parte 2, elas efetivamente proíbem um barco com direito de passagem de mudar de rumo em direção ao barco obrigado a manter-se afastado quando estiver próximo a esse

CASO 109

O IRPCAS ou as regras de direito de passagem do governo se aplicam entre barcos que estão em regata somente se uma regra no aviso de regata assim o disser e, nesse caso, todas as regras da Parte 2 são substituídas. Um IRPCAS ou regra governamental, exceto uma regra de direito de passagem, pode ser aplicado incluindo-o no aviso de regata, nas instruções de regata ou em outro documento que regule o evento

SEÇÃO 2

CASOS

CASO 1

**Regra 60.1, Direito de Protesto; Direito de Solicitar Reparação ou Regra 69
Ação**

Regra 63.1, Audiências: Requisitos para uma Audiência

Regra 64.2, Decisões: Penalidades

Um barco que infringe uma regra durante a regata, mas continua a regata, pode protestar por um incidente posterior, mesmo que após a regata seja penalizado por sua infração.

fatos

Os barcos A, B e C estão competindo uns com os outros. Após um incidente entre A e B, A grita 'Protesto!' e exibe sua bandeira de protesto, mas B não cobra pênalti. Mais tarde, B protesta contra um terceiro barco, C, após um segundo incidente. A comissão de protestos ouve o protesto de A contra B e penaliza B.

Questão

Esta penalidade invalida o protesto de B contra C?

Responder

Não. Quando um barco continua a regata após uma suposta violação de uma regra, seus direitos e obrigações sob as regras não mudam. Conseqüentemente, mesmo que o protesto de A contra B seja aceito, a comissão de protestos deve ouvir o protesto de B contra C e, se o protesto de B for válido e a comissão de protestos estiver satisfeita com a evidência de que C infringiu uma regra, C deve ser penalizado (ver regra 64.2).

GBR 1962/25

CASO 2

Regra 12, Na mesma amura, sem sobreposição Regra 14,

Evitando contato Regra 15,

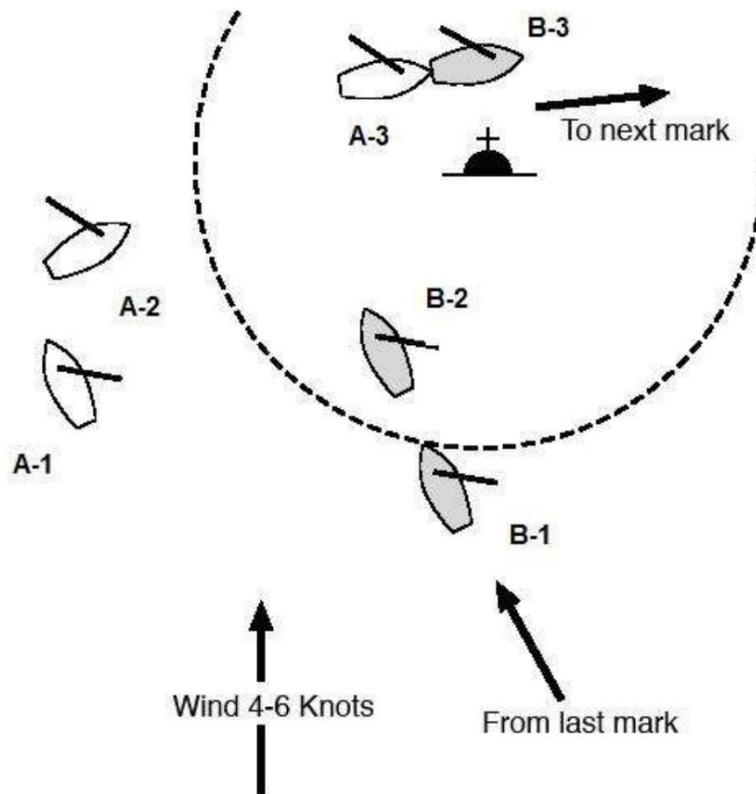
Adquirindo direito de passagem Regra

18.2(a), Espaço na baliza: Concedendo espaço na baliza

Regra 18.2(b), Espaço na baliza: Concedendo espaço na

baliza Regra 43.1(c), Exoneração

Se o primeiro dos dois barcos a chegar à zona estiver safo da popa quando chegar a ela e se mais tarde os barcos estiverem em compromisso quando o outro barco chegar à zona, aplica-se a regra 18.2(a), e não a regra 18.2(b). A regra 18.2(a) aplica-se apenas enquanto os barcos estiverem em compromisso e pelo menos um deles estiver na zona.



fatos

A e B estavam ambos com amuras a bombordo, alcançando uma marca a ser deixada a estibordo. O vento estava leve. Na posição 1, quando A chegou ao lado da marca, ele estava à frente de B, mas a quatro comprimentos de casco e meio da marca. B, que tinha acabado de atingir a zona, estava a três distâncias da marca. Entre as posições 1 e 2 A virou em roda e rumou para a marca, ficando em compromisso

fora de B. Entre as posições 2 e 3, depois que B virou em roda e virou em direção à próxima marca, ele saiu à frente de A. Quando B ficou livre à frente de A, havia cerca de metade do comprimento do casco de águas abertas entre os barcos. Alguns segundos depois que B ficou livre à frente, A, que estava se movendo mais rápido, atingiu B na popa. Não houve danos ou ferimentos. A protestou B pela regra 18.2(b). B protestou A pela regra 12. A foi desclassificado e apelou.

Decisão

A aparentemente acreditou que a segunda sentença da regra 18.2(b) se aplicava quando os dois barcos estavam na posição 1 e que B, estando safo à ré, era obrigado a dar espaço na baliza a A. Como afirma a frase, aplica-se apenas se um barco estava livre à frente quando chegou à zona. Na posição 1, B alcançou a zona, mas A estava bem fora dela. Além disso, a primeira sentença da regra 18.2(b) nunca se aplicou porque os barcos não estavam em compromisso quando B, o primeiro deles a chegar à zona, o fez. No entanto, enquanto os barcos estavam em compromisso, a regra 18.2(a) se aplicava e exigia que A desse espaço na baliza a B. Durante esse tempo, B teve que se manter afastado de A, primeiro pela regra 10 e depois (depois de cambiar). pela regra 11.

Depois que B virou em roda, ele saiu à frente de A. Nesse momento, as regras 18.2(a) e 11 deixaram de ser aplicadas e as regras 12 e 15 começaram a ser aplicadas. A regra 15 exigia que B inicialmente desse espaço a A para se manter afastado, e B o fez porque teria sido fácil para A manter-se afastado se prontamente arribasse levemente para evitar a popa de B depois que B ficou livre à frente. Quando A atingiu a popa de B, ele obviamente não estava se mantendo afastado de B, então foi apropriado desqualificar A por infringir a regra 12. A também infringiu a regra 14 porque era possível para ele arribar ligeiramente e evitar o contato com

Depois que ficou claro que A não iria se manter afastado de B, provavelmente não foi possível para B evitar o contato. No entanto, mesmo que B pudesse ter evitado o contato, mas não o fez, ele teria sido isentado pela regra 43.1(c) porque era o barco com direito de passagem e o contato não causou danos ou ferimentos.

A apelação é rejeitada, a decisão da comissão de protesto é mantida e A permanece desclassificado por infringir as regras 12 e 14.

EUA 1962/87

CASO 3

Regra 19.2(a), Espaço para Passar uma Obstrução: Dar Espaço em uma Obstrução

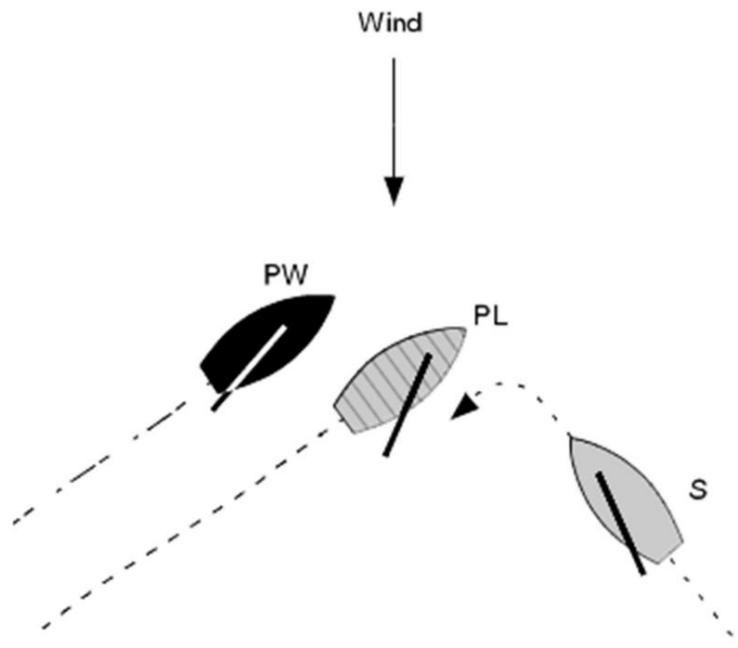
Regra 20, Espaço para Virar em uma Obstrução

Regra 43.1(a), Isenção

Um barco com amuras de bombordo a sotavento, bradando por espaço para virar quando se depara com um barco com amuras de estibordo que se aproxima, uma obstrução, não é obrigado a antecipar que o barco de barlavento deixará de cumprir sua obrigação de virar prontamente ou fornecer espaço de outra forma.

fatos

S haled PL quando os dois botes se aproximaram em rota de colisão. PL então bradou duas vezes 'Espaço para virar', mas PW não respondeu. PL, agora incapaz de se manter afastado de S, bradou uma terceira vez e PW então começou a virar. Nesse momento, S, que estava a menos de três pés (1 m) de PL, teve que arribar bruscamente para evitar uma colisão. B B retirou-se e S protestou PL pela regra 10. A comissão de protestos desclassificou PL observando que, não tendo recebido uma resposta de B em tempo hábil, ele deveria ter usado seu direito de orçar e forçado B B a virar.



PL recorreu, alegando que:

(1) ela não tinha o direito de forçar PW na amura oposta; (2)

mesmo com ambos de proa ao vento, S ainda teria que mudar de rumo para evitar uma colisão; e

(3) ela previu o desenvolvimento e saudou PW em tempo hábil.

Decisão

Recurso de PL provido. PL deve ser reintegrado. Como S era uma obstrução para PL e PW, PL, como barco com direito de passagem, tinha o direito pela regra 19.2(a) de escolher entre arribar e bradar por espaço para virar (ver regra 20.1).

Tendo decidido virar e ter pedido espaço para virar três vezes, PL tinha o direito pelas regras 20.2(b) e 20.2(c) de esperar que PW respondesse e lhe desse espaço para virar. Ela não era obrigada a antecipar a falha de PW em cumprir as regras 20.2(b) e 20.2(c). PL infringiu a regra 10, mas foi exonerado pela regra 43.1(a) como vítima inocente da violação de uma regra por outro barco.

GBR 1962/37

CASO 4

Regra 49, Posição da Tripulação; Linhas

de vida Regra 55.3(a), Velas de armação e escota: Velas de escota

Um competidor pode segurar uma folha externa.

Pergunta É

permitido a um competidor segurar a vela de proa ou balão de popa?

Responder

A regra 55.3 declara 'Nenhuma vela deve ser escorada sobre ou através de qualquer dispositivo que exerça pressão externa sobre uma ~~ou~~ parte do corpo de uma pessoa é um 'dispositivo'. Portanto, é permitido a um competidor segurar uma escota fora de borda, desde que a regra 49 seja cumprida.

GBR 1962/41

CASO 5

Definições, Regra de

Regata 22, Emborcado, Ancorado ou Encalhado; Salvamento

Regra 42.1, Propulsão: Regra Básica

Regra 45, Içar para Fora; Fazendo Rápido; ancoragem

Um barco que está ancorado durante uma regata ainda está em regata. Um barco não infringe a regra 42.1 ou a regra 45 se, ao puxar o cabo da âncora para recuperá-la, ele retornar à sua posição no momento em que a âncora foi baixada. No entanto, se puxar a linha da âncora claramente a leva a uma posição diferente, ela quebra essas regras.

fatos

Em regatas em que a primeira perna é uma batida a barlavento contra a corrente adversa e o vento é muito fraco, alguns barcos ancoram na linha de partida ou perto dela para evitar que a corrente os arraste na direção do vento. Quando o vento refresca ou a corrente diminui, eles levantam suas âncoras e começam a velejar.

Questão 1

Um barco que está ancorado ainda está em 'regata' como o termo é usado no preâmbulo da Parte 4?

resposta 1

Sim. No preâmbulo da Parte 4, a palavra 'corrida' está impressa em negrito e itálico e, portanto, está sendo usada no sentido indicado nas Definições (ver Terminologia na Introdução). A definição de regata não faz menção a um barco que está ancorado, encalhado, virado ou que não está progredindo na regata. Portanto, os barcos ancorados ainda estão em 'regata', o que significa que estão protegidos pela regra 22 e regidos pelas regras de regata, incluindo as regras 42.1 e 45.

Questão 2

Um barco é obrigado a navegar até um ponto acima de sua âncora antes de puxá-la para cima, ou ele pode recuperar sua âncora mesmo se a ação de puxar a corda da âncora resultar em ser impulsionado através da água ou sobre o fundo?

Resposta 2

As ações permitidas pela regra 45 são exceções à regra 42.1. A regra 45 permite que os barcos ancorem. Para ancorar um barco como um marinheiro, é necessário

A linha de ancoragem deve ser liberada após a ancoragem tocar o fundo. A regra 45 exige que os barcos recuperem suas âncoras antes de continuar na regata, a menos que não possam fazê-lo. Para recuperar uma âncora, primeiro é necessário puxar a linha adicional, e essa ação moverá o barco para um ponto acima da âncora. Como esta ação é permitida pela regra 45, ela não infringe a regra 42.1.

No entanto, se a linha adicional for puxada com tanta força ou rapidez que, após a âncora ser levantada do fundo, o barco foi claramente impulsionado para uma posição diferente de onde a âncora foi baixada, ele continuou na regata antes de recuperar sua âncora, e sua ação infringe a regra 42.1 e a regra 45.

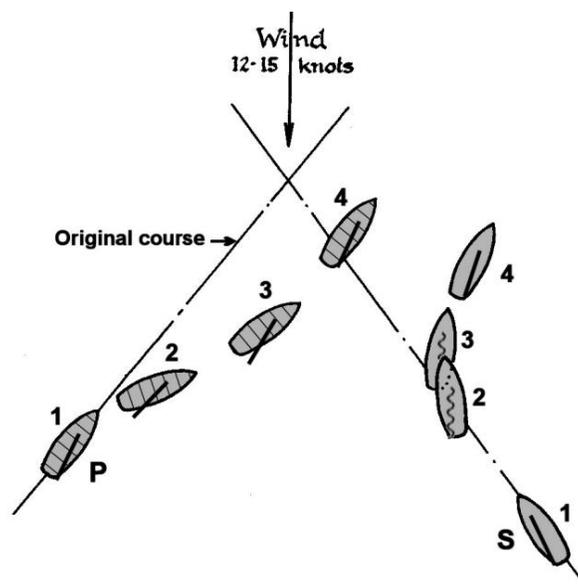
Revisado pela World Sailing 2012

CASO 6

Regra 16.1, Mudança de Rumo Regra

16.2, Mudança de Rumo

Um barco com amuras de estibordo que vira depois que um barco com amuras de bombordo arribou para ir para a popa dele não infringe necessariamente uma regra.



fatos

Entre as posições 1 e 2, P abordou para passar pela popa de S. Um momento depois, S decidiu virar. Depois de navegar livre por cerca de um comprimento de casco, B retomou seu curso de bolina cochada, tendo perdido cerca de um comprimento de casco para barlavento, e passou

S um comprimento de casco a barlavento dela. Depois de empilhado, a orça de B para bolina cochada não foi causada pela necessidade de se manter afastado de S. P protestou S pela regra 16.1. B alegou que, quando empilhado após B ter arribado para passar pela popa de S, S falhou em dar a B espaço para manter-se afastado. A comissão de protestos desclassificou S pela regra 16.1. S apelou.

Decisão

Recurso de S. de provimento. Ela deve ser reintegrada. B estava sujeito à regra 16 apenas enquanto orçava de um rumo de bolina cochada com amuras de boreste para proa ao vento. Durante esse tempo, B teve espaço para se manter afastado e, portanto, B não infringiu a regra 16.1. A regra 16.2 não se aplica porque se aplica apenas quando um barco na posição de S arriba. Neste caso, S orçou. No momento em que S passou de proa ao vento, B tornou-se o barco com direito de passagem pela regra 13, e a regra 16.1 não mais se aplica a S. S manteve-se afastado de B conforme exigido pela regra 13. Nenhuma regra foi infringida por S.

EUA 1963/93

CASO 7

Regra 11, Com as mesmas amuras, Sobreposição

Regra 14, Evitando contato Regra

15, Adquirindo direito de passagem Regra

16.1, Mudando de rumo Regra 17,

Com as mesmas amuras; Regra de Curso Adequado

43.1(c), Exoneração

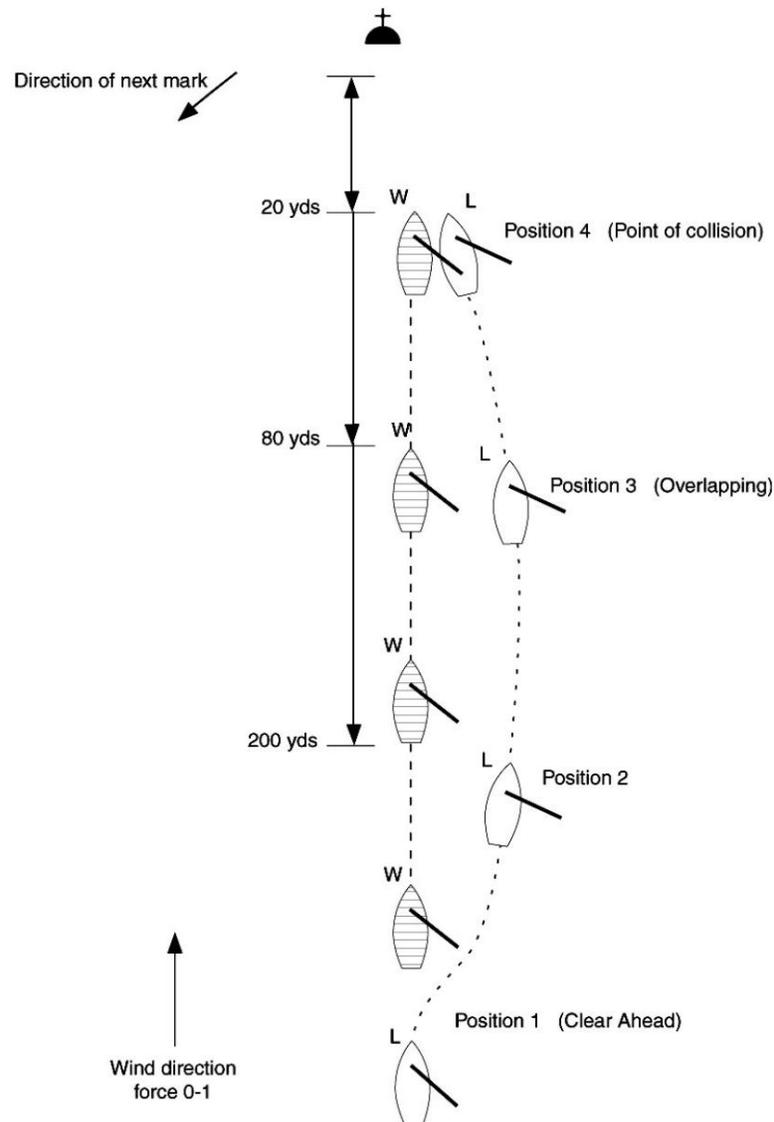
Quando, após ter estado safo à ré, um barco fica em compromisso a sotavento a dois comprimentos de casco do outro barco, o barco de barlavento deve manter-se afastado, mas o barco de sotavento deve inicialmente dar ao barco de barlavento espaço para se manter afastado e não deve navegar acima de seu curso adequado. O rumo correto do barco de barlavento não é relevante.

fatos

Os barcos L e W eram botes de 15 pés (5 m) de comprimento. A cerca de 200 jardas (200 m) da marca, L ficou em compromisso a sotavento de W vindo da popa livre.

L estava a menos de dois de seus comprimentos de casco de W. Os dois barcos então navegaram lado a lado, separados por cerca de um comprimento de casco e meio, até estarem a 80 jardas (80 m) da marca. Neste ponto, S orçou levemente para velejar diretamente para a marca, uma orça que não afetou W. B manteve uma direção estável.

curso. L nunca ficou claro à frente. A retranca de B tocou a mortalha de S, sem danos ou ferimentos, e S protestou conforme a regra 11. O protesto de S foi rejeitado e ele foi desclassificado com base no fato de não ter permitido a B espaço suficiente para cumprir sua obrigação de manter-se afastado conforme exigido pela regra 15 .L apelou.



(Observação: o diagrama não está em escala. As distâncias mostradas são distâncias aproximadas da próxima marca. No momento do contato, nenhum dos barcos havia alcançado a zona ao redor da marca.)

Decisão

Apelo de L é provido. A partir do momento em que S ficou em compromisso a sotavento de B, a regra 11 exigia que B se mantivesse afastado de S. Nesse momento, S era obrigado pela regra 15 a dar a B espaço para se manter afastado, mas essa obrigação não era contínua e, no momento do contato, a sobreposição estava em

existência por um período considerável durante o qual W certamente teve espaço para se manter afastado.

A regra 17 se aplica a S porque, como mostra o diagrama, ele estava safo da ré antes dos barcos ficarem em compromisso e estava a dois de seu comprimento de casco de W quando o compromisso começou. S tinha justificativa em mudar de rumo para velejar diretamente para a marca, desde que não navegasse acima de seu rumo correto. É o rumo correto de S que é o critério para decidir se ele infringiu a regra 17; O curso adequado de W não é relevante. De acordo com o diagrama acordado, S em nenhum momento navegou acima de seu rumo correto. Portanto S não infringiu a regra 17.

Logo após a posição 3 L orçou levemente. Claramente havia espaço para B se manter afastado, então S não infringiu a regra 16.1. S infringiu a regra 14 porque poderia ter evitado o contato com B, mas foi isentado pela regra 43.1(c) porque não houve danos ou ferimentos.

B infringiu a regra 11 porque não conseguiu se manter afastado de L. B poderia ter evitado o contato e também infringiu a regra 14; e, como não estava navegando dentro do quarto a que tinha direito pela regra 16.1, não foi exonerado pela regra 43.1(c).

B é desqualificado pelas regras 11 e 14, e S é reintegrado.

GBR 1963/10

CASO 8

Regra 42.1, Propulsão: Regra Básica

Regra 42.2(d), Propulsão: Ações Proibidas

Movimentos repetidos do leme para posicionar um barco para ganhar velocidade em cada uma de uma série de ondas geradas por uma embarcação que passa não são remadas, a menos que sejam fortes, e o aumento na velocidade é o resultado de um uso permitido da água para aumentar a velocidade.

fatos

Dois pequenos botes, A e B, estavam alcançando a velocidade do casco com um vento de 8 nós. Um grande cruzador passou rapidamente em um curso paralelo a sotavento, criando várias ondas grandes. À medida que cada onda atingia o quarto de A, seu timoneiro movia o leme sem força indevida, em uma série de mudanças de rumo ritmicamente sincronizadas com a passagem das ondas sob seu barco.

Essas ações foram repetidas para cada onda e A ganhou velocidade em cada ocasião. B protestou A segundo a regra 42.2(d) por remo. A comissão de protestos desclassificou A, e ela apelou.

Decisão

Recurso de A provido. Ela deve ser reintegrada.

O movimento do leme, embora repetido, não era forte. Qualquer ganho de velocidade não resultou diretamente do movimento do leme, mas do posicionamento do barco para aproveitar a ação das ondas, o que é consistente com a regra 42.1.

Para fazer isso, o timoneiro pode mover seu leme como achar melhor, desde que seus movimentos não infrinjam a regra 42.2(d).

EUA 1962/91

CASO 9

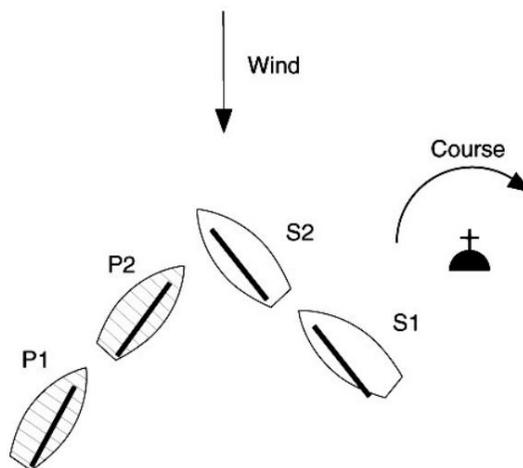
Definições, Regra do Percurso

Adequado 10, Em Bordas Opostas

Regra 18.1(a), Espaço na Marca: Quando Aplica a Regra 18

Regra 18.1(b), Espaço na Marca: Quando Aplica a Regra 18

Quando um barco com amuras a estibordo escolhe navegar além de uma marca de barlavento, um barco com amuras a bombordo deve manter-se afastado. Não há nenhuma regra que exija que um barco navegue em um curso adequado.



Questão

Dois barcos de bolina cochada com amuras opostas se encontram em uma marca de barlavento para serem deixados a estibordo. B tem espaço adequado para virar e contornar a marca com a devida permissão para vento e corrente, mas em vez de virar, B mantém seu ru

com a intenção de forçar B a virar para se manter afastado. B pode desrespeitar a regra 10 se considerar que S está velejando além de seu rumo correto e tem espaço suficiente para contornar a marca?

Responder

Não; aplica-se a regra 10. A regra 18 não se aplica se os barcos estiverem em qualquer uma das quatro situações descritas nas regras 18.1(a), (b), (c) ou (d). Tanto a regra 18.1(a) quanto a regra 18.1(b) se aplicam a S e P. Eles estão em amuras opostas em uma batida para barlavento (ver Caso 132). Também o curso apropriado para S, mas não para P, é virar.

Quando S decide manter seu curso, P deve manter-se afastado. Embora em certas circunstâncias os barcos sejam proibidos de navegar acima de um rumo correto, não há regra que exija que um barco navegue em seu rumo correto.

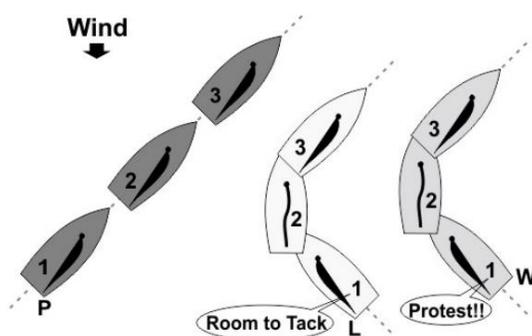
GBR 1964/2; revisado pela World Sailing 2021.

CASO 10

Regra 20, Espaço para Virar em uma Obstrução

Se um barco brada por espaço para virar quando não está se aproximando de um obstáculo nem navegando em bolina cochada ou acima, ele infringe a regra 20.1. O barco bradado é obrigado a responder mesmo que o granizo infrinja a regra 20.1.

Fatos para a Questão 1



L e W são de bolina cochada com amuras a estibordo. L está em rota de colisão com P, um barco em regata, bolina cochada com amuras a bombordo. L saúda W por espaço para virar; W responde e protesta.

Questão 1

Como a regra 20 se aplica a esta situação?

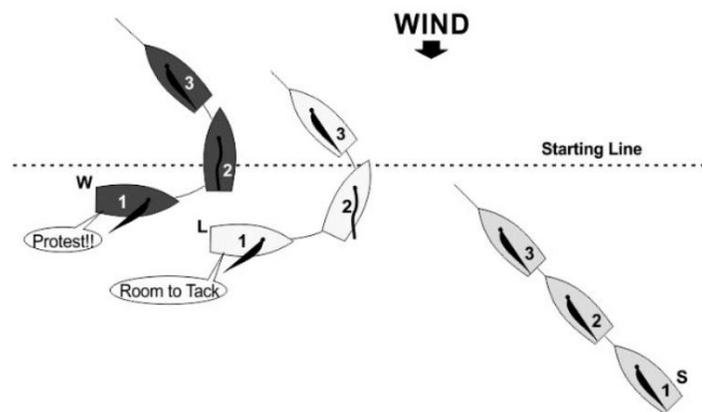
resposta 1

Embora haja risco de colisão entre L e P, P não é uma obstrução para L e W porque nem L nem B precisam se manter afastados dela.

No momento em que S pede espaço para virar, ele não está se aproximando de um obstáculo e infringe a regra 20.1(a).

A regra 20.2(b) exige que B responda ao brado de S mesmo que os requisitos da regra 20.1 não sejam cumpridos. Portanto, B deve virar o mais rápido possível ou bradar 'Você vira' e então dar espaço para L virar e evitá-lo. Quando B responde, L deve virar o mais rápido possível. W responde virando e não quebra nenhuma regra.

Fatos para a Questão 2



L e W estão chegando ao longo da linha de partida com amuras a bombordo. L está em rota de colisão com S, aproximando-se da linha de bolina cochada com amuras a estibordo. L saúda W por espaço para virar. W responde e protesta.

Questão 2

Como a regra 20 se aplica a esta situação?

Resposta 2

S é uma obstrução tanto para W quanto para L.

No momento em que S pede espaço para virar, ele está se aproximando de um obstáculo e precisará fazer uma mudança substancial de rumo para evitá-lo. Entretanto, por não estar navegando em bolina cochada ou acima, ele infringe a regra 20.1(b).

Assim como na Resposta 1, a regra 20.2(b) exige que B responda ao brado mesmo se os requisitos da regra 20.1 não forem atendidos. Portanto, B deve virar o mais rápido possível ou bradar 'Você vira' e então dar espaço para S virar e evitar

dela. W responde virando e não quebra nenhuma regra. Se L falha em virar e, por exemplo, veleja pela popa de S, ele também infringe a regra 20.2(d).

GBR 2016/1

CASO 11

Definições, Obstrução Regra

14, Evitar Contato Regra 19.2(b),

**Espaço para Passar uma Obstrução: Dar Espaço em uma Obstrução Regra
20.1, Espaço**

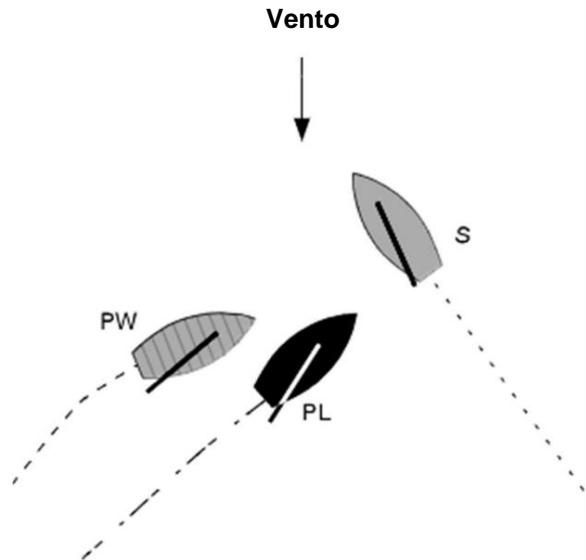
para Virar em uma Obstrução: Gritar Regra 43, Exoneração

**Quando os barcos estão em compromisso em uma obstrução,
incluindo uma obstrução que é um barco com direito de passagem,
o barco de fora deve dar espaço ao barco de dentro entre ele e a obstrução.**

fatos

PW e PL, bolina cochada com amuras de bombordo e em compromisso, aproximaram-se de S na perna de barlavento. PL pôde passar com segurança pela popa de S. PW, em rota de colisão com S, bradou PL por espaço para passar pela popa de S quando PW e PL estavam a cerca de três comprimentos de casco de S. PL ignorou o granizo e manteve seu curso. Quando PW arribou para evitar S, ele e PL tiveram um leve contato viga a viga sem danos ou ferimentos. PW protestou pela regra 19.2(b).

A comissão de protesto considerou que a regra 19.2(b) não se aplicava, afirmando que PW poderia facilmente ter virado para o mar aberto a barlavento para se manter afastado, e deveria tê-lo feito. PW foi desclassificado pela regra 11 e apelou.



Decisão

S era uma obstrução para PW e PL porque tanto PW quanto PL precisariam mudar substancialmente o rumo se estivessem navegando diretamente em direção a S e estivessem a um comprimento de casco dele, e porque ambos eram obrigados pela regra 10 a manter-se afastados de ela (veja a definição Obstrução).

Pela regra 19.2(a), PL, como barco com direito de passagem, tinha o direito de ultrapassar S por qualquer um dos lados. Ela escolheu passar para sotavento de S. Portanto, pela regra 19.2(b) PW tinha direito a espaço entre PL e a popa de S. PL não deu a PW aquele espaço, então PL infringiu a regra 19.2(b). PL estava sujeito à regra 14, mas como ele tinha o direito de passagem sobre PW e não houve danos ou ferimentos, ele foi exonerado pela regra 43.1(c) por infringir essa regra.

Isso teria acontecido mesmo se PW não tivesse pedido espaço.

PW não poderia saber que PL não daria espaço suficiente até que ela se comprometesse a passar entre S e PL. PW infringiu a regra 11, mas, por estar navegando dentro da sala a que tinha direito pela regra 19.2(b), foi exonerado pela regra 43.1(b).

Quando ficou claro que PL não estava dando espaço, não era razoavelmente possível para BW evitar o contato que ocorreu, então BW não infringiu a regra 14.

O PW não foi obrigado a 'virar em mar aberto a barlavento para se manter afastado' porque o PL não bradou pela regra 20.1 para ter espaço para virar e evitar S. Se o PL bradou, o PW teria sido exigido pelas regras 20.2(b) e 20.2(c) responder mesmo que a regra 20.1(a) proibisse PL de bradar porque não precisou fazer nenhuma mudança de rumo para evitar S.

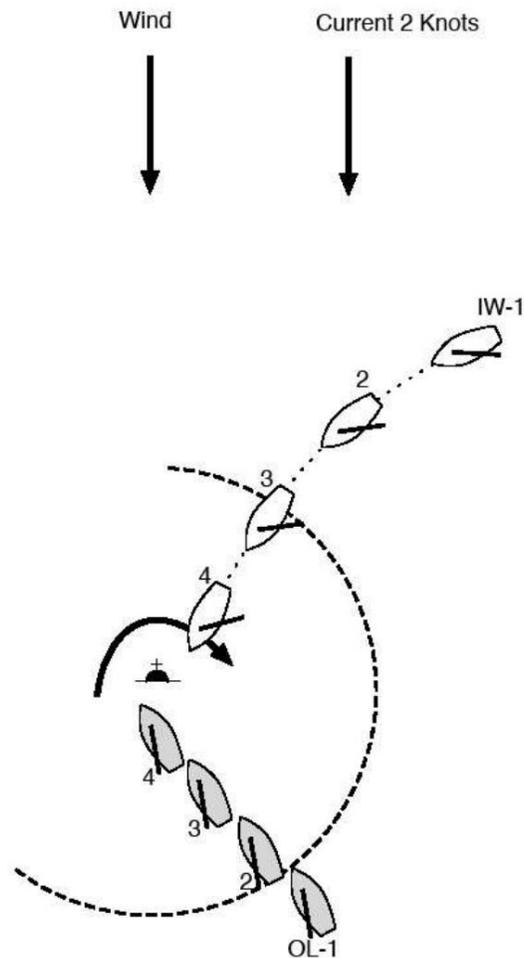
Recurso de PW provido. A decisão da comissão de protesto desqualificando PW é revertida. PW é restabelecido e PL é desqualificado por infringir a regra 19.2(b). (Ver Caso 125 para discussão de uma situação semelhante.)

GBR 1964/18

CASO 12

**Definições, Clear à ré e Clear à frente; Sobreposição
Regra 11, Na mesma amura, Regra
sobreposta 18.1, Espaço na Marca: Quando se
aplica a Regra 18 Regra 18.2(b), Espaço na Marca:
Concede Espaço na Marca Regra 43, Exoneração**

Ao determinar o direito de um barco interno ao espaço na baliza pela regra 18.2(b), é irrelevante que os barcos estejam em rumos amplamente diferentes, desde que exista um compromisso quando o primeiro deles atingir a zona.



fatos

OL e IW estavam se aproximando de uma marca a ser deixada a estibordo. O vento era fraco e havia uma corrente de 2 nós na mesma direção do vento. IW, que havia navegado alto no curso até a marca para compensar o efeito da corrente, aproximou-se com a corrente, quase correndo. OL, por outro lado, havia sido colocado a sotavento e, na posição 1, a cerca de três comprimentos de casco da marca, navegava em bolina cochada lentamente contra a corrente. IW pediu água duas vezes e OL respondeu duas vezes 'Você não pode entrar aqui.' No último momento, logo após a posição 4 no diagrama, quando IB orçou para iniciar sua manobra de passagem, OL tentou dar espaço a ela, mas os dois botes fizeram contato. Não houve dano.

OL protestou pela regra 11, mas foi desclassificado pela regra 18.2(b). Ela apelou, afirmando que era ilógico e além da intenção da definição Clear Astern e Clear Ahead; Overlap e da regra 18 para considerar como em compromisso dois barcos cujas proas diferiram em 90 graus. Ela também afirmou que o propósito da regra 18 era proteger um barco em perigo de atingir a marca que não conseguiu ir à ré do barco de fora. Ela ainda argumentou

que durante toda a aproximação de IB à marca até que finalmente orçou, ele foi facilmente capaz de passar pela popa de OL, e que IB não era um barco 'dentro' até um momento antes do contato.

Decisão

Recurso de OL negado provimento e confirmação de sua desqualificação.

Os barcos eram obrigados a deixar a baliza do mesmo lado e estavam com as mesmas amuras, e assim a regra 18 aplicada após a posição 1 quando o OL alcançou a zona. A partir desse momento até que o contato ocorreu, nenhum barco estava livre à ré do outro e, portanto, eles estavam comprometidos (consulte a definição Livre à ré e Livre à frente; Sobreposição). Portanto, a primeira sentença da regra 18.2(b) se aplica, limitando os direitos do OL, o barco de fora, sob a regra 11, exigindo que ele dê a IW, o barco de dentro, espaço na baliza. OL não deu espaço na marca para IB e, portanto, é desclassificado pela regra 18.2(b).

IB infringiu a regra 11, mas o fez enquanto navegava dentro da baliza a que tinha direito e, portanto, foi isentado pela regra 43.1(b).

Ambos os barcos infringiram a regra 14 porque cada um deles poderia ter evitado o contato. No entanto, como OL era o barco com direito de passagem e 1B tinha direito a espaço na baliza, e não houve danos ou ferimentos, ambos foram exonerados pela regra 43.1(c) por infringir a regra 14.

GBR 1964/19

CASO 13

Definições, Regra de Rumo

Adequado 11, Na Mesma Amura, Regra

Sobreposta 14, Evitar Contato

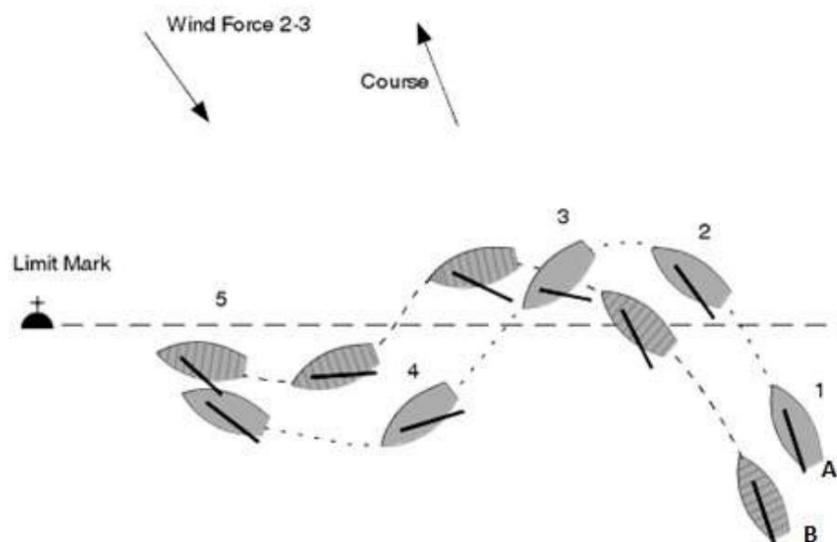
Regra 15, Adquirindo Direito de

Passagem Regra 16.1, Mudança

de Rumo Regra 17, Na Mesma Amura; Regra de

Curso Adequado 43.1(c), Exoneração

Antes de seu sinal de partida, um barco de sotavento não infringe uma regra navegando em um rumo mais alto que o barco de barlavento curso.



fatos

Quando os dois botes de 4 m (14 pés), A e B, manobraram antes do sinal de partida, eles cruzaram a linha de partida. Enquanto arribava para retornar ao lado de pré-partida, A, inicialmente o barco a barlavento, assumiu uma posição a sotavento navegando sob a popa de B. Imediatamente após a posição 4, A orçou para fechar a lançada e velejou direto para bombordo da linha. B enquanto isso, com as folhas afrouxadas, navegou ao longo da linha mais lentamente. Na posição 5, houve contato, a retranca de B tocando a mortalha de barlavento de A. A protestou B pela regra 11; B contra-protestou conforme as regras 12 e 15.

A comissão de protestos concluiu que A tinha direito de passagem pela regra 11 desde o momento em que assumiu um rumo estável até o contato. B tinha espaço para se manter afastado, embora tivesse que cruzar a linha de partida prematuramente para fazê-lo. Portanto, rejeitou o protesto de B e manteve o protesto de A. B apelou, desta vez citando a regra 16.1.

Decisão

Nega-se provimento ao recurso de B. Entre as posições 2 e 3, A ficou em compromisso a sotavento de B, adquirindo o direito de passagem pela regra 11, mas limitado pela exigência da regra 15 de inicialmente dar espaço para B se manter afastado. A atendeu a esse requisito porque A deu a B espaço para se manter afastado. Logo após a posição 4, quando A orçou para um rumo de bolina cochada, ele foi obrigado pela regra 16.1 a dar espaço a B para se manter afastado, e ele o fez.

A estava safo da popa de B e estava a dois de seus comprimentos de casco de B quando ficou compromisso a sotavento de B. Portanto, ele era obrigado pela regra 17 a navegar não mais alto do que seu rumo correto. No entanto, ela não tinha rumo correto antes do sinal de partida (veja a definição Percurso Adequado)

e o sinal de partida não foi feito até depois do incidente. Portanto, a orça de A não infringiu a regra 17 e ele tinha, de fato, o direito de orçar mais alto do que o fez, mesmo tão alto quanto proa ao vento, desde que cumprisse a regra 16.1.

Depois que A ficou em compromisso a sotavento de B, B foi obrigado pela regra 11 a manter-se afastado de A. Ele não o fez e, portanto, sua desqualificação pela regra 11 é mantida. Além disso, B infringiu a regra 14 porque poderia ter evitado o contato com A; e como não estava a navegar dentro do espaço a que tinha direito pela regra 16.1, não foi exonerado pela regra 43.1(c).

A também infringiu a regra 14 porque teria sido fácil para ele arribar ligeiramente e evitar o contato. No entanto, ele foi isentado pela regra 43.1(c) porque era o barco com direito de passagem e não havia danos ou ferimentos.

GBR 1965/10

CASO 14

Definições, Regra de Rumo

Adequado 11, Na Mesma Amura, Regra

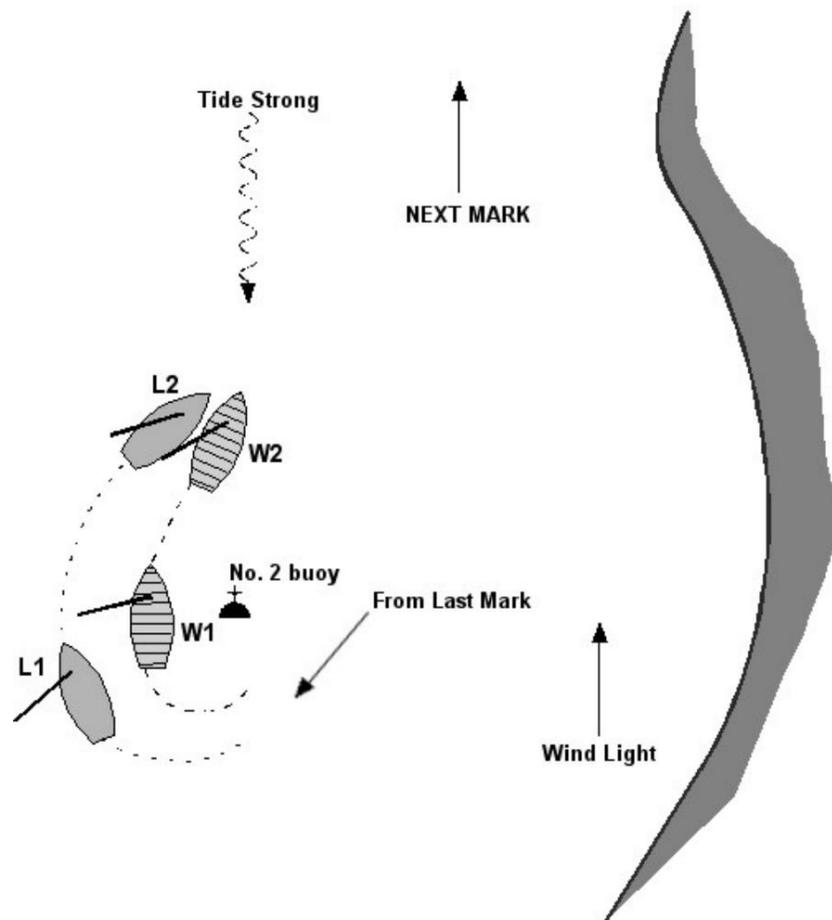
Sobreposta 14, Evitar Contato

Regra 16.1, Mudança de Rumo

Regra 17, Na Mesma Amura; Regra de Curso

Adequado 43.1(c), Exoneração

Quando, devido a uma diferença de opinião sobre o rumo correto de um barco de sotavento, dois barcos com as mesmas amuras convergem, o barco de barlavento deve manter-se afastado. Dois barcos no mesmo trecho navegando próximos um do outro podem ter diferentes cursos.



fatos

Depois de contornar a marca de barlavento com vento fraco, a frota se dividiu, alguns barcos navegando em direção à costa para sair da maré e outros permanecendo no mar na esperança de um vento melhor. S havia estabelecido um compromisso a sotavento de W vindo da popa safo enquanto estava a dois de seu comprimento de casco de W, e eles contornaram a marca em compromisso. B optou por permanecer no mar, enquanto S começou a orçar lentamente e informou B de sua intenção de ir para a costa. W respondeu: 'Você não tem o direito de orçar.' S respondeu que estava navegando em seu rumo correto e B deveria manter-se afastado. A discussão demorou algum tempo. S continuou a mudar gradualmente de rumo e em nenhum momento B afirmou que não conseguia se manter afastado. Os barcos se tocaram e ambos protestaram. A comissão de protestos desclassificou S pela regra 17 por velejar acima de seu rumo correto, e ele apelou.

Decisão

Quando, devido a uma diferença de opinião sobre o rumo correto a ser navegado, dois barcos com as mesmas amuras convergem, B é obrigado pela regra 11 a manter-se afastado e pela regra 14 a evitar o contato.

Este caso ilustra o fato de que dois barcos na mesma perna navegando muito próximos um do outro podem ter rumos próprios diferentes. Qual dos dois percursos diferentes é o mais rápido para a próxima baliza não pode ser determinado antecipadamente e não é necessariamente comprovado por um barco ou outro alcançando a próxima baliza à frente.

A base para o protesto de B foi que S navegou acima de seu rumo correto enquanto sujeito à regra 17. A defesa e contra-protesto de S foi que ele havia decidido que o rumo costeiro fora da maré resultaria em sua chegada mais cedo e que, portanto, o claro que ela estava navegando era seu curso correto. Além disso, S argumentou que B havia infringido as regras 11 e 14.

Os fatos apurados não mostram que S navegou acima de seu rumo correto; portanto, ele não infringiu a regra 17. Quando S orçou lentamente entre as posições 1 e 2, B tinha espaço para se manter afastado, então S não infringiu a regra 16.1. S poderia ter evitado o contato com B. Ao não fazer isso, ele infringiu a regra 14, mas foi exonerado pela regra 43.1(c) por infringi-la porque ele era o barco com direito de passagem e o contato não causou danos ou ferimentos.

Ao não conseguir se manter afastado de S, B infringiu a regra 11. B poderia ter evitado o contato e, ao não fazer isso, também infringiu a regra 14; mas como não estava navegando dentro do quarto a que tinha direito pela regra 16.1, não foi isentado pela regra 43.1(c).

Apelo de L é provido. L é reintegrado e B é desqualificado por quebrar as regras 11 e 14.

GBR 1966/3

CASO 15

Definições, Espaço na Marca

Regra 12, Na Mesma Amura, Sem Sobreposição

Regra 13, Ao Virar Regra

18.1(a), Espaço na Marca: Quando Aplica a Regra 18

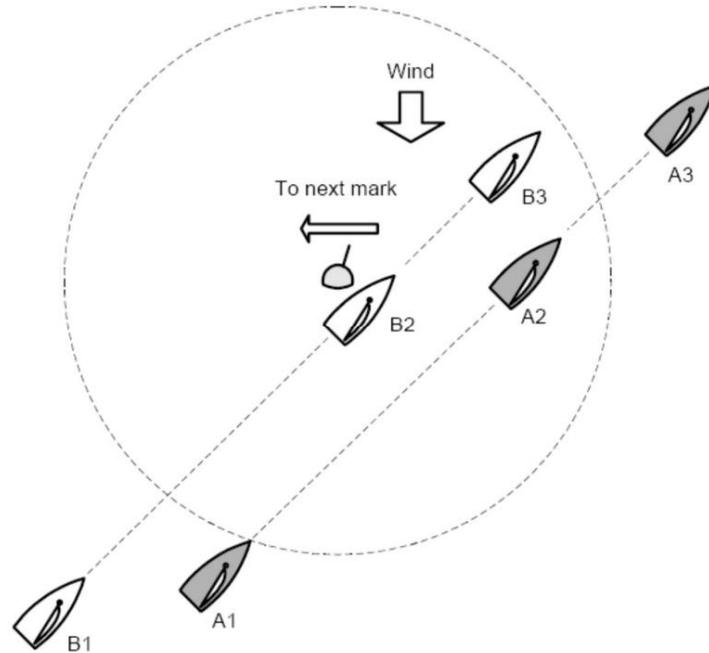
Regra 18.2(b), Espaço na Marca: Dar Espaço na Marca

Regra 18.2 (d), Espaço na Marca: Dar Espaço na Marca

Ao virar por davante para contornar uma marca, um barco à frente deve cumprir a regra 13; um barco safo da popa tem o direito de manter seu curso e, assim, evitar que o outro vire.

fatos

A e B estão se aproximando da marca de barlavento que devem deixar para bombordo. Eles são bolina cerrada em cursos paralelos com A livre à frente. A espera que B, quando puder virar e buscar a marca, vire para contorná-la e se dirigir para a próxima marca. Em vez disso, B mantém seu rumo conforme mostrado no diagrama e navega bem além da marca.



Questão B

tem o direito de manter seu curso dessa maneira e, assim, impedir que A vire?

Responder

Sim. Enquanto A permanece com amuras a bombordo, B é obrigado a manter-se afastado pela regra 12 e, como A estava livre à frente quando alcançou a zona, B é obrigado pela regra 18.2(b) a dar espaço na baliza a A também. Desde que B se mantenha afastado de A e dê espaço na baliza a A se A orçar (mesmo que A orce tão alto quanto proa ao vento), B tem o direito de velejar em qualquer rumo que escolher, incluindo manter seu rumo. Entretanto, B não é mais obrigado a dar espaço na marca a A após A deixar a zona (ver regra 18.2(d)).

O espaço na baliza a que A tem direito não inclui espaço para a sua amura (ver a última frase da definição de Espaço na Baliza). Se A passasse de proa ao vento, nesse momento todas as partes da regra 18 deixariam de se aplicar porque os barcos estariam em amuras opostas em uma batida a barlavento (ver regra 18.1(a) e Caso 132). Além disso, A não teria mais o direito de

pela regra 12, e B se tornaria o barco com direito de passagem pela regra 13.

GBR 1966/8

CASO 16

Excluído

CASO 17

Regra 13, ao virar

Um barco não está mais sujeito à regra 13 quando está em um rumo de bolina cerrada, independentemente de seu movimento na água ou do encobrimento de suas velas.

Questão

A regra 13 aplica-se até que o barco de amura 'esteja em rumo de bolina cochada'. Entretanto, a regra não diz se o barco deve estar em movimento quando assume um rumo de bolina cochada. Pretende-se que, no momento em que a regra 13 deixa de se aplicar, o barco deve realmente estar se movendo na água em um curso de bolina cochada e não apenas em tal curso?

Responder

Um barco não está mais sujeito à regra 13 quando está em um rumo de bolina cochada, independentemente de seu movimento na água ou do encobrimento de suas velas.

GBR 1967/8

CASO 18

Excluído

CASO 19

Parte 2, Preâmbulo

Regra 36(b), Regatas Reiniciadas ou Novas

Regras 43.1(c), Regra de

Isenção 44.1(b), Penalidades no Momento de um Incidente: Cumprimento de uma Penalidade Regra 60.3(a)(1), Direito de Protesto ; Direito de Solicitar Reparação ou Regra 69 Ação

Regra 61.1(a)(4), Requisitos de Protesto: Informando o Protestado Regra

62.1(b), Regra de

Reparação 63.5, Audiências: Validade do Protesto ou Pedido de Reparação Regra

64.4(a), Decisões: Decisões sobre Protestos Relativos a Regras de Classe

Interpretação do termo 'dano'.

Pergunta

Existe um significado especial de 'dano' nas regras de corrida?

Responder

Não. Não é possível definir 'dano' de forma abrangente, mas um dicionário de inglês atual diz, 'dano . . . prejudicando o valor ou a utilidade de algo.' Esta definição sugere questões a

serem consideradas. Exemplos são:

- O valor de mercado atual de qualquer parte do barco, ou do barco como um todo, diminuiu? • Algum

item do barco ou seu equipamento tornou-se menos funcional?

GBR 1968/2

CASO 20

Regra 1.1, Segurança: Ajudando Pessoas em

Perigo Regra 62.1(c), Reparação

Quando é possível que um barco esteja em perigo, outro barco que presta socorro tem direito a reparação, mesmo que o seu socorro não tenha sido solicitado ou se posteriormente se constatare que não havia perigo.

fatos

O bote A virou durante uma corrida e vendo este bote B navegou até ela e ofereceu ajuda. A aceitou a ajuda e B aproximou-se, levando a bordo os dois tripulantes. Então todas as mãos trabalharam por vários minutos para a direita A, cujo mastro estava preso na lama. Ao chegar à costa, B solicitou reparação pela regra 62.1(c).

A comissão de protestos considerou vários fatores em sua decisão. Primeiro, o timoneiro de A era um marinheiro altamente experiente. Em segundo lugar, o vento estava fraco e a maré estava subindo e logo teria levantado o mastro. Em terceiro lugar, ela não pediu ajuda; foi oferecido. Portanto, como nem o barco nem a tripulação corriam perigo, a reparação foi recusada. B apelou, afirmando que a regra 1.1 não coloca nenhum ônus sobre um barco que ajuda a decidir, ou a defender, uma decisão em que o perigo está envolvido.

Decisão

Procede o recurso de B. Um barco em posição de ajudar outro que possa estar em perigo é obrigado pela regra 1.1 a fazê-lo. Não é relevante que uma comissão de protestos decida posteriormente que não houve, de fato, nenhum perigo ou que a ajuda não foi solicitada. B tem direito a reparação. A comissão de protestos é instruída a reabrir a audiência e conceder a reparação apropriada seguindo os requisitos e conselhos dados nas regras 64.3 e A9.

GBR 1968/14

CASO 21

Definições, Mark-Room

Definições, Sala

Quando um barco com direito de passagem é obrigado a dar espaço na baliza a um barco em compromisso dentro dele, não há quantidade máxima ou mínima de espaço que ele deve dar. A quantidade de espaço que ela deve fornecer depende significativamente das condições existentes, incluindo as condições do vento e do mar, a velocidade do barco interno, as velas que ela colocou e suas características de design.

Questão

Quando a regra 18 exige que um barco com direito de passagem dê espaço na baliza a um barco interno que o sobreponha, qual é o espaço máximo que ele deve conceder? Qual é a quantidade mínima de espaço que ela deve dar?

Responder

Nesta situação, a definição Mark-Room afirma que o barco interior tem direito a quatro manobras:

- Espaço para deixar a marca no lado requerido. • Espaço para velejar até a baliza, mas somente se o rumo correto do barco interno for velejar próximo à baliza.
- Espaço para contornar ou passar a marca conforme necessário para navegar no percurso sem tocar na marca. •

Espaço para virar, mas apenas se estas condições adicionais forem atendidas: o barco de dentro está em compromisso a barlavento do barco de fora, a amura faz parte do contorno necessário para velejar no percurso e o barco de dentro estaria buscando a marca atrás dela aderência.

As definições Espaço e Baliza não incluem qualquer referência a um espaço máximo ou mínimo, e nenhuma regra implica que o direito de passagem fora do barco deva dar um espaço máximo ou mínimo.

Ele deve dar ao barco interior o espaço que necessita nas condições existentes para realizar aquelas manobras prontamente de forma marinheira. Além disso, o barco interno tem direito a espaço para evitar tocar a baliza e espaço para cumprir suas obrigações segundo as regras da Parte 2 com relação ao barco externo, bem como a quaisquer outros barcos próximos.

O termo 'condições existentes' merece consideração. Por exemplo, o interior de um dos dois botes que se aproximam de uma marca em um lago plácido com ar leve precisará de relativamente pouco espaço além do necessário para seu casco e velas devidamente aparadas. No outro extremo, quando dois barcos de quilha, em águas abertas com mares íngremes, se aproximam de uma marca que está sendo lançada de forma ampla e imprevisível, o barco interno pode precisar de um comprimento total do casco ou até mais para garantir a segurança. Um barco com uma vela voando geralmente precisa de mais espaço do que um com sua vela retraída. Um barco que está planando ou surfando pode exigir menos espaço para virar do que um barco que está subindo uma onda íngreme. As 'condições existentes' também incluem características do barco interno. Por exemplo, um barco com uma quilha longa ou um multicasco pode exigir mais espaço para contornar uma marca do que um monocasco mais facilmente virado. Um barco com um leme grande pode precisar de menos espaço para virar do que um barco com um leme pequeno.

A frase 'manobrar prontamente como um marinheiro' tem implicações para ambos os barcos. Em primeiro lugar, dirige-se ao barco de dentro, dizendo que não tem direito a reclamar de espaço insuficiente se deixar de executar com razoável eficiência o manuseio de seu leme, escotas e velas durante as manobras. Também implica que o barco externo deve fornecer espaço suficiente para que o barco interno não precise manobrar de maneira extraordinária ou anormal (ver também Caso 103).

Mundial de Vela 1969

CASO 22

Regra 61.2(d), Requisitos de Protesto: Conteúdo do Protesto

Regra 63.5, Audiências: Validade do Protesto ou Pedido de Reparação Regra 64.2, Decisões: Penalidades

Não é relevante para a validade de um protesto que uma regra que o protestante acredita ter sido infringida não seja uma das regras que a comissão de protesto posteriormente determina ter sido infringida.

fatos

Após uma colisão perto de uma marca, Be protestou, citando a regra 18 em seu formulário de protesto conforme exigido pela regra 61.2(d). A comissão de protesto declarou o protesto inválido e se recusou a prosseguir com a audiência, porque disse que o protesto deveria ter citado a regra 10 em vez da regra 18. Se a audiência tivesse prosseguido e as partes tivessem sido questionadas, disse a comissão de protesto, o protesto poderia ter sido mantida. S apelou.

Decisão

A regra 61.2(d) exige que o protesto identifique qualquer regra que o protestante acredite ter sido infringida. Se este requisito não for cumprido no protesto escrito entregue ao secretariado da prova, poderá ser cumprido antes ou durante a audiência. Não há exigência de que a regra ou regras identificadas devam ser a regra ou regras que posteriormente foram determinadas como violadas, e é irrelevante para decidir sobre a validade do protesto que o protestante tenha citado uma regra que muito provavelmente não será a regra aplicável.

É a comissão de protestos, após apuração dos fatos, que determina a regra aplicável. A regra 64.2 estabelece que uma desqualificação ou outra penalidade deve ser imposta, independentemente de a regra aplicável ter sido ou não mencionada no protesto.

O recurso é aceito na medida em que a comissão de protestos é instruída a realizar uma nova audiência.

ITA 1967/4

CASO 23

Definições, Clear à ré e Clear à frente; Sobreposição

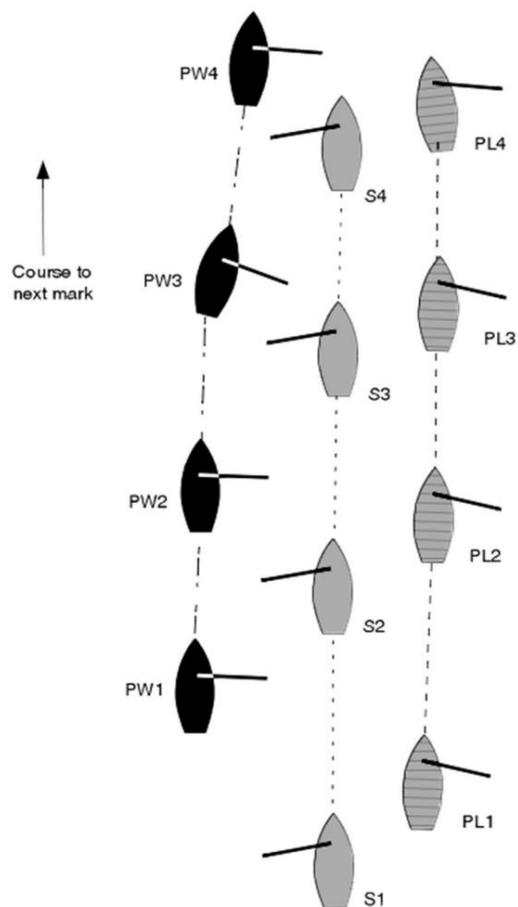
Definições, Obstrução

Regra 10, em amuras opostas

Regra 14, Evitando Contato

Regra 19, Espaço para Passar uma Obstrução

Em uma corrida, a regra 19 não se aplica a um barco com amuras para estibordo que passa entre dois barcos com amuras para bombordo à sua frente. A regra 10 exige que ambos os barcos com amuras a bombordo se mantenham afastados.



fatos

Três barcos, um a estibordo e dois a bombordo, navegavam. S ultrapassou PL e PW e passou entre eles conforme mostrado no diagrama.

Os três barcos continuaram em rumos ligeiramente convergentes, como mostrado, até que S tocou primeiro PW e depois PL. B B protestou S, alegando que havia infringido a regra 19.2(c) porque PL como barco de sotavento constituía uma obstrução para BW como barco de barlavento, e S não tinha o direito de se interpor entre eles. A comissão de protestos desqualificou PL e PW pela regra 10, e PW apelou.

Decisão

Enquanto os barcos navegavam da posição 1 para a posição 4, a regra 10 exigia que ambos PW e PL se mantivessem afastados de S. Como todos os três barcos estavam navegando a mais de 90 graus do vento verdadeiro, S e PL estavam em compromisso da posição 1 para a posição 4, e S e PW foram sobrepostos logo após a posição 2 até a posição 4 (consulte a definição Clear Aster e Clear Ahead; Overlap).

Embora existissem sobreposições, a regra 19 não se aplicava porque não havia obstrução para que dois dos barcos passassem pelo mesmo lado. A penúltima frase da definição Obstrução significa que PW não foi uma obstrução para S ou PL porque nenhum deles foi obrigado a se manter afastado de PW. Da mesma forma, PL não foi uma obstrução para S ou PW porque S não foi obrigado a se manter afastado de PL. Como PL e PW eram obrigados pela regra 10 a se manterem afastados de S, a penúltima sentença da definição significa que S era uma obstrução tanto para PL quanto para PW. No entanto, a regra 19 não se aplica porque em nenhum momento PL e PW passaram S pelo mesmo lado.

Além disso, a regra 19.2(c), que foi citada por PW em seu protesto, aplica-se apenas enquanto os barcos estão passando por uma obstrução contínua e, como afirma a última frase da definição de Obstrução, uma regata em andamento nunca é uma regata contínua. obstrução.

Houve contato entre S e PW e entre S e PL. No entanto, porque B ficou preso entre PW e PL quando seus cursos convergiram, não foi 'razoavelmente possível' para S evitar o contato depois que ficou claro que PW e PL não estavam se mantendo afastados. Portanto, B não infringiu a regra 14.

Pela regra 10, B manteve o direito de passagem sobre ambos os barcos com amuras a bombordo, PL e PW, nenhum dos quais se manteve afastado dele. Portanto, PL e PW infringiram a regra 10. PL e PW poderiam facilmente ter evitado o contato com S, então ambos também infringiram a regra 14. A decisão da comissão de protestos de desqualificar PL e PW é mantida e o recurso de PW é rejeitado.

GBR 1970/1

CASO 24

Definições, Regra de quarto 11, Na mesma amura, Regra 12 sobreposta, Na mesma amura, Não sobreposta Regra 15, Aquisição de direito de passagem Regra 43.1(b), Exoneração

Quando um barco fica sobreladeado a sotavento vindo da popa safo, o outro barco deve agir prontamente para manter-se afastado. Quando ele não pode fazê-lo como um marinheiro, ele não recebeu espaço conforme exigido pela regra 15.

fatos

Dois barcos, A e B, estão em grande extensão, com amuras a estibordo, com uma brisa leve, em seus rumos corretos para a próxima baliza a alguma distância. Inicialmente, B está safo da popa e diretamente atrás de A, mas está viajando um pouco mais rápido e fica em compromisso próximo a sotavento da popa de A.

Questões 1.

Quando as obrigações de B pela regra 12 são substituídas por seus direitos como barco de sotavento pela regra 11?

2. Quais são as obrigações de B segundo a regra 15?

3. Quais são as obrigações de A segundo a regra 11?

Respostas

1. As obrigações de B segundo a regra 12 são substituídas por seus direitos como barco de sotavento segundo a regra 11 no momento em que B e A ficam em compromisso.

2. A regra 15 incorpora o princípio das regras de que quando o direito de passagem muda de um barco para outro, o barco com o direito de passagem recém-adquirido deve dar ao outro barco espaço e tempo para resposta e, portanto, uma oportunidade justa de manobrar para manter claro. A obrigação de B pela regra 15 não é contínua; ele protege A apenas temporariamente e somente se A responder prontamente após o início da sobreposição (consulte a definição de Quarto).

3. A regra 11 exige que A se mantenha afastado e, se isso exigir que ele orce, ele deve fazê-lo prontamente. Se A fizer isso, mas alguma parte de seu casco, tripulação ou equipamento tocar qualquer parte do casco, tripulação ou equipamento de B, A quebra

regra 11. Se o contato ocorrer apesar de A ter orçado de maneira marinheira, B infringe a regra 15 não dando a A espaço para se manter afastado e A é exonerado pela regra 43.1(b) por sua infração à regra 11. Entretanto, se A orça mais alto do que o necessário para manter-se afastado de B e, como resultado, causar contato com B, A recebeu o espaço exigido pela regra 11.

GBR 1970/2

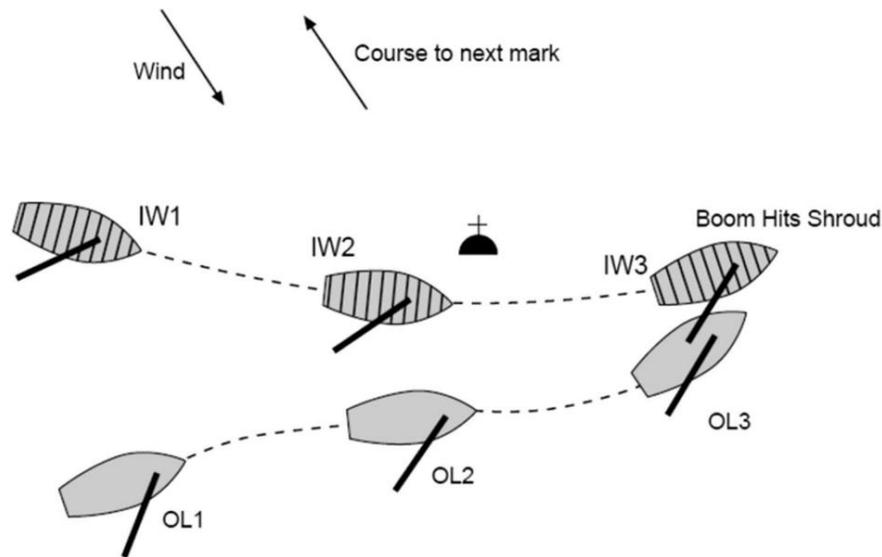
CASO 25

Definições, Espaço na
Marca Regra 11, Na Mesma Amura, Regra
Sobreposta 14, Evitar Contato
Regra 16.1, Mudança de Rumo
Regra 18.2(b), Espaço na Marca: Dar Espaço na
Marca Regra 43, Exoneração

Após um barco interno em compromisso de barlavento ter recebido espaço na baliza, a regra 18 não mais se aplica, mas a regra 11 continua a se aplicar. O barco de barlavento interno deve manter-se afastado do barco de sotavento de fora, e o barco de sotavento pode orçar desde que dê espaço ao barco de barlavento para manter-se afastado.

fatos

Dois botes de 15 pés (4,5 m), IW e OL, estavam se aproximando de uma marca fora do vento que eles deveriam deixar para bombordo. A próxima perna foi uma batida a barlavento. IB estabeleceu um compromisso interno no SL bem antes dos barcos alcançarem a zona, e OL deu a IB espaço para velejar até a marca e contorná-la para um rumo de bolina cochada. Depois que IB passou a marca, ES começou a orçar para seu rumo para a próxima marca. IW foi mais lento na proa para cima, e sua retranca, ainda bem lançada, tocou o timoneiro e as mortalhas de OL. No momento do contato, IB estava a um comprimento de casco da marca e navegando abaixo de um curso de bolina fechada. Nenhum dano ou ferimento ocorreu. IB protestou OL pela regra 18.2(b), e ES protestou por IB pela regra 11.



A comissão de protestos decidiu que, porque IB não dirigiu prontamente para um rumo de bolina cochada depois de velejar para a marca, ele ocupou mais espaço do que tinha direito pela regra 18.2(b). IW não negou isso, mas atribuiu ao fato de sua folha principal ser conduzida a partir do final de sua lança, em comparação com a liderança da lança central usada por OL.

A comissão de protesto rejeitou o protesto de IB, confirmou o de ES e desqualificou IB por infringir a regra 11. IB apelou.

Decisão

O rumo correto de IB era velejar perto da marca, e a mudança de rumo necessária para velejar o rumo era arredondar para um rumo de bolina cochada.

Portanto, a regra 18.2(b) exigia que LO desse a IB espaço para velejar até a marca e espaço para contorná-la em um percurso de bolina cochada, deixando-a no lado requerido e sem tocá-la. Entre as posições 1 e 2 OL deu espaço a IB para navegar até a marca e entre as posições 2 e 3 espaço para contornar a marca em um curso de bolina cochada. Portanto, OL não infringiu a regra 18.2(b).

O contato, que foi o incidente que gerou os protestos, ocorreu na posição 3. Naquela época, IB havia recebido o espaço necessário para navegar até a marca e contorná-la em um curso de bolina cochada, deixando-a no lado exigido sem tocá-lo. Por estas razões, a regra 18 não se aplica no momento do contato (ver regra 18.1).

Durante todo o incidente, IB foi obrigado pela regra 11 a manter-se afastado de OL. IB navegou a um comprimento do casco da marca em um percurso abaixo de bolina cochada e, pouco antes do contato na posição 3, IB infringiu a regra 11 ao não se manter afastado.

Quando OL orçou entre as posições 2 e 3, OL foi obrigado pela regra 16.1 a dar espaço a IW para manter-se afastado. OL orçou aproximadamente 30 graus enquanto avançava dois comprimentos de casco. Mesmo com um equipamento de escota principal de extremidade de retranca, um barco navegado como um marinheiro pode virar 30 graus e ajustar sua vela principal adequadamente enquanto avança dois comprimentos de casco. Portanto, ES deu a IB espaço para se manter afastado e não infringiu a regra 16.1. IB não foi exonerado pela regra 43.1(b) por infringir a regra 11 porque, quando o fez, estava navegando a sotavento, não dentro do quarto ao qual tinha direito pela regra 16.1.

ES poderia ter evitado o contato com IB, e então ES infringiu a regra 14. No entanto, ele foi exonerado por fazê-lo pela regra 43.1(c) porque ele era o barco com direito de passagem e o contato não resultou em danos ou ferimentos.

É possível que IB tenha evitado o contato e, portanto, IB também infringiu a regra 14. No entanto, como IB não estava navegando dentro da sala a que tinha direito pela regra 16.1, ele não foi isentado pela regra 43.1(c).

Recurso de IW negado provimento. IW é desqualificado pelas regras 11 e 14.

CAN 1971/9

CASO 26

Regra 14, Evitando Contato

Regra 16.1, Mudança de Rumo

Regra 18.1, Espaço na Marca: Quando Aplica a Regra

18 Regra 43.1(c), Exoneração

Regra 64.2, Decisão: Penalidades

Um barco com direito de passagem não precisa agir para evitar uma colisão até que esteja claro que o outro barco não está se mantendo afastado. No entanto, se o barco com direito de passagem pudesse ter evitado a colisão e a colisão resultou em danos, ele deve ser penalizado por infringir a regra 14.

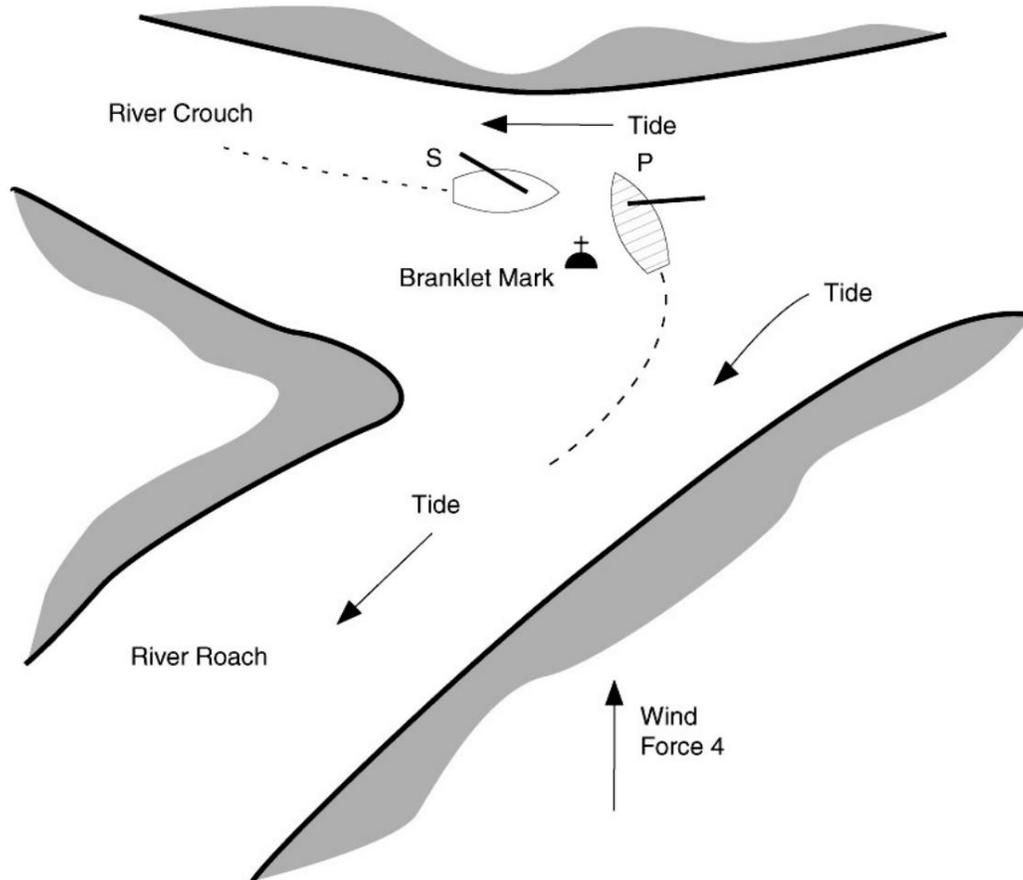
fatos

Um Soling, S, e um 505, P, em corridas separadas, aproximaram-se da mesma marca em amuras opostas. Sem o conhecimento de P, que estava baixando seu balão e orçando para deixar a marca a bombordo, S foi obrigado a deixá-lo a estibordo e estava se preparando para fazê-lo.

P não ouviu granizo e não percebeu a presença de S até que os barcos estivessem nas posições mostradas no diagrama, momento em que a tripulação de P viu S. Ele gritou um aviso e saltou para fora do caminho no momento em que a proa de S atingiu o casco de P atrás do mastro, causando danos.

B protestou S pela regra 14 alegando que B poderia ter evitado a colisão. S e duas testemunhas testemunharam que S em nenhum momento mudou seu curso antes da colisão. Be, protestando pela regra 10, alegou que se tivesse mudado de rumo teria infringido a regra 16.1.

A comissão de protestos desclassificou B segundo as regras 10 e 14. P apelou.



Decisão

P, como o barco que se mantém afastado, falhou em vigiar e observar seus deveres primários de manter-se afastado e evitar contato. Ela infringiu a regra 10 e a regra 14. Um propósito importante das regras da Parte 2 é evitar o contato entre os barcos. Para cumprir a regra 14, todos os barcos, quer tenham ou não direito de passagem, devem estar atentos, especialmente quando se aproximam de uma baliza. Se P tivesse feito isso, ela teria percebido a presença de S mais cedo e poderia evitar a colisão.

A regra 18 não se aplica porque S e P não são obrigados a deixar a marca do mesmo lado (ver regra 18.1).

S foi obrigado pela regra 14 a agir para evitar o contato com B no momento em que ficou claro que B não estava se mantendo afastado. Antes das posições mostradas no diagrama deveria ter ficado claro para S que os barcos estavam em rumos convergentes e que P não estava se mantendo afastado. Nesse momento, S poderia ter orçado e evitado o contato com P. Tal mudança de rumo por S teria dado a P mais espaço para se manter afastado e não teria infringido a regra 16.1. B infringiu a regra 14 e, como o contato causou dano, ele não foi exonerado pela regra 43.1(c) e deve ser penalizado (consulte a regra 64.2).

B foi corretamente desclassificado pelas regras 10 e 14. B também foi desclassificado por infringir a regra 14.

GBR 1971/4

CASO 27

Regra 2, Navegação Justa

Regra 13, ao virar

Regra 14, Evitando Contato

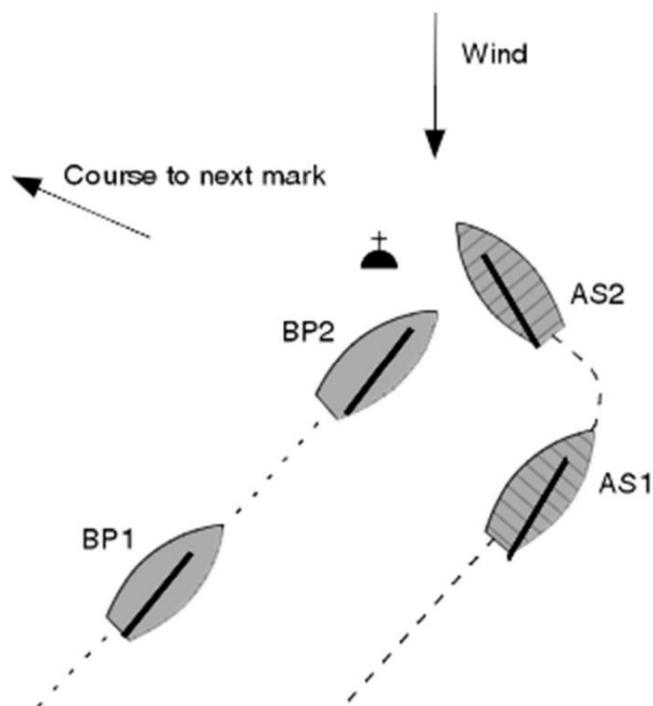
Regra 15, Adquirindo direito de passagem

Regra 43, Exoneração

Um barco não é obrigado a prever que outro barco irá infringir uma regra. Quando um barco adquire o direito de passagem como resultado de suas próprias ações, o outro barco tem direito a espaço para se manter afastado.

fatos

AS estava à frente de BP quando ela alcançou a zona. Entre as posições 1 e 2, AS, um comprimento de casco a sotavento e um comprimento de casco à frente de BP, virou assim que alcançou a linha de lay de amuras a estibordo. Quase imediatamente ela foi atingida e danificada por BP viajando a cerca de dez nós. A comissão de protestos desclassificou AS por infringir a regra 15. Também desclassificou BP pela regra 2, apontando que ela sabia que AS iria virar, mas não fez nada para evitar uma colisão. BP apelou, afirmando que não era obrigada a antecipar uma manobra ilegal.



Decisão

Depois que AS alcançou a zona, BP foi obrigado pela regra 12 a manter-se afastado dele e pela regra 18.2(b) a dar-lhe espaço na marca. Ambas as obrigações terminaram quando o AS passou de proa ao vento (ver regras 18.1(a) e 18.2(d)). Quando o AS passou de proa ao vento, o BP tornou-se o barco com direito de passagem pela regra 13 e manteve o direito de passagem até que o AS assumiu um rumo de bolina cochada com amuras a estibordo. Nesse momento, AS, tendo acabado de adquirir o direito de passagem pela regra 10, foi obrigado pela regra 15 a dar espaço ao BP para se manter afastado.

A colisão ocorreu quase imediatamente depois que o AS assumiu um curso de bolina cochada com amuras de estibordo. Portanto, a BP precisava evitar antes que o AS tivesse arribado para um curso de bolina cochada. Naquela época, BP tinha direito de passagem pela regra 13 e, portanto, AS infringiu a regra 13.

É um princípio das regras de direito de passagem, conforme declarado na regra 15, que um barco que se torna obrigado a se manter afastado por uma ação de outro barco tem direito a tempo e espaço suficientes para responder. Quando AS adquiriu o direito de passagem pela regra 10, ele não deu espaço para BP se manter afastado e infringiu a regra 15. Finalmente, AS infringiu a regra 14 porque poderia ter evitado o contato voltando para amuras a bombordo após passar de proa ao vento.

BP não tomou nenhuma atitude para evitar a colisão, mas o que ela poderia ter feito? A regra 14 declara claramente que um barco com direito de passagem não precisa agir para evitar o contato até que esteja claro que o outro barco não está se mantendo afastado. Dada a sua velocidade e a distância envolvida depois que ficou claro que AS não estava se mantendo

teve talvez um ou dois segundos para decidir o que fazer e então fazê-lo. Embora fosse óbvio que o AS acabaria virando para contornar a marca, nenhuma regra exigia que o BP previsse que o AS quebraria uma regra.

BP infringiu a regra 10, mas foi exonerado por essa infração pela regra 43.1(a) ou pela regra 43.1(b). BP não infringiu a regra 14 porque não era razoavelmente possível para ela ter evitado a colisão depois que AS infringiu a regra 13. BP não violou nenhum princípio de esportividade ou jogo limpo e, portanto, não infringiu a regra 2.

O recurso da BP é provido. Ela deve ser reintegrada. AS permanece desclassificado.

EUA 1971/140

CASO 28

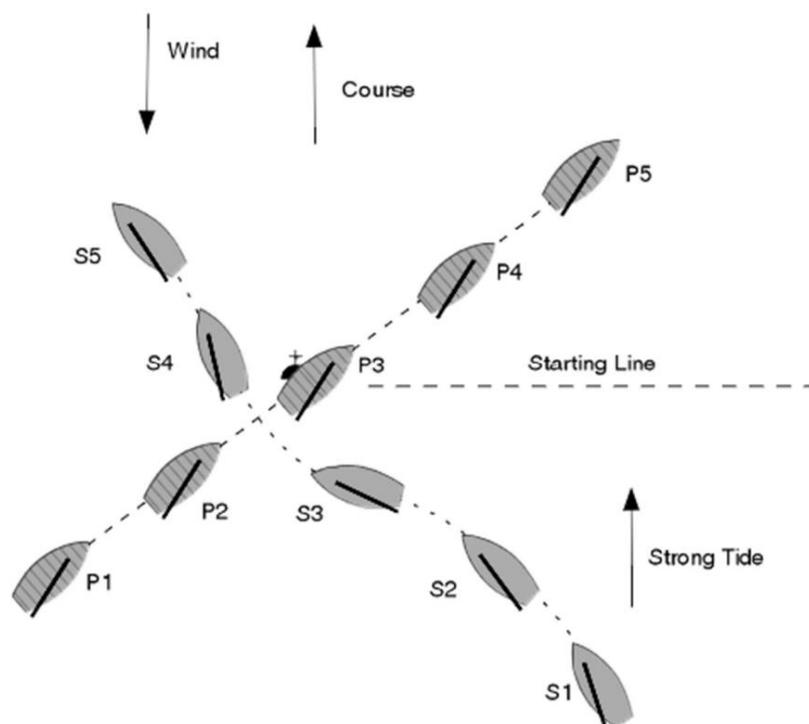
Regra 28.1, Navegando na

Regata Regra 32.1, Encurtamento ou Abandono Após a Partida

Regra 43.1(a), Isenção Regra

A5.1, Pontuações Determinadas pela Comissão de Regata

Quando um barco quebra uma regra e, como resultado, faz com que outro toque uma marca, o outro barco é exonerado. O fato de uma marca de largada ter se movido, por qualquer motivo, não isenta o barco de sua obrigação de largar. Uma comissão de regata pode abandonar pela regra 32.1(c) somente quando a mudança na posição da marca tiver afetado diretamente a segurança ou imparcialidade da competição.



fatos

À medida que S e P, em bolina cochada, se aproximavam da extremidade de bombordo da linha de partida, uma forte maré os dirigia em direção à linha e à marca da linha de partida. Quando S estava a dois comprimentos do casco da marca, ele bradou para que B se mantivesse afastado. Não houve resposta e S foi forçado a arribar para evitar uma colisão.

Imediatamente após o sinal de largada, B passou por cima da marca. Como S orçou de volta para bolina cochada, em um percurso para o lado errado da marca, saltou por baixo do casco de P e quicou contra S. P não cobrou pênalti e B não voltou para largar entre as balizas de largada.

Be protestou B segundo as regras 10 e 31, e também pediu reparação, pedindo que a regata fosse abandonada, citando a regra 32.1(c). A comissão de protestos desqualificou B por quebrar as regras 10 e 31, recusou o pedido de reparação de B e pontuou S DNS. A última decisão foi encaminhada à autoridade nacional para confirmação ou correção, junto com uma pergunta: Se Be tivesse retornado à largada conforme exigido pela regra 28.1, a regata poderia ter sido abandonada pela regra 32.1(c) por causa do deslocamento da marca?

Decisão

Embora B tenha tocado a marca, não se pode esperar que ela preveja como ela se moveria quando outro barco a tocasse. Portanto, Be foi exonerado pela regra 43.1(a) por infringir a regra 31 porque foram as duas infrações de B que fizeram com que a marca tocasse S. No entanto, Be poderia ter retornado e começado como

exigido pela regra 28.1. O fato de a baliza de partida ter se movido não o isenta de sua obrigação de largar.

Como S não largou, a comissão de regata estava correta ao pontuar seu DNS (ver regra A5.1).

A regra 32.1(d) deixa claro que o critério mais importante para abandonar uma regata é que, por algum motivo, a segurança ou imparcialidade da competição foi prejudicada. As regras 32.1(a), (b) e (c) dão exemplos de razões que podem justificar o abandono de uma corrida; a regra 32.1(d) implica que pode haver outras razões. Neste caso, o movimento inesperado da marca de partida por B ter passado por cima dela não justificou o abandono da regata. De fato, a posição exata de uma marca muda frequente e rotineiramente como resultado do vento, correnteza, ondas ou por ter sido tocada por um barco, mesmo que sua âncora não se mova. Tal movimento é um risco que os competidores devem aceitar e não justifica o abandono de uma corrida.

Rússia 1971

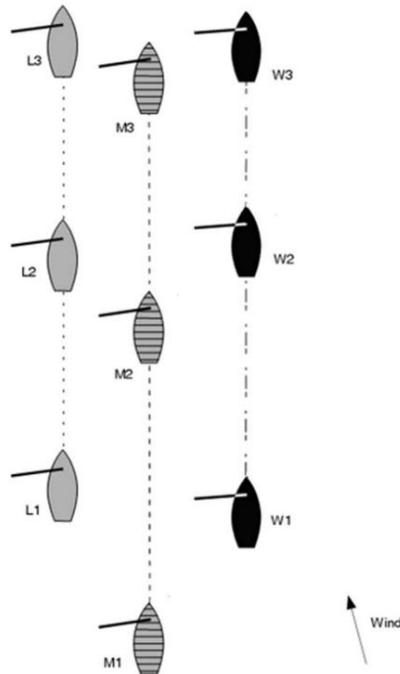
CASO 29

Definições, Obstrução

Regra 19.2(b), Espaço para Passar uma Obstrução: Dar Espaço em uma

Obstrução Regra 19.2(c), Espaço para Passar uma Obstrução: Dar Espaço em uma Obstrução

Um barco a sotavento é uma obstrução a um barco a barlavento em compromisso e a um terceiro barco livre à ré. O barco safo da popa pode navegar entre os dois barcos em compromisso e ter direito a espaço do barco de barlavento entre ele e o barco de sotavento, desde que o barco de barlavento tenha sido capaz de ceder esse espaço desde o início do compromisso.



fatos

Ao correr na perna do vento, W ficou sobreposto com L quando quase dois comprimentos de casco a barlavento dela. Posteriormente, M navegou para o espaço entre L e W. Todos os três barcos mantiveram seus rumos sem estreitamento do espaço entre L e W e sem contato. B protestou por B por ocupar um espaço ao qual não tinha direito, citando as regras 19.2(b) e 19.2(c). O protesto foi rejeitado sob a alegação de que B cedeu espaço a M conforme exigido pela regra 19.2(b). W apelou.

Decisão

A regra 11 exigia que B se mantivesse afastado de S durante todo o incidente. Enquanto M estava safo da popa de S, a regra 12 exigia que ele se mantivesse afastado de S, e depois que ele ficou em compromisso com S, a regra 11 exigia que ele se mantivesse afastado de S. Como mostra o diagrama, tanto M quanto W atenderam a esses requisitos.

Como B e M foram obrigados a manter-se afastados de S durante todo o incidente, S foi uma obstrução para W e M durante esse tempo (consulte a penúltima frase da definição de Obstrução). No entanto, porque S era um barco a navegar, S não era uma obstrução contínua para eles (ver a última frase da definição de Obstrução). Quando M ficou em compromisso com B, a regra 19.2(b) começou a ser aplicada entre eles. Exigiu que B desse espaço a M entre ele e a obstrução, a menos que ele fosse incapaz de fazê-lo desde o início do compromisso. Como os fatos mostram claramente, W foi cap

naquela sala quando a sobreposição começou e continuou a fazê-lo o tempo todo até que os barcos terminassem. Portanto, B cumpriu a regra 19.2(b). A regra 19.2(c) não se aplica porque a obstrução, L, não era uma obstrução contínua.

M não quebrou nenhuma regra; portanto, o recurso de W é rejeitado.

EUA 1974/163

CASO 30

Definições, mantenha-se afastado

Regra 14, Evitando Contato

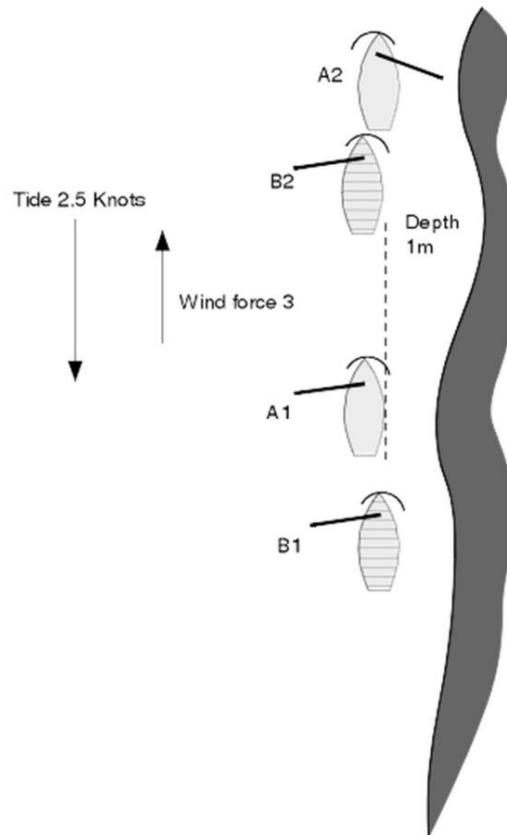
Regra 19, Espaço para Passar uma Obstrução

Regra 43, Exoneração

Um barco afastado à ré que deve manter-se afastado, mas colide com o barco afastado à frente, infringe a regra de prioridade aplicável antes da ocorrência da colisão. Mesmo assim, um barco que perde o direito de passagem por mudar de amura involuntariamente deve manter-se afastado.

fatos

Os barcos A e B estavam navegando com amuras de estibordo perto da costa contra uma forte maré vazante em uma brisa de força 3. Na posição 1, A não estava mais do que meio comprimento do casco à frente de B. B cobriu A, fazendo com que A diminuísse a velocidade e, na posição 2, desviasse involuntariamente. Isso foi imediatamente seguido por uma colisão, embora sem danos ou ferimentos, e B protestou A pela regra 10. Os fatos foram acordados e ambos os barcos foram desclassificados: B pela regra 12 porque, pouco antes de A cambiar, B estava muito próximo de A. manter-se afastado e A pela regra 10 por não conseguir manter-se afastado de um barco com amuras de estibordo.



A apelou alegando que foi compelido pela ação de B a infringir a regra 10. A comissão de protestos, comentando sobre a apelação, afirmou que B causou tanto o cambiar de A quanto a colisão por não se manter afastado quando ambos os barcos estavam na mesma amura.

Decisão

Os barcos passavam perto da costa, o que era uma obstrução e também uma obstrução contínua. Portanto, as condições para a aplicação da regra 19 foram atendidas. No entanto, como os barcos não estavam em compromisso, nenhuma das duas partes da regra 19 que obriga um barco (regras 19.2(b) e 19.2(c)) se aplica.

Quando B estava safo da popa de A, ele era obrigado pela regra 12 a manter-se afastado, mas não o fez. Sua violação ocorreu antes da colisão, no momento em que A primeiro precisou 'tomar uma ação para evitar' (ver a definição Manter-se Afastado).

Quando B colidiu com A, ele também infringiu a regra 14. No entanto, naquele momento ele tinha direito de passagem pela regra 10 e, como não houve danos ou ferimentos, ele foi isentado pela regra 43.1(c) por essa infração.

Depois de virar em roda, A tornou-se o barco que se mantém afastado pela regra 10, embora não tivesse a intenção de virar em roda. Ela quebrou essa regra, mas apenas porque a violação de B

da regra 12 tornou impossível para A manter-se afastado. A não infringiu a regra 14 porque não era 'razoavelmente possível' para ele evitar o contato.

Consequentemente, B foi devidamente desqualificado pela comissão de protesto pela regra 12. No entanto, A é exonerado pela regra 43.1(a) por infringir a regra 10. A apelação de A é mantida e ela deve ser reintegrada.

GBR 1974/3

CASO 31

Espírito Esportivo e as Regras

Regra 2, Fair Sailing

Regra 26, Regra de Largada

de Regatas 29.1, Rechamadas: Chamada

Individual Regra 62.1,

Regra de Reparação 64.3, Decisões: Decisões

sobre Reparação Sinais de Regata: Sinais de Chamada, X

Quando o sinal de chamada visual correto para chamada individual é feito, mas o sinal sonoro necessário não, e quando um barco chamado em posição de ouvir um sinal sonoro não vê o sinal visual e não retorna, ele tem direito a reparação. No entanto, se ela perceber que está no lado do percurso da linha, ela deve retornar e começar corretamente.

fatos

No início de uma corrida, o sinal visual de chamada individual exigido pela regra 29.1 foi feito corretamente, mas o sinal sonoro exigido não. Um dos barcos chamados, A, não retornou, foi pontuado OCS e posteriormente solicitou reparação sob a alegação de que partiu simultaneamente com o sinal de largada e não ouviu nenhum sinal sonoro de chamada.

A comissão de protestos descobriu que A não estava totalmente do lado da pré-partida da linha de partida no sinal de partida. Ele ajustou a pontuação de A, dando-lhe um lugar de chegada como reparação pela ausência do sinal sonoro. Isso mudou a posição de chegada do barco B. B então pediu reparação, alegando que sua posição de chegada foi afetada pelo que ela acreditava ter sido uma decisão imprópria de dar uma posição de chegada para A. B não recebeu reparação, e ela apelou em os fundamentos que a regra 26 afirma, 'a ausência de um sinal sonoro deve ser desconsiderada.'

Decisão

A regra 62.1(a) tem três requisitos para dar reparação. A primeira é que ocorreu 'uma ação ou omissão imprópria'. Aqui, a comissão de regata não emitiu o sinal sonoro exigido pela regra 29.1, omissão claramente imprópria. O segundo requisito é que a posição de chegada de um barco tenha sido 'significativamente pior'. Aqui, esse requisito é atendido, pois A foi classificado como OCS. O terceiro requisito é que um barco sofreu as consequências da ação imprópria ou omissão 'sem culpa própria'. Aqui, A não teve parte em fazer com que a comissão de regata omitisse o sinal sonoro e pensou que havia largado corretamente.

A exigência da regra 29.1 e dos Sinais de Regata relativa ao sinal sonoro quando a bandeira X é hasteada é essencial para chamar a atenção dos barcos para o fato de que um ou mais deles estão sendo chamados. Quando o sinal sonoro é omitido de uma chamada individual, e um barco chamado em posição de ouvir um sinal sonoro não vê o sinal visual e não retorna, ele tem direito a reparação. No entanto, um barco que perceber que estava no lado do percurso da linha não tem direito a reparação, devendo cumprir as regras 28.1 e, se aplicável, a regra 30.1. Se ela não fizer isso, ela quebra essas regras.

Além disso, ela descumpra o primeiro Princípio Básico, Esportividade e as Regras, e infringe a regra 2.

Quando é decidido que um barco tem direito a reparação, a regra 64.3 exige que a comissão de protestos 'faça o acordo mais justo possível para todos os barcos afetados'. Quando a situação envolve um barco com pontuação OCS, se a reparação dada for para ajustar a pontuação da regata ou a posição de chegada do barco, isso deve refletir o fato de que, geralmente, quando um barco chamado retorna ao lado da linha antes do percurso após sua largada sinal, ela parte algum tempo depois dos barcos que não foram recolhidos. Deve-se fazer uma concessão para esse tempo.

Com relação ao pedido de B, a disposição da regra 26 de que 'a ausência de sinal sonoro deve ser desconsiderada' aplica-se apenas aos sinais de advertência, preparatório, de um minuto e de largada. Quando o sinal de chamada individual é feito, os sinais visuais e sonoros são necessários, a menos que as instruções de regata indiquem o contrário.

Nega-se provimento ao recurso de B. A decisão da comissão de protestos de dar reparação a A é mantida.

GBR 1974/7

CASO 32

Regra 86, Alterações nas Regras de Regata

**Regra 90.2(c), Comissão de Regata; Instruções de Navegação; Pontuação: Vela
Instruções**

Um competidor tem o direito de consultar exclusivamente o aviso de regata ou as instruções de regata por escrito para todos os detalhes relacionados à navegação no percurso.

fatos

As instruções de regata incluíam, entre outras coisas, o seguinte: 1. Todas as regatas serão disputadas de acordo com as Regras de Regata à Vela, exceto conforme modificado abaixo.

2. Um briefing será realizado na sala do clube 60 minutos antes do início do a primeira corrida de cada dia.

3. Percurso encurtado será sinalizado por dois tiros e hasteamento da bandeira S e da bandeira da classe. Os barcos dessa classe contornarão a marca prestes a serem contornados pelo barco da frente e seguirão direto para a linha de chegada. Isso muda o significado da bandeira S nos sinais de corrida.

Em um dos briefings, o oficial de regata tentou esclarecer a frase 'ir direto para a linha de chegada' no item 3, afirmando que quando o percurso fosse encurtado, todos os barcos deveriam cruzar a linha de chegada na direção de barlavento.

Isso garantiria que todas as classes, algumas das quais podem estar terminando em marcas diferentes, terminariam na mesma direção, mesmo que essa não fosse a direção do percurso a partir da marca em que o percurso foi encurtado.

Posteriormente, uma corrida foi encurtada. Seis barcos, que não compareceram ao briefing, seguiram as instruções de regata escritas e cruzaram a linha de chegada pelo lado do percurso. Para cruzar a linha pelo lado do percurso, era necessário que esses barcos cruzassem navegando a favor do vento. Os seis barcos foram registrados como não chegando e buscaram reparação. Os barcos alegaram que a comissão de regata alterou indevidamente a definição de chegada e não cumpriu os requisitos da regra 90.2(c). A comissão de protestos manteve seus pedidos de reparação pelos motivos que haviam citado.

A comissão de regata apelou à autoridade nacional, afirmando que as sessões de briefing eram parte numerada das instruções de regata, todos os competidores deveriam ter comparecido, e os briefings constituíam um procedimento para dar instruções orais. Além disso, argumentou que as instruções de regata não foram alteradas, mas apenas esclarecidas pelo oficial de regata sobre o significado das palavras 'ir direto para a linha de chegada'.

Decisão

Recurso negado. As observações do oficial de corrida foram mais do que mero esclarecimento. Isso é corroborado pelo fato de que os barcos que não compareceram ao briefing agiram como o fizeram. Os competidores têm o direito de olhar exclusivamente para o aviso de regata e as instruções de regata, e quaisquer alterações a eles, para todos os detalhes do percurso, e a regra 90.2(c) exige que as alterações nas instruções de regata sejam feitas por escrito. Além disso, a regra 86.1 não permite que o aviso de regata ou as instruções de regata alterem a definição de Chegada ou a definição de qualquer outro termo definido nas Definições. (Exceções podem ocorrer quando a regra 86.2 c

GBR 1975/3

CASO 33

Definições, Clear à ré e Clear à frente; Sobreposição

Regra 19.2(b), Espaço para Passar uma Obstrução: Dar Espaço em uma

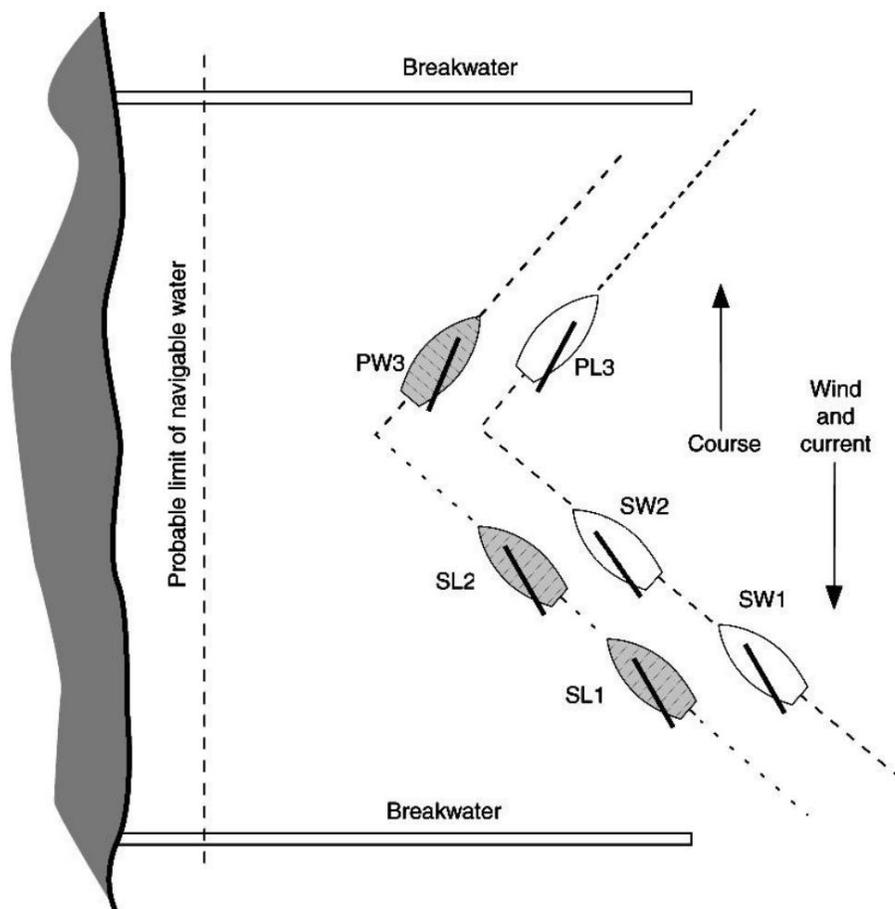
Obstrução Regra 20.1, Espaço para Virar em uma

Obstrução: Chamar Regra 20.2, Espaço para Virar em uma Obstrução: Responder

Quando um barco que se aproxima de um obstáculo pede espaço para virar, mas o faz antes do momento em que precisa iniciar o processo descrito na regra 20 para evitar o obstáculo com segurança, ele infringe a regra 20.1(a). No entanto, mesmo que o granizo infrinja a regra 20.1(a), o barco bradado deve responder. Um barco interno em compromisso tem direito a espaço entre o barco de fora e uma obstrução pela regra 19.2(b) mesmo que tenha virado para a posição de compromisso interno.

Fatos para a Questão

1 Existem quebra-mares projetando-se da costa em intervalos bastante regulares com uma quantidade e profundidade de água razoáveis entre eles. Para ser competitivo ao bater contra uma corrente contrária, é vantajoso virar dentro e fora da área entre quebra-mares adjacentes. SL e SW, pequenos barcos de quilha, entram em uma dessas áreas sobrepostos, bolina cochada com amuras de estibordo. Na ausência de SW, o SL viraria em um ponto onde, com amuras de bombordo e bolina cochada, ele apenas ultrapassaria o final do próximo



Questão 1

Se SL fosse pedir espaço para virar na posição 2, SW seria obrigado a responder conforme exigido pela regra 20.2(c)?

resposta 1

Sim. SW é obrigado a responder pelas regras 20.2(b) e 20.2(c), mesmo se na posição 2 SL ainda não estivesse em perigo de encalhar e seu brado infringisse a regra 20.1(a). Para evitar infringir a regra 20.1(a), SL não deve bradar antes do momento em que precisa iniciar o processo descrito na regra 20 para evitar a obstrução com segurança.

Fatos adicionais para a pergunta 2

SL não pede espaço para virar. No entanto, SW vira entre as posições 2 e 3 em um ponto onde, após completar sua viragem, seu rumo de bolina cochada passa apenas a sotavento do final do próximo quebra-mar. Vendo SW começar a virar, SL imediatamente começa a virar também.

Questão 2

Após a posição 3, PL (ex-SW) é obrigado a dar espaço para PW (ex-SL) entre ela e o quebra-mar?

Resposta 2

Sim. Quando SW vira, SL é capaz de virar sem quebrar uma regra. Quando SW passa de proa ao vento, a sobreposição entre ela e SL deixa de existir, porque eles estão em amuras opostas e navegando a menos de 90 graus em relação ao vento verdadeiro (consulte a definição Clear Aster e Clear Ahead; Overlap).

Uma nova sobreposição começa quando o SL passa de proa ao vento, momento em que os barcos estão novamente com as mesmas amuras. Depois que a nova sobreposição começa, PL, ao arribar, pode facilmente dar espaço a PW entre ela e o quebra-mar. Portanto, a regra 19.2(b) se aplica e, desde que PL e PW permaneçam em compromisso, ela exige que PL dê aquele espaço a PW.

GBR 1975/8

CASO 34

Regra 2, Regra de

Navegação Justa 62.1(d),

Regra de Reparação 69.2, Má Conduta: Ação por uma Comissão de Protesto

Atrasar outro barco pode ser uma infração à regra 2 e a base para concessão de reparação e ação segundo a regra 69.2.

fatos

Quando a sexta e última corrida de uma série do campeonato começou, a pontuação acumulada de A era tal que a única maneira de perder o prêmio seria B terminar à sua frente e entre os três primeiros dos 48 competidores. A cruzou a linha cedo e foi chamado de volta por um alto-falante. Cerca de 70 a 100 metros além da linha de partida, ela voltou, mas navegou apenas cerca de 20 a 30 metros em direção à linha quando encontrou B, que havia começado corretamente. Em vez de continuar para o lado pré-partida da linha, A virou e começou a atrapalhar B, cobrindo-a de perto.

A comissão de regata saudou A novamente dizendo que ele ainda estava acima da linha e recebeu um aceno de reconhecimento em troca, mas A continuou a velejar no percurso, atrapalhando B em toda a perna de barlavento. Quando A e B alcançaram a marca de barlavento, eles foram penúltimos e últimos, respectivamente, quando A retirou-se. B acabou terminando em 22º lugar.

Como era óbvio para a comissão de regata que A continuou a regata apenas com o propósito de atrapalhar B, ela protestou A pela regra 2. A, que havia sido pontuado OCS, foi desclassificado pela comissão de protestos por infringir a regra 2 e, portanto, marcou 'desqualificação que não é excluível'. Ela apelou, afirmando que acreditava ter retornado e começado corretamente.

Decisão

Nega-se provimento ao recurso de A. Fica claro pelos fatos apurados que A sabia que não havia começado conforme exigido pela regra 28.1 e que optou por não fazê-lo. Os fatos não são passíveis de recurso. A decisão da comissão de protestos foi apropriada. B poderia ter solicitado reparação e tinha direito a recebê-la pela regra 62.1(d).

Os fatos mostram uma infração ao espírito esportivo e, portanto, à regra 2. A comissão de protestos também poderia ter convocado uma audiência pela regra 69.2, como resultado da qual poderia ter desqualificado A de toda a série ou tomado outra ação pela regra 69.2(h).

A não teria infringido a regra 2 se tivesse voltado para o lado pré-partida da linha de partida e largado e, depois de ter feito isso e sem infringir nenhuma regra intencionalmente, tivesse conseguido ultrapassar e passar B e então o cobriu de perto.

Ver Caso 78.

NOR 1975/1

CASO 35

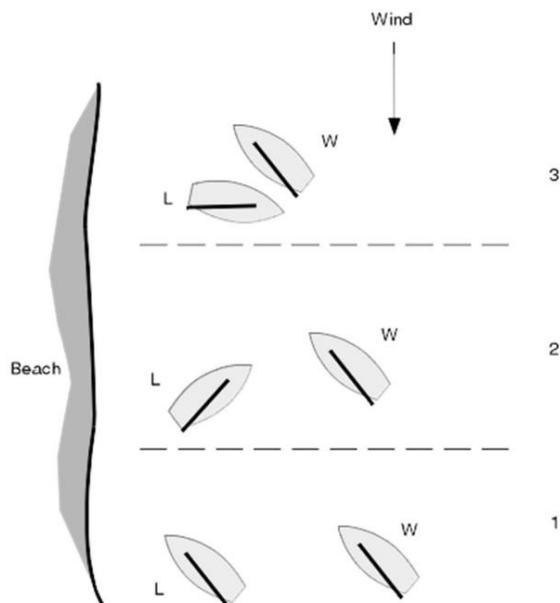
Regra 20.2(c), Espaço para Virar em uma Obstrução: Respondendo

Quando um barco é bradado por espaço para virar em uma obstrução e responde 'Você vira por bordo', e o barco que brada é então capaz de virar e evitar o barco bradado como um marinheiro, o barco bradado cumpriu a regra 20.2(c).

fatos

Quando dois barcos de bolina cerrada se aproximaram de uma costa, S gritou para W pedindo espaço para virar. W respondeu 'Você vira' e L vira imediatamente. Depois de virar por bordo, S arribou como um marinheiro e passou por baixo da popa de B, que ele ultrapassou por três pés (1 m) ou mais. S protestou B segundo a regra 20.2(c). Os barcos tinham 4,5 m de comprimento e o vento era moderado. O protesto

A comissão decidiu que B não deu espaço conforme requerido pela regra 20.2(c) e o desclassificou. W apelou.



Decisão

O recurso de W é aceito e ela deve ser reintegrada. As ações de S mostraram que ele tinha espaço para virar e evitar W. B, portanto, cumpriu sua obrigação pela regra 20.2(c).

EUA 1976/189

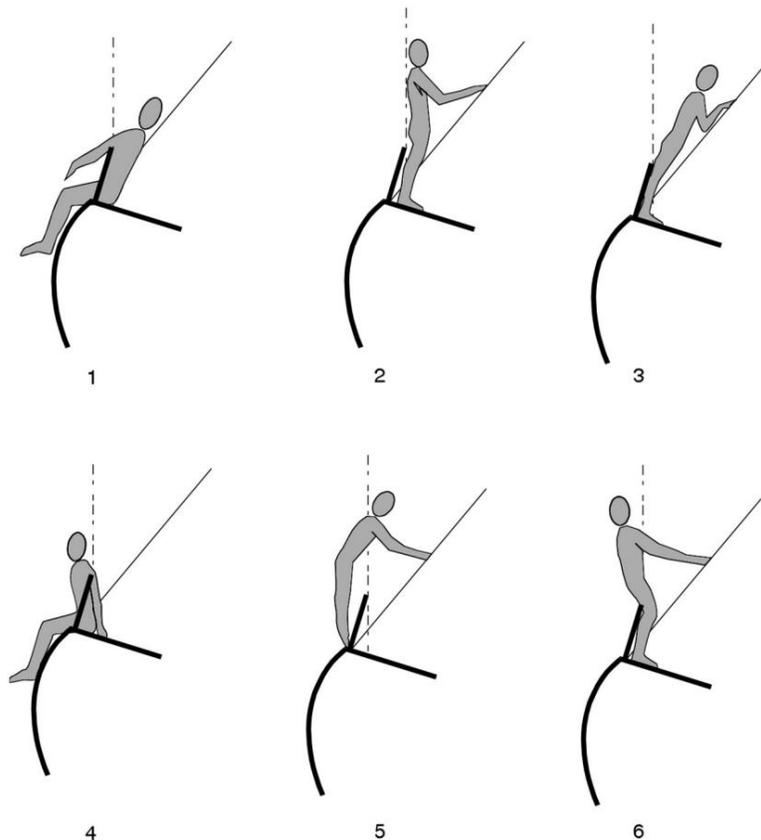
CASO 36

Regra 49.2, Posição da Tripulação; Linhas de vida

Posicionamento dos tripulantes em relação às linhas de vida.

fatos

Um barco da classe offshore, enquanto de bolina cochada, teve um tripulante posicionado, por vários minutos em duas ocasiões, próximo às mortalhas com os pés no convés e as pernas para dentro, mas tocando os cabos de segurança. Enquanto seu torso estava substancialmente ereto, parte dele estava fora de uma linha imaginária projetada verticalmente a partir do topo das cordas salva-vidas. O barco foi desclassificado pela regra 49.2 e apelou.



Decisão

Nega-se provimento ao recurso. Para esclarecer a regra, o desenho mostra as possíveis posições da tripulação. A posição 6 é a posição do tripulante do recorrente. As posições 1, 2 e 3 não infringem a regra; as posições 5 e 6 o quebram. Em barcos equipados com uma linha de vida, a posição 4 quebra a regra. Em barcos equipados com duas cordas salva-vidas, um tripulante sentado voltado para fora de bordo com a cintura dentro da corda salva-vidas inferior e a parte superior do corpo fora da corda salva-vidas superior, conforme mostrado na posição 4, não infringe a regra.

EUA 1976/194

CASO 37

**Regra 32.1(c), Reduzir ou Abandonar Após a Partida Regra 62.1(a),
Reparação**

Cada corrida de um evento é uma corrida separada. Em um evento multiclasse, o abandono pode ser adequado para algumas classes, mas não para todas.

fatos

Na terceira regata de um evento para cada uma das 15 classes offshore, todas as classes navegaram no mesmo curso em que uma marca de alcance se moveu quase uma milha (1,6 km) fora de posição. Vários barcos em várias classes buscaram reparação por causa disso. A marca saiu de posição mais de uma hora antes de qualquer um dos barcos das duas últimas classes alcançá-la. Nenhum dos barcos dessas duas classes solicitou reparação. A comissão de protestos, no entanto, abandonou as corridas para todas as classes. Os barcos das duas últimas classes então pediram reparação, alegando que o abandono de suas regatas foi impróprio. A reparação foi negada. Eles apelaram.

Decisão

A comissão de protestos falhou em distinguir entre os diferentes procedimentos sob os quais uma regata pode ser abandonada. A comissão de regatas poderia ter abandonado as regatas pela regra 32.1(c) porque a baliza estava fora de posição. Não o fez, entretanto, e parecia ter ficado satisfeito em deixar as corridas em pé.

Se a comissão de protestos tivesse analisado a questão classe a classe, corrida a corrida, teria concluído que não havia nenhuma exigência ou necessidade de abandonar as corridas das duas últimas classes. Pode ter havido razão suficiente para abandonar as regatas de algumas classes, mas a comissão de protestos errou ao abandonar as regatas das classes nas quais nenhuma reparação foi solicitada. Sua decisão de fazê-lo foi uma 'ação imprópria' dentro do significado da regra 62.1(a). Os recursos são julgados procedentes, sendo todos os barcos das regatas das duas classes em causa repostos nas suas posições de chegada.

EUA 1977/200

CASO 38

Regulamentos Internacionais para Evitar Colisões no Mar

Os Regulamentos Internacionais para Evitar Colisões no Mar (IRPCAS) visam garantir a segurança das embarcações no mar, evitando situações que possam levar a colisões.

Quando as regras de direito de passagem do IRPCAS substituem as regras da Parte 2, elas efetivamente proíbem um barco com direito de passagem de mudar de rumo em direção ao barco obrigado a manter-se afastado quando estiver próximo a esse barco.

fatos

O aviso de corrida para uma corrida noturna substituiu, entre o pôr do sol e o nascer do sol, as regras da Parte 2 pelas regras de direito de passagem do IRPCAS. Por volta das 0030, L e W estavam navegando com amuras de estibordo em cursos paralelos separados por dois comprimentos de casco. B estava livre à popa de L e em uma rota a barlavento da rota de L, e estava se aproximando de L. B mudou o curso para estibordo, forçando B a responder para evitar uma colisão. B protestou alegando que 'orçar era proibido à noite'. A comissão de protesto manteve o protesto de acordo com o IRPCAS, Parte B, Seção II, Regra 17. S apelou alegando que a comissão de protesto aplicou incorretamente as regras relevantes do IRPCAS.

Decisão

A Regra 13(a) do IRPCAS estabelece que 'qualquer embarcação que ultrapasse outra deve manter-se fora do caminho da embarcação que está sendo ultrapassada', e a Regra 13(b) declara 'Uma embarcação deve ser considerada ultrapassada quando se aproximar de outra embarcação de uma direção mais de 22,5 graus atrás de seu feixe, isto é, em tal posição em relação à embarcação que ela está ultrapassando, que à noite ela seria capaz de ver apenas a luz de popa daquela embarcação, mas nenhuma de suas luzes laterais.' No caso acima, W era a embarcação que estava ultrapassando. A regra 13(d) declara: 'Qualquer alteração . . . subsequente do rumo entre as duas embarcações não deverá . isentar [a embarcação ultrapassadora] do dever de manter-se

afastado da embarcação ultrapassada até que ela finalmente tenha passado e esteja livre.' A embarcação ultrapassada, neste caso L, tem obrigações para com a embarcação ultrapassadora. Estes estão na Regra 17, que afirma em parte, 'Onde uma das duas embarcações deve se manter fora do caminho, a outra deve manter seu curso e velocidade.' É esta regra que proíbe a manobra de regata conhecida como 'orçar' enquanto. Portanto, o apelo de S é rejeitado e a decisão da comissão de protestos de penalizá-lo é mantida.

CAN 1976/32

CASO 39

Desportivismo e as Regras Regra

60.2(a), Direito de Protesto; Direito de Solicitar Reparação ou Regra 69

Ação

Uma comissão de regata não é obrigada a protestar contra um barco. A responsabilidade primária pela aplicação das regras é dos competidores.

fatos

Ao longo de uma série de cinco corridas, A competiu com uma equipe de três. Após a última regata, B e outros protestaram em conjunto com A, alegando que ela havia quebrado uma regra de classe que limitava a tripulação a dois. Este foi o primeiro protesto relacionado ao assunto. Foi recusado porque os cascos dos barcos protestantes tinham mais de 6 metros de comprimento, mas nenhum dos barcos exibia bandeira vermelha. Esta decisão foi apelada com base no fato de que a comissão de regata deveria, por sua própria iniciativa, ter protestado A em todas as regatas.

Decisão

Conforme previsto na regra 63.5, o protesto foi inválido porque nenhuma bandeira vermelha foi exibida conforme exigido pela regra 61.1(a). Sustentar este recurso equivaleria a uma conclusão de que um comitê de regata deveria conhecer as regras de classe de cada classe, e que então tem a obrigação de aplicá-las quando os próprios membros da classe não o fizerem. Essa obrigação não é colocada em uma comissão de regata. Além disso, a regra 60.2(a) é claramente discricionária, pois diz que 'Uma comissão de regata pode (ênfase adicionada) protestar um barco'.

Conforme declarado no primeiro Princípio Básico, Desportivismo e as Regras, 'Os competidores no esporte de vela são regidos por um conjunto de regras que se espera que eles sigam e façam cumprir.' A responsabilidade primária pela aplicação das regras, portanto, recai sobre os competidores.

O recurso é rejeitado e a decisão da comissão de protesto é mantida.

CAN 1977/35

CASO 40

Regra 46, Pessoa Encarregada

Regra 75, Entrando em um Evento

Salvo indicação em contrário nas regras da classe, aviso de regata ou instruções de regata, o proprietário ou outra pessoa encarregada de um barco é livre para decidir quem o dirige em uma regata, desde que a regra 46 não seja infringida.

fatos

Em uma série, A foi inscrito pelo proprietário, que o guiou na corrida 1. Nas corridas 2 e 3 ele foi dirigido por outra pessoa da qual nenhuma inscrição foi recebida. A comissão de regata protestou contra ela, alegando que ela havia infringido a regra 11(e) da classe nas regatas 2 e 3. A regra 11(e) da classe diz: 'A distribuição de deveres entre o timoneiro e a tripulação deve ser inteiramente a critério do timoneiro, a menos que estipulado de outra forma nas instruções de regata.' A comissão de protestos decidiu que A era um não participante e não titular nas corridas 2 e 3 e pontuou seu DNS nessas corridas, afirmando que a regra 11(e) da classe não permitia a substituição permanente pela tripulação no leme por um toda a regata ou regatas, já que o único propósito disso seria aumentar as chances de um barco vencer uma série. A apelou.

Decisão

Recurso de A provido. O proprietário de um barco pode nomear outra pessoa para dirigi-lo. É o barco que está inscrito em um evento (ver regra 75) e, salvo disposição em contrário nas regras da classe, aviso de regata ou instruções de regata (o que não foi o caso neste caso), é um assunto para o proprietário ou outra pessoa responsável por ela para decidir quem a conduz a qualquer momento, desde que a regra 46 não seja infringida. A foi devidamente inscrito no evento, e sua pontuação na série deve ser baseada em suas colocações finais em todas as três corridas.

GBR 1977/2

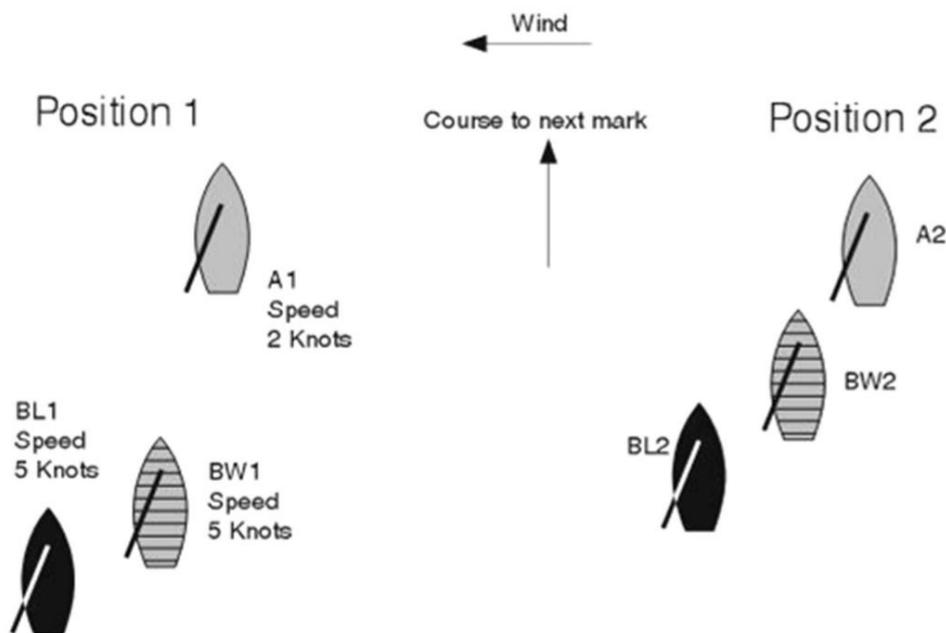
CASO 41

Definições, Clear à ré e Clear à frente; Definições de sobreposição, regra de obstrução 11, na mesma amura, regra sobreposta 12, na mesma amura, sem sobreposição Regra 19.2, espaço para passar uma obstrução: dar espaço em uma obstrução

Uma discussão de como a regra 19.2(b) e as definições de Obstrução e Livre à Ré e Livre à Frente; A sobreposição aplica-se quando dois barcos em compromisso com as mesmas amuras ultrapassam e passam a sotavento de um barco à frente com as mesmas amuras. Não há obrigação de pedir espaço em uma obstrução, mas é prudente fazê-lo.

fatos

Os barcos BL e BW, em compromisso com amuras de boreste, estão ultrapassando o barco A, também com amuras de boreste, mas movendo-se mais lentamente. Antes que os barcos alcançassem a posição 1, BW havia ultrapassado BL por ré safo.



Questão 1

Quais são as regras aplicáveis •

enquanto BW e BL estão ultrapassando A?

- depois que BW fica sobreposto a sotavento de A na posição 2?

resposta 1

Como BW ultrapassou BL saindo da popa safo antes dos barcos alcançarem a posição 1, a regra 17 não se aplica entre BW e BL em nenhum momento durante o incidente.

Enquanto BW e BL estão ultrapassando A, a regra 12 requer que ambos BL e BW se mantenham afastados de A. Portanto, A é uma obstrução tanto para BL quanto para BW. No entanto, A não é uma obstrução contínua, como a última frase da definição Obstrução deixa claro. BL pode optar por passar A em qualquer um dos lados (consulte a regra 19.2(a)). BL escolhe passar A para sotavento. Durante o intervalo de tempo em que BW está entre BL e A e ambos BW e BL ainda estão afastados da popa de A, a regra 19.2(b) exige que BL, o barco de fora, dê a BW, o barco de dentro, espaço entre ele e A, a obstrução.

Quando BW se sobrepõe a A, as regras aplicáveis mudam: BL se sobrepõe a A porque BW está entre A e BL (consulte a quarta sentença da definição Clear Aster e Clear Ahead; Overlap); a regra 12 deixa de se aplicar; BL e BW obtêm o direito de passagem pela regra 11 sobre A, então A deixa de ser uma obstrução para BW e BL, e BL se torna uma obstrução para BW e A; inicialmente, a regra 15 exige que BL e BW dêem espaço a A para se manter afastado; e, assim que puder fazê-lo, A é obrigado pela regra 19.2(b) a dar espaço a BW entre A e BL.

Questão 2

Quando um barco tem direito a espaço pela regra 19.2(b), ele é obrigado a gritar por espaço?

Resposta 2

Não. Um barco com direito a espaço de acordo com a regra 19.2(b) não é obrigado a gritar por espaço, embora seja prudente fazer isso para evitar mal-entendidos.

GBR 1977/6

CASO 42

Excluído

CASO 43

Definições, Clear à ré e Clear à frente; Sobreposição Regra

10, Em Bordas Opostas Regra

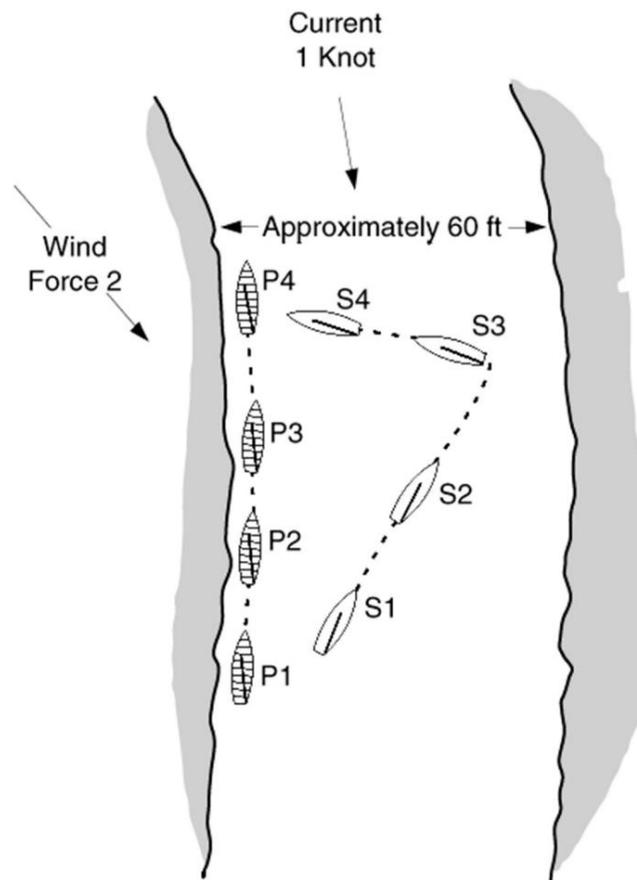
14, Evitar Contato Regra 19.2(b),

Espaço para Passar uma Obstrução: Dar Espaço em uma Obstrução

Um barco de bolina cerrada com amuras a bombordo que esteja navegando paralelo e próximo a um obstáculo deve manter-se afastado de um barco que completou sua amura para estibordo e está se aproximando em rota de colisão.

fatos

P está velejando rio acima, bolina cochada com amuras a bombordo, muito próximo da margem. S, incapaz de apontar tão alto quanto P, é forçado a navegar para longe da margem. Ele então vira para estibordo e imediatamente brada 'estibordo' para P. P continua navegando e, quando atinge uma posição na qual não pode orçar sem atingir a margem ou arribar sem colidir com S, ele brada S pedindo espaço.



Pergunta

Qual regra ou regras se aplicam?

Responder

B está sujeito à regra 10 e deve manter-se afastado. P também é exigido pela regra 14 para evitar o contato se razoavelmente possível. S estabelece o direito de passagem sobre P quando vira para estibordo, mas deve observar as regras 13 e 15. S cumpre o requisito da regra 13 não virando tão perto que P tenha que tomar medidas para evitar antes que S alcance seu rumo de bolina cochada. Após S adquirir o direito de passagem sobre P pela regra 10, S cumpre a regra 15 dando inicialmente a P espaço para manter-se afastado.

A regra 19.2(b) não se aplica porque S e P estão em amuras opostas, não estão ambos velejando a mais de 90 graus do vento verdadeiro e, portanto, não estão sobrepostos nas posições 3 e 4 (consulte a última frase da definição de popa livre e Clear Ahead; Sobreposição). A regra 20 não se aplica porque P e S não estão na mesma amura. Portanto, S não é obrigado a dar espaço a P em resposta ao pedido de espaço de P. No entanto, depois que fica claro que B não está se mantendo afastado, a regra 14 requer que S, se for razoavelmente possível, evite contato com P. S correria o risco de ser desqualificado se houvesse contato que causasse danos ou ferimentos.

GBR 1978/5

CASO 44

Regra 5, Regras que regem as Autoridades Organizadoras e Oficiais Regra 62,
Regra de Reparação

64.1(c), Decisões: Padrão de Prova, Decisões da Maioria e Pedidos de Reclassificação

Um barco não tem permissão para protestar contra uma comissão de regata por quebrar uma regra. No entanto, se ela tentar fazê-lo, seu 'protesto' pode atender aos requisitos de um pedido de reparação, caso em que a comissão de protestos deve tratá-lo de acordo.

fatos

Nas instruções de regata para um evento multiclasse, a instrução 18 previa que a linha de partida e a primeira baliza fossem colocadas para que a primeira perna fosse navegada a barlavento. Depois que a comissão de regata o fez e iniciou uma classe, o vento recuou cerca de 55 graus. A aula de finlandês era a próxima a começar, mas a primeira

a marca não pôde ser movida, pois a classe anterior ainda navegava em sua direção e estava bem aquém dela. Quando os finlandeses começaram, nenhum conseguiu alcançar a primeira marca em uma única amura, mas o posterior apoio do vento permitiu que alguns o fizessem. O barco A 'protestou a comissão de regata', afirmando que, de acordo com a regra 5 e a regra de definição, a instrução de regata 18 era uma regra e a comissão de regata a havia violado.

A comissão de protestos ficou convencida de que a primeira perna do percurso não era uma perna de 'barlavento' dentro do significado das instruções de regata. Por outro lado, não encontrou nenhuma evidência que sugerisse que, dentro dos termos da regra 62.1(a), a pontuação ou colocação de A na regata ou série, sem culpa dela, piorou porque a primeira mão não foi uma perna 'barlavento'. A comissão de protesto decidiu que os resultados da corrida seriam mantidos.

A apelou, afirmando que seu protesto não foi baseado em um pedido de reparação sob a regra 62.1(a). Baseou-se simplesmente no fato de que a comissão de regata não cumpriu a instrução de regata 18, uma regra, e a regra 5, que obrigava as comissões de regata a serem regidas pelas regras. A comissão de protestos baseou sua decisão na regra 62.1(a), que foi, em sua opinião, incorreta. Permitir que uma regata seja mantida quando não foi disputada conforme exigido pelas regras infringiu a regra 5 e não pode estar dentro do escopo da regra 62.1(a).

Decisão

As regras de regata não permitem que uma comissão de regata seja protestada ou penalizada. No entanto, a comissão de protestos reconheceu o 'protesto' inválido de A como tendo cumprido os requisitos de um pedido válido de reparação de acordo com as regras 62.1(a) e 62.2, e agiu corretamente de acordo com a regra 64.1(c) para tratá-lo de acordo. Ele descobriu que não havia evidência de que a pontuação ou a colocação de A havia piorado por uma ação imprópria ou omissão da comissão de regata. Assim, nega-se provimento ao recurso de A.

GBR 1978/8

CASO 45

Definições, Regra de

Chegada 62.1(a), Regra de

Reparação 64.3, Decisões: Decisões sobre Reparação

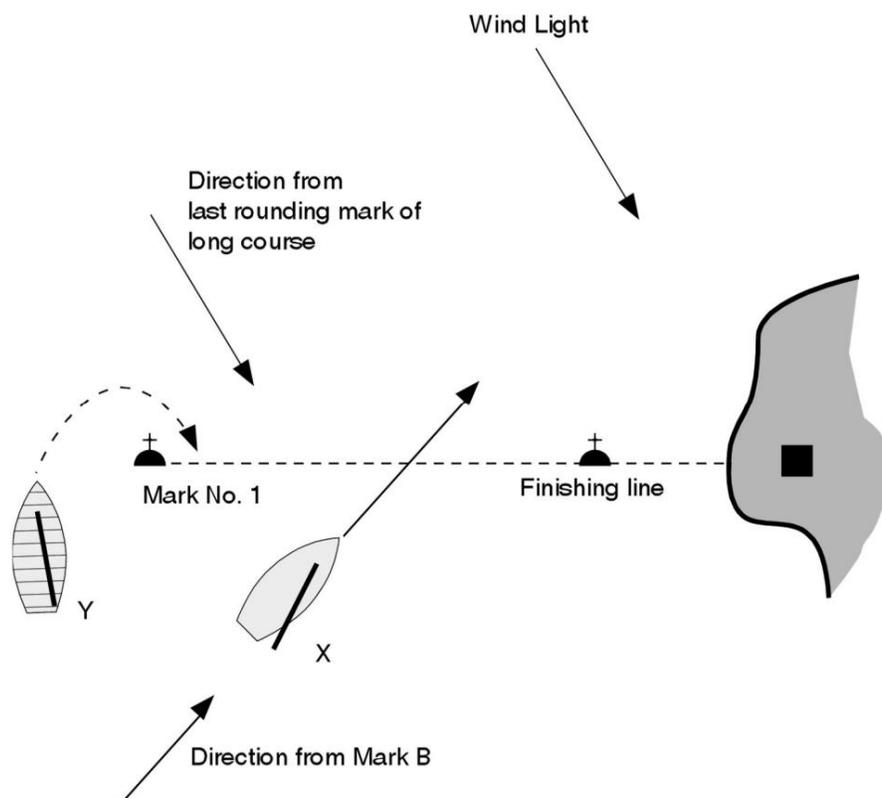
Quando um barco não chega corretamente devido a um erro da comissão de regata, mas nenhum dos barcos em regata ganha ou perde

como resultado, uma forma apropriada e justa de reparação é pontuar todos os barcos na ordem em que cruzaram a linha de chegada.

fatos

Durante o dia, a turma disputou duas regatas. Após a primeira regata, que os barcos terminaram saindo do Marco 1 para boreste, o vento ficou fraco. Consequentemente, o oficial de regata estabeleceu um segundo percurso mais curto e emitiu uma alteração nas instruções de regata afirmando que, embora a Marca B fosse a última marca de contorno, a Marca 1 deveria ser deixada a estibordo. A mesma marca da linha de chegada estava sendo usada para outra regata ainda usando o percurso mais longo com uma última etapa a favor do vento, e o oficial de regata foi avisado para não definir percursos que pudessem levar barcos diferentes a passar pela marca de chegada ou cruzar a linha de chegada em direções opostas. instruções.

X e dois outros barcos terminaram de deixar o Mark 1 para bombordo e foram considerados DNF. Y, seguido pelo resto da frota, navegou no rumo prescrito pela alteração das instruções de regata, deixando a Marca 1 a boreste. Eles, portanto, navegaram em uma chegada em 'gancho', conforme mostrado no diagrama.



X solicitou reparação alegando que a comissão de regata não aplicou a definição Chegar corretamente quando concedeu o primeiro lugar a Y, enquanto X foi o primeiro barco a chegar conforme exigido pela definição. O protesto

A comissão deu reparação, concordando que X e os outros dois barcos haviam chegado corretamente, e os reintegrou na regata. Para barcos que não chegaram dessa forma, a comissão exerceu seu poder discricionário segundo a regra 64.3 para 'fazer um acordo o mais justo possível para todos os barcos afetados'. Ele ajustou as pontuações da regata de acordo com a ordem em que todos os barcos cruzaram a linha de chegada, independentemente da direção em que a cruzaram.

X apelou contra a nova ordem de chegada, alegando que a redação da definição de chegada era inequívoca e afirmando que tal arranjo negaria a definição e anularia seu propósito, que, ela acreditava, era impedir finalizações de 'gancho redondo'.

Decisão

Nega-se provimento ao recurso de X. Como a instrução de regata que conflitava com a definição de chegada era inválida, emití-la foi uma ação imprópria da comissão de regata que qualificou os três barcos para consideração de reparação pela regra 62.1(a). Nenhum dos barcos ganhou ou perdeu como resultado do erro da comissão de regata, então a reparação concedida foi apropriada. Também foi um acordo o mais justo possível para todos os barcos afetados, conforme exigido pela regra 64.

GBR 1979/1

CASO 46

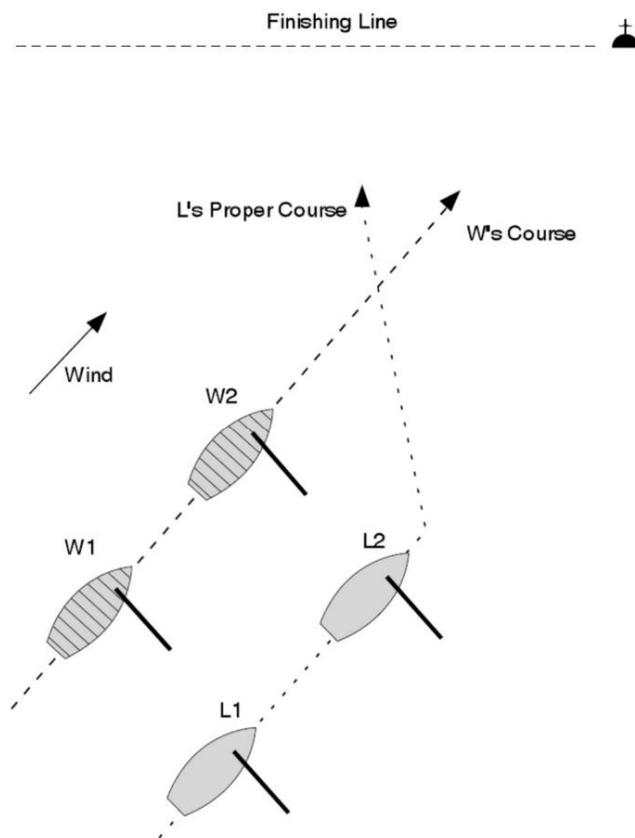
Definições, Regra de Rumo

Adequado 11, Na Mesma Amura, Regra

Sobreposta 16.1, Mudança de

Rumo Regra 17, Na Mesma Amura; Curso Adequado

Um barco a sotavento tem o direito de orçar para o seu rumo correto, mesmo quando tiver estabelecido um compromisso a sotavento de safo da popa e dentro de dois comprimentos de casco do barco a barlavento.



fatos

Por algum tempo, B estava velejando quase morto a favor do vento em um curso reto em direção à extremidade de estibordo da linha de chegada quando S, um barco que estava safo da popa, ficou em compromisso dentro de dois de seus comprimentos de casco a sotavento de B. Na ausência de W, L teria navegado em um curso mais alto diretamente em direção à linha. Para fazer isso, ela chamou W para subir. Não houve resposta. L bradou novamente e orçou para uma posição muito próxima de B, mas B ainda não respondeu. S parou de orçar e arribou pouco antes de ocorrer o contato. S protestou pela regra 11.

A comissão de protesto considerou que não havia evidência suficiente para mostrar que B teria terminado mais cedo navegando em um curso mais alto. Dizia que, embora pudesse haver conflito entre os rumos de um barco a barlavento e de sotavento, um barco que ultrapassasse outro vindo de ré não tinha o direito de forçar um barco a barlavento a navegar acima de seu rumo correto. O protesto foi indeferido e S apelou, reivindicando o direito de orçar para seu rumo correto pela regra 17.

Decisão

A regra 11 diz que quando dois barcos com as mesmas amuras estão em compromisso, o barco de barlavento deve manter-se afastado. As ações de um barco a sotavento, no entanto, são

limitado pelas regras 16.1 e 17. Havia espaço para B manter-se afastado quando S orçou e, portanto, S não infringiu a regra 16.1. A comissão de protestos, embora não o tenha dito explicitamente, reconheceu que o rumo correto de S era direto para a linha de chegada. Um curso direto para a linha não era apenas mais próximo, mas também colocaria S em um ponto de navegação mais rápido. Enquanto S não tinha o direito de velejar acima de seu rumo correto, ele tinha o direito de orçar para seu rumo correto, mesmo tendo estabelecido o compromisso de safo da popa enquanto estava a dois de seus comprimentos de casco de W. Portanto, S não infringiu a regra 17 .

O curso correto de B não é relevante para a aplicação das regras a este incidente. Ele foi obrigado a se manter afastado de S. Quando S orçou, ele deu a B espaço para se manter afastado conforme exigido pela regra 16.1. No momento em que S precisava parar de orçar e arribar para evitar o contato, B infringiu a regra 11. Portanto, o apelo de S é aceito e B é desclassificado por infringir a regra 11.

EUA 1979/224

CASO 47

Regra 2, Navegação Justa

Um barco que deliberadamente brada 'estibordo' quando sabe que está com amuras a bombordo não agiu de forma justa e infringiu a regra 2.

fatos

Um timoneiro experiente de um barco amurado a bombordo brada 'estibordo' para um iniciante que, embora amurado a estibordo, não estando seguro de si e provavelmente com medo de ter seu barco furado, vira a bombordo para evitar uma colisão. Nenhum protesto é apresentado.

Algumas pessoas pensam que é permitido tirar proveito da inexperiência e da falta de conhecimento das regras dessa maneira. Outros rejeitam esse argumento com base no fato de que é totalmente contrário ao espírito das regras enganar um concorrente dessa maneira.

Sabe-se que esse truque costuma ser usado, principalmente quando estão envolvidos novatos.

Pergunta

Nesse caso, além de infringir a regra 10, o barco com amuras a bombordo infringiu a regra 2?

Responder

Um barco que deliberadamente brada 'estibordo' quando sabe que está com amuras a bombordo não agiu de forma justa e infringiu a regra 2. A comissão de protestos também pode considerar tomar medidas de acordo com a regra 69.

GBR 1980/1

CASO 48

Regra 63.2, Audiências: Hora e Local da Audiência; Tempo para as partes se prepararem

A parte 5 das regras de regata visa proteger um barco de ser tratado injustamente, não para fornecer brechas para os protestantes. Um protestado tem o dever de se proteger agindo razoavelmente antes de uma audiência.

fatos

O barco Y foi protestado pelo barco X por causa de um incidente entre eles. Y foi desclassificada e apelou.

Seu recurso alegou que, ao contrário da regra 63.2, o representante de Y tomou conhecimento de que uma audiência estava sendo realizada apenas quando foi intimado a comparecer; foi-lhe negada permissão para ler o protesto fora da sala de audiência, mas foi obrigado a lê-lo durante a audiência; e não lhe foi dado um tempo razoável para preparar a defesa.

A comissão de protestos comentou o recurso da seguinte forma: a hora da audiência foi afixada no quadro de avisos oficial; O protesto de X foi apresentado ao escritório da corrida e estava disponível para leitura por mais de uma hora antes desse horário; seu representante informou ao representante de Y que o protesto havia sido apresentado; ele não fez nenhum esforço para preparar uma defesa; e ele teve que ser convocado do refeitório do clube quando a comissão de protesto, a outra parte e as testemunhas estavam reunidas e prontas para prosseguir.

Decisão

O apelo de Y é rejeitado pelas razões apresentadas pela comissão de protestos em seus comentários. O representante de Y sabia que seu barco estava sendo protestado e era seu dever se proteger agindo razoavelmente, o que incluía buscar o formulário de protesto de X, lê-lo e usar o amplo tempo disponível para preparar sua defesa.

GBR 1980/5

CASO 49

Regra 14, Evitar Contato

Regra 19.2(b), Espaço para Passar uma Obstrução: Dar Espaço em uma

Obstrução Regra 23.2, Interferir com outro

Barco Regra 43.1(b),

Isenção Regra 63.2, Audiências: Hora e Local da Audiência; Tempo para as Partes

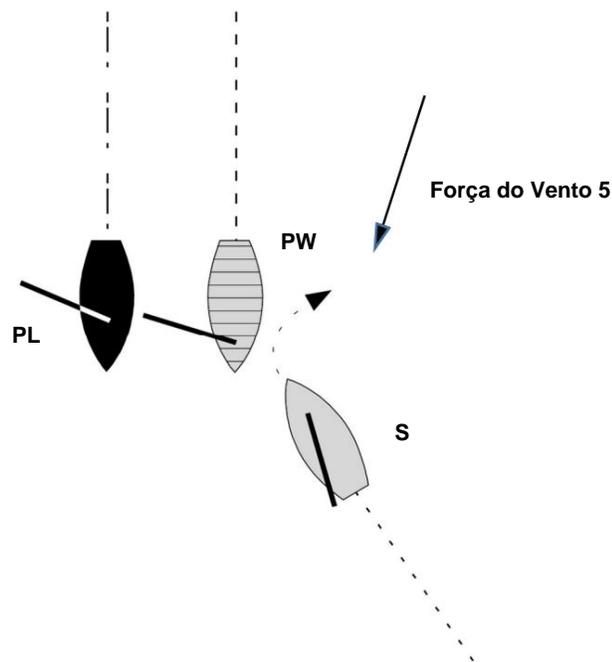
Prepararem a Regra 63.3, Audiências: Direito de Estar Presente

Quando dois protestos surgirem do mesmo incidente, ou de incidentes muito relacionados, eles devem ser ouvidos juntos na presença de representantes de todos os barcos envolvidos.

fatos

Em mar moderado a agitado e brisa fresca, S, bolina cochada com amuras a estibordo em seu rumo correto, convergiu com PW e PL, em compromisso e amplo alcance em amuras a bombordo em uma perna diferente do percurso. Os mastros de PW e S tocaram, apesar de S orçar bruscamente na tentativa de evitar a colisão, mas não houve danos ou feridos.

Dois protestos surgiram a partir deste incidente e foram ouvidos separadamente. No primeiro protesto, S v PW, este último foi desclassificado pela regra 10. Os fatos apurados naquela audiência não mencionavam PL. Durante a audiência do segundo protesto, PW v PL, PL afirmou que sabia que S estava convergindo com PW e PL, que PW provavelmente precisaria de espaço de PL para evitar uma possível colisão grave e que a situação estava se desenvolvendo rapidamente. PL foi desclassificado pela regra 19.2(b) por não dar espaço a BW entre ele e S, uma obstrução. PW apelou da decisão da comissão de protestos que a desqualificou.



Decisão

Nestes casos, os dois protestos deverão, conforme permitido pela regra 63.2, ser ouvidos juntos na presença de representantes de todos os barcos envolvidos. Isso garante que todos eles ouçam todo o testemunho prestado à comissão de protestos sobre o incidente, conforme exigido pela regra 63.3. Se este procedimento tivesse sido seguido, a comissão de protestos teria aprendido que a colisão entre BW e S surgiu da incapacidade de BW de arribar porque PL não lhe deu espaço para fazê-lo conforme exigido pela regra 19.2(b), e BW foi portanto, exonerado pela regra 43.1(b) por infringir a regra 10.

B interferiu com PW, um barco em outra perna, mas S não infringiu a regra 23.2 porque estava velejando em seu rumo correto.

Houve contato entre B e B, mas nenhum dos dois infringiu a regra 14 porque (1) depois que ficou claro que BW não iria se manter afastado de S, não foi possível para S ter evitado o contato, e (2) após ficou claro para PW que PL não iria lhe ceder o quarto a que tinha direito, não foi possível para PW ter evitado o contato.

Recurso de PW provido. Como PW foi exonerado pela regra 43.1(b) por infringir a regra 10, ele deve ser reintegrado. A decisão da comissão de protestos de desqualificar PL por infringir a regra 19.2(b) foi correta.

CASO 50

Definições, mantenha-se afastado

Regra 10, em amuras opostas

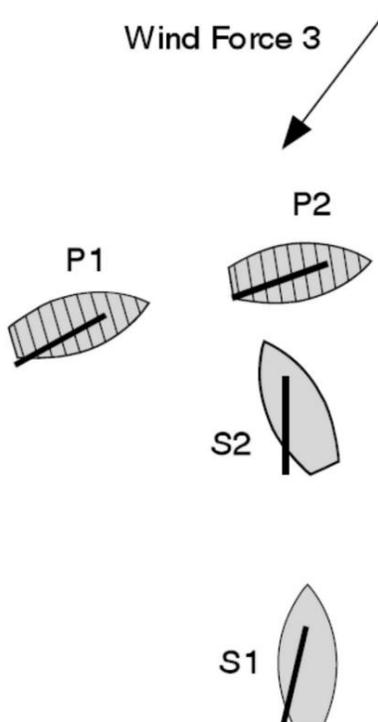
Regra 14, Evitando Contato

Quando uma comissão de protestos descobre que em um incidente de bombordo-estibordo, S não mudou de rumo e que não houve uma genuína e razoável apreensão de colisão por parte de S, ela deve rejeitar seu protesto. Quando a comissão constatar que S mudou de rumo e que havia dúvida razoável de que P poderia ter cruzado à frente de S se S não tivesse mudado de rumo, então P deve ser desclassificado.

fatos

Em uma perna de barlavento, B encontrou S e navegou um rumo para cruzar à frente de S. S abordou, exibiu uma bandeira de protesto e saudou P por sua intenção de protestar. Ambos os barcos eram barcos de quilha de 27 pés (8 m) idênticos, e a força do vento era de For

Be protestou pela regra 10, afirmando que teve que arribar para evitar colidir com B. A comissão de protesto rejeitou o protesto de B, afirmando que 'A necessidade de mudar de rumo não pode ser substanciada pelo testemunho conflitante dos dois timoneiros.' S apelou.



Decisão

Os protestos da regra 10 envolvendo nenhum contato são muito comuns, e os comitês de protesto tendem a lidar com eles de maneiras muito diferentes. Alguns colocam o ônus no barco com amuras de bombordo para provar conclusivamente que ele teria saído do barco com amuras de estibordo, mesmo quando as evidências deste último mal são dignas de crédito. Tal ônus não aparece na regra 10. Outras comissões de protesto estão relutantes em permitir qualquer protesto da regra 10 na ausência de contato, a menos que o barco com amuras a estibordo prove conclusivamente que o contato teria ocorrido se ele não tivesse mudado de rumo. Ambas as abordagens

O diagrama de S, posteriormente endossado pela comissão de protestos, mostra que S arribou para evitar o contato. O diagrama de P, que não foi endossado pela comissão de protestos, mostrava um quase acidente se S não arribasse. P não negou ou confirmou que S abordou, mas disse que, se o fizesse, seria desnecessário.

Um barco com amuras de estibordo em tais circunstâncias não precisa manter seu curso para provar, ao atingir o barco com amuras de bombordo, que uma colisão era inevitável. Além disso, se ele fizer isso, estará infringindo a regra 14. Em uma audiência de protesto, B deve estabelecer que o contato teria ocorrido se ele tivesse mantido seu curso, ou que havia dúvida suficiente de que P poderia cruzar com segurança à frente para criar uma apreensão razoável de contato por parte de S e que era improvável que S não tivesse 'nenhuma necessidade de evitar uma ação' (ver a definição Mantenha-se Afastado).

Em sua própria defesa, P deve apresentar evidências adequadas para estabelecer que S não mudou de rumo ou que P teria cruzado com segurança à frente de S e que S não precisava evitar nenhuma ação. Quando, após considerar todas as evidências, uma comissão de protestos constatar que B não mudou de rumo ou que não houve uma apreensão genuína e razoável de colisão de sua parte, ela deve rejeitar seu protesto. Quando, no entanto, fica satisfeito que S mudou de rumo, que havia dúvida razoável de que P poderia ter cruzado à frente e que S tinha justificativa para evitar a ação ao arribar, então B deveria ser desclassificado.

Com base nos fatos, conforme mostrado no diagrama e no relatório da comissão de protestos, a capacidade de B de cruzar à frente de S era, na melhor das hipóteses, duvidosa. A apelação de S é mantida e P é desqualificado.

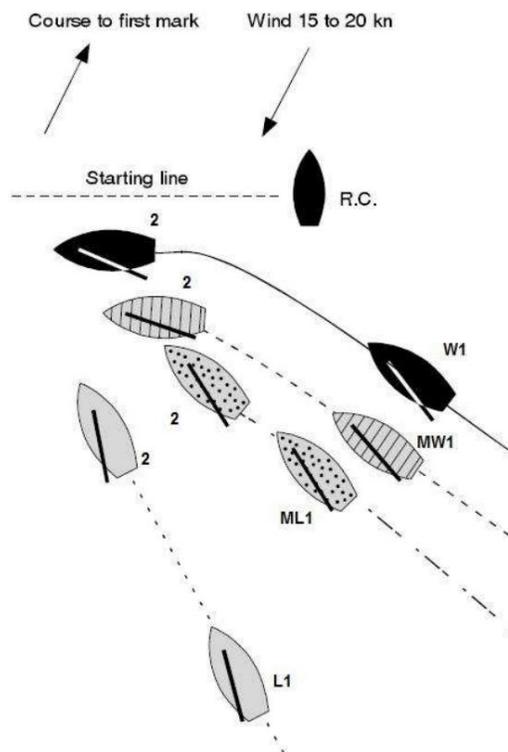
CASO 51

Regra 11, Na mesma amura, Regra sobreposta 43.1(a), Exoneração

Uma comissão de protestos deve descobrir que os barcos foram inocentados no momento do incidente quando, como resultado da infração de uma regra por outro barco, eles foram obrigados a infringir uma regra.

fatos

O diagrama mostra as rotas de quatro barcos grandes de aproximadamente trinta segundos antes do sinal de partida até quinze segundos antes. Na posição 2, MW foi forçado a arribar para evitar colisão com W, e quase imediatamente depois ML e L também foram forçados a arribar para evitar o barco a barlavento. Não houve contato entre nenhum dos barcos. Se B tivesse seguido um curso para se manter afastado, teria cruzado a linha de partida antes de seu sinal de partida. Cada barco a sotavento saudou o barco a barlavento e cada um protestou contra o barco ou barcos a barlavento dela.



A comissão de protestos desclassificou W, MW e ML e justificou sua ação em relação aos barcos intermediários afirmando que 'não fazê-lo limitaria a eficácia da regra 11 porque todos os barcos, exceto o mais a barlavento, estariam imunes à desqualificação.' MW e ML recorreram.

Decisão

Ambos os recursos são providos. MW e ML devem ser restabelecidos. Ambos, por seus brados, tentaram evitar ter que arribar, e nenhum deles arribou antes de ser obrigado a fazê-lo para evitar o contato com o barco imediatamente a barlavento. A regra 14 exigia que evitassem o contato se fosse "razoavelmente possível" fazê-lo, e eles cumpriram a regra. Cada um deles infringiu a regra 11, mas cada um foi obrigado a fazê-lo porque B infringiu a regra 11. Portanto, cada um deles foi exonerado pela regra 43.1(a) no momento do incidente.

EUA 1950/37

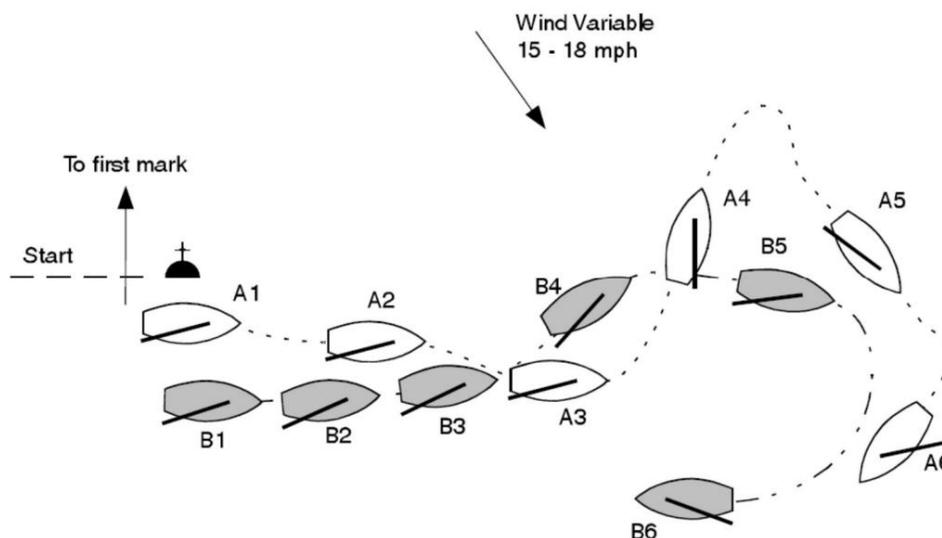
CASO 52

Regra 16.1, Mudança de Rumo

A regra 16.1 não restringe o curso de um barco que mantém-se afastado. Manobrar para conduzir outro barco para longe da linha de partida não infringe necessariamente esta regra.

fatos

Antes do sinal de partida, os dois barcos, A e B, afastaram-se da linha de partida. A, movendo-se mais rápido, passou e estava à frente de B na posição 3. Na posição 4, A orçou para bolina cochada, pretendendo virar de volta para a linha, mas descobriu que B também havia orçado para uma posição onde, tinha Uma virada, teria havido uma colisão imediata. A então arribou para cambiar, apenas para descobrir que B havia arribado para uma posição onde uma cambiar causaria novamente colisão. Finalmente, B virou em roda e se dirigiu para a linha de partida, deixando A bem atrás.



A protestou B pela regra 16.1, alegando que ele havia sofrido interferência enquanto se mantinha afastado. A comissão de protestos desclassificou B, que apelou, sustentando que suas manobras contestadas eram meios legítimos de afastar um competidor da linha de partida.

Decisão

Procede o recurso de B. Ela é reintegrada. As ações de B descrevem uma manobra clássica em competição e corrida de equipe, usada para obter uma posição inicial favorável em relação a outro competidor. O ponto essencial é que a regra 16.1 se aplica apenas a um barco com direito de passagem, o que B, nas posições 3 e 4, não era.

Na posição 4, B, como barco de barlavento, teve que manter-se afastado pela regra 11, mas A não poderia virar sem infringir a regra 13. Na posição 5, B tornou-se o barco de sotavento com direito de passagem pela regra 11. A tinha virado para estibordo amuras, A estaria sujeito à regra 15 e, se mudasse de rumo depois de estar com amuras a estibordo, à regra 16.1. Os fatos mostram que nenhum dos dois barcos quebrou nenhuma regra.

EUA 1955/63

CASO 53

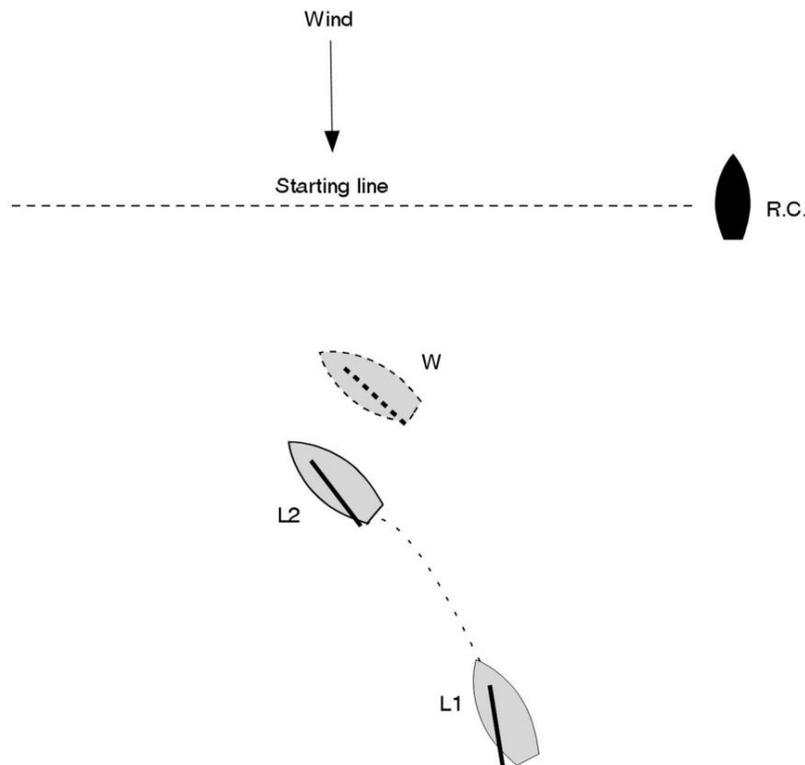
Regra 11, Na mesma amura, sobreposta

Regra 15, Adquirindo direito de passagem

Um barco safo à frente não precisa tomar nenhuma ação para se manter afastado antes de ser sobreladeado a sotavento vindo safo da popa.

fatos

Trinta segundos antes do sinal de partida, B estava quase parado, com as velas batendo. Pelo menos três comprimentos de casco antes de ficar em compromisso a sotavento de W, L bradou 'barco de sotavento'. W não tomou nenhuma ação evasiva. Imediatamente após ficar em compromisso, S teve que arribar para evitar o contato com B; enquanto isso, W começou a ajustar as velas e a navegar. L protestou. A comissão de protestos concluiu que B, tendo recebido o aviso adequado da situação iminente, não conseguiu se manter afastado de um barco de sotavento, infringindo assim a regra 11. B apelou perguntando: 'B, segundo as regras 11 e 15, tem a obrigação de antecipar ficando em compromisso a ponto de ter que ganhar velocidade suficiente para poder responder imediatamente após os barcos ficarem em compromisso?'



Decisão

Permitir tempo adequado para resposta, quando os direitos e obrigações mudam entre dois barcos, está implícito na regra 15 por sua exigência de permitir 'espaço para manter-se afastado' de um barco recém-obrigado. Esta regra não exige que um barco safo da proa tome qualquer medida para se manter afastado como um barco de barlavento antes que o barco safo da popa fique em compromisso a sotavento.

Se S não tivesse arribado imediatamente, ele teria infringido a regra 15. Depois que S ficou em compromisso a sotavento de B, B imediatamente cortou suas velas, rumou para cima e, a partir de então, manteve-se afastado. Ao tomar essas ações, W cumpriu seu

obrigações sob a regra 11. A apelação de B é mantida; nenhum dos barcos quebrou nenhuma regra. W deve ser reintegrado.

EUA 1969/126

CASO 54

Regra 20, Espaço para Virar em uma Obstrução

Interpretação dos requisitos da regra 20 para saudações e sinais e seu tempo.

fatos

O barco A está velejando em bolina cochada com amuras a bombordo em direção a um obstáculo que ele deve virar para evitar. O barco B está velejando em bolina cochada com um comprimento de barco a barlavento e um comprimento de barco à popa de A. A brada a B por espaço para virar.

Questão 1

Quando A está se aproximando do obstáculo, em quanto tempo ele pode gritar por espaço para virar?

resposta 1

A pode bradar por espaço para virar no momento em que, para evitar a obstrução com segurança, ele precisa iniciar o processo descrito na regra 20. Ele pode bradar no momento que lhe permite tempo suficiente nas condições prevaletentes para

- saudar B por espaço para virar por bordo e, se as condições forem tais que um grito não possa ser ouvido, fazer um sinal que indique a necessidade de espaço para virar por bordo;
- repita esse processo caso B não responda; • dar tempo a B para responder (ver Resposta 2 abaixo); • dar tempo para qualquer barco adicional que deva responder para que A tenha espaço para virar (ver Caso 113); e
- virar de bordo, à maneira de marinheiro, logo que possível após a o(s) barco(s) aclamado(s) responde(m) e depois evita a obstrução.

Questão 2

Com que rapidez B deve responder?

Resposta 2

Quando os barcos estiverem claramente se aproximando de um obstáculo no qual A precisará de espaço para virar, B deve estar alerta para a situação e antecipar uma saudação de A. A antecipação é necessária porque a regra 20.2(c) exige que B responda imediatamente respondendo 'Você vira' ou virando o mais rápido possível. Se B não brada imediatamente 'Você vira de bordo', A deve dar a B o tempo necessário para que uma tripulação competente, mas não especialista, se prepare e execute sua viragem de maneira marinheira o mais rápido possível nas condições prevalentes.

Questão 3 O

que A deve fazer se B não responder ao seu chamado?

Resposta 3

A regra exige apenas um brado e, se as condições o permitirem, um sinal adicional. No entanto, se o tempo permitir, é prudente que A repita esse processo. A falta de uma resposta de B não significa que A deve manter seu curso. Se necessário, A deve evitar a obstrução da maneira mais segura, o que pode incluir orçar de proa ao vento ou girar em roda. A pode então protestar se B não respondeu conforme requerido pela regra 20.2(c).

Questão 4

Que ação de A constitui um brado exigido pela regra 20?

Resposta 4

Ao contrário da regra 20.2(c), a regra 20.1 não exige que A use palavras específicas em sua saudação, mas, para atender aos requisitos da regra, essas palavras devem transmitir claramente que A precisa de espaço para virar. O grito deve ser dirigido para B e ser tão alto quanto exigido nas condições prevalentes para ser ouvido por B. Um grito é principalmente um sinal oral, mas, quando o sinal oral não pode ser ouvido, a regra 20.4(a) requer um sinal adicional para chamar a atenção para o granizo. Exemplos são gestos físicos, um sinal de apito ou buzina ou, à noite, um sinal de luz. Se os barcos forem obrigados a monitorar um determinado canal de rádio durante a regata, o granizo também pode ser feito por esse canal. No entanto, se o anúncio de regata especificar uma comunicação alternativa, o barco bradador deverá usá-la (ver regra 20.4(b)).

Esses requisitos para bradar se aplicam igualmente a B se ele responder 'Você vira'.

CASO 55

Retirado para Revisão

Razões para desistir Caso 55: A nova regra 64.1(c), juntamente com a última frase da regra 63.1, exigia que a comissão de protestos abrisse uma audiência para o protesto do barco A. Além disso, a apelação do barco B não deveria ter sido ouvida pela autoridade nacional porque não era uma apelação válida pela regra 70.1(a). O caso contém material valioso, mas precisa ser amplamente revisado para que todas as interpretações das regras do caso sejam corretas.

CASO 56

Excluído

CASO 57

Regra 60.2, Direito de Protesto; Direito de Solicitar Reparação ou Regra 69
Ação

Regra 78, Conformidade com as Regras da Classe; certificados

Quando um certificado atual e devidamente autenticado for apresentado de boa fé por um proprietário que cumpriu os requisitos da regra 78.1, os resultados finais de uma corrida ou série devem permanecer, mesmo que o certificado seja retirado posteriormente.

fatos

A e B estavam entre os barcos que competiram sob um sistema de classificação em uma série de verão. Após sua conclusão, B solicitou reparação alegando que a comissão de regata havia usado um certificado de classificação incorreto para A ao longo da série. Após a apresentação do pedido, a autoridade de classificação confirmou que houve um erro insuspeito cometido pela autoridade de classificação no certificado de A desde sua primeira medição do casco alguns anos antes. B então afirmou que a comissão de regata deveria ter protestado A.

A comissão de protestos concluiu que o proprietário de A não era responsável pelo erro na classificação, nem havia qualquer evidência de que ele havia infringido a regra 78.1. Decidiu que nenhuma ação ou omissão da comissão de regatas era

responsável pelo erro ou por não ter sido descoberto e que, portanto, B não tinha direito a reparação. Ele solicitou confirmação ou correção de sua decisão pela regra 70.2.

Decisão

A decisão da comissão de protestos é confirmada. B alegou que a omissão da comissão de regata em protestar A foi prejudicial para si e para os outros barcos da classe. No entanto, o direito da comissão de regata de protestar um barco pela regra 60.2(a) é claramente arbitrário e não obrigatório. Além disso, neste caso, o relatório do erro no certificado de A veio após o término da série e veio da autoridade nacional de classificação, sobre a qual nem a autoridade organizadora nem a comissão de regata tinham qualquer autoridade.

Quando um certificado válido é considerado defeituoso, ele pode ser retirado pela autoridade que o emitiu, mas nenhuma ação retrospectiva pode ser tomada em relação a uma série concluída ou quaisquer corridas concluídas em uma série que ainda esteja em andamento. Assim, quando um certificado atual devidamente autenticado foi apresentado de boa fé e uma corrida ou série foi concluída, os resultados dessa corrida ou série devem permanecer, mesmo que em uma data posterior o certificado seja retirado.

GBR 1983/1

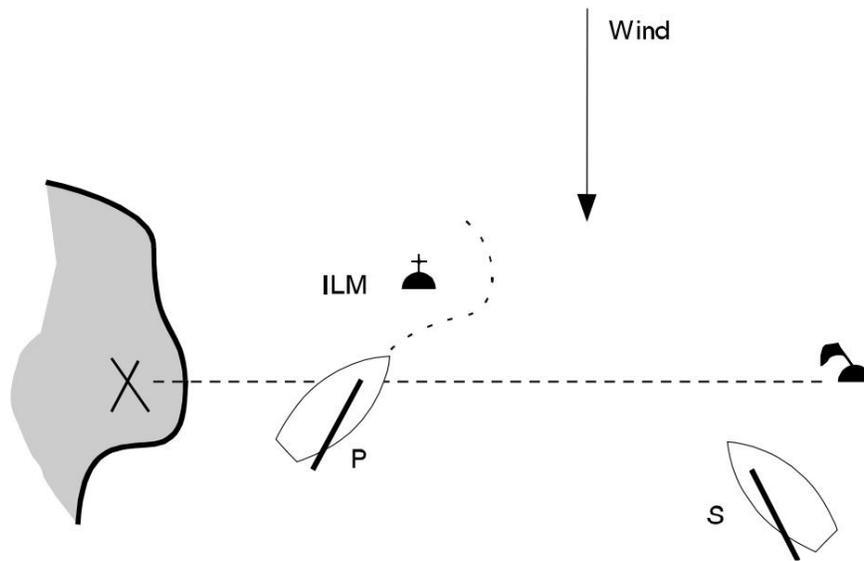
CASO 58

Definições, Definições
de Chegada, Regra
de Marca 28.1, Navegando na Regata

Se uma bóia ou outro objeto especificado nas instruções de regata como marca limite da linha de chegada estiver no lado pós-chegada da linha de chegada, um barco pode deixá-la em qualquer um dos lados.

fatos

As instruções de regata declaravam que a linha de chegada estava entre um mastro em terra e uma marca, com uma marca limite interna a ser deixada a bombordo. No dia em questão, a marca limite interna estava no lado pós-chegada da linha. P cruzou a linha e depois contornou a marca limite interna, conforme mostrado no diagrama. O oficial de corrida a cronometrou como chegada quando seu arco cruzou a linha, antes que ela tivesse contornado a marca limite.



S solicitou reparação alegando que o oficial de regata agiu incorretamente ao registrar P como tendo chegado antes de ela ter completado o percurso. A comissão de protestos não concedeu reparação a S e encaminhou essa decisão, segundo a regra 70.2, para confirmação ou correção.

Decisão

A decisão da comissão de protestos é confirmada. A regra 28.1 declara que um barco 'pode deixar em qualquer lado uma marca que não comece, vire ou termine a perna que está navegando'. Como a marca limite interna estava além da linha de chegada, ela não 'limitou' ou 'terminou' a última etapa do percurso. Somente quando uma marca limite estiver na linha de chegada ou no lado do percurso, um barco deve deixá-la no lado especificado antes ou ao chegar. O oficial de regata acertou ao marcar o tempo de chegada de P quando ela cruzou a linha de chegada.

GBR 1983/5

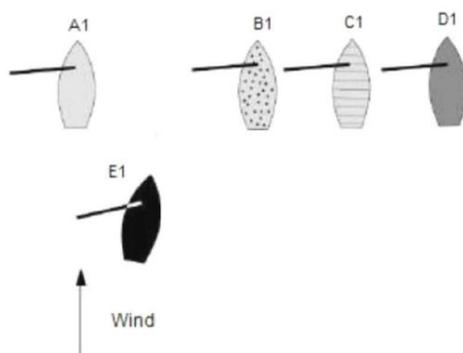
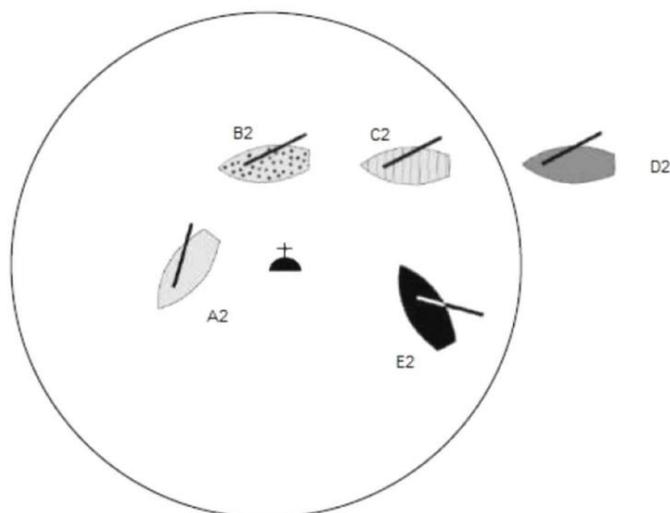
CASO 59

Regra 18.2(a), Espaço na Marca: Concedendo Espaço na

Marca Regra 18.2(b), Espaço na Marca: Concedendo Espaço na Marca

Quando um barco chega ao lado de uma baliza, mas está fora da zona, e quando sua mudança de rumo em direção à baliza resulta em um barco que está na zona e que anteriormente estava safo à ré fica em compromisso dentro dela, a regra 18.2(a) exige que ela para dar espaço na baliza a esse barco, quer a sua distância seja ou não

da baliza foi causada por dar espaço na baliza para outros barcos em compromisso dentro dela.



fatos

Cinco barcos navegavam diretamente a favor do vento para uma marca de sotavento para serem deixados a bombordo. Quatro deles estavam em compromisso na linha de A mais próxima da marca. O quinto barco, E, estava livre à ré de A, B e C quando esses três barcos chegaram à zona. Quando D chegou ao lado da marca e virou para contorná-la, E ficou em compromisso dentro de D. Isso ocorreu depois que E já havia alcançado a zona e antes que D a alcançasse. E contornou a marca atrás de A, B e C, mas dentro de D, que foi capaz de dar espaço na marca para E.

Questão

E tinha direito a espaço na marca pela regra 18.2(a) de D?

Responder

Sim. Como E estava safo da popa de A, B e C quando eles alcançaram a zona, ele foi obrigado pela regra 18.2(b) a dar espaço na baliza a cada um deles. Entre E e D, no entanto, desenvolveu-se uma relação diferente. Para deixar espaço para os três barcos internos com as retrancas totalmente estendidas, D teve que se aproximar da marca em um rumo que o trouxesse para fora da zona. Quando E alcançou a zona, ele estava afastado da popa de D e D ainda estava fora da zona. Portanto, a regra 18.2(b) não se aplica entre D e E. Quando D mudou de rumo em direção à marca, E obteve um compromisso interno e a regra 18.2(a) começou a ser aplicada entre D e E. E tinha direito a espaço na baliza sob essa regra, que D foi capaz de dar.

EUA 1982/250

CASO 60

Retirado para revisão

CASO 61

Regra 71.4, Decisões da Autoridade Nacional Regra 90, Comissão de Regata; Instruções de Navegação; Pontuação

Quando a decisão de uma comissão de protestos é alterada ou revertida mediante apelação, a classificação final e os prêmios devem ser ajustados de acordo.

Questão O

aviso de regata ou as instruções de regata de um evento podem declarar que, embora o direito de apelação não seja negado, a classificação final e as premiações não serão afetadas por qualquer decisão de apelação?

Responder

Não. A regra 86.1 proíbe a alteração de qualquer parte da regra 70, 71 ou 90 no aviso de regata ou nas instruções de regata. Uma apelação envolve não apenas o julgamento de uma disputa sobre o significado de uma regra, mas também, no caso de uma mudança ou reversão da decisão da comissão de protestos, um ajuste dos resultados da corrida e da classificação final do evento. em que os prêmios são baseados. A regra 71.4 estabelece que a decisão da autoridade nacional é final,

e a regra 90.3(d) exige que a comissão de regatas implemente quaisquer alterações de pontuação dirigidas pela autoridade nacional. Além disso, a distribuição de prêmios deve ser ajustada adequadamente.

A regra 90.3(e) permite que o aviso de regata limite as mudanças de pontuação após o final de um evento. No entanto, a norma deixa claro que, mesmo quando aplicável, as alterações decorrentes do recurso devem ser implementadas.

EUA 1983/252

CASO 62

Excluído

CASO 63

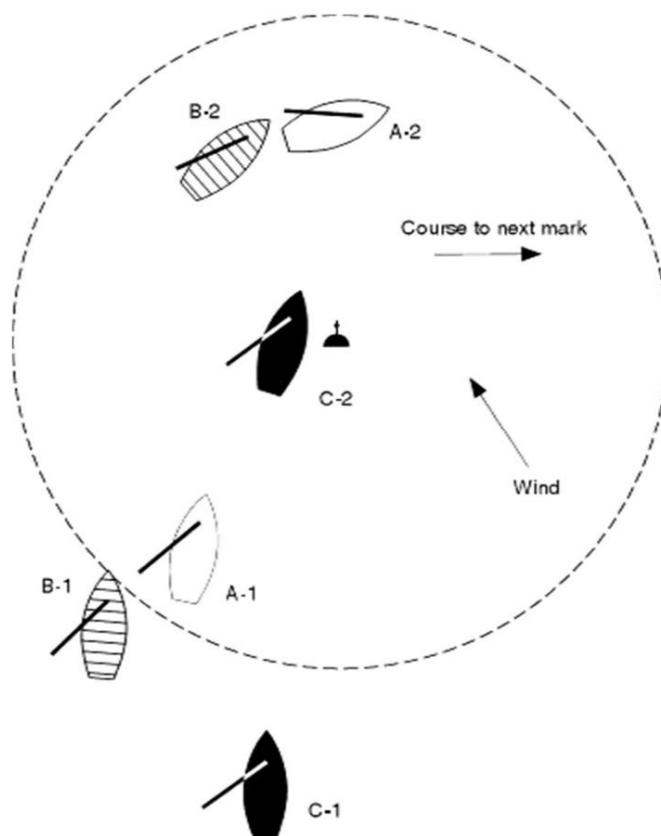
Definições, Espaço na Marca

Regra 18.2(b), Espaço na Marca: Concedendo Espaço na

Marca Regra 18.2(c)(2), Espaço na Marca: Concedendo

Espaço na Marca Regra 43.1(b), Exoneração

Em uma baliza, quando espaço é disponibilizado a um barco que não tem direito a ele, ele pode, por sua conta e risco, aproveitar o espaço.



fatos

Dois barcos, A e B, de largo alcance e prestes a deixar uma marca a estibordo, estavam em compromisso com B do lado de fora. C estava mais à ré. A ultrapassou a marca cerca de um comprimento de casco a sotavento, assim como B, deixando amplo espaço para C contornar a marca dentro deles. B, por causa de sua posição fora de A, não foi capaz de negar a C aquele espaço, e em nenhum momento durante o incidente navegou um rumo que teria resultado em uma colisão com C. Nenhum contato ocorreu. B protestou C.

A próxima etapa do percurso foi um alcance próximo com amuras de estibordo para a próxima marca (consulte a direção para a próxima marca no diagrama).

A comissão de protesto rejeitou o protesto de B afirmando que C não infringiu nenhuma regra quando navegou entre B e a marca e C não fez com que B evitasse ou impedisse B de orçar. B apelou com base no fato de que a ação de C o impediu de executar sua manobra pretendida, que era desacelerar arribando e depois endurecer na popa de A, negando assim espaço para C passar para dentro.

Decisão

Nega-se provimento ao recurso de B.

A regra 12 (e posteriormente a regra 11) exigia que C se mantivesse afastado de B. Quando B alcançou a zona na posição 1, ele estava livre à frente de C, então a regra 18.2(b) exigia que C desse espaço na marca a B. C cumpriu essas regras.

Depois que C ficou em compromisso dentro de B, C também foi obrigado pela regra 18.2(c)(2) a dar a B espaço para velejar em seu rumo correto. No entanto, como B estava em compromisso por fora de A, B foi impedido por A de velejar mais perto da baliza do que ela. Como resultado, havia amplo espaço para C navegar entre B e a marca sem impedir B de navegar em seu rumo correto.

Portanto, C não infringiu a regra 18.2(c)(2).

Quando um barco, voluntária ou involuntariamente, abre espaço entre si e uma baliza para outro que não tem direito a tal espaço, o outro barco pode tirar vantagem, por sua conta e risco, do espaço. O risco que o outro barco corre é que o barco com direito a espaço na baliza pode ser capaz de fechar a distância entre ele e a baliza enquanto veleja em seu rumo correto. Nesse caso, o barco com direito a espaço na baliza é exonerado pela regra 43.1(b) se infringir uma regra da Secção A ou regra 15 ou 16, e apenas a regra 14 limitará o seu rumo se fizer uma tentativa rápida e agressiva de feche a lacuna entre ela e a marca.

GBR 1984/1

CASO 64

Excluído

CASO 65

Espírito Esportivo e as Regras

Regra 2, Navegação

Justa Regra 30.4, Penalidades de Partida: Bandeira

Negra Regra 69.2, Má Conduta: Ação por uma Comissão de Protesto

Quando um barco sabe que infringiu a regra da Bandeira Negra, é obrigado a retirar-se imediatamente. Quando ele não o faz e então deliberadamente atrapalha outro barco na regata, ele comete uma infração ao espírito esportivo e à regra 2, e seu timoneiro comete um ato de má conduta.

fatos

No início da regata 4, o barco A tinha claramente cerca de três a quatro comprimentos de casco no lado do percurso da linha de partida. A regra 30.4 estava em vigor, então a comissão de regata a desclassificou sem audiência. A, embora soubesse que havia ultrapassado a linha em seu sinal de largada, continuou a regata e cobriu o barco B na primeira parte da primeira batida. B protestou A por infringir

A comissão de protestos confirmou a desqualificação de A pela regra 30.4. Também decidiu que, ao continuar a correr e cobrir B quando sabia que havia infringido a regra 30.4, A infringiu a regra 2. Conforme exigido pela regra 2, isso o penalizou tornando sua desqualificação não excluível. Mais tarde no mesmo dia, agindo de acordo com a regra 69.2, ele convocou uma audiência alegando que o comportamento do timoneiro de A em atrapalhar B constituía atos de má conduta. Decidiu que as ações do timoneiro foram de fato atos de má conduta e que, portanto, ele infringiu a regra 69.1(a). Isso o excluiu e desclassificou A de todas as corridas da série. A apelou das decisões da comissão de protestos.

Decisão

Nega-se provimento ao recurso de A.

A foi corretamente desclassificado da corrida 4 por infringir a regra 30.4. A comissão de protestos concluiu que o timoneiro de A sabia que ele estava do lado do percurso da linha de partida no sinal de partida; que ele havia infringido a regra 30.4; que ele estava, portanto, já desqualificado; e que ele havia atrapalhado seriamente outro barco na regata. Um competidor que, embora sabendo que seu barco já foi desqualificado, atrapalha intencionalmente outro barco, comete claramente uma infração ao espírito esportivo (ver Espírito Esportivo e as Regras) e à regra 2. A comissão de protestos teve razão em convocar uma audiência pela regra 69.2, e decidiu agiu corretamente pela regra 69.2(h) ao excluir o timoneiro de A e desqualificá-lo de todas as regatas da série. A comissão também pode convocar uma audiência sob a regra 60.3(b) para considerar uma reparação

GBR 1984/7

CASO 66

Excluído

Razão para deletar Caso 66: A nova regra 90.3(d) torna este caso desnecessário.

CASO 67

Parte 2, Preâmbulo

Regra 69.2, Má Conduta: Ação por uma Comissão de Protesto

Quando um barco está em regata e encontra outro que não está, ambos estão sujeitos às regras de direito de passagem do governo. Quando, de acordo com essas regras, o barco em regata é obrigado a manter-se afastado, mas intencionalmente atinge o outro barco, seu timoneiro comete um ato de má conduta.

fatos

De acordo com as regras governamentais de direito de passagem aplicáveis, B, um barco que estava em regata, foi obrigado a manter-se afastado de um veleiro a sotavento, L, que não estava em regata. B desejava velejar um rumo inferior para uma marca e bradou S, que se recusou a responder. W então intencionalmente atingiu L batendo sua lança contra L várias vezes, causando dano.

S informou a comissão de regata sobre o comportamento de B. A comissão de regata protestou W e uma audiência foi convocada. B foi desclassificado por infringir as regras 11 e 14. B apelou alegando que as regras de regata não se aplicavam e, conseqüentemente, a comissão de protestos não tinha o direito de desclassificá-lo.

Decisão

Recurso de W negado provimento. O preâmbulo da Parte 2 das regras de regata deixa claro que, quando B encontrou S, B foi obrigado a cumprir as regras governamentais de direito de passagem. Além disso, B também estava sujeito às regras de regata diferentes daquelas da Parte 2. B não cumpriu as regras do governo e, ao atingir e danificar intencionalmente S, seu timoneiro cometeu um ato de má conduta (ver regras 69.1(b)(1) e 69.1(b)(2)).

A decisão da comissão de protestos é mantida, mas B é desclassificado sob a(s) regra(s) governamental(is) aplicável(eis) e não sob a regra de regata 11 ou regra 14. Ambas as regras são regras da Parte 2, que seriam aplicadas somente se ambos os barcos tivessem a intenção de regata, estivessem em regata ou estivessem em regata. O timoneiro de B também cometeu um ato de má conduta, então seria apropriado para a comissão de protestos convocar uma audiência pela regra 69.2.

NED 2/1982

CASO 68

Definições, Corrida

Parte 2, Preâmbulo

Regra 62.1(a), Reparação

A falha de uma comissão de regatas em descobrir que um certificado de qualificação é inválido não dá direito a uma reparação. Um barco que possa ter infringido uma regra e que continue a regata mantém seus direitos de acordo com as regras de regata, incluindo seus direitos sob as regras da Parte 2 e seus direitos de protesto e apelação, mesmo que seja posteriormente desclassificado.

fatos

Em uma regata de longa distância, o barco A protestou o barco B sob uma regra da Parte 2 e B foi desclassificado.

B solicitou reparação. Ela afirmou que veio à tona em uma audiência de protesto após uma corrida anterior que A não conseguiu revalidar seu certificado de classificação e, portanto, foi inelegível para entrar na corrida de longa distância. B alegou ainda que, uma vez que A era inelegível quando entrou naquela corrida, ela não estava competindo nela; portanto, B não tinha motivos para cumprir uma penalidade ou desistir, nem A tinha o direito de protestar pela regra 60.1.

A comissão de protesto negou o pedido de reparação de B, afirmando que a invalidade do certificado de qualificação de A não alterava o fato de que ele estava competindo dentro dos termos da definição e, portanto, tinha direito a seus direitos sob as regras da Parte 2 e seu direito de protesto pela regra 60.1. B apelou.

Decisão

Nega-se provimento ao recurso de B. A falha da comissão de regata em descobrir a invalidade do certificado de classificação de A e impedi-lo de competir não foi uma omissão que piorou a posição de chegada de B de acordo com o significado da regra 62.1(a). Portanto, a comissão de protestos negou apropriadamente o pedido de reparação de B.

A era um barco 'pretendendo regata' antes de seu sinal preparatório e um barco 'regatando' depois disso. As regras da Parte 2 se aplicavam a ele e a todos os outros barcos em regata (veja o preâmbulo da Parte 2). Os princípios do espírito esportivo exigem que um barco cumpra uma penalidade quando perceber que infringiu uma regra, mas se continuar em regata, manterá seus direitos sob as regras de regata, incluindo seus direitos sob as regras da Parte 2 e seus direitos de

protesto e apelo. As regras da Parte 2 regem todos os barcos que estão em regata, sejam ou não um deles posteriormente desclassificado por algum motivo.

CAN 1978/40

CASO 69

Regra 42.1, Propulsão: Regra Básica

Momentum de um barco após seu sinal de preparação que é o resultado de ser impulsionado por seu motor antes do sinal não infringe a regra 42.1.

fatos

Em mar calmo e vento de 1-2 nós, um barco entra na área de largada com potência pouco antes de seu sinal de preparação a uma velocidade de 5-6 nós. Ao sinal preparatório, ela está se movendo na mesma velocidade, mas não está mais dirigindo. A 2,5 minutos antes do sinal de largada, ele iça as velas e desacelera para 2 nós.

Pergunta

Ela infringe a regra 42.1?

Responder

Não. Um barco começa a regata ao seu sinal de preparação. Durante o período em que o barco esteve em regata, ele utilizou o vento como fonte de energia conforme exigido pela regra 42.1. Seu movimento também resultou do impulso criado pela potência do motor que a impulsionou antes de começar a correr. Nada na regra exige que um barco esteja em qualquer estado particular de movimento ou imóvel quando começa a regata. Portanto, a regra 42.1 não foi infringida.

EUA 1986/269

CASO 70

Retirado para Revisão

Razões para retirar Caso 70: Os fatos escritos não são consistentes com o diagrama. A Decisão deve ser reformulada para interpretar qual é o rumo 'marinheiro' para um barco na posição de B. Essa interpretação seria

seria uma nova e importante interpretação que, de acordo com os Regulamentos Mundiais de Vela, exigiria a aprovação do Comitê de Regras de Regatas Mundiais de Vela.

CASO 71

Retirado para Revisão

Razões para retirar Caso 71: O caso existente faz uma interpretação valiosa do requisito de emitir um som quando a bandeira X é exibida. No entanto, o caso é ambíguo e muito mais complicado do que o necessário para afirmar essa interpretação do requisito do sinal sonoro.

CASO 72

Regra 61.1(a), Requisitos de Protesto: Informando o Protestado

Discussão sobre a palavra 'bandeira'.

Questão

Qual é o teste para saber se um objeto é uma bandeira de acordo com o significado da regra 61.1(a)?

Responder

No contexto da regra 61.1(a), uma bandeira é usada como sinal para comunicar a mensagem 'Pretendo protestar'. Somente se o objeto usado como bandeira comunicar essa mensagem, com pouca ou nenhuma possibilidade de causar confusão por parte dos barcos competidores, o objeto se qualificará como bandeira. Uma bandeira deve ser vista principalmente como uma bandeira.

EUA 1988/277

CASO 73

Regra 2, Navegação Justa

Regra 11, Na mesma amura, sobreposta

Quando, por ação deliberada, a tripulação de S estende a mão e toca B, cuja ação não pode ter outra intenção senão fazer com que B infrinja a regra 11, então S infringe a regra 2.

fatos

W e L estavam em compromisso nas amuras de estibordo, batendo em direção à marca de barlavento. A tripulação de S, que estava em um trapézio, estendeu a mão e deliberadamente tocou o convés de B com a mão e gritou que B deveria se retirar. S protestou B. A comissão de protestos desclassificou B pela regra 11 e ele apelou.

Decisão

A apelação de W é mantida e ela é reintegrada. Como S poderia navegar em seu curso sem necessidade de evitar uma ação e não havia risco de contato imediato caso S mudasse de rumo em qualquer direção, B estava se mantendo afastado de S. Portanto, B não infringiu a regra 11. A ação deliberada da tripulação de S, que não poderia ter outra intenção senão desqualificar B, infringiu a regra 2. S é penalizado por infringir a regra 2 e, portanto, sua pontuação é alterada para 'Desqualificação que não é excludente'.

GBR 1971/6

CASO 74

Regra 2, Navegação Justa

Regra 11, Na mesma amura, sobreposta

Não existe uma regra que dite como o timoneiro ou a tripulação de um barco a sotavento deve se sentar. O contato com um barco a barlavento não infringe a regra 2, a menos que a posição do timoneiro ou da tripulação seja deliberadamente mal utilizada.

fatos

B estava ultrapassando L em condições de subplanagem em um alcance próximo. L orçou ligeiramente, as costas do timoneiro fazendo contato com B bem à frente do sudário. Nesse ponto, os cascos estavam a cerca de um braço de distância. Nenhum dos barcos cobrou penalidade. B protestou S pela regra 2. A comissão de protestos penalizou

S segundo a regra 2, afirmando que B estava corretamente aparado com as velas cheias e sua tripulação sentada ao lado da mortalha de sotavento. 'Contato', continuou, 'só poderia ter sido feito se o timoneiro de L estivesse sentado no chão. Nas condições prevalentes, isso estava significativamente além da posição normal de navegação exigida.' L apelou.

Decisão

A apelação de L é mantida; ele é reintegrado e B desclassificado pela regra 11. No Caso 73 está claro que a tripulação de S tocou B deliberadamente com a intenção de protestar contra sua saída da regata. Neste caso não houve tal ação deliberada por parte de S. Não há nenhuma regra que dita como um timoneiro ou tripulação deve se sentar e, na ausência de uso indevido deliberado de seu posicionamento, nenhuma violação da regra 2 ocorreu.

GBR 1993/2

CASO 75

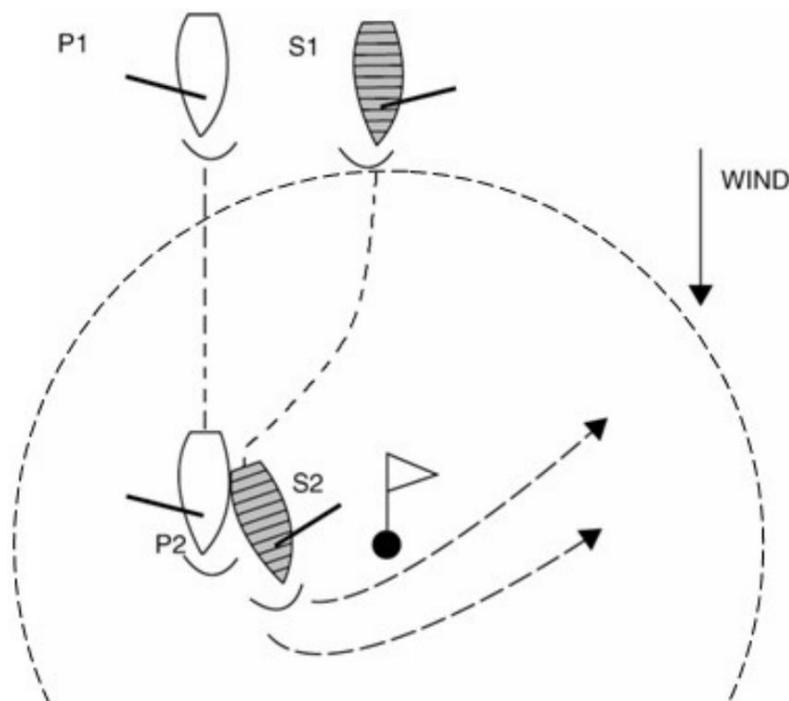
Definições, Rumo correto Regra
10, Em amuras opostas Regra 14,
Evitando o contato Regra 16.1,
Mudando o rumo Regra 18.2(b),
Espaço na baliza: Dar espaço na baliza Regra 18.4, Espaço
na baliza: Virar

Quando a regra 18 se aplica, as regras das Seções A e B também se aplicam. Quando um barco interno com direito de passagem em compromisso deve cambar em uma marca, ele tem o direito de velejar em seu rumo correto até virar em roda. Um barco com amuras de estibordo que muda de rumo não infringe a regra 16.1 se ele der a um barco com amuras de bombordo espaço adequado para se manter afastado e o barco com amuras de bombordo não conseguir aproveitá-lo imediatamente.

fatos

Dois barcos, S e P, navegavam diretamente a favor do vento em direção a uma marca de sotavento a ser deixada a bombordo. Eles foram sobrepostos por vários comprimentos com S para dentro e ligeiramente à frente. Assim que S entrou na zona, ele orçou. Quando sua proa chegou ao lado da marca, ela partiu para rodar, e houve contato, mas nenhum dano ou ferimento. S protestou B pela regra 10 enquanto B protestou S pela regra 18.

A comissão de protestos desclassificou B por infringir a regra 10. P apelou, afirmando que deu espaço na marca a B e que B infringiu a regra 18.4.



Decisão

Na posição 1, S alcançou a zona e B foi obrigado pela regra 18.2(b) a dar a S espaço na baliza a partir daí. Além disso, até S virar em roda, P era obrigado pela regra 10 a manter-se afastado de S. Enquanto S orçava, ele era obrigado pela regra 16.1 a dar espaço a B para manter-se afastado, e até que virasse em roda S também era obrigado pela regra 18.4 a velejar não mais longe da marca do que o necessário para navegar em seu curso correto. O espaço na baliza que P deveria dar a S era o espaço que S precisava nas condições existentes para velejar prontamente para a baliza como um marinheiro. Esse espaço era um corredor direto de S1 para uma posição próxima e ao longo da marca no lado requerido. P deu aquele quarto a S. No entanto, porque S tinha o direito de passagem, ela não era obrigada a permanecer naquele corredor; ela foi autorizada a velejar em qualquer curso, desde que cumprisse as regras 16.1 e 18.4.

S orçou gradualmente em aproximadamente 45 graus enquanto navegava cerca de três comprimentos à frente, e B não fez nenhum esforço para se manter afastado. Pouco antes da posição 2, S precisou agir para evitar P. Nesse momento, B infringiu a regra 10. Quando S orçou após a posição 1, se P tivesse agido prontamente, havia espaço para ele ter manobrado como um marinheiro para se manter afastado de S. Portanto, S não infringiu a regra 16.1.

Quando S girou logo após a posição 2, ele não havia navegado mais longe da marca do que o necessário para navegar em seu rumo correto. De fato, na ausência de B (o barco 'referido' na definição de Rumo Correto), o rumo correto de B poderia muito bem ter sido velejar ainda mais longe da marca e mais alto do que ele, de modo a fazer um contorno mais suave e rápido. e para evitar interferência com seu vento sendo rebatido ou coberto por outros barcos à frente. Portanto, S não infringiu a regra 18.4.

Com relação à regra 14, ambos os barcos infringiram a regra porque houve contato e foi 'razoavelmente possível' para cada um deles evitá-lo. B é, portanto, desclassificado pela regra 14, bem como pela regra 10. No entanto, S é exonerado porque era o barco com direito de passagem quando o contato ocorreu e não houve danos ou ferimentos (consulte a regra 43.1(c)).

Nega-se provimento ao recurso de P. Ela foi devidamente desclassificada, e S não fez nada que pudesse ser penalizado.

EUA 1976/195

CASO 76

Retirado para Revisão

CASO 77

Definições, mantenha-se afastado

Regra 12, Na mesma amura, sem sobreposição

Regra 14, Evitando Contato

Regra 31, Tocando uma marca

O contato com uma marca pelo equipamento de um barco constitui tocá-la. Um barco obrigado a manter-se afastado não infringe uma regra quando tocado por um equipamento de barco com direito de passagem que se move inesperadamente fora da posição normal.

fatos

Os barcos A e B aproximaram-se da baliza a sotavento com os spinnakers armados. A contorna a marca bem à frente de B. A tem dificuldade em abaixar seu balão e, ao assumir um rumo de bolina cochada, seu balão segue à ré por cerca de 30 pés (9 m) e toca parte da marca acima da água. Mais tarde, quando o

a marca está a cerca de cinco comprimentos à ré de B, os barcos estão velejando em bolina cochada com amuras a bombordo e B está 20 pés (6 m) à ré de A. A ainda está tendo dificuldades para manusear seu balão e a cabeça de seu balão inesperadamente flui à ré e atinge o estai de cabeça de B.

Questão

Quais regras se aplicam durante esses incidentes e algum barco infringe uma regra?

Responder

Quando o balão de A toca a marca, ele infringe a regra 31. Um barco toca uma marca dentro do significado da regra 31 quando qualquer parte de seu casco, tripulação ou equipamento entra em contato com a marca. O fato de seu equipamento tocar a marca porque ela tem dificuldades de manobra ou manuseio da vela não justifica sua infração à regra.

Quando o contato ocorre posteriormente entre os dois barcos, a regra 18 não mais se aplica. Como o balão de A não está em sua posição normal, os barcos não estão em compromisso e, portanto, a regra 12 se aplica. Essa regra exige que B se mantenha afastado de A, o que ele está fazendo porque nada que B fez ou deixou de fazer exigia que A 'tomasse uma ação para evitar' (ver a definição Manter-se afastado). Isso é demonstrado pelo fato de que o contato entre eles resulta exclusivamente do movimento inesperado do equipamento de A para fora da posição normal. Portanto, B não infringiu a regra 12.

A regra 14 também se aplica. A quebrou a regra 14 ao causar contato que poderia ter evitado. No entanto, como não houve dano ou ferimento, A é exonerado (ver regra 43.1(c)). Não era razoavelmente possível para B evitar o contato com a vela de A quando ela navegava pela popa e, portanto, B não infringiu a regra 14.

Observe que o Caso 91 também aborda um incidente envolvendo equipamento fora de sua posição normal.

EUA 1980/232

CASO 78

Regra 2, Fair Sailing

Regra 41, Ajuda externa

Regra 69.1(a), Má conduta: Obrigação de não cometer má conduta; Resolução

Em uma regata de frota, seja para barcos de projeto único ou para barcos em regata sob um sistema de handicap ou classificação, um barco pode usar táticas que claramente interfiram e dificultem o progresso de outro barco na regata, desde que, se ele for protestado pela regra 2 para ao fazer isso, o comitê de protesto considera que havia uma chance razoável de suas táticas beneficiarem sua classificação final no evento. No entanto, ele infringe a regra 2, e possivelmente a regra 69.1(a), se ao usar essas táticas ele intencionalmente infringir uma regra.

Fatos para a Questão 1

Em uma regata de barcos de projeto único, o barco A usa táticas que claramente interferem e atrapalham o progresso do barco B na regata. Ao usar essas táticas, A não infringe nenhuma regra, exceto possivelmente a regra 2 ou a regra 69.1(a). B protesta contra A pela regra 2.

Questão 1

Em qual das seguintes circunstâncias as táticas de A seriam consideradas antidesportivas e uma infração à regra 2 ou à regra 69.1(a)? (a)

A comissão de protestos considera que havia uma chance razoável de que as táticas de A beneficiariam sua classificação final no evento.

(b) A comissão de protestos considera que havia uma chance razoável de que as táticas de A aumentariam suas chances de ganhar a seleção para outro evento, mas não beneficiariam sua classificação final no evento. (c) A

comissão de protesto considera que havia uma chance razoável de que as táticas de A aumentariam suas chances de ganhar a seleção para sua seleção nacional, mas não beneficiariam sua classificação final no evento. (d) A

comissão de protestos considera que A e um terceiro barco, o barco C, concordaram que ambos adotariam táticas que beneficiariam C e que havia uma chance razoável de que as táticas de A beneficiariam a classificação final de C no evento.

(e) A comissão de protestos considera que A estava tentando piorar a pontuação da corrida ou série de B por razões não relacionadas ao esporte.

resposta 1

Na circunstância (a), A estaria em conformidade com princípios reconhecidos de esportividade e jogo limpo.

Nas circunstâncias (b) e (c), A infringiria a regra 2 e possivelmente a regra 69.1(a).

Na circunstância (d), tanto A quanto C infringiriam a regra 2 e, possivelmente, a regra 69.1(a). Além disso, ao receber ajuda proibida pela regra 41 de A, C também infringiria a regra 41.

Na circunstância (e), A infringiria a regra 2 e possivelmente a regra 69.1(a) porque, sem uma boa razão esportiva, suas ações claramente infringiriam princípios reconhecidos de esportividade e jogo limpo.

Questão 2

A resposta 1 seria diferente se os barcos estivessem em regata sob um sistema de handicap ou classificação e se A fosse mais rápido ou mais manobrável que B?

Resposta 2

Não.

Questão 3 A

resposta 1 seria diferente se, ao usar táticas que claramente interferissem e atrapalhassem o progresso de B na corrida, A tivesse intencionalmente quebrado uma regra?

Resposta 3

Sim. Sempre que um barco infringe intencionalmente uma regra, ele também infringe a regra 2 e, possivelmente, a regra 69.1(a).

EUA 1991/282, revisado pela World Sailing 2009, 2013 e 2018

CASO 79

Regra 29.1, Recall: Recall Individual

Quando um barco não tem razão para saber que parte de seu casco cruzou a linha de partida antes e a comissão de regata falha em sinalizar 'chamada individual' prontamente, mas pontua seu OCS, este é um erro que piora significativamente a pontuação do barco.

sem culpa própria e, portanto, lhe dá direito a reparação.

fatos

No início de uma regata para barcos de projeto único, parte do casco de cada um dos dez barcos próximo ao meio da linha de partida estava ligeiramente atravessada na linha em seu sinal de partida. A comissão de regata sinalizou 'chamada individual' exibindo a bandeira X com uma arma. No entanto, esses sinais foram feitos aproximadamente 40 segundos após o sinal de partida. Nenhum dos barcos voltou a largar, e vários deles apresentaram pedidos de reparação ao saberem após a regata que haviam sido pontuados OCS.

Questão 1

Na regra 29.1, o que significa 'exibir prontamente'?

resposta 1

Nenhuma quantidade específica de tempo será aplicada em todas as circunstâncias, mas nesta regra significa um tempo muito curto. A comissão de regata deve sinalizar 'chamada individual' dentro de poucos segundos após o sinal de largada. Quarenta segundos está bem além dos limites de aceitabilidade.

Questão 2 É

razoável para um barco solicitar reparação por causa de um sinal de chamada individual menos do que pronto, mesmo quando ele não voltou para a partida?

Resposta 2

Sim.

Questão 3

Por que um barco deveria ser reparado por causa da falha da comissão em sinalizar prontamente, quando as regras dizem que deixar de notificar um barco que parte de seu casco está do lado do percurso da linha de partida em seu sinal de partida não o isenta de sua exigência para começar?

Resposta 3

As regras não dizem isso. A regra 29.1 exige que a comissão sinalize todos os barcos quando parte do casco de um ou mais deles estiver no lado do percurso da linha de partida no sinal de partida. A regra 28.1 e, se aplicável, a regra 30.1 exigem que cada barco retorne ao lado da linha de pré-largada e então comece, mas isso pressupõe que os sinais, tanto visuais quanto sonoros, foram feitos. Quando

um sinal não é feito ou, como neste caso, quando o sinal está muito atrasado, coloca um barco que não percebeu que estava ligeiramente acima da linha no sinal de partida em desvantagem significativa porque não pode usar a informação que o sinal fornece, em combinação com suas observações de sua posição em relação a outros barcos no momento em que o sinal é feito, para decidir se deve ou não retornar ao lado da linha antes da largada.

Questão 4

Como pode um barco que não partiu corretamente ter direito a reparação quando a regra 62.1 exige que sua pontuação piore significativamente 'sem culpa própria'?

Resposta 4

Um barco que não tem motivos para acreditar que parte de seu casco estava do lado do rumo da linha em seu sinal de largada tem o direito de presumir que partiu corretamente, a menos que seja devidamente sinalizado em contrário. Como a Resposta 3 indica, um barco pode ser significativamente prejudicado por um atraso da comissão de regata em fazer o sinal de chamada. Esse erro é inteiramente culpa da comissão de regata, e não do barco em desvantagem. (Veja o Caso 31 para uma discussão sobre reparação apropriada em uma situação similar.)

EUA 1992/285

CASO 80

Excluído

Razão para exclusão do Caso 80: De acordo com a nova regra A5, se a comissão de regata observar que um barco comete um erro ao navegar no percurso, ele pode agora pontuar seu NSC sem audiência. Essa nova regra torna o caso desnecessário.

CASO 81

Regra 14, Evitando Contato

Regra 15, Adquirindo Direito de

Passagem Regra 18.1(b), Espaço na Marca: Quando Aplica

a Regra 18 Regra 18.2(b), Espaço na Marca: Concedendo

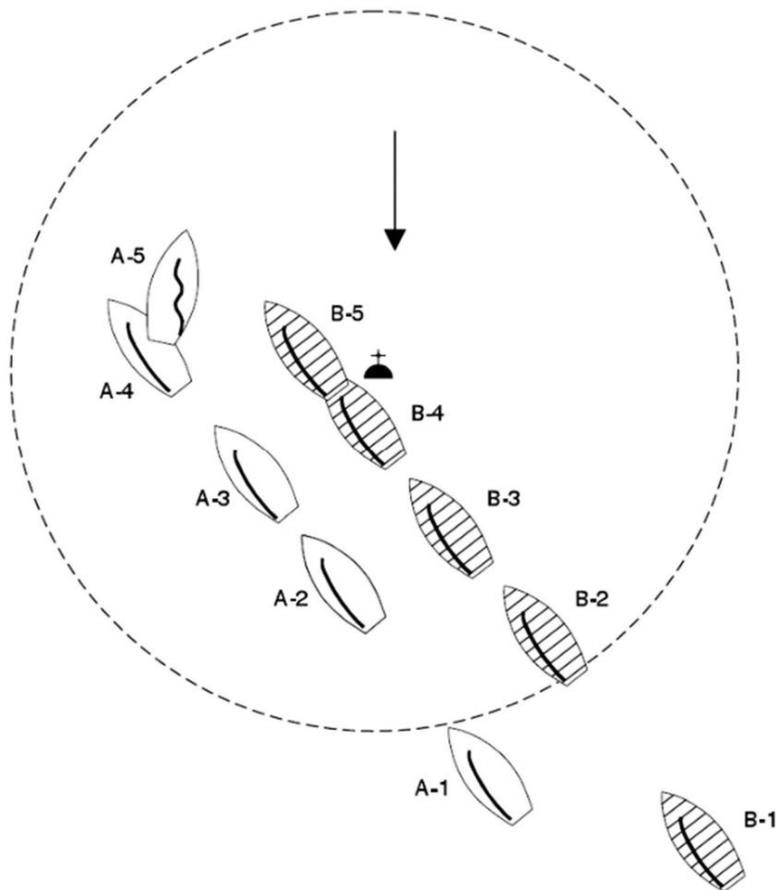
Espaço na Marca Regra 18.2(d), Espaço na Marca: Dando Mark-Room

Quando um barco com direito a espaço na baliza de acordo com a regra 18.2(b) passa de proa ao vento, a regra 18.2(b) deixa de se aplicar e ele deve cumprir a regra aplicável da Seção A.

fatos

Dois barcos, A e B, bolina cochada com amuras a estibordo, aproximaram-se de uma baliza a ser deixada a estibordo. A entrou na zona livre à frente e em uma pista a sotavento de B, e dobrou em um curso de bolina fechada com amuras a bombordo para contornar a marca. B, ainda com amuras de estibordo, fez contato com A, então com amuras de bombordo, sem causar danos ou ferimentos. Ambos os barcos protestaram.

Citando a regra 18.1(b), a comissão de protesto decidiu que a regra 18 não se aplicava porque pouco antes do contato ambos os barcos estavam em amuras opostas e B teve que virar para passar a marca em seu rumo correto. Tendo decidido que a regra 18 não se aplicava, a comissão de protestos desclassificou A pela regra 10. A apelou.



Decisão

B estava safo da popa de A da posição 1 para a posição 4. Enquanto B estava safo da popa, ele se manteve afastado de A conforme exigido pela regra 12.

Desde o momento em que A alcançou a zona até passar de proa ao vento, aplica-se a segunda sentença da regra 18.2(b), exigindo que B dê espaço na baliza a A. B cumpriu esta obrigação até pouco antes da posição 5, quando, no momento em que A passou de proa ao vento, a obrigação de B de dar espaço na baliza a A terminou (ver regra 18.2(d) ou regra 18.1(b)).

Nesse momento, B adquiriu o direito de passagem, e A foi obrigado a manter-se afastado de B, primeiro pela regra 13 e depois, a partir do momento em que A alcançou um percurso de bolina cochada, pela regra 10.

A regra 15 não se aplica porque B adquiriu o direito de passagem como resultado da viragem de A.

Não está claro a partir dos fatos se B precisou agir para evitar A antes ou depois de A assumir um rumo de bolina cochada a bombordo. No entanto, está claro que B precisava agir para evitar A enquanto B mantinha o direito de passagem. Portanto, A é

desclassificado, pela regra 13 ou pela regra 10. Como era possível para A ter evitado o contato, ele também infringiu a regra 14.

A regra 14 se aplica a B, mas os fatos não permitem determinar se foi razoavelmente possível para B, agindo depois que ficou claro que A não estava se mantendo afastado, ter evitado o contato. No entanto, não é necessário fazer essa determinação porque B tinha direito de passagem e o contato não causou danos ou ferimentos. Portanto, se B tivesse infringido a regra 14, ele teria sido exonerado pela regra 43.1(c).

Nega-se provimento ao recurso de A. Ela permanece desclassificada e B não deve ser penalizado.

EUA 1993/290

CASO 82

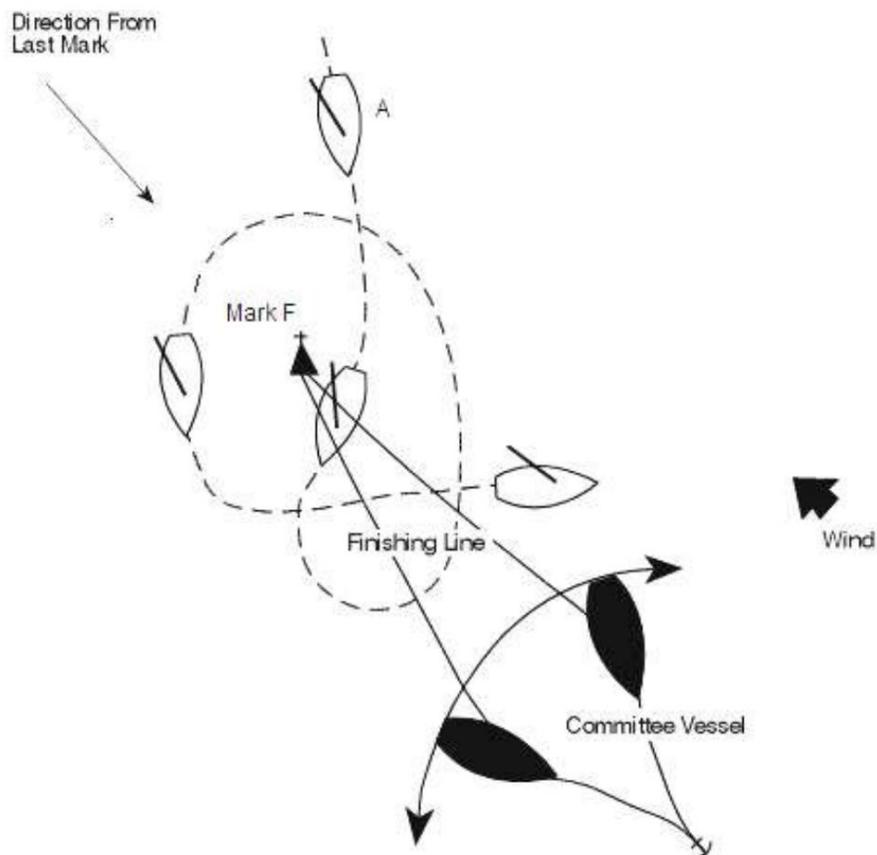
Definições, Regra de Chegada 62.1(a), Reparação

Quando uma linha de chegada está tão alinhada com a última perna que não pode ser determinada qual é a maneira correta de cruzá-la para chegar de acordo com a definição, um barco pode cruzar a linha em qualquer direção e sua chegada é para ser registrado de acordo.

fatos

Na chegada de uma regata, o barco A cruzou a linha de chegada pelo lado da linha que acreditava ser o lado do percurso, deixando a marca F a estibordo. Ela registrou a hora em que cruzou a linha. O oficial de corrida não registrou sua chegada e não fez nenhum sinal sonoro. Sem ouvir nenhum sinal sonoro, A navegou pela pista mostrada no diagrama e finalmente cruzou a linha deixando a marca F para bombordo, momento em que o oficial de regata registrou sua chegada e fez um sinal sonoro. Uma reparação solicitada, pedindo que o tempo que ela registrou em sua primeira travessia seja usado como seu tempo de chegada.

A comissão de protestos descobriu que o barco da comissão estava balançando para frente e para trás em uma linha paralela à última etapa, mas acreditou que o oficial de regata estava observando atentamente para determinar a direção correta para cada barco cruzar a linha. A reparação pela regra 62.1(a) foi negada e A apelou.



Decisão

Recurso de A provido. Posicionar as marcas da linha de chegada de forma que os barcos não possam determinar facilmente em que direção devem cruzar a linha de chegada é uma ação imprópria por parte da comissão de regata. Quando um barco não puder determinar razoavelmente em que direção deve cruzar a linha de chegada de modo a cumprir a definição Chegar, ele tem o direito de chegar em qualquer direção. A tem, portanto, direito a reparação pela regra 62.1(a). Ela deve receber seu lugar de chegada calculado a partir do tempo que ela mesma registrou quando cruzou a linha pela primeira vez.

(Observe que nenhuma regra de regata exige que a comissão de regata faça um sinal sonoro quando um barco chega. Tal sinal é uma cortesia para assegurar ao barco que sua chegada foi registrada.)

CASO 83

Regra 49.2, Posição da Tripulação; Linhas de vida

Aparar as velas repetidamente com o torso de um competidor fora das linhas de vida não é permitido.

fatos

Em uma regata para barcos de 24 pés (7 m) cujas regras de classe exigem salva-vidas, o vento é de cerca de 15 nós com rajadas que duram cerca de três segundos; um mar agitado está atingindo os barcos na trave. O aparador de balão de A está parado a barlavento do convés segurando a escota, que ele mal consegue puxar. Sua postura muda para compensar as mudanças no caimento do barco e a carga na escota. Durante algumas das rajadas, ele é visto inclinado para trás com parte de seu torso para fora dos salva-vidas.

Questões

1. É correto igualar as palavras 'posicionar qualquer peça' na regra 49.2 com uma posição estacionária?
2. Apoiar-se contra a carga em uma folha é 'realizar uma tarefa necessária', por exemplo, aparar a folha?
3. A duração de uma rajada é 'breve' nestas circunstâncias?

Respostas

Fica claro no diagrama 6 do Caso 36 que a posição adotada pelo tripulante de A é capaz de infringir a regra 49.2. 'Posicionar o tronco' não significa que o tronco está parado; implica um ato deliberado com alguma duração.

A frase 'para executar uma tarefa necessária' contida na regra 49.2 significa que o torso pode ser posicionado fora dos cabos de segurança apenas para realizar uma tarefa que não poderia ser razoavelmente realizada de dentro dos cabos de segurança. O uso de 'brevemente' na regra deixa claro que o tronco deve ser movido para dentro assim que a tarefa for concluída.

A regra visa claramente permitir uma ação de outra forma ilegal.

A permissão não se estende ao ajuste normal da vela, mesmo quando isso seria alcançado de forma mais eficaz posicionando o tronco fora das cordas salva-vidas. A regra 49.2 é para a segurança da tripulação, e é inevitável que ela iniba os ganhos que podem ser obtidos com a otimização da distribuição de peso da tripulação. As ações do tripulante de A em inclinar-se para fora das cordas salva-vidas infringem a regra 49.2.

GBR 1992/10

CASO 84

Excluído

CASO 85

Definições, Regra

Regra 61.1, Requisitos de Protesto: Informando o Protestado Regra

86.1(c), Alterações nas Regras de Regata

Se uma regra de regata não for uma das regras listadas na regra 86.1(c), as regras da classe não podem alterá-la. Se uma regra de classe tentar alterar tal regra, essa regra de classe não é válida e não se aplica.

fatos

Os barcos da classe XYZ têm cascos de 8 m de comprimento. Regra 5 nas regras da classe XYZ estados:

O requisito da regra de regata 61.1 de exibir uma bandeira vermelha não se aplica à Classe XYZ, a menos que seja especificamente exigido por escrito nas instruções de regata de uma regata ou série de regata.

Em uma regata para barcos da Classe XYZ, o barco A protestou contra os barcos B e C e anotou em seu formulário de protesto que não exibiu bandeira vermelha porque não era exigido pelas regras de sua classe. A comissão de protestos, baseando-se na regra 5 da classe, decidiu que o protesto era válido e B contestou essa decisão alegando que a regra 5 da classe não era válida. Apesar da objeção de B, a comissão de protesto prosseguiu com a audiência e desqualificou B e C. B apelou.

Decisão

Procede o recurso de B. O parágrafo (d) da definição de Regra deixa claro que as regras de classe se aplicam a uma corrida. As regras da classe podem alterar as regras de regata, mas apenas as regras listadas na regra 86.1(c) e, com a aprovação da World Sailing, uma regra no Apêndice G (ver regra G5). A regra 61 não é uma dessas regras e, portanto, a regra 5 da classe, que tenta alterar a regra 61.1, não é válida e não pode ser aplicada. As instruções de regata podem ter alterado a regra 61.1 conforme permitido na regra 86.1(b), mas não o fizeram. Portanto, o protesto de A era inválido e deveria ter sido recusado. Consequentemente, as decisões da comissão de protestos são revertidas e os dois barcos são reintegrados em suas posições de chegada.

EUA 1994/299

CASO 86

Excluído

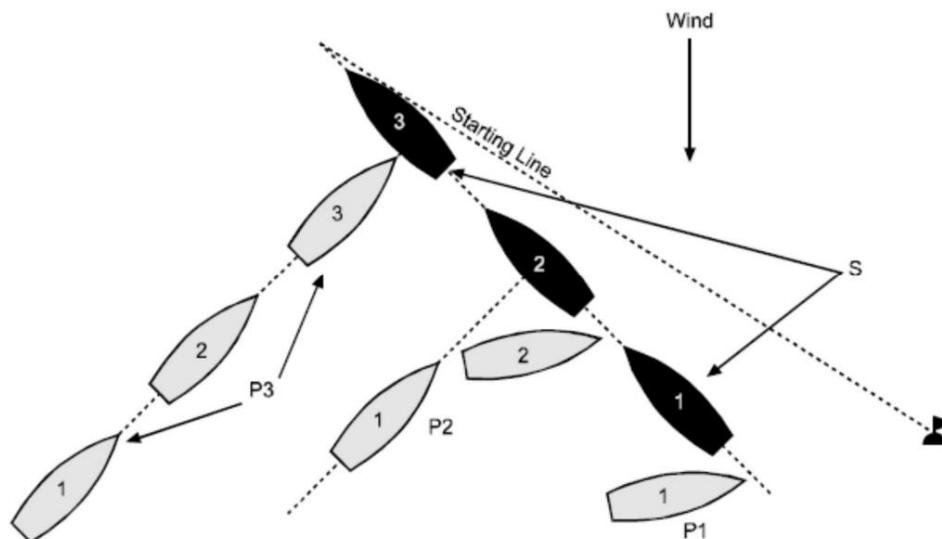
CASO 87

Definições, mantenha-se afastado

Regra 10, em amuras opostas

Regra 14, Evitando Contato

Um barco com direito de passagem não precisa agir para evitar o contato até que esteja claro que o outro barco não está se mantendo afastado.



fatos

O ângulo da linha de partida tornava apenas possível para um barco de bolina cochada com amuras de estibordo cruzar a linha, e a maioria dos barcos se aproximava com amuras de bombordo. No entanto, S aproximou-se com amuras de estibordo pela extremidade direita, bradando continuamente 'estibordo' para barcos com amuras de bombordo conforme eles se aproximavam.

P1 e P2 arriaram abaixo de S. P3, no entanto, não fez nenhuma tentativa de evitar S e atingiu-o no meio do navio em ângulos retos, causando danos consideráveis. A comissão de protestos desclassificou ambos os barcos, P3 pela regra 10 e S pela regra 14. B apelou.

Decisão

A regra 10 exigia que P3 se mantivesse afastado de S. A regra 14 exigia que cada barco evitasse contato com o outro barco se razoavelmente possível. No caso de P3, o requisito da regra 14 para evitar o contato com S era consistente com o requisito mais amplo da regra 10 de permitir que S 'navegue seu rumo sem necessidade de evitar ações' (ver a definição Manter-se Afastado). P3 infringiu a regra 10 e a regra 14.

No caso de S, enquanto a regra 10 exigia que P3 se mantivesse afastado dele, ao mesmo tempo, S era obrigado pela regra 14 a evitar o contato se fosse "razoavelmente possível" fazê-lo. No entanto, a regra 14 permitiu que B navegasse em seu rumo na expectativa de que P3 se manteria afastado conforme exigido, até o momento em que ficou claro que P3 não o faria. Neste caso, o diagrama mostra que P3 poderia facilmente ter arrancado e evitado S de uma posição muito próxima a S. Por essa razão, o tempo entre o momento em que ficou claro que P3 não se manteria afastado e o momento da colisão foi um intervalo muito breve, tão breve que foi impossível para S evitar o contato. Portanto, Be não infringiu a regra 14. A apelação de Be é mantida e ele deve ser reintegrado.

CAN 1994/105

CASO 88

Definições, mantenha-se afastado

Regra 10, em amuras opostas

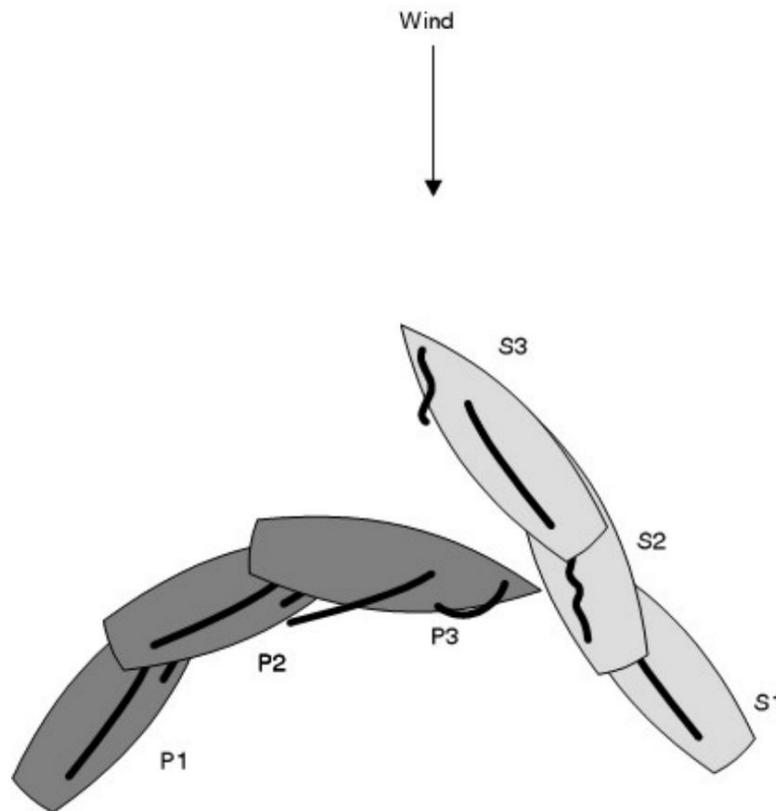
Regra 14, Evitando Contato

Um barco pode evitar o contato e ainda não conseguir se manter afastado.

fatos

S e P, dois barcos de quilha com cerca de 24 pés (7 m) de comprimento, aproximaram-se um do outro em uma perna de barlavento, navegando aproximadamente na mesma velocidade em 12 a 15 nós de vento e condições de mar 'mínimas'. S estava um pouco à frente. Quando estava a aproximadamente três comprimentos do casco de distância, S bradou 'estibordo' e o fez novamente a dois comprimentos do casco, mas P não respondeu ou mudou de rumo. Na posição 1 do diagrama, ambos os barcos mudaram de rumo ao mesmo tempo. B, temendo uma colisão, orçou bruscamente com a intenção de virar e assim minimizar danos ou ferimentos, e B abordou bruscamente. Assim que ela viu P arribar, S imediatamente abordou também. P, com o leme virado o mais para bombordo possível, pa B protestou pela regra 10.

A comissão de protestos decidiu que B não infringiu a regra 10. Ela então considerou se B infringiu a regra 16.1 ou 16.2 orçando e arribando imediatamente. Concluiu que não, depois de descobrir que suas mudanças de curso não afetaram P, que já estava fazendo uma mudança severa de curso que teria sido necessária mesmo na ausência das ações de S. O protesto de S foi rejeitado e ela apelou.



Decisão

Recurso de S. de provimento. P é desqualificado por infringir a regra 10.

A regra 10 exige que P 'mantenha-se afastado' de S. 'Mantenha-se afastado' significa algo mais do que 'evitar contato'; caso contrário, a regra conteria essas palavras ou palavras semelhantes. Portanto, o fato de os barcos não terem colidido não necessariamente estabelece que P se manteve afastado. A definição Keep Clear em combinação com os fatos determina se P cumpriu ou não a regra. Nesse caso, a questão-chave levantada pela definição é se S foi capaz de 'navegar em seu curso sem a necessidade de evitar ações'.

As seguintes considerações levam à conclusão de que B não conseguiu se manter afastado de S e, portanto, infringiu a regra 10:

- (1) os rumos dos barcos quando o incidente começou. Eles estavam em rota de colisão, o que significava que pelo menos um deles teria que mudar de rumo.

(2) a distância entre os barcos no momento em que ambos os barcos mudaram de curso. Após a posição 1, se nenhum dos barcos tivesse mudado de rumo, a proa de B teria atingido o lado sotavento de S após os barcos terem navegado

aproximadamente dois terços do comprimento do casco. (3) o tempo restante estimado antes do contato. Quando ambos os barcos mudaram de curso, restava muito pouco tempo antes que uma colisão ocorresse. Por exemplo, a uma velocidade de cinco nós, um desses barcos percorreria dois terços de seu comprimento em 1,9 segundos. A seis nós seria 1

(4) a extensão da mudança de rumo necessária para cada barco para evitar uma colisão. Isso aumentou à medida que os barcos se aproximavam. No momento em que P mudou de rumo, a mudança necessária foi tal que 'com o leme virado o mais para bombordo possível' ele passou pela popa de S 'dentro de dois pés' (0,6 m). No mesmo momento, a mudança de rumo que S precisaria para evitar P se P não mudasse de rumo era de aproximadamente 90 graus

porque S teria que virar. (5) o tempo requerido por qualquer um dos barcos para fazer a mud

Esse fator foi determinado por vários outros: o peso e a velocidade do barco, o formato do casco subaquático, o tamanho do leme, o manuseio necessário da vela e as condições do vento e do mar.

Quando os barcos alcançaram a posição 1 no diagrama, B não estava se mantendo afastado. Uma colisão era iminente e quase inevitável, como demonstrado pelo fato de que com o leme bem sobre P passou a menos de dois pés (0,6 m) da popa de S.

Naquela posição do diagrama, S não tinha certeza de que P havia ouvido seus gritos, ou estava se preparando para mudar de rumo, ou mesmo que P estava ciente da presença de S. Além disso, P havia navegado além do ponto em que deveria ter arribado. , seja para minimizar o tempo e a distância para atingir a baliza de barlavento ou para navegar num rumo escolhido por razões táticas. Por todas essas razões, B foi claramente incapaz de navegar em seu rumo 'sem necessidade de evitar uma ação' e, portanto, B infringiu a regra 10. S estava totalmente justificado em esperar uma colisão e concluir que apenas sua ação a impediria.

Não há necessidade de abordar a questão se S infringiu ou não a regra 16.1 ou 16.2 porque, no momento em que S mudou de rumo, P já havia infringido a regra 10 e S, agindo conforme exigido pela regra 14, mudou de rumo para evitar uma colisão. . Mesmo que os fatos indicassem que B havia infringido a regra 16.1 ou 16.2, ele teria sido exonerado pela regra 43.1(a).

Ver também Caso 50.

CASO 89

Regra 50.1(a), Roupas e Equipamentos do Competidor

Exceto em um windsurista ou kitesurf, um competidor não pode usar ou de outra forma prender a si mesmo um recipiente de bebida.

Pergunta

A regra 50.1(a) permite que um competidor use ou de outra forma prenda ao seu corpo um recipiente de bebida durante a regata?

Responder

Não. Exceto em windsurf ou kitesurf, não há necessidade de tal prática e, portanto, deve-se considerar que seu objetivo principal é aumentar o peso do competidor. (Observe que as regras B4 e F4 modificam a regra 50.1(a) para competições de windsurf e kitesurf.)

Mundial de Vela 1997

CASO 90

Definições, Navegar no

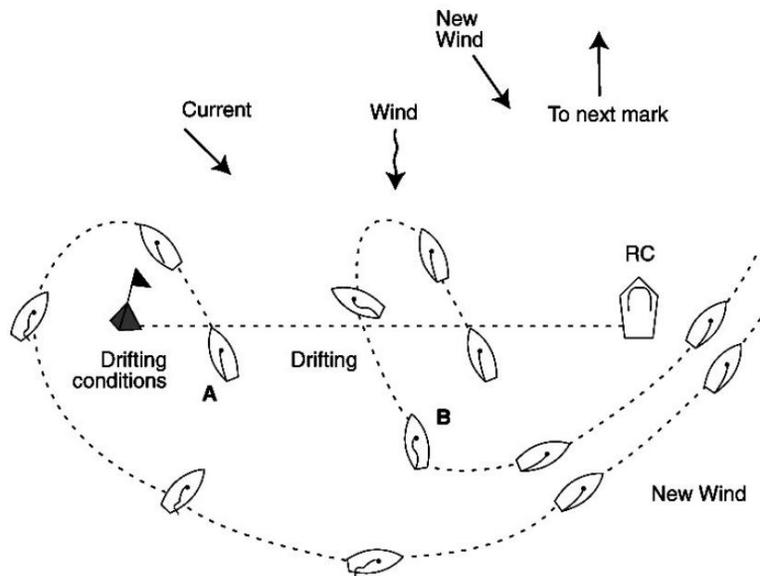
Percurso Regra 28.1, Navegar na Regata

Quando a corda de um barco passa por uma marca do lado obrigatório, ele não infringe a regra 28.1 se sua corda, quando esticada, também passa aquela marca pelo lado não obrigatório.

fatos

A primeira etapa de uma corrida no rio Panamá foi a barlavento, com vento fraco e instável e contra uma corrente forte. Os barcos A e B partiram corretamente, mas o vento parou e eles recuaram. A passou por fora da extremidade de bombordo da linha e B cruzou de volta a linha. Mais tarde, o vento voltou, mas de uma nova direção, e ambos os barcos passaram para estibordo do barco da comissão de regata no extremo estibordo da linha e continuaram subindo a perna.

A protestou B por quebrar a 'regra da corda' (veja a definição Velejar o Percurso e a regra 28.1), mas a comissão de protestos decidiu que o protesto era inválido. No entanto, enviou um pedido de interpretação da definição Sail the Course e regra 28.1 à autoridade nacional sob a regra 70.4.



Pergunta

Os barcos A e B cumpriram a regra 28.1?

Responder

O barco A cumpriu a regra 28.1. Depois de começar, ela deixou cada marca de partida em seu lado requerido. Em seguida, ela navegou ao redor de toda a linha de partida, conforme mostrado. Mesmo assim, o barbante que representa seu rastro, quando esticado, deixa cada marca de partida no lado requerido ao cruzar a linha de partida. A regra 28.1 não proíbe voltas extras ao redor de uma marca, desde que a corda descrita na definição Velejar o Percurso, quando esticada, fique no lado requerido de cada marca. Por exemplo, se um barco toca uma marca de contorno deixando-a a estibordo, conforme exigido pelas instruções de regata, e depois faz uma curva de penalidade no sentido horário ao redor dela, ele cumpre a regra 28.1. Outro exemplo, como o barco A ilustra neste caso, é quando a corda de um barco passa as duas marcas da linha de largada no lado requerido, ele não infringe a regra 28.1 quando sua corda também passa por uma dessas marcas (neste caso, a comissão de regata barco) no lado não obrigatório.

O barco B infringiu a regra 28.1. Após a largada, ela deixou a baliza de bombordo para bombordo e a baliza de estibordo para estibordo, conforme exigido. No entanto, ela mais tarde voltou para a linha de partida e deixou a marca de estibordo para bombordo. Quando a corda que representa sua pista é desenhada, ela não passará pela linha de partida e, portanto, não deixará a marca de estibordo no lado requerido.

Veja o Caso 106 para uma discussão de um incidente similar em uma linha de chegada.

CASO 91

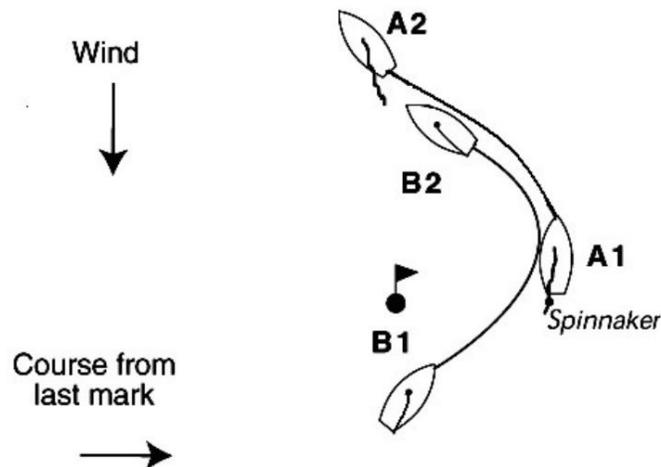
Definições, Clear à ré e Clear à frente; Definições de Sobreposição, Manter Afastado Regra 12, Na Mesma Amura, Não Sobreposição Regra 14, Evitar Contato Regra 43.1(c), Exoneração

Um barco obrigado a manter-se afastado deve manter-se afastado do equipamento de outro barco fora de sua posição normal quando o equipamento estiver fora de sua posição normal por tempo suficiente para ser visto e evitado.

fatos

Os barcos A e B estavam chegando com amuras a bombordo e se aproximando de uma baliza para serem deixados a bombordo. B estava afastado da popa de A. A vela de A voou fora de controle do topo de seu mastro por toda a perna. Ambos os barcos viraram ao redor da marca. Depois que ambos viraram, B navegou uma curta distância em bolina cochada. Ela então arribou e seu cordame fez contato com a vela de A, que ainda estava voando do topo do mastro de A. O contato não resultou em danos. Um protestou.

A comissão de protestos desclassificou B por infringir a regra 12 quando seu cordame fez contato com a vela de A. B apelou.



Decisão

O contato foi causado por B arribando. No momento do contato, o balão de A não estava em sua posição normal, e a proa de B estava atrás do casco de A e todo seu equipamento que estava em posição normal. Portanto, não houve sobreposição (ver a definição Clear Aster e Clear Ahead; Overlap), e

regra 12 aplicada. Exigiu que B se mantivesse afastado do casco, equipamento e tripulação de A, incluindo seu balão.

B infringiu a regra 12 ao não se manter afastado, porque ao velejar em direção ao balão de A, ele criou a necessidade de A tomar uma ação de evasão (veja a definição Manter-se Afastado). A tripulação de B conseguiu ver o balão de A flutuando do topo de seu mastro por algum tempo antes do contato, então a falha de B em se manter afastado não pode ser atribuída ao fato de que o balão de A não estava em sua posição normal.

O caso 77 aborda um incidente que parece ser semelhante, mas é significativamente diferente. Lá, B passou a marca pela popa de A sem saber que A perderia o controle de seu balão. Não se poderia esperar que B previsse que a vela de A repentinamente seguiria para trás por 20 pés (6 m).

Neste caso, B também infringiu a regra 14 ao causar contato que poderia ter evitado. No entanto, A não quebrou essa regra porque, depois que ficou claro que B não estava se mantendo afastado, não foi razoavelmente possível para ela evitar o contato. Mesmo que fosse possível, como um barco com direito de passagem, ele teria sido exonerado pela regra 43.1(c).

B foi devidamente desclassificado por infringir a regra 12. Ela também infringiu a regra 14. Seu recurso é negado.

EUA 1987/271

CASO 92

Regra 14, Evitando Contato

Regra 16.1, Mudança de Rumo

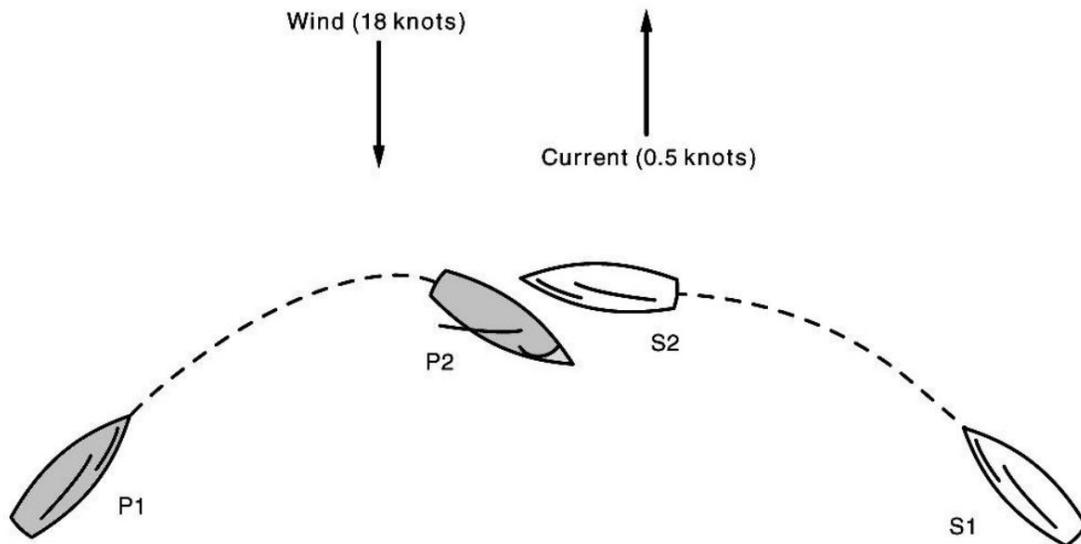
Regra 16.2, Mudança de Rumo

Quando um barco com direito de passagem muda de rumo, o barco com direito de passagem é obrigado a agir apenas em resposta ao que o barco com direito de passagem está fazendo no momento, não o que o barco com direito de passagem pode fazer posteriormente.

fatos

Na perna de barlavento com ventos de 18 nós, S e P aproximaram-se com amuras opostas. P abordou para evitar S. S também abordou, e P continuou arribando para passar pela popa de S. S também continuou a arribar, adernando ainda mais para sotavento como resultado. Houve contato entre os mastros e cordame dos dois barcos e o mastro de P quebrou.

A comissão de protestos desclassificou S por infringir a regra 16 e ela apelou.



Decisão

Nega-se provimento ao recurso de S. A decisão da comissão de protestos de desqualificá-la é mantida, conforme as regras 14, 16.1 e 16.2.

Inicialmente, os barcos estavam em rota de colisão. B abordou para se manter afastado de S conforme exigido pela regra 10. Os fatos escritos e o diagrama estabeleceram que B teria se mantido afastado de S passando a sotavento dele se S não tivesse mudado seu rumo. No entanto, S arribou, fazendo com que B imediatamente arribasse ainda mais para poder continuar se mantendo afastado. Ao mudar de rumo como fez, B infringiu a regra 16.2.

S continuou mudando de rumo, em uma taxa de curva crescente. Em algum momento antes da colisão, nada que P pudesse ter feito como um marinheiro teria possibilitado que ela se mantivesse afastada. Portanto, continuando a mudar de rumo, S também infringiu a regra 16.1.

Além disso, B infringiu a regra 14 e deve ser penalizado de acordo com essa regra porque, como barco com direito de passagem, ele falhou em evitar o contato que causou dano quando era razoavelmente possível para ele tê-lo feito.

S argumentou que P poderia ter virado ou virado em roda, e alegou que esta era a obrigação de P. Isso é um mal-entendido das obrigações de um barco manter-se afastado de acordo com a regra 10 e outras regras de direito de passagem. Um barco manter-se afastado deve agir apenas em resposta ao que um barco com direito de passagem está fazendo no momento, não o que o barco com direito de passagem pode fazer posteriormente. Até que ela fosse incapaz de fazê-lo, P fez o que lhe foi exigido, mantendo-se afastado mudando o curso de tal forma que S, se ela não tivesse continuado a arribar em direção a P, não teria 'necessidade de evitar a ação' (ver a definição Mar

Ao não se manter afastado, B infringiu a regra 10, mas isso foi consequência das infrações de B às regras 16.1 e 16.2. Portanto, P foi exonerado pela regra 43.1(a) ou pela regra 43.1(b). P não foi capaz de evitar o contato depois que ficou claro que S não estava dando espaço para ela se manter afastada; portanto B não infringiu a regra 14.

EUA 1997/75

CASO 93

Definições, Regra

de espaço 15, Adquirindo direito de

passagem Regra 16.1, Mudança

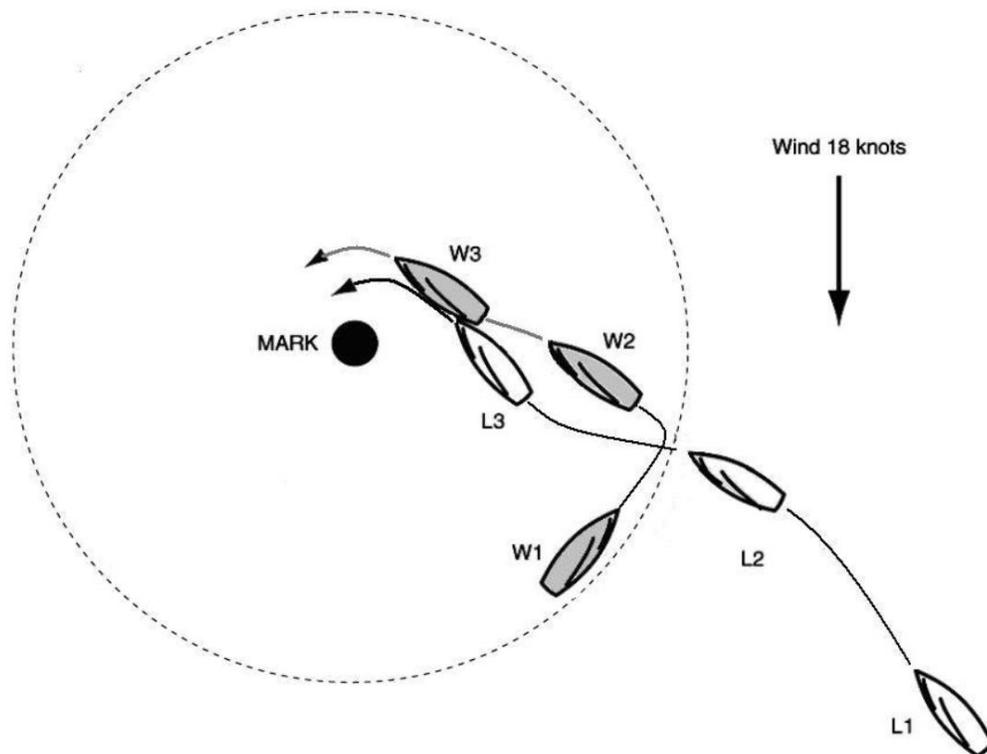
de rumo Regra 18.3, Espaço na baliza: passagem de proa ao vento

na zona Regra 43.1(b), Exoneração

Se um barco orçar imediatamente após ficar em compromisso a sotavento de outro barco e não houver ação náutica que permita ao outro barco manter-se afastado, o barco que orça infringe as regras 15 e 16.1. O outro barco infringe a regra 11, mas é exonerado.

fatos

Na posição 1, W e L estavam em amuras opostas, aproximando-se de uma marca de barlavento que deveriam deixar para bombordo. Depois que B passou proa ao vento dentro da zona e estava em seu novo rumo de bolina cochada, S estava diretamente à popa dele. O rumo de B estava longe o suficiente acima da linha de navegação para permitir que S passasse entre B e a marca. Na posição 2, S havia arrancado de um ponto próximo à popa de W e estava prestes a sobrepor W a sotavento. Quando a sobreposição começou, S imediatamente orçou e atingiu o lado de bombordo de B. Os barcos então continuaram contornando a marca sem mais incidentes. S protestou B, mas S foi desclassificado



Decisão

Entre as posições 1 e 2, enquanto na zona, W passou proa ao vento. Nesse momento, B estava buscando a marca, então a regra 18.3 começou a ser aplicada. Em sua apelação, S argumentou que B infringiu a regra 18.3. Essa regra exigia que B desse espaço na marca a L quando L ficou em compromisso dentro dela. Os fatos indicam que o rumo de B estava suficientemente acima da linha de navegação para permitir a B espaço para velejar até a marca e contorná-la. Portanto, B deu espaço na marca para S e não infringiu a regra 18.3.

Na posição 2, B tinha direito de passagem sobre S pela regra 12. Pouco tempo depois, entre as posições 2 e 3, os barcos ficaram em compromisso, momento em que S adquiriu direito de passagem pela regra 11 e, inicialmente, a regra 15 exigia que S desse W espaço para manter-se afastado. Em todos os momentos após os barcos ficarem em compromisso, aplica-se a regra 16.1. A orça de S, que foi feita imediatamente após o início do compromisso, privou B de espaço para se manter afastado. Nenhuma ação de marinheiro estava disponível para ela fazer isso. S assim infringiu as regras 1

S não foi exonerado pela regra 43.1(b) porque, no momento em que infringiu as regras 15 e 16.1, ele não estava velejando dentro da baliza a que tinha direito e que B lhe deu.

Quando S orçou, B infringiu a regra 11, mas foi isentado pela regra 43.1(b) porque estava navegando dentro da sala a que tinha direito segundo as regras 15 e 16.1.

L ficou sobreladeado por safo da popa dentro de dois de seus comprimentos de casco de W, e assim a regra 17 proibiu S de velejar acima de seu rumo correto. A comissão de protestos não encontrou fatos sobre se S navegou ou não acima de seu rumo correto depois que o compromisso começou. Se o fez, infringiu a regra 17. No entanto, nada se ganha procurando os fatos necessários para resolver esta questão porque S permaneceria desclassificado pelas regras 15 e 16.1.

A comissão de protestos não discutiu a regra 14. B não infringiu a regra 14, pois não era razoavelmente possível para ele evitar o contato. S, entretanto, infringiu a regra 14; o fato de ela ter causado o contato mostrava que era possível evitá-lo. Ela teria sido penalizada por esta violação se houvesse danos ou ferimentos em qualquer um dos barcos. Nenhum fato foi encontrado sobre danos ou ferimentos, mas esta questão não precisa ser abordada, pois S permaneceria desclassificado pelas regras 15 e 16.1.

Pelos motivos acima, nega-se provimento ao recurso de L.

EUA 1998/76

CASO 94

Excluído

CASO 95

Definições, Definições de Espaço

na Marca, Espaço Regra

18.1(a), Espaço na Marca: Quando Aplica a Regra 18 Regra 18.2(b),

Espaço na Marca: Concede Espaço na Marca Regra 18.3,

Espaço na Marca: Passando de Proa ao Vento na Zona Regra 43.1(b),

Exoneração

Se dois barcos em compromisso com as mesmas amuras estiverem em uma batida a barlavento e estiverem sujeitos à regra 18.2(b), a regra 18 deixa de se aplicar quando qualquer um deles virar de proa ao vento.

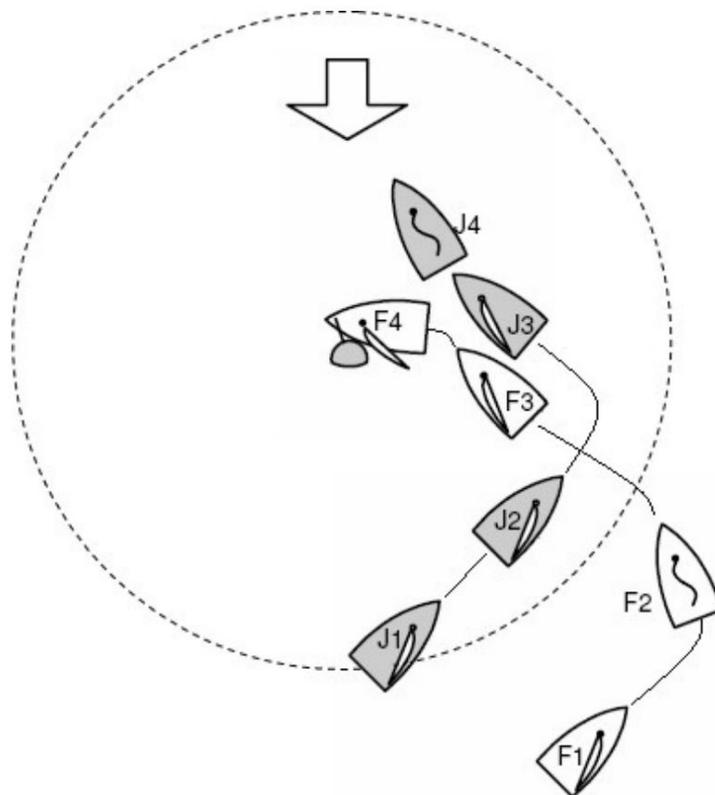
Quando um barco é obrigado a dar espaço na baliza a outro barco, o espaço

ele deve dar incluí espaço para o outro barco cumprir a regra 31. Quando o barco com direito a espaço na baliza é obrigado a tocar a baliza enquanto navega dentro do espaço na baliza a que tem direito, ele é exonerado por sua infração à regra 31 .

fatos

Aproximando-se da marca de barlavento, Jagga e Freebird estavam sobrepostos nas amuras de bombordo, Freebird estando entre um e dois comprimentos de barco a sotavento. Freebird virou e entrou na zona com amuras de estibordo. Jagga então virou para uma posição a barlavento de Freebird. Jagga orçou de forma que sua popa oscilante exigiu que Freebird mudasse de curso para evitar o contato, o que ela fez, tocando a marca como resultado. Freebird protestou.

A comissão de protestos desqualificou Jagga pela regra 18.3. Jagga apelou alegando que, por ser um barco em compromisso interno quando entrou na zona, tinha direito a espaço para passar a marca.



Decisão

Quando Jagga alcançou a zona, ela foi sobreposta dentro do Freebird. Daquele momento até Freebird passar de proa ao vento, a regra 18.2(b) exigia que Freebird desse espaço na marca a Jagga. Quando Freebird passou da cabeça para

vento, os barcos estavam com amuras opostas em uma batida a barlavento e, portanto, a regra 18 deixou de ser aplicada (consulte a regra 18.1(a)). Depois que Freebird completou sua virada, ela tinha direito de passagem pela regra 10, mas inicialmente estava sujeita à regra 15. Ela cumpriu essa regra porque Jagga tinha espaço para se manter afastado cruzando à frente dela.

Entre as posições 2 e 3, Jagga passou de cabeça para o vento e estava na mesma amura de Freebird. Naquele momento, Jagga estava buscando a marca e Freebird estava com amuras de estibordo desde que entrou na zona, então a regra 18.3 começou a ser aplicada. Enquanto a regra 18.3 se aplicava, a regra 18.2 não. No entanto, pouco tempo depois, quando Jagga completou sua virada, Freebird foi sobreposto dentro dela e Jagga foi obrigado pela regra 18.3 a dar espaço na marca a Freebird.

Depois que Jagga cruzou à frente de Freebird, Freebird tinha direito de passagem, primeiro pela regra 10, depois pela regra 13 e finalmente pela regra 11. Portanto, Jagga não tinha proteção da regra 15 durante esse tempo.

Após a posição 3, a regra 11 exigia que Jagga velejasse para que Freebird pudesse 'navegar em seu curso sem a necessidade de evitar ações' (consulte a definição Mantenha-se Afastado). O fato de que, quando Jagga orçou, Freebird teve que mudar o curso para evitar o contato foi uma evidência de que Jagga quebrou a regra 11 ao não se manter afastado. Além disso, quando Jagga orçou, ela não deu espaço ao Freebird para velejar até a marca e cumprir sua obrigação pela regra 31. Portanto, Jagga infringiu a regra 18.3 (consulte também as definições Espaço na Marca e Espaço).

A comissão de protestos desqualificou corretamente Jagga pela regra 18.3, mas ela também infringiu a regra 11. Freebird infringiu a regra 31 quando tocou a marca, mas foi exonerado pela regra 43.1(b). Recurso de Jagga é indeferido.

GBR 2000/4

CASO 96

Regra 30.4, Penalidades iniciais: Regra da bandeira negra

Quando após uma chamada geral um barco descobre ao ver seu número de vela exibido que ele foi desclassificado pela comissão de regata sob a segunda frase da regra 30.4 e acredita que a comissão de regata cometeu um erro, sua única opção é não largar, e então para buscar reparação. No entanto, se a comissão de regata não exibir seu número de vela e ela navegar na regata reiniciada, ela deve receber a pontuação BFD, e não DNE.

Fatos para a Questão 1

A comissão de regata exibiu a bandeira preta como sinal de preparação para o início de uma classe. O casco do barco A foi identificado no triângulo formado pelas extremidades da linha de partida e a primeira marca durante o último minuto antes de seu sinal de partida. Após o sinal de largada, a comissão de regata sinalizou um recall geral. A comissão de regata desclassificou A sem audiência por infringir a regra 30.4 e exibiu seu número de vela antes do próximo sinal de advertência para a regata.

Questão 1

Se A acredita que a comissão de regata cometeu um erro ao identificá-lo no triângulo durante o último minuto, as regras permitem que ele veleje na regata quando esta é reiniciada e então solicite reparação?

resposta 1

A regra 30.4 exige claramente que A não veleje na regata reiniciada e afirma que sua desqualificação se tornará não excluível se o fizer. Seu único remédio é pedir reparação, que, se dada em série, normalmente seria baseada em seus resultados em outras corridas.

Fatos da Questão 2 Os

fatos são os mesmos da Questão 1, exceto que a comissão de regata falhou em exibir o número de vela de A antes do próximo sinal de advertência para a regata, e A navegou na regata quando ela foi reiniciada.

Questão 2 A

tem direito a um lugar de chegada?

Resposta 2

Não. A deve ser desclassificado conforme exigido pela segunda frase da regra 30.4. No entanto, como a comissão de regata errou ao não exibir seu número de vela entre a chamada geral e o próximo sinal de advertência para a regata, ela deve receber a pontuação BFD (Desqualificação pela regra 30.4) e não DNE (Desqualificação não excluível). Se ele solicitar reparação alegando que tem direito a uma posição de chegada porque a comissão de regata cometeu um erro ao não exibir seu número de vela, seu pedido deve ser negado. Embora não exibir seu número de vela seja uma omissão imprópria da comissão de regata, não foi a omissão que a privou de sua posição de chegada, mas o fato de ela estar do lado do percurso da linha de partida no minuto anterior

seu sinal de partida. No entanto, se ela foi classificada como DNE, a reparação deve ser concedida na medida em que muda sua pontuação para BFD.

GBR 2000/1

CASO 97

Regra 55.3, Armar e Velas de Velas: Velas de Velas

É permitido o uso de um bastão de jóquei preso a um cara de spinnaker.

Questão O

uso de uma vara jockey (uma vara que exerce pressão externa na linha que controla a posição frontal e posterior de uma vara de spinnaker) é permitido pela regra 55.3?

Responder

Sim. Quando um mastro de spinnaker é colocado, a linha que controla a posição frontal e posterior desse mastro é um cara, não uma folha. Um bastão de jóquei que exerce pressão externa sobre um cara não é, portanto, um 'dispositivo que exerce pressão externa em uma folha ou punho de uma vela'.

GBR 2000/2

CASO 98

Definições, Regra

Regra 4, Aceitação das Regras Regra 5,

Regras que Regem Autoridades Organizadoras e Oficiais Regra 63.7, Conflito entre Regras Regra 87, Mudanças nas

Regras da Classe Regra 88.2, Prescrições

Nacionais: Mudanças nas Regras de Prescrições J1.1(2), J1 .1(3) e J1.2(3),

Aviso de conteúdo da corrida

As regras listadas na definição Regra se aplicam a regatas regidas pelas Regras de Regata à Vela, independentemente de o aviso de regata declarar explicitamente que se aplicam. Uma regra no aviso de regata ou nas instruções de regata, desde que seja consistente com qualquer prescrição da regra 88.2, pode mudar

algumas ou todas as prescrições da autoridade nacional.

Geralmente, o aviso de regata não pode alterar uma regra de classe.

Quando um barco regata sob um sistema de handicap ou

classificação, as regras desse sistema se aplicam, e algumas ou

todas as regras de sua classe também podem ser aplicadas. Quando

o aviso de regata entrar em conflito com as instruções de regata, nenhum deles terá precedência.

fatos

O aviso de regata para a Spring Tune-Up Race declarava que as Regras de Regata à Vela seriam aplicadas, mas não fazia referência às prescrições da autoridade nacional, às instruções de regata, às regras da classe, ao aviso de regata ou a qualquer outro documento ou regra. As largadas foram dadas para uma classe de barcos competindo sob um sistema de handicap e para duas classes de projeto único. Buttercup, um J/24, competiu na classe handicap e foi protestado por quebrar uma regra da classe J/24.

Questão 1

Alguma das seguintes situações se

aplica? (1) as prescrições da autoridade nacional (2)

as regras da classe

(3) regras no aviso de regata (4)

regras nas instruções de regata (5)

outros documentos que regem o evento

resposta 1

A regra J1.1(2) exige que o aviso de regata informe aos competidores 'que o evento será regido pelas regras definidas nas Regras de Regata à Vela'. Se o aviso de regata incluir tal declaração, então o seguinte se aplica: as prescrições da autoridade nacional, as regras da classe, as regras do aviso de regata e as instruções de regata, bem como os Regulamentos Mundiais de Vela que foram designados por World Sailing como tendo o estatuto de regra e são publicadas no site da World Sailing. Elas se aplicam porque todas são definidas como regras (consulte a definição Regra).

Neste caso, o aviso de regata para o Spring Tune-Up não atendeu à regra J1.1(2). Afirmava apenas que 'se aplicariam as Regras de Regata à Vela'. No entanto, os documentos 1, 2, 3 e 4 são aplicáveis. O raciocínio que leva a essa conclusão é apresentado no próximo parágrafo.

Se um termo aparece em *itálico* em uma regra de regata, esse termo é usado no sentido indicado nas Definições (ver Terminologia na Introdução). As regras 4.1(a) e 4.3(a), em que 'regras' está em *itálico*, deixam claro que, ao participar da regata, cada competidor e proprietário de barco concorda em ser regido pelo

regras de corrida e pelas regras nos documentos listados na definição de Regra. A Regra 5, na qual 'regras' novamente aparece em itálico, implica que as regras em todos os documentos listados na definição de Regra também regem a autoridade organizadora, a comissão de regata, a comissão técnica e a comissão de protestos enquanto conduzem e julgam uma evento. A lista na definição da Regra inclui os itens 1, 2, 3 e 4 na Questão 1.

Outros documentos que regem o evento (item 5 na Questão 1) aplicam-se somente se estiverem listados no aviso de regata (consulte a regra J1.1(3)).

Questão 2

Uma prescrição de autoridade nacional, ou uma regra no aviso de regata ou nas instruções de regata pode ser alterada?

Resposta 2

Sim, desde que sejam seguidos os procedimentos indicados nas regras de regata para fazer tal alteração. (Observe que uma adição a uma regra ou exclusão total ou parcial dela é uma 'alteração' da regra. Consulte a regra 85.1.)

O aviso de regata ou as instruções de regata podem alterar uma prescrição ou declarar que algumas ou todas as prescrições não serão aplicadas, desde que a autoridade nacional não tenha restringido as alterações a essas prescrições em uma prescrição para a regra 88.2. Na ausência de tal alteração no aviso de regata ou nas instruções de regata, todas as prescrições se aplicam.

A regra 89.2 estabelece que uma regra no aviso de regata pode ser alterada desde que seja dada a devida notificação, e a regra 90.2(c) cobre os procedimentos para alterar uma regra nas instruções de regata.

Questão 3

Uma regra de classe pode ser alterada?

Resposta 3

Geralmente, não. No entanto, o aviso de regata pode alterar uma regra de classe se as próprias regras de classe permitirem a alteração ou se a permissão por escrito da associação de classe para a alteração tiver sido obtida e afixada no quadro oficial de avisos (consulte as regras 87 e J1.2 (3)).

Questão 4

Buttercup, um J/24, competiu na classe handicap. As Regras da Classe J/24 ou as regras do sistema de handicap se aplicam a ela?

Resposta 4

As regras do sistema de handicap aplicadas a Buttercup (ver parágrafo (d) na definição de Regra). Se seu handicap foi explicitamente baseado na suposição de que ela correu de acordo com algumas ou todas as regras da classe J/24, então essas regras da classe J/24, ou todas as regras da classe J/24, se aplicavam a ela. No entanto, se o handicap de Buttercup não fosse baseado em tal suposição, então nenhuma das regras da classe J/24 se aplicava a ela.

Questão 5

Se uma regra do aviso de regata entrar em conflito com uma regra das instruções de regata, qual prevalecerá? O conflito pode ser resolvido?

Resposta 5

Nenhum dos dois tem precedência. A regra 63.7 rege um protesto ou pedido de reparação decorrente de tal conflito. Exige que a comissão de protestos aplique a regra que acredita fornecer o resultado mais justo para todos os barcos afetados. Se tal conflito surgir fora da audiência de um protesto ou pedido de reparação, o conflito pode ser resolvido alterando o aviso de regata (conforme permitido pela regra 89.2(b)) ou as instruções de regata (conforme permitido pela regra 90.2(c)).

EUA 2000/80

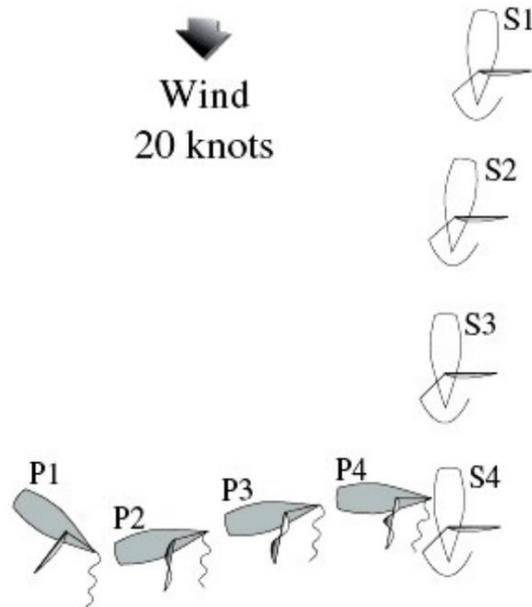
CASO 99

Regra 10, Em amuras opostas

Regra 14, Evitando contato

Regra 44.1, Penalidades no momento de um incidente: Cumprimento de uma penalidade Regra 64.2(a), Decisões: Penalidades

O fato de um barco obrigado a manter-se afastado estar fora de controle não dá direito a exoneração por infringir uma regra da Parte 2. Quando um barco com direito de passagem for obrigado pela regra 14 a 'evitar o contato. . . se for razoavelmente possível' e a única maneira de fazer isso é virar em roda, ela não infringe a regra se não virar em roda. Quando a penalidade de um barco pela regra 44.1(b) é retirar-se, e ele o faz (seja por escolha ou necessidade), ele não pode ser desclassificado.



fatos

Os Farr 30s estavam correndo em condições difíceis. O barco S estava navegando a 10-14 nós. Antes do barco P alcançar a posição 1, ele havia desviado e estava fora de controle. P atingiu S no meio do navio, resultando em sérios danos. Ambos os barcos se retiraram. S protestou P.

A comissão de protestos descobriu que B fez pequenas mudanças de rumo quando os barcos estavam bem separados; que estes foram frustrados pelo movimento errático de P, ainda fora de controle; e que quando ficou claro que P não iria se manter afastado, a única ação disponível para S era virar em roda, o que arriscava danos consideráveis para S.

A comissão de protestos desclassificou ambos os barcos, B por infringir a regra 10 e S por infringir a regra 14, afirmando que B deveria estar ciente das dificuldades experimentadas por B e deveria ter tomado uma atitude mais significativa antes. Ele encaminhou sua decisão à autoridade nacional para confirmação ou correção.

Decisão

As decisões da comissão de protestos são revertidas. Ambos os barcos devem ser classificados como RET.

Claramente, P infringiu as regras 10 e 14. Nenhuma regra a exonerou, embora ela estivesse fora de controle. Ao infringir as regras 10 e 14, B causou sérios danos. As regras 10 e 14 são regras da Parte 2, e a regra 44.1 permite que um barco que quebre uma ou mais regras da Parte 2 cumpra uma penalidade. Como B causou sérios danos, a penalidade aplicável a ele foi retirar-se (ver regra 44.1(b)). P fez

aposentar-se (seja por escolha ou necessidade não importa) e foi, portanto, isento de desqualificação (ver regra 64.2(a)). Sua desqualificação é revertida e ela receberá a pontuação RET.

Voltando para S, a regra 14 faz provisões especiais no caso de um barco com direito de passagem. Primeiro, para que ela seja penalizada, deve haver contato que tenha causado dano ou lesão. Isso não está em dúvida. Em segundo lugar, ela não foi obrigada a agir para evitar o contato até que ficasse claro que P não estava se mantendo afastado. Foi apenas nessa época que a regra 14 exigia que ela evitasse o contato, se razoavelmente possível. A comissão de protestos concluiu que, quando ficou claro para S que P não iria se manter afastado, a única ação disponível para S era virar em roda, o que arriscou danos consideráveis a S. Essa constatação foi equivalente a constatar que era não é razoavelmente possível para S evitar o contato. Portanto, Be não infringiu a regra 14. Sua desqualificação foi revertida e ele também deve ser pontuado como RET.

Finalmente, a comissão de protestos deve observar que, à luz da decisão alterada, a regra 60.3(b) lhe dá o direito de convocar uma audiência para considerar a reparação pela regra 62.1(b).

GBR 2001/7

CASO 100

Regra 41, Ajuda Externa

Quando um barco pede e recebe conselhos táticos de regata, ele recebe ajuda externa, mesmo que peça e receba em um canal de rádio público.

fatos

Três grandes barcos deveriam contornar uma marca perto das rochas costeiras e depois navegar em uma corrente de 6 nós. O vento estava leve. O barco A comunicou-se por rádio ao barco B, cujo capitão estava mais familiarizado com a área, perguntando se era seguro ancorar nas proximidades da marca. B respondeu que não era seguro. O barco C protestou pela regra 41 de ambos os barcos, por discutirem quais táticas seriam usadas para contornar a marca e velejar na próxima perna.

A comissão de protesto rejeitou o protesto contra B e desqualificou A por receber ajuda externa. Ele observou que ela poderia ter navegado ou motorizado para longe da marca em perfeita segurança a qualquer momento, e que as únicas razões

para ancorar na marca era superar a corrente adversa e vencer a corrida.

A apelou, alegando que não acreditava ter recebido ajuda, que acreditava que o conselho dado em um canal de rádio público não era ajuda externa e que uma autoridade nacional não deveria tolerar a desqualificação por receber informações de segurança.

Decisão

Nega-se provimento ao recurso de A. A pediu ajuda por motivos táticos de corrida e a recebeu. É irrelevante que a pergunta de A e as informações que ela recebeu em resposta tenham sido transmitidas por uma estação de rádio pública. A ajuda que A recebeu não entrou no escopo das exceções da regra 41, especialmente da regra 41(d), já que ela pediu a informação. Portanto, A infringiu a regra 41.

GBR 2001/4

CASO 101

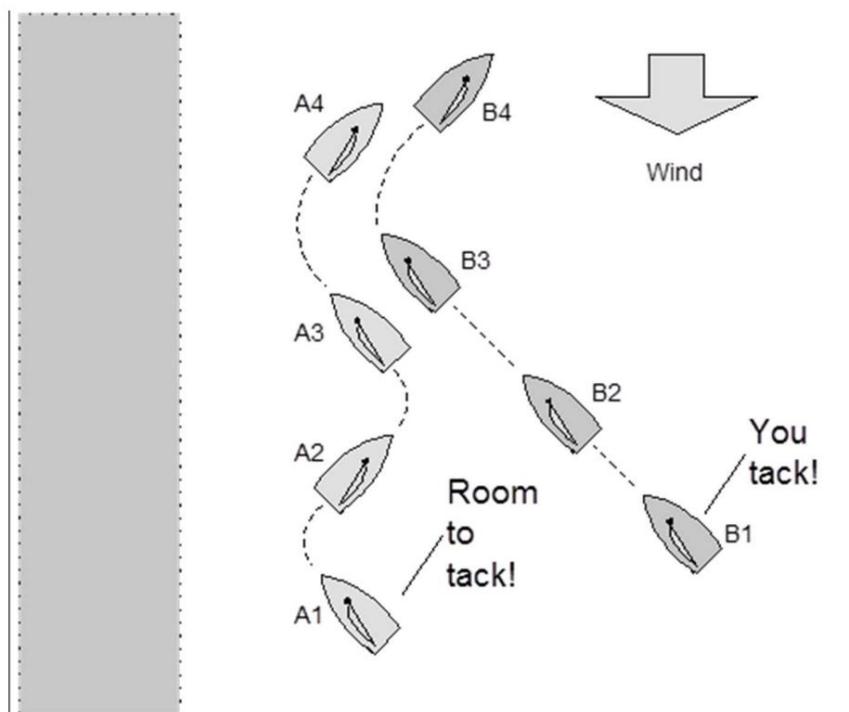
Regra 20.2(c), Espaço para Virar em uma Obstrução: Respondendo

Quando um barco com direito de passagem é obrigado a dar espaço a outro barco para uma manobra, o direito de passagem não é transferido para o barco com direito a espaço. Quando, em resposta ao seu pedido de espaço para virar ao se aproximar de um obstáculo, um barco é aclamado 'Você vira por bordo', e quando ele faz isso e é capaz de virar novamente para se manter afastado como um marinheiro, o outro barco deu o quarto necessário.

fatos

A e B eram Dragões Internacionais. A estava se aproximando da costa com amuras de estibordo, limpo à frente e na trilha a sotavento de B. A bradou por espaço para virar por bordo e B respondeu 'Você vira por bordo'. A virou e B manteve seu curso. A estava então em rota de colisão com B e virou novamente. Ambas as amuras de A foram feitas de maneira normal, como um marinheiro. Após a segunda viragem de A, ela foi ladeada a sotavento de B. Pouco depois, B virou e A fez o mesmo. A protestou B por não ceder espaço conforme exigido pela regra 20.2(c).

A comissão de protestos concluiu que B falhou em dar a A 'espaço para virar e evitá-lo', e desclassificou B, afirmando que ele 'falhou em se manter afastado de A depois de virar'. B apelou.



Decisão

O recurso de B é aceito e ela deve ser reintegrada. As ações de A mostram que ele tinha espaço para virar e evitar B. B, portanto, cumpriu sua obrigação pela regra 20.2(c).

É importante distinguir um requisito para manter-se afastado de um requisito para dar espaço. Quando um barco com direito de passagem é obrigado a dar espaço a outro barco para uma manobra, o direito de passagem não é transferido para o barco com direito a espaço. Depois que A dobrou para bombordo, B não foi obrigado a se manter afastado de A; em vez disso, a regra 10 exige que A se mantenha afastado de B. A regra 20.2(c) exige apenas que B dê espaço a A para virar e evitar B, e B o fez.

GBR 2001/11

CASO 102

Regra 62.2, Reparação

Quando um barco solicita reparação por causa de um incidente que ele afirma ter afetado sua pontuação em uma regata e, portanto, em uma série, o limite de tempo para fazer a solicitação é o limite de tempo da regata, em vez de um limite de tempo baseado na publicação do resultados da série.

fatos

Scruples pediu reparação no final de uma série de oito corridas por causa de um incidente ocorrido na corrida 5 da série, que foi disputada três semanas antes. A comissão de protesto considerou seu pedido inválido porque foi feito após o limite de tempo. Ela apelou, afirmando que não foi até o final da série e a publicação dos resultados que ela soube que sua pontuação na Corrida 5 havia afetado sua pontuação na série e que o tempo para ela fazer seu pedido não começaria até depois do série foi concluída e os resultados publicados.

Decisão

Nega-se provimento ao recurso da Scruples. Seu pedido de reparação não foi válido porque não foi entregue ao escritório da corrida dentro do prazo de protesto aplicado à Corrida 5 (ver regra 62.2). O incidente afetou sua pontuação na série apenas por meio de seu efeito em sua pontuação na corrida 5 e, portanto, o limite de tempo relevante para solicitar reparação foi o limite de tempo aplicado a essa corrida.

GBR 2001/9

CASO 103

Definições, Sala

A frase 'maneira de marinheiro' na definição de quarto refere-se ao manuseio do barco que pode ser razoavelmente esperado de uma tripulação competente, mas não especializada, do número apropriado para o barco.

fatos

Dois barcos de 30 pés (9 m) com amuras a bombordo, OL e IW, estão em um obstáculo, um barco ancorado. OL escolheu passar a sotavento do obstáculo. Os barcos são sobrepostos com IW no interior. Embora os barcos desta classe sejam normalmente navegados por uma tripulação de seis pessoas, o IW está navegando com uma tripulação de três, e eles são relativamente inexperientes.

Questão 1 A

experiência e o número de tripulantes navegando IW devem ser considerados na determinação de quanto 'espaço' ele tem direito de acordo com a regra 19.2(b) entre OL e o obstáculo?

resposta 1

Nem a experiência da tripulação de IW nem seu número são relevantes para determinar o 'quarto'. Na regra 19.2(b), que requer que o ES dê 'espaço' a IB entre ele e a obstrução, 'espaço' é um termo definido. A definição de Espaço é 'o espaço que um barco precisa nas condições existentes. . enquanto manobra prontamente como um marinheiro.' Ao determinar se OL forneceu ou não o espaço necessário, a interpretação de 'modo de marinheiro' deve ser baseada no manejo do barco que pode ser razoavelmente esperado de uma tripulação competente, mas não especialista, com o número apropriado para o barco.

(Caso 21 discute outros aspectos da definição de Quarto.)

Questão 2 A

resposta é a mesma em relação a 'sala' conforme usado na definição de Marcar Sala e em outras regras da Parte 2?

Resposta 2

Sim.

EUA 1999/77

CASO 104

Regra 63.6(d), Audiências: Obtenção de Provas e Apuração de Fatos

Regra 70.1, Apelações e Solicitações a uma Autoridade Nacional

Regra R5, Fatos Inadequados; reabertura

A tentativa de distinguir entre fatos e conclusões nas conclusões de uma comissão de protesto às vezes é insatisfatória porque as conclusões podem ser baseadas parcialmente em fatos e parcialmente em uma conclusão. Uma autoridade nacional pode alterar a decisão de uma comissão de protesto e quaisquer outras conclusões que envolvam raciocínio ou julgamento, mas não suas conclusões de fato. Uma autoridade nacional pode derivar fatos adicionais por dedução lógica. Nem os fatos escritos nem os fatos diagramados têm precedência sobre os outros. As comissões de protesto devem resolver conflitos entre fatos quando assim solicitado por uma autoridade nacional.

Questão 1

Quais critérios determinam se uma conclusão na decisão de uma comissão de protesto está sujeita a mudança em apelação? Os critérios são baseados em se a descoberta

é um 'fato' ou uma 'conclusão', quer incorpore uma interpretação de uma regra ou outra coisa?

resposta 1

A distinção entre 'fato' e 'conclusão' não fornece um critério satisfatório porque os dois conceitos podem se sobrepor. No contexto da regra 63.6(d) e outras regras que usam o termo, um 'fato' é uma ação ou condição que uma comissão de protestos 'descobre' ocorreu ou existiu. Uma 'conclusão' é derivada pelo raciocínio de outra coisa e pode ser puramente factual. Por exemplo, se os fatos são que havia três classes em uma regata e cinco barcos em cada classe, é tanto uma conclusão quanto um fato que havia 15 barcos na regata. Uma conclusão também pode ser parcialmente não factual, como quando é feito um julgamento que inclui elementos não factuais. Um exemplo é a declaração, 'O barco A exibiu sua bandeira na primeira oportunidade razoável após o incidente', que se baseia em uma combinação dos fatos sobre um incidente e uma interpretação da frase 'primeira oportunidade razoável' na regra 61.1 (a).

Uma descoberta que é uma interpretação de uma regra está claramente sujeita a mudanças por uma autoridade nacional, mas outras descobertas que envolvem raciocínio ou julgamento estão igualmente sujeitas a mudanças. Por exemplo, uma comissão de protesto pode declarar: 'A velocidade do vento de 15 nós era muito alta para que os barcos pudessem navegar com segurança.' Esta declaração é uma opinião ou julgamento, mas não uma interpretação das regras.

O critério para determinar se a conclusão de uma comissão de protesto está sujeita a mudança na apelação é, portanto, apenas que a conclusão não é exclusivamente de natureza factual. A regra 70.1 permite a apelação da 'decisão ou de seus procedimentos da comissão de protestos, mas não dos fatos encontrados.' No entanto, não proíbe o recurso de outras constatações ou julgamentos feitos pela comissão de protestos. Da mesma forma, a regra R5 exige que uma autoridade nacional aceite as constatações de fato da comissão de protestos, mas não exige a aceitação de outras constatações. O efeito de ambas as regras é que uma autoridade nacional pode alterar qualquer decisão de uma comissão de protesto, exceto uma decisão de fato.

Questão 2

Uma autoridade nacional pode derivar fatos adicionais tirando conclusões dos fatos escritos da comissão de protesto ou de seu diagrama?

Resposta 2

Sim. A autoridade nacional pode aplicar a lógica para derivar fatos adicionais de qualquer uma das fontes.

Questão 3

Qual é o status de um diagrama preparado ou endossado por uma comissão de protesto conforme exigido pela regra R2.2(b)?

Resposta 3

Tanto o diagrama quanto os fatos escritos são fatos encontrados pela comissão de protestos. Nenhuma tem precedência sobre a outra.

Questão 4

Quando os fatos entram em conflito entre si, como um conflito entre o diagrama e os fatos escritos, uma autoridade nacional é obrigada a aceitar todos eles? Como os conflitos serão resolvidos?

Resposta 4

A autoridade nacional não pode aceitar logicamente fatos conflitantes. A regra R5 dá à autoridade nacional autoridade para exigir que a comissão de protesto forneça fatos revisados ou adicionais que resolvam o conflito.

EUA 2003/85

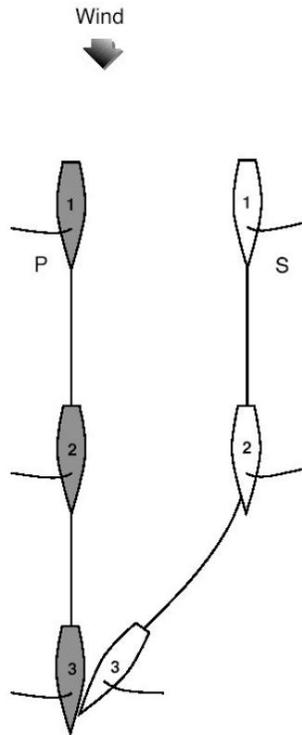
CASO 105

Regra 10, Em amuras opostas Regra
14, Evitar contato Regra 15,
Adquirir direito de passagem Regra 16.1,
Mudança de rumo

Quando dois barcos estão navegando em amuras opostas, o barco com amuras de estibordo pode mudar de rumo, desde que dê ao barco com amuras de bombordo espaço para se manter afastado.

fatos

Depois de navegar ao lado de B por algum tempo com amuras a bombordo, S vira em roda para amuras a estibordo sem infringir a regra 15. Ambos os barcos continuam a navegar em rumos paralelos. Cerca de dois minutos após seu jibe, o S começa a orçar. P não responde à orça e os barcos se tocam na posição 3. Não há danos ou ferimentos.



Dúvidas No

momento do contato, a regra 15 ainda se aplica? S infringe a regra 16?

Respostas

S como barco com amuras a estibordo tem direito de passagem pela regra 10, e B como barco com amuras a bombordo deve manter-se afastado. A regra 15 se aplica apenas brevemente depois que S se torna o barco com direito de passagem, mas a regra 16.1 continua a limitar como S pode mudar de rumo. B pode orçar desde que o faça de forma a dar a B espaço para manter-se afastado, e B deve estar preparado para reagir prontamente, se necessário girando em roda, para continuar a manter-se afastado. Uma vez que B tem espaço para se manter afastado de S respondendo prontamente quando S orça, S não infringe a regra 16.1. B não se mantém afastado e não evita contato com S. P é, portanto, penalizado por infringir as regras 10 e 14.

Be também infringe a regra 14 porque, depois que ficou claro que B não estava se mantendo afastado, Be poderia ter evitado o contato. No entanto, como não houve danos ou lesões, ela foi isenta pela regra 43.1(c).

DEN 2005

CASO 106

Definições, Navegar no Percurso

Regra 28.1, Navegar na Regata

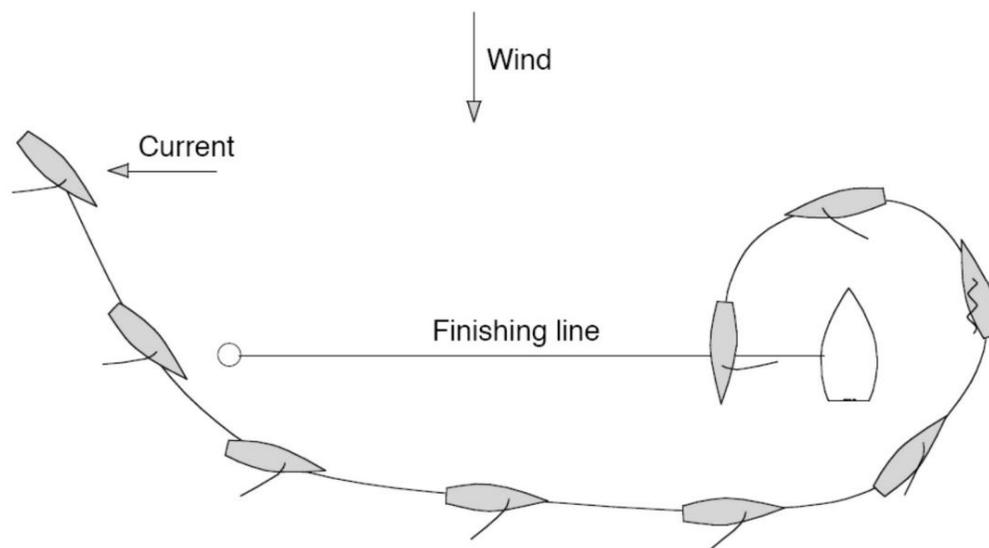
Quando a corda que representa a rota de um barco está nos lados obrigatórios das balizas de chegada ou balizas de porta, não é relevante que, quando esticada, também passe por uma dessas balizas no lado não obrigatório.

fatos

À medida que os barcos se aproximam de uma linha de chegada a favor do vento, uma corrente de maré leva um deles para fora de uma das marcas de chegada. Ela navega além de toda a linha de chegada, contorna a outra marca de chegada e então cruza a linha de chegada pelo lado do percurso.

Pergunta

O barco cumpriu a regra 28.1?



Responder

Sim. Quando o percurso exige que os barcos passem entre duas marcas na linha de chegada ou no portão, um barco cumpre a regra 28.1 se a corda que representa sua pista quando esticada passa entre as marcas da direção da marca anterior (consulte a definição Vela o curso). Ela cumpre a regra 28.1 mesmo que a corda também ultrapasse uma marca da linha de chegada ou portão no lado não obrigatório. Neste caso o barco ultrapassou a bóia que serve de baliza da linha de chegada pelo lado não obrigatório antes de a ultrapassar pelo lado obrigatório.

Veja o Caso 90 para uma discussão de um incidente similar na linha de partida.

GBR 2004/4

CASO 107

Regra 14, Evitando Contato

Regra 44.1, Penalidades no Momento de um Incidente: Cumprimento de uma Penalidade Regra 64.2(a), Decisões: Penalidades

Durante a sequência de largada, um barco que não está vigiando pode deixar de fazer tudo razoavelmente possível para evitar o contato. Gritar é uma maneira que um barco pode 'agir para evitar o contato'. Quando a infração de uma regra da Parte 2 por parte de um barco causa sérios danos e ele se retira, ele cumpriu a penalidade aplicável e não deve ser desclassificado por essa infração.

fatos

Entre os sinais preparatório e de partida, Ephesian com amuras de estibordo e Jupa com amuras de bombordo se aproximaram frente a frente. Ambos os barcos eram barcos de quilha pesados, com 33 pés (10 m) de comprimento. Nenhum dos barcos estava ciente do outro. Os arqueiros de ambos os barcos, que normalmente estariam estacionados no estai de proa, manuseavam suas genoas e nenhum outro membro da tripulação estava de vigia. Ephesian estava se movendo lentamente com capacidade de manobra limitada. Eles colidiram, causando sérios danos a Jupa, que se retirou. No protesto resultante, Jupa foi desclassificado pela regra 10 e Ephesian foi desclassificado pela regra 14. Ephesian apelou, alegando que ela não poderia ter evitado Jupa mudando de rumo ou velocidade.

Decisão

A regra 14 começa com 'Um barco deve evitar contato com outro barco se razoavelmente possível.' Este requisito significa que um barco deve fazer tudo o que se pode razoavelmente esperar dele nas condições prevalecentes para evitar contato. Isso inclui manter uma boa vigilância enquanto navega na área de largada durante a sequência de largada, um momento em que os barcos costumam estar próximos uns dos outros e mudam de rumo com frequência.

A comissão de protesto concluiu que se um dos barcos tivesse visto o outro, uma colisão poderia ter sido evitada, mesmo no último minuto, principalmente se Ephesian tivesse aclamado Jupa quando estava claro que Jupa não estava mudando

curso para manter-se afastado. Até aquele momento, a regra 14 permite que um barco com direito de passagem atrase a ação para evitar o contato. Segue-se que nesse momento ela deve começar a agir no esforço de evitar o contato. A palavra 'agir' não se restringe a mudança de curso ou velocidade. Saudar era uma ação que Efésios poderia e deveria ter feito. Ephesian infringiu a regra 14. Como a colisão resultou em danos, Ephesian não foi isentado pela regra 43.1(c) e a decisão da comissão de protestos de desqualificá-la foi correta. Seu recurso é, portanto, desprovido.

Claramente, Jupa infringiu a regra 10. Como resultado dos graves danos sofridos na colisão, ela desistiu da corrida e, portanto, cumpriu a penalidade aplicável (ver regra 44.1(b)). A regra 64.2(a) proíbe penalizá-la ainda mais. A desclassificação de Jupa é revertida e ela passa a ser pontuada como RET.

GBR 2004/6

CASO 108

Definições, Navegar no Percurso

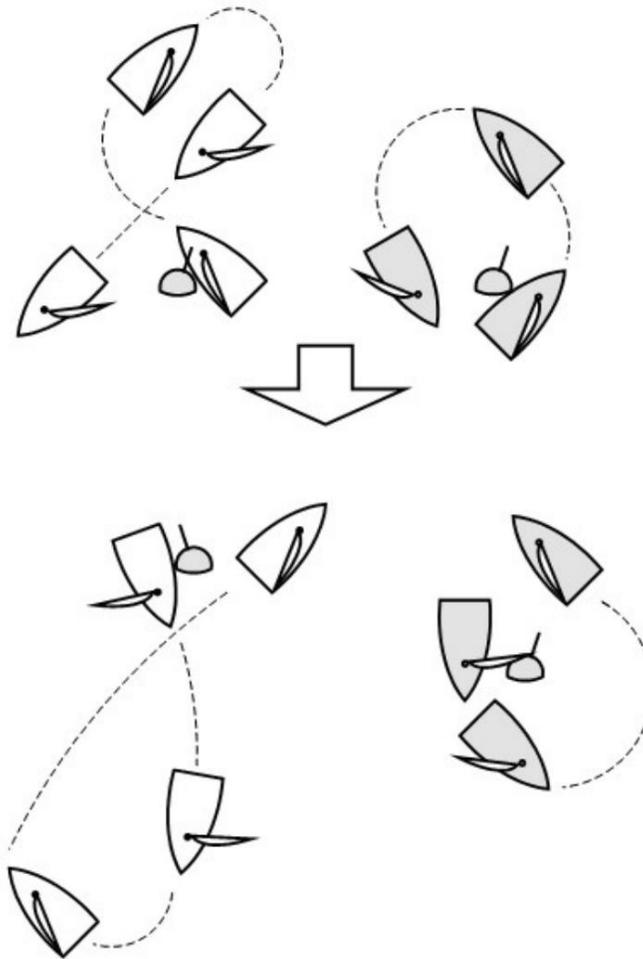
Regra 28.1, Navegar na Regata Regra

31, Tocar uma Marca Regra 44.1(b),

Penalidades no Momento de um Incidente: Cumprir uma Penalidade Regra 44.2, Penalidades no Momento de um Incidente: Uma Volta e Duas

Penalidades de Turnos

Ao cumprir uma penalidade após tocar uma marca, o barco não precisa completar uma volta completa de 360° e pode cumpri-la ao mesmo tempo em que contorna a marca. Sua volta para contornar a baliza servirá como penalidade se incluir uma viragem e virar em roda, se for realizada imediatamente depois que ela não estiver mais tocando a baliza e estiver bem longe de outros barcos, e quando não houver dúvida de vantagem.



fatos

Em cada uma das quatro situações ilustradas, um barco toca uma marca de contorno que é obrigado a deixar para bombordo e então faz uma curva que inclui uma viragem e uma roda.

Pergunta

Em cada situação, o barco cumpre uma Punição de Uma Volta que esteja de acordo com a regra 44 e com a regra 28.1?

Responder

Quando um barco infringe a regra 31, sua penalidade é geralmente uma penalidade de uma volta. No entanto, se, ao tocar a marca, ela causar lesão ou dano grave ou ganhar uma vantagem significativa na corrida ou na série, sua penalidade é desistir (ver regra 44.1(b)).

Em cada situação ilustrada, ela cumpre uma penalidade de uma volta que está de acordo com a regra 44.2, desde que

- (a) assim que possível, e antes de iniciar sua volta de penalidade, ela veleja bem longe de quaisquer outros barcos; (b) quando ela começa sua volta de penalidade ela não está mais tocando a marca; e
- (c) ele faz sua curva de penalidade imediatamente após ter se livrado de outros barcos.

A regra 44.2 não exige que um barco que cumpre uma penalidade de uma volta complete uma volta completa de 360°, ou uma volta de qualquer número particular de graus, e não proíbe cumprir a penalidade enquanto faz outra manobra, como contornar a marca .

Todas as quatro voltas ilustradas cumprem a regra 28.1. Contanto que a corda que representa a rota do barco, quando esticada, fique no lado exigido da marca, o barco cumprirá a regra 28.1 mesmo se (conforme não ilustrado) uma virada de penalidade resultar no barco fazendo uma volta extra de 360° em torno da marca.

GBR 2005/4

CASO 109

Parte 2, Preâmbulo

Regra 56, Sinais e Luzes de Neblina; Esquemas de Separação de Tráfego Regulamentos Internacionais para Evitar Colisões no Mar

O IRPCAS ou as regras de direito de passagem do governo se aplicam entre barcos que estão em regata somente se uma regra no aviso de regata assim o disser e, nesse caso, todas as regras da Parte 2 são substituídas. Um IRPCAS ou regra governamental, exceto uma regra de direito de passagem, pode ser aplicado incluindo-o no aviso de regata, nas instruções de regata ou em outro documento que regule o evento.

Questão 1

Quais são as 'regras governamentais' às quais se referem o preâmbulo da Parte 2 e a regra 56.1? Como essas regras diferem dos Regulamentos Internacionais para Evitar Colisões no Mar (IRPCAS)?

resposta 1

O IRPCAS se aplica apenas 'em alto mar e em todas as águas a ele conectadas navegáveis por embarcações marítimas' (Regra 1(a) do IRPCAS). Nos portos, rios, lagos e outras águas interiores de um país, governos e

outras autoridades governamentais podem estabelecer outras regras. Essas outras regras são as 'regras governamentais' às quais se referem o preâmbulo da Parte 2 e a regra 56.1. Tais regras, que podem ser aplicadas nacionalmente em todas as águas interiores ou apenas em águas interiores específicas, podem reafirmar, substituir, alterar ou adicionar ao IRPCAS (Regras 1(b) e 1(c) do IRPCAS).

Questão 2

Quando o aviso de regata, instruções de regata e outros documentos que regem um evento não mencionam o IRPCAS ou regras governamentais, quaisquer regras do IRPCAS ou regras governamentais se aplicam a uma regata de acordo com as Regras de Regata à Vela?

Resposta 2

Sim. Quando um barco navegando sob as regras da Parte 2 encontra uma embarcação que não está, o IRPCAS ou as regras de direito de passagem do governo se aplicam entre eles (preâmbulo da Parte 2).

Além disso, uma regata deve cumprir a regra 10, Esquemas de Separação de Tráfego, do IRPCAS (regra 56.2). Finalmente, se um barco estiver equipado com sinais sonoros e luzes exigidos pelo IRPCAS ou regras governamentais aplicáveis, ele deverá, durante a regata, soar esses sinais de neblina e mostrar essas luzes conforme exigido pelo IRPCAS ou regras governamentais aplicáveis (regra 56.1).

Questão 3 O

aviso de regata, instruções de regata ou outro documento que rege o evento pode fazer com que o IRPCAS ou regras governamentais de direito de passagem ou outras regras do IRPCAS ou regras governamentais sejam aplicáveis?

Resposta 3

Sim, de três maneiras:

- (1) Somente o aviso de regata pode declarar que as regras de direito de passagem do IRPCAS ou regras governamentais substituem todas as regras da Parte 2 (Parte 2, preâmbulo e regra J1.2(12)). Isso geralmente é feito para corridas oceânicas e também para corridas noturnas.
- (2) O aviso de regata ou as instruções de regata podem declarar que uma regra específica do IRPCAS ou regras governamentais (exceto uma regra de direito de passagem) se aplicará ao evento e incluir o texto dessa regra (regra J2. 2(29)).
- (3) A definição de Regra inclui '(g) quaisquer outros documentos que regem o evento.' Tal documento pode incluir o texto de uma regra ou regras específicas do IRPCAS ou regras governamentais (exceto um direito de

regra de passagem) que se aplicará ao evento. Para governar um evento, um documento deve ser listado no aviso de regata (regra J1.1(3)), declarando onde ou como pode ser obtido.

Um barco que infringir uma regra do IRPCAS ou uma regra do governo sempre poderá ser processado por uma autoridade responsável por sua execução, mas um protesto poderá ser feito sob tal regra somente quando a regra em questão 'governar o evento'.

Questão 4

Se uma regra no aviso de regata declara que as regras de direito de passagem do IRPCAS substituem as regras da Parte 2, quais regras da Parte 2 são substituídas por quais regras do IRPCAS?

Resposta 4

Todas as regras da Parte 2 são substituídas. A Parte B do IRPCAS contém as 'Regras de Pilotagem e Navegação' do IRPCAS, que são, na verdade, 'regras de direito de passagem'. No entanto, a Parte B do IRPCAS deve ser lida em conjunto com todo o IRPCAS, particularmente a Parte A. Por exemplo, muitos termos usados na Parte B são definidos na Parte A.

Questão 5

É possível prever uma gama mais ampla ou mais restrita de substituições de regras de direito de passagem que se aplicam entre os barcos concorrentes?

Resposta 5

O aviso de regata só pode substituir todas as regras da Parte 2 por todas as regras de direito de passagem do IRPCAS ou regras governamentais. Uma gama mais ampla ou mais restrita de substituições de regras de direito de passagem que se aplicam entre barcos competidores não é permitida (ver regra 86.1(b)).

GBR 2005/1

CASO 110

Regra 62.1(b), Reparação

Um barco danificado fisicamente pelo contato com um barco que foi penalizado por infringir uma regra da Parte 2 é elegível para reparação somente se o próprio dano piorou significativamente sua pontuação ou posição. O contato não é necessário para que um barco cause ferimentos ou danos físicos a outro. Um agravamento de um barco

pontuação ou colocação causada por uma manobra de desvio não é, por si só, motivo para reparação. 'Lesão' refere-se a lesão corporal a uma pessoa e, na regra 62.1(b), 'dano' é limitado a danos físicos a um barco ou seu equipamento.

fatos

O barco B deve manter-se afastado do barco A. No entanto, B colide com A, virando A 180 graus antes de poder continuar velejando para a próxima baliza. A perde cinco posições finais por causa do incidente. Ela protesta contra B e pede reparação pela regra 62.1(b). Durante a audiência, o protesto de A é aceito e B é penalizado. A comissão de protesto também conclui que houve dano físico a A, mas que o dano em si não afetou sua capacidade de prosseguir na corrida em velocidade normal.

Questão 1

A tem direito a reparação?

resposta 1

Não. De acordo com a regra 62.1(b), o dano em si deve ser a razão pela qual a pontuação ou posição de um barco piorou significativamente. Neste caso, o dano não teve efeito na pontuação de A.

Questão 2

Deve ocorrer contato entre os barcos para que a reparação seja concedida pela regra 62.1(b)?

Resposta 2

Não. Um barco que sofra lesão a um membro de sua tripulação ou dano físico ao agir para evitar o contato com um barco que infringiu uma regra da Parte 2 pode ter direito a reparação se for constatado que a lesão ou dano causou sua pontuação ou lugar significativamente pior e não foi culpa dela. Ver também Caso 135.

Questão 3

Se não houvesse colisão porque A foi capaz de evitar B mudando o curso em 180 graus, mas A perdeu cinco posições como resultado, ele teria sofrido 'lesão' ou 'dano' como esses termos são usados na regra 62.1 (b)?

Resposta 3

Não. 'Lesão' nas regras de regata refere-se apenas a lesões corporais a uma pessoa, e 'dano' é limitado a danos físicos a um barco ou seu equipamento.

EUA 1996/73 e 2007/98

CASO 111

Regra 30.2, Penalidades iniciais: Regra da bandeira Z Regra 30.4, Penalidades iniciais: Regra da bandeira preta

Se um barco infringir a regra 30.2 ou a regra 30.4 durante uma sequência de largada que resulte em uma chamada geral, a comissão de regata é obrigada a penalizá-lo mesmo que a regata tenha sido adiada antes daquela sequência de largada ou se, durante uma sequência de largada posterior, um adiamento foi sinalizado antes do sinal de partida.

Fatos para a Questão 1

Ao sinal preparatório, a comissão de regata exibiu a bandeira Z. O casco do barco A foi identificado no triângulo formado pelas extremidades da linha de partida e a primeira marca durante o último minuto antes de seu sinal de partida. Após o sinal de largada, a comissão de regata sinalizou uma convocação geral. A comissão de regata então iniciou uma segunda sequência de largada para aquela regata e novamente exibiu a bandeira Z como bandeira preparatória. Após retirar a bandeira preparatória, mas antes do sinal de largada, a comissão de regata sinalizou o adiamento. Mais tarde, a comissão de regata iniciou uma terceira sequência de sinais e conseguiu iniciar a quarta regata, e a regata foi concluída.

A recebeu uma penalidade de pontuação de 20% e solicitou reparação alegando que a regata havia sido adiada – na verdade, adiada duas vezes – antes do sinal de largada e, portanto, de acordo com a terceira sentença da regra 30.2, ela não deveria ter recebido a pena.

Questão 1

Quando a comissão de regata impôs uma penalidade de pontuação de 20% no barco A, ela agiu de acordo com a regra 30.2?

resposta 1

Sim. As três primeiras sentenças da regra 30.2 referem-se a uma única sequência inicial. A sequência de partida em que A foi identificada no triângulo formado pelas extremidades da linha de partida e a primeira marca durante o último minuto antes de seu sinal de partida não foi adiada ou abandonada antes de seu sinal de partida. Portanto, a comissão de regata agiu de acordo com a regra 30.2 quando

impôs uma penalidade de pontuação de 20% em A. Essa ação não foi imprópria e A não tinha direito a reparação.

Durante a segunda sequência de partida, se o casco de um barco tivesse sido identificado no triângulo entre o momento em que a bandeira preparatória foi retirada e o momento em que o sinal de adiamento foi feito, então teria sido uma ação imprópria pela regra 30.2 dar aquele barco uma penalidade de pontuação de 20%.

Fatos para a Questão 2

Os fatos são os mesmos da Questão 1, exceto que a bandeira preta foi usada como bandeira preparatória para a primeira e segunda tentativas de partida. Antes do sinal de advertência para a segunda tentativa de largada, a comissão de regata exibiu o número de vela de A. A navegou na área de largada durante a segunda sequência de largada e navegou na regata após a terceira sequência de largada. A foi pontuado como DNE para aquela corrida sem audiência.

Questão 2

Quando a comissão de regata marcou A DNE sem audiência, ela agiu de acordo com a regra 30.4?

Resposta 2

Sim. O raciocínio da Resposta 1 também se aplica aqui. A comissão de regata agiu corretamente quando marcou A DNE sem audiência, e A não tinha direito a reparação.

Durante a segunda sequência de largada, se o casco de um barco tivesse sido identificado no triângulo entre o momento em que a bandeira preparatória foi retirada e o momento em que o sinal de adiamento foi feito, então teria sido uma ação imprópria pela regra 30.4 desclassificar aquele barco sem uma audiência.

Mundial de Vela 2009

CASO 112

Definições, Definições

de Chegada, Navegar no

Percurso Regra 28, Navegar

na Regata Regra 61.1(a)(3), Requisitos do Protesto: Informar o Protestado

Um barco que comete e não corrige um erro ao navegar no percurso não infringe a regra 28.1 até que chegue. Se um barco cometer tal erro, um segundo barco pode notificar o primeiro

que pretende protestar antes da chegada do primeiro barco, ou na primeira oportunidade razoável após a chegada do primeiro barco.

fatos

O barco A deixa a primeira marca do percurso pelo lado errado. Então, sem corrigir seu erro, ele navega o restante do percurso corretamente e cruza a linha de chegada pelo lado do percurso e então retorna ao porto. Outro barco, B, vê A deixar a primeira marca pelo lado errado e decide protestar contra ele.

Questão 1 A

termina quando cruza a linha de chegada?

resposta 1

A chega desde que cruze a linha de chegada de acordo com a definição Chegar, tendo ou não navegado o percurso de acordo com a definição Velejar o Percurso. Como A não continuou a navegar o percurso após cruzar a linha de chegada, ele chegou de acordo com a definição no momento em que cruzou a linha (ver definição Chegar (c)).

Questão 2

Quando A infringe a regra 28.1?

Resposta 2

A comete um erro quando deixa a primeira marca do lado errado. No entanto, a regra 28.2 permite que ele corrija seu erro a qualquer momento antes de terminar, mas não depois disso. Portanto, A não infringe a regra 28.1 até terminar.

Questão 3

Quando B deve informar A de sua intenção de protestar?

Resposta 3

A regra 61.1(a)(3) estabelece que B não precisa gritar 'Protesto' ou exibir uma bandeira vermelha, mas deve informar A de sua intenção de protestar antes que A termine ou na primeira oportunidade razoável após A chegar.

GBR 2003/4

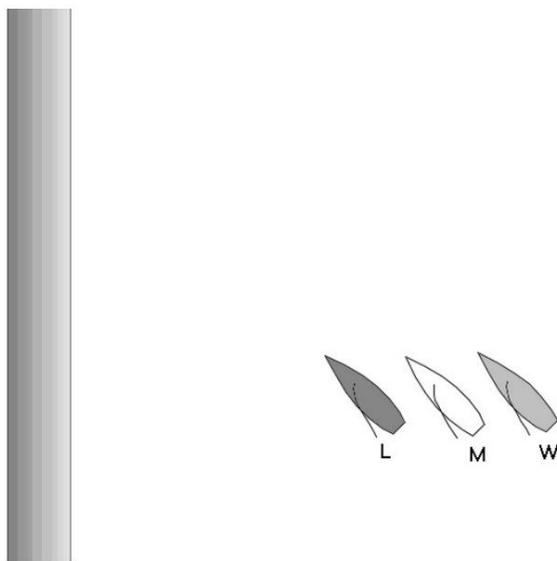
CASO 113

Regra 20, Espaço para Virar em uma Obstrução

Uma explicação da aplicação da regra 20 quando três barcos navegando em bolina cochada com as mesmas amuras estão se aproximando de um obstáculo e o barco mais a sotavento clama por espaço para virar, mas não pode virar a menos que ambos os barcos estejam a barlavento de sua amura.

fatos

L, M e W estão velejando em bolina cochada com amuras para boreste. Eles estão se aproximando de um obstáculo que S não pode evitar com segurança sem fazer uma mudança substancial de curso. A obstrução não é uma marca. Quando os barcos estão nas posições mostradas no diagrama, S brada 'Espaço para virar' alto o suficiente para ser ouvido tanto por M quanto por B. Quando L brada, fica claro que M e B devem virar para dar L, e M não tem espaço para virar e evitar W.



Questão 1 A

regra 20.2(c) exige que B responda ao grito de S?

resposta 1

Sim. Quando um barco que não está adjacente ao barco que bradou ouviu o grito e terá que responder antes que o barco que brada seja capaz de virar, ele é um 'barco bradado' no contexto da regra 20.2 e deve responder de acordo.

Questão 2 M

é obrigado a bradar W para ter espaço para virar imediatamente após o brado de L?

Resposta 2

Sim, se W ainda não estiver respondendo ao chamado de L. Como responder 'Você vira' não é uma opção para M neste caso, M é obrigado pela regra 20.2(c) a responder ao brado de S virando o mais rápido possível. Portanto, se M não pode virar por causa da presença de B, ele deve imediatamente bradar a B por espaço para virar, e a regra 20.3 permite que ele faça isso mesmo se, na ausência de S, M ainda não precisasse gritar por espaço para virar. aderência. Se ele não conseguir pedir espaço e, como resultado, for incapaz de virar o mais rápido possível, ele infringe a regra 20.2(c).

Mundial de Vela 2009

CASO 114

Definições, Definições de

Espaço na Marca,

Regra de Espaço 16.1, Mudança

de Rumo Regra 18.2(b), Espaço na Marca: Dar Espaço na

Marca Regra 31, Tocar uma Marca

Quando um barco tem direito a espaço, o espaço a que tem direito inclui espaço para cumprir as suas obrigações segundo as regras da Parte 2 e regra 31.

Os fatos para a Questão

1 A, B e C estão sobrepostos e na mesma amura quando o primeiro deles atinge a zona de uma baliza. A está do lado de fora, C está do lado de dentro e B está entre eles.

Questão 1 A

regra 18.2(b) exige que A dê espaço suficiente a B para permitir que B dê espaço na baliza a C?

resposta 1

Sim. A definição Espaço na Baliza usa o termo definido 'espaço', e espaço inclui o espaço que um barco precisa para cumprir suas obrigações sob as regras da Parte 2 e regra 31. O espaço que A é obrigado a dar a B inclui o espaço B precisa cumprir suas obrigações sob as regras da Parte 2.

Portanto, a regra 18.2 exige que A dê a B espaço suficiente para B dar espaço na marca a C.

Fatos para a Questão 2

L, M e W estão sobrepostos e na mesma amura com L a sotavento, W a barlavento e M entre eles. S não tem restrição de rumo e orça. Ambos M e W orçam em resposta à orça de S.

Questão 2 A

regra 16.1 exige que L dê espaço suficiente a M para permitir que M dê espaço a B para se manter afastado?

Resposta 2

Sim. Quando M muda de rumo para se manter afastado de S, a regra 16.1 exige que M dê espaço a B para se manter afastado. O espaço que L é obrigado a dar a M inclui o espaço que M precisa para cumprir suas obrigações sob as regras da Parte 2.

Portanto, a regra 16.1 exige que S dê a M espaço suficiente para que M dê a B espaço para se manter afastado.

Fatos para a pergunta 3

A marca a estibordo da linha de partida é cercada por água navegável. Ao se aproximar da linha de partida para começar, L e W estão sobrepostos nas amuras de estibordo. L está velejando em um rumo que passará suficientemente longe da marca para que haja espaço para B velejar entre L e a marca. W navega no espaço que L livremente dá. Depois que B está ao lado da marca, L orça, e orçando prontamente em resposta, B mantém-se afastado de L. Entretanto, para manter-se afastado de L, B é obrigado a tocar a marca.

Questão 3 S

cumprir a regra 16.1?

Resposta 3

O No. B é obrigado a manter-se afastado pela regra 11 e, conforme declarado no preâmbulo da Seção C, ele não tem direito a espaço pela regra 19 ou espaço na baliza pela regra 18. No entanto, quando S muda de rumo, B tem direito a espaço manter-se afastado de L pela regra 16.1, incluindo o espaço que B precisa para cumprir a regra 31. A mudança de rumo de S não dá a B espaço suficiente para evitar tocar a marca. Portanto, S infringe a regra 16.1 e B é exonerado pela regra 43.1(b) por sua infração à regra 31.

Ver também Caso 146.

Fatos para a Questão 4

Os mesmos fatos para a Questão 3, exceto que a regra 31 foi eliminada pelo aviso de regata ou pelas instruções de regata, e a marca é uma embarcação da comissão ou outro objeto substancial.

Questão 4 S

cumpra a regra 16.1?

Resposta 4

Não. Um barco com direito a espaço de acordo com a regra 16.1 tem direito ao espaço de que necessita para manobrar como um marinheiro para se manter afastado. Tocar em tal marca corre o risco de danificar o barco de regata ou a embarcação do comitê, e correr tal risco não é próprio do marinheiro.

World Sailing 2010/revisado pela World Sailing 2013.

CASO 115

Regra 66.1, Reabertura de uma Audiência

Interpretação da palavra 'novo' como usada na regra 66.1.

Questão

Que critérios a comissão de protestos deve usar para decidir se a evidência é 'nova' ou não?

Responder

A evidência é 'nova'

- se não for razoavelmente possível para a parte que está solicitando a reabertura ter descoberto as provas antes da audiência original, se a comissão de
- protestos estiver convencida de que antes da audiência original as provas foram buscadas diligentemente, mas sem sucesso, pela parte que está solicitando a reabertura, ou se
- a comissão de protesto souber de qualquer fonte que a evidência não estava disponível para as partes, ou para a comissão, no momento da audiência original.

Mundial de Vela 2011

CASO 116

**Regra 62.1(b), Regra de
Reparação 64.3, Decisões: Decisões sobre
Reparação Regra A9, Orientação sobre Reparação**

Uma discussão sobre reparação em uma situação em que um barco é danificado no início de uma série, tem direito a reparação pela regra 62.1(b) e é impedido pelo dano de navegar nas regatas restantes. Em tal situação, para ser justo com os outros barcos da série, a comissão de protestos deve garantir que menos da metade das pontuações de regata incluídas em sua pontuação da série, após qualquer exclusão, sejam baseadas em pontos médios.

fatos

Um evento é realizado em dois dias, com cinco corridas programadas. De acordo com o sistema de pontuação, se cinco regatas forem completadas, a pontuação de cada barco na série é o total de suas pontuações em regata, excluindo sua pior pontuação. No primeiro dia, apenas a Regata 1 é concluída e o barco A termina em segundo lugar. No segundo dia, A termina em quinto lugar na Corrida 2. Antes do início da Corrida 3, A colide com o barco B e os danos são tão extensos que A não consegue competir nas restantes regatas da série. Ela protesta contra B e pede reparação pela regra 62.1(b). A comissão de protestos considera que A tem direito a reparação e, agindo de acordo com a regra A9(b), concede-lhe nas corridas 3 e 4 a média de seus pontos nas corridas 1 e 2. A recebe pontuação DNC na corrida 5, mas descarta essa pontuação. A pontuação da série A é a mais baixa e ela vence o evento, apesar de ter competido em apenas duas das cinco corridas.

Questão 1 A

reparação concedida a A foi adequada?

resposta 1

Não. Embora a comissão de protestos não tenha infringido nenhuma regra, sua decisão de conceder a reparação não foi a mais justa para todos os barcos afetados (ver regra 64.3). Neste caso, conceder a um barco suas pontuações médias para metade das regatas que contaram para sua pontuação na série não é justo para os outros barcos.

Questão 2

O que teria sido uma indenização justa para A?

Resposta 2

Ao dar reparação, a comissão de protestos deve garantir que menos da metade das pontuações de regata de um barco incluídas em sua pontuação na série, após qualquer exclusão, sejam baseadas na média de pontos. Situações diferentes podem exigir acordos de reparação diferentes. Uma possibilidade neste caso particular é que a comissão de protestos poderia ter dado uma reparação apenas para a corrida em que ocorreu a colisão.

Mundial de Vela 2011; revisado 2021

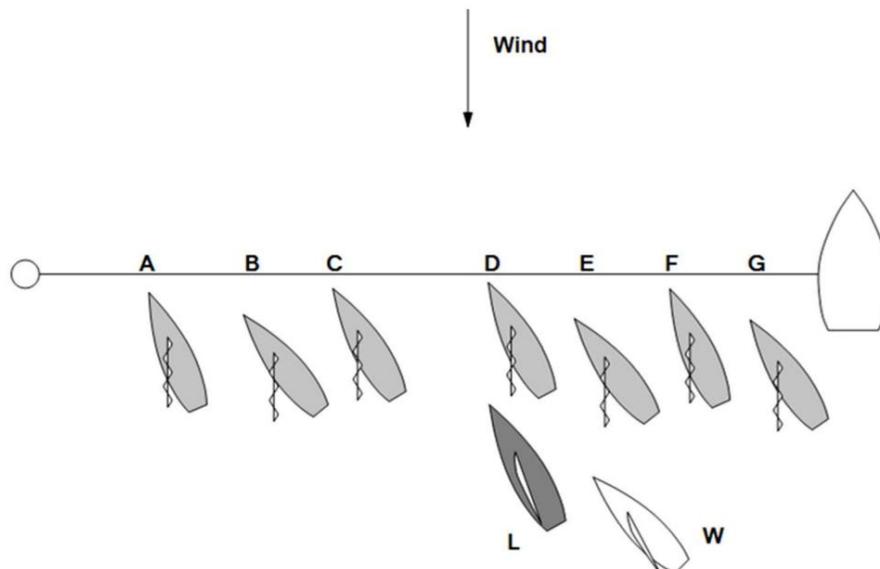
CASO 117

Definições, Obstrução Regra

15, Aquisição de Direito de Passagem

Regra 19.2(b), Espaço para Passar uma Obstrução: Dar Espaço em uma Obstrução

Quando três barcos estão com as mesmas amuras e dois deles estão em compromisso e ultrapassando o terceiro pela popa livre, se o barco de sotavento à ré estiver em compromisso com o barco da frente, o barco da frente não é mais um obstáculo, e a regra 19.2(b) não se aplica. Não há situações em que uma fileira de barcos navegando próximos uns dos outros seja uma obstrução contínua.



fatos

Aproximadamente 15 segundos antes do sinal de partida. Os barcos A, B, C, D, E, F e G estão mantendo suas posições com amuras de estibordo a uma curta distância abaixo da linha de partida. Os barcos L e W estão se aproximando da linha de barcos pela popa. Não há espaço suficiente para L e W passarem por qualquer um dos vãos entre os barcos adjacentes à frente deles.

Questão 1

Se L fica em compromisso a sotavento de D enquanto B está safo à popa de D, L é obrigado a dar espaço a W para passar a sotavento de D?

resposta 1

Não. Quando S fica em compromisso a sotavento de D, ele obtém o direito de passagem sobre D e, portanto, D não é mais uma obstrução para S e W. Por essa razão, a regra 19.2(b) não se aplica entre S e W. Em vez disso, a regra 11 começa a ser aplicada entre L e D, mas L é inicialmente obrigado pela regra 15 a dar espaço a D para se manter afastado. B continua a ser obrigado pela regra 12 a manter-se afastado de D e pela regra 11 a manter-se afastado de L.

Após L ficar em compromisso a sotavento de D, L tem direito de passagem sobre D e W. Portanto, nesse momento L torna-se um obstáculo para D e W e, se W ficar em compromisso com D, a regra 19.2(b) começa a ser aplicada entre D e W. A regra 19.2(b) exige que D dê espaço a B entre si e S, a menos que D tenha sido incapaz de fazê-lo desde o momento em que começou a sobreposição de B com D.

Questão 2

Se não há espaço para L e W passarem pelo vão entre C e D, isso significa que L deve permitir que W entre no vão e não passar ele mesmo?

Resposta 2

Não.

Questão 3

De acordo com a definição de Obstrução, uma regata nunca é uma obstrução contínua. No entanto, existem situações, como a do diagrama, em que uma fileira de barcos de corrida velejando próximos uns dos outros se torna uma obstrução contínua?

Resposta 3

Não.

Mundial de Vela 2011

CASO 118

Definições, Definições de

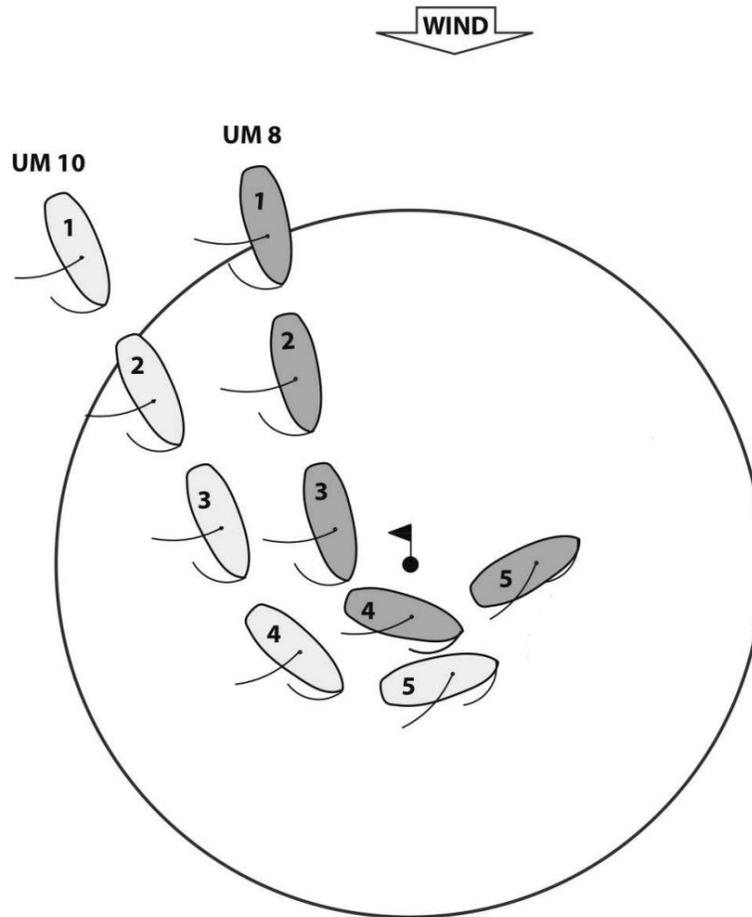
Espaço na Marca,

Regra de Espaço 18.2(b), Espaço na Marca: Dar Espaço na Marca

Na definição de espaço na baliza, a frase 'espaço para navegar até a baliza' significa espaço para navegar prontamente de maneira marítima para uma posição próxima e no lado requerido da baliza.

fatos

UM8 e UM10, sobrepostos nas amuras de bombordo com UM8 no interior, aproximaram-se de uma baliza de sotavento para ser deixada a bombordo e subsequentemente contornaram-na conforme mostrado no diagrama. A próxima perna foi uma batida a barlavento. O vento era moderado e o mar insignificante. UM8 protestou UM10 sob a regra 18.2(b) por não lhe dar espaço para velejar até a marca e contorná-la. A comissão de protestos decidiu que UM10 deu a UM8 o espaço a que ela tinha direito e negou o protesto. UM8 apelou.



Decisão

Para navegar no percurso, foi necessário que UM8 mudasse o curso de um curso largo para um curso de bolina fechada ao contornar a marca. Portanto, seu curso correto era velejar perto da marca em algum ponto de sua curva. Como UM8 tinha direito a espaço na baliza, ela tinha direito a espaço, conforme definido pela definição de Sala,

- para deixar a baliza para
- bombordo, navegar até
- a baliza e contornar a baliza para um percurso de bolina cochada.

'Espaço' na frase 'espaço para navegar até a marca' significa espaço para navegar prontamente de maneira marítima para uma posição próxima e no lado requerido da marca. Neste caso, UM8 navegou para a marca na posição 3 no diagrama porque a marca estava no través de sua proa e ela estava perto da marca. Entre as posições 3 e 5, ela estava contornando a marca e, portanto, tinha espaço para virar prontamente, como um marinheiro, de um curso largo para um curso de bolina cochada.

O diagrama indica que o UM10 deu ao UM8 espaço para navegar para o lado exigido da marca e contorná-lo conforme necessário para navegar no percurso. Portanto, a aplicação da regra 18.2(b) pela comissão de protestos e os três componentes da definição de Espaço na Marca foram corretos. Recurso de UM8 negado e decisão da comissão de protesto mantida.

EUA 2011/105

CASO 119

Regra 62.1(a), Regra de
Reparação A3, Horários de Partida e Lugares de Chegada

Quando uma regata é conduzida para barcos que competem sob um sistema de classificação, a classificação que deve ser usada para calcular o tempo corrigido de um barco é sua classificação no momento em que a regata é disputada. Sua pontuação não deve ser alterada se posteriormente a autoridade de classificação, agindo por sua própria vontade, alterar sua classificação.

fatos

O barco A entrou e participou de uma regata por um troféu perpétuo e foi pontuado pela comissão de regata usando a classificação em seu certificado de classificação de handicap de desempenho que estava em vigor no momento da regata. Nenhum protesto contra ele foi feito, e nenhum barco solicitou reparação alegando que A havia sido pontuado indevidamente.

Várias semanas após a corrida, a autoridade de classificação, agindo por sua própria vontade, alterou a classificação de A. Nenhuma mudança foi feita no casco ou equipamento de A entre o final da regata e o momento em que seu rating foi alterado. Quando a comissão de regata soube da mudança na classificação de A, reavaliou a regata usando a nova classificação, o que tornou a pontuação de A significativamente pior.

Uma reparação solicitada, alegando que era impróprio para a comissão de regata reavaliar a regata. A comissão de protestos concordou e, segundo a regra 62.1(a), concedeu a reparação a A restabelecendo sua pontuação original.

Questões

Foi uma ação imprópria do comitê de regata reavaliar a regata com base na mudança no rating de A? A reparação dada a A foi apropriada?

Respostas

Remarcar a corrida foi uma ação imprópria do comitê de regata. A classificação de um barco sob um sistema de classificação pode, de tempos em tempos, ser alterada pela autoridade de classificação, mesmo que nenhuma alteração tenha sido feita no casco ou equipamento do barco. Isso é particularmente comum para classificações dadas sob um sistema de classificação de handicap de desempenho. Esses sistemas baseiam a classificação de um barco, em parte, em seu desempenho em regatas anteriores, que podem mudar com

O rating de um barco no momento em que uma regata é disputada é o rating que deve ser usado pela comissão de regata para calcular seu tempo corrigido pela regra A3.

A pontuação original dada pela comissão de regata a A foi calculada com base na classificação de A no momento da regata. Portanto, a reparação dada a A pela comissão de protestos foi apropriada.

EUA 2011/104

CASO 120

Regra 41(c), Ajuda Externa

'Informação livremente disponível' na regra 41(c) é a informação que está disponível sem custo monetário e que pode ser facilmente obtida por todos os barcos em uma regata. A regra 41(c) é uma regra que pode ser alterada para um evento desde que o procedimento estabelecido nas regras seja seguido.

Questão 1

Qual é o significado do termo 'informações livremente disponíveis' conforme usado na regra 41(c)?

resposta 1

'Informação livremente disponível' significa informação que está disponível sem custo monetário e que pode ser facilmente obtida por todos os barcos em uma regata.

'Facilmente obtido' significa que as informações estão disponíveis a partir de uma fonte pública da qual os concorrentes podem razoavelmente estar cientes e podem localizar com pouco esforço. Um exemplo de informação encontrada com pouco esforço é a informação que pode ser encontrada perto do topo da lista de endereços de internet identificados ao conduzir uma busca pela informação usando um programa de busca na internet amplamente utilizado. Informações pelas quais uma taxa foi paga (mesmo que essa taxa seja muito pequena) ou que não seja facilmente obtida por todos os barcos em um

disponível'. Exemplos são informações fornecidas apenas aos barcos que pagaram uma taxa de assinatura ou outra taxa pela informação e informações cuja localização na Internet está oculta ou obscura.

Os custos de equipamento ou software e taxas de serviços de comunicação não são custos pela informação que pode ser obtida com esse equipamento, software ou serviço de comunicações. Por exemplo, um custo para um concorrente por um computador ou telefone celular e pelo acesso à internet não é considerado um custo para as informações que o concorrente pode obter com aquele equipamento. Se não houver cobrança pelo acesso a essas informações, as informações estarão 'disponíveis gratuitamente'.

No entanto, as informações não estão 'livremente disponíveis' se o acesso a elas for limitado a pessoas que adquiriram equipamentos ou softwares para fins especiais da pessoa ou organização que fornece as informações. Essas informações não estão 'disponíveis gratuitamente', mesmo que não haja cobrança adicional para receber as informações usando o equipamento ou software para fins especiais.

Por exemplo, quaisquer dados ou informações que possam ser recuperados sem nenhum custo usando uma conta de acesso à Internet existente estão 'disponíveis gratuitamente'. No entanto, dados ou informações não estão 'livremente disponíveis' se forem acessíveis apenas se alguém pagar a pessoa ou organização que fornece as informações para hardware ou software de aplicativo para fins especiais.

Além das considerações acima, a informação não está 'livremente disponível' se estiver disponível tão perto do início de uma corrida que os competidores não tenham um período de tempo razoável para encontrá-la e se familiarizar com ela. Isso evita que um competidor providencie para que os dados sejam postados pouco antes de uma corrida, com outros competidores não tendo tempo para encontrá-los e se familiarizar com eles.

Observe que, além das provisões da regra 41, uma regra de classe pode proibir que determinado equipamento esteja a bordo de um barco, e tal regra de classe pode, portanto, limitar as informações que um barco pode usar.

Fatos da Questão 2 O

barco A é um barco grande com muito espaço para equipamentos e uma grande tripulação com um navegador dedicado/roteador meteorológico a bordo. Ela tem um sistema Inmarsat ou VSAT e paga uma taxa de comunicação mensal de \$ 5.000, permitindo grandes quantidades de downloads e navegação na Internet. O objetivo do barco em ter um acesso muito bom à internet é ter acesso a informações meteorológicas digitais para uso no roteamento. Todos os dados utilizados pelo barco estão disponíveis durante todo o ano sem custo, para qualquer pessoa com internet

acesso. Nenhum dos dados baixados vem do próprio provedor de comunicações Inmarsat ou VSAT.

O barco B é um barco de 40 pés (12 m) com uma tripulação de oito pessoas. Ela usa um tablet com um cartão de dados móvel pelo qual paga uma pequena taxa de comunicação mensal semelhante a uma taxa de comunicação por telefone. A tripulação adquiriu um aplicativo de roteamento e análise do clima para uso durante a corrida.

O aplicativo custa US\$ 2.000 e está disponível no mercado aberto para compra por qualquer pessoa. O aplicativo inclui uma assinatura paga antecipadamente para dados meteorológicos que podem ser baixados durante a corrida. Os dados meteorológicos são os mesmos para todos os barcos que adquiriram o aplicativo.

Os dados meteorológicos são específicos da corrida. Os dados meteorológicos não podem ser usados com outros aplicativos meteorológicos ou de roteamento e não podem ser usados sem a aquisição do aplicativo de roteamento e análise meteorológica.

O barco C é um barco de 40 pés com uma tripulação de oito pessoas. Ela usa um tablet com um cartão de dados móvel pelo qual paga uma pequena taxa de comunicação mensal semelhante a uma taxa de comunicação por telefone. A equipe está baixando arquivos meteorológicos de alta resolução por uma pequena taxa de assinatura mensal. Os arquivos não são adaptados ao barco; todos os barcos inscritos nos arquivos recebem os mesmos dados. Ninguém, mesmo em terra com acesso à internet, poderia acessar esses dados sem se inscrever e pagar por eles.

O barco D é um barco de 40 pés com uma tripulação de oito pessoas. Ela usa um tablet com um cartão de dados móvel pelo qual paga uma pequena taxa de comunicação mensal semelhante a uma taxa de comunicação por telefone. Ela também contrata uma assinatura de dados meteorológicos privados por US \$ 15.000 para a corrida. Esses dados meteorológicos privados incluem imagens de satélite de resolução extremamente alta nas quais cada rajada pode ser vista e rastreada. Essas imagens não são personalizadas para o barco específico e estão disponíveis para qualquer barco que pague por elas e tenha a capacidade de baixá-las.

Questão 2

Algum desses barcos infringiu a regra 41(c) se receber informações usando os serviços descritos?

Resposta 2

O barco A não infringe a regra 41(c). Ela não paga uma taxa pelas informações que recebe. Pagar uma taxa por um sistema de comunicação, como um sistema Inmarsat ou VSAT, e uma taxa de comunicação mensal que lhe permita se comunicar e acessar informações na internet não infringe a regra 41(c).

O barco B infringe a regra 41(c). As informações de rotas e clima que B baixa não podem ser acessadas sem o software para fins especiais que B comprou. Portanto, ela está recebendo informações que não estão disponíveis gratuitamente para barcos que não fizeram essa compra.

Os barcos C e D infringem a regra 41(c). As taxas que eles pagam permitem que recebam informações meteorológicas que não poderiam receber se não tivessem pago as taxas. A exigência de pagar uma taxa por informações, sejam elas grandes ou pequenas, significa que essas informações não estão disponíveis sem custo monetário e, portanto, as informações não estão 'disponíveis gratuitamente'.

Questão 3 A

regra 41(c) pode ser alterada para um determinado evento?

Resposta 3

Sim. Consulte a regra 86.1. A regra 41(c) é uma regra que pode ser alterada para um evento desde que o procedimento estabelecido nas regras para tais alterações seja seguido. O caso 121 discute esse procedimento.

Questão 4 A

restrição estabelecida na regra 41(c) pode ser alterada para um evento sem alterar a regra?

Resposta 4

Não.

Mundial de Vela 2012

CASO 121

Regra 85, Alterações às Regras

Regra 86, Alterações às Regras de Regata

Regra J1.2(2), Aviso de Regata Conteúdo

Regra J1.3(1), Aviso de Regata Conteúdo

Regra J2.1(1), Conteúdo de Instruções de Regata

O procedimento que deve ser seguido para alterar uma regra de regata para um evento é descrito em detalhes.

Questão 1

Qual é o procedimento que deve ser seguido no aviso de regata e nas instruções de regata para alterar uma regra de regata para um determinado evento?

resposta 1

O seguinte procedimento deve ser seguido: (1)

Determine se a regra que você deseja alterar pode ou não ser alterada. A regra 86.1(b) estabelece que certas regras de regata não podem ser alteradas, a menos que a alteração seja permitida na própria regra. As regras 86.2 e 86.3 permitem exceções à regra 86.1(b) em certas circunstâncias. Se a regra não puder ser alterada, qualquer tentativa de alteração será inválida.

(2) A regra 85.1 requer que a especificação de uma mudança em qualquer regra, incluindo uma regra de regata, deve identificar a regra que está sendo alterada e incluir uma declaração completa da mudança. Depois de ler essa declaração, deve ser possível para um leitor saber exatamente como a regra alterada seria lida. Observe também que, de acordo com a regra 85.1, uma adição a uma regra ou exclusão total ou parcial é uma 'mudança' na regra.

(3) A autoridade organizadora é obrigada pela regra 89.2(a) a publicar um aviso de regata de acordo com a regra J1. De acordo com a regra J1.3(1), a autoridade organizadora deve decidir se o conhecimento de uma mudança em uma regra de regata ajudaria os competidores a decidir se devem comparecer ao evento ou fornecer-lhes as informações necessárias antes que as instruções de regata se tornem disponíveis. Nesse caso, a mudança na regra de regata deve ser declarada no aviso de regata.

(4) A comissão de regata é obrigada pela regra 90.2(a) a publicar instruções de regata por escrito que estejam em conformidade com a regra J2. A regra J2.1(1) exige que qualquer alteração em uma regra de regata para um evento que não tenha sido declarado no aviso de regata seja declarada nas instruções de regata.

(5) Com exceção de (3) e (4), uma alteração em uma regra feita pela regra 86.2 deve sempre ser declarada no aviso de regata (consulte a regra J1.2(2)). Além disso, a declaração da World Sailing autorizando a alteração deve ser incluída no aviso de regata ou nas instruções de regata e afixada no quadro oficial de avisos.

Quando uma mudança de regra é feita pela regra 86.3, pode ser necessária a aprovação da autoridade nacional.

Questão 2

Uma regra de regata pode ser alterada para um evento sem seguir o procedimento descrito na Resposta 1?

Resposta 2

Não.

World Sailing 2012, revisado 2021

CASO 122

Regra 69.2(g), Má Conduta: Ação por uma Comissão de Protesto

Uma interpretação do termo 'satisfação confortável' e um exemplo de seu uso.

Fatos para a Questão 1

Com base em um relatório que a comissão de protestos recebeu, ela acredita que uma pessoa (competidor, proprietário do barco ou pessoa de apoio) pode ter infringido a regra 69.1(a). Convocou uma audiência e tomou as provas da parte e das testemunhas.

Questão 1 A

regra 69.2(g) exige que, antes da comissão advertir ou penalizar a pessoa, seja estabelecido para 'a satisfação confortável da comissão de protestos, tendo em mente a gravidade da alegada má conduta', que a pessoa infringiu a regra 69.1(a).

Qual é o significado de 'satisfação confortável' conforme usado na regra 69.2(g)?

resposta 1

'Satisfação confortável' é um dos três padrões de prova comumente usados em tribunais ou audiências de arbitragem. Os outros dois padrões são 'prova além de qualquer dúvida razoável' e 'equilíbrio de probabilidades'. O padrão de 'prova além de qualquer dúvida razoável' é o mais rigoroso dos três padrões. Geralmente é reservado para casos criminais graves. O padrão de 'equilíbrio de probabilidades' (às vezes também chamado de padrão de 'preponderância da evidência') é o menos rigoroso dos três e é amplamente utilizado em processos judiciais civis.

Tanto a Agência Mundial Antidoping quanto a Corte Arbitral do Esporte usam o padrão de 'satisfação confortável'. A Agência Mundial Antidoping usa esse padrão em audiências para determinar se um atleta violou ou não o Código Mundial Antidoping. O artigo 3.1 do código estabelece que, tendo em vista a gravidade da denúncia, deve ser estabelecido para

a 'confortável satisfação' do painel de audiência de que ocorreu uma violação. O Artigo 3.1 prossegue afirmando: 'Este padrão de prova em todos os casos é maior do que um mero equilíbrio de probabilidades, mas menos do que uma prova além de uma dúvida razoável.'

A regra 64.1(a) estabelece que uma comissão de protestos deve tomar suas decisões com base no padrão do 'equilíbrio de probabilidades', a menos que haja disposição em contrário na regra alegadamente violada. O padrão de 'equilíbrio de probabilidades' é se é mais provável que a regra tenha sido quebrada.

A regra 69.2(g) exige especificamente que, em uma audiência da regra 69, a comissão de protestos use o padrão mais estrito de 'satisfação confortável'. A regra exige ainda que a gravidade da suposta conduta seja considerada como um fator importante quando o comitê está avaliando se está ou não 'confortavelmente satisfeito' de que o suposto delito foi cometido. O padrão de 'satisfação confortável' é sempre mais rigoroso do que o padrão de 'equilíbrio de probabilidades', mas é menos rigoroso do que o padrão de 'além de uma dúvida razoável'. Entre esses dois limites, o padrão de prova é uma escala móvel, baseada na gravidade das alegações perante o comitê.

É também um princípio fundamental no processo disciplinar que uma pessoa deve ser considerada inocente até que qualquer alegação seja provada. Portanto, parte do teste de 'satisfação confortável' é se a evidência apresentada ao comitê é ou não suficiente para significar que a pessoa não é mais considerada inocente.

A última frase da seção de Terminologia da Introdução implica que as palavras 'confortável' e 'satisfação' são usadas na regra 69.2(g) no 'sentido normalmente entendido em uso geral.' Ambos 'confortável' e 'satisfação' são freqüentemente usados no discurso cotidiano e, portanto, a maioria dos juízes estará familiarizado com o modo como geralmente são usados. Os juízes também podem considerar se eles se sentem "desconfortáveis" com qualquer conclusão alcançada. Se eles estão desconfortáveis, então eles não estão 'confortavelmente satisfeitos'.

Observe que em uma audiência de acordo com a regra 69, a comissão de protestos deve responder 'Sim' a ambas as perguntas a seguir antes de advertir ou penalizar um competidor ou barco sob a regra

- 69.2(h) ou 69.2(i): A comissão está confortavelmente satisfeita que o fatos encontrados estabelecem que a conduta alegada ocorreu?
- A comissão está confortavelmente satisfeita de que a conduta que ocorreu foi suficientemente grave para justificar a advertência ou penalidade?

Como afirma a regra 69.1(b), um ato de má conduta pode ser uma violação das boas maneiras ou espírito esportivo, comportamento antiético ou conduta que pode trazer descrédito ao esporte.

Questão 2

Forneça um exemplo plausível de um relatório de um incidente alegando má conduta e um relatório de uma audiência sob a regra 69.2 em que o padrão de 'satisfação confortável' é usado.

Resposta 2

O barco A foi apresentado para medição pré-evento e um peso corretor necessário foi devidamente preso sob uma tábua do piso que foi mantida no lugar por vários parafusos. Durante a prova, A foi verificado in loco por um membro da comissão técnica, e o peso corretor estava faltando. A comissão técnica protestou o barco por infringir a regra 78.1 e a regra 2 e, ao final da audiência daquele protesto, a comissão de protesto desclassificou A por infringir essas regras.

Agindo de acordo com a regra 69.2(b) e (e), a comissão de protesto decidiu então convocar uma audiência e, em sua notificação à tripulação de A, alegou que a tripulação havia removido o peso corretor e que essa ação foi um ato de má conduta. e, portanto, uma infração à regra 69.1(a). O barco A foi representado na audiência por P, que era timoneiro de A e responsável por A. P negou ter conhecimento do peso corrector em falta. Ele explicou que o barco ficava destrancado e sem vigilância todas as noites. Ele alegou que outra pessoa havia removido o peso corretor durante a noite. A tripulação de A foi chamada como testemunha. Eles também testemunharam que não tinham conhecimento do peso perdido e que não viram nenhuma evidência de que a tábua do piso havia sido removida e substituída.

Quase todas as evidências apoiaram a alegação de que um membro da equipe de A havia removido o peso corretor. Como eram necessárias ferramentas para remover o peso, o comitê concluiu que o peso havia sido removido deliberadamente (não acidentalmente). A ganhou vantagem com a remoção do peso, e sua remoção provavelmente não seria descoberta porque a tábua do piso estava aparafusada no lugar. A única evidência contraditória foi que cada membro da tripulação negou ter removido o peso. A comissão de protestos concluiu que estava confortavelmente satisfeita que um membro da tripulação de A havia removido o peso e que aquela ação constituía um ato de má conduta e, portanto, uma infração à regra 69.1(a). A foi penalizado pela regra 69.2(h)(2) ao receber a pontuação DNE em todas as regatas do evento.

Como quase todas as evidências apoiaram a alegação, o comitê teria chegado à mesma conclusão se tivesse usado o padrão de prova do 'equilíbrio de probabilidades'. No entanto, se o comitê tivesse usado o padrão 'além de uma dúvida razoável', poderia muito bem ter chegado a uma conclusão diferente. Nenhum membro da tripulação de A jamais admitiu ter removido o peso e, em princípio, era possível que outra pessoa pudesse tê-lo removido porque o barco era frequentemente deixado sem vigilância e destrancado. Portanto, havia a possibilidade de que o peso pudesse ter sido removido sem o conhecimento da tripulação de A. Conseqüentemente, se o padrão de prova estivesse 'além de uma dúvida razoável', o comitê provavelmente não teria concluído que um membro da tripulação de A removeu o peso.

Mundial de Vela 2012

CASO 123

Regra 10, em amuras opostas

Regra 14, Evitando Contato

Quando for claro para um velejador competente, mas não especialista, no leme de um barco com amuras a estibordo que há um risco substancial de contato com um barco com amuras a bombordo, o barco com amuras a estibordo infringe a regra 14 se ocorrer contato e houver ainda havia tempo para ela mudar de rumo o suficiente para evitar o contato.

Fatos para a Questão 1

Em uma regata com vento de 10 nós, dois botes de projeto único, cada um com 5 metros de comprimento, estão se aproximando um do outro em cursos de bolina cochada. S está com amuras a estibordo e P está com amuras a bombordo. Ambos os barcos mantêm seu curso e velocidade. Há contato entre a proa de S e a ala de estibordo de P, a cerca de 20 centímetros da popa de P, causando dano. Nenhum dos barcos cumpre penalidade. S protesta P.

Questão 1

Como as regras se aplicam a este incidente? Em particular, B infringiu a regra 14?

resposta 1

Nesta situação, B julgou incorretamente que cruzaria à frente de S sem infringir a regra 10. B poderia ter virado a sotavento de S e assim se manter afastado

de S e evitou o contato. Como B falhou em fazê-lo, ele infringiu a regra 10 e a regra 14 e foi desclassificado.

A regra 14 exige que um barco, incluindo um barco com direito de passagem, evite o contato se for razoavelmente possível. No entanto, a regra 14 também estabelece que um barco com direito de passagem não precisa agir para evitar o contato até que esteja 'claro' que o outro barco não está se mantendo afastado. Nas condições descritas, quando a proa de B cruzasse na frente da proa de S, ficaria claro para um velejador competente, mas não especialista, no leme de B, que havia um risco substancial de contato e, portanto, que B não estava se mantendo afastado. Naquele momento ainda havia tempo para S arribar o suficiente para evitar o contato e, portanto, S infringiu a regra 14. Como o contato causou dano, S não é exonerado pela regra 43.1(c); ela é desqualificada.

Fatos para a Questão 2

Os fatos são os mesmos da Questão 1, exceto que pouco antes do contato ocorrer, S arribou levemente na tentativa de evitar P. No entanto, S avalia mal a manobra e há contato que causa dano.

Questão 2

S quebrou a regra 14?

Resposta 2

Conforme observado na Resposta 1, no momento em que ficou claro que P não estava se mantendo afastado, ainda havia tempo para S arribar o suficiente para evitar o contato. Portanto, era razoavelmente possível que S o tivesse feito. Ele falhou em arribar o suficiente ou em começar a arribar cedo o suficiente, mas isso não significa que não era razoavelmente possível para ela ter evitado o contato. Portanto, B infringiu a regra 14 apesar de ter arribado um pouco antes do contato ocorrer. Como o contato causou dano, S não é exonerado pela regra 43.1(c); ela é desqualificada.

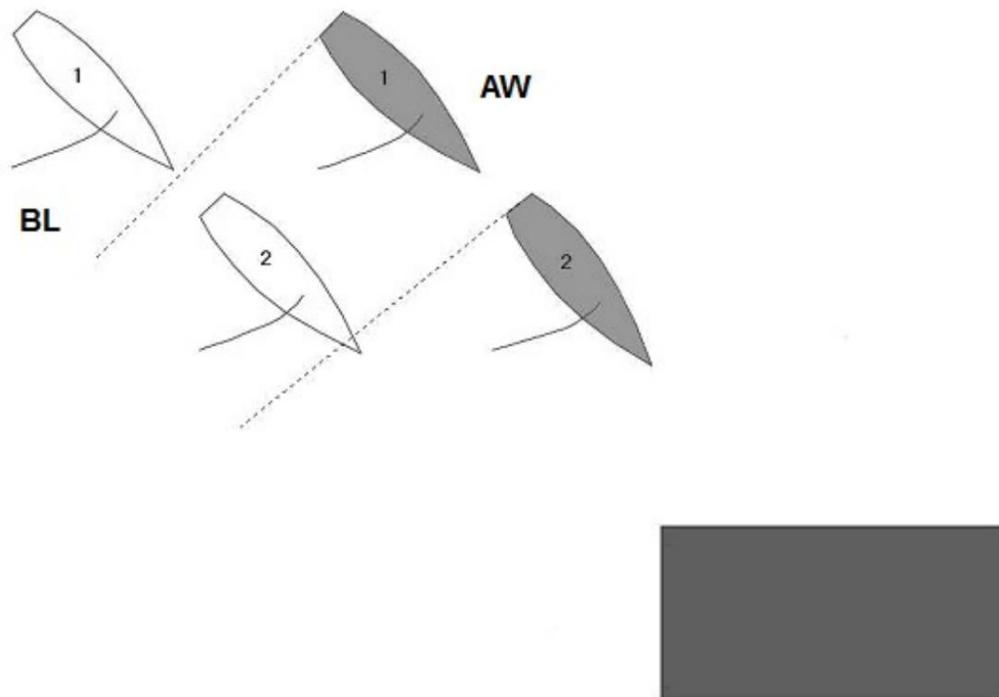
CASO 124

Regra 19.2(a), Espaço para Passar uma Obstrução: Ceder Espaço numa Obstrução

Regra 19.2(b), Espaço para Passar uma Obstrução: Ceder Espaço numa Obstrução

Regra 43.1(b), Isenção

A qualquer momento, enquanto dois barcos se aproximam de um obstáculo, o barco com direito de passagem naquele momento pode optar por ultrapassar o obstáculo por qualquer um dos lados, desde que cumpra as regras aplicáveis.



fatos

Durante a regata, os barcos AW e BL estão se aproximando de uma obstrução que pode ser ultrapassada por qualquer um dos lados. Na posição 1, AW está livre à frente por uma margem muito estreita e em um caminho a barlavento de BL. Na posição 2, eles ficaram sobrepostos com AW a barlavento de BL.

Questão

Na posição 1, AW está livre à frente e, portanto, tem direito de passagem pela regra 12. Quando a sobreposição entre eles começa, o BL se torna o barco com direito de passagem

segundo a regra 11. A regra 19.2(a) estabelece que o barco com direito de passagem pode optar por ultrapassar o obstáculo por qualquer um dos lados. Como podemos determinar qual barco tem o direito de escolher nesta situação?

Responder

A qualquer momento, o barco com direito de passagem naquele momento tem o direito pela regra 19.2(a) de escolher por qual lado ele passará pelo obstáculo. Portanto, enquanto AW está livre à frente de BL, ele tem o direito de optar por ultrapassar a obstrução em qualquer um dos lados. Quando os barcos ficam em compromisso, AW perde esse direito, e nesse momento BL tem o direito de escolher.

Quando um barco com direito de passagem age para implementar uma escolha que fez de acordo com a regra 19.2(a), ele deve cumprir todas as regras aplicáveis das Seções A e B. A regra 19.2(b) se aplica se os barcos estiverem em compromisso. Nesse caso, o barco de fora deve dar espaço ao barco de dentro entre ele e o obstáculo, a menos que tenha sido incapaz de fazê-lo desde o início do compromisso. A regra 43.1(b) se aplica enquanto o barco interno estiver navegando dentro do espaço a que tem direito pela regra 19.2(b).

Mundial de Vela 2013

CASO 125

Definições, Definições de

Obstrução, Regra de

Espaço 19.2(b), Espaço para Passar uma Obstrução: Dar Espaço em uma Regra de Obstrução

43.1(b), Regra de Isenção 43.1(c),

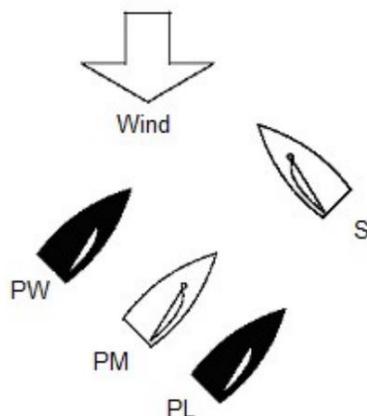
Isenção

Quando um barco externo em compromisso for obrigado a dar espaço para um ou mais barcos internos passarem por um obstáculo, o espaço que ele der deve ser suficiente para permitir que todos os barcos internos cumpram suas obrigações segundo as regras da Parte 2.

fatos

Os barcos PW, PM e PL foram de bolina cochada e em compromisso nas amuras de bombordo. O barco S estava em bolina cochada com amuras a estibordo. PW estava em rota de colisão com S. PM e PL não precisaram mudar de rumo para passar com segurança pela popa de S. PW arribou para passar pela popa de S sem fazer contato, e PM abordou para dar a ela espaço suficiente para fazê-lo. PL realizou seu curso e houve contato

entre PM e PL, sem danos ou ferimentos. Nenhum barco cobrou penalidade. PM protestou PL.



Pergunta

Como as regras se aplicam a este incidente e qual barco ou barcos devem ser desqualificados?

Responder

S era uma obstrução para PW, PM e PL porque cada um deles precisaria mudar substancialmente o rumo se estivesse navegando diretamente para S e estivesse a um comprimento de casco de S, e porque todos eles eram obrigados pela regra 10 a se manterem afastados de S (ver definição Obstrução). PL tinha o direito pela regra 19.2(a) de optar por passar S por qualquer um dos lados porque tinha direito de passagem sobre PM e PW. No entanto, PL não tinha direito a bradar por espaço para virar pela regra 20 porque não precisou mudar de rumo para evitar S (ver regra 20.1(a)). Quando PL passou pela popa de S, a regra 19.2(b) exigia que PL desse espaço tanto para PM quanto para B entre ele e S. A regra 19.2(b) também exigia que PM desse espaço a PW.

O espaço que PL era obrigado a dar a PM e PW incluía espaço suficiente para PM dar espaço a PW e para PM manter-se afastado de PL, bem como espaço para PW manter-se afastado de S e PM (ver a definição de Sala) . PL não deu esse espaço. Portanto, ela infringiu a regra 19.2(b) e deve ser desclassificada. PL também infringiu a regra 14 porque o contato poderia ter sido evitado se PL tivesse dado espaço suficiente a PM e PW. No entanto, como PL tinha direito de passagem sobre PM e não houve danos ou ferimentos, PL foi exonerado pela regra 43.1(c) por sua infração à regra 14.

PM infringiu a regra 11, mas foi exonerado pela regra 43.1(b). A PM não infringiu a regra 14 porque não foi possível ela ter evitado o contato,

seja com PL ou com PW. (Veja o Caso 11 para discussão de uma situação similar.)

Mundial de Vela 2013

CASO 126

Regra 23.2, Interferência com outro barco

Com o propósito de determinar se a regra 23.2 se aplica a um incidente, um barco está velejando na perna que é consistente com seu rumo imediatamente antes do incidente e suas razões para navegar naquele rumo.

Fatos para a Questão 1

O percurso de uma corrida começa com uma perna de barlavento até a marca de barlavento, seguida por um curto alcance até uma marca de deslocamento e depois uma corrida até a marca de sotavento. Os barcos L e W velejam na perna de barlavento e contornam a marca de barlavento e a marca de desvio. Na corrida, enquanto S e B estão com as mesmas amuras navegando em direção à marca de sotavento, S orça B e B responde e se mantém afastado. Após a corrida, B descobre que S falhou na largada e foi pontuado como OCS. B protesta S alegando que S infringiu a regra 23.2.

Questão 1

Para efeitos da regra 23.2, L e W estavam navegando na mesma perna do percurso ou em pernas diferentes quando S orçou B?

resposta 1

Com o propósito de determinar se a regra 23.2 se aplica a um incidente, um barco está velejando na perna que é consistente com o rumo que ele estava navegando antes do incidente e com suas razões para navegar naquele rumo. L não havia começado, mas ela não sabia que havia cometido esse erro. Portanto, S estava velejando na perna do percurso para a marca de sotavento. Claramente W estava na mesma perna. Portanto, quando S orçou B, a regra 23.2 não se aplica entre eles.

Fatos para a Questão 2

Os fatos são os mesmos da Questão 1, mas com as seguintes diferenças: L começou, mas desconhecia a exigência de arredondar a marca de deslocamento

e ela falhou em arredondá-lo no lado necessário. Depois de contornar a marca de barlavento, ela navegou em direção à marca de sotavento até orçar W.

Questão 2

Para efeitos da regra 23.2, L e W estavam navegando na mesma perna do percurso ou em pernas diferentes quando S orçou B?

Resposta 2

Claramente B estava navegando na perna para a marca de sotavento. Como S não sabia da necessidade de contornar a marca de desvio e estava velejando em direção à marca de sotavento desde o momento em que contornou a marca de barlavento até orçar B, S também estava velejando na perna para a marca de sotavento. Portanto, quando S orçou B, a regra 23.2 não se aplica entre eles.

Fatos para a Questão 3

Os fatos são os mesmos da Questão 2, mas com as seguintes diferenças: Após S ter navegado parte do caminho até a marca de sotavento, ele percebeu que não havia contornado a marca de desvio e voltou para corrigi-la. erro.

Enquanto L estava batendo a barlavento para a marca de desvio, ele encontrou o barco X. X havia contornado a marca de barlavento e a marca de desvio e estava correndo em direção à marca de sotavento na mesma amura de L. L desviou de seu rumo correto para a marca de desvio em ordem de orçar X. X protestou S alegando que S infringiu a regra 23.2.

Questão 3

Para os propósitos da regra 23.2, L e X estavam navegando na mesma perna do percurso ou em pernas diferentes quando S orçou X?

Resposta 3

Claramente X estava navegando na perna para a marca de sotavento. Quando S percebeu que falhou em contornar a marca de desvio e virou para velejar em direção à marca de desvio, ele não estava mais velejando na perna para a marca de sotavento e começou a navegar na perna da marca de barlavento para a marca de desvio. Ele estava velejando naquela perna quando encontrou X. Portanto, os barcos estavam velejando em pernas diferentes quando S orçou X. A regra 23.2 se aplicou entre L e X, e L a quebrou.

CASO 127

Definições, Corrida

Um barco sai da linha de chegada e marca quando nenhuma parte de seu casco, tripulação ou equipamento está na linha, e nenhuma marca está influenciando sua escolha de rumo.

Questão A

definição de regata afirma que um barco que 'chega e ultrapassa a linha de chegada e as marcas' não está mais em regata. Quando um barco 'passa' a linha de chegada e as marcas?

Responder

Um barco sai da linha de chegada e marca quando as duas condições a seguir são atendidas: nenhuma parte de seu casco, tripulação ou equipamento está na linha e nenhuma marca de chegada está influenciando sua escolha de rumo.

Por exemplo, um barco que ultrapassa a linha de chegada e continua a navegar em direção a uma marca de chegada, onde a corrente o coloca na marca, ainda está em regata e infringiu a regra 31. No entanto, um barco que cruza a linha de chegada e navega para uma posição em que nenhuma marca de chegada está influenciando sua escolha de curso, não está mais correndo. Se, posteriormente, ela atingir uma marca de chegada, ela não infringe a regra 31.

Mundial de Vela 2013

CASO 128

Definições, Definições

de Chegada, Navegar no Percurso

Regra 28.1, Navegar na Regata

Regra 31, Tocar uma Marca Regra

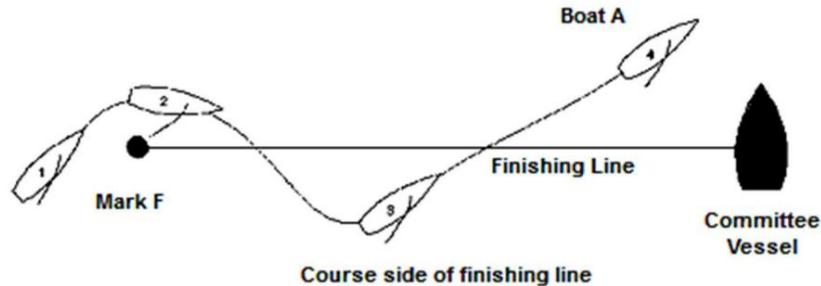
A4, Sistema de Pontuação Regra

A5, Pontuações Determinadas pela Comissão de Regata

Se a comissão de regata observar que um barco comete um erro segundo a regra 28.1 ao navegar no percurso e não consegue corrigir esse erro, é necessário pontuar seu NSC. Se observar que um barco toca uma marca ao chegar, deve pontuar em sua posição de chegada e pode protestá-lo por infringir a regra 31.

Fatos para a Questão 1

Todos os barcos em uma regata, com exceção do barco A, velejaram até a linha de chegada a partir da última baliza e então terminaram cruzando a linha pelo lado do percurso deixando a embarcação da comissão a estibordo e a baliza F a bombordo. Conforme mostrado no diagrama, A deixou a marca F para estibordo, abordou, navegou completamente para o lado do percurso da linha de chegada e, logo após a posição 3, chegou. A então navegou para o porto. Membros da comissão de regata observaram A navegar na pista mostrada no diagrama. Aplicam-se as regras do Apêndice A.



Questão 1

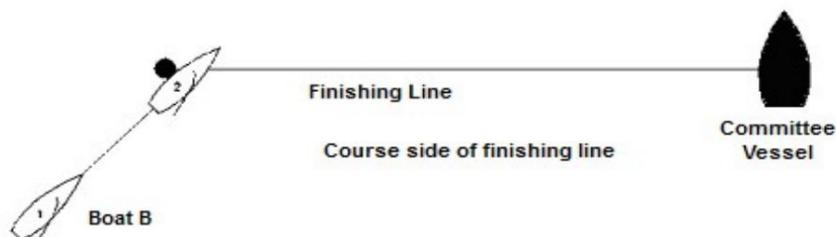
O que a comissão de regatas deve fazer nesta situação?

resposta 1

Para cumprir com a regra 28.1, um barco deve 'velejar o percurso' e, portanto, uma corda que representa sua rota deve, quando esticada, passar a marca F no lado requerido. A cometeu um erro de acordo com a regra 28.1 na linha porque a corda que representa sua pista, quando esticada, passa a marca F pelo lado errado. A não corrigiu o erro conforme permitido pela regra 28.2 e, portanto, infringiu a regra 28.1. Como A não 'velou o percurso', as regras A5.1 e A5.2 exigem que a comissão de regata atribua a A para a colocação de chegada um ponto a mais do que o número de barcos inscritos na série. A abreviação de sua pontuação é 'NSC' (consulte a regra A10).

Fatos para a Questão 2

A comissão de regata observa o barco B tocar a marca de chegada ao cruzar a linha de chegada. B não cumpre penalidade e navega para o porto.



Questão 2

O que a comissão de regata deve fazer?

Resposta 2

B terminou quando seu arco cruzou a linha de chegada pouco antes da posição 2. A comissão de regata é obrigada pela regra A4 a marcar B pontos pela posição em que terminou.

Como estabelece a regra 60.2(a), a comissão de regata pode protestar B. Se decidir fazê-lo, deve informar a ela que pretende protestar e entregar seu protesto por escrito dentro do prazo da regra 61.3 (consulte a regra 61.1(b)). Além disso, a comissão de protestos, a comissão técnica ou um barco, se o barco viu B tocar a marca, pode protestar B (ver regras 60.1(a), 60.3(a) e 60.4(a)).

World Sailing 2013, revisado 2021

CASO 129

Definições, Regra de

Chegada 28.1, Navegando na

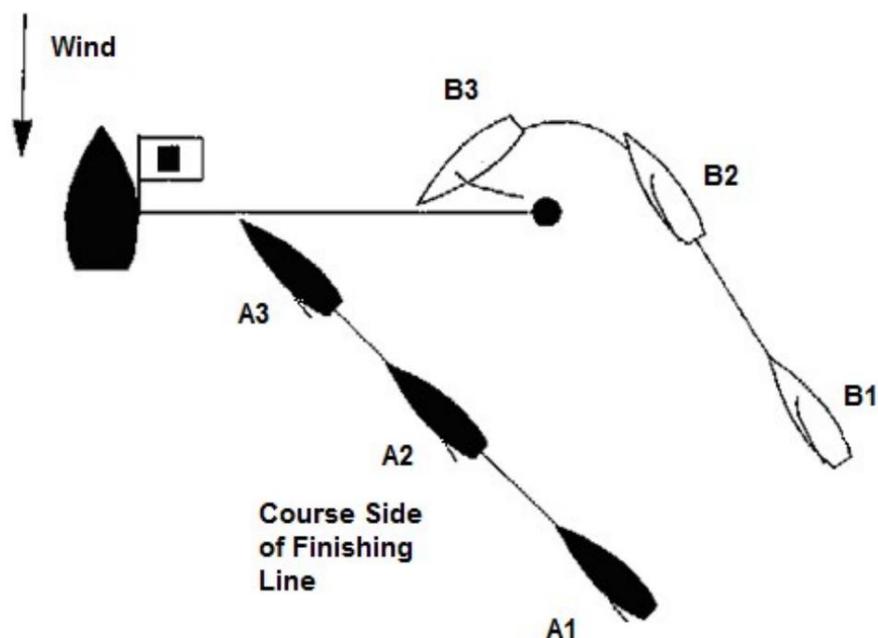
Regata Regra 32.2(a), Encurtamento ou Abandono após a Partida

Regra 62.1(a), Reparação

Quando o percurso é encurtado em uma marca de contorno, a marca se torna uma marca de chegada. A regra 32.2(a) permite que a comissão de regata posicione a embarcação com a bandeira S em qualquer extremidade da linha de chegada. Um barco deve cruzar a linha de acordo com a definição de chegada, mesmo que ao fazê-lo deixe a marca no lado oposto ao lado em que deveria deixá-la se o percurso não tivesse sido encurtado.

Fatos para a Questão 1

As instruções de regata declaram que todas as marcas de contorno, incluindo a marca de barlavento, devem ser deixadas a bombordo. Devido ao vento insuficiente, a comissão de regata encurta o percurso exibindo a bandeira S (com dois sons) de um mastro em uma embarcação da comissão ancorada perto da marca de barlavento.



A comissão define a linha de chegada conforme mostrado no diagrama. No momento em que a bandeira S é exibida, os barcos estão entre a última marca de contorno e a linha de chegada. Os barcos A e B se aproximam da linha de chegada, veem a bandeira S e navegam os percursos mostrados no diagrama.

Questão 1

Após a comissão de regata encurtar o percurso, os barcos ainda são obrigados a deixar a baliza de barlavento para bombordo e 'enganchar' (como faz B), ou são obrigados a cruzar a linha de chegada pelo lado do percurso (como A faz)?

resposta 1

Após a comissão de regata encurtar o percurso, a marca de barlavento não é mais uma marca de contorno. Torna-se uma marca de chegada (consulte a regra 32.2(a)). Para cumprir a regra 28.1, os barcos devem chegar de acordo com a definição Chegar. Portanto, eles devem cruzar a linha de chegada pelo lado do percurso. A termina de acordo com a definição; B não termina.

Fatos Adicionais para a Questão 2 O

Barco B solicita reparação alegando que o posicionamento da embarcação da comissão conforme mostrado no diagrama foi uma ação imprópria da comissão de regata porque não ficou claro na leitura das regras de regata e nas instruções de regata em que direção os barcos deveriam cruzar a linha de chegada.

Questão 2

Foi uma ação imprópria da comissão de regata ancorar a embarcação da comissão ostentando a bandeira S onde estava?

Resposta 2

Não (mesmo que esta ação não seja uma boa prática de gerenciamento de corrida). Quando o percurso é encurtado em uma marca de contorno, a regra 32.2(a) permite que a comissão de regata posicione a embarcação com a bandeira S em qualquer uma das extremidades da linha de chegada. A regra 28.1 exige claramente que os barcos cruzem a linha de chegada de acordo com a definição Chegada. A definição de chegada não pode ser alterada pelo aviso de regata ou pelas instruções de regata (ver regra 86.1(b))

Mundial de Vela 2013

CASO 130

Excluído

CASO 131

**Regra 78.2, Conformidade com as Regras da Classe;
Certificados Regra A5.1, Pontuações determinadas pela Comissão de Regata**

Se um barco infringiu a regra 78.2 ao não apresentar um certificado exigido ou providenciar para que sua existência seja verificada antes do início do último dia de um evento, a comissão de regata é obrigada, sem audiência, a pontuar seu 'DSQ' para todos corridas do evento.

fatos

Uma regra nas instruções de regata para um evento exige que um certificado seja produzido ou sua existência verificada antes de uma regata. Um barco não atende a este requisito, mas antes da primeira regata ele fornece à comissão de regata uma declaração assinada pelo responsável de que o barco possui um certificado válido. No início do último dia do evento, o certificado não foi apresentado nem verificado.

Pergunta

O que a comissão de regata deve fazer?

Responder

A comissão de regata é obrigada a pontuar seu DSQ para todas as regatas sem audiência (ver regras 78.2 e A5.1).

World Sailing 2013, revisado 2021

CASO 132

Regra 16.2, Mudança de Rumo Regra

18.1(a), Espaço na Marca: Quando a Regra 18 se Aplica

Interpretação da frase 'on a beat to windward'.

A Regra da

Questão 16.2 estabelece que ela se aplica entre barcos com amuras opostas em uma batida a barlavento. A regra 18.1(a) estabelece que a regra 18 não se aplica entre barcos com amuras opostas em uma batida a barlavento.

Para o propósito destas regras, quando os barcos em amuras opostas estão em uma batida para barlavento?

Responder

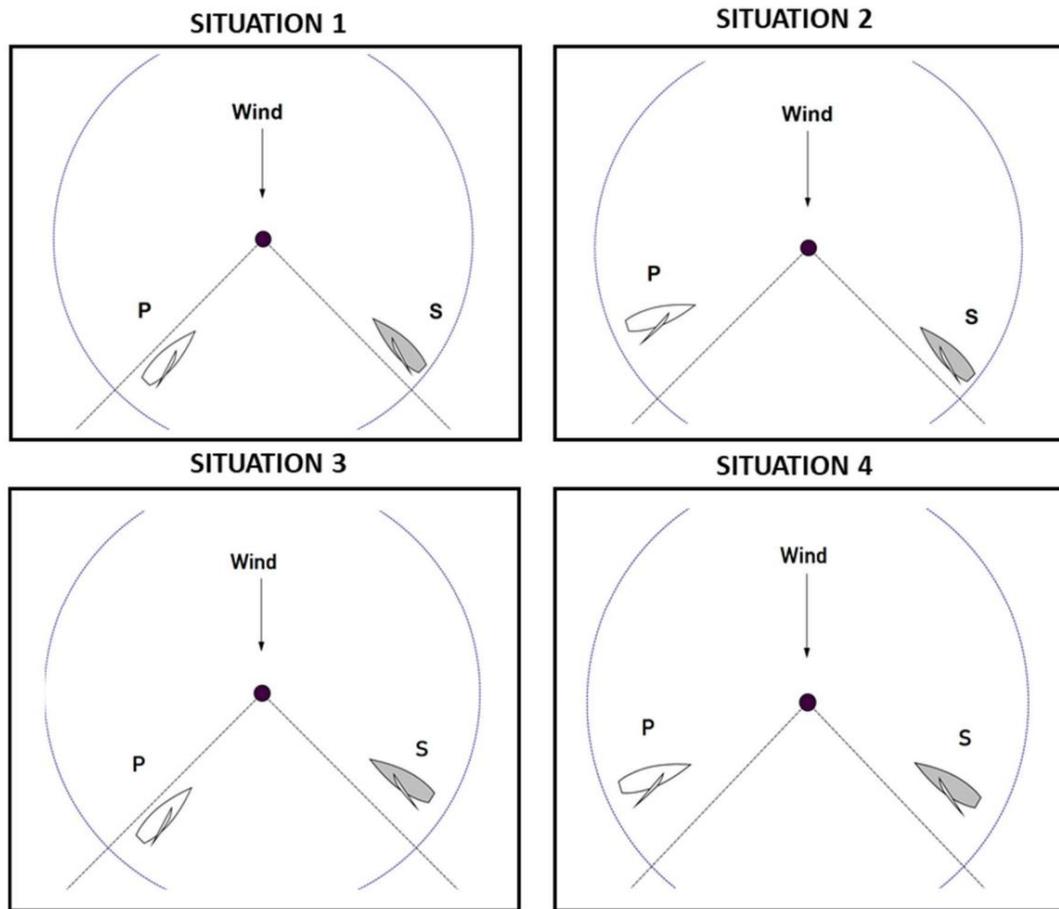
Dois barcos com amuras opostas estão em rumo a barlavento quando, após o sinal de partida,

- (1) o rumo que cada um deles escolheria para velejar e chegar o mais rápido possível, na ausência de todos os outros barcos, é de bolina cerrada ou acima, ou (2) um ou ambos estão

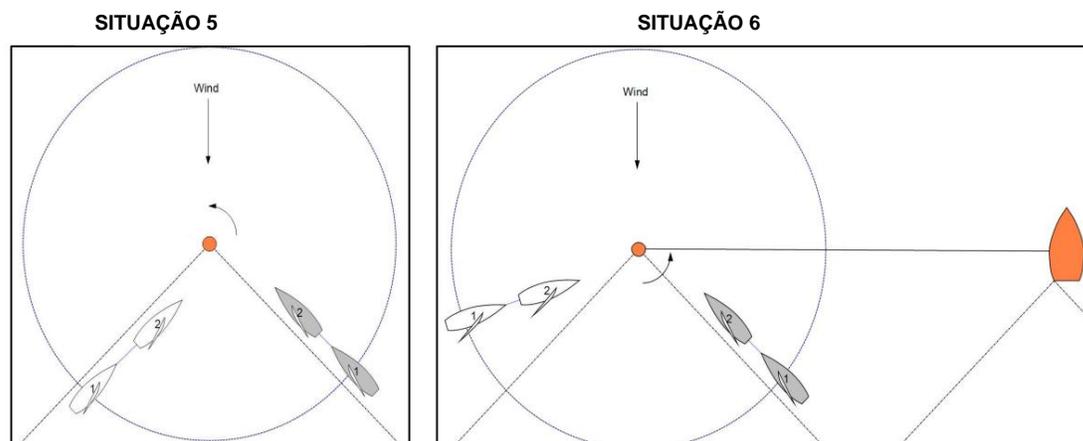
ultrapassando uma bolina cerrada -hauled layline para sua próxima marca. Um barco a barlavento de um layline de bolina cochada para uma marca de sotavento não está 'ultrapassando' esse layline, ele está 'acima' desse layline.

Exemplos

Em cada uma das situações 1 a 6 a seguir, os barcos mostrados estão em amuras opostas em uma batida a barlavento e estão abaixo, sobre ou acima de uma linha de lay rebocada fechada para a próxima marca de seu curso. Esta marca pode ser uma marca de contorno, uma marca de passagem ou limite, uma marca de portão ou uma marca de chegada.

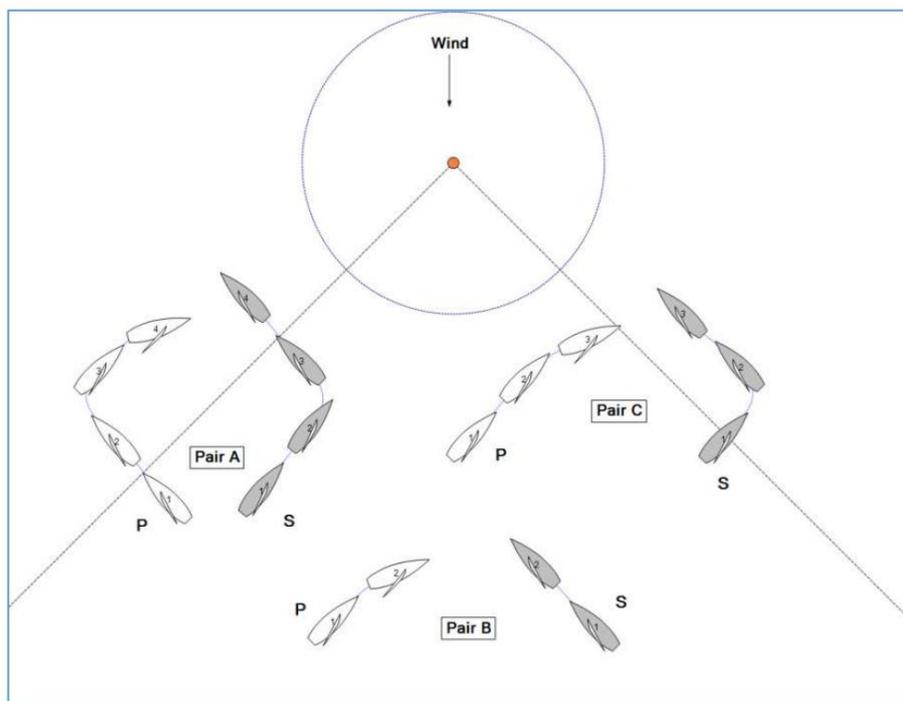


As situações 5 e 6 ilustram dois barcos num batente a barlavento na zona de uma baliza a ser deixada a bombordo. Na situação 5 aplica-se a condição (1) e na situação 6 aplica-se a condição (2).



Na situação 7, cada par de barcos abaixo está em uma batida para barlavento e os barcos com amuras de estibordo estão sujeitos à regra 16.2.

SITUAÇÃO 7



Mundial de Vela 2021

CASO 133

Retirado para Revisão

CASO 134

Definições, curso adequado

Regra 17, Com as mesmas amuras; Curso Adequado

O curso correto de um barco a qualquer momento depende das condições existentes. Algumas dessas condições são a força e a direção do vento, o padrão de rajadas e calmarias do vento, as ondas, a corrente e as características físicas do casco e do equipamento do barco, incluindo as velas que ele está usando.

fatos

Dois barcos, W e L, estão velejando a favor do vento com as mesmas amuras em condições em que normalmente usariam velas em vez de velas de proa para chegar o mais rápido possível. A próxima marca está diretamente a favor do vento de suas posições atuais.

B tem problemas para içar seu balão e S, velejando mais rápido, estabelece um compromisso a sotavento vindo da popa saudável e está sujeito à regra 17. A fim de obter uma vantagem tática sobre B, S decide continuar velejando com sua vela de proa e atrasar o içar spinnaker.

S então navega o percurso que resulta no melhor VMG ('velocidade compensada', velocidade em direção à próxima marca) para um barco navegando na direção do vento com uma vela de proa. Esse curso está acima do curso que resultaria em seu melhor VMG se ela estivesse usando seu spinnaker.

B protesta S alegando que, por não içar seu balão e velejar em um percurso mais baixo e mais rápido para chegar o mais rápido possível, S infringiu a regra 17. Na audiência, o representante de S afirmou que, para chegar o mais rápido possível na ausência de W, L teria içado seu spinnaker e navegado em um curso mais rápido e mais baixo.

Pergunta

Quando S atrasou o içamento de seu spinnaker e, em vez disso, navegou no percurso que resultou no melhor VMG para um barco navegando a favor do vento com uma vela de proa, ele infringiu a regra 17 navegando acima de seu rumo correto?

Responder

Não. O rumo correto de um barco a qualquer momento depende das condições existentes. Algumas dessas condições são a força e a direção do vento, o padrão de rajadas e calmarias do vento, as ondas, a corrente e as características físicas de seu casco e equipamentos. As velas que colocou fazem parte do seu equipamento e, portanto, uma das condições de que depende o seu bom rumo. Enquanto L estava velejando com a vela de proa, seu rumo correto era o rumo que lhe dava o melhor VMG com a vela de proa, e não com o balão. S não navegou acima desse rumo, portanto não infringiu a regra 17.

Não há nenhuma exigência nas regras de regata para um barco içar seu spinnaker em qualquer momento específico ou para que ele chegue o mais rápido possível. Pode haver uma variedade de razões, incluindo considerações táticas, pelas quais um barco não usaria um spinnaker. Portanto, embora S tenha afirmado que na ausência de B ela teria içado seu balão e navegado em um curso inferior, S não quebrou nenhuma

regra continuando a navegar com sua vela de proa em vez de seu spinnaker. (Veja o Caso 78 para uma discussão sobre táticas que interferem ou atrapalham o progresso de outro barco.)

Mundial de Vela 2014

CASO 135

Definições, Manter claro

Regra 44.1(b), Penalidades no momento de um incidente: Cumprimento de uma penalidade Regra 62.1(b), Reparação

Discussão das decisões que uma comissão de protestos deve tomar se um barco infringir uma regra da Parte 2 ao não se manter afastado, e o barco com direito de passagem, ou um terceiro barco, solicitar reparação pela regra 62.1(b).

Fatos para a Questão 1

Dois botes, P com amuras de bombordo e S com amuras de estibordo, estão em rota de colisão em uma batida para barlavento com vento forte (mais de 20 nós). B mantém seu rumo e, quando fica claro para S que P não está se mantendo afastado, S imediata e rapidamente vira por amuras a bombordo para evitar P. Apesar da tentativa de S de evitar P, há contato entre os barcos, mas não causa dano. Porém, ao virar para evitar P, S vira e ao virar, o timoneiro cai e danifica o leme. Depois de endireitar o barco, o leme não pode ser reparado e S abandona a regata. S solicita reparação pela regra 62.1(b).

Questão 1 S

tem direito a reparação se o seu pedido for válido?

resposta 1

A regra 62.1(b) não exige que dano físico (ou lesão) tenha sido causado diretamente pelo barco que estava infringindo uma regra da Parte 2. É suficiente que qualquer dano físico (ou lesão) tenha sido a consequência provável da ação de o barco quebrando uma regra.

Neste incidente, o dano físico de S foi 'grave' porque não pôde ser reparado na água e, como resultado, S desistiu da corrida.

Portanto, a penalidade 'apropriada' para B era retirar-se (ver regra 44.1(b)).

Be pode ter direito a reparação, mas apenas se a comissão de protestos seguir este procedimento de duas etapas.

Primeiro, a comissão deve determinar que B abandonou a corrida após o incidente, ou B foi protestado e penalizado por infringir a regra da Parte 2 no incidente com S. Nesse caso, S tem direito a reparação desde que a comissão de protesto conclua que

- uma colisão era provável, e S evitou assim que ficou claro que P não estava se mantendo afastado;**
- o emborcamento e a queda do timoneiro foram resultado de B não se manter afastado e não resultado de má náutica de B; e**
- o dano não foi devido ao fato de o rebento ter estado em mau estado de doença.**

Fatos para a Questão 2

Dois barcos, A e B, estão em rota de colisão com ventos fortes. A é obrigado a manter-se afastado de B por uma regra da Parte 2. A mantém seu curso e, quando fica claro para B que A não está se mantendo afastado, B imediata e rapidamente faz uma grande mudança de rumo para evitar A. Há nenhum contato entre A e B. No entanto, ao manobrar para evitar contato potencialmente prejudicial com A, B colide com C, um terceiro barco próximo. C é danificado e se retira da corrida. C solicita reparação pela regra 62.1(b).

Questão 2 C

tem direito a reparação se o seu pedido for válido?

Resposta 2

C pode ter direito a reparação, mas apenas se a comissão de protestos seguir este procedimento de duas etapas.

Primeiro, a comissão deve determinar que A abandonou a corrida após o incidente, ou A foi protestado e penalizado por infringir uma regra da Parte 2 no incidente com B. Nesse caso, C tem direito a reparação desde que a comissão de protesto conclua que

- uma colisão era provável, e B evitou uma ação assim que ficou claro que A não estava se mantendo afastado; • a avaria em C**
- foi resultado de A não se manter afastado e não do resultado de má navegação de B; e**
- depois que B começou a mudar de rumo, não foi razoavelmente possível para C ter evitado a colisão e os danos resultantes.**

Ver também Caso 110.

World Sailing 2014, revisado 2021

CASO 136

Regra 29.1, Recalls: Recall individual Regra

63.6, Audiências: Obtenção de provas e apuração de fatos

Ao encontrar fatos, uma comissão de protesto será regida pelo peso da evidência. Em geral, um membro da comissão de regata que avista a linha de partida está em melhor posição do que qualquer barco concorrente para decidir se um barco ultrapassou a linha no sinal de partida e, em caso afirmativo, se voltou para o lado anterior à partida e largou.

fatos

Ao sinal de largada, o membro da comissão de regata que avistou a linha julgou que três barcos estavam além da linha. A bandeira X foi prontamente exibida com um sinal sonoro e permaneceu exibida pelo tempo necessário (consulte a regra 29.1). Outro membro da comissão de regata, do outro lado da linha, confirmou a identidade dos três barcos e que eles não haviam retornado ao lado da linha de pré-largada e largado. Todos os três barcos foram classificados como OCS.

Um desses três barcos completou o percurso e chegou em primeiro. Ao saber que havia sido pontuada com OCS, ela solicitou reparação, afirmando que havia retornado ao lado da pré-partida e iniciado. Ela chamou como testemunhas dois outros competidores que estiveram por perto e que acreditaram que ela havia retornado e começado.

Questão 1 A

decisão da comissão de regata de que um barco não largou pode ser anulada com base em outras evidências? Se sim, em que circunstâncias?

resposta 1

Sim, se a comissão de protestos estiver satisfeita com o peso da evidência de que os membros da comissão de regata que avistaram a linha e observaram os barcos após o sinal de partida não estavam observando enquanto o barco estava cruzando a linha de partida ou realizando a manobra de retorno, ou estavam enganado quanto à identidade do barco.

Questão 2 Ao

avaliar o peso da evidência em tal caso, a comissão de protestos deve atribuir mais peso aos membros da comissão de regata?

Resposta 2

As evidências dos membros da comissão de regata, que estão em melhor posição para julgar, geralmente são mais confiáveis.

Questão 3 Se

a questão for simplesmente se um barco estava 'além' da linha de partida, ou se tinha 'totalmente' retornado, uma pessoa que não estava em posição de avistar ao longo da linha é uma testemunha competente?

Resposta 3

Veja a Resposta 2. Um membro da comissão de regata que avista diretamente ao longo da linha em todos os momentos relevantes está na melhor posição para fazer tal julgamento.

RYA 1984/8

CASO 137

Norma 63.4(b), Audiências: Conflito de Interesses

Ao decidir se um conflito de interesse é significativo, a comissão de protesto deve levar em consideração o grau de conflito, o nível do evento e a percepção geral de justiça.

fatos

Após a declaração de conflito de interesses por um membro da comissão de protestos, uma das partes não consente que a pessoa permaneça como membro da comissão de protestos.

Questão

Como a comissão de protestos deve decidir se o conflito é significativo ou não, conforme exigido pela regra 63.4?

Responder

O membro em questão não deve estar presente durante este processo de decisão.

A regra 63.4(c) exige que os outros membros da comissão de protestos considerem o grau de conflito. Por exemplo, um relacionamento pai/filho quase certamente criará um alto grau de conflito, enquanto relacionamentos mais distantes geralmente criarão graus decrescentes de conflito à medida que a distância aumenta. Da mesma forma, uma relação empregador/empregado pode criar um alto grau de conflito.

A regra 63.4(c) também exige que o nível do evento seja considerado. Em alguns níveis de eventos, não é prático encontrar membros adequados para a comissão de protestos que não tenham conflito de interesses, mas o evento ainda precisa do serviço de uma comissão de protestos. Pode ser possível equilibrar o conflito entre dois ou mais membros da comissão de protesto.

A comissão de protesto também deve considerar se a percepção de justiça é melhor atendida por ter mais membros na comissão de protesto ou por não incluir uma pessoa com um conflito. A comissão de protestos também pode levar em consideração a força dos sentimentos das partes e se suas preocupações são compartilhadas ou confinadas a uma das partes.

Mundial de Vela 2016

CASO 138

Regra 2, Navegação Justa

Regra 69, Má Conduta

Geralmente, uma ação de um competidor que afete diretamente a imparcialidade da competição ou deixar de cumprir uma penalidade apropriada quando o competidor está ciente de que infringiu uma regra, deve ser considerada sob a regra 2. Qualquer ação, incluindo uma infração grave da regra 2 ou qualquer outra regra que a comissão considere que pode ser um ato de má conduta deve ser considerada pela regra 69.

Questão 1

Quando houver uma ação de uma pessoa que possa ser considerada falta de espírito esportivo ou má conduta, quais ações podem constituir má conduta?

resposta 1

A Regra 69 abrange todos os atos de má conduta e pode variar de uma contravenção muito pequena a um ato muito significativo de mau espírito esportivo ou trazer descrédito ao esporte. As seguintes ações devem ser consideradas como exemplos de atos de má conduta, mas não são exemplos exclusivos e esta não é uma lista definitiva:

1. Envolver-se em qualquer atividade ilegal (por exemplo, roubo, assalto, crime dano final)
2. Envolver-se em qualquer atividade que possa trazer descrédito ao esporte 3. Bullying, comportamento discriminatório e intimidação 4. Violência física ou ameaça 5. Agir de forma imprudente ou de maneira que cause ou possa causar danos ou ferimentos 6. Desobedecer as instruções razoáveis dos oficiais do evento 7. Infringir uma regra intencionalmente ou incitar outros a infringir uma regra 8. Interferência com o equipamento de outro competidor 9. Violações repetidas de uma regra 10. Deixar de agir para evitar que seu barco ou equipe quebre uma regra quando você está cientes dessa violação
11. Não dizer a verdade ou toda a verdade em uma audiência 12. Outras formas de trapaça, como falsificação de informações pessoais, de classe ou de provas documentos de certificação, entrar em um barco conhecido por não medir, perder uma marca para ganhar lugares, etc.
13. Linguagem chula ou abusiva que cause ou possa causar ofensa 14. Fazer comentários abusivos ou desrespeitosos sobre os oficiais de corrida ou suas decisões (inclusive por meio eletrônico, como mídia social)

Questão 2

Quando uma comissão de protestos deve proceder segundo a regra 2 e quando deve proceder segundo a regra 69?

Resposta 2

Um barco pode ser protestado por infração à regra 2 e a comissão de protestos deve ouvir e decidir o protesto. Para sustentar um protesto por uma alegada violação da regra 2, a comissão de protestos deve estabelecer claramente que um barco não competiu de acordo com os princípios reconhecidos de

espírito esportivo e jogo limpo. Segue-se que a ação deve envolver diretamente a concorrência para que a violação da regra 2 seja estabelecida.

Uma comissão de protestos pode protestar um barco por infração à regra 2, mas pode decidir que a ação segundo a regra 69 é mais apropriada, ou em algumas circunstâncias ação segundo ambas. Geralmente, uma alegação de uma ação que afeta diretamente a competição deve ser objeto de protesto de acordo com a regra 2.

Uma ação que seja considerada um ato de má conduta e que não afete diretamente a competição deve estar sujeita à ação de acordo com a regra 69.

Um protesto e a subsequente audiência sob qualquer regra, incluindo a regra 2, podem revelar conduta que a comissão de protestos considere um ato de má conduta. Nesse caso, pode ser apropriado que a comissão de protestos tome uma ação separada conforme a regra 69.

Fatos para a Questão 3 Um

barco está navegando contra o vento com amuras de bombordo e tenta cruzar à frente de um barco com amuras de estibordo. O barco com amuras a bombordo avalia mal o cruzamento e não consegue se manter afastado.

Questão 3 O

barco com amuras a bombordo infringiu alguma regra intencionalmente?

Resposta 3

Não. Um erro de julgamento como esse é comum durante uma regata e não é uma navegação injusta ou um ato de má conduta. Para que seja uma navegação injusta ou um ato de má conduta, deve haver evidências de que o barco sabia ou deveria saber que não faria a travessia e tentou fazê-lo mesmo assim.

No entanto, quando o barco com amuras a bombordo percebe que não conseguiu se manter afastado, ele conscientemente quebrou uma regra e deve cumprir a penalidade apropriada. Caso contrário, ele quebrou um princípio reconhecido de esportividade (consulte o primeiro Princípio Básico, Esportividade e as Regras).

Mundial de Vela 2016

CASO 139

Regra 69.2(j), Má Conduta: Ação por uma Comissão de Protesto

Exemplos ilustrando quando seria 'apropriado' sob a regra 69.2(j)
(3) relatar um incidente da regra 69 a uma autoridade nacional ou
World Sailing.

fatos

A comissão de protestos descobriu que um competidor ou pessoa de apoio cometeu um ato de má conduta e impôs uma penalidade de acordo com a regra 69.

Questão 1

Quando a comissão de protesto deve relatar a violação à autoridade nacional da pessoa ou à World Sailing?

resposta 1

A regra 69.2(j) requer um relatório à autoridade nacional ou à World Sailing quando a penalidade aplicada for maior que DNE para uma regata, se a pessoa tiver sido excluída do local ou em outros casos quando a comissão de protestos considerar 'apropriado'. Seria 'apropriado' relatar nas seguintes circunstâncias, como exemplos: (1) Em um evento de corrida

única, a comissão de protestos acredita que a penalidade pela infração teria sido mais do que DNE para uma corrida se fosse em uma corrida múltipla evento. Isso pode ocorrer devido à gravidade de uma única violação ou de várias violações menores.

(2) Uma pessoa de apoio é considerada infringindo a regra 69 e teria sido excluída do local, mas o evento agora está em seu último dia e a exclusão do local seria ineficaz.

(3) A comissão de protestos tem boas razões para acreditar que a pessoa que infringiu a regra 69 já foi penalizada por uma infração à regra 69.1(a) e especialmente se a infração for semelhante.

(4) A infração tem impacto em eventos além da jurisdição da comissão de protestos. Por exemplo, seleção ou qualificação para outro evento e a violação afetou adversamente a seleção ou qualificação de outro competidor.

Questão 2

O relatório deve ser enviado à autoridade nacional ou à World Sailing?

Resposta 2

O relatório é enviado à World Sailing somente quando a violação ocorre em eventos internacionais específicos, conforme listado no Código Disciplinar da World Sailing. Caso contrário, o relatório deve ser enviado à autoridade nacional da(s) pessoa(s) que infringiu a regra 69 (não necessariamente à autoridade nacional do proprietário do barco ou local).

Mundial de Vela 2016

CASO 140

Definições, Regra

de Largada 30.3, Penalidades de Largada: Regra

U Flag Regra 30.4, Penalidades de Largada: Regra de

Bandeira Negra Regra 43.1(a),

Regra de Isenção 62.1, Reparação

Como as regras se aplicam quando um barco é obrigado a cruzar a linha de partida por outro barco que infringiu uma regra da Parte 2.

Fatos para a Questão 1

Uma corrida é iniciada sob a regra 30.3, Regra U Flag, ou 30.4, Regra Black Flag. Vinte segundos antes do sinal de largada ocorre um incidente entre os barcos A e B. A comissão de regata identifica parte do casco de A no lado do percurso. A não retorna para o lado pré-partida da linha de partida, mas continua velejando o percurso e chega. A comissão de regata pontua seu UFD ou BFD, conforme apropriado.

A apresenta um protesto válido contra B. A comissão de protesto desqualifica B por infringir uma regra da Parte 2. A comissão considera que B, como consequência da infração de uma regra, obrigou A a infringir a regra 30.3 ou 30.4. Também conclui que não houve ferimento ou dano físico e que B não infringiu a regra 2, Fair Sailing.

Questão 1 A

foi exonerado pela regra 43.1(a) por infringir a regra 30.3 ou 30.4 e, em caso afirmativo, pode a comissão de protestos avaliá-lo em sua posição de chegada, mesmo que A nunca tenha partido de acordo com a definição de Largada?

resposta 1

A infringiu a regra 30.3 ou 30.4, mas também infringiu a regra 28.1 ao não largar (ver a definição Largada). A infração de B obrigou A a infringir a regra 30.3 ou 30.4. No entanto, isso não impediu A de navegar de volta para o lado pré-partida da linha de partida e começar de acordo com a definição de Largada. A foi exonerado pela regra 43.1(a) por infringir a regra 30.3 ou 30.4 e, portanto, a comissão de regata foi obrigada a pontuar seu OCS de acordo com a regra A5.1.

Se A tivesse retornado para o lado pré-partida da linha de partida, começado, navegado no percurso e chegado, A teria sido exonerado pela regra 43.1(a) por infringir a regra 30.3 ou 30.4; e, se ela tivesse feito isso, a comissão de regata teria sido obrigada a avaliá-la em sua posição de chegada e reavaliar a regata de acordo. Cada barco que terminasse atrás de A seria movido uma posição para baixo.

Fatos para a Questão 2

A corrida é iniciada de acordo com a regra 30.4, Regra da Bandeira Negra. Os fatos são os mesmos da Questão 1, mas desta vez há um recall geral. O número de vela de A é exibido corretamente conforme exigido pela regra 30.4. Antes do reinício, A informa à comissão de regata que pretende protestar contra B por infringir uma regra da Parte 2 na remarcação da largada. A parte, navega o percurso e termina a regata reiniciada. O comitê de regata marca seu DNE. A apresenta um protesto contra B pela infração na largada inicial e pede reparação, alegando que a comissão de regata agiu de forma imprópria quando marcou seu DNE.

Questão 2

Se a comissão de protestos decidir que B infringiu uma regra da Parte 2 e, ao fazê-lo, compeliu A a infringir a regra 30.4, a comissão pode dar a A uma reparação pontuando-a em sua posição de chegada na regata reiniciada?

Resposta 2

Não. A inicialmente infringiu a primeira sentença da regra 30.4 e foi identificado no lado do percurso da linha de partida. Em seguida, seu número de vela foi exibido corretamente de acordo com a regra 30.4. Como a comissão de regata exibiu o número de vela de A após uma convocação geral, a penúltima sentença da regra 30.4 proibiu A de velejar na regata reiniciada. Ao largar na corrida reiniciada, ele infringe a penúltima sentença da regra 30.4. A comissão de regata não comete um erro ao marcar seu DNE. A não tem direito a reparação porque a comissão de regatas não agiu de forma imprópria.

Fatos para a Questão 3

Os fatos são os mesmos da Questão 2, mas desta vez A não veleja na regata reiniciada. Ao desembarcar, ela protesta contra B pelo incidente na largada inicial. A comissão de protestos decide que B infringiu uma regra da Parte 2 pela qual não pode ser penalizado (ver regra 36).

Questão 3

Se a comissão de protestos decidir que B infringiu uma regra da Parte 2 e, ao fazê-lo, compeliu A a infringir a regra 30.4, a comissão de protestos pode alterar a pontuação de BFD de A?

Resposta 3

Sim. A foi exonerado pela regra 43.1(a) por infringir a regra 30.4 e, portanto, a comissão de regata é obrigada a mudar sua pontuação de BFD para DNS na regata reiniciada. No entanto, ela não tem direito a reparação porque a comissão de regatas não agiu de forma imprópria.

Mundial de Vela 2016, revisado 2018

CASO 141

Parte 2, Preâmbulo

Regra 36, Regatas Reiniciadas ou Novas

Regras 44.1(b), Penalidades no Momento de um Incidente: Cumprimento de uma Penalidade Regra 60.3(a)(1), Direito de Protesto; Direito de Solicitar Reparação ou Regra 69
Ação

Regra 61.1(a)(4), Requisitos de protesto: Informando o Protestado Regra 63.5, Validade do protesto ou pedido de reparação

Interpretação do termo 'grave' na frase 'dano grave'.

Pergunta

Existe um significado especial nas regras de regata para o termo 'grave' quando é usado na frase 'dano grave'?

Responder

Não. O termo 'sério' não está definido nas Regras de Regata à Vela. A seção de Terminologia da Introdução afirma que 'outras palavras e termos são usados no sentido comumente entendido em uso náutico ou geral'. Como

entendido no uso geral, quando 'grave' é usado na frase 'dano grave', o termo significa: importante por causa de possível perigo ou risco; tendo consequências potencialmente indesejadas; dando motivo para preocupação; ou de grau ou quantidade significativa.

Isso sugere que, quando uma comissão de protesto conclui dos fatos encontrados que o dano ocorreu em um incidente, ela deve considerar se algum dos quatro critérios implícitos na definição acima se aplica e, em caso afirmativo, deve concluir que o dano é 'grave' .

As questões a serem consideradas

podem incluir: (1) O dano reduziu a segurança da tripulação?

(2) O dano afetou negativamente o desempenho de navegação do barco de forma significativa?

(3) O custo do reparo do dano será significativo em relação ao valor de mercado do barco?

(4) O valor do barco depois de reparar o dano será significativamente diminuído?

EUA 2018/115

CASO 142

Excluído

Motivos para exclusão do Caso 142: Este caso não é mais correto e também não é mais necessário devido à nova redação da regra 62.1(b) no RRS de 2021.

CASO 143

Regra 6.1, Regulamentos da World Sailing

Regra 70, Apelações e Solicitações a uma Autoridade Nacional

Regra 75, Inscrição em uma

**Regata Regra 89.1, Autoridade Organizadora; Aviso de Regata; Nomeação dos
Oficiais de Corrida: Autoridade Organizadora**

Quando a autoridade organizadora de um evento não for uma organização especificada na regra 89.1, uma parte em uma audiência não terá acesso ao processo de apelação.

fatos

A autoridade organizadora de um evento era um clube que não era membro e não tinha conexão ou associação com a autoridade nacional do local. O evento foi realizado em águas dentro da jurisdição da autoridade nacional. O aviso de regata afirmava que a regata seria regida pelas regras definidas nas Regras de Regata à Vela. O barco A protestou o barco B pela regra da Parte 2. Mais tarde, pela regra 70.1(a), A enviou um apelo da decisão da comissão de protestos à autoridade nacional.

Decisão

A regra 89.1 especifica os tipos de organizações autorizadas a serem a autoridade organizadora de um evento regido pelas Regras de Regata à Vela.

A autoridade organizadora do evento era um clube, mas esse clube não era afiliado à autoridade nacional do local. Portanto, o clube não era uma autoridade organizadora válida sob a regra 89.1(c), nem era uma autoridade organizadora válida sob qualquer outra parte da regra 89.

A regra 70.3 requer que o apelo de A seja enviado para 'a autoridade nacional com a qual a autoridade organizadora está associada sob a regra 89.1.' Não existia nenhuma autoridade nacional que cumprisse este requisito da regra 70.3 e, portanto, as decisões tomadas pela comissão de protestos para o evento não eram elegíveis pela regra 70 para serem apeladas à autoridade nacional do local ou, na verdade, a qualquer autoridade nacional.

Por tais motivos, nega-se provimento ao recurso.

Comentários adicionais

Os comentários a seguir discutem questões que, embora não estejam diretamente relacionadas à Decisão neste caso, estão relacionadas às questões levantadas no caso.

A Regra 75 exige que uma pessoa que inscreve um barco em uma regata ou evento seja membro de uma autoridade nacional membro da World Sailing ou de um clube ou outra organização afiliada a tal autoridade nacional. Além disso, se um barco for inscrito por um clube ou organização, esse clube ou organização deverá ser afiliado a tal autoridade nacional.

A regra 6.1 exige que os competidores cumpram o Código de Elegibilidade da World Sailing. Quando os competidores competem em um evento organizado por um clube não afiliado, eles, talvez involuntariamente, podem estar competindo em um evento designado pela World Sailing como um 'Evento Proibido'. Competir em tal evento pode ter sérias consequências para a elegibilidade de um competidor para competir em outros eventos (ver Regulamentos da World Sailing 19.19(a)(ii), 19.20(d) e 19.20(f)).

Se os velejadores que planejam competir em um evento administrado por um clube ou organização descobrem que o clube ou organização não é afiliado à autoridade nacional do país em que está localizado, eles devem instar o clube ou organização a se associar ou de outra forma se afiliar a a autoridade nacional antes do evento, ou pelo menos procurar uma organização afiliada para servir como autoridade organizadora do evento.

CAN 2018

CASO 144

Retirado para Revisão

Razões para desistir do Caso 144: O Grupo de Trabalho do Livro de Casos achou difícil interpretar como a nova última frase da regra 18.1 se aplica ao incidente descrito neste caso. Qualquer interpretação que o grupo de trabalho faça desta nova sentença deve ser discutida e aprovada pelo Comitê de Regras da World Sailing Racing.

CASO 145

Definições, Definições
de Chegada, Navegar no
Percurso Regra 28.1, Navegar na Regata

A corda de um barco, descrita na definição Sail the Course, quando esticada, deve permanecer apenas em águas navegáveis.

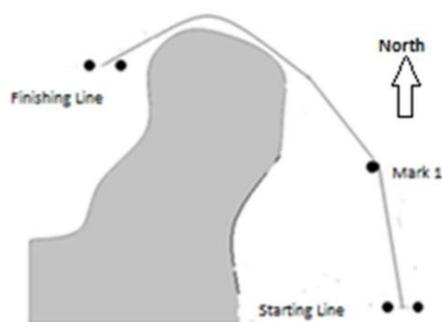
Questão 1

A corda descrita na definição Sail the Course, quando esticada, deve estar apenas em águas navegáveis?

resposta 1

Sim, a definição Sail the Course refere-se a 'uma corda que representa a rota de um barco'. A trilha de uma embarcação não pode passar por terra firme, nem por águas não navegáveis ou por áreas proibidas. Segue-se que, quando esticada, a corda deve estar inteiramente em águas navegáveis; passa por um lado de baixios não navegáveis, áreas proibidas ou outras obstruções e segue o curso de um rio.

Considerações semelhantes se aplicam a ambos os requisitos na definição Chegar para cruzar a linha de chegada do lado do percurso e passar por um portão na direção da marca anterior. Um barco é obrigado pela regra 28.1 a 'navegar o percurso e chegar'. Para fazer isso, sua pista deve satisfazer os três testes em (a), (b) e (c) na definição Sail the Course. Portanto, a corda esticada descrita na definição é obrigada a ficar em águas navegáveis conforme descrito acima.



O diagrama ilustra a corda esticada do barco A quando uma cabeceira obstrui os barcos em um trecho do percurso. O percurso descrito nas instruções de regata era: 'Depois de largar, contorne o Mark 1 para bombordo e então termine.' Depois de contornar o Mark 1 para bombordo, A navegou o mais próximo possível do promontório, dado o seu calado e a profundidade da água no momento em que o estava a passar. A corda de A é mostrada tocando a Marca 1 e seguindo a trilha de A ao redor da água rasa na extremidade norte do promontório. Por causa do promontório, o 'lado do percurso' da linha de chegada ficava ao norte da linha. Portanto, para ser registrado como tendo chegado, A deveria cruzar a linha de norte a sul (veja a definição Chegar). Se a corda esticada de A não fosse forçada a ficar em águas navegáveis, ela seguiria a linha reta através da cabeceira do marco 1 até a linha de chegada. Então, o 'lado do percurso' da linha seria ao sul da linha, e A seria obrigado a cruzar a linha de sul para norte.

Questão 2

Em águas de maré, as águas navegáveis devem ser consideradas na maré alta ou na maré baixa?

Resposta 2

Nenhum. Se a água em um determinado local é navegável ou não, depende do calado do barco e da profundidade da água no momento em que o barco passa por aquele local.

GBR 2000/5

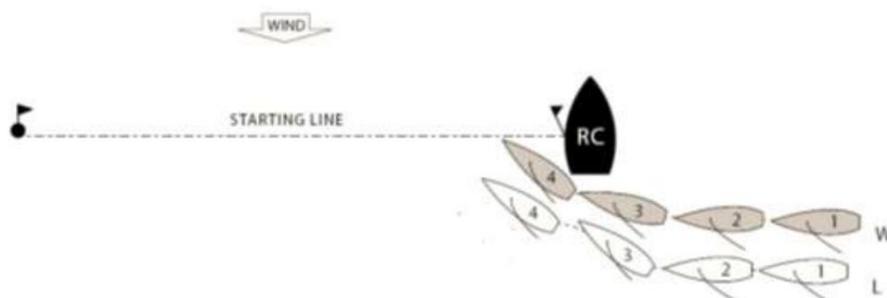
CASO 146

Definições, Regra de
quarto 11, Na mesma amura, Regra sobreposta
16.1, Mudança de rumo Parte 2,
Seção C Preâmbulo Regra
43.1(a), Isenção Regra 43.1(b),
Isenção

Quando os barcos se aproximam de uma marca de largada para largar e um barco de sotavento orça, o barco de barlavento é exonerado pela regra 43.1(b) se infringir a regra 11 enquanto navega dentro do espaço a que tem direito pela regra 16.1.

fatos

Dois barcos, L e W, estavam se aproximando da embarcação sinalizadora da comissão de regata, em compromisso por amuras a boreste, dez segundos antes do sinal de largada. Quando B estava passando pela popa do navio do comitê, S orçou. B orçou ligeiramente, mas foi incapaz de responder à orça de S sem atingir o navio da comissão. L abordou para evitar contato. L protestou.



A comissão de protestos desclassificou B pela regra 11, alegando que ele não deveria ter navegado entre S e o navio da comissão e que estava 'barcando'. W apelou.

Decisão

A embarcação da comissão de regata era tanto uma marca quanto uma obstrução para L e W (ver as definições Marca e Obstrução). No entanto, como a embarcação do comitê estava cercada por águas navegáveis e L e W estavam se aproximando para partir, as regras da Seção C da Parte 2 (especificamente as regras 18 e 19) não se aplicam. Consequentemente, S não tinha obrigação de dar a B espaço para passar a sotavento do navio da comissão.

Nas posições 1 e 2, S foi capaz de navegar em seu rumo sem necessidade de evitar ações e pode mudar o rumo em ambas as direções sem contato imediato. Portanto, B estava se mantendo afastado conforme requerido pela regra 11 (veja a definição Manter-se Afastado).

Quando S orçou na posição 3, ele foi obrigado pela regra 16.1 a dar a B espaço para se manter afastado. Esta obrigação aplica-se mesmo quando os barcos estão a passar pelo navio da comissão e estão prestes a partir. 'Espaço' é o espaço que B precisava para se manter afastado de L enquanto também cumpria suas obrigações sob as regras da Parte 2, que inclui a regra 14 e a regra 31. Ver Caso 114.

Quando S orçou, B orçou o mais longe que pôde sem correr o risco de tocar o navio da comissão, o que teria infringido a regra 31. Ao arribar, S deu a B espaço para se manter afastado conforme exigido pela regra 16.1.

Na posição 3, S foi incapaz de 'navegar em seu curso sem necessidade de evitar uma ação;' portanto, B infringiu a regra 11. No entanto, a infração de B foi consequência do incidente (mostrado no diagrama) com S, 'um barco obrigado a dar espaço a [B]'; e, porque B estava navegando dentro do quarto ao qual tinha direito pela regra 16.1, ele foi isentado pela regra 43.1(b).

O apelo de B é aceito, a decisão da comissão de protestos é revertida e B é reintegrado em sua posição de chegada.

Nota: O termo 'barging' não é usado nas Regras de Regata à Vela. O termo é comumente usado para se referir à situação em que um barco de sotavento está mantendo seu curso e um barco de barlavento escolhe navegar entre o navio do comitê e o barco de sotavento e atinge o barco de sotavento ou o força a arribar para evitar o contato. Nesse caso, o barco de barlavento infringiu a regra 11 e não foi isentado porque não foi obrigado a navegar entre o navio da comissão e o barco de sotavento e não estava navegando dentro do espaço a que tinha direito (ver regras 43.1(a) e 43.1 (b)).

EUA 2018/117

Vela Mundial,
20 Eastbourne Terrace
Londres W2 6LG, Reino Unido

Tel: +44 (0)2039 404 888

www.sailing.org

sport / nature / technology



World Sailing