



# NORGES SEILFORBUND

NORWEGIAN SAILING FEDERATION

## Appellsak 6 2018

**NM 11:MOD 2018, Drøbaksund SF:**

**HUN 18 mot NOR 243**

**Protestkomiteen mot NOR 165**

**Appellant:**

**NOR 243**

### Appellens bakgrunn

Under andre seilas av norgesmesterskapet for 11:MOD, oppstod det en situasjon ved bunnmerket. NOR 243 var klar forenom da den gikk inn i sonen og den seilte en kurs i retning omtrent 2 båt lengder til styrbord for merket. Da den var på høyde med merket, loffet den opp til en kurs mot merket, og NOR 165 og HUN 18, som begge hadde seilt mot merket, ble overlappet på innsiden. Det ble berøring mellom alle 3 båtene, og NOR 165 gikk i tillegg på merket. Det ble gelcoatskade som følge av kollisjonen mellom HUN 18 og NOR 243.

HUN 18 protesterte mot NOR 243 og det ble gjennomført en protesthøring. I løpet av protestbehandlingen kom det fram at NOR 165 også kunne ha brutt kappseilingsreglene. Protestkomiteen valgte derfor å protestere på NOR 165, etterhvert som forent sak med den andre protesten. Høringen med NOR 165 ble gjennomført uten at de øvrige partene var tilstede. Senere fortsatte høringen med NOR 243 og sitt vitne, uten at de andre partene var tilstede.

Protestkomiteen diskvalifiserte NOR 243 for brudd på regel 14 og regel 16.1. Den påpekte at NOR 243 hadde rett til merkeplass, men at den ikke kunne frifinnes for sitt brudd på regel 16.1 da den seilte utenfor det som er definert som merkeplass. Den konkluderte også med at NOR 243 ikke seilte sin riktige kurs.

NOR 243 appellerer avgjørelsen. Den påpeker feil regelanvendelse samt mangelfulle kjensgjerninger. Den mener den ikke brøt regel 14, da den loffet 2 båt lengder før berøringen oppstod, og skal frifinnes for bruddet på regel 16.1 under regel 21. Den mener også at NOR 165 og HUN 18 ikke kan frifinnes for sine regelbrudd og skal diskvalifiseres.

### Regel- og appellkomiteen bemerker

Partene i en høring har, i henhold til regel 63.3(a), rett til å være tilstede under hele bevisopptaket. Da NOR 165 ble kalt inn som påprotestert part, fikk ikke NOR 243 og HUN 18 tilbud om å være tilstede. Og da NOR 243 til slutt fikk høre sitt vitne, var ikke NOR 165 tilstede.

Til tross for prosedyrefeil, krever ikke regel- og appellkomiteen at saken skal høres på nytt. Dette fordi hverken appellanten eller noen av de andre partene har hatt innsigelser på høringsprosessen, og hendelsesforløpet er godt dokumentert. Partene hadde også mulighet til å be om gjenåpning, hvis de mente det var av betydning for saken at de ikke var tilstede under hele bevisopptaket. Det er heller ikke tvil om at protestkomiteen har hatt svært utfordrende arbeidforhold både i forhold til teknisk utstyr og lokaler, og i forhold til å samle parter og vitner i en komplisert og omfattende sak.

Det at NOR 243 seiler lavere enn en kurs til merket, betyr ikke at rettighetene den har under regel 18 forsvinner. Det betyr bare at den ikke har krav på denne plassen fra en båt som er overlappet på utsiden av seg. NOR 165 og HUN 18 var aldri overlappet på utsiden; de var først klar aktenom, deretter overlappet på innsiden. Rett til plass og riktig kurs gjelder fra den posisjonen båten til enhver tid er i. Har den seilt lenger fra merket enn nødvendig, vil den ha rett til plass i en ny "korridor" fra denne posisjonen til merket. Da NOR 243 loffet 2 båtlengther fra merket, var dette innenfor dens merkeplass og det var båtens riktige kurs fra denne posisjonen. Se forøvrig World Sailing Case 63:

*When a boat voluntarily or unintentionally makes space between herself and a mark available to another that has no right to such space, the other boat may take advantage, at her own risk, of the space. The risk the other boat takes is that the boat entitled to mark-room may be able to close the gap between herself and the mark while sailing her proper course. In that case, the boat entitled to mark-room will be exonerated under rule 21(a) if she breaks a rule of Section A or rule 15 or 16, and only rule 14 will limit her course if she makes a rapid and aggressive attempt to close the gap between herself and the mark.*

Da NOR 243 loffet brått var den omtrent to båtlengther fra merket, ifølge kjensgjerningene. Avstanden mellom NOR 243 og HUN 18 kommer ikke frem direkte, men denne er det mulig å tolke seg frem til ved hjelp av en kombinasjon av tekst og diagram:

- Diagram 2 som var vedlagt kjensgjerningene, er fra en posisjon ca 1.5 båtlengthe før NOR 243 loffet. Avstanden til HUN 18 er ca 1 båtlengthe.
- Diagram 3 er fra en posisjon der NOR 243 er ved merket like før berøringen fant sted. NOR 243 har altså seilt en drøy båtlengthe etter at den loffet.
- HUN 18 har minst like stor hastighet, så denne må også ha seilt minst en båtlengthe direkte mot merket etter at NOR 243 loffet.
- Avstanden mellom NOR 243 og HUN 18 må altså ha vært minst en båtlengthe etter loffingen.

Protestkomiteen har hatt tilgang til en video av hendelsen, som til dels har vært benyttet til etablering av kjensgjerningene. Regel- og appellkomiteen har hatt videoen til gjennomsyn, og denne indikerer også at det var en drøy båtlengthe mellom NOR 243 og HUN 18 etter loffingen. Dette bekreftes av tiden det tok fra NOR 243 loffet til HUN 18 kolliderte, som var 6 sekunder. (En båt med 5 knops fart seiler 15 meter på 6 sekunder.)

Med denne avstanden og tiden tilgjengelig, hadde HUN 18 anledning til å unngå berøring med NOR 243 ved å gå aktenom. NOR 243 behøver ikke å unngå berøring før det er klart at den andre båten ikke holder av veien, i henhold til regel 14. Når dette var klart var det lite NOR 243 kunne gjøre, da baugen til HUN 18 pekte mot NOR 243 midtskips.

### **Ytterligere kommentarer fra regel- og appellkomiteen**

Protestkomiteen har benyttet modellbåter på et ark som viser merket, soner og avstander, og har fotografert dette for å etablere diagrammer som del av kjensgjerningene. Dette er akseptabelt, men da må man passe på at diagrammet kan stemme med virkeligheten. Flere av båtenes forflytninger er fysisk umulig mellom de forskjellige posisjonene. Vindretningen som er vist på noen av diagrammene kan heller ikke stemme, slik båtene og deres kurser er angitt.

Det er også viktig å få med de kritiske øyeblikkene i diagrammet, om dette ikke er tydelig beskrevet i kjensgjerningene. I denne saken hadde det vært nyttig med et ekstra diagram mellom posisjon 2 og 3. Protestkomiteen har også konkludert med at HUN 18 ikke hadde mulighet til å unngå berøring, uten at dette er støttet av kjensgjerningene.

Protestkomiteen hadde omfattende foto- og videomateriale tilgjengelig. Dette ble delvis benyttet til fastsettelse av kjensgjerningene, uten at alle partene fikk innsyn. World Sailings IJ Manual anbefaler at slikt bevismateriale fremvises under høringen, og at partene deretter kan komme med sine kommentarer. Som ved vitneforklaringer, kan partene og protestkomiteen til slutt stille spørsmål basert på det som har kommet frem av bildene.

### **Avgjørelse**

Appellen tas til følge. NOR 243 frifinnes for sitt brudd på regel 16.1 under regel 21(a). NOR 243 har ikke brutt regel 14. NOR 165 diskvalifiseres for brudd på regel 11, 18.2(b) og 31. HUN 18 diskvalifiseres for brudd på regel 11, 14 og 18.2(b) i forhold til NOR 243, og for regel 16.1 og 18.2(b) i forhold til NOR 165. Arrangøren har ansvar for å rette opp resultatene og kommunisere dette i henhold til vanlig praksis for kommunikasjon av resultater.

Fevik, 10. oktober 2018



Trond Strandenes  
Leder, Regel- og appellkomiteen