

Appelsag 2-2005

Aftenmatch i Rungsted den 7. juni 2005, Kongelig Dansk Yachtclub

Resumé:

På et krydsben sejlede DEN 17 og DEN 255 begge bidevind på bagbord halse på parallelle kurser. DEN 17 stagvendte til styrbord halse. Da stagvendingen var fuldført, var bådene på skærende kurser med DEN 17 mindst 5 bådlængder fra DEN 255's kurslinie. DEN 255 holdt sin kurs, indtil den umiddelbart før kollisionen begyndte at falde af. DEN 255 ramte DEN 17 midtskibs. DEN 17 ændrede ikke kurs under hændelsesforløbet. Der var omfattende skade på DEN 17, og begge både udgik af sejladsen efter kollisionen. Begge både protesterede.

Protestkomitéens afgørelse:

Protestkomitéen diskvalificerede DEN 255 med den begrundelse, at den havde brudt regel 10 ved på bagbord halse ikke at have holdt klar af DEN 17 på styrbord halse. Protestkomiteen afgjorde desuden, at DEN 17 ikke havde brudt nogen regler. DEN 17 havde overholdt sin forpligtelse i henhold til regel 15 til at give DEN 255 plads til at holde klar, og DEN 17 havde overholdt regel 14, idet den ikke havde mulighed for at foretage sig noget, da det blev åbenbart, at DEN 255 ikke holdt klar.

Denne afgørelse har DEN 255 appelleret med henvisning til, at DEN 17's stagvending blev foretaget for tæt på, og at DEN 17 ikke gjorde hvad der var muligt for at undgå kollisionen.

Appel-og Regeludvalgets bemærkninger:

Protestkomiteens kendsgerninger er ikke tilstrækkelige til at afgøre appellen, idet det ikke er klarlagt, hvad DEN 17 har foretaget sig for at undgå kollisionen. DEN 17's kommentarer til appellen indeholder nogle informationer herom, men der er tale om et partsindlæg fremkommet udenfor høringsen.

Kendsgerningerne omfatter tillige detaljerede referencer til forskellige vidners udsagn. Dette er ikke relevant. Protestkomiteens opgave er i henhold til regel 63.6 at fastlægge fyldestgørende kendsgerninger, men den skal ikke angive, hvordan den har taget sine beslutninger om kendsgerningerne. Ydermere er der anført kendsgerninger for en berøring mellem DEN 17 og en tredje båd, som fandt sted i forbindelse med DEN 17's stagvending. Denne berøring vedrører ikke den hændelse, som protesterne og appellen angår, og de pågældende kendsgerninger er derfor ikke relevante.

DEN 255 på bagbord halse skal i henhold til regel 10 holde klar af DEN 17 på styrbord halse, og i henhold til regel 14 skal den undgå berøring. DEN 255 overholder ikke nogen af disse forpligtelser.

DEN 17 opnår retten til vejen ved at stagvende til styrbord halse. I henhold til regel 15 skal den derfor til at begynde med give DEN 255 plads til at holde klar. Da DEN 17 afslutter sin stagvending er der mindst 5 bådlængder til det sted, hvor kollisionen sker. Under de givne betingelser tager det mindst 15 sekunder at tilbagelægge denne distance. Det er mere end tilstrækkeligt til at DEN 17 har overholdt regel 15.

I henhold til regel 14 skal DEN 17 også undgå berøring. På dette punkt er kendsgerningerne mangelfulde, idet der intet er anført om DEN 17's handlinger for at undgå kollisionen. ISAF Case 26 fastslår, at båden med retten til vejen, såfremt det med rimelighed er muligt, skal foretage sig noget aktivt for at undgå berøringen. ISAF Case 87 fastslår, at når en båd med retten til vejen kun har meget kort tid til at handle, bryder den ikke regel 14. Det kan ikke ud fra protestkomitéens kendsgerninger afgøres, hvilken af disse cases, der bedst dækker den aktuelle situation.

Appel- og Regeludvalgets afgørelse:

DEN 255 har brudt regel 10 og 14. Protestkomiteen har derfor handlet korrekt ved at diskvalificere den. Det kan derimod ikke fastslås ud fra kendsgerningerne, om DEN 17 overholdt regel 14. Sagen returneres derfor til fornyet afhøring i protestkomitéen, således at den kan fastlægges kendsgerninger, der belyser dette, og træffe en afgørelse herom.

Begge både udgik af sejladsen efter kollisionen. Derfor skal de i henhold til ISAF Case 99 pointgives med IF (ikke fuldført). Såfremt protestkomitéen finder, at DEN 17 overholdt regel 14, skal protestkomitéen dog overveje godtgørelse til DEN 17 i henhold til regel 62.1(b).

**DANSK SEJLUNION
Appel- og Regeludvalget**

5. september 2005

Bjørn Anker-Møller
Hans-Kurt Andersen
Jan Stage

Søren Krause
Torben Precht-Jensen
Paw Hagen