



# NORGES SEILFORBUND

NORWEGIAN SAILING FEDERATION

## Appellsak 2 2019

**Appellant: NOR 1150**

### Appellens bakgrunn

En hendelse oppstår mellom NOR 1150 og NOR 997 før start i fjerde seilas under NM Express 2019. NOR 997 treffer NOR 1150 midtskips på babord side, noe som fører til alvorlig materiell skade på NOR 1150. Etter seilasen leverer NOR 1150 en protest på NOR 997 hvor den hevder at NOR 997 ikke holdt av veien som babord båt.

Protestkomiteen hører protesten og finner som fakta at NOR 1150 går inn i en stagvending fra babord halser foran NOR 997, som holder sin kurs. Protestkomiteen konkluderer med at NOR 1150 ikke ga NOR 997 plass til å holde av veien og at NOR 997 holder kursen. Protestkomiteen diskvalifiserer både NOR 1150 for brudd på regel 13 og NOR 997 for brudd på regel 14.

NOR 1150 søkte om gjenåpning basert på følgende påstander:

1. Båten skipper ble ikke innkalt i høringen.
2. Kjensgjerningene mangler informasjon om vind og båt fart.
3. Nye opplysninger foreligger i form av data fra GPS-trackere.
4. Båten ble forledet av et medlem av protestkomiteen til å tro at protesten var en pro forma sak for å kunne dokumentere at NOR 997 hadde akseptert skyld i saken. Samtidig satt dette medlemmet med fellende vitnemål, og hadde dermed interesse i å få gjennomført protesten, hvilket er et brudd på regel 64 (interessekonflikt).

Protestkomiteen avviser søknaden om gjenåpning. Den mener:

1. Båten har selv ansvar for å velge representant i høringen.
2. Det har ingen betydning for skyldspørsmålet.
3. Dataene fra NOR 1150's tracker var ikke klare ved søknadstidspunktet, så det forelå ingen ny relevant informasjon.
4. Det var ingen interessekonflikt som følge av oppfordringen til å protestere.

NOR 1150 appellerer protestkomiteens avgjørelsen basert på følgende påstander:

- A. Inhabilitet i protestkomiteen.
- B. Feil regelbruk da NOR 997 ble diskvalifisert til tross for å ha tatt en totørnstraff.
- C. Feil regelbruk da protestkomiteen avviste gjenåpning av høringen.

NOR 1150 har også vedlagt fullstendig tracking for begge båtene som viser at NOR 1150 ikke stagvendte, men jibbet forut for situasjonen, og at kollisjonskurs var etablert mer enn 10 sekunder før sammenstøtet.

### **Regel- og appellkomiteen bemerker**

Når en protestkomite har funnet at en protest er gyldig skal den gå videre med høringen for å ta opp bevis og for å fastslå fakta (kjensgjerninger), se regel 63.6. På bakgrunn av fakta skal protestkomiteen trekke sine konklusjoner og anvende reglene for å avgjøre protesten. Fakta kan i mange tilfeller være kortfattet, men må alltid være tilstrekkelig til å gi en entydig beskrivelse av hendelsen.

Protestkomiteen har fastlagt som fakta at NOR 1150 startet en stagvending foran og til le av NOR 997, samtidig som NOR 997 fortsatte sin kurs. Deretter slås det fast at NOR 997 treffer NOR 1150 midtskips med 90 graders vinkel. Basert på dette er det konkludert med at NOR 1150 ikke ga NOR 997 plass til å holde av veien. NOR 1150 ble diskvalifisert for brudd på regel 13.

I behandlingen av denne protesten er det ikke fastlagt tilstrekkelig fakta til å avgjøre om det var plass for NOR 997 til å holde av veien. Kjensgjerningene sier ikke noe om de kritiske øyeblikkene eller avstanden mellom båtene under manøveren til NOR 1150. Det kommer heller ikke klart fram om NOR 1150 var under stagvending eller ikke i det øyeblikk kollisjonen skjedde. Eller om den hadde fullført sin stagvending, for så å gå opp igjen mot vindøyet for å unngå kollisjon. Konklusjonen tyder på at NOR 1150 ikke var under stagvending, da det er slått fast at den ikke ga NOR 997 plass til å holde av veien, hvilket er en forpliktelse som bare gjelder for en båt med retten til veien. Avgjørelsen tyder derimot på at NOR 1150 var under stagvending, da den ble diskvalifisert for brudd på regel 13.

Etter at en part har levert inn en appell, får partene og protestkomiteen anledning til å kommentere appellen. Protestkomiteen kan også supplere kjensgjerningene dersom den innehar opplysninger basert på det som er kommet frem under høringen, og de notater som protestkomiteen har etter høringen. I sine kommentarer til appellen gir ikke protestkomiteen supplerende opplysninger som underbygger sin avgjørelse. Den orienterer derimot om at den åpenbart har feil kjensgjerninger forut for hendelsen.

Fakta (kjensgjerninger) kan ikke appelleres. Når fakta ikke er konkluderende og disse ikke blir tilstrekkelig supplert, kan ikke Appellkomiteen stadfeste, forandre eller omgjøre protestkomiteens avgjørelse. Den vil da enten kreve at det kalles til en gjenåpning av høringen, eller at en ny høring blir avholdt.

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

NOR 1150 mener at et medlem av protestkomiteen var inhabil i forhold til behandling av gjenåpning av protesten. Dette på bakgrunn av at vedkommende hadde avgitt vitneforklaring i protesthøringen, og at denne var påstått feil basert på opplysninger som er blitt tilgjengelig i ettertid. Appellkomiteen finner ikke at et medlem av protestkomiteen blir inhabil i et gjenåpningsspørsmål som følge av at vedkommende har vært vitne til hendelsen.

NOR 1150 mener det var feil av protestkomiteen å diskvalifisere NOR 997, da denne hadde tatt en totørnstraff. Appellkomiteen bemerker at en båt ikke kan fri seg fra et regelbrudd der det oppstår alvorlig skade på materiell, som i dette tilfellet. Da er den frivillige straffen å trekke seg fra seilassen, noe NOR 997 ikke gjorde.

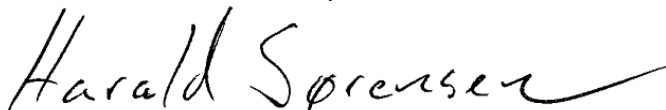
NOR 1150 mener det var feil av protestkomiteen å avvise søknaden om gjenåpning av diverse grunner. Blant annet fordi den mente den fikk for lite tid til å fremskaffe nytt bevismateriale i form av tracking-data. Appellkomiteen vil påpeke at det kun er på grunnlag av nytt bevismateriale at en båt kan søke om gjenåpning. Øvrige grunner er ikke relevante. Det forventes at bevismaterialet er tilgjengelig når søknaden leveres. I dette tilfellet var det ikke det. Likevel fikk NOR 1150 ytterligere 30 minutter til å fremskaffe bevis. Dette var til og med utover den ordinære protestfristen. Protestkomiteen har på den måten strukket seg lengre enn hva man kan forvente. Selv om det er vanskelig å fremskaffe bevis, er ikke det i seg selv grunnlag for forlenget frist. Protestkomiteen kan forlenge fristen hvis det er god grunn til å gjøre det, men Appellkomiteen bekjent var det ingenting på det tidspunktet som tydet på at nye data var tilgjengelig innen kort tid. Selv om protestfristen hadde gått ut, var det ingenting i veien for at NOR 1150 kunne fortsette arbeidet med å fremskaffe tracking-dataene. Om disse hadde blitt fremvist medlemmer av protestkomiteen på et senere tidspunkt, kunne denne på eget initiativ ha gjenåpnet høringen. Det er ingen frist for protestkomiteen til å gjenåpne en høring om den finner at den kan ha begått en vesentlig feil.

NOR 1150 mener også at protestkomiteens leder opptrådte feil ved aktivt å oppfordre NOR 1150 til å legge inn protest da dette var viktig for forsikringssaken, underforstått at det var en ren styrbord-babord-sak og en formalitet for å dokumentere skyld til NOR 997 i saken. Samtidig satt protestkomiteens leder med informasjon som også ville påføre NOR 1150 skyld i saken. Appellkomiteen mener det er sterkt uheldig at et medlem av protestkomiteen oppfordrer en båt til å legge inn protest, og særlig når den selv vet at det vil påføre straff til denne båten. Dette gjør imidlertid ikke vedkommende inhabil, men kan skape en uheldig oppfatning av protestkomiteens uavhengighet. Protestkomiteen kunne i stedet valgt å påprotestere hendelsen på eget initiativ.

### **Avgjørelse**

Appellkomiteen har besluttet at protest nummer 4 fra NOR 1150 mot NOR 997 under NM i Express 2019 skal høres på nytt i henhold til regel 71.2. På grunn av habilitetsspørsmål, vitnemål fra medlemmer av protestkomiteen og nye motstridende opplysninger, er det ikke hensiktsmessig at den opprinnelige protestkomiteen behandler saken videre. Appellkomiteen vil oppnevne en ny protestkomite i samsvar med reglene for NM. Partene samt vitner fra den opprinnelige protestkomiteen vil bli kontaktet av den nye protestkomiteen for å gjennomføre en ny behandling av protesten så snart protestkomiteen er oppnevnt.

Sandvika, 18. september 2019



Harald Holmen Sørensen  
Leder, Appellkomiteen

# Ny høring etter appell – 25. september 2019

## 1 INNLEDNING

Protestkomiteen legger til grunn at NOR 1150s protest skal anses gyldig, jf. RRS 61.1 (a) nr. 4.

Parter:

- Protesterende part: NOR 1150, representert ved Esben Keim
- Påprotestert part: NOR 997, representert ved Kjell Arne Myrann

Vitner:

- Vitne nr. 1 for NOR 1150: Stein Broch Olsen (mannskap)
- Vitne nr. 2 for NOR 1150: Trygve Leergaard (rormann)
- Vitne nr. 1 for NOR 997: Christopher Spone (deltaker)
- Vitne innkalt av protestkomiteen: Bjørn Andersen (dommer i Express-NM)

## 2 KJENSGJERNINGER

Seilas nr. 4 i NM i Albin Express. Vind/vær: ca. 4 m/s, flatt vann, ingen/liten strøm.

Det ble fremlagt omfattende dokumentasjon fra tracking-apparater på begge båtene. Denne dokumentasjonen legges til grunn for å fastlegge hovedmanøvrene til begge båtene.

Ca. 1:35 min. før start, etter å ha jibbet fra babord til styrbord halser, loffer NOR 1150 til bidevindkurs og seiler med stram fokk og slakt storseil mot startbåten. NOR 997 slører for babord halser parallelt med, og omtrent fire båtlengder i le av, startlinjen. Når NOR 1150 når bidebindkurs, er båtene på kollisjonskurs med ca. 2 båtlengders avstand mellom dem. NOR 1150 praier "styrbord". NOR 997 endrer ikke kurs. Når avstanden er litt under en båtlengde, loffer NOR 1150 opp i et forsøk på å unngå berøring. NOR 997s baug treffer NOR 1150 midtskips rett bak vantet på båtens babord side. Berøringen skjedde ca. 1:20 min. før start.

Kollisjonen fører til en alvorlig skade på NOR 1150 (revner på dekk ved babord vant og sprekk på skroget ved treffpunktet). Det ble opplyst at reparasjonskostnadene er anslått til NOK 115 000. Det ble ikke meldt om skade på NOR 997. Ingen personskader.

NOR 1150 fullfører seilasen uten å tape nevneverdig fart eller trimmuligheter på grunn av skadene. NOR 997 tar en totørnstraff etter startsignalet og fullfører deretter seilasen.

## 3 REGLER SOM GJELDER

RRS 10, RRS 14, RRS 44.1 (b) og RRS 44.2

## 4 KONKLUSJONER

NOR 997, som babord båt, holdt ikke av veien for NOR 1150, som styrbord båt, og brøt RRS 10 og RRS 14. Da det var klart at NOR 997 ikke holdt av veien, var det ikke rimelig mulig for NOR 1150 å unngå berøring, tross forsøk på loffing. NOR 1150 brøt derfor ikke RRS 14.

Da NOR 997 tok en totørnstraff etter start og heller ikke trakk seg fra seilassen selv om det oppstod en alvorlig skade, brøt NOR 997 RRS 44.1 (b) og RRS 44.2.

## **5           AVGJØRELSE**

NOR 997 diskvalifiseres fra seilas nr. 4.

NOR 1150 skal scores i henhold til sin målgang i seilas nr. 4.

\* \* \* \*

### **Protestkomite:**

Thomas Kresse (formann)

Anne Kaalstad

Henrik Møinichen

## 6 VEDLEGG

Bilde fra tracking:

