



国家体育总局青岛航海运动学校

2013—2016 案例 帆船竞赛规则解释

国际帆船运动联合会 编
曲 春 徐莉佳 黄钰婷 译



中国海洋大学出版社
CHINA OCEAN UNIVERSITY PRESS

2013—2016 案例

帆船竞赛规则解释

国际帆船运动联合会 编
曲 春 徐莉佳 黄钰婷 译

中国海洋大学出版社

· 青岛 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

2013—2016案例: 帆船竞赛规则解释: 汉英对照 /
国际帆船运动联合会编写; 曲春, 徐莉佳, 黄钰婷译. —青
岛: 中国海洋大学出版社, 2013.11

ISBN 978-7-5670-0455-9

I. ①2… II. ①国… ②曲… ③徐… ④黄… III.
①帆船运动—运动竞赛—竞赛规则—解释—汉、英 IV.
①G861.44

中国版本图书馆CIP数据核字 (2013) 第264162号

出版发行	中国海洋大学出版社	
社 址	青岛市香港东路23号	邮政编码 266071
出 版 人	杨立敏	
网 址	http://www.ouc-press.com	
电子信箱	wuxinxin0532@126.com	
订购电话	0532-82032573 (传真)	
责任编辑	吴欣欣	电 话 0532-85901092
装帧设计	青岛乐道视觉创意设计工作室	
印 制	青岛海蓝印刷有限责任公司	
版 次	2013年11月第1版	
印 次	2013年11月第1次印刷	
成品尺寸	147 mm × 210 mm	
印 张	14.625	
字 数	390千	
定 价	60.00元	

特别鸣谢以下帆船赛事机构与公司的大力支持

中国杯赛事组委会

城市俱乐部国际帆船赛组委会

司南杯大帆船赛组委会

柳州国际内河帆船赛组委会

青岛 CAPE-10

嘉仕堡体育器材亚洲有限公司

上海珐伊玻璃钢船艇有限公司

ISAF 秘书处详细联络信息:

Ariadne House

Town Quay

Southampton

Hampshire SO142AQ

UK

Tel+44 (0) 2380635111

Fax+44 (0) 2380635789

Email: secretariat@isaf.com

sailing.org|isaf.com

由英国南安普顿国际帆船联合会(英国) 有限公司出版

© 国际帆船联合会有限公司

2013 年 2 月

版权所有

让规则重生

亲爱的帆友们,中国帆船帆板运动协会近二十年来,从组队参加国际帆船比赛到每年主办世界和国内帆船赛,全情致力于推动中国航海运动事业的健康发展。徐莉佳、殷剑等选手在国际大赛中代表中国取得的优异成绩充分证明了我们水平的提高。



难以捉摸的大海、瞬息万变的天气、百转千回的航线、激动人心的角逐、众人拾柴的合作,这便是帆船赛的画面。帆船赛彰显了人类探索未知世界的勇气与与大自然抗衡的魄力。在享受帆船赛的同时,比赛规则也成为我们不断探究和津津乐道的话题。

现在大家看到的这本国际帆联《2013—2016 案例》是现代航海文明中的一个重要成果,对我国帆船运动从业人员进一步开阔眼界、丰富专业知识、掌握竞赛案例、不断提高竞技能力和与国际接轨的技术团队的水平将起到重要的指导作用。它也是继 2013 年度我们正式出版《离岸竞赛与休闲航海安全指南》后又一本国际帆船联合会授权的专业书籍。

2012 年,中国帆船帆板运动协会组织国内帆船领域专业之士翻译出版了国际帆联最新推出的《国际帆联离岸赛特别规则》,立即受到国际帆船界的好评,更是被作为里程碑事件写入了《2012 国际帆联年度

报告》，并将其作为帆船运动在亚洲将进入快速发展期的标志性事件。

我们有义务尽快学习、借鉴世界上一切先进的航海文化，做好挑战自我的准备，享受海洋赐予我们的人生体验。我呼吁所有的参赛队，认真研读案例以促进竞赛规则的学习，让国内帆船赛事展现出更多的魅力与精彩！

感谢参与本手册翻译与编辑工作的所有人士的辛勤劳动和对帆船事业的奉献！感谢国际帆船联合会对本手册中文版出版编印工作的大力支持！感谢支持本书出版的国家体育总局青岛航海运动学校及如下帆船赛事机构及公司：

中国杯赛事组委会

城市俱乐部国际帆船赛组委会

司南杯大帆船赛组委会

柳州国际内河帆船赛组委会

青岛 CAPE-10

嘉仕堡体育器材亚洲有限公司

上海珐伊玻璃钢船艇有限公司

A stylized, handwritten signature in black ink, reading '李金海' (Li Jinhai).

国际帆联副主席

前 言

《2013—2016 案例》对之前出版的所有案例都进行了复核并纳入了自 2009 年以来 ISAF 理事会上通过采纳的案例。许多案例都进行了不同程度的重新编写,以便清晰地展现《2013—2016 竞赛规则》的应用。案例编号从“1”开始,但其间有空档,因为有些案例被删除了。书中编制的大多数案例是根据规则 70.1 向国家主管机构的上诉案例,或者是根据规则 70.2 的要求确认与更正的案例。然而,其他一些问答式案例是人为编制或假定出来的事实,其中许多是向国际帆联问答工作小组提交的问题答案。

每年 11 月份的 ISAF 年会期间会增加一些新案例,有时会修改或者删除一些案例。在 2014、2015 和 2016 年,多在 1 月份,新案例及现有案例的修订将公布在 ISAF 网站(www.sailing.org)并寄给国际裁判、现场裁判和竞赛官以及国家主管机构和国际帆联级别协会。

《2013—2016 案例》由案例工作组负责筹划,成员有主席迪克·雷斯(Dick Rose)、特雷沃·莱维斯(Trevor Lewis)、大卫·派雷(Dave Perry)、迈克·萧特(Michael Short)和里奥·彼得斯托(Leo Pieter Stoel)。

欢迎广大读者将见解与建议发至 ISAF 案例工作组：

International Sailing Federation
Ariadne House
Town Quay
Southampton, Hampshire SO142AQ
United Kingdom
Fax: +442380635789
E-mail: secretariat@isaf.co.uk

波纳·波奴(Bernard Bonneau)

ISAF 竞赛规则委员会主席

2013 年 2 月

ISAF 规章和规则解释

《案例》中的案例出版及竞赛规则的其他解释的发布受以下 ISAF 规章的约束。

28.3 ISAF 竞赛规则的解释应当只能通过出版《案例》中的案例、《对抗赛判例手册》或《团队赛判例手册》中的判例来实现。案例是对所有竞赛的权威规则解释,判例是对抗赛与团队赛所用规则的权威解释。

28.3.1 竞赛规则委员会应该研究按照规章 1 提交的案例……由案例工作组或竞赛规则问答小组准备的案例提案……并向理事会推荐他们赞同放在《案例》中出版的案例……。

28.3.2 用英语书写并包括任何所需图示的案例……提案或建议,应于规章 15.6 所规定时限前送达国际帆联秘书处。如果提案或建议与公布的案例……重复,在提案或建议中应说明为什么要优先考虑推荐该案例……。

28.3.3 以下是在《案例》中公布案例的指导意见:

(a) 案例应该能明确澄清某规则的重要含义或增进对某一复杂案例的理解。

(b) 案例不该与已经公布的案例重复。如果一案例比某一案例有所改善,应该将其纳入并取消原有案例。

28.4 除了国际帆联案例与判例的公布外,未经竞赛规则委员会主席或主席指定的该委员会委员批准,国际帆联不得发布竞赛规则的权威解释。

国家主管机构和国际帆联的缩写

ARYF	俄罗斯帆联
CYA	加拿大帆协
DSA	丹麦帆协
FAY	阿根廷帆联
FIV	法国帆联
ISAF	国际帆联
KNWV	荷兰水上运动联合会
NSF	挪威帆联
RYA	英国皇家帆协
USSA	美国帆协

示意图中的船只标识

A, B, C, etc.	任何船, 或
A	明显在前的船
B	明显在后的船
I	内侧船
L	下风船
M	中间船或夹在中间的船
O	外侧船
P	左舷船
S	右舷船
W	上风船

这些代码也可结合使用。

第一部分 按规则条款排列的案例摘要

第一部分可以使读者找到针对某一具体规则进行解释的案例。比如,案例 15 和 17 解释了规则 13。这些案例的摘要在本部分中就排在了标题规则 13,迎风换舷这一部分。案例摘要也许并没有列出该案例解释到的所有规则,所以读者必须自己研究本书第二部分的案例,看规则是怎样被解释和举例的。

定义

定义,明显在后与明显在前;相联

案例 12

当根据规则 18.2 (b) 确定一条内侧船的绕标空间权利时,帆船间的航线差别很大也没有关系,只要其中的第一条船在抵达标区时相联是存在的即可。

案例 23

顺风行驶时,一条右舷帆船从两条前面的左舷船之间通过时,规则 19 不适用。规则 10 要求两条左舷帆船都要避让。

案例 33

一条驶近障碍物的船在安全因素需要她呼喊迎风换舷的空间之前进行了呼喊,这样做就违反了规则 20.1 (a)。然而,即使该呼喊违反规则 20.1 (a),被呼喊船也必须做出回应。即使是通过迎风换舷获得的内侧相联位置,内侧相联的船也有权根据规则 19.2 (b) 要求在外侧船与障碍物之间的空间。

案例 41

关于规则 19.2 (b)、定义明显在前与明显在后；相联和障碍物在两条同舷相联的船超越前面同舷风的船并从其下风通过时如何运用的讨论。在障碍物旁没有呼喊空间的义务,但却是个明智的做法。

案例 43

一条靠近并平行于障碍物左舷迎风行驶的船必须避让另一条已经换至右舷并正以相遇的航线驶来的帆船。

案例 91

当另外一条船的器材超出正常位置的量足以被看到并可以被避开时,需要避让的船也必须避让其不在正常位置的器材。

定义,到达终点

案例 45

当帆船因竞赛委员会的错误未能正确到达终点,但竞赛的船没有因此受益或者受损时,适当与公平的补偿就是按所有船越过终点的顺序记分。

案例 58

如果航行细则中规定在终点线后面一侧的浮标或其他物体是终点线的限制标,船就可以从其任何一侧离开。

案例 82

当终点线布设得几乎与最后一段航程平行,无法根据定义的要求确定哪一边是通过终点线而到达终点的正确路线时,帆船可以从任一方向越过该线并依此记录她到达终点的顺序。

案例 112

如果某船在行驶航线上犯错,第二条船可以在第一条船到达终点前或者到达终点后的最初合理时机通知第一条船她要抗议。

定义,避让

案例 30

明显在后须避让的船与明显在前的船碰撞就违反了碰撞之前适用的航行权规则。一条船因无意识地改变舷风而失掉了航行权就需要避让。

案例 50

当抗议委员会发现在一次左—右舷事件中, S 没有改变航线并且对 S 来讲没有确实可信的忧虑会发生碰撞, 应该驳回她的抗议。当抗议委员会判定 S 的确改变了航线并且有理由怀疑如果 S 不改变航线 P 将不能从其船头通过, P 应被取消资格。

案例 60

当权利船改变航线, 从而使避让船即使马上采取行动避让也无法通过正常的航行操作去避让时, 权利船就违反了规则 16.1。

案例 77

船的器材碰到标志就构成碰标。负有避让义务的船如果被一条权利船上意想不到地移动至非正常位置的器材接触到, 并不犯规。

案例 87

直到另一条船明显不会避让时, 权利船才须采取行动去避让。

案例 88

一条帆船可以避免接触却未能避让。

案例 91

当另外一条船的器材超出正常位置的量足以被看到并可以被避开时, 需要避让的船也必须避让其不在正常位置的器材。

定义,标志

案例 58

如果航行细则中规定在终点线后面一侧的浮标或其他物体是终点线的限制标,船就可以从其任何一侧离开。

定义,绕标空间

案例 15

明显在前的船迎风换舷去绕标时必须遵守规则 13;明显在后的船有权保持航线来阻止另一条船迎风换舷。

案例 21

当一条权利船有义务向内侧相联船提供绕标空间时,她必须提供的空间没有最大值与最小值。她所必须提供的空间大小相当一部分取决于当时的情况,包括风况与海况、内侧船的速度、她张起的帆及她的设计特性。

案例 25

当有权获得绕标空间的内侧相联上风帆船索取了大于她有权获得的空间时,她必须避让外侧的下风船,外侧船可以迎风偏转,只要她给内侧船留出避让空间即可。

案例 63

在标旁,当没有权利要求空间的帆船具有了空间,她可以自己承担风险利用该空间。

案例 70

有权从外侧船那里获得绕标空间的内侧上风帆船必须避让外侧船,当她的行驶范围超出了她应得的绕标空间时,她若没能避让就不得对其免责。

案例 95

在驶向上风标的迎风航段,如果同舷相联的两船属于规则 18.2(b)

的情况,若其中任何一条船越过正顶风,规则 18 就停止适用。当一条船需要给另一条船提供绕标空间时,她所必须提供的空间包括另一条船遵守规则 31 的空间。当有绕标空间权的船在其有权获得的绕标空间内因另一条船所迫而碰标时,可以免除她违反规则 31 的惩罚。

案例 114

当某船有空间权时,其空间包括她履行规则第二章和规则 31 义务的空间。

案例 118

在绕标空间的定义中,“驶向标志的空间”表示以正常的航行操作在规定一侧立刻驶到接近标志所需的空間。

定义,障碍物

案例 11

当帆船在障碍物旁相联时,包括权利船作为障碍物时,外侧帆船必须给内侧帆船提供从她与障碍物之间通过的空间。

案例 23

顺风行驶,一条右舷帆船从前面的两条左舷船之间通过时,规则 19 不适用。规则 10 要求两条左舷帆船都要避让。

案例 29

一条下风船是一条相联上风船和第三条明显在后船的障碍物。只要从建立相联时上风船能提供空间,明显在后的船就可以从这两条相联船之间通过并有权从上风船处获得在她与下风船之间通过的空间。

案例 41

关于规则 19.2 (b)、定义明显在前与明显在后;相联和障碍物在两条同舷相联的船超越前面同舷风的船并从其下风通过时如何运用的讨论。在障碍物旁没有呼喊空间的义务,但却是个明智的做法。

案例 117

三条船同舷受风,其中两条相联船从明显在后超越第三条船,如果

后面的下风船与前面的船建立相联,前面的船不再是障碍物,规则 19.2 (b)不适用。一排互相靠近行驶的船中间不会有连续障碍物的情况。

定义,一方

案例 55

帆船不可以抗议竞赛委员会。然而,她可以要求补偿,或如果她是审理的一方,可以要求重新审理。不是审理一方的帆船没有上诉的权力。如果她确信由于竞赛委员会的不当行为或疏忽使她的名次明显变差,她的唯一补救办法是要求补偿。然后她可以对补偿审理的裁决结果提出上诉。

定义,正当航线

案例 9

当右舷帆船选择通过上风标时,左舷帆船必须避让,没有规则要求帆船行驶正当航线。

案例 13

起航信号发出前,下风船的航线高于上风船的航线并不违反规则。

案例 14

由于对下风帆船的正当航线有不同看法而使两条同舷风帆船的航线相汇时,上风帆船必须避让。两条处于同一航段又相隔较近的船可能会有不同的正当航线。

案例 46

即使下风船在距离上风船两倍船长内从明显在后建立下风相联,也有权向上驶到她的正当航线去。

定义,竞赛

案例 5

在竞赛中抛锚停泊的船仍然是正在竞赛的船。某船在拉锚绳收锚