

SUPPLEMENT 2010

24. ISAF:S REKLAMBESTÄMMELSER

Regelhänvisningarna i Regulations anges normalt med t.ex. "Regulation 20.3" men förkortas i det här avsnittet för enkelhetens skull till enbart 20.3.

24.1 ISAF Regulation 20

De regler som avser reklam på båtar, utrustning och kläder finns i ISAF Regulation 20, reklambestämmelser. Texten får inte ändras av seglingsföreskrifter eller av nationella myndigheters föreskrifter men ett klassförbund får enligt 20.5.7 införa begränsningar i rätten att föra reklam. Reg 20 finns att läsa på SSF:s hemsida under Avdelningen för arrangörer > Regler&Domare > Kappseglingsregler > Regulation 20. Texten är på engelska.

24.2 Generellt

Reklamen är enligt 20.3 i princip fri. Generellt gäller att den tävlande får ha reklam på kläder och personlig utrustning utan begränsningar. Den tävlande får också visa reklam på båt, utrustning och segel men med de begränsningar som framgår av 20.4, 20.5 och 20.6. Reklamen får inte heller inkräkta på de ytor som reserverats för segelmärkning enligt KSR G.

Av 20.4 framgår bl.a. att för båtar under 6.5 meter är 25 % av den förliga delen av skrovet reserverad för arrangörens reklam, och för båtar över 6.5 meter är 20 % av skrovlängden reserverad på motsvarande sätt.

24.3 Definitioner

I Regulation 20.1 finns ett antal definitioner som gäller för Regulation 20. Där framgår t.ex. vad som menas med reklam. Observera att varianter och förvrängningar av namn etc. också är reklam. Om båtens namn överensstämmer med ett företags namn räknas det som ett reklambudskap och ska följa bestämmelserna. Det har ingen betydelse om båtens ägare får betalt eller inte. En logotyp som överensstämmer med t.ex. ett varumärke är reklam även om samma märke skulle vara en klubb-symbol eller liknande. Även om vanliga klubbmärken rent formellt skulle kunna anses vara reklam, är de helt accepterade.

24.4 När gäller bestämmelserna?

Reklambestämmelserna gäller enligt 20.2.1 när en båt kappseglar. Om en båt vid incheckningen till tävlingen har reklam som avviker från det tillåtna kan KK avvisa båten eller upphäva dess anmälan enligt KSR 76. Se DB 24.8, 24.9 och avsnitt 22, Mätprotester före första kappseglingen.

24.5 Domarnas ansvar

Domarna ska vid behov tillsammans med seglingsledningen och tävlingens besiktnings/mätmän genomföra de reklamkontroller som kan vara angelägna – jfr DB 7.4. Det ligger däremot inte inom domarnas ansvarsområde att ta egna initiativ till kontroll. Domarna bör emellertid alltid beivra uppenbara brott mot reklamreglerna. Det betyder att PK bör ingripa när en båt för sådan reklam som domaren kan se är uppenbart felaktig utan att han har tillgång till andra handlingar än seglingsföreskrifterna och den särskilda information som KK ger till alla funktionärer. Det är KK:s ansvar att vid tävlingar där reklam brukar förekomma ta reda på vilka bestämmelser som gäller i respektive klass.

Kontroller i land före eller efter en kappsegling kan inte ge fullständig information om ett eventuellt regelbrott, eftersom man också måste beakta vilken reklam som exponeras ute på banan.

24.6 Alkohol- och tobaksreklam

Riksidrottsstyrelsen har utfärdat riktlinjer för marknadsföring av alkohol och tobak. Där står att **marknadsföring av (d.v.s. reklam för) alkoholhaltiga drycker och tobaksvaror inte är tillåten inom idrottsrörelsen**. Enligt Riksidrottsförbundets stadgar (14 kap. 2 § 16 p.) kan dessutom straff åläggas "den som ... underlåtit att rätta sig efter ... av idrottsorgan utfärdade bestämmelser eller fattade beslut".

Riksidrottsstyrelsens riktlinjer är inte en sådan bestämmelse eller ett sådant beslut som avses med den nämnda straffbestämmelsen. En båt som bryter mot de riktlinjerna kan alltså inte straffas enligt RF:s stadgar t.ex. efter anmälan till distriktsseglarförbundet (eller SSF). Bara om Svenska Seglarförbundet beslutar att förbjuda alkohol- och tobaksreklam kan RF:s straffbestämmelser tillämpas. SSF har inte fattat något sådant beslut.

Slutsatsen är att **en båt som för alkohol- eller tobaksreklam i samband med en kappsegling bryter mot RF:s etiska regler** men inte mot någon idrottslig bestämmelse som kan medföra att den straffas av något bestraffningsorgan inom idrotten.

Arrangören kan i inbjudan ange att båtar är skyldiga att föra arrangörsreklam på främre delen av skrovet. Om reklamen gäller alkohol eller tobak, vilket kan förekomma i vissa länder, kan båten vägra att visa den enligt 20.4.1.1, sista stycket.

Det finns i Sverige en lag med vissa bestämmelser om marknadsföring av alkoholhaltiga drycker (lag 1978:763). Den lagen gäller näringsidkares marknadsföring och anger vissa riktlinjer om var och hur sådan reklam får förekomma. Den näringsidkare som bryter mot lagen kan drabbas av påföljder enligt marknadsföringslagen.

24.7 Reklamlicenser

Den nationella myndigheten har enligt 20.8.2 rätt att införa ett system med reklamlicenser för sina tävlande. SSF har ett sådant system som för närvarande innebär att en båt som vid minst ett tillfälle under ett kalenderår avser att visa reklam vid kappsegling ska, om båten har en skrovlängd av 10 meter eller därutöver, ha en giltig licens utfärdad av SSF och ha betalat en avgift. En båt med licensavtal ska utan anmodan visa upp avtalet i samband med registrering vid en tävling. En kopia av avtalet ska anslås på den officiella anslagstavlan. Innehållet i avtalet och en ansökan om reklamlicens finns på SSF:s hemsida under Kappsegling > Regler > Reklambestämmelser.

24.8 Brott mot Regulation 20

En båt som för reklam som avviker från det tillåtna enligt Regulation 20 kan avvisas eller dess

anmälan upphävas av KK. En arrangör kan däremot enligt 20.7 inte avvisa en båts anmälan med motiveringen att båtens reklam strider mot arrangörsreklamen. Om den tävlande inte vill godta KK:s beslut kan den med stöd av KSR 62 ansöka om gottgörelse.

Efter båtens första start i den första kappseglingen gäller att PK efter protest och förhandling kan varna båten eller straffa den på det sätt som framgår av 20.10. Observera att PK inte kan straffa en båt för brott mot licensavtalet under hänvisning till reklambestämmelserna i Regulation 20. Se också avsnitt 23, Mätprotester efter en kappsegling.

24.9 Brott mot licensbestämmelserna

För att ett brott mot SSF:s licensbestämmelser ska kunna beivras krävs att det finns ett avtal mellan SSF och båten. Arrangören måste i inbjudan och seglingsföreskrifterna ha angett att SSF:s licensbestämmelser ska följas. Arrangören kan avvisa båten eller upphäva dess anmälan om den bryter mot seglingsföreskriften genom att inte följa licensavtalet. Om den tävlande inte vill godta KK:s beslut kan den med stöd av KSR 62 ansöka om gottgörelse. PK kan också med stöd av föreskriften efter protest diskvalificera en båt som bryter mot bestämmelserna när den kappseglar. Om båten straffas ska PK alltid göra en anmälan till SSF:s kansli för utredning och eventuellt ytterligare åtgärder.

ÖVRIGA TILLÄGG OCH RÄTTELSE

Sidan 4 – FÖRKORTNINGAR

DNE Diskvalificering som enligt [KSR 90.3b](#) inte får räknas bort.

9.2 PK-protester

PK ska avgöra om de protester som domarna eventuellt har, ska behandlas. Det är PK och inte den enskilda domaren som avgör det. Om PK beslutar att ta upp en protest, ska båten enligt KSR 61.1b underrättas före protesttidens utgång. Det sker enklast genom ett anslag. Använd blankett D8, Underrättelse enligt KSR 61.1b.

10.2 KSR M2 – Parterna har rätt att närvara

Kalla in parterna och kolla att de har haft tillfälle att läsa protesten. Parter är de inblandade båtarna (och ibland KK eller PK). En representant för varje part har enligt [KSR63.3](#) rätt att närvara.

10.11 Protest i annullerad kappsegling

Handläggningen blir olika beroende på om kappseglingen har annullerats efter målgång eller i ett tidigare skede. Huvudregeln finns i KSR 63.1 som säger att PK ska behandla alla protester och ansökningar om gottgörelse som har lämnats in till tävlingsexpeditionen.

ANNULLERADEFTERMÅLGÅNG

Om kappseglingen har annullerats sedan en eller flera båtar har gått i mål och det finns en möjlighet att den kan återinsättas i resultatlistan, måste PK behandla inlämnade protester för säkerhets skull om inte båten efter ett erbjudande från PK väljer att återta protesten. Om det är möjligt kan PK avvakta med att kalla till förhandling tills tiden för att ansöka om gottgörelse har gått ut för att se om någon båt har invändningar mot annulleringen. Även om en sådan ansökan har lämnats in och PK har avslagit den, finns risken att det beslutet överklagas och i så fall kan inte PK underlåta att behandla protesterna.

ÅTERKALLAD/ANNULLERADIÖVRIGT

Om det har blivit allmän återkallelse eller om kappseglingen har annullerats t.ex. med stöd av KSR 32.1, kan en båt enligt KSR 36 straffas efter en incident i den återkallade/annullerade kappseglingen bara om KSR 30.2, 30.3 eller 69 är tillämpliga. Om en båt lämnar in en giltig protest om en sådan händelse ska PK kalla till förhandling och erbjuda båten att återta sin protest. Om den inte vill göra det, måste PK genomföra förhandlingen. PK ska då fastställa som fakta att det har blivit allmän återkallelse eller att kappseglingen har annullerats, att den eventuellt har genomförts efter en ny startprocedur och att reglerna 30.2, 30.3 och 69 inte är tillämpliga. Beslutet blir sedan att protesten avslås med stöd av KSR 36.

Om det har varit en kollision måste PK ta reda på om det blev skador på båtarna som kan motivera gottgörelse i kommande seglingar eftersom PK då måste utreda vad som har hänt och om den skadade båten var utan egen skuld.

17.4 Undvik

PK ska inte inveckla sig i långa berättelser om vad vittnen och andra har sagt eller ritat. Det som är relevant för SSF är fastställda och/eller kompletterande fakta. PK behöver inte förklara hur den har kommit fram till dessa fakta eftersom de enligt KSR F5 inte kan ifrågasättas av SSF.

21.9 Myndighet för tolkning

Om PK inser att den behöver hjälp av den myndighet som ansvarar för tolkning av klassreglerna, ska den redovisa alla relevanta fakta och i sn slutning till dem ställa ett antal konkreta frågor till myndigheten. PK kan inte be om ett beslut utan kan bara ställa frågor att besvara.

....

26.4 E-JOLLE

Aktuell 2010-06-21

Klassregel 4.2 ändrar KSR 42:

- a) KK får tillåta pumpning, gungning och stötning efter startsignalen utom när båten kryssar. Detta ändrar KSR 42.2a, 42.2b och 42.2c. Signaler ska ges i enlighet med KSR P5.
- c) Klassförbundet rekommenderar KK att använda regel 4.2a om vindhastigheten uppgår till minst 6 m/s (12 kn) mätt i däckshöjd.

26.8 ZOOM 8

Aktuell 2010-06-22

C.1 Kappseglingsreglerna

Ändring av KSR 42

- 1) KK får tillåta pumpning, gungning och stötning efter startsignalen utom när båten kryssar. Detta ändrar KSR 42.2a, 42.2b och 42.2c. Signaler ska ges i enlighet med KSR P5.
- c) Klassförbundet rekommenderar KK att använda regel C.1.1 om vindhastigheten uppgår till minst 6 m/s (12 kn) mätt i däckshöjd.

39.14

KSR 18.2 Kryssrundningar – för samma halsar

Rättigheter och skyldigheter under rundningen styrs enligt KSR 18.2b av om båtarna hade överlapp när den första av dem gick in i zonen eller om de inte hade det. KSR 18.2c klargör sedan att om båtarna hade överlapp och den bryts, behåller innerbåten ändå sina rättigheter. Det finns två undantag från den regeln – om båten med rätt till märkesplats passerar vindögat eller lämnar zonen, upphör KSR 18.2b att gälla.

39.15d

Båtarna kom in i zonen **med överlapp** för styrbords halsar men de låg inte upp märket som ska rundas om babord. Båtarna stagvände och fick då överlapp på nytt. Har B rätt till plats vid märket?

Svaret är ja! KSR 18.2b börjar gälla när åtminstone en av båtarna är i zonen. Se inledningen till KSR 18.1. När båten med rätt till märkesplats passerade vindögat upphörde KSR 18.2b att gälla – se sista meningen i KSR 18.2c. När båda hade passerat vindögat låg de återigen på samma halsar, nu med överlapp, och KSR 18.2a började i stället att gälla. B är hela tiden innerbåt och har rätt till märkesplats. Eftersom den i läge 3 är en lovarts innerbåt har den också rätt till plats att stagvända vid märket.

Observera att B hela tiden är innerbåt eftersom märket ska lämnas om babord, och att den enligt definitionen Märkesplats har rätt till plats att segla till märket och att segla sin TK vid märket. Men den kan inte tvinga A att stagvända eftersom de i ett första skede troligen kommer att ligga för olika halsar på kryss och KSR 18 enligt KSR 18.1a inte gäller. B måste då hålla undan enligt KSR 13.

39.15e

Båtarna kom in i zonen **utan överlapp** för styrbords halsar och det är i princip samma situation som i fig 39.15d. Båtarna stagvände och fick då överlapp. Har B rätt till plats vid märket?

Svaret är ja! KSR 18.2b gällde när den första av båtarna gick in i zonen – se inledningen till KSR 18.1. När båten med rätt till märkesplats passerade vindögat upphörde KSR 18.2b att gälla – se sista meningen i KSR 18.2c. När båda hade passerat vindögat låg de för babords halsar med överlapp, och KSR 18.2a började i stället att gälla. B är hela tiden innerbåt och har rätt till märkesplats. Eftersom den i läge 3 är en lovarts innerbåt har den också rätt till plats att stagvända vid märket.

Observera att B hela tiden är innerbåt eftersom märket ska lämnas om babord, och att den enligt definitionen Märkesplats har rätt till plats att segla till märket och att segla sin TK vid märket. Men den kan i de flesta fall inte tvinga A att stagvända eftersom de i ett första skede kommer att ligga för olika halsar på kryss och KSR 18 enligt KSR 18.1a inte gäller då. B måste ju då hålla undan enligt KSR 13.

39.17c

Båda båtarna kom för babords halsar och märket skulle rundas om styrbord. B var **klar för om** A när A gick in i zonen. A stagvände och då gjorde B det också. Vilka regler gäller här?

KSR 18.2b började gälla när den första av båtarna gick in i zonen. När A (båten med rätt till märkesplats) passerade vindögat upphörde KSR 18 att gälla. Se sista meningen i KSR 18.2c. Regel 18.2a slogs på när båda båtarna hade kommit på samma halsar. A är nu lovarts innerbåt och ska hålla undan enligt KSR 11. B ska å andra sidan ge A märkesplats inklusive plats att stagvända vid märket. Se definitionen Märkesplats. KSR 18.2a fortsatte därefter att gälla så länge som båtarna hade överlapp vid märket med undantag för den korta sekvens då båtarna befann sig för olika halsar ovanför märket.

39.17d

Om båtarna i figur 39.17c kommer fram till zonen **med överlapp** blir regeltillämpningen densamma eftersom KSR 18.2b slås av när A (båten med rätt till märkesplats) passerar vindögat första gången. När båda ligger för samma halsar igen upp mot märket slås KSR 18.2a på och därefter är fallen exakt lika.

39.21c

BLos och BLäs läge 2 på skissen ska vara läge 3 och läge 3 ska vara läge 4.

39.67

Definition Lä och Lovart

En kryssande båt som möter en länsande båt kan med ledning av läget på den länsande båtens storbom avgöra för vilka halsar båten seglar. Om den seglar plattläns eller negativt (med vinden in från "fel sida") är lä enligt definitionen fortfarande den sida där båten för storbommen. Det gäller emellertid inte i det speciella fall då storbommen hålls ut med kraft och skulle, om den släpptes, av vinden föras över till den andra sidan.

I protestexemplet 6 och 7

på sidorna 116 och 118 finns det ett kryss i rutan för "Protesten avslås" samtidigt som Blå diskvalificeras. De båda kryssen är fel. Beslutet ska vara att båtarna diskvalificeras.