



ケース・ブック

－ セーリング競技規則の解釈 －

2013 - 2016

ケース・ブック 2014 補遺

2014 Supplement

to

The Case Book for 2013 – 2016

This supplement contains new Cases 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131 and 132, all of which were approved for publication at the ISAF Annual Conference in November 2013. Each of the questions addressed in these cases was previously addressed in a Q&A in the Q&A Booklet posted on the ISAF website. The supplement also contains minor revisions to Cases 36 and 107. A revised edition of The Case Book for 2013-2016, containing the changes and cases in this supplement, can be found on the ISAF website, www.sailing.org.

CASE 36

In the fifth line of the decision, delete ‘wire’.

CASE 107

At the end of the decision, delete ‘DNF’ and replace it with ‘RET’.

ケース・ブック 2013-2016

2014年補遺

この補遺には新しいケース 123、124、125、126、127、128、129、131、132 が含まれており、これらすべては2013年11月のISAF年次総会で公表について承認された。これらのケースで扱っているそれぞれの質問は、ISAF ウェブサイトに以前に公表されたQ&A冊子でのQ&Aで扱われた。この補遺には、ケース36と107への小改訂も含まれている。この補遺中の変更とケースを含む『ケース・ブック 2013-2016』の改訂版は、ISAF ウェブサイト www.sailing.org に見つけることができる。

ケース 36

[裁決] 4行目の「ワイヤーの」を削除する。

ケース 107

[裁決] 最終行の「DNF」を削除し、「RET」に置き換える。

CASE 123

Rule 10, On Opposite Tacks

Rule 14, Avoiding Contact

When it would be clear to a competent, but not necessarily expert, sailor at the helm of a starboard-tack boat that there is substantial risk of contact with a port-tack boat, the starboard-tack boat breaks rule 14 if contact occurs and there was still time for her to change course sufficiently to avoid the contact.

starboard-tack boat breaks rule 14 if contact occurs and there was still time for her to change course sufficiently to avoid the contact.

Assumed Facts for Question 1

In a fleet race with 10 knots wind, two one-design dinghies, each 5 metres in length, are approaching each other on close-hauled courses. S is on starboard tack and P is on port tack. Both boats hold their course and speed. There is contact between S's bow and P's starboard quarter, about 20 centimetres from P's stern, causing damage. Neither boat takes a penalty. S protests P.

Question 1

How do the rules apply to this incident? In particular, did S break rule 14?

Answer 1

In this situation P judged incorrectly that she would cross ahead of S without breaking rule 10. P could have tacked to leeward of S and thereby kept clear of S and avoided the contact. Because P failed to do so, she broke both rule 10 and rule 14 and is disqualified.

Rule 14 requires a boat, including a right-of-way boat, to avoid contact if reasonably possible. However, rule 14(a) also states that a right-of-way boat need not act to avoid contact until it is 'clear' that the other boat is not keeping clear. In the conditions described, when P's bow crossed in front of S's bow it would be clear to a competent, but not necessarily expert, sailor at the helm of S that there was substantial risk of contact and therefore that P was not keeping clear. At that moment there was still time for S to bear away sufficiently to avoid the contact, and therefore S broke rule 14. Because the contact caused damage, S is disqualified and is not exonerated (see rule 14(b)).

ケース 123

規則 10 反対のタックの場合

規則 14 接触の回避

ポートタック艇と接触する相当の危険があることが、スターボードタック艇のヘルムを取っている、熟練者である必要はないが有能なセーラーにとって明らかであったらう場合、接触が起こり、まだ接触を回避するために十分にコースを変更する時間がある場合には、スターボードタック艇は規則 14 に違反している。

質問 1 に関する想定した事実

10 ノットの風でのフリート・レースで、それぞれ長さ 5 m のワンデザイン・ディングー2 艇がクロスホールド・コースで互いに近づいていた。S がスターボード・タックで、P がポート・タックである。両艇はコースとスピードを保持した。S のバウと P のスターンから約 20 cm の P のスターボードの船尾部と間で損傷を伴う衝突があった。どちらの艇もペナルティーを履行しなかった。S が P を抗議した。

質問 1

このインシデントにどのように規則を適用するのか？ 特に、S は規則 14 に違反したのか？

回答 1

この状況で、P は、規則 10 に違反しないで S の前を横切れるだろうという間違った判断をした。P は S の風下へタックできただろうし、それにより S を避けていて、接触を回避できただろう。P はそうしなかったので、P は規則 10 と規則 14 の両方に違反し、失格とされる。

規則 14 は、常識的に可能な場合には、航路権艇を含む艇に接触を回避することを求めている。しかしながら、規則 14 (a) には、航路権艇は相手艇が避けていないことが「明らかに」なるまで、接触を回避する行動をとる必要はないとも記載されている。述べられている状況では、P のバウが S のバウの前を横切ったときに、接触する相当の危険があること、したがって P が避けていないことは、S のヘルムを取っている、熟練者である必要はないが有能なセーラーにとって明らかであったらう。その時でもまだ、S が接触を回避するために十分にベア・アウェイする時間があり、したがって S は規則 14 に違反した。その接触で損傷が起こったので、S は失格とされ、免罪されない（規則 14 (b)）。

Assumed Facts for Question 2

The assumed facts are the same as those for Question 1, except that just before the contact occurs S bears away slightly in an attempt to avoid P. However S misjudges the manoeuvre and there is contact that causes damage.

Question 2

Did S break rule 14?

Answer 2

As noted in Answer 1, at the time it became clear that P was not keeping clear, there was still time for S to bear away sufficiently to avoid the contact. Therefore, it was reasonably possible for S to have done so. She failed either to bear away sufficiently or to begin to bear away early enough, but that does not mean that it was not reasonably possible for her to have avoided the contact. Therefore, S broke rule 14 despite having borne away slightly before the contact occurred. Because the contact caused damage, S is disqualified and is not exonerated.

質問 2 に関する想定した事実

想定した事実は、接触が起こる直前に S が P を回避しようとしてわずかにベア・アウェイしたことを除いて、質問 1 と同じである。しかしながら、S は操船に誤った判断をし、損傷を起こす接触があった。

質問 2

S は規則 14 に違反したのか？

回答 2

回答 1 に書いたとおり、P が避けていないことが明らかになった時点でもまだ、S が衝突を回避するために十分にベア・アウェイする時間があった。したがって、S がそうすることは常識的に可能であった。S は十分にベア・アウェイすることも、十分に早くベア・アウェイすることもしなかったが、そのことは、S が接触を回避することが常識的に可能ではなかったことを意味しない。したがって、S は接触が起こる少し前にベア・アウェイしたにもかかわらず、規則 14 に違反した。その接触は損傷を起こしたので、S は失格とされ、免罪されない。

CASE 124

Rule 19.2(a), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

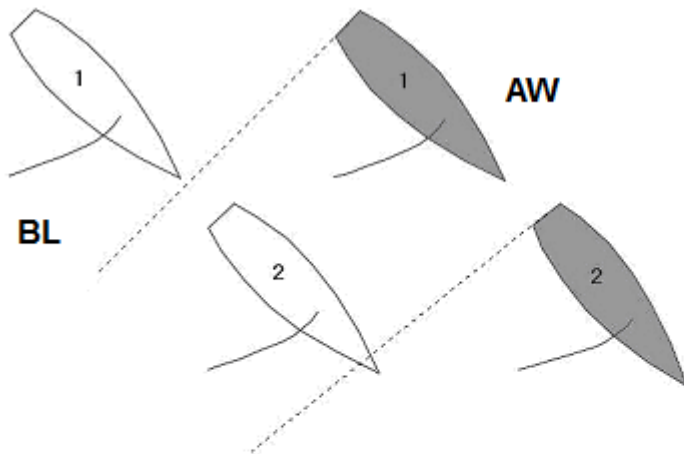
Rule 21(a), Exoneration

At any point in time while two boats are approaching an obstruction, the right-of-way boat at that moment may choose to pass the obstruction on either side provided that she can then comply with the applicable rules.

Assumed Facts

While racing, boats AW and BL are approaching an obstruction that can be passed on either side. Both boats are heading towards the middle of the obstruction. At position 1, AW is clear ahead by a very narrow margin and on a track to windward of BL. At position 2, they have become overlapped with AW to windward of BL.

At position 1, AW is clear ahead and thus has right-of-way under rule 12. When the overlap between them begins, BL becomes the right-of-way boat under rule 11.



ケース 124

Rule 19.2(a) 障害物を通過するためのルーム：障害物においてルームを与えること

Rule 19.2(b) 障害物を通過するためのルーム：障害物においてルームを与えること

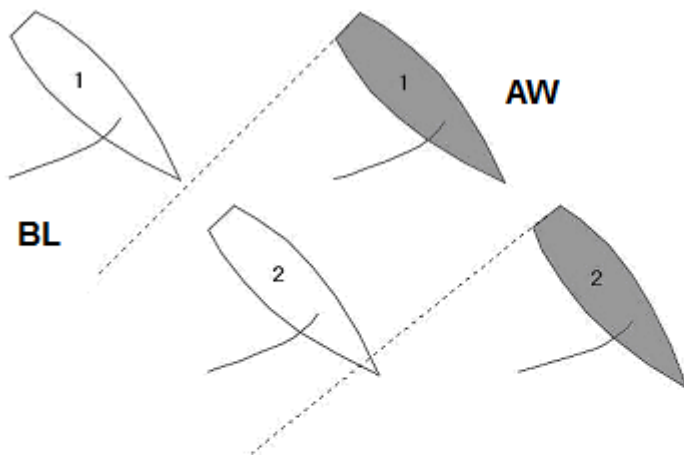
Rule 21(a) 免罪

2 艇が障害物に近づいている間のどの時点でも、航路権艇がそのときに適用される規則に従うことができる場合に限り、そのときの航路権艇が障害物のどちら側を通過するかを選ぶことができる。

想定した事実

レース中、艇 AW と BL がどちら側でも通過できる障害物に近づいていた。両艇は、障害物の中央に向かっていて、位置 1 で、AW は非常にわずかな差でクリア・アヘッドであり、BL の風上へ向かう航路にいた。位置 2 で、両艇は AW が BL の風上でオーバーラップした。

位置 1 で、AW はクリア・アヘッドであり、したがって規則 12 に基づく航路権がある。両艇間のオーバーラップが始まったときに、BL は規則 11 に基づく航路権艇となった。



Question

Rule 19.2(a) states that the right-of-way boat may choose to pass the obstruction on either side. How can we determine which boat has the right to choose in this situation?

Answer

At any point in time, the right-of-way boat at that moment is entitled by rule 19.2(a) to choose on which side she will pass the obstruction. Therefore, while AW is clear ahead of BL, she has the right to choose to pass the obstruction on either side. When the boats become overlapped, AW loses that right, and at that time BL has the right to choose.

When a right-of-way boat acts to implement a choice she has made under rule 19.2(a), she must comply with any applicable rules of Sections A and B. Rule 19.2(b) applies if the boats are overlapped. In that case, the outside boat must give the inside boat room between her and the obstruction, unless she has been unable to do so from the time the overlap began. Rule 21(a) applies while the inside boat is taking the room to which she is entitled under rule 19.2(b).

質問

規則 19.2 (a) には、航路権艇は障害物のどちら側を通過するかを選ぶことができると記載されている。この状況でどちらの艇に選ぶ権利があるかをどのようにして決めることができるのか？

回答

その間のどの時点でも、そのときの航路権艇が規則 19.2 (a) により障害物のどちら側で通過するかを選ぶ資格が与えられている。したがって、AW が BL のクリア・アヘッドである間は、AW に障害物のどちら側を通過するかを選ぶ権利がある。両艇がオーバーラップした場合、AW は権利を失い、その時点で BL に選ぶ権利がある。

航路権艇は、規則 19.2 (a) に基づき選択を実行する行動をとる場合、A 節と B 節の適用される規則に従わなければならない。両艇がオーバーラップした場合、規則 19.2 (b) が適用される。この場合、外側艇は、オーバーラップが始まった時点から内側艇に対し自艇と障害物との間にルームを与えることができない場合を除き、内側艇に対しルームを与えなければならない。規則 21 (a) は、内側艇が規則 19.2 (b) に基づき資格が与えられているルームを得ている間、適用される。

ISAF 2013

CASE 125

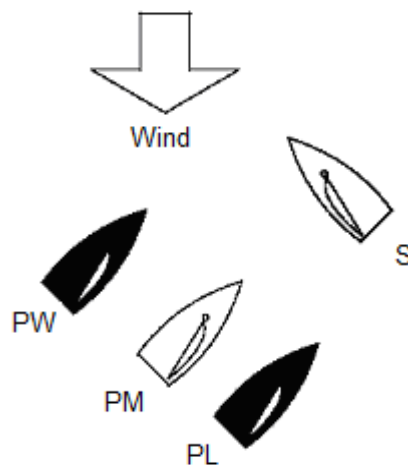
Definition, Obstruction

Definition, Room

Rule 19.2(b), Room to Pass an Obstruction: Giving Room at an Obstruction

Rule 21(a), Exoneration

When an outside overlapped boat is required to give room to one or more inside boats to pass an obstruction, the space she gives must be sufficient to permit all the inside boats to comply with their obligations under the rules of Part 2.



Assumed Facts

Boats PW, PM and PL are close-hauled and overlapped on port tack. Boat S is close-hauled on starboard tack. PW is on a collision course with S. PM and PL do not need to change course to pass safely astern of S. PW bears away to pass astern of S without making contact, and PM bears away to give her just enough space to do so. PL holds her course and there is contact between PM and PL, without damage or injury. No boat takes a penalty. PM protests PL.

Question

How do the rules apply to this incident and which boat or boats should be disqualified?

ケース 125

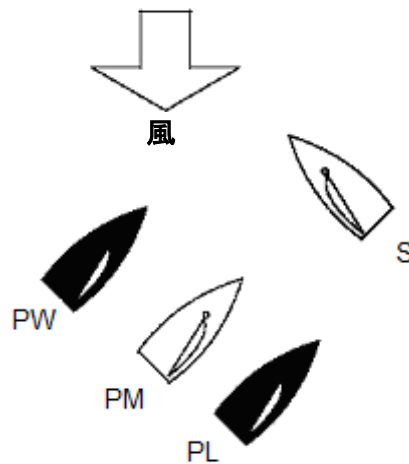
定義 障害物

定義 ルーム

規則 19.2 (b) 障害物を通過するためのルーム：障害物においてルームを与えること

規則 21(a) 免罪

外側にオーバーラップした艇が 1 艇以上の内側艇に対し障害物を通過するためのルームを与える必要がある場合、与える余地は内側艇すべてが第 2 章の規則に基づく義務を果たすことができるに十分でなければならない。



想定した事実

艇 PW、PM、PL はポート・タックで、オーバーラップしていた。艇 S はスターボード・タックのクロスホールドであった。PW は S との衝突するコースにいた。PM と PL は、S の後ろを安全に通過するためにコースを変更する必要はなかった。PW は衝突しないで S の後ろを通過するためにベア・アウェイし、PM は PW に対しそうするためのぎりぎりのルームを与えるためにベア・アウェイした。PL はコースを維持し、PM と PL との間に衝突があったが、傷害も損傷もなかった。どの艇もペナルティを履行しなかった。PM は PL を抗議した。

質問

このインシデントに対し規則をどのように適用するのか、またどの艇が失格とされるのがよいのか？

Answer

S was an obstruction to PW, PM and PL because each of them would need to change course substantially if she were sailing directly towards S and were one hull length from S, and because they all were required by rule 10 to keep clear of S (see definition Obstruction). PL had the right under rule 19.2(a) to choose to pass S on either side because she had right of way over both PM and PW. However, PL was not entitled to hail for room to tack under rule 20 because she did not need to change course to avoid S (see rule 20.1(a)). As PL passed astern of S, rule 19.2(b) required PL to give room to both PM and PW to pass between her and S. Rule 19.2(b) also required PM to give PW room.

The space that PL was required to give to PM and PW included enough space for PM to give PW room and for PM to keep clear of PL, as well as space for PW to keep clear of both S and PM (see the definition Room). PL did not give that space. Therefore, she broke rule 19.2(b), and should be disqualified. PL also broke rule 14 because the contact could have been avoided if PL given PM and PW enough space. However, because PL had right of way over PM and there was no damage or injury, PL is exonerated under rule 14(b) for her breach of rule 14.

PM broke rule 11, but she is exonerated under rule 21(a) because she was sailing within the room to which she was entitled under rule 19.2(b). PM did not break rule 14 because it was not possible for her to have avoided making contact either with PL or with PW.

回答

PW、PM、PL のそれぞれは、直接 S に向かって帆走して、S から 1 艇身になった場合には、大幅にコースを変更する必要があったであろうこと、かつ、それらの艇すべてが規則 10 により S を避けている必要があったことより、S はそれらの艇に対し障害物であった（定義『障害物』参照）。PL は、PM と PW の両艇を上回る航路権があったので、規則 19.2 (c) に基づき S のどちら側を通過するかを選ぶ権利があった。しかしながら、PL は、S を回避するためにコースを変更する必要がなかったので、規則 20 に基づきタックするためのルームを求めて声をかける資格はなかった（規則 20.1 (a) 参照）。PL は S の船尾を通過したので、規則 19.2 (b) では、PL が PM と PW の両艇に対し自艇と S との間を通過するためのルームを与えることが求められている。規則 19.2 (b) では、PM が PW に対しルームを与えることも求められている。

PL が PM と PW に対し与えることが求められていた余地には、PM が PW にルームを与えることと PM が PL を避けているための十分な余地とともに PW が S と PM の両艇を避けているための余地が含まれていた（定義『ルーム』参照）。PL はその余地を与えていなかった。したがって、PL は規則 19.2 (b) に違反し、失格とされるとよい。PL が PM と PW に十分な余地を与えていた場合には、衝突は回避できたであろうことより、PL は規則 14 にも違反した。ただし、PL には PM を上回る航路権があり、しかも損傷も傷害もなかったので、PL は規則 14 違反については規則 14 (b) に基づき免罪される。

PM は規則 11 に違反したが、PL は、規則 19.1 (b) に基づき資格のあったルーム内を帆走していたので、規則 21 (a) に基づき免罪される。PM は、PL または PW のいずれかとの接触を回避することは不可能であったので、規則 14 に違反していない。

CASE 126

Rule 24.2, Interfering with another Boat

For the purpose of determining whether rule 24.2 applies to an incident, a boat is sailing on the leg which is consistent with her course immediately before the incident and her reasons for sailing that course.

Assumed Facts for Question 1

The course for a race begins with a windward leg to the windward mark, followed by a short reach to an offset mark and then a run to the leeward mark. Boats L and W sail the windward leg and round the windward mark and the offset mark. On the run, while L and W are on the same tack sailing towards the leeward mark, L luffs W, and W responds and keeps clear. After the race, W learns that L had failed to start and has been scored OCS. W protests L alleging that L broke rule 24.2.

Question 1

For the purposes of rule 24.2, were L and W sailing on the same leg of the course or different legs when L luffed W?

Answer 1

For the purpose of determining whether rule 24.2 applies to an incident, a boat is sailing on the leg which is consistent with the course she is sailing before the incident and with her reasons for sailing that course. L had not started, but she was unaware that she had made that error. Therefore, L was sailing on the leg of the course to the leeward mark. Clearly W was on the same leg. Therefore, when L luffed W, rule 24.2 did not apply between them.

Assumed Facts for Question 2

The facts are the same as for Question 1, but with these differences: L started correctly, but she was unaware of the requirement to round the offset mark and she failed to round it on the required side. After rounding the windward mark she sailed towards the leeward mark until she luffed W.

Question 2

For the purposes of rule 24.2, were L and W sailing on the same leg of the course or different legs when L luffed W?

ケース 126

規則 24.2 他艇に対する妨害

規則 24.2 がインシデントに適用されるかどうかを決めることに関しては、艇がインシデントの直前のコースとそのコースを帆走している理由と矛盾しないレグを帆走しているかにある。

質問 1 についての想定された事実

レースのコースは、風上マークへの風上レグで始まり、オフセット・マークへの短いリーチの後、風下マークへのランニングが続く。艇 L と W は風上レグを帆走し、風上マークとオフセット・マークを回航した。ランニングで、L と W が風下マークへ向かって同じタックで帆走している間に、L は W をラフし、W は応じて、避けていた。レース後、W は、L がスタートしておらず、OCS と得点記録されたことを知った。W は L が規則 24.2 に違反したと主張して L を抗議した。

質問 1

規則 24.2 に関して、L が W をラフしたときに、L と W はコースの同じレグを帆走していたのか、それとも別のレグを帆走していたのか？

回答 1

規則 24.2 がインシデントに適用されるかどうかを決めることに関して、インシデント前に帆走しているコースおよびそのコースを帆走している理由と矛盾しないレグを帆走しているかにある。L はスタートしなかったが、誤りを犯したことに気付かなかった。したがって、L は風下マークへのコースのレグを帆走していた。明らかに W は同じレグにいた。したがって、L が W をラフしたとき、規則 24.2 は両艇間に適用されない。

質問 2 についての想定された事実

事実は質問 1 と同じであるが、3 つの違いがある：L は正しくスタートしたが、オフセット・マークを回航する要件に気付かなく、定められた側でそれを回航しなかった。風上マークを回航後、L は、W をラフするまで、風下マークに向かって帆走した。

質問 2

規則 24.2 に関して、L が W をラフしたとき、L と W はコースの同じレグを帆走していたのか、それとも別のレグを帆走していたのか？

Answer 2

Clearly W was sailing on the leg to the leeward mark. Because L was unaware of the requirement to round the offset mark and had been sailing towards the leeward mark from the time she rounded the windward mark until she luffed W, L was also sailing on the leg to the leeward mark. Therefore, when L luffed W, rule 24.2 did not apply between them.

Assumed Facts for Question 3

The facts are the same as for Question 2, but with these differences: After L had sailed part of the way to the leeward mark, she realized that she had failed to round the offset mark and she turned back to correct her error. While L was beating to windward to the offset mark she encountered boat X. X had rounded the windward mark and the offset mark and was running towards the leeward mark on the same tack as L. L deviated from her proper course to the offset mark in order to luff X. X protested L alleging that L broke rule 24.2.

Question 3

For the purposes of rule 24.2, were L and X sailing on the same leg of the course or different legs when L luffed X?

Answer 3

Clearly X was sailing on the leg to the leeward mark. When L realized that she failed to round the offset mark and turned to sail towards the offset mark, she was no longer sailing on the leg to the leeward mark and had begun to sail on the leg from the windward mark to the offset mark. She was sailing on that leg when she encountered X. Therefore, the boats were sailing on different legs when L luffed X. Rule 24.2 did apply between L and X, and L broke it.

回答 2

明らかに W は風下マークへのレグを帆走していた。L はオフセット・マークを回航する要件に気付かず、風上マークを回航した時点から W をラフするまで、風下マークへ向かって帆走していたので、L も風下マークへのレグを帆走していた。したがって、L が W をラフしたときに、規則 24.2 は適用されなかった。

質問 3 についての想定した質問

事実は質問 2 と同じであるが、3 つの違いがある：L が風下マークの途中まで帆走した後、L はオフセット・マークを回航しなかったことに気づき、誤りを正すために引き返した。L がオフセット・マークに向かって風上へのビートをしていた間に、L は艇 X と出くわした。X は風上マークとオフセット・マークを回航して、L と同じタックで風下マークへ向かってランニングで帆走していた。L は、X をラフするために、オフセット・マークへの自艇のプロパーコースから外れた。X は、L が規則 24.2 に違反したと主張して L を抗議した。

質問 3

規則 24.2 に関して、L が X をラフしたときに、L と X はコースの同じレグを帆走していたのか、それとも別のレグを帆走していたのか？

回答 3

明らかに X は風下マークへのレグを帆走していた。L は、オフセット・マークを回航しなかったことに気付いて、オフセット・マークへ向かって帆走するために向きを変えたときに、風下マークへのレグをもはや帆走しておらず、風上マークからオフセット・マークへのレグを帆走し始めた。L は、W と出くわしたときに、そのレグを帆走していた。したがって、L が X をラフしたときには、両艇は別のレグを帆走していた。規則 24.2 が L と X との間に適用され、L はその規則に違反した。

CASE 127

Definition, Racing

A boat clears the finishing line and marks when no part of her hull, crew or equipment is on the line, and no mark is influencing her choice of course.

Question

The definition Racing states that a boat that '*finishes* and clears the finishing line and *marks*' is no longer racing. When does a boat 'clear' the finishing line and marks?

Answer

A boat clears the finishing line and marks when the following two conditions are met: no part of her hull, crew or equipment is on the line, and no finishing mark is influencing her choice of course.

For example, a boat that clears the finishing line and then continues to sail toward a finishing mark, where current sets her into the mark, is still racing and has broken rule 31. However, a boat that crosses the finishing line, and sails to a position at which no finishing mark is influencing her choice of course, is no longer racing. If, later, she hits a finishing mark, she does not break rule 31.

ケース 127

定義 レース中

艇は、その艇体、乗員または装備のどの部分もフィニッシュ・ライン上になく、どのマークもその艇のコースの選択に影響しなくなったときに、フィニッシュ・ラインを離れている。

質問

定義「レース中」には、「フィニッシュしてフィニッシュ・ラインおよびマークを離れた」艇は、レース中でなくなると記載されている。艇はフィニッシュ・ラインとマークをいつ離れるのか？

回答

艇は、次の 2 条件が満たされたときに、フィニッシュ・ラインとマークを離れている。その艇体、乗員または装備のどの部分もフィニッシュ・ライン上になく、かつどのフィニッシュ・マークもコースの選択に影響していない。

例えば、フィニッシュ・ラインを離れて、その後フィニッシュ・マークに向かって帆走を続けている艇は、流れがそのマークにその艇を押しやった場合、未だレース中であり、規則 31 に違反している。しかしながら、フィニッシュ・ラインを横切り、どのフィニッシュ・マークもコースの選択に影響していない位置へ帆走する艇は、レース中でなくなっている。その後、その艇がフィニッシュ・マークに当たった場合には、規則 31 に違反しない。

ISAF 2013

CASE 128

Definition, Finish

Rule 28.2, Sailing the Course

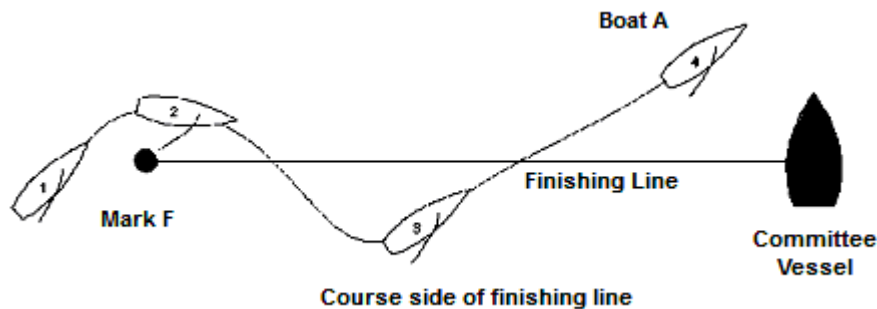
Rule 31, Touching a Mark

Rule A5, Scores Determined by the Race Committee

If a boat makes an error under rule 28.2 or breaks rule 31 at the finishing line and finishes without correcting her error or taking a penalty, she must be scored points for the place in which she finished. She can only be penalized for breaking rule 28.2 or rule 31 if she is protested and the protest committee decides that she broke the rule.

Assumed Facts for Question 1

All the boats in a race, with the exception of boat A, sailed to the finishing line from the last mark and then finished by crossing the line from its course side leaving the committee vessel to starboard and mark F to port. As shown in the diagram, A left mark F to starboard, bore away, sailed completely to the course side of the finishing line, and, shortly after position 3, finished. A then sailed into the harbour. Members of the race committee observed A sail the course shown in the diagram. The rules of Appendix A applied.



Question 1

What should the race committee do in this situation?

Answer 1

The race committee is required by rule A4.1 to score A points for the place in which she finished.

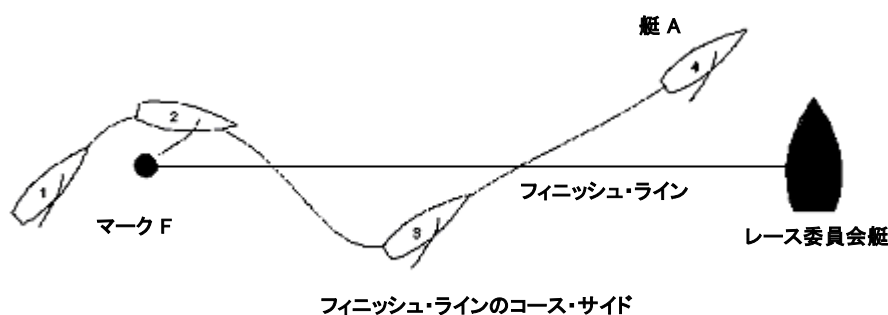
ケース 128

- 定義 フィニッシュ
規則 28.2 コースの帆走
規則 31 マークとの接触
規則 A5 レース委員会により決定される得点

艇がフィニッシュ・ラインにて規則 28.2 に基づく誤りを犯すかまたは規則 31 に違反して、誤りを正さないまたはペナルティーを履行しないでフィニッシュした場合には、その艇はフィニッシュした順位に対する得点を記録されなければならない。その艇は、抗議されて、プロテスト委員会により規則に違反したと判決された場合にのみ、規則 28.2 または規則 31 の違反に対しペナルティーを課され得る。

質問 1 に関する想定された事実

艇 A を除いて、あるレースの艇すべてが、最終マークからフィニッシュ・ラインに向かって帆走し、その後レース委員会艇をスターボードに見て、マーク F をポートに見てコース・サイドからフィニッシュ・ラインを横切ってフィニッシュした。見取図に示す通り A はマーク F をスターボードに見て通過し、ベア・アウェイし、フィニッシュ・ラインのコース・サイドまで完全に帆走し、位置 3 のすぐ後でフィニッシュした。その後、A はハーバーへ帆走した。レース委員会のメンバーが、A が見取図に示すコースを帆走したのを見た。付則 A の規則が適用された。



質問 1

この状況でレース委員会は何をすればよいのか？

回答 1

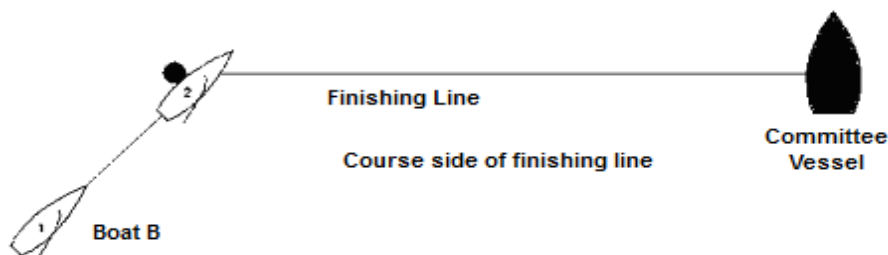
レース委員会は、規則 A.4.1 により A に対し A がフィニッシュした順位での得点を記録する必要がある。

To comply with rule 28.2, a string representing a boat's track must, when drawn taut, pass mark F on the required side. A made an error under rule 28 at the line because the string representing her track, when drawn taut, passes mark F on the wrong side. A did not correct that error, and therefore she broke rule 28.2. As rule A5 states, only the protest committee may penalize A for her breach. Therefore, A can be penalized only if a valid protest is made against her and the protest committee decides that she broke the rule.

As rule 60.2(a) states, the race committee may protest A. If it decides to do so, it must inform her that it intends to protest and deliver its written protest within the time limit of rule 61.3 (see rule 61.1(b)). In addition, the protest committee or a boat may protest A.

Assumed Facts for Question 2

The race committee observes boat B touch the finishing mark as she crosses the finishing line. B does not take a penalty and sails into the harbour.



Question 2

What should the race committee do?

Answer 2

B finished when she crossed the finishing line just before position 2. The race committee is required by rule A4.1 to score B points for the place in which she finished.

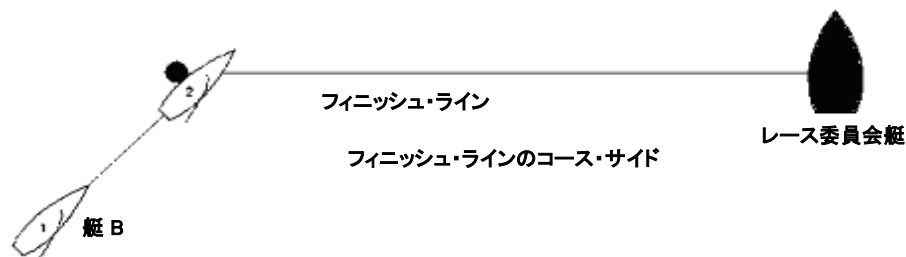
As rule 60.2(a) states, the race committee may protest B. If it decides to do so, it must inform her that it intends to protest and deliver its written protest within the time limit of rule 61.3 (see rule 61.1(b)). In addition, the protest committee or a boat, if the boat saw B touch the mark, may protest B.

規則 28.2 に従うために、艇の航跡を示す糸が、ピンと張ったときに、マーク F を定められた側で通過しなければならない。A の航跡を示す糸が、ピンと張ったときに、マーク F を正しくない側で通過しているため、A はフィニッシュ・ラインで規則 28 に基づく誤りを犯した。A は、その誤りを正しておらず、したがって、規則 28.2 に違反した。規則 A5 に記載されているとおり、プロテスト委員会のみが A の違反に対し A にペナルティーを課することができる。したがって、有効な抗議が A に対してなされて、プロテスト委員会が、A が規則に違反したと判決する場合にのみ、A はペナルティーを課され得る。

規則 60.2 (a) に記載されているとおり、レース委員会は A を抗議することができる。レース委員会がそうすると決定した場合には、レース委員会は、抗議の意思を A に伝え、規則 61.3 の締切時間内に書面による抗議を提出しなければならない (規則 61.1 (b) 参照)。加えて、プロテスト委員会または艇は、A を抗議することができる。

質問 2 に関する想定した事実

レース委員会が、艇 B がフィニッシュ・ラインを横切るときにフィニッシュ・マークと接触するのを見た。B はペナルティーを履行せず、ハーバーへ帆走した。



質問 2

レース委員会は何をすればよいか？

回答 2

B は位置 2 のすぐ前にフィニッシュ・ラインを横切ったときに、フィニッシュした。レース委員会は、規則 A4.1 により B に対し B がフィニッシュした順位での得点を記録する必要がある。

規則 60.2 (a) に記載されているとおり、レース委員会は B を抗議することができる。レース委員会がそうすると決定した場合には、レース委員会は、抗議の意思を B に伝え、規則 61.3 の締切時間内に書面による抗議を提出しなければならない (規則 61.1 (b) 参照)。加えて、プロテスト委員会、または B がマークと接触するのを見た艇は、B を抗議することができる。

CASE 129

Definition, Finish

Rule 28, Sailing the Course

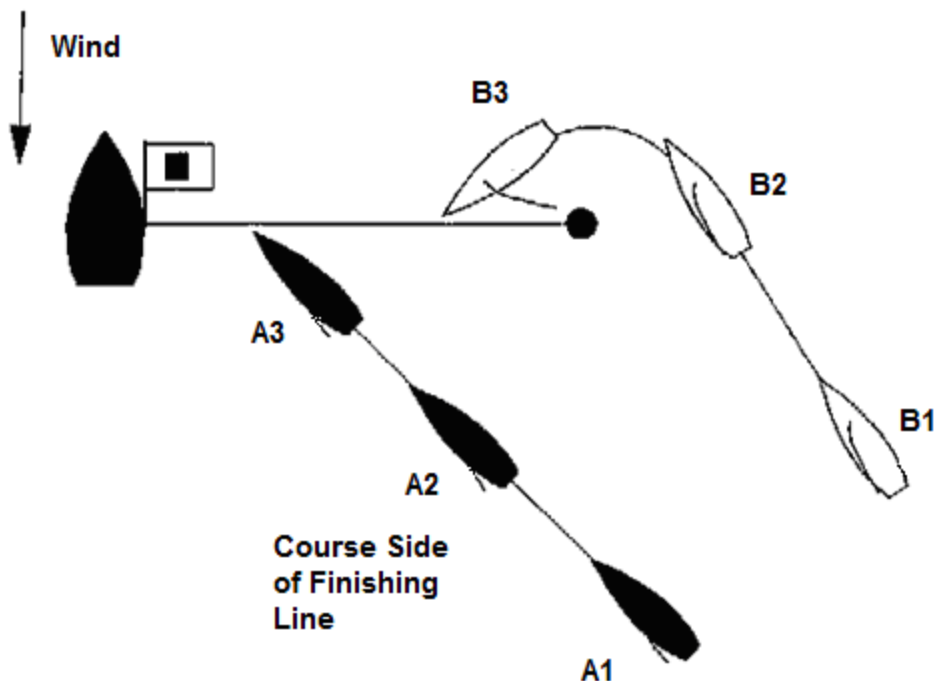
Rule 32, Shortening or Abandoning after the Start

Rule 62.1(a), Redress

When the course is shortened at a rounding mark, the mark becomes a finishing mark. Rule 32.2(a) permits the race committee to position the vessel displaying flag S at either end of the finishing line. A boat must cross the line in accordance with the definition Finish, even if in so doing she leaves that mark on the side opposite the side on which she would have been required to leave it if the course had not been shortened.

Assumed Facts for Question 1

The sailing instructions state that all rounding marks, including the windward mark, are to be left to port. Due to insufficient wind the race committee shortens the course by displaying flag S (with two sounds) from a staff on a committee boat anchored near the windward mark.



The committee sets the finishing line as shown in the diagram. At the time that flag S is displayed, the boats are between the last rounding mark and the finishing line. Boats A and B approach the finishing line, see flag S and sail the courses shown in the diagram.

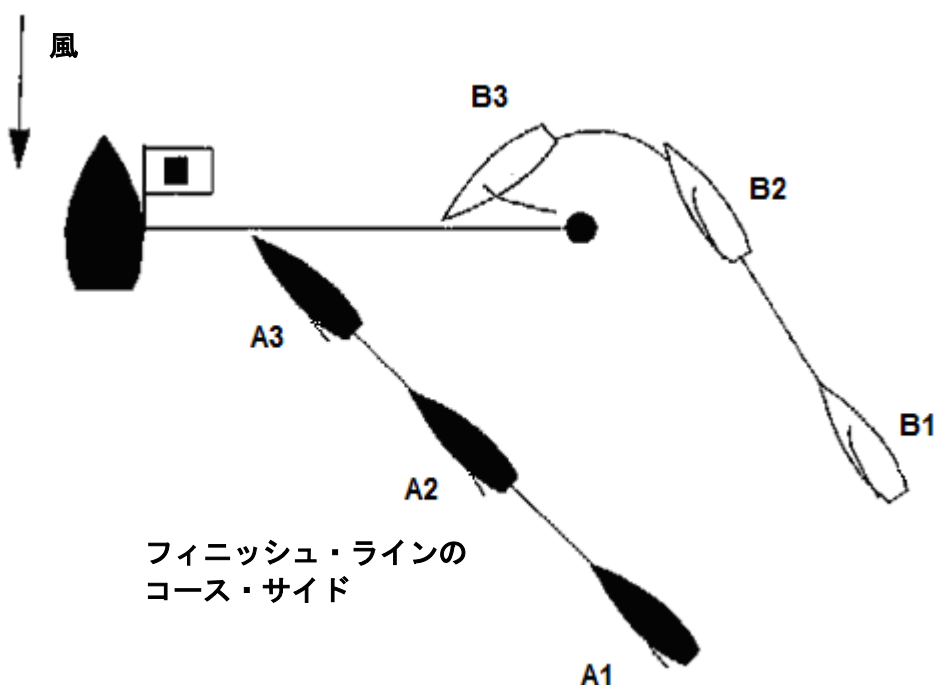
ケース 129

定義	フィニッシュ
規則 28	コースの帆走
規則 32	スタート後の短縮または中止
規則 62.1 (a)	救済

コースが回航マークで短縮された場合、そのマークがフィニッシュ・マークになる。規則 32.2 (a) では、レース委員会が S 旗を掲揚しているレース委員会艇をフィニッシュ・ラインのいずれの端に位置させることも可能である。艇は定義「フィニッシュ」に従ってフィニッシュ・ラインを横切らなければならない。そうすることにより、コースが短縮されなかった場合に、そのマークを通過ことを求められている側の反対側でそのマークを通過することになるとしても、そうしなければならない。

質問 1 に関して想定した事実

帆走指示書には、風上マークを含むすべての回航マークはポート側で通過すると記載されている。不十分な風のために、レース委員会は、風上マーク近くに投錨したレース委員会艇のポールに「S 旗」を掲揚する（音響信号 2 声とともに）ことでコースを短縮した。



レース委員会は見取図に示すようにフィニッシュ・ラインを設定した。「S 旗」が掲揚された時点で、艇は最終回航マークとフィニッシュ・ラインの間にあった。艇 A と B はフィニッシュ・ラインに近づいており、「S 旗」を見て、見取図に示すコースを帆走した。

Question 1

After the race committee shortens the course, are boats still required to leave the windward mark to port and to 'hook round' it (as B does), or are they required to cross the finishing line from the course side (as A does)?

Answer 1

After the race committee shortens the course, the windward mark is no longer a rounding mark. It becomes a finishing mark (see rule 32.2). To comply with rule 28, boats must finish in accordance with the definition Finish. Therefore, they must cross the finishing line from its course side. A finishes in accordance with the definition; B does not finish.

Additional Assumed Facts for Question 2

Boat B requests redress claiming that positioning the committee boat as shown in the diagram was an improper action of the race committee because it was not clear from reading the racing rules and the sailing instructions in which direction boats were required to cross the finishing line.

Question 2

Was it an improper action of the race committee to anchor the committee boat displaying flag S where it did?

Answer 2

No (even though this action was not good race management practice). When the course is shortened at a rounding mark, rule 32.2(a) permits the race committee to position the vessel displaying flag S at either end of the finishing line. Rule 28 clearly requires boats to cross the finishing line in accordance with the definition Finish. The definition Finish cannot be changed by a sailing instruction (see rule 86.1).

質問 1

レース委員会がコースを短縮後、艇は（Bがするように）それでも風上マークをポート側に見て通過し、「かぎまわり（回り込み）」でフィニッシュする必要があるのか？ それとも、（Aがするように）コース・サイドからフィニッシュ・ラインを横切る必要があるのか？

回答 1

レース委員会がコースを短縮後、風上マークは既に回航マークではない。そのマークはフィニッシュ・マークとなった（規則 32.2 参照）。規則 28 に従うために、艇は定義「フィニッシュ」に従ってフィニッシュしなければならない。したがって、艇はコース・サイドからフィニッシュ・ラインを横切らなければならない。Aは定義に従ってフィニッシュしている。Bはフィニッシュしていない。

質問 2 に関して想定した追加の事実

艇 B は、どの方向でフィニッシュ・ラインを横切る必要があるのかが、競技規則と帆走指示書を読んでも明白ではないので、見取図に示したレース委員会艇の位置取りはレース委員会の不適切な処置であったと主張して救済を要求した。

質問 2

「S 旗」を掲揚しているレース委員会艇をその場所に投錨することは、レース委員会の不適切な処置であったのか？

回答 2

そうではない（この処置がレース運営の適切な慣行でないが）。コースを回航マークで短縮する場合、規則 32.2 (a) では、レース委員会が「S 旗」を掲揚しているレース委員会艇をフィニッシュ・ラインのいずれの端に位置させることも可能である。規則 28 では艇に対し定義「フィニッシュ」に従ってフィニッシュ・ラインを横切ることを明白に求めている。定義「フィニッシュ」は帆走指示書により変更することはできない（規則 86.1 参照）。

CASE 130

Rule 43.1, Competitor Clothing and Equipment

Rule 60.2, Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action

Rule 78.3, Compliance with Class Rules; Certificates

A person appointed to serve as an equipment inspector or event measurer is a member of the race committee only if appointed by that committee. Such a person must always make a report when one is required by rule 43.1(c) or rule 78.3. He may protest a boat under rule 60.2's last sentence only if the race committee delegates the responsibility for such protests to him.

Question 1

Is an equipment inspector or measurer for an event a member of the race committee for that event?

Answer 1

An equipment inspector or event measurer is responsible for checking that the boats or the personal equipment used by competitors comply with the rules. The race committee includes any person performing a race committee function (see Terminology in the Introduction). The race committee's responsibilities, which determine its functions, are stated in many racing rules (see, for example, rules 85, 90, 60.2 and other rules, particularly those in Part 3). No racing rule makes the race committee responsible for checking that boats or personal equipment comply with the rules. However, if a person is appointed by the race committee to serve as an equipment inspector or event measurer, then that person is a member of the race committee.

Question 2

Do the rules permit a protest under rule 60.2's last sentence by an equipment inspector or event measurer who is a member of the race committee and who decides that a boat or personal equipment does not comply with the class rules or believes that a competitor may have broken rule 43.1(a) or 43.1(b)? Is it necessary for such an equipment inspector or event measurer to make a written report required by rule 43.1(c) or rule 78.3?

ケース 130

- 規則 43.1 競技者の衣類と装備
規則 60.2 抗議の権利；救済要求の権利または規則 69 の処置
規則 78.3 クラス規則に従うこと；証明書

イクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーとして務めるために任命された者は、レース委員会により任命された場合にのみ、レース委員会の一員である。このような人物は、規則 43.1 (c) または規則 78.3 により必要とされる場合に、常に報告書を作成しなければならない。この人物は、レース委員会が艇に対する抗議についての責任をこの人物に委任する場合にのみ、規則 60.2 の最後の文に基づき艇を抗議することができる。

質問 1

イクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーは、その大会でのレース委員会の一員なのか？

回答 1

イクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーは、競技者が用いている艇または個人用装備が規則に従っていることをチェックする責任がある。レース委員会には、レース委員会の機能を果たすすべての人物を含む（『序文』中の『定義』参照）。その機能を決定するレース委員会の責任は、多くの競技規則（例えば、規則 85、90、60.2、その他の規則、特に第 3 章の規則参照）に記載されている。艇または個人用装備が規則に従っていることをチェックする責任をレース委員会に負わせている競技規則はない。ただし、ある人物がイクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーとして務めるためにレース委員会により任命された場合には、その人物はレース委員会の一員である。

質問 2

レース委員会の一員であり、艇または個人用装備がクラス規則に従っていないことを判断する、または競技者が規則 43.1 (a) または 43.1 (b) に違反したかもしれないと考えるイクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーによる規則 60.2 の最後の文に基づく抗議は規則で認められているのか？ このイクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーは規則 43.1 (c) または 78.3 により必要とされる報告書を作成する必要があるのか？

Answer 2

Such an equipment inspector or event measurer may protest a boat under rule 60.2's last sentence only if the race committee delegates the responsibility for such protests to him. A written report required by rule 43.1(c) or rule 78.3 must be made unless a sailing instruction changes rule 78.3 so that the report required by that rule is not required.

ISAF 2013

回答 2

このイクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーは、レース委員会がこの人物に抗議についての責任を委任する場合にのみ、規則 60.2 の最後の文に基づき抗議することができる。規則 43.1 (c) または 78.3 により必要とされる報告書は、帆走指示書で規則 78.3 をこの規則により必要とされる報告書は必要ないと変更している場合を除き、作成しなければならない。

CASE 131

Rule 60.2, Right to Protest; Right to Request Redress or Rule 69 Action

Rule 78.2, Compliance with Class Rules; Certificates

Rule A5, Scores Determined by the Race Committee

When a boat breaks rule 78.2, the race committee cannot disqualify her without a protest.

Assumed Facts

A rule in the sailing instructions for an event requires that a certificate be produced or its existence verified before a boat races. One boat does not comply with this requirement, but before the first race she provides the race committee with a statement signed by the person in charge that the boat has a valid certificate. At the end of the event, the certificate has neither been produced nor verified.

Question

Rule 78.2 requires that the boat be disqualified from all races of the event. Is the race committee permitted to score the boat 'DSQ' for all races without a hearing?

Answer

No. Rule A5 lists the scoring actions the race committee may take without a hearing. An action under rule 78.2 is not in that list. Rule A5 also states that 'only the protest committee may take other actions that worsen a boat's score.' Therefore, the boat cannot be penalized for breaking rule 78.2 unless she is protested. The race committee may protest the boat (see rule 60.2(a)). In exercising its discretion to protest or not, the race committee ought to consider that other boats may not be aware that the boat has failed to produce her certificate or verify that it exists. If the boat is protested and the protest committee finds that she broke rule 78.2, her penalty is disqualification from all races of the event.

ケース 131

- 規則 60.2 抗議の権利；救済要求の権利または規則 69 の処置
規則 78.2 クラス規則に従うこと；証明書
規則 A5 レース委員会により決定される得点

艇が規則 78.2 に違反した場合、レース委員会はその艇を審問なしに失格とすることはできない。

想定した事実

大会の帆走指示書中の規則で、艇がレースをする前に、証明書が提示されるかまたはその存在を証明することが求められている。ある艇がこの要件に従わなかったが、第 1 レースの前に、艇が有効な証明書を持っているという責任者が署名した誓約書を提出した。大会の終了時点で、証明書は提示も存在の証明もされなかった。

質問

規則 78.2 で、その艇はその大会のすべてのレースを失格とされなければならないことを求めている。レース委員会は、その艇を審問なしにすべてのレースで「DSQ」と記録することは認められているか？

回答

認められていない。規則 A5 にはレース委員会が審問なしに取ることができる得点処置がリストされている。規則 78.2 に基づく処置はそのリストにはない。規則 A5 には「プロテスト委員会のみが、艇の得点を悪くする他の得点処置を取ることができる」とも記載してある。したがって、その艇は、抗議される場合を除き、規則 78.2 違反のためにペナルティーを課せられることはない。レース委員会はその艇を抗議することができる（規則 60.2 (a) 参照）。抗議するかしないかの判断をする場合、レース委員会は、他艇がその艇は証明書を提示しなかったかまたはその存在を証明できなかったことを知ることができないことを考慮する義務がある。その艇が抗議され、プロテスト委員会がその艇は規則 78.2 に違反したと認定した場合には、その艇のペナルティーはその大会のすべてのレースの失格である。

CASE 132

Rule 18.1(a), Mark-Room: When Rule 18 Applies **Rule 42.3(c), Propulsion: Exceptions**

A boat is 'on a beat to windward' when the course she would sail to finish as soon as possible in the absence of all other boats is a close-hauled course or above.

Question

The phrase 'on a beat to windward' is used in rules 18.1(a) and 42.3(c). When is a boat on a beat to windward?

Answer

For the purposes of rules 18.1(a) and 42.3(c), a boat is on a beat to windward when the course she would sail to finish as soon as possible in the absence of all other boats is a close-hauled course or above.

When a boat is on a windward leg, she is not necessarily on a beat to windward. An example is a boat that has overstood a windward mark and, in the absence of other boats, would therefore sail below close-hauled to finish as soon as possible. Such a boat may have overstood the mark either by sailing beyond the layline to the mark or because a change in wind direction has made it possible for her to sail to the mark on a course below close-hauled.

Also, when a boat is on a reaching or a downwind leg, there are circumstances in which she may be on a beat to windward. This can happen when a boat has been swept by current below the rhumb-line to a reaching mark, or there has been a change in wind direction, and as a result the course the boat would sail to finish as soon as possible in the absence of other boats has become a close-hauled course or above.

ケース 132

規則 18.1 (a) マークルーム：規則 18 が適用される場合

規則 42.3 (c) 推進方法：例外

艇は、他艇すべてがいない場合に、できるだけ早くフィニッシュするために帆走するだろうコースがクロスホールド・コースまたはそれより上の場合に、「風上に向かうビート」にいるという。

質問

「風上に向かうビート」という語句は、規則 18.1 (a) と 42.3 (c) で用いられている。艇はどの場合に風上へ向かうビートにいるのが、

回答

規則 18.1(a) と 42.3(c) に関して、艇は、他艇すべてがいない場合に、できるだけ早くフィニッシュするために帆走するだろうコースがクロスホールド・コースまたはそれより上の場合に、風上に向かうビートにいるという。

艇は、風上へ向かうレグにいる場合、必ずしも風上へ向かうビートにいるとは限らない。例としては、風上マークを行き過ぎた艇であり、他艇がいない場合には、できるだけ早くフィニッシュするためにはクロスホールドより下を帆走するであろう。このような艇は、マークへのレイラインを越えて帆走したことによりマークを行き過ぎたかもしれず、または風向が変わったためにクロスホールドより下のコースでマークに向かって帆走することが可能となったかのいずれかである。

また、ある状況では、艇がリーチまたは風下へ向かうレグにいる場合、風上へ向かうビートにいることがある。艇がリーチ・マークへ向かうラムラインより下へ流れにより押しやられた場合、または風向の変化があった場合に、このことが起こり得る。結果として、他艇がいない場合に、その艇ができるだけ早くフィニッシュするために帆走するコースが、クロスホールド・コースまたはその上となった。