

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **J 001      Q&A 2015.002**

2015 年1 月20 日公表

#### 状況 1

40フィートの2艇、AとBは強い風と波の状況下で衝突コースにあった。双方のマストトップが衝突し、避けているべき艇のマストが折れた。航路権艇のAはリグに損傷がないか評価するために停止し、しばらくして通常でレースを再開した。

レース後に、Aはリグの点検に要した時間と失った順位について救済を要求した。プロテスト委員会はBが2章の規則に違反したが、Aは規則14を含めて2章の規則に違反しなかったと事実認定した。

#### 質問 1

Aが安全にレースを続けることができることを確認するために損傷評価に要した時間は規則62.1(b)の物理的損傷と言えるか？

#### 回答 1

違う。

#### 状況 2

Aのリグに損傷がありAは安全かつシーマンライクな方法でレースを続ける前に艇を止めてその損傷を修理した。それ以外の状況は状況1と同じである。

#### 質問 2

Aが損傷を修理するために要した時間はAに規則62.1(b)に基づく救済の権利を与えるか？

#### 回答 2

もし、Aのマストの損傷が、2章の規則に違反したBの行動によって生じたものであれば、規則62.1(b)が適用される。ただし、AはAが損傷の修理に要した時間により明らかに得点が悪くなったと同時に要求が規則62の要求を満足するときのみ救済を受ける権利がある。

#### 状況 3

状況は状況1と同様に推移し、しかしながらAは損傷の確認や修理のために停止しなかった。そのすぐ後にAのマストが破損し、そのためにAはそのレースをリタイアした。

#### 質問 3

艇に救済を与えるための要件の一つは、その艇の過失で無いことである。Aが接触をした後に損傷を確認したり修理したりせずにレースを続けたことを考慮して、Aはそれを満たしているか？

#### 回答 3

プロテスト委員会はAに過失があったかどうか全体的な状況の評価し判断しなければならない。Aに過失が無ければ、プロテスト委員会は、Aのマストの損傷は、Aの過失ではなく、Bの動作の結果であると事実認定するだろう。回答1参照

#### 状況 4

状況は状況 1 と類似であるが、艇はハイパフォーマンスディンギーであった。両艇は接触し、航路権艇の A はいずれの規則にも違反していなかった。衝突により、A のトラピーズを決まった位置に保持するためのショックコードが破損した。艇の設計上、ショックコード無しではトラピーズは使えなかった。A は全速でレースを続ける前に停止して損傷を修理した。

#### 質問 4

A が損傷の修理に要した時間は、規則 62.1(b) の物理的損傷となるか？

#### 回答 4

そうなる。A (のトラピーズリグ) には損傷があり、かつそれは B との衝突で生じたもので、A の過失によるものではない。規則 62.1(b) の損傷は重大な損傷である必要はない。ただし、救済を与える決定をする前に、プロテスト委員会は損傷の修理に時間を費やしたことで A の順位が明らかに悪くなったことを認定しなければならない。

#### 状況 5

状況は状況 4 のように始まり、しかし今回は A が停止せず、損傷したままレースを続行した。フィニッシュまでに A はトラピーズが使えないことの結果として何度か転覆した。プロテスト委員会は、A が損傷を修理するために停止した場合よりも、ボートがより多く順位を失ったと認定した。

#### 質問 5

ボートが損傷を評価して修理するために停止せずに、損傷した状態で帆走したとき、その後の転覆に起因する時間の損失を「自分の過失から」とみなすことができるか？

#### 回答 5

これはプロテスト委員会に示される証拠に依存する。A のトラピーズリグの損傷は、B との衝突の直接の結果であり、A の過失によるものではなかった。この場合、プロテスト委員会は A にどのような選択肢があったかを認定する必要がある。A の順位が B によって引き起こされた損傷によってどれほど悪化したのか、また、A が選んだ行動によってその損傷がどのように影響を受けたのかを認定する。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **L 006      Q&A 2015.003**

2015年3月5日公表、2015年3月10日修正

#### 状況1

ISAFクラス艇のセールに付ける国を示す文字とセール番号の位置に関する質問。すべての質問について、クラス規則によるRRS付則Gの変更はないものとする。



写真1



写真2

#### 質問1

写真1のセール番号と国を示す文字の位置は、規則G1.3(a)の最後の文章と規則G1.3(c)に従っているか？

#### 回答1

従っている。

クラス規則が規則G1.3(a)を変更しない限り、位置は規則G1.3(a)のその他の要件に従わないことに注意。

#### 質問2

写真2のセール番号と国を示す文字の位置は、RRS付則G、特に規則G1.3(a)の最後の文章と規則G1.3(c)に従っているか？

#### 回答2

従っている。

#### 質問3

番号と国を示す文字がメインセールと同じ垂直方向の順序でフォアセールに付けられている場合、これらへの回答は同じか？

回答3

同じである。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **J 012      Q&A 2015.004**

2015 年3 月27 日公表

#### 状況1

IRCクラスの艇が、レース委員会の不適切な処置によって明らかに悪くなったフィニッシュ時間に対して救済を要求した。プロテスト委員会は、レース委員会の処置が本当に不適切であると結論づけた。また、規則62.1のその他の要件も満たされているので、艇が救済を受ける資格があると認定された。

プロテスト委員会は、規則64.2に基づき救済が与えられるべきかどうかを確認するために、フリート内の他の4艇から証言を取りたかったので、翌日のレース後に審問が延期された。翌日は大会の最終日だった。

しかし、レース最終日の得点を見ると、救済を要求している艇は、審問の結果が全体的な結果に大きな変化をもたらさないことを知り、救済要求を取り下げることに決めた。

#### 質問 1

救済の審問が開かれたとき、救済を求める艇は要求を取り消すことができるか？ もしそうなら、それにはタイム・リミットがあるか？

#### 回答 1

プロテスト委員会は、審問が開始された後でさえも、救済要求を取り下げることを認めてもよい。規則63.1には、そのような要求のタイム・リミットは含まれていない。取り下げを許可するかどうかの決定はプロテスト委員会による。要求が成功する可能性がほとんどないことを要求者が認識した場合、通常、審問を続けることはない。しかし、他の艇が救済を受ける資格がある場合、審問は継続すべきである。

審問が行われ、プロテスト委員会が判決を下すとき、規則64に拘束される。規則64.2によれば、プロテスト委員会は、規則62に基づいて艇が救済を受ける資格があると決定したとき、影響を受けるすべての艇にとって可能な限り公平なものにしなければならない。

#### 状況2

プロテスト委員会は抗議の審問を開始するが、翌日にそれを延期する必要があることが分かった。

#### 質問2

2日目に審問が再開されたとき、プロテスト委員会は抗議者に抗議取り下げを許可することができるか？

#### 回答2

できる。プロテスト委員会は、審問前または審問中にいつでも抗議が取り下げられることを許可することができる。例えば、間違った艇が抗議されていること、抗議が有効でないこと、抗議者が適切なペナルティーを履行したことなど、取り下げを許可することには多くのもっともな理由がありうる。

しかし、例えば抗議者が規則に違反したがペナルティーを履行していない場合や、艇間の接触や損傷や傷害があった場合、取り下げは許可されるべきではない。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **J 013      Q&A 2015.005**

2015年6月1日公表

#### 状況

オリンピック・クラスの大会の帆走指示書に、以下の指示があった。

**SI 26.2**      各フリートに対する抗議締切時刻は、その日の最終レースに最終艇がフィニッシュした後、またはレース委員会が、本日これ以上レースを行わないという信号を発した後、どちらか遅い方から90分とする。

**SI 26.3**      審問の当事者であるか、または証人として名前があげられている競技者に、審問のことを知らせるため、抗議締切時刻後30分以内に通告を掲示する。審問はレース・マネジメント・エリアにあるプロテスト・ルームにて、掲示した時刻に始められる。審問は抗議締切時刻30分前より開始されることがある。

**SI 26.4**      レース委員会またはプロテスト委員会による抗議の通告を、規則61.1(b)に基づき伝えるために掲示する。

#### 質問 1

第2レースにて、最終艇が15:00にフィニッシュした。その直後、抗議締切時刻は16:30と掲示された。最終艇が15:25に着岸した。SI 26.3を考慮して、プロテスト委員会はこのレースでの艇から艇への抗議審問を16:00に予定することはできるか？

#### 回答 1

よい。SI 26.3により、最も早い審問は16:00に予定できる。通告は、当事者がそれを見て準備するための時間により掲示されるのがよい。必要であれば、プロテスト委員会は、正当な理由がある場合には審問を延期することができる。

#### 質問 2

同じレースにて、プロテスト委員会は、艇Xを規則31違反にて抗議することを決定した。15:15に、プロテスト委員会が艇Xを抗議する意思の通告が公式掲示板に掲載された。プロテスト委員会はこの抗議審問を16:00に予定できるか？

#### 回答 2

できる。 回答1参照

## **ISAF 競技規則 Q&A サービス**

### **G 007      Q&A 2015.006**

2015 年6 月1 日公表

#### 状況

キールボートの大会においてレース公示には2 日間のレース日程で、1 日目には3 レース、翌日には2 レースが計画されていた。1 日目は、風の不足によりレースは中止された。2 日目は、2 レースが行われた。レース艇は3 つの異なるクラブから出場していた。

#### 質問

1 日目に中止したレースが後日再レースされた場合、そのレースは別の大会とみなすか？

#### 回答

規則89.2(a)では適切な通知がなされた場合にレース公示の変更が認められている。ただし、シリーズを構成するのに最低限必要なレース数に達していない場合の通常の手順は、大会の不成立を考慮することである。その場合は、規則81によりレース委員会は新しい参加申し込みの受け入れをしたうえで大会そのものの日程を変更できる。(規則81参照)  
新たなレース日を含む大会日程の変更は大幅な変更であり、レース委員会はその変更によるすべての競技者への影響およびいずれかの競技者が新たな日程では競技できず救済を申し出る可能性を考慮する必要がある。



## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **G008**      **Q&A 2015.007**

2015 年 8 月 3 日公表

#### 状況

大会最終日、風がなく、レース委員会は陸上でAP旗を掲揚し、風待ちしていた。風は吹かず、レース委員会は、後にA旗の上にN旗を掲揚した。帆走指示書では、レース信号のどの旗の意味も変更していなかった。

#### 質問 1

大会最終日にA旗の上にN旗を掲揚することは、AP旗の代わりとして適切な処置であり、これにより、大会の終了を示せるか？

#### 回答 1

示せる。

#### 質問 2

その日にレースが無い場合、A旗の上にAPを掲げた方がよいか？

#### 回答 2

いずれの信号もレース委員会の意図を明確にしている。ただしこの日は大会最終日であったため、A旗の上にN旗を掲揚する方が、これ以降レースが無いということをより明確にしている。

#### 質問 3

あるレースがスタートしてフィニッシュしたと想定した場合、陸上でA旗の上にN旗を掲揚することは、その日または大会期間中の全レースを中止するとの意味になるか？

#### 回答 3

ならない。海上、陸上を問わず、A旗の上にN旗の掲揚は、終わったレースには適用されない。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **G008**      **Q&A 2015.007**

2015 年 8 月 3 日公表

#### 状況

大会最終日、風がなく、レース委員会は陸上でAP旗を掲揚し、風待ちしていた。風は吹かず、レース委員会は、後にA旗の上にN旗を掲揚した。帆走指示書では、レース信号のどの旗の意味も変更していなかった。

#### 質問 1

大会最終日にA旗の上にN旗を掲揚することは、AP旗の代わりとして適切な処置であり、これにより、大会の終了を示せるか？

#### 回答 1

示せる。

#### 質問 2

その日にレースが無い場合、A旗の上にAPを掲げた方がよいか？

#### 回答 2

いずれの信号もレース委員会の意図を明確にしている。ただしこの日は大会最終日であったため、A旗の上にN旗を掲揚する方が、これ以降レースが無いということをより明確にしている。

#### 質問 3

あるレースがスタートしてフィニッシュしたと想定した場合、陸上でA旗の上にN旗を掲揚することは、その日または大会期間中の全レースを中止するとの意味になるか？

#### 回答 3

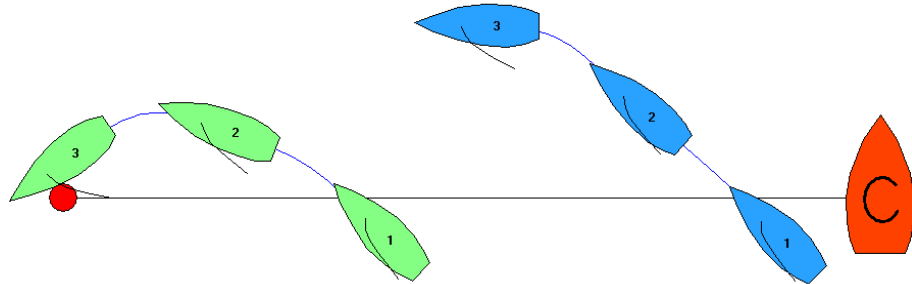
ならない。海上、陸上を問わず、A旗の上にN旗の掲揚は、終わったレースには適用されない。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **G 009**      **Q&A 2015-009**

2015 年9 月17 日公表

#### 状況



#### 状況

緑と青の両艇は位置 1 で(定義フィニッシュの通りに)フィニッシュする。潮流は無い。

ISAF ケース127 では、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、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場合、艇はフィニッシュ・ラインおよびマークを離れていると述べられている。

#### 質問 1

青は位置 2 のときフィニッシュ・ラインから離れたため、位置 3 になる前にレース中ではなくなっているか？

#### 回答 1

なくなっている。

#### 質問 2

緑は位置 2 のときフィニッシュ・ラインを離れたため、位置 3 になる前にレース中ではなくなっているか？

#### 回答 2

位置 2 で緑はフィニッシュ・ラインから離れた。艇にマークを通過するのに十分なスピードがある場合には、位置 2 においてフィニッシュ・マークは艇のコースに影響を与えない。従って、艇は位置 2 においてマークを離れ、艇がマークに接触したときにはもはやレース中ではなくなっていた。ただし回答 3 参照。

#### 質問 3

フィニッシュ・ラインに沿って潮流があれば上記の質問 1 と質問 2 の回答に変更があるか？

### 回答 3

強い潮流および風の強さや風向によりマークタッチが避けられない状況の場合には、緑は位置 2 および位置 3 においていまだレース中である。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **J 015      Q&A 2015-010**

2015 年9 月24 日公表

#### 状況

レガッタにおいて、レースの後ハーバーまで帆走して帰るのに約 30 分必要とした。抗議締切時刻は最終艇がフィニッシュ・ラインを通過した後、45 分である。

#### 質問

このような短い抗議締切時刻はセーラーにとって公平か？

#### 回答

レースエリアからの距離はレース委員会が帆走指示書に規定する抗議締切時刻を決定する際に考慮しなければならない要因の一つである。やむを得ず、一部の艇は他の艇より多くの時間があるが、これは不公平だとみなすことはできず、プロテスト委員会は、もっともな理由がある場合にはその艇のために抗議締切時刻を延長しなければならない。（規則 61.3 参照）

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **E 004**      **Q&A 2015-011**

2015 年9 月24 日公表

#### 質問 1

艇が転覆して艇体がフィニッシュ・ラインを横切った場合、レースをフィニッシュしたと見なされるか？

#### 回答 1

フィニッシュしたと見なされる。（定義『フィニッシュ』参照）

#### 質問 2

質問 1 の回答がイエスの場合、乗員は艇に触れていなければならないか？

#### 回答 2

定義フィニッシュには乗員についてどのような要件も含んでいないが、規則 47.2 は偶発的にまたは泳ぐために艇を離れた者は、レースを続ける前に艇に戻らなければならないことを要求している。転覆してフィニッシュ・ラインを横切った艇は、定義どおりにフィニッシュしているが、水中で艇を起こそうとしている場合を除き乗員が艇から離れていれば規則 47.2 に違反している。回答 3 参照。

#### 質問 3

艇体の一部がフィニッシュ・ラインを横切ったあと、乗員が艇に戻った。艇はコース・サイドまで戻り、再びフィニッシュ・ラインを横切った。この時がその艇にとってのフィニッシュになるか？

#### 回答 3

フィニッシュになる。その艇はコースの帆走を続けているので、最初にフィニッシュ・ラインを横切ったことはもはや関連しない。（定義『フィニッシュ』 (c)参照）

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **G 010**

### **Q&A 2015-012**

2015 年9 月30 日公表

#### 状況 1

レースは、規則 30.3(黒色旗)(または帆走指示書に記載された U 旗)を用いてスタートする。艇 A は、スタート信号前の 1 分間にスタート・ラインのコース・サイドでレース委員会に特定される。スタート信号の数秒前に、艇 A は、プレスタート・サイドに完全に帰り、その後、スタート信号の後にスタートする。その艇は、帆走指示書に記載されたコースを帆走し、先頭艇としてフィニッシュ・ラインを横切る。

帆走指示書には次の文章が含まれる：「先頭艇がコースを帆走してフィニッシュした後 15 分以内にフィニッシュしない艇は審問なしに『フィニッシュしなかった』と記録される。」

#### 質問 1

艇 A のレースの得点は BFD(または UFD)となるが、その艇が定義スタートの文言に従い、コースを帆走しフィニッシュ・ラインを横切ったことを考慮すると、タイム・リミットの起算点は艇 A がフィニッシュ・ラインを横切ったときか？

#### 回答 1

その通り。艇は BFD または UFD と記録される一方、コースを帆走し、フィニッシュ・ラインを横切った場合、その艇は帆走指示書の要求に従っている。そのためタイム・リミットは、その艇がフィニッシュ・ラインを横切るときから取られるのがよい。

規則 90.3 (a) は、少なくとも 1 艇が規則 28 に従いコースを帆走することを求めており、艇 A は従っている。

#### 状況 2

スタートの状況は質問 1 と同様。コースは、風上/風下を 2 周のコース。艇が 2 回目の風上レグにある場合、風が 90 度変化して大幅に弱くなる。レース委員会はマーク 1 においてコース短縮することを決定したが、何らかの理由でコースを短縮すべきだったマーク・ボートとの連絡が遅れた。マーク・ボートが信号を発する準備ができた時、フリートの先頭艇 A は、すでにマーク 1 を回航していた。

#### 質問 2

レース委員会は艇 A が BFD(または UFD)であったことを知っているのので、2 番目の艇でコース短縮の信号を発することができるか？艇 A は規則 32.2 の用語で「先頭艇」か？

#### 回答 2

規則 32.2 において、艇 A は「先頭艇」であり、レース委員会は艇 A がフィニッシュ・ラインを横切った後にコース短縮の信号を発することはできない。また、艇の得点を BFD または UFD と決定したことは後の救済審問で覆されない保証はない。

### 質問 3

艇 A がスタートする前にスタート・ラインのプレスタート・サイドに戻っていなかった場合は質問 1 と 2 の回答は違うか？

### 回答 3

変わらない。両方の質問への回答は同じであろう。

規則 35 は、コースの帆走を艇に求めており、スタートについては述べていない。したがって、艇が OCS、BFD、UFD または ZFP であるにかかわらず、先頭艇がコースを帆走しフィニッシュした時がタイム・リミットの始まりとなる。艇が BFD または UFD だった場合には、艇が戻ってスタートしたかどうかは規則 35 においては違いがない。

同様に、その帆走指示の要件は艇が正しくスタートしたことを求めていない。



## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **L 007      Q&A 2015-013**

2015 年 10 月 22 日公表



Q&A2013.003 L006（2015年3月5日）参照

#### 状況

Q&A2015.003 L006の写真は、RRSの要件に従った間隔、寸法、位置に国を示す文字およびセールナンバーが表示されているセーリングディンギーを示す。

#### 質問 1

セールナンバーは規則G1.2(a)の最後の文の要求に従っているか？

#### 回答 1

規則G1.2(a)の最後の文は何の要件も規定していない。規則G1.2(a)はナンバーがはっきりと読みやすく、同じ色のものでなければならないと規定しているが、市販の書体を使用させることは要求していない。最後の文はただどの種類の市販の書体が適しているかを助言しているだけである。

#### 質問 2

ヘルベティカでは数字2と5ははっきりと違いが認識でき、反対面のセール番号（セールの片側から反対側へ投影されたもの）も混同しないとすれば、Q&A2015.003 L006の写真に使用されている書体は、ヘルベティカと同じかまたはそれ以上に判読しやすいと定められた、規則G1.2(a)で認められた書体か？

#### 回答 2

違う。一つずつ考察する場合、これらのナンバーははっきりと読みやすく、同じ色である。ただし、半透明のセールの両面にまたは片面だけに付けた場合、セールナンバーの混同が生じるためはっきりと読みやすいとは言えない。

ISAFクラスのクラス規則は規則G1.2を変更することができることに注意せよ。（規則G5参照）

## **ISAF 競技規則 Q&A サービス**

### **G 011      Q&A 2015-014**

2015年10月22日公表

#### 状況

規則 33(a)は新しいコンパス方位またはポート側への次のレグの変更の信号は赤色の長方形、スターボード側への変更は緑色の三角形のいずれかを求めている。

#### 質問 1

35cm×56cm の白地に必要な形状を付した旗はレース信号の次のレグの変更の要件を満たしているか？（赤い長方形のサイズは約 12cm×25cm、緑の三角形はそれぞれの辺の長さが約 18~~28~~cm）

#### 回答 1

規則 33 は、C 旗とは別の視覚信号が旗または他の物であるのがよいか特定していない。さらに、規則 25.3 はレース委員会が視覚信号として旗または他の物を用いることを認めている。掲揚された次のマークの位置を変更する信号が、艇に明確に視認および理解されない場合、その信号は規則 33 の要件を満たしていない。旗に付された形状が十分な大きさと艇が明確に視認できる場合には、レース信号と規則 33 の両方の要件を満たしている。

旗、パネルまたはボードのいずれに表示されるかにかかわらず、両側に表示された 12cm×25cm または 18cm の形状は、ディンギーレガッタにおいて、穏やかな状況で信号艇が競技者に近いところでは、はっきりと視認できるのに十分かもしれない。ただし、すべての状況において十分な大きさではないかもしれない。

#### 質問 2

質問 1 の回答が「満たしている」の場合、微風で旗が正しく掲揚されない場合にはどうなるか？

#### 回答 2

微風において旗が風、手または他の手段により、広げられていなかったり、マークの方向に対し正しい角度で掲揚されていない場合、その信号は艇にとって明確に視認できない。一般的に旗よりも視認しやすいので、十分なサイズのボードやパネルの方が望ましい。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **J 016      Q&A 2015-015**

2015 年 10 月 23 日公表

#### 状況

RRS 序文の付則に「付則の規則が適用される場合、これらと矛盾する第 1 章-第 7 章および定義の規則に優先する」とある。

述べられるすべての状況で付則Pが適用されているとする。

#### 質問 1

付則 P が適用されるという事実は、艇またはレース委員会またはプロテスト委員会のメンバーが規則 42 違反で規則 60 に基づき抗議することを妨げるか？

#### 回答 1

妨げない。付則 P は規則 60 を変更または削除しておらず、規則 60 は付則 P と矛盾しない。ただし付則 P が有効の場合、レース委員会およびプロテスト委員会は、規則 60 に基づき行動する場合には、不公平になる可能性があることを認識するとよい。ある艇が水上で規則 P2.1 に基づくペナルティーを課せられた場合、2 回転ペナルティーを履行することができ、依然よい成績を保つことができる。同じレースにおいて他の艇がレース委員会またはプロテスト委員会から規則 60 に基づいて抗議され、それが支持される場合には、そのレースにおいて失格となる。

#### 質問 2

質問 1 の回答が「妨げない」の場合、水上のプロテスト委員会メンバーは規則 42 違反で黄色旗によりペナルティーを課す代わりに、同じ違反を規則 60.3(a)に基づき抗議することができるか？

#### 回答 2

抗議できる。規則 P1 には「プロテスト委員会のメンバーは...規則に基づき...ペナルティーを課すことができる」とあるが、そうすることを要求されてはいない。ただし、付則 P が適用されている場合、ジャッジは水上で P1 に基づいて規則 42 違反のペナルティーを課すことを期待される。代わりに規則 60.3(a)に基づき抗議することは、ジャッジがどのように行動するかの決定により異なるペナルティーを課すことになり明らかに不公平である。回答 1 参照。

#### 質問 3

付則 P が適用されているにも関わらず、艇またはオン・ザ・ウォーター・ジャッジをする資格を持つジャッジがいなかった場合には、プロテスト委員会は規則 60.3(a)に基づき規則 42 違反で抗議をすることができるか？

#### 回答 3

規則 60.3(a)の内容を満たしている限り、抗議できる。

#### 質問 4

付則 P が適用されており、水上でペナルティーを課せられなかった場合には、プロテスト委員会は規則 60.3(a)(2)に基づき規則 42 違反で艇を抗議できるか？

#### 回答 4

抗議できる。有効な抗議の審問中、問題のインシデントに関係している間、その艇が規則 42 に違反したとプロテスト委員会が知った場合には、その艇を抗議できる。その艇が規則 42 に違反したと事実認定した場合には、ペナルティーを課するのがよい。ただし、回答 1 および規則 P1 の最後の文参照。

#### 質問 5

付則 P の適用とは無関係に、艇（競技者）は規則 60.1(a)に基づき他艇を規則 42 違反で抗議できるか？

#### 回答 5

できる。ただしプロテスト委員会は、被抗議艇が水上で同じ違反で既にペナルティーを課せられている場合には、ペナルティーを課すことはできない。