



International Sailing Federation

The Racing Rules of Sailing Q & A's Booklet

Last update: 7 July 2010

Ariadne House, Town Quay, Southampton, Hampshire SO14 2AQ, UK

Tel +44 (0)23 80 635111
Fax + 44 (0)23 80 635789
Email secretariat@isaf.co.uk
www.sailing.org

ISAF (UK) Ltd is a company limited by guarantee and registered in England under Number 3255744

序

ISAF 競技規則 Q&A（質問と回答）は、ISAF 競技規則委員会と ISAF 競技役員委員会との共同責任で、ISAF ウェブサイトに公表される。

回答は経験豊富な競技役員により作成され、ISAF を通してセーリング競技規則（RRS）に関する質問を提出できる ISAF 競技役員、加盟各国協会、ISAF クラス協会へ提供することを意図している。

回答は ISAF の正式の解釈や説明ではないというものの、経験豊富な競技役員が慎重に検討した上での見解を提供することによる重要なサービスになっている。

これらの Q&A は ISAF ケース・ブック／コール・ブックに含めることがさらに検討される。

このサービスは上告プロセスの「代替」として用いられるものではなく、単に RRS についての質問への検討した見解を提供することにある。

パネルの委員長を務めている Tony Mooney（AUS）、見解の提供に取り組まれている ISAF 競技役員、この Q&A の小冊子の作成に当たった Marianne Middelthon（NOR）に私たちは感謝します。

Charley Cook
委員長
ISAF 競技役員委員会
2010 年 4 月

David Tillett
委員長
ISAF 競技規則委員会
2010 年 4 月

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション別の内容

A – 公正な帆走

| | | |
|------|------------|---|
| A 01 | Q&A 07-008 | レースで他艇の進行を遅らせること |
| A 02 | Q&A 09-023 | 艇が、自艇は規則違反したことを無効な抗議審問で知った場合の状況の別の側面についての論議 |

B – 艇対艇

| | | |
|------|------------|---|
| B 01 | Q&A 06-005 | 狭いゲートでの反対のタックのカタマラン 2 艇の衝突 |
| B 02 | Q&A 09-004 | 風上／風下の状態での「避けている」 |
| B 03 | Q&A 09-017 | マークルームにタックするためのルームを含む場合 |
| B 04 | Q&A 09-021 | 障害物での権利と義務 |
| B 05 | Q&A 09-022 | どれぐらいの大きさのルームがマークルームなのか？ |
| B 06 | Q&A 09-025 | 風上マークとプロパー・コースについての質問 |
| B 07 | Q&A 09-028 | 艇がタックするためのルームを求めて声をかける場合の義務 |
| B 08 | Q&A 09-030 | 規則 18.3 についての明確化 |
| B 09 | Q&A 09-033 | 艇はどれくらい早くに接触を回避する行動を取らなければならないか？ |
| B 10 | Q&A 09-036 | 規則 18.3 の適用はいつ中止されるのか？ |
| B 11 | Q&A 10-001 | 障害物に近付いているポート・タックでオーバーラップした 3 艇；スターボード・タックのレース中の艇 |
| B 12 | Q&A 10-009 | フィニッシュ・マークと規則 18.2 と 18.5 |
| B 13 | Q&A 10-011 | 風下オーバーラップから風上オーバーラップへのオーバーラップの変更 |
| B 14 | Q&A 10-012 | 規則 18.3 と「艇にクロスホールドより風上を帆走させること」 |
| B 15 | Q&A 10-013 | 複数の艇が出会った場合の規則 19 と 20 |
| B 16 | Q&A 10-017 | 風上艇は常に避けていなければならない |
| B17 | Q&A 10-020 | 別の艇がフェッチングしている場合のゾーン内での 2 艇のタック |

| | | |
|------|------------|-------------------------|
| B 18 | Q&A 10-025 | マークルームと規則 18.3 についての明確化 |
|------|------------|-------------------------|

C – スタート

| | | |
|------|------------|--|
| C 01 | Q&A 07-004 | 規則 30.1 [I 旗規則 (ラウンド・アン・エンド規則と呼んでいた)] についての明確化 |
| C 02 | Q&A 09-027 | 艇が両方向にスタートする場合 - どうすべきか? |

D – コースの帆走

| | | |
|------|------------|---|
| D 01 | Q&A 09-008 | 規則 28 に関する「マークの側」 |
| D 02 | Q&A 09-010 | マークの正しくない側に追いやられた艇は、それでもそのマーク回りを正しく帆走する必要がある。その艇は規則 28 違反を「強いられた」のではない。 |
| D 03 | Q&A 09-014 | 規則 28 の明確化。片方のハルがマークの上を飛んでいるカタマランのマーク回航 |
| D 04 | Q&A 09-034 | ゲート・マークの内の 1 つを紛失した場合 |
| D 05 | Q&A 10-004 | マークとの接触とフィニッシュとレース中の定義 |
| D 06 | Q&A 10-024 | コースを帆走している OCS 艇の権利 |

E – フィニッシュ

| | | |
|------|------------|--|
| E 01 | Q&A 06-002 | 艇がフィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークを離れるのはいつか |
| E 02 | Q&A 06-003 | 艇が正しくない側でフィニッシュ・ラインのピン・エンドを通過、またはフィニッシュ・マークと接触した場合のレース委員会の処置 |
| E 03 | Q&A 07-003 | フィニッシュ・マークでのフェッチングの明確化 |
| E 04 | Q&A 08-002 | 「通常的位置」 - 転覆した艇のフィニッシュ |
| E 05 | Q&A 09-005 | ISAF ケース 45 関連 - 艇に定義 [フィニッシュ] に反するフィニッシュを求める帆走指示についてのケース |
| E 06 | Q&A 09-016 | コース短縮について、レース委員会艇がフィニッシュ・ラインの「正しくない」側に位置している場合のフィニッシュ |
| E 07 | Q&A 09-026 | いつ艇はフィニッシュするのか - いつラインはフィニッシュ・ラインとなるのか |
| E 08 | Q&A 09-035 | ケース 112 と Q&A 2009-026 (E 07) |

F – 得点

| | | |
|------|------------|--|
| F 01 | Q&A 01-001 | レースのタイム・リミットに関する質問 |
| F 02 | Q&A 03-002 | 競技者またはレース委員会外のその他の者からの観察情報または申立てに基づきレース後に OCS と得点記録される艇 |
| F 03 | Q&A 03-004 | 一部の艇がフィニッシュした後のレースの中止 |
| F 04 | Q&A 07-001 | 複数のレースでの平均得点の与え方 |
| F 05 | Q&A 08-001 | レースの番号付けの明確化 |
| F 06 | Q&A 08-003 | リタイアした艇がリタイアしなくすることができるかどうかの論議 |
| F 07 | Q&A 09-002 | 付則 A に基づく得点に関しての「シリーズに参加した艇の数」の明確化 |
| F 08 | Q&A 09-006 | 規則 90.3 (a) の明確化: どの艇も規則 28 に従ってのコースを帆走せず、フィニッシュしなかった場合、レースの得点記録をすることができない |
| F 09 | Q&A 09-013 | 複数の順位付けのあるシリーズの得点 |
| F 10 | Q&A 09-031 | レガッタ後の得点の間違いの修正の仕方 |
| F 11 | Q&A 10-023 | 救済が関与している場合のシリーズでのタイの解き方 |

G – レース運営の実践と方針

| | | |
|------|------------|---|
| G 01 | Q&A 09-009 | 一部の艇がフィニッシュ・ラインを横切った後でも安全上の理由でコース短縮を認める特別の帆走指示 |
| G 02 | Q&A 09-012 | レース委員会が艇のマークとの接触を目撃した場合 |
| G 03 | Q&A 10-010 | 風上マークでの OCS リストの掲示 |
| G 04 | Q&A 09-015 | マッチ・レースの中止について。フィニッシュ・ラインに近づいている場合に、何がレース委員会の不適切な処置となったのか |
| G 05 | Q&A 10-015 | 帆走指示書でのレース信号の意味の変更 |
| G 06 | Q&A 10-016 | 複数のセーリング・クラブ合同のクラブ・レガッタでの責任 |
| G 07 | Q&A 10-018 | スタート・ラインを見るためのレース委員会手順 |
| G 08 | Q&A 10-021 | 艇をリコールするために VHF を用いる場合 |

H – インターナショナル・ジュリー

| | | |
|------|------------|---|
| H 01 | Q&A 02-001 | 規則 N1.1 および信号艇とフィニッシュ運営艇にいるインターナショナル・ジュリー |
| H 02 | Q&A 03-001 | インターナショナル・ジュリーに関する質問と適切に構成される時期 |
| H 03 | Q&A 09-041 | ジュリーの判決について質問を提出することについての明確化 |

J – 抗議、審問、上告および手順

| | | |
|------|------------|---------------------------------------|
| J 01 | Q&A 04-008 | ゼネラル・リコール後の黄色旗ペナルティの信号 |
| J 02 | Q&A 07-006 | コーチ、ルール・アドバイザー、その他の代理人への通知による艇への抗議の通告 |
| J 03 | Q&A 09-011 | 抗議審問での証言の重みづけと信頼性 |
| J 04 | Q&A 09-039 | プロテスト委員会が規則 60.3 (a) (2) に基づき艇を抗議する場合 |
| J 05 | Q&A 09-040 | 上告の否認と各国協会規程 |
| J 06 | Q&A 10-003 | 規則違反している特定されなかった艇により規則違反をせざるを得なかった |
| J 07 | Q&A 10-005 | プロテスト委員会が中止したレースを回復するための条件 |
| J 08 | Q&A 10-006 | レースのタイム・リミットが過ぎた場合の抗議締切時間 |
| J 09 | Q&A 19-008 | 艇がマークと絡んだ場合の救済 |

K – マッチ・レース

| | | |
|------|------------|---|
| K 01 | Q&A 09-015 | マッチ・レースの中止について。フィニッシュ・ラインに近づいている場合に、何がレース委員会の不適切な処置となったのか |
|------|------------|---|

L – 技術上

| | | |
|------|------------|-------------------------------|
| L 01 | Q&A 03-007 | レース中のヘッドステイを切り離すことの合法性についての質問 |
| L 02 | Q&A 08-004 | イングリッド級のジャイビング・ラインの使用についての質問 |
| L 03 | Q&A 09-001 | ワックスを塗った艇と規則 53 についての質問 |
| L 04 | Q&A 09-007 | ハイキング装置と規則 49.1 についての質問 |
| L 05 | Q&A 09-029 | 規則 53 についての質問、特殊構造とサンド・ペーパー研磨 |

| | | |
|------|------------|--|
| L 06 | Q&A 09-037 | 規則 49 -54 を適用しない場合の規則 42 についての質問 |
| L 07 | Q&A 09-038 | 鉛製トラピーズ・ハーネス・ストラップ・バックル（即ち、潜水用重り）の使用と規則 43.1 (a) |
| L 08 | Q&A 10-002 | ライフ・ラインの材質とセーリング競技規則 |

M –用語

| | | |
|------|------------|-----------------------|
| M 01 | Q&A 04-006 | 艇が風上へのビートにいるのはいつか？ |
| M 02 | Q&A 09-003 | 用語「スタート・エリア」についての質問 |
| M 03 | Q&A 09-018 | フィニッシュ・ラインは「ゲート」なのか？ |
| M 04 | Q&A 09-019 | 新定義 [フェッチング] についての質問 |
| M 05 | Q&A 09-032 | 艇が「他のレグを帆走」しているのはいつか？ |
| M 06 | Q&A 10-019 | コース変更と規則 16 |
| M 07 | Q&A 10-022 | マークで旗のみと接触した場合 |
| M 08 | Q&A 10-026 | パドル・テストと規則 42 の例外 |
| M 09 | Q&A 10-027 | プロパー・コースとセール構成 |

N – 各国協会規程とその他の規則

| | | |
|------|------------|---------------------------|
| N 01 | Q&A 10-007 | 規則 86.1 (a) に従っていない各国協会規程 |
| N 02 | Q&A 10-014 | プロテスト委員会の任命の承認 |

削除した Q&A

公表した回答すべては、「セーリング競技規則」2009-2012 と 2010 年 1 月 1 日の「セーリング競技規則」への緊急の変更に従っての最新版に基づいている。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション A

公正な帆走

A 01 レースで他艇の進行を遅らせること

A 02 艇が、自艇は規則違反したことを無効な抗議審問で知った場合の状況の別の側面についての論議

関係するその他の質問：

D 06, F 06, L 07, M 09

ISAF 競技規則 Q&A サービス

A 001

Q&A 2007-008

2009 年1 月12 日改訂

質問 1

競技者がレース中にカバーしたり、スタートやタックやジャイブの自由を制限することにより、相手艇を遅らせようとする場合、この行動がレースまたはレースのシリーズでのこの競技者の上位になるためではなくて、単に競技者の成績を悪くするためを目的とした場合には、規則 2 の違反なのか？

回答 1

その通り。

ISAF ケース 78 では、レースまたはシリーズは、問題のレースに関して主催団体が公表したレース公示により規制されるレースに限定される。

質問 2

上記質問の回答がそうでない（規則 2 の違反でない）場合には、不安、嫌悪、怒り、欲や報復(あげてはいるが少ない)であるかもしれない動機が「スポーツマンシップの原則と認められた」範囲内にあるとみなされることを意味するのか？ 言い換えると、あるチームがどのレガッタでも好きなきときにふざけや復讐のために別のチームをおとすことができるのか？

回答 2

適用できない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

A 002

Q&A 2009-023

2009年3月10日公表

質問

無効な抗議の審問で、競技者は、規則に違反したことに気付いた。その競技者は、規則2によりリタイア（フィニッシュ後のリタイア）する必要があるのか？

競技者が（自発的に）リタイアしなかった場合には、リタイアしないことは、新たなインシデントとして、プロテスト委員会が抗議できる新たな（規則2の）違反であるのか？

プロテスト委員会が、リタイアしないことについて（規則2に基づき）競技者を抗議することを推奨されるのか？

（元の無効な抗議の）抗議者は、リタイアしないことで被抗議者を抗議できるのか？

例：

X99クラスの艇（長さ：10m/33フィート）の沿岸レースで、艇AとBが同時に最終マークにいた。艇Aは灯台を回航したが、艇Bはさらに50m（150フィート）離れている円柱ブイを回航した。

艇Bは、決して「プロテスト」と声をかけず、決して赤色旗を示さず、また抗議しようとしていることをいかなる方法でも艇Aに知らせなかった。

艇Bは抗議書を提出した。

艇Aは、抗議されていることを掲示板の審問スケジュールの通知から知った。審問中に、プロテスト委員会が、艇Bによる審問は無効であると認定した。審問中に、艇Aは、帆走指示書のコースの記述を誤解していたことと、艇Aが確かに間違ったコースを帆走していたことに気付いた。艇Aはリタイアすることを求められるか？

リタイアしないことで規則2違反となるのか？

そうであれば、この規則2違反をプロテスト委員会が抗議できるのか？

プロテスト委員会が艇Aを規則2違反で抗議することを推奨するのか？

回答

セーリングの2つの基本的教えは、スポーツマンシップと規則を自己に守らせることである。競技者は、お互いに規則を守り、守らせること、および競技者は自分が規則に違反したことを知った場合、リタイアすることも含め、ペナルティーを履行することに頼っている。

抗議が規則63.5に基づき無効であることが判明した場合、無効の認定が上告されるか、またはプロテスト委員会が規則66に基づき審問を再開すると決定した場合を除き、審問とインシデントは打ち切られる。プロテスト委員会や当事者によるその他の処置をとることができない。リタイアしないことは、同じインシデントとみなさなければならず、当事者により分割されて、後で抗議されることはない。なぜならば、抗議は、インシデントに関する有効な抗議の中で判明した事実のみから得ることができる結論を前提としている。プロテスト委員会は、無効な抗議中でインシデントを知ったので、競技者に対し規則2に基づく自身の抗議を提出することはできない。

規則 60.3 (a) では、プロテスト委員会は艇の代表者からの報告から知ったことについて抗議することを許しているが、無効な抗議から知ったことについては許していない。

プロテスト委員会が競技者は故意に規則違反したかもしれない、または規則違反したことを知っていたにもかかわらず、リタイアもペナルティーの履行も選ばなかったと考える場合には、プロテスト委員会が競技者と話をすることを勧める。

その話し合いの後、競技者が規則違反したことを知っていたにもかかわらず、ペナルティーの履行を拒否する場合には、プロテスト委員会は規則 69 に基づく行動を起こすことを検討することを勧める。

一方で、プロテスト委員会が競技者は故意に規則違反したかもしれないと考える場合には、プロテスト委員会が規則 69 に基づき行動することを勧める。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション B

艇対艇

- B 01** 狭いゲートでの反対のタックのカタマラン 2 艇の衝突
 - B 02** 風上／風下の状態での「避けている」
 - B 03** マークルームにタックするためのルームを含む場合
 - B 04** 障害物での権利と義務
 - B 05** どれぐらいの大きさのルームがマークルームなのか？
 - B 06** 風上マークとプロパー・コースについての質問
 - B 07** 艇がタックするためのルームを求めて声をかける場合の義務
 - B 08** 規則 18.3 についての明確化
 - B 09** 艇はどれくらい早くに接触を回避する行動を取らなければならないか？
 - B 10** 規則 18.3 の適用はいつ中止されるのか？
 - B 11** 障害物に近付いているポート・タックでオーバーラップした 3 艇；スターボード・タックのレース中の艇
 - B 12** フィニッシュ・マークと規則 18.2 と 18.5
 - B 13** 風下オーバーラップから風上オーバーラップへのオーバーラップの変更
 - B 14** 規則 18.3 と「艇にクロスホールドより風上を帆走させること」
 - B 15** 複数の艇が出会った場合の規則 19 と 20
 - B 16** 風上艇は常に避けていなければならない
 - B 17** 別の艇がフェッチングしている場合の 2 艇のタック
 - B 18** マークルームと規則 18.3 についての明確化
-

関係するその他の質問：

A 01, C 02, D 02, D 06, J 06, M 05, M 06, M 09

ISAF 競技規則 Q&A サービス

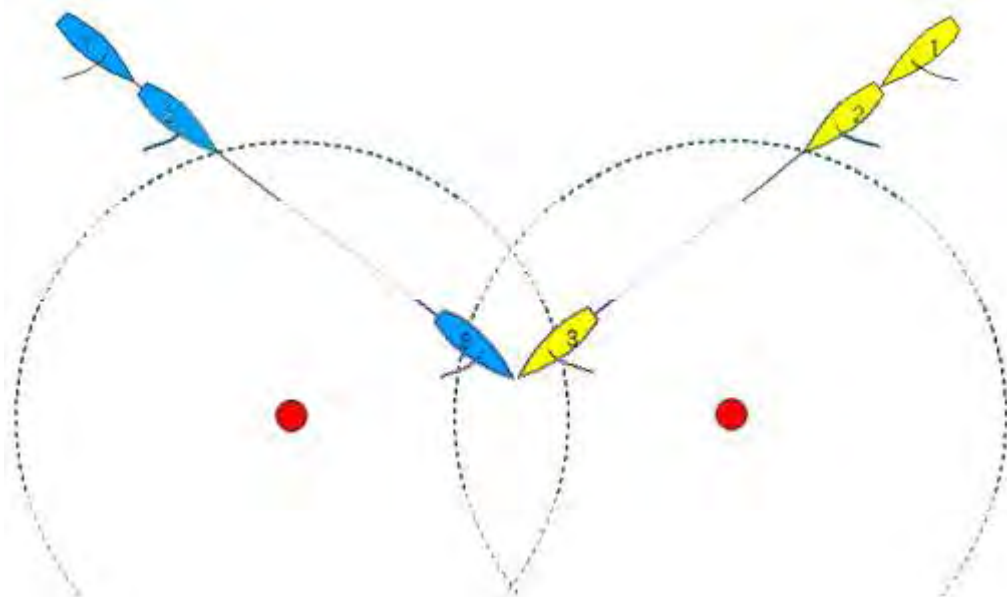
B 001

Q&A 2006-005

2009 年1 月12 日改訂

状況

反対のタックの2艇のカタマランが、両艇ともリーチの角度で風下へ向かうレグを帆走しており、別のマークへ向けてゲートに近づいていた。両艇は同時にゲートに到着し、ゲートの中央で衝突した。その時点で、ゲートは幅6艇身以下で、両艇は同時に両サークルの中にいた。



質問1

どの規則を適用し、どのように判決するのか？

回答1

別のゲート・マークへ向かって帆走している両艇は、同一の側でマークを回航しようとはしていない。ただし、規則18が適用されるか否かは別として、規則10と14が引き続き適用される。ブルーがイエローを避けなければならない、両艇とも接触を回避しなければならない。

質問2

幅6艇身以下であるゲートは、レース・オフィサーの不適切な処置とみなすことができるであろうか？

回答2

ゲートの幅は、必ずしも「不適切な」レース委員会の処置に相当しない。フリートの大きさ、艇の型、風の状況、海面状態、流れ、水深のような要素を考慮しなければならない。「完璧に設定された」ゲートも、状況の変化のために好ましいとは言い難いことがあり、修正を行うには遅すぎることが多い。この場合にレース委員会の「不適切な」処置があったとしても、その処置は、その艇の過失ではなく、その艇の得点を明らかに悪くしていなかった。レース委員会の処置は、艇の衝突の回避の妨げになっていない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 002

Q&A 2009-004

2009 年1 月9 日公表

質問 1

W が L にますます近づいていた、2 艇が同一タックでオーバーラップした。接触がなかった。L は規則 11 に基づき抗議した。W が避けていたかどうかを決定する場合、L の仮想のコース変更後の接触が即時であったかどうかをプロテスト委員会はどのように決定するのか？ 非常に緩やかなコース変更では、数秒間は接触をもたささないであろう。ヘルムをかなり動かした場合は、1 秒以内で接触が起こり得るであろう。

回答 1

プロテスト委員会は、W が避けていたかを決定するために、2 艇間の距離、風と海面の状態、艇の操縦性のような事実を検討するとよい。L のコース変更から接触または接触の恐れまでの時間が短ければ短いほど、W が L のコース変更の時点で避けていそうになかった。

質問 2

W が L にますます近づいていた、2 艇が同一タックでオーバーラップした。L がコースを変更し、接触があった。L は規則 11 に基づき抗議し、W は規則 16.1 に基づき抗議した。プロテスト委員会は、接触が即時であったと決定した。判決はどうなるのか？

回答 2

(即時の) 接触があった場合、W は定義どおりに避けていなかった。判決は、規則 11 違反のために W を失格とすべきである。

L は、コースを変更した場合、規則 16.1 に基づき W に対し避けているためのルームを与える義務があった。W が 2 艇の間隔を増すためのルームがあったが、そうすることをしなかった場合には、L は規則 16.1 に従っていた。

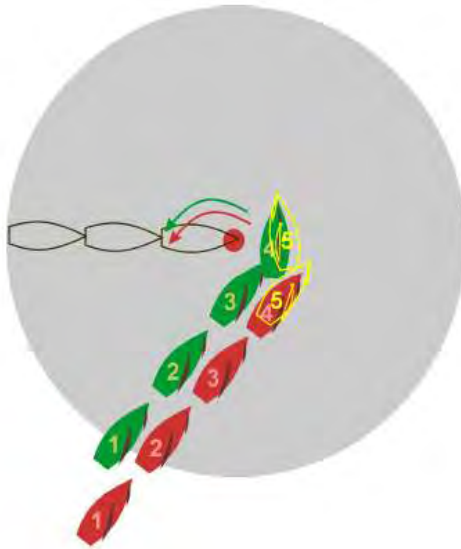
ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 003

Q&A 2009-017

2009 年1 月27 日公表、2009 年8 月12 日修正

状況



ポートタックの2艇がオーバーラップして、ポートで回航すべき風上マークに近づいていた、風上で内側艇（グリーン）はプロパー・コースでマークを回航するためにタックしていた。グリーンが風位を越えた後（位置5）、グリーンとレッドの間で軽微な接触があった。

次のコメントが質問者より下記の質問の冒頭に付けられていた。

位置4まで、レッドは規則 18.2 (a) のためにマークルームを与えなければならなかった。

マークルームには、内側で風上にオーバーラップした艇のためにタックするためのルームを含む（定義 [マークルーム] 参照）。風位を越えた後、2艇はオーバーラップしておらず、規則 18.2 (a) の適用は終了し、また規則 18.2 (b) の適用も終了する（規則 18.2 (c) の最後の文章参照）。

質問 1

外側艇（レッド）は規則 18.2 に違反しているか？ そうであればその規則のどの部分か？

回答 1

先頭艇（グリーン）がゾーンに到達したときに、グリーンは、レッドの内側にオーバーラップしていたか、レッドのクリア・アヘッドであったかのいずれかであることは、見取図から明らかである。どちらの場合でも、規則 18.2 (b) が適用され、レッドにグリーンに対しマークルームを与えることを求めている。レッドは、その時点でグリーンにタックするためのルームを与えていないので、位置4で規則 18.2 (b) に違反している。グリーンが内側の風上艇であるので、レッドはグリーンにタックするためのルームを与える必要があった。

質問 2

内側艇（グリーン）による規則 13 違反は、規則 18.5 (a) または 18.5 (b) により免罪されるのか？

回答 2

グリーンは規則 18.5 (b) に基づき免罪される。プロパー・コースでマークを回航している間の規則 13 (A 節の規則) のグリーンの違反は、規則 18 が適用されていた間にレッドがグリーンに対しマークルームを与えなかったためである。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

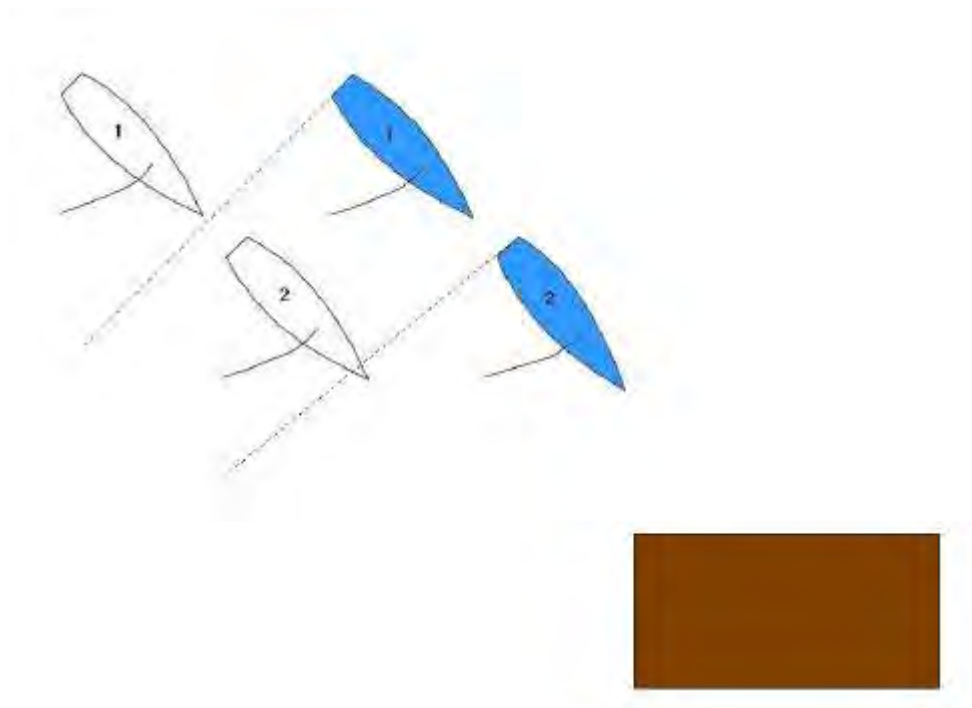
B 004

Q&A 2009-021

2009年2月16日公表

背景

2艇ブルーとホワイトはレース中であつた。2艇は、どちら側でも通過できる大きな障害物に近づいていた。両艇がとっていたコースは、障害物の真ん中に向かっていた。位置1で、ブルーがクリア・アヘッド（ほんの少しの間隔）で、ホワイトの風上のコースにあつた。ブルーは、僅かにベア・アウェイしたときに、直ちにホワイトの風上にオーバーラップした。



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。位置1で、ブルーはクリア・アヘッドであり、従って、規則12に基づく航路権がある。ブルーがベア・アウェイして、ホワイトの風上にオーバーラップしたときに、ホワイトは規則11に基づく航路権艇となった。

質問

どちらの艇に障害物を通過する側を選ぶ権利があるかをどのようにして決めるたらよいか？

回答

時々どの点でも、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について規則 19.2 (a) により資格が与えられている。従って、両艇が位置 1 にいる場合、ブルーに障害物のどちら側を通過するかを選ぶ権利がある。ただし、両艇が位置 2 に到達したとき、ブルーはその権利を失い、その時点でホワイトに選ぶ権利がある。

航路権艇は、規則 19.2 (a) に基づく選択を実行するために行動する場合、A 節と B 節の適用される規則に従っていなければならない。更に、両艇がオーバーラップした場合には、規則 19.2 (b) が適用される。その場合、外側艇は内側艇に、自艇と障害物の間のルームを与えなければならない。ただし、オーバーラップが始まったときからルームを与えることができない場合を除く。

見取り図に示されたケースで、位置 2 の後、ホワイトが障害物をスターボードに見て通過することを選び、両艇がオーバーラップしたままであった場合には、ホワイトは規則 16.1 と 17 に従わなければならない。ブルーはホワイトに規則 19.2 (b) により必要とされる自艇と障害物の間のルームを与えなければならないであろう。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 005

Q&A 2009-022

2009 年 2 月 23 日公表

定義

マークルーム 艇がマークへ帆走するためのルーム、その後マーク回航中にプロパー・コースを帆走するためのルームをマークルームという。ただし、マークルームを与える必要がある艇の風上かつ内側にオーバーラップした場合を除き、マークルームには、タックするためのルームを含まない。

プロパー・コース この用語を用いている規則に関わる他艇がない場合、できるだけ早くフィニッシュするために帆走するであろうコースをプロパー・コースという。スタート信号前、艇にはプロパー・コースがない。

質問 1

マークルームの資格がある艇は、マークの戦術的アプローチ／戦術的回航（「ワイド・イン、タイト・アウト（広く入り、つめて出る）」と呼ばれることが多い）を行うことを許されているのか、それともマークルームの資格のある艇は、シーマンらしいアプローチ／回航だけを許されているのか？

回答 1

マークルームは 2 つの側面にわかれる。

- (i) マークへ帆走するためのルーム。マークルームの資格がある艇が避けている艇である場合には、マークへ帆走するためのルームは、プロパー・コースを帆走するためのルーム（プロパー・コースで近づくために余分のルームが必要な場合）でも、より戦術的回航を行うためのルームでもない。マークルームの資格がある艇に航路権がある場合、その艇は第 2 章 B 節の規則および適用される場合には規則 18.4 の制限内でどのコースを帆走するかは自由である。
- (ii) その後、マークにいる間はプロパー・コースを帆走するためのルーム。マークにきた時点から、マークを回航または通過している間、そしてはやマークルームを必要としなくなるまで、艇はプロパー・コースを帆走することができる。従って、このコースはこの規則に関係する他艇がない場合に、その艇が帆走するであろうコースであろう。

マークルームの資格がある内側の航路権艇のみが、戦術的アプローチ、戦術的回航を行うことができる。ただし、内側の航路権艇は、規則 18.4 に従わなければならない場合には、ジャイブするまで、プロパー・コースを帆走するのに必要以上にマークから離れて帆走することはできない。戦術的回航は、プロパー・コース回航より広いことがあることに注意すること。

質問 2

2009 年規則以前では、内側艇が航路権も持っており、戦術的回航を行うことが明確に認められている場合、戦術的回航が認められていない内側の避けている艇のいる状況とは、マーク回航において違いがあった。

この状況は 2009 年規則のもとでも続いているのか？

回答 2

マークでルームを与える、またはルームを得るに関して 2005 年規則と 2009 年規則の間でゲームに変更はない。「C 節の規則が A 節または B 節の規則と矛盾する場合には、C 節の規則が優先する」という 2005 年規則 C 節前文を外したことは、A 節または B 節の規則への優先がなくなったので、艇にマークルームの資格がある場合でも A 節と B 節の規則は常に適用されることを意味する。結果的に、「内側艇が航路権を持っている場合には、外側艇が避けていなければならない」という文章がもはや必要なくなった。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

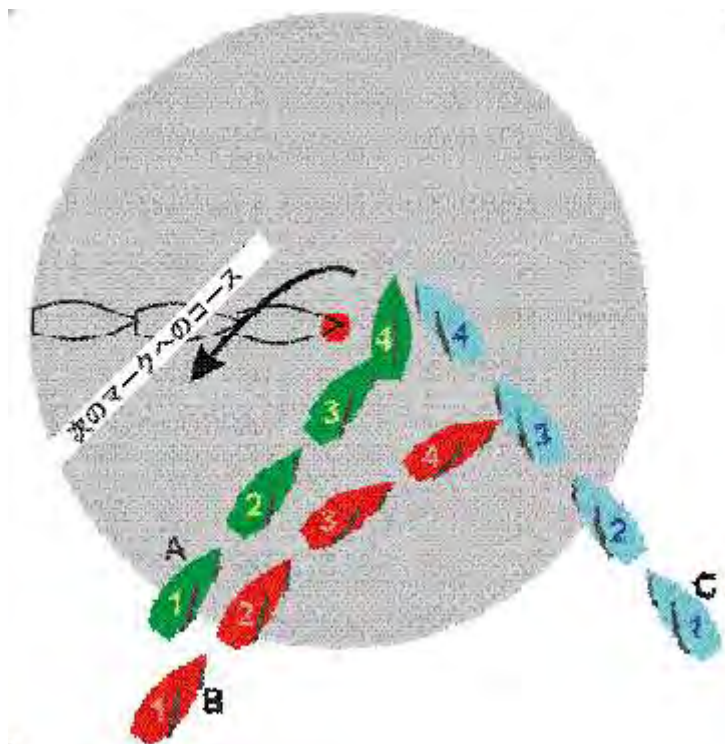
B 006

Q&A 2009-025

2009年3月17日公表、2009年12月28日改訂

新定義 [マークルーム] と規則 18.5 (b) との関係でプロパー・コースの質問を明確化する 2つの状況。

状況 1



ポート・タックで風上の A (グリーン) がゾーンで B (レッド) にオーバーラップし、従ってマークルームの資格を得た (規則 18.2 (b))。スターボード・タックの C (ブルー) がマークをフェッチングしていた。B は C の後を通った。A は艇 B と C がいなかったであろうマーク回航のようにマークを回航していた。A は C を避けていなかった。

質問 1

A はプロパー・コースを帆走していたのか？

回答 1

規則 18 のどの部分も A と C との間で適用されない (規則 18.1 (a) と (c))、A のプロパー・コースはこの状況では無関係である。

A は規則 10 に基づき C を避けていなければならない。

質問 2

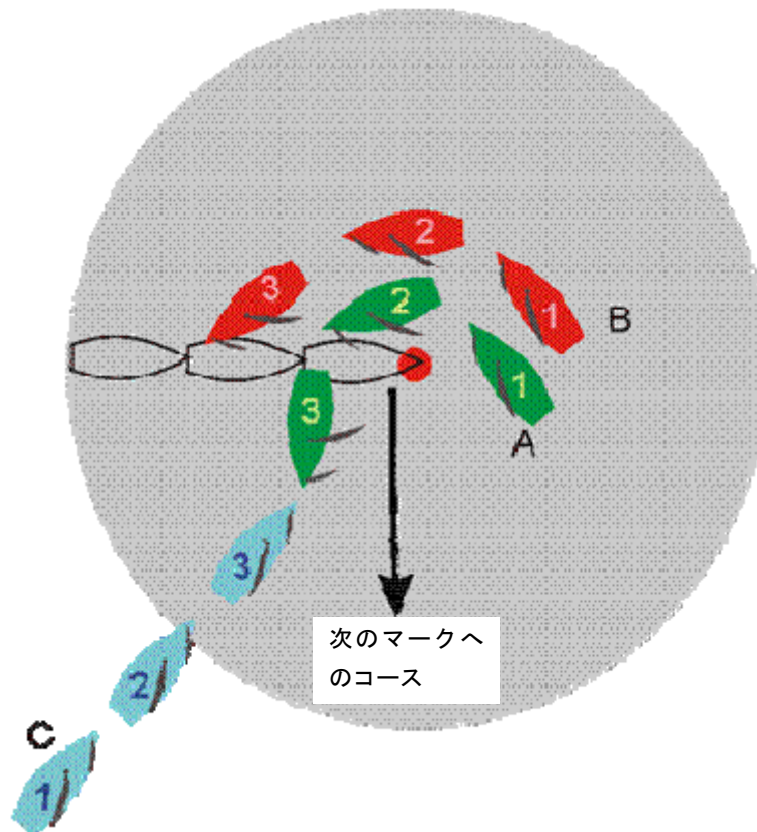
判決はどうすればよいのか？

回答 2

A は規則 10 で求められたとおりに C を避けていなかった。A を失格とする。

B は A にマークルームを与え、A に規則 10 違反を強いなかったため、規則 64.1 (c) は適用できない。

状況 2



スターボード・タックで風下の A (グリーン) が、ポートに見て通過する風上マークのゾーンで B (レッド) にオーバーラップした。C (ブルー) は、ポート・タックでマークに近づいていた。A は艇 B と C がいなかったであろうマーク回航のようにマークを回航していた。マークで A のコースを風下へ向かうコースに変更したことで、A は C に対し避けているためのルームを与えないで、C との衝突するコースになった。

質問 1

A はプロパー・コースを帆走していたのか？

回答 1

規則 18 のどの部分も A と C との間で適用されないので (規則 18.1 (c))、A のプロパー・コースはこの状況では無関係である。

質問 2

判決はどうすればよいのか？

回答 2

A はスターボード・タックの航路権艇であり、C はポート・タックの避けている艇であった。A は、コースを変更したとき、C に対し避けているためのルームを与えることを規則 16.1 により求められたが、A はそうしなかった。

規則 16.1 違反で A を失格とする。

B は A に資格のあったマークルームを与え、B は A に規則違反を強いなかったため、規則 64.1 (c) は適用できない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 007

Q&A 2009-028

2009年4月22日公表、2009年12月28日改訂

規則 20.1 に関する 2 つの質問。

質問 1

規則 20.1 (b) では、タックするためのルームを求めて声をかけられた艇はできるだけ早くタックするか、または直ちに「ユー・タック (タックせよ)」と声をかけることにより応じることを求めている。

声をかけられた艇は、次の状況では規則 20.1 に基づく義務に従うために掛け声に応じなければならないのか？

- (a) 航行可能な水面に囲まれたスタート・マークまたはそのアンカー・ラインに複数の艇がスタートするために近づいている時点からそれらを通り過し終わるまでに、1 艇がタックするためのルームを求めて声をかけた場合、
- (b) 声をかけた艇が明らかにクロスホールドのコースより風下を帆走している場合、
- (c) スターボード・タックの声をかけた艇が、ポート・タック艇に近づいており、そのポート・タック艇のためにタックするためのルームを求めて声をかけた場合、
- (d) 声をかけた艇がタックするための水を要求する場合、
- (e) 声をかけた艇が障害物を回避するためにコースを大幅に変更する必要がない場合、
- (f) 障害物が、声をかけられた艇がフェッチングしているマークである場合。

回答 1

- (a) 応じなくてよい。第 2 章 C 節の前文は、規則 20 を含む C 節の規則のいずれもこの状況では適用しないことを明らかにしている。
- (b) 応じなくてよい。規則 20.1 が適用される状況は、「クロスホールドまたはそれ以上風上に向かって帆走している艇は、タックするためのルームを求めて声をかける」場合である。その他の状況で掛け声が艇からきた場合には、規則 20.1 は適用されない。
- (c) 応じなくてよい。規則 20.1 は、クロスホールドまたはそれ以上風上を帆走している艇が障害物に近づいている場合にのみ適用される。ポート・タック艇はスターボード・タック艇にとって障害物ではない。ただし、スターボード・タック艇がポート・タック艇を避けている、または規則 22 が適用される場合には、ポート・タック艇を回避する必要がある場合を除く。

しかしながら、規則 20 が適用されないことを知って、タックするためのルームを求めて声をかけた艇は、規則 2 に違反していることがある。

- (d) 応じなければならない。規則には用いなければならない言葉が記載されていないので、タックするための「水」または「ルーム」の掛け声は、両方とも声をかけた艇の意図を明白に伝えているであろう。

- (e) 応じなければならない。声をかけた艇は、安全上障害物を回避するために大幅にコースを変更する必要がない場合、声を掛けることにより規則 20.3 に違反している。しかしながら、声を掛けられた艇はそれでも規則 20.1 (b) に従わなければならない。
- (f) 応じなければならない。声をかけた艇は、障害物が声を掛けられた艇がフェッチングしているマークである場合、声を掛けることにより規則 20.3 に違反している。しかしながら、声を掛けられた艇はそれでも規則 20.1 (b) に従わなければならない。

質問 2

声をかけた艇は、風位を越えることによりタックするための義務に従ったのか、それともクロスホールドのコースに到達しなければならないのか？

回答 2

声をかけた艇はタックして、新たなタックでのクロスホールドのコースに到達しなければならない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 008

Q&A 2009-030

2009 年 4 月 27 日公表

2 艇が反対タックでマークに近づいており、その内の 1 艇がゾーンの外側でタックを変更した。タックを変更した艇は、ゾーンに入ったときに、風位を越えたが、まだクロスホールドのコースに到達していなかった。

相手艇は、マークをフェッチングしていた。

質問

規則 18.3 がこのときの 2 艇間に適用されるのか？

回答

その通り。

タック変更の結果、その内の 1 艇がゾーン内で規則 13 に従い、相手艇がマークをフェッチングしている場合に、規則 18.3 が適用される要件が満たされる。

その艇がゾーンの外側か内側のいずれでタックを変更したかは、無関係である。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 009

Q&A 2009-033

2009年7月8日公表

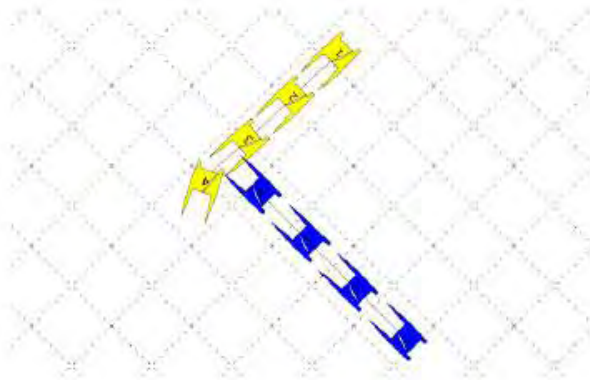
状況

艇はイクストリーム 40 カタマランである。

イエローはスターボードで風下へ向かって帆走していた。ブルーはスターボードで別のレグを風上へ向かって帆走しており、イエローの風下にオーバーラップしていた。

イエローはブルーの前を通り過ぎようとしていた。ブルーはずっとコースを維持していた。ブルーのバウとイエローのポート側の船尾近くのクォーター（後ろから 15 cm くらい）との間に衝突があった。イエローは、ベア・アウェイして直前に接触を回避しようとした。

見取図参照。



質問

規則 14 に基づき、イエローは常識的に可能な場合には、接触を回避しなければならない。

イエローはブルーに到達する前にベア・アウェイするかラフするかを選択肢があったという事実は、イエローが接触を回避することが常識的に可能であったことを意味するのか？

言い換えれば、イエローは、自艇とブルーとの間に衝突するコースとなって、接触を回避するために何かをしなければならない（すなわち、交差しようとしているときに、次の行動を取らなければ避けていることができないと気付いた）場合、接触を回避する行動だけをとる必要があるのか？

回答

規則 14 では、常識的に可能な場合には、すべての艇に接触を回避することを求めている。避けている艇が交差するコースで航路権艇に近づいている場合、接触を回避することはほとんどの場合常識的に可能である。更に、避けている艇が航路権艇のすぐ前を通過するコースを帆走する場合、避けているための適切な行動が十分早くに取られたならば、接触を回避することは常に常識的に可能である。

さらに、説明した状況では、航路権艇は、避けている艇が避けようとしていないと気付いた場合、規則 14 に基づき努力して接触を回避するという義務も負っている。

この場合、イエローが避けている艇としてブルーに到達する前にラフまたはベア・アウェイすることにより接触を回避することは常識的に可能であった。イエローが避けていないことがブルーにとって明らかになった場合、ブルーが接触を回避することも常識的に可能であった。ここではそうしなかった。「ただし、接触がどちらかの艇に対して傷害または損傷を起こした場合には、ブルーのみが航路権艇としてこの規則に基づきペナルティーを課されなければならない。」

ISAF 競技規則 Q&A サービス

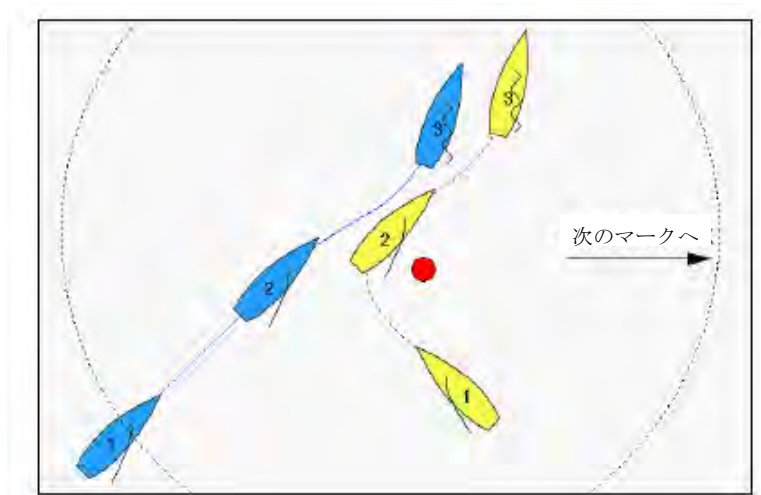
B 010

Q&A 2009-0036

2009年9月9日公表

質問

スターボードに見て通過する風上マークにおいて、ブルーはマークをフェッチングしており、イエローは見取図に示すようにゾーン内でタックした。位置2までイエローは規則違反せず、次のマークへ帆走するために引き続きベア・アウェイする場合には、規則違反しない。しかしながら、イエローはラフし、ブルーは引き続き避けているためにクロスホールドより風上を帆走しなければならなかった。ブルーはそうし、抗議した。イエローは規則違反したのか？



回答

イエローとブルーは反対タックでマークに近づいていた。イエローがタックを変更し、結果的にブルーがマークをフェッチングしているときにゾーン内で規則 13 に従わなければならない場合、規則 18.3 が適用される。規則 18.3 が適用される場合、それ以降規則 18.2 は適用されない。ブルーは規則 11 により求められているとおりに避けており、イエローのラフは規則 16 に従っている。イエローはブルーに自艇を回避するためにクロスホールドより風上を帆走させた。どちらの艇もゾーン内にいる場合には、規則 18 が引き続き適用され - 規則 18.1 の最初の文参照 - 、従ってイエローは規則 18.3 (a) に違反している。

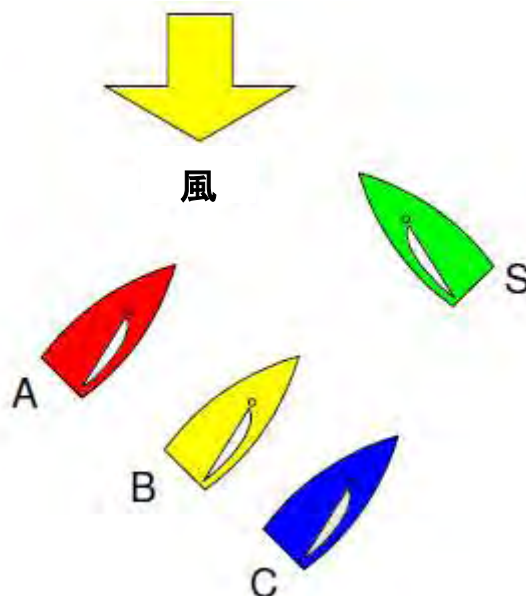
この回答はポート回りの風上マークで左右が逆の状況でも同様に適用される。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 011

Q&A 2010-001

2010年1月14日公表 (2010年1月15日修正)



想定した事実

艇 A、B、C はポート・タックのクロスホールドであり、A は C の風上にいる B の風上にいた。艇 S は A と衝突の恐れがあるスターボード・タックのクロスホールドであった。B と C がコースを変更しなかった場合には、両艇は S の後方を通過したであろう。

艇 A は S をかわすためにベア・アウェイし、B は S の後方を通過するための余地を A に与えるためにベア・アウェイした。

C はコースを保持し、B と C の間で衝突があったが、損傷も傷害のいずれもなかった。

どちらの艇もペナルティを履行しなかった。B と C の間で抗議があった。

質問

このインシデントではどのようにルールを適用し、どちらの艇または両艇を失格にすべきか？

回答

A、B、C は S を避けている必要がある。従って、S は 3 艇すべてにとって障害物である。C は B と A の両艇に対し航路権があるので、C は S のどちら側を通過するかを選ぶことができる（規則 19.2 (a) 参照）。しかしながら、C は S を回避するためにコースを変更する必要がないので、C は規則 20 に基づくタックするためのルームを求めて声をかけることができない。C は、S の後方を通過するので、B と A の両艇に対し規則 19.2 (b) により C と S の間を通過するためのルームを与える必要がある。同様に、B も A に対し規則 19.2 (b) によりルームを与える必要がある。

C が B に対し与える必要があるルームには、B が A に対しルームを与えるためと B が C を避けているための十分な余地が含まれる（チーム・レース・コール E9 中の斜体で強調した原則参照）。C はルームを与えていないので、規則 19.2 (b) に違反しており、従って、C は失格とされるとよい。C がルームを与えていれば、衝突は回避しえたので、C は規則 14 にも違反している。ただし、損傷も傷害もなかったので、C は規則 14 に基づくペナルティを課されることはない。

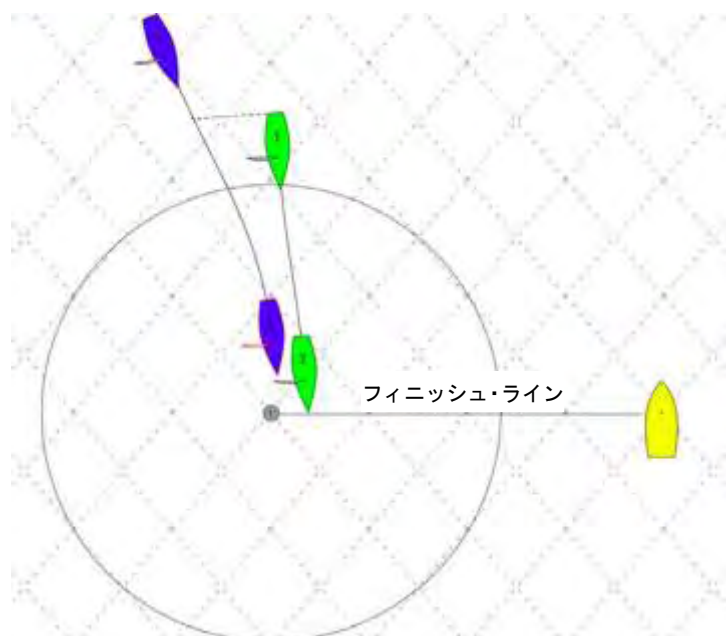
B は、規則 11 に違反しているが、C の規則 19.2 (b) 違反により違反を強いられたので、規則 64.1 (c) に基づき免罪とされる。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 012

Q&A 2010-009

2010年2月15日公表



状況

ポート・タックのグリーンとブルーが、風下にあるフィニッシュ・ラインのスターボード・エンドに近付いていた。グリーンはゾーンにおいてブルーのクリア・アヘッドであった。グリーンはまっすぐにフィニッシュ・マークに向かって帆走していた。ブルーは規則 15 に違反することなく、風下にオーバーラップした。その後ブルーはグリーンを回避するためにコースを変更せざるを得なかった。

質問 1

ブルーは規則 18.2 (b) に違反しているか？

回答 1

違反していない。グリーンはマークすれすれにフィニッシュ・ラインを横切ることを選択した。グリーンはマークルームに対する資格があり、マークルームはマークへ帆走するためのルームを意味している。ブルーはグリーンを回避するためにコースを変更してマークルームを与えている。

質問 2

グリーンは規則 11 の違反に関して規則 18.5 (a) に基づき免罪されるのか？

回答 2

免罪される。

質問 3

両艇が回避しえたであろう接触があった場合には、回答は異なってくるのか？

回答 3

損傷または傷害を伴った接触があった場合を除き、どちらの艇も規則 14 の違反ではペナルティを課せられないであろう。ブルーは航路権艇であり、グリーンはマークルームへの資格があった。しかしながら、ブルーがコースを変更せず、接触があった場合には、ブルーはグリーンにマークルームを与えなかったことにより、規則 18.2 (b) の 2 番目の文に違反していた。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 013

Q&A 2010-011

2010年3月9日公表

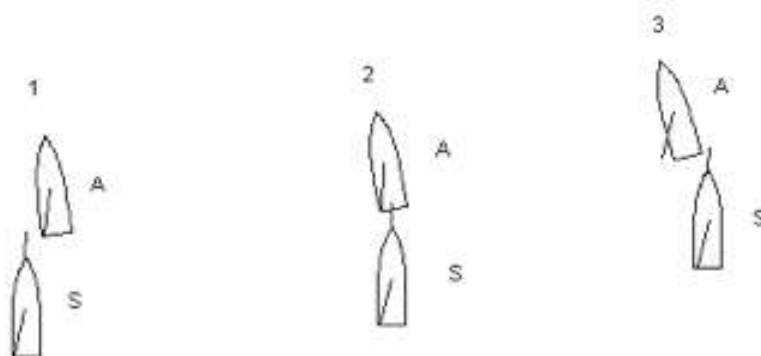
状況

2艇が交差するコースにいる。艇Bには固定のバウスプリットがある。

位置1で、SはAの風下へオーバーラップし、しばらくの間そのままであった。

位置2で、SのバウスプリットがAのスターンにオーバーハングした。

位置3で、SはAの風上にいる。



質問1

Sが風下艇であったのが風上艇へ移行したのはいつか？ 次となったのはいつか？

- 1 Sが完全にAの風下側でなくなる？
- 2 SのバウスプリットがAの中心線を通過する？
- 3 Sが完全にAの風上になる？

回答1

競技規則ではないが、「確かな最後の点」の原理が、規則を適用するための事実を認定するときにプロテスト委員会の助けとなることがある。このケースでは、相対的位置が変わったことが確実になったときに、Sが風下艇でなくなったであろう。このケースで限られた事実を考えると、SがAの風下となったのが確信できるときは、位置3である。

質問2

オーバーラップしている間に両艇間に接触があった場合には、Sが規則違反したと考えられるのはどの点だろうか？

回答2

両艇間に接触があった場合には、Sは規則14に違反していたであろう。ただし、Sが航路権艇である間は、損傷または傷害があった場合にのみ、Sは規則14違反のためにペナルティーを課されることがあり得た。Sは、避けている艇になった時点で、Aを避けている必要がある。

セーリング競技規則は、接触を回避し、艇はお互いに避けていることに基づいて書かれている。Sは航路権艇であった間に、規則15、16または17に違反しない限り、接触があろうがなかろうが、規則11に違反したのはAである。誰かが上から見下ろしていた場合、風上艇または前方の

艇のデッキのいずれかの部分の上をバウスプリットが通ったと見えたであろう直前のその時に、航路権艇はその時点で「回避行動をする必要」（定義『避けている』参照）がよくあるので、規則違反があったかもしれない。この『上から見下ろす』という概念は規則ではないが、規則を適用するための事実を認定するときにプロテスト委員会の助けとなることがある。

質問 3

もともと S が風上であって、最後に風下となった場合には、回答は変わるであろうか？

回答 3

状況を判断する原則は同じであろうが、規則の適用が異なるであろう。

質問 4

どちらの艇も風下艇でなく、どちらの艇もクリア・アスターンでない点がある場合には、どちらの艇に避けている義務があるのか？

回答 4

競技規則ではないが、「確かな最後の点」の原理が、規則を適用するための事実を認定するときにプロテスト委員会の助けとなることがある。このケースでは、航路権が変わったことが確実になるまで、そうでなかったと想定しなければならない。

質問 5

クリア・アスターンからオーバーラップした場合で、A が避けているためのルームを与えていたと想定すれば、S が風下艇にいるためには両艇のどんな相対的位置が存在しなければならなかったであろうか？

回答 5

S は、風下にオーバーラップしたときに、風下艇である - 定義『オーバーラップ』参照。競技規則ではないが、「確かな最後の点」の原理が、規則を適用するための事実を認定するときにプロテスト委員会の助けとなることがある。このケースでは、S がオーバーラップしなくなったか、風下でなくなったことが確実になるまで、S は風下艇のままである。

注：

プロテスト委員会は、避けている艇は衝突を回避するためにコースを変更しなかったこと、および航路権艇の側に本物で合理的な衝突のおそれがあったことを認定する場合、航路権艇の抗議を却下するとよい。プロテスト委員会が、航路権艇がコースを変更しなかったこと、および避けている艇が避け得たことに合理的疑いがあったと認定する場合、避けている艇を失格とするといふ。（ISAF ケース 50 参照。）

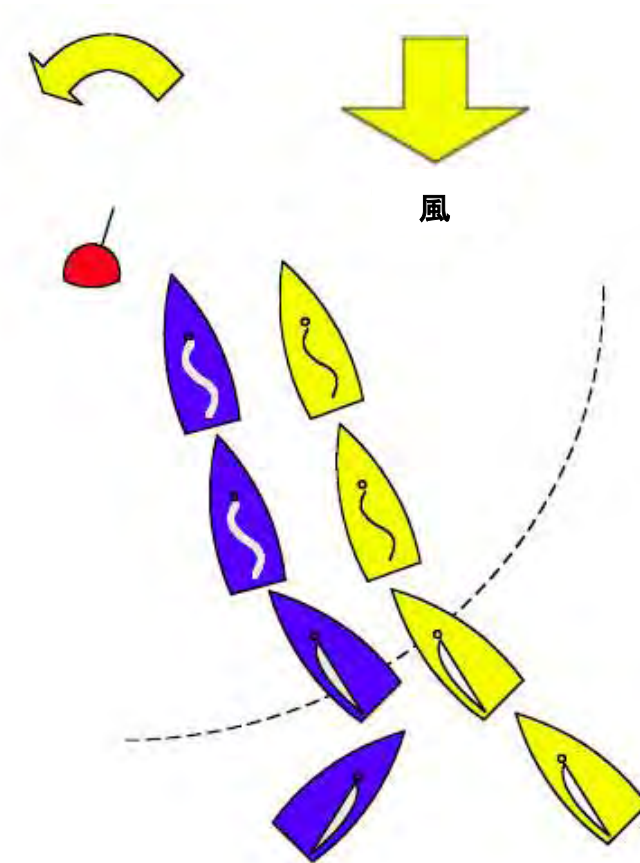
合理的に可能な場合には、規則 14 により求められているとおり、接触は両艇により回避されなければならない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 014

Q&A 2010-012

2010年3月10日公表



状況

イエローとブルーは、その状況下で速度を保持できる重量級の艇である。

イエローはマークをフェッチングしているが、ブルーがそこにいなくとも、イエローはクロスホールドより風上を帆走しないでマークを通過し得なかった。

ブルーは、ゾーン内で規則 13 に従い、クロスホールド・コースに到達し、その後マークを通過するためにラフした。イエローは避けることができた。

質問

ブルーは規則 18.3 に違反しているか？

回答

違反している。

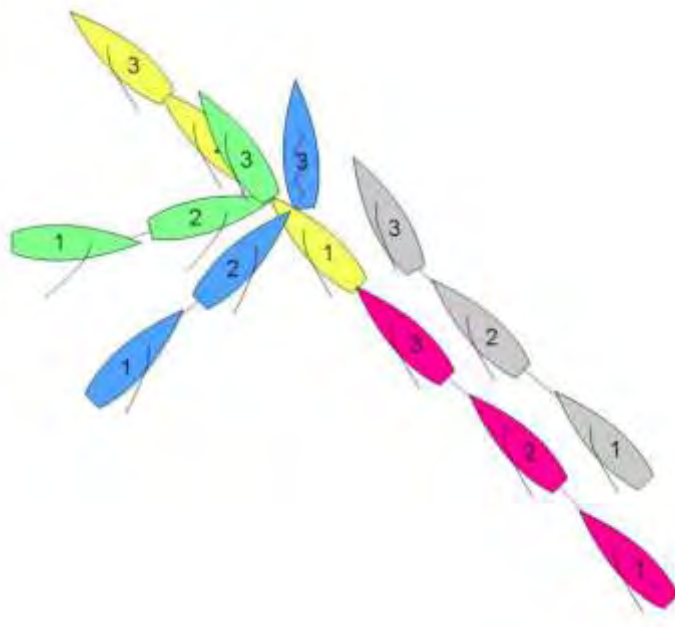
ブルーがラフしたとき、イエローはクロスホールドより風上を帆走しないでブルーを回避することはできない。その結果、ブルーは、イエローにクロスホールドより風上を帆走させた。イエローがクロスホールドより風上を帆走しないとマークを通過できなかったであろうという事実は、無関係である。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 015

Q&A 2010-013

2010年3月30日公表



位置 1 での状況

グリーンは内側艇であり、イエローの後を通過するためのブルーからのルームを必要としている。風下のポート艇ブルーは、先行するスターボード艇イエローの後を通過するためのコースを帆走している。

ブルーは風下スターボード艇パープル（紫）をたやすく横切ることができたが、風上スターボード艇グレーを回避するために、コースをかなり変更しなければならない。ブルーはグリーンにタックするためのルームを求めた。

質問 1

ブルーが位置 1 でタックするためのルームを求める場合、そのことで先行するスターボード・タック艇の下を通過するためのルームをグリーンに対し与えるという規則 19.2 (b) に基づくブルーの義務は解放されるのか？

回答 1

解放されない。C 節の前文では、規則 20 を適用する場合、規則 19 は適用しないと言っているが、これは同じ障害物での 2 艇間だけのケースである。規則 19.2 (b) では、障害物イエローでグリーンに対しルームを与えることをブルーに求めている。

上記とは別に、規則 20 はグレーでブルーとグリーン間に適用され、この障害物は別のものである。従って、両方の障害物が適用される。

質問 2

質問 1 への回答が「解放されない」で、グリーンがイエローの後を通過し、できるだけ早くタックする場合には、タッキング中にブルーがグレーを避けていなかったならば、ブルーは規則 20.2 に基づき免罪されるのか？

回答 2

免罪されない。規則 20.2 では、艇が規則 20.1 (b) に基づくルームを得る資格のある艇がルームを得ている場合、規則 20.2 を適用すると言っている。規則 20.2 で指しているルームは、「ユー・タック (タックセよ)」との返答に応じている艇に対するルームであるので、ブルーはグレーに関して規則 20.2 に基づき免罪されることはない。

質問 3

質問 2 への回答も免罪されず、ブルーは位置 2 の後でタックできず、グレーを避けているか、またはベア・アウェイし、かつパープルを避けている場合には、ブルーは何をすればよいのか？

回答 3

ブルーは、グリーンに対し規則 20.1 (a) により必要とされる応じるための時間を与えるためにグリーンに遅れずに声を掛けなければならない。ブルーが声を掛けた後、グリーンがイエローの風下へタックできた場合には、グリーンはそうしなかったことで規則 20.1 (b) に違反した。その結果、ブルーがグレーに関して規則 10 または 13 に違反した場合には、規則 64.1 (c) に基づき抗議審問の結果で免罪とされるであろう。

ブルーが声をかけた後、グリーンがタックするための最初の機会がイエローの後方を通過した後であった場合には、グリーンは規則 20.1 (b) に従っていた。ブルーは、合理的に可能な場合には、他艇との接触を回避しなければならない、また自艇が第 2 章の規則に違反したかもしれないと思う場合には、ペナルティーを履行しなければならない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 016

Q&A 2010-017

2010 年5 月21 日公表

状況

反対タックの2 艇が、ポートに見て回航する風上マークに近付いている。A がポート・タックで、B がスターボード・タックである。A がゾーンの内側でスターボードへタックし、B の内側へオーバーラップした。B はコースを変えていない。A のタック完了の2、3 秒後、B はマークを回航するためにベア・アウェイし、その間にA と接触した。

質問

どの規則に違反しているのか？

回答

風上艇 B がベア・アウェイし、風下艇と接触した場合 - 風上艇が規則 11 と 14 に違反している。

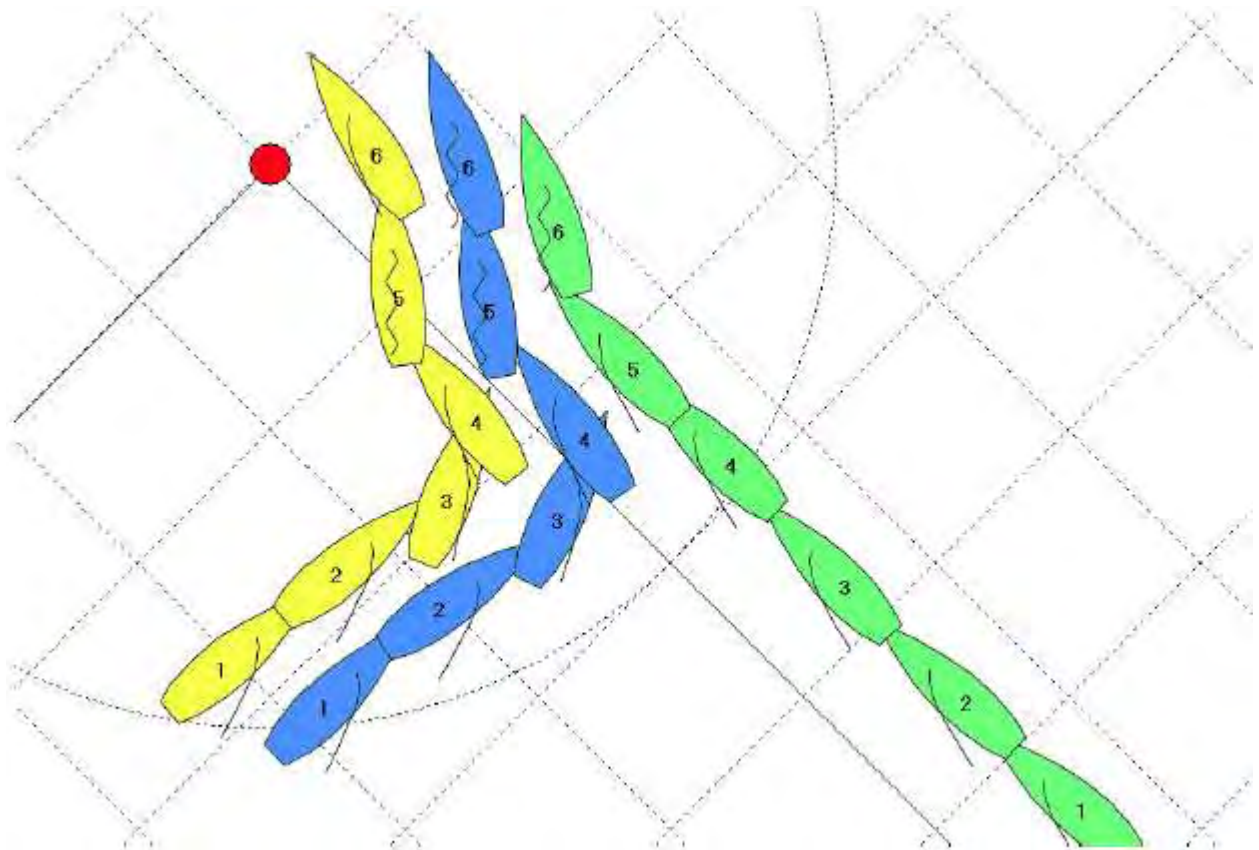
ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 017

Q&A 2010-020

2010年6月5日公表

状況



位置2の直後、イエローはタックして、マークをフェッチングできると確信した。ブルーは、最初グリーンの前を横切れると思ったので、タックするためのルームを求める声をかけなかった。しかしながら、イエローがタックするためにラフするとすぐに、ブルーは2艇が同時にタックできるように直ちにラフし、タックした。2艇がタックを完了したときに、グリーンとマークの間を通過するためのルームは1艇分（両艇ではない）あった。

タックの完了後、イエローはマークを回航するためにラフし、ブルーはイエローに対しマークルームを与えるためにラフした。グリーンはブルーを回避するためにクロスホールドより上にラフせざるを得なかった。グリーンはブルーを抗議し、ブルーはイエローを抗議した。

質問1

判決はどうするのがよいか？

回答 1

規則 18.3 (a) 違反によりブルーにペナルティーを課す。

ブルーがタックを完了した瞬間から、グリーンはブルーを避けている必要があった。グリーンは避けており、どの規則にも違反していない。

イエローは、規則 18.3 (a) によりグリーンに自艇を回避するためにクロスホールドより風上を帆走させないようにする必要があった。グリーンがクロスホールドより風上を帆走したのは、イエローを回避するためではなく、ブルーを回避するためであった。イエローは規則 18.3 (a) に違反していない。

イエローがタックを完了した時点で、ブルーはイエローを避けている必要があった。ブルーは避けており、規則 11 に違反していない。

さらに、ブルーは、規則 18.3 (a) によりグリーンに自艇を回避するためにクロスホールドより風上を帆走させないようにする必要があった。ブルーはこの規則に違反した。ブルーは規則違反を強いられることも、イエローに規則違反をさせたこともなかったため、ブルーは規則 64.1 (c) に基づく免罪とされることはない。

質問 2

2 艇がタックを完了したときに、グリーンとマークの間を通過するためのルームが 1 艇分さえもなかった場合には、質問 1 の回答は違ってくるのであろうか？

回答 2

違わない。タック後、イエローがラフしてマークをフェッチングでき、ブルーがラフしてイエローを避けていることができ、かつ、グリーンがマークすれすれを通過するためのコースを帆走していたとしても、ラフしてブルーを避けていることができた場合には、回答は同じになる。

いずれの場合でも、ブルーがいなかったならば、イエローがグリーンに自艇を回避するためにクロスホールドより風上を帆走させた場合には、イエローは規則 18.3 (a) に違反していたであろう。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 018

Q&A 2010-025

2010 年 6 月 29 日公表

状況

2 艇のフェー45 が、波のない海で風力 3 の中、約 7-7.5 ノットで風上マークに近づいていた。

ブルーはスターボード・タックでマークをフェッチングしようとしていた。

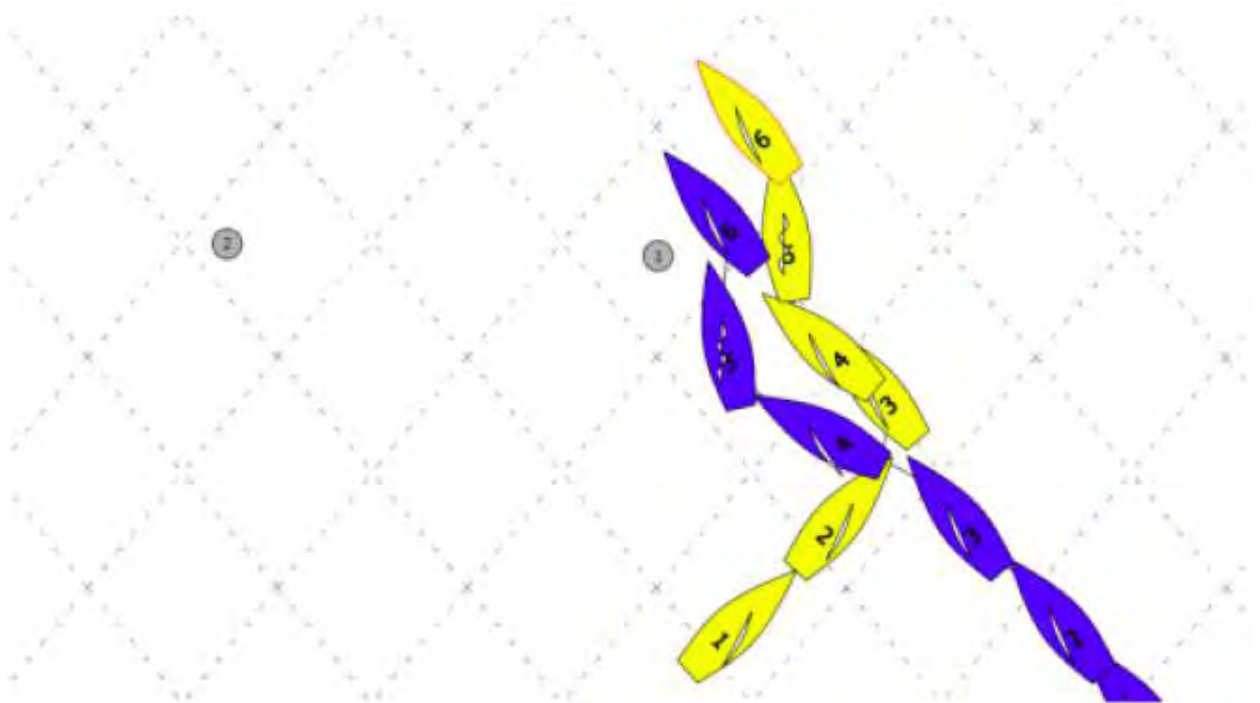
ポート・タックで近づいていたイエローは、ゾーン内でスターボード・タックへタックし、マークへのレイ・ライン上のクロスホールドのコースとなった。イエローはタックにより速度が落ち、ブルーは接触を回避するためにイエローの風下にベア・アウェイせざるを得なかった。その後、ブルーは直接マークに向けることができなくなった。

ブルーはマークを回航するためにクロスホールドより風上にラフした。そうしている間に、ブルーの速度は落ちた。

イエローはブルーのラフに応じて、ブルーを避けている新たなコースへベア・アウェイした。

ブルーはマークを回航でき、新たなコースへベア・アウェイした。

ブルーとイエローとの間には接触はなかった。



質問 1

ブルーがオーバーラップした時点から規則 18.2 (a) が適用されるのか？

回答 1

違う。規則 18.3 が適用される。規則 18.3 が適用される場合、それ以降規則 18.2 は適用されない。
規則 18.3 参照。

質問 2

ブルーがイエローの内側にオーバーラップした場合、規則 18.3 (b) はイエローがブルーに対してマークルームを与えることを求めている。イエローは、マークルームに規定されたとおりにブルーに対してマークへ帆走するためのルームを与えたのか？

回答 2

与えた。いったんブルーがイエローの内側にオーバーラップしたならば、イエローはブルーに対してマークへ帆走するためのルームを与えなければならない。ブルーはマークへ帆走するためにクロスホールドのコースより風上に帆走する必要があり、イエローはブルーに対し必要とするルームを与えた。

質問 3

質問 2 への回答が与えていなかった場合、規則 18.3 の違反なのか？

回答 3

あてはまらない。

質問 4

ブルーがイエローの行動のためにマークにいたときにプロパー・コースを帆走できず、従って「できるだけ早く」フィニッシュできなかったことをケースとすることができるか？_

回答 4

できない。ブルーは、オーバーラップした瞬間に航路権艇となった。イエローはブルーを避けていて、ブルーがマークへ帆走するためのルーム、その後マークにいる間にプロパー・コースを帆走するためのルームを与える必要があった。イエローはブルーを避けており、マークでプロパー・コースを帆走するためにベア・アウェイするためのルームをブルーに与えた。オーバーラップする前に、ブルーがイエローを避けているためにプロパー・コースより風下を帆走せざるを得なかったという事実は、関係ない。

質問 5

次に、マークにいる間にブルーがプロパー・コースの帆走を妨げられたことはケースとなるであろうか？_

回答 5

あてはまらない。

質問 6

上記の質問 4 と 5 の影響が規則 18.3 の違反があることとなったのか？_

回答 6

違う。

質問 7

ブルーは次のときに「マークに」いたのか？

- a. 位置3でベア・アウェイする義務があったとき？
- b. 位置5でバウがマークの近くにあったとき？

回答 7

艇がマークの近くにおいて、次の行動がマークを回航するためにコースを変更することになるときに、通常艇は「マークに」いることになる。この行動が次にプロパー・コースとなる。この場合、位置 5 で起こったであろう。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション C

スタート

C 01 規則 30.1 [I 旗規則 (ラウンド・アン・エンド規則と呼んでいた)] についての明確化

C 02 艇が両方向にスタートする場合 - どうすべきか?

関係するその他の質問:

D 02, D 06, F 02, G 03, G 07, G 08, J 01, M 02

ISAF 競技規則 Q&A サービス

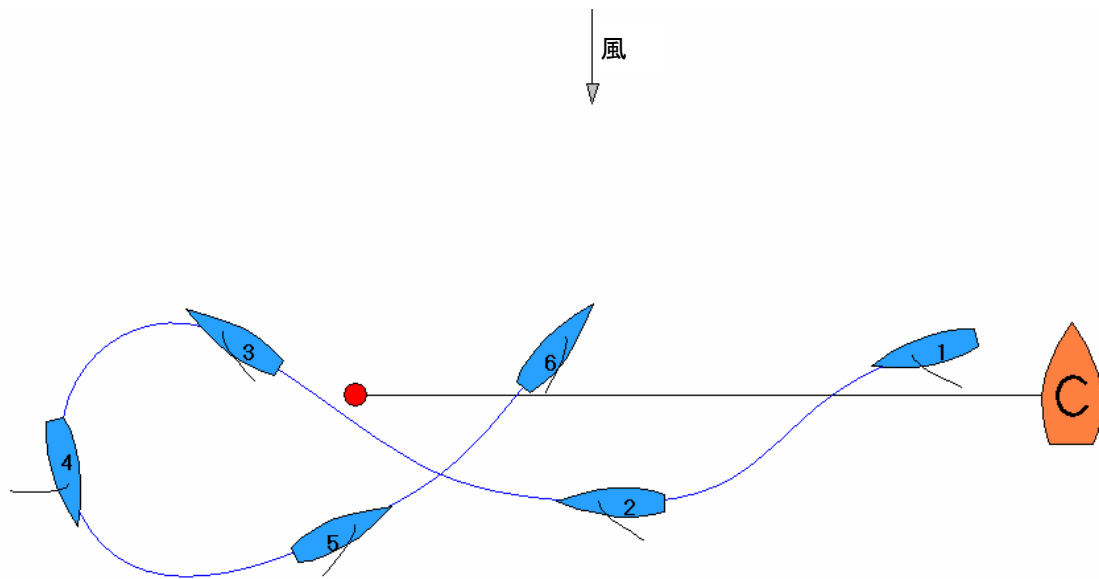
C 001

Q&A 2007-004

2009年1月12日改訂

状況

規則 30.1 (I 旗規則) が適用されている。スタートの 50 秒前に、ある艇がスタート・ラインのコース・サイドにいた。その後、この艇は見取り図に示す通りに帆走し、コース・サイドからプレスタート・サイドへスタート・ラインの延長線を横切った (位置 3 と 4 との間)。



質問

この艇は規則 30.1 の要件に従っていたのか？

回答

従っていた。規則 30.1 は、この艇がスタートする前にコース・サイドからプレスタート・サイドへスタート・ラインの延長線を横切ることを求めており、この艇はこの要件を満たしている。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

C 002

Q&A 2009-027

2009年4月22日公表

状況

このインシデントは、ハンディキャップ・クルーザー・レースのスタートで起こった。レース時間は、艇のタイプによるが4-8時間と予期されており、風は7ノット前後であった。

帆走指示書では、スタート・ラインの位置と、それを委員会艇と航路標識を結ぶ線であると定められていた。帆走指示書には、委員会艇がスタート・ラインのスターボード・エンドであるかどうかを明示しておらず、またそれ以外に艇がどちらの方向にスタートしなければならないかも定められてなかった。スタート・ラインは風向にほぼ直角に設定されていた。最初のマークは、スタート・ラインの風下で、向きはスタート・ライン自体からほぼ30度の角度であった。

多くの艇が思い思いの方向にスタートし、レース委員会が展開を見て混乱を解消するためにスタート直前に数艇に口頭の指示を与えようとしたという証言があった。風上へ向かってスタートした艇は、レース委員会艇をできるだけ早く回航し、最初のマークへ向かってベア・アウェイした。それらの艇はマークから離れて最初のタックを行うことにより不利になった。

スタート直後に、風上へ向かってスターボードでスタートしていた艇Aと、風下へ向かってスタートしようとしており、反対方向でスタート・ラインを横切っているポートの艇Bとが衝突した。スターボード艇は、衝突前にスタート・ラインを離れていた。

質問1

レースをスタートする方向が定められていないスタート・ラインからスタートさせることはできるか？

回答1

スタート・ラインは帆走指示書に記載されていなければならない。定義「スタート」は、帆走指示書にさらに記載するという要件はなく、プレスタート・サイドからコース・サイドへの方向と定めている。

質問2

質問1への回答が「できる」とするならば、プロテスト委員会は、数艇がスタート方向の選択で明らかに不利となったと決定した場合には、レースを中止することは正しいだろうか？

回答2

プロテスト委員会は、艇が救済を受ける資格があるといったん判定すれば、「影響を受けたすべての艇に対してできるだけ公平な調整を行う」ことを求められている。救済を受ける艇に対して、

得点が悪くなったことがその艇の過失でなかったことでなければならない。定義「スタート」に反してスタートすることにより、艇はその要件を満たしていない。ただし、競技者が定義に従うためにスタート・ラインをどちらの方向に横切ろうとしているかを明白に特定することが合理的に可能でなかった場合には、この状況でプロテスト委員会が取り得る1つの選択肢は、レースの結果のままにすることであろう。ISAF ケース 82 は、フィニッシュ・ラインでの同じ状況に関し記載している。

質問 3

プロテスト委員会のレースの中止が正しかったとするならば、艇は衝突の時点で「セーリング競技規則」に従わなくてよいのか？

回答 3

艇はレース中であり、「セーリング競技規則」に従わなければならない。このことはレースを中止することにより救済を与えるというプロテスト委員会の後の決定により影響を受けることはない。中止の影響で、第2章の規則違反に対しペナルティーを課すことができなくなる - 規則 36 参照。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション D

コースの帆走

- D 01** 規則 28 に関する「マークの側」
 - D 02** マークの正しくない側に追いやられた艇は、それでもそのマーク回りを正しく帆走する必要がある。その艇は規則 28 違反を「強いられた」のではない。
 - D 03** 規則 28 の明確化。片方のハルがマークの上を飛んでいるカタマランのマーク回航
 - D 04** ゲート・マークの内の 1 つを紛失した場合
 - D 05** マークとの接触とフィニッシュとレース中の定義
 - D 06** コースを帆走している OCS 艇の権利
-

関係するその他の質問：

C 02, E 02, E 04, E 05, E 06, E 07, F 02, F 03, F 06, F 08, G 01, G 08, J08, M 03, M 05

ISAF 競技規則 Q&A サービス

D 001

Q&A 2009-008

2009 年1 月9 日公表

質問

規則 28 [コースの帆走] に関して、「マークの側」をどう理解するとよいか？

回答

規則 28 に関して、マークの定められた側は、艇が帆走指示書に記載されたコースを帆走したときに、艇の航跡を示す糸があるところである。糸がマークを巻いている場合でも、このことを適用する。

ISAF ケース 90、106、108 も参照。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

D 002

Q&A 2009-010

2009 年1 月9 日公表

状況

ブルーがマークを回航または通過するためのルートをイエローに与えなかったため、別の艇またはマークとの接触を回避するために、イエローはマークの正しくない側を強いられた。イエローはその後、戻って、マークを定められた側で通過することなく、次のレグを続けた。

質問

このことはイエローに対しルートを与える必要がある規則にブルーが違反した結果であり、イエローの規則 28.1 違反に関しては規則 64.1 (c) に基づきイエローを免罪とするとプロテスト委員会は結論付けることができるか？

回答

できない。

艇は、別の艇の規則違反の結果、規則違反を強いられた場合を除き、規則 64.1 (c) に基づき免罪することはできない。このケースでは、ブルーは、マークでイエローに対しルートを与えなかったときに規則に違反したが、ブルーはイエローに規則違反を強いていなかった。イエローは、インシデントの後いつでもマークを定められた側で通過することができた。イエローは、フィニッシュするまで、規則 28.1 に違反していなかった。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

D 003

Q&A 2009-014

2009 年1 月9 日公表

質問

ポート・タックのカタマランが、ポートで通過する風下マークに近づいている。ポート（風上）のハルを風下マークの上、場合によってはその風上を「飛んでいる」カタマランは、そのマーク回航に関して規則 28.1 の要件に従っているのか？ スターボードのハルが水中にある唯一のハルであり（航跡を作り出す）、このハルはマークを正しく通過している。

回答

従っている。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

D 004

Q&A 2009-034

2009 年 8 月 17 日公表

状況

次の帆走指示が適用されている：

8.1

添付 A の見取図には、レグ間の概ねの角度、通過するマークの順序、それぞれのマークをどちら側に見て通過するかを含むコースを示す。（風下のレース運営艇とピン・エンド・マークの間をスタートし、風上をポートに見て通過し、風下マークとしてのゲート・マーク、レース運営艇と風上マークとの間の風上でフィニッシュする。）

9

マーク 1（風上）とマーク 2（ピン・エンド・マーク）は黄色のピラミッド形ブイとし、ゲート・マーク（風下ゲート）3P と 3S は小さい赤色のピラミッド形マークとする。

インシデント：

数艇がゲートに近づいている最初の風下へ向かうレグで、ゲート・マークの内の 1 つが強烈な暑さのために破裂し、沈んだ。レース委員会は規則 34 に規定されているとおりに、マークを元に戻すことも、M 旗を掲揚したもので代替することもしなかった。

質問 1

1 つだけ残っているマークのどちら側に見てマークを通過するとよいのか？（規則 28.1 (c)）

回答 1

関係のある帆走指示がない場合、残っているブイはもはやマークではない。帆走指示にゲートを記載している場合、艇は規則 28.1 (c) に従うためにゲート・マークの間を通過する必要がある。2 つのゲート・マークの内の 1 つが見えなくなった場合、他のものにはもはや定められた側がない。艇はそのブイをどちらの側に見て通過してよく、それと接触してもよい。

この問題を避けるために、ゲートに 1 つのブイしかない場合に定められた側を規定し、まだ定められた側のあるマークであるようにすることをレース委員会に勧める。艇はその後他の単独の回航マークのように残っているマークを回航し、また残っているマークに接触することは許されなくなる。

このような帆走指示がない場合、レース委員会は規則 32.1 (d) に基づく中止を考慮することが適切となる。ただし、そうしない場合で、すべての艇がインシデントなしでポートかスターボードのいずれか（またはその混合）に見て残っているブイを通過して、その後コースの残りを帆走した場合には、レース後の救済はレース委員会、プロテスト委員会の主導でまたは艇による要求で考慮されることができよう。

1 艇以上が、残っているブイを回航しないような、他艇よりも短いコースを帆走すると決めたか、または例えば紛失したブイを探すことによりそれ以外の不利をなつた場合には、中止の理由となるであろう。それ以外で、プロテスト委員会が、すべての艇は公正なレースであったことを適切な証言を得た後納得させられ、どの艇もレース委員会の処置に損害のない場合には、できるだけ最も公正な調整が成績をそのままにすることであると決定することも適切であろう。

レースの得点が記録されるためには少なくとも1艇がコースを帆走しなければならないという要件は、少なくとも1艇がそうすることが可能であることを前提とする。その要件はここでのケースではなく、プロテスト委員会はこの状況下ではそれを無視する資格が与えられている。

質問 2

回答がどちらの側でもよい場合には、同時にポートに見てとスターボードに見てそのマークを通過する艇があれば、規則 18 はこれ以降適用されず、第 2 章 A 節の規則が適用されるということが正しいのか？

回答 2

艇が残っているブイの回航を選択する場合には、同じ側に見てそのブイを通過する場合と異なる側に見てそのブイを通過する場合の両方に、第 2 章 A 節の規則がそれらの艇間に適用される。第 2 章 B 節の規則も同等に適用される。

第 2 章 C 節の規則（規則 18 を含む）が適用される場合、A 節と B 節の規則も適用されることに注意するとよい。規則 18 が適用される場合、マークルームの資格を与えられている艇は、同じ状況でこれらの規則のいくつかの違反に対しては免罪とされる。残っているブイはマークでなくなるので、規則 18（規則 18.5 を含む）は適用されない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

D 005

Q&A 2010-004

2010 年1 月19 日公表

状況

定義「レース中」には、「艇がその準備信号から、**フィニッシュ**してフィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークを離れるまで、もしくはリタイアその他をするまで、**レース中**であるという。」と記載されている。

規則 31 には、「レース中、艇は、次のいずれかのマークと接触してはならない。

- ・ スタート前のスタート・マーク
- ・ 帆走中のコースの起点、境界または末端となるマーク
- ・ **フィニッシュした後のフィニッシュ・マーク**」と記載されている。

質問

艇が定義「レース中」に基づきフィニッシュした場合、即ち、フィニッシュして、フィニッシュ・ラインを離れ、その後マークに接触した場合には、その艇は規則 31 に違反しているか？

回答

違反していない。艇が**フィニッシュ**してフィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークを離れた場合には、その艇はもはやレース中ではないので、規則 31 は適用されない。

Q&A 2006-002 も参照

ISAF 競技規則 Q&A サービス

D 006

Q&A 2010-024

2010年6月29日公表

状況

フリート・レースがスタートして、最初のランニングでLとWとの間でラフィング・マッチがあった。両艇は抗議したが、損傷も傷害もない接触があった。
レース後、WはOCSであったことが判明した。

質問

WとLが同じレグ上ではなく、Lがラフィング・マッチを始めたときに、Lはプロパー・コースより風上を帆走していただけではなく、Wを妨害したので、規則23.2にも違反していたとWが主張することは受け入れられるか？

回答

LとWの両艇は同じレグにいた。Wは正しくスタートせずに、後でOCSと得点記録されるかもしれないが、Wは規則に基づくすべての権利と義務を持って帆走を続けている。

どの規則もWがLに対して根拠のない主張することを妨げてはいないが、プロテスト委員会は規則に拘束され、両艇が同じレグにいたので、規則23.2は適用されない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション E

フィニッシュ

- E 01** 艇がフィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークを離れるのはいつか
 - E 02** 艇が正しくない側でフィニッシュ・ラインのピン・エンドを通過、またはフィニッシュ・マークと接触した場合のレース委員会の処置
 - E 03** フィニッシュ・マークでのフェッチングの明確化
 - E 04** 「通常的位置」 - 転覆した艇のフィニッシュ
 - E 05** ISAF ケース 45 関連 - 艇に定義 [フィニッシュ] に反するフィニッシュを求める帆走指示についてのケース
 - E 06** コース短縮について、レース委員会艇がフィニッシュ・ラインの「正しくない」側に位置している場合のフィニッシュ
 - E 07** いつ艇はフィニッシュするのか - いつラインはフィニッシュ・ラインとなるのか
 - E 08** ケース 112 と Q&A 2009-026 (E 07)
-

関係するその他の質問：

B 12, D 05, F 01, F 03, F 11, G 01, J 08, M 03

ISAF 競技規則 Q&A サービス

E 001

Q&A 2006-002

2009年1月12日改訂

質問

定義 [レース中] に関して、艇はフィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークを「離れる」のはいつか？

回答

艇体、乗員または装備のどの部分もフィニッシュ・ライン上になくて、どちらのフィニッシュ・マークも艇のコースに影響していないときに、艇はフィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークを離れたという。

フィニッシュ・ラインをクロスホールドでフィニッシュ・ラインを離れ、フィニッシュ・ラインのピン・エンド・マークに向かって帆走を続けている艇は、流れでその艇がマークに接触した場合、依然としてレース中であり、規則 31.1 に違反した。フィニッシュ・ラインを横切り、フィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークから離れて帆走し、その後フィニッシュ・ラインのマークに当たった艇は、もはやレース中ではないので、規則 31.1 に違反していない。

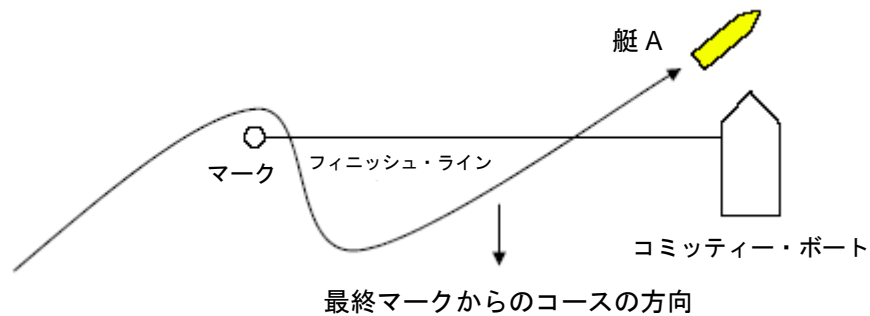
ISAF 競技規則 Q&A サービス

E 002

Q&A 2006-003

2009年1月12日改訂

状況 A



質問 1

状況 A において、艇 A がフィニッシュ・ラインのピン・エンドを正しくない側で通過し、その後ラインの下に下がり、フィニッシュし、ハーバーへ帆走して行ったのをレース委員会が目撃した。レース委員会はこの状況でどうすればよいのか？

回答 1

その艇は定義 [フィニッシュ] に従っているので、レース委員会はフィニッシュ順位でその艇の得点記録をしなければならない。レース委員会は、規則 28 違反で艇 A を抗議すればよい。フィニッシュ・ラインを横切った後に、艇はフィニッシュ・ラインで行ったコースの帆走での誤りを正すことができるが、そうしない場合には、その艇は最初に横切ったときにフィニッシュしたとして、得点記録されなければならない。

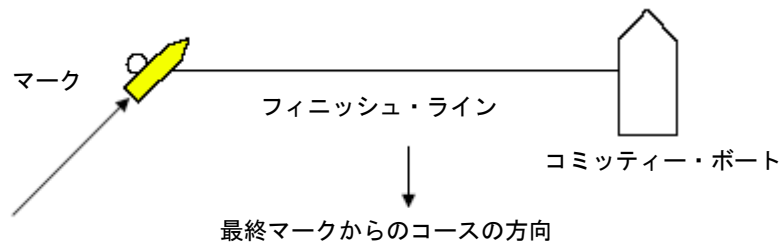
質問 2

艇 A が誤りを正すために戻る場合に備えて、レースのタイム・リミット後まで、レース委員会は定位置に留まっている必要があるのか？

回答 2

必要ない。ただし、艇 A が誤りを正すために戻り、タイム・リミット内にフィニッシュしそうな場合を除く。

状況 B



質問 3

状況 B において、艇 B がフィニッシュ・ラインを横切るときに規則 31 に違反しているのをレース委員会が目撃した。艇 B はペナルティーを履行せずに、ハーバーへ帆走して行った。レース委員会はどうすればよいか？

回答 3

艇 B が最初にフィニッシュ・ラインを横切ったときに、レース委員会はそのフィニッシュ順位でその艇の得点記録をしなければならない。定義 [フィニッシュ] 参照。レース委員会は、その艇を規則 31 違反で抗議することができる。規則 60.3 参照。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

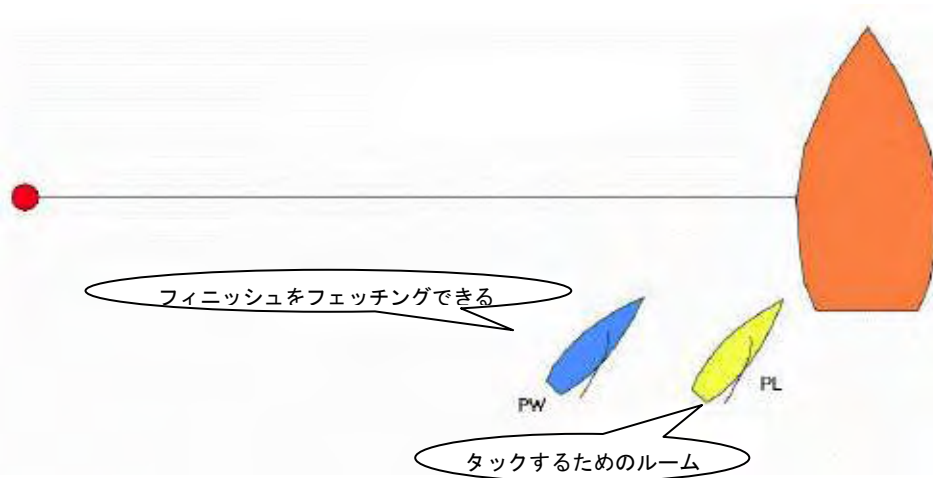
E 003

Q&A 2007-003

2009年1月12日改訂

状況

PW と PL はフィニッシュ・ラインのマークでもあるレース委員会艇に近づいている。PW はフィニッシュをフェッチングすることはできるが、レース委員会艇のバウをフェッチングすることができない。PL はPW に対してタックするためのルームを求めて声を掛けた。PW は「自艇はフィニッシュをフェッチングできる」と答えた。



質問 1

規則 20.3 に関して、PL はタックするためのルームを求めて声を掛けてはならないのはつぎのどれか？

- (a) PW がフィニッシュ・ラインをフェッチングしているとき（レース委員会艇以外）
- (b) PL がレース委員会艇をフェッチングできるとき。

回答 1

(b) PL がレース委員会艇をフェッチングできるとき。
この質問中のマークは、フィニッシュ・ラインが伸びているレース委員会艇である。

質問 2

規則 20.1 が適用されるのか？

回答 2

その通り。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

E 004

Q&A 2008-002

2009年1月12日改訂

質問 1

定義 [フィニッシュ] に関して、「正常な位置にある」という条件は艇体に対しても適用されるのか？

回答 1

違う。正常な位置は乗員もしくは装備に対してのみ適用される。正常な位置にある「乗員もしくは装備」の前後にある読点により、正常な位置にあるという要件は乗員と装備のみに限定している。

質問 2

定義 [フィニッシュ]、序文中の [用語] の項および規則 47.2 の 2 番目の部分に関して、次の場合にフィニッシュ・ラインを横切った場合には、転覆した艇は正しくフィニッシュしたのか？

- a) 乗員のすべてが、艇が転覆していたにもかかわらず、(何とか) 乗艇していた。
- b) 乗員の何人かは乗艇していなかったが、艇のすぐ近くにおいて、艇を起こそうとしていた。
- c) 乗員の何人かは、艇とその装備から離れていたため、乗艇していなかったが、転覆した艇に着くために泳いでいた。

回答 2

いずれもフィニッシュした。ディングーが転覆することは正常であり、従って、転覆したディングーと水中にいるその乗員は正常な位置にある。質問中に述べられた状況のすべてで艇が正しくフィニッシュしたこととなる。

また、乗員が艇を起こそうとしたり、艇に戻ろうとする正当な試みすべてを行っている間、艇は規則 47.2 に違反していない。ただし、乗員がそのレースでの順位を良くするための試みを行っていない場合に限る。乗員がフィニッシュ・ラインを横切るように艇を「泳いで進ませ」ようとする場合には、規則 47.2 と規則 42.1 の両方、場合によっては規則 2 に違反するであろう。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

E 005

Q&A 2009-005

2009 年1 月9 日公表

質問 1

ケース 45 に記載された事実に基づき、X が、救済要求と同時に、規則 28.1 違反として Y とその他の「かぎ回りのフィニッシュをした」艇すべてを抗議した場合には、プロテスト委員会の判決は、特に「糸の規則」と規則 28.1 の最初の文章中の語「フィニッシュ」に関連して異なるのだろうか？

回答 1

プロテスト委員会は、無効な帆走指示書に従ったすべての艇を失格とし、その後帆走指示書中で定義を変更することでのレース委員会の不適切な処理により明らかに悪くなった得点に基づきそれらの艇に対する救済を発議し得たであろう。無効な帆走指示書に従うことで、定義に従ってフィニッシュしなかったことによりそれらの艇が規則 28.1 違反の原因となり、従ってそれらの艇の行動は、自身の過失ではなかった。

質問 2

Y と「かぎ回りのフィニッシュをした」艇すべては、規則 64.1 (c) により求められている他艇により規則違反せざるを得なくなったので、規則 28.1 違反に関しては免罪されることはないのか？

回答 2

その通り。それらの艇は免罪されることはない。ただし、レース委員会の不適切な処置により誤った方向に導かれたので、それらの艇に救済を与えることができるであろう。

質問 3

プロテスト委員会が、挙げられた艇すべてを規則 28.1 違反のために失格とされるべきであると判決した場合には、それらの艇は規則 62.1 に基づき救済要求をすることができるか、それとも帆走指示書は定義を変更したので無効であったことを知るべきであったとして、その艇の過失であったのか？

回答 3

それらの艇は救済を要求することができた。上記 Q1 への回答参照。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

E 006

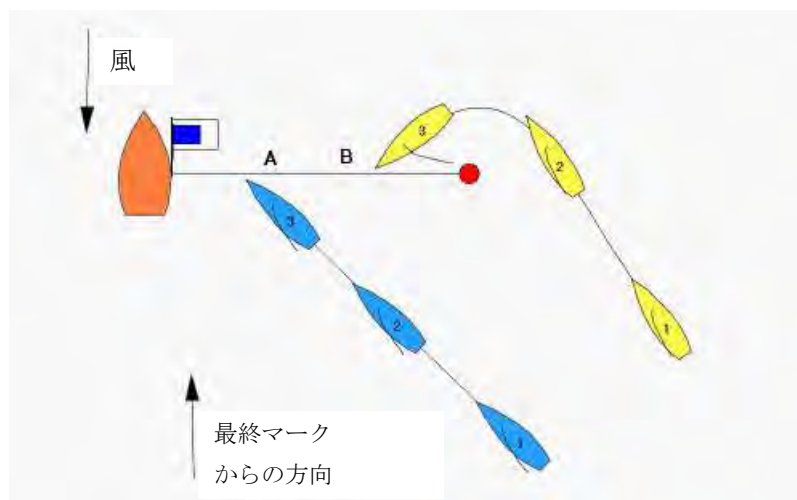
Q&A 2009-016

2009年1月21日公表

状況

帆走指示書に従って、マークをポートで回航することになっていた。不十分な風のために、レース委員会は、風上マーク近くのレース委員会艇上のポールに音響2声とともにS旗を掲揚することによりコースを短縮した。

マークのスターボード側にアンカーで固定するには条件が悪いため、レース委員会は、風上マークのポート側でレース委員会艇をアンカーで固定し、従って、マークの「正しくない側」にフィニッシュ・ラインを設定した。



質問 1

レース委員会がコースを短縮した後、今でもなお艇がマークをポートに見て通過し、見取り図中の艇 B (イエロー) のようにかぎ回りでフィニッシュする必要があるのか、それともマークはもはや回航マークではなく、フィニッシュ・マークなので、艇は、見取り図中の A (ブルー) のように最終マークからのコースの方向でフィニッシュ・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短縮の信号を発したので、そのマークは回航マークというよりもむしろ今はフィニッシュ・マークであり、艇は、定義 [フィニッシュ] に従って最終マークからのコースの方向でフィニッシュ・ラインを横切らなければならない。見取り図で、艇 A が正しくフィニッシュしている。

質問 2

プロテスト委員会は、マークの「正しくない側」にフィニッシュ・ラインを設置したことをレース委員会の不適切な処置とみなし、ケース 45 - 2007 年改正版参照、艇がフィニッシュ・ラインを横切った方向と関係なくラインを横切った順にすべての艇の得点を記録すると判決できるのか？

回答 2

できない。フィニッシュ・ラインははっきりと最終マークからのコースの方向に対し角度をつけてある以上は、フィニッシュ運営艇が位置している側に関係なく、定義 [フィニッシュ] は正しくフィニッシュする方向を示している。

レース委員会が、艇に正しくない側からフィニッシュ・ラインを横切ることを求めている帆走指示書を公表した場合には、そのことは不適切な処置であっただろうし、救済を考慮することができた（ケース 45 参照）。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

E 007

Q&A 2009-026

2009年4月15日公表

状況

コースは3ラップの風上／風下コースで、フィニッシュ・ラインは風上マークの風上にある。艇Xは2ラップだけを完了し、その後フィニッシュ・ラインへ帆走し、風下マークの方向からフィニッシュ・ラインを横切った。

質問 1

艇Xは定義に従ってフィニッシュしたのか？

回答 1

フィニッシュしていない。

帆走指示書には、フィニッシュ・ラインはコースの最終レグの終わり（ラップ3の終わり）にあるとコースを記載している。従って、フィニッシュ・マークは、時間的に早い時期でなく、その時点でのみ定められた側を持つ。

規則 28.1 (a) は、艇はそれぞれのマークを定められた側で通過しなければならないと述べている。フィニッシュ・マークは帆走指示書に記載されたコースの最終レグにいる場合のみ定められた側があるので、艇はコースのそれ以前のレグでフィニッシュ・マークの間を通過しても、定義に従ってのフィニッシュをしていない。

質問 2

フィニッシュ・ラインを横切っても、その艇は最終ラップを完了するために戻ることができるのか？

回答 2

できる。

規則 28.1 では、この規則に従うために誤りを正すことを許している。正すことをいつまでに完了するかについてこの規則には特定されたタイム・リミットはない。ただし、その艇は帆走指示書に明示されたタイム・リミット内にフィニッシュする必要がある。

質問 3

規則 28.1 に関して、どの時点でその規則に違反するのか？

回答 3

ケース 112 に示されたとおり、その艇はフィニッシュするまで、規則 28.1 に違反していない。この状況では、その艇はコースの最終ラップを帆走しないで誤りを正すまで、フィニッシュしていなかった。

質問 4

その艇はフィニッシュするまで、規則 28.1 に違反していないとするならば、「艇は、この規則に従うために誤りを正すことができる」という語句は何を意味しているのか？

回答 4

フィニッシュするまでに、規則 28.1 に従うために誤りを正すことができることを意味している（上記回答 2 参照）。フィニッシュ・ラインで行った誤りは、フィニッシュ後でも、定義「フィニッシュ」の最後の言葉 - 「規則 28.1 に基づいてフィニッシュ・ラインで行った誤りを正した後」 - によりカバーされている。

X がコースを完了する前にフィニッシュ・ラインへ向かって進んでいるのを目撃していた艇 Y は、「プロテスト」と声をかけるために十分に近づいたが、抗議の意志を伝える前に、X がフィニッシュ・ラインを横切るまで待った。

質問 5

この掛け声は規則 61.1 の要件を満たしているか？

回答 5

満たしている。

ケース 112 の回答 3 参照。ただし、質問 1 への回答も参照すること。艇 X はこの時点で実際のフィニッシュ・ラインを横切っていなかったであろう、従ってフィニッシュしておらず、規則 28.1 に従ってコースを帆走するための機会がまだあった。

質問 6

X がフィニッシュ・ラインを横切る前に、X が規則 41 違反となることを X に伝えることができたであろうか？

回答 6

できない。

艇 Y による抗議の掛け声は、艇 X にとって頼まれてもいない助言であった。ただし、X にとってのフィニッシュ・ラインにはまだ 1 ラップ残されているので、帆走指示書に明示されたタイム・リミット内にフィニッシュできるという条件で、X にはまだ規則 28.1 に規定されているとおりに誤りを正す機会がある。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

E 008

Q&A 2009-035

2009年8月26日公表

質問

フィニッシュするためのコースの帆走の要件に関して、ケース 112 と Q&A 2009-026 が矛盾していないことを明確にすることができますか？

回答

定義「フィニッシュ」には、フィニッシュ・ラインを横切った艇がフィニッシュしたとされる 3 つの状況を述べている。ISAF ケース 112 質問と回答 2 ではその内の 1 つのみ、すなわちレース委員会の意図したコースの全長を帆走後、フィニッシュ・ラインを横切る艇を扱っている。ただし、前のマークで誤りを正さずに、その誤りを正していない。誤りを正さなかったことにより、規則 28.1 に違反した。このことは別の問題ではあるが、最初のために (1 度だけ) フィニッシュした。

Q&A 2009-026 の質問と回答 2 ではフィニッシュするための 3 番目のやり方、すなわち ISAF ケース 112 で起こったかもしれないような誤りを正した後に扱っている。修正点は前のフィニッシュを撤回し、今度は艇がフィニッシュし、規則 28.1 にも従っている。

Q&A 2009-026 の質問と回答 1 は、ISAF ケース 112 のようにレース委員会の意図したコースの全長を帆走したが、正しくない側に見てマークを通過したことと、コースの全長を帆走しないでフィニッシュ・ラインを横切ることは別の問題であるということで ISAF ケース 112 の質問と回答 2 を明確にする。このことは ISAF ケース 112 では扱っていない。

ケース 112 と Q&A 2009-026 から起こる議論は、これらの違いが規則自身からは明らかでないこと、およびこれらの違いは重要な方針問題を提起していることを示唆している。競技規則委員会委員長は、これらの問題を扱う小作業部会を指名した。

それまでは、ISAF 規定 31.3 は 1 つには「ケース集は、すべての競技についての公式の解釈であり……」と述べている。ISAF 規定 31.3.8 は、「ISAF ウェブサイト上に公表される競技規則 Q&A パネルにより提供される質問への回答 (Q&A) は、競技規則の公式の解釈でも説明でもない。ただし、Q&A は、競技規則への深い知識と競技者または競技役員として豊富な経験を有しているメンバーから成る経験豊富なパネルの入念に検討された見解である」と述べている。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション F

得点

- F 01** レースのタイム・リミットに関する質問
 - F 02** 競技者またはレース委員会外のその他のものからの観察情報または申立てに基づきレース後に OCS と得点記録される艇
 - F 03** 一部の艇がフィニッシュした後のレースの中止
 - F 04** 複数のレースでの平均得点の与え方
 - F 05** レースの番号付けの明確化
 - F 06** リタイアした艇がリタイアしなくすることができるかどうかの論議
 - F 07** 付則 A に基づく得点に関しての「シリーズに参加した艇の数」の明確化
 - F 08** 規則 90.3 (a) の明確化：一艇も規則 28 に従ってのコースを帆走せず、フィニッシュしなかった場合、レースの得点記録をすることができない
 - F 09** 複数の順位付けのあるシリーズの得点
 - F 10** レガッタ後の得点の間違いの修正の仕方
 - F 11** 救済が関与している場合のシリーズでのタイの解き方
-

関係するその他の質問：

D 05, E 02, E 07, G 03

ISAF 競技規則 Q&A サービス

F 001

Q&A 2001-001

2009 年1 月12 日公表

状況

レースは、先頭艇がフィニッシュするタイム・リミットが 2 時間であった。先頭艇が 1 時間 59 分でフィニッシュした。

質問

次の場合に、その艇はタイム・リミット内にフィニッシュしたのか？

1. その艇はOCSと記録され戻らなかった。
2. その艇は正しくスタートしたが、その後規則違反で失格となった。
3. その艇は規則30.3違反をしたと記録された。

回答

1. 違う。規則35 [タイム・リミット] に従うためには、艇は、正しくスタートすることを必要とする規則28.1 [コースの帆走] にも従わなければならない。
2. その通り。ただし、規則28違反の場合を除く。
3. その通り。ただし、定義に従ってスタートした場合に限る。ただし、その艇は、規則30.3 に従って失格とされ、BFDと記録される。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

F 002

Q&A 2003-002

2009年1月12日改訂

状況

スタート信号時に、レース委員会はスタート・ラインのコース・サイドにいる3艇を見た。レース委員会はセール番号により艇Aと艇Bを特定したが、3番目の艇を特定することができなかった。レース委員会は、個別リコール信号を適切に発したが、特定された2艇のみがスタートするために戻った。レース後、艇Aと艇Bは、定義とRRS 28.1に従ってスタートしなかったとして艇Cを抗議した。

抗議の情報に基づき、レース委員会は、被抗議艇（艇C）がスタート時に特定できなかった艇であると判断した。抗議が審問される前に、レース委員会は、規則A5に従って審問なしに艇CをOCSと得点記録した。

質問1

レース委員会がレース後A5に基づき艇の得点を記録することは許されているのか？

回答1

許されている。規則A5に基づき、レース委員会はいつでも艇の得点を記録し、得点記録を修正することができる。

質問2

規則A5に基づき艇の得点をOCSと記録するレース委員会の決定は、競技者またはレース委員会以外の競技者その他の者からの観察情報や申し立てに基づくことはできるのか？

回答2

レース委員会が艇の得点をOCSと記録する場合、自身の観察以外の証言を用いることを明確に禁止している規則はない。ただし、艇CがOCSと得点記録されていることに対して救済要求をした場合には、プロテスト委員会は、艇を特定するレース委員会の手順が適切であったかどうかを判断するであろう。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

F 003

Q&A 2003-004

2009 年1 月12 日改訂

状況

22 艇の内の3 艇がフィニッシュ後、競技者の安全に明らかに影響する突然の激しい雷雨を理由に、レースが中止された。再レースをする機会は無かった。

質問 1

規則 32.1、特に最後の文章の要件を満たしているのか？

回答 1

満たしている。規則 32.1 の最後の文章は、レース委員会が安全を理由に規則 32.1 (b) や 32.1 (e) に基づき中止することを決して妨げていない。

質問 2

救済要求は規則 62.1 の基準を満たしているであろうか。

回答 2

満たしていない。この場合、レース委員会の不適切な処置または不手際はなかった。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

F 004

Q&A 2007-001

2009 年1 月12 日改訂

状況

5 レースが予定され、5 レースが完了した場合には1 レースが除外されるレガッタが2 日間にわたって開催された。1 日目は1 レースだけが完了し、艇 A は第2 位でフィニッシュした。

2 日目艇 A は第2 レースにおいて第5 位でフィニッシュした。第3 レースのスタート前、A は B と衝突し、損傷のために残りのレースすべてを完了できなかった。A は B を抗議し、救済要求をした。プロテスト委員会は、A が規則 62.1 (b) に基づく救済の資格があると認定した。

プロテスト委員会は、第3 レースと第4 レースに関して規則 A10 (b) に従って平均の得点を A に対して与えた。A は第5 レースにおいて DNC と記録されたが、その得点は除外され、全体の得点で第1 位となった。従って、A は5 レース中2 レースのみを完了しただけで、そのレガッタで勝利した。

質問 1

プロテスト委員会は誤りを犯したのか？

回答 1

その通り。プロテスト委員会は規則違反をしなかったが、救済を与える判決は影響を受けるすべての艇に対して公平な調整ではなかった。この場合には、艇にシリーズで数えるレースの2 分の1 以上のレースに対して平均の得点を用いることを認めることは、他の艇に対して公平ではない。

質問 2

より公正な判決は何だろうか？

回答 2

プロテスト委員会は、艇のシリーズの得点を集計するレースの中で、得点の大半が完了したレースでのフィニッシュの順位に確実に基づいているようにすることを勧める。別の状況では別の救済を与えることが必要なことがある。この特定のケースで考えられる提案としては、プロテスト委員会は衝突が起こったレースに対してのみ救済を与えることができたということである。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

F 005

Q&A 2008-001

2009 年1 月12 日改訂

質問

レース公示にてレース日程を次の通り記載している。

1 日目ーレース 1 と 2

2 日目ーレース 3 と 4

3 日目ーレース 5 と 6

天候状況で1 日目のレースができなかった。従って、最初のレースは2 日目に行われる。

シリーズはレース 1 から始まるのか、それともレース 3 から始まるのか？

回答

レース委員会が公式掲示板にレース 1（と 2）を中止し、再レースは行わないと記載した適切な通告を掲示した場合、または帆走指示書に別のことを規定している場合を除き、シリーズはレース 1 から続けることを勧める。

別の方法で行う十分な理由がある場合を除き、元の順序でレースを行うことが最もよい慣例と認められている。十分な理由の例としては、別のコース、または特別なレースが大会中に明記されている場合がある。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

F 006

Q&A 2008-003

2009年1月12日改訂

質問

ある艇が、規則違反したと思い、フィニッシュ後リタイアした（RAF）。その後、その艇は、実際は規則違反していなかったことに気づき、リタイアを取り消すように求めた。

レース委員会は、その艇のフィニッシュ順位を変更することができるか？

回答

「セーリング競技規則」は、リタイアを取り消すという艇の権利に関して、レース委員会がこのような通知に従うよう強制されるかどうか、かつこのような行動に対してはタイム・リミットがあるかどうかには触れていない。

規則ではこのような行動を禁止していないので、艇はレース委員会に、自艇はリタイアを取り消すと通知することができる。レース委員会は艇の順位を元に戻し、この通知により影響を受けるすべての艇の得点を調整することができる。

別の艇が、その艇のリタイアに基づいて有効であった抗議を提出しなかったか、あるいは取り下げた場合には、プロテスト委員会は抗議締切時間を延長し、その抗議を審問することを勧める。

その艇が、初めにリタイアし、それから後リタイアを取り消すことにより抗議されるのを避けようとする、誠実でない行動をした場合には、規則 2 [公正な帆走] に違反している。その艇の違反は、スポーツマンシップの重大な違反にさえなり、規則 69 に基づく審問の正当な理由となり得る。

レース委員会がフィニッシュ順位を戻さず、その艇が救済要求をしている場合には、プロテスト委員会は元のリタイアがその艇の過失であったかどうか、リタイアを取り消す行動が適時であったかどうかを検討することを勧める。特にリタイア取り消しが抗議締切時間後であった場合には、プロテスト委員会はレース委員会には過失がなかったと結論付けることができ、また「RAF」の得点は「その艇の過失」であったと認定し、救済の要求を拒否することができる。

レース委員会がその艇の順位を元に戻し、フリートの他艇が救済要求をする場合には、レース委員会による過失はないので、このような救済要求を拒否することを勧める。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

F 007

Q&A 2009-002

2009 年1 月9 日公表

選手権大会で、47 艇の参加申込が受理され、44 艇が参加料を支払ったが、40 艇だけが現地に現れ、装備を検査され、レースに最低1回は得点記録された（DNFであったとしても）。

付則Aでは、艇は「シリーズに参加した艇の数に1を加えたフィニッシュ順位の得点を記録される」。

組織委員会は、参加した44艇に基づき計算し、参加した40艇に基づき得点記録するというクラスの要求を拒否した。このことは数名の競技者のランキングに影響する。

質問1

40 艇のみが現地に現れて、装備の管理に合格した場合、44 艇で得点記録するのは付則 A に従っているか？

回答1

規則 A4.2 に関しては、シリーズに参加した艇数は、レース公示に記載された資格と参加の要件に従っている艇の数である。規則 75 参照。規則 76 に従って参加申し込みが拒否または取り消された艇は、この数から差し引かなければならない。

質問2

フリートをゴールドとシルバーに分割した場合、44 艇（すなわち、ゴールド22 艇、シルバー22 艇）を用いるのが正しいのか？ このことでゴールド・フリートが22 艇、シルバー・フリートが18 艇になることもあるが？

回答2

セーリング競技規則には、参加申込を2フリート以上に分割する要件は記載されていない。随意の付則 LE にガイダンスがある。分割に関しては完全に帆走指示書の事項であり、詳細を帆走指示書に記載することを勧める。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

F 008

Q&A 2009-006

2009 年1 月9 日公表

状況

あるレースで、すべての艇が正しくないコースを帆走した。レース委員会が信号を発したトラペゾイド・インナー・コースを帆走せずに、すべての艇がアウター・コースを帆走した。フィニッシュ後、レース委員会はフリート全体を抗議した。プロテスト委員会は、どの艇もコースを帆走しなかったと認定し、規則 28.1 に基づきすべての艇を失格とした。

質問

そのレースはすべての艇が DSQ と得点記録するのがよいのか、それともそのレースを中止するとよいのか？

回答

有効な抗議があり、プロテスト委員会は、どの艇も規則 28.1 に従うコースを帆走しなかったと認定した。規則 90.3 (a) では「1 艇が規則 28.1 に従いコースを帆走し、……タイム・リミットの前にフィニッシュした場合には、……」のみ得点を記録することを許している。

規則 90.3 (a) はそのレースの得点を記録することを禁止しているので、プロテスト委員会は、すべての艇を失格とするのではなく、そのレースを中止しなければならない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

F 009

Q&A 2009-013

2009年1月9日公表

状況

レース公示に、大会には3つの順位付け：少年、少女、チーム総合、があると明記されている。チーム総合の順位付けは、各チームの競技者の最終の得点を合計することにより行われる。

レース委員会は、チームを次のように第1位、第2位、第3位と順位付けした。

| | | 個々の順位 | 合計得点 |
|-------|-------|-------|------|
| チーム A | 少女 A1 | 1 | 6 |
| | 少女 A2 | 2 | |
| | 少年 A1 | 1 | |
| | 少年 A2 | 2 | |
| チーム B | 少女 B1 | 6 | 28 |
| | 少女 B2 | 9 | |
| | 少年 B1 | 7 | |
| | 少年 B2 | 6 | |
| チーム C | 少女 C1 | 5 | 29 |
| | 少女 C2 | 7 | |
| | 少年 C1 | 5 | |
| | 少年 C2 | 11 | |

個々のレース得点を用いて計算すると、結果は次のようになった。

| | | 個々のレース得点 | 合計得点 |
|-------|-------|----------|------|
| チーム A | 少女 A1 | 9 | 63 |
| | 少女 A2 | 16 | |
| | 少年 A1 | 17 | |
| | 少年 A2 | 21 | |
| チーム B | 少女 B1 | 48 | 225 |
| | 少女 B2 | 53 | |
| | 少年 B1 | 58 | |
| | 少年 B2 | 66 | |
| チーム C | 少女 C1 | 50 | 231 |
| | 少女 C2 | 67 | |
| | 少年 C1 | 57 | |
| | 少年 C2 | 57 | |

質問

レース委員会は、各セーラーの個々の得点を個々の得点ではなく、順位付けされた順位として決定した場合、レース公示に従っていたのか？

回答

従っていない。規則 A4（低得点方式とボーナス得点方式）に基づき、艇は各レースでのフィニッシュ順位に従って得点を記録される。規則 A2 には、艇のシリーズの得点（最終得点）は、除外した得点を除き、レースの得点の合計としなければならないと記載されている。

レース公示には、チーム総合の順位付けは各チームの競技者の最終の得点を合計することにより行われると明記されている。チーム総合の順位付けを決めるために、レース委員会は、順位付け表の順位ではなく、各艇がシリーズで持っていた得点数の合計とすべきであった。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

F 010

Q&A 2009-031

2009年6月23日公表

状況

レガッタの終了時、表彰式後に、レース・オフィサーは、用いたタイを解く方式に間違いがあり、銀と銅が逆になっていたことを含め、いくつかのタイの解き方に間違いがあったことを見つけた。

質問 1

レース・オフィサーが成績を修正することは可能であるか？

回答 1

規則 90.3 (a) には、得点についての全責任をレース委員会に負わせている。レース・オフィサーは、間違いに気付いた場合には、そのことをレース委員会に委ねなければならない。レース委員会は、自身に責任があることについて間違いを修正することができる。その際に、レース委員会は A5 に規定された艇の得点を悪くすることのないように処置して、間違いを起こさなかった場合に得点されるべきであったとおりにそれらの艇の得点を記録する。

質問 2

質問 1 への回答が可能であるという場合には、レガッタ終了後どれくらいの時間までか？

回答 2

時間制限はないが、場合によりけりである。レガッタ終了からの経過時間は一つの要素に過ぎない。その大会が、まだ行われていない別の大会の選抜として用いられていた場合には、修正は必要である。大会の重要性和賞の価値は、別の要素である。

質問 3

質問 1 への回答が可能であるという場合には、レース・オフィサーは、プロテスト委員会／ジュリーの承認を必要とするのか？

回答 3

承認は必要ないが、レース委員会が大会の終了後得点の間違いに気付いた場合には、修正成績を発行するかどうかを決定する前に、プロテスト委員会またはインターナショナル・ジュリーに相談することが望ましいことがある。

質問 4

質問 1 への回答が可能であるという場合には、競技者が申し出た得点の間違いのような、その他の得点の間違いにも適用されるのか？

回答 4

その通り。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

F 011

Q&A 2010-023

2010 年 6 月 9 日公表

状況

シリーズの終わりに、艇 A と艇 B の合計得点と同じとなり、最もよいものから最も悪いものの順に並べたときのレースの得点も同じであった。

レースのうちの 1 つで、両艇が 3 点を与えられた。

艇 A はフィニッシュ・ラインを横切った時の順位に従って 3 点を与えられ、艇 B は RDG として 3 点を与えられた。

質問 1

タイを解くことに関して、レースでの艇のフィニッシュ順位に基づく得点は、フィニッシュ・ラインを横切っていない艇に対する救済として与えられた得点と同じ位置づけなのか？

回答 1

同じである。規則 A8 はレースの得点と言っている。どのように得点を得たかとは、無関係である。

質問 2

救済を与えられた艇がそのレースで実際はフィニッシュしていた場合には、回答は同じだろうか？

回答 2

同じである。回答 1 参照。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション G

レース運営の実践と方針

- G 01** 一部の艇がフィニッシュ・ラインを横切った後でも安全上の理由でコース短縮を認める特別の帆走指示
 - G 02** レース委員会が艇のマークとの接触を目撃した場合
 - G 03** 風上マークでの OCS リストの掲示
 - G 04** マッチ・レースの中止について。フィニッシュ・ライン近づいている場合に、何がレース委員会の不適切な処置となったのか
 - G 05** 帆走指示書でのレース信号の意味の変更帆走指示書でのレース信号の意味の変更
 - G 06** 複数のセーリング・クラブ合同のクラブ・レガッタでの責任
 - G 07** スタート・ラインを見るためのレース委員会手順
 - G 08** 艇をリコールするために VHF を用いる場合
-

関係するその他の質問：

C 02, D 01, D 03, D 04, D 05, E 01, E 02, E 04, E 05, E 06, E 07, E 08, F 01, F 02, F 03, F 04, F 05, F 06, F 07, F 08, F 09, F10, J 02, J 07, J 08, J 09, M 02, N 01

ISAF 競技規則 Q&A サービス

G 001

Q&A 2009-009

2009年1月9日公表

状況

外洋レースで、11艇のホビー16カタマランのフリートが、ゲート1を通過した。スコールの時を除き、風は弱く、変化していた。視界は、時々大雨による大きな影響を受けていた。

帆走指示には次のように記載されていた。

「レース委員会の独自の判断で、安全上またはその他の理由のため艇がコースのレグを完了できないか、またはレグをフィニッシュできない場合には、艇は、前のゲートを通過した時点での得点が与えられる。このことは RRS 35 と規則 A4 を変更している。

フリート後部にいた安全担当者は、レース・オフィサーと協議後、日没前に危険な暗礁を通過するには十分な時間がないので、レースを止めるとの決定を行った。その結果、この協議の30分後、えい航を開始した。8艇がえい航され、いくつかの艇は、レースを止めるように指示されているということに基づいてえい航を受け入れた。しかしながら、陸上にいるレース・オフィサーとの協議が行われた時点から、レース・オフィサー、安全担当者、ゲート2にいる監視艇間のすべての連絡が途絶えた。

フリートの後部の8艇は、えい航されていたが、残りの3艇はレースを続けた。

8艇がえい航された後、残りの3艇がゲート2を通過したが、安全担当者とレース・オフィサーとの連絡はまだなかった。3艇がゲート2を通過していたとき、中止、コース短縮、その他の信号がなかった。ゲート2にいる監視艇は、（フリートの残りが見えない、すなわち連絡が取れない）残りの3艇に、レースはまだ続行中であると知らせて、レースを続けてよいと述べた。

艇は、最初ゲート1を通過した時点の得点を記録されたが、その後得点は、ゲート2を通過した艇にゲート2を通過した順の得点に変更され、その他の艇はリタイアと記録された。

得点に変更された後に、えい航を指示された第2のグループ8艇中の1艇が救済要求を行った。先頭グループ3艇中の1艇からも救済要求が出された。救済の審問に両当事者がレース・オフィサーとともに出席した。

レース委員会が行った誤りと不手際を理由に救済が与えられた。プロテスト委員会は、すべてに対し最も公平であると上記に引用した帆走指示に基づいてゲート1を通過した時間と順に基づいてそのレグで得点を記録すると判決した。

質問 1

規則 4 と上記に引用した帆走指示とは不一致ではないか？

回答 1

そうではない。レース委員会は、安全を理由にいつでも短縮や中止することができる。更に、ある状況、特にジュニアと一緒に、レース委員会がある艇を救助の必要があると決めた場合、その艇に救助を受けることを求める帆走指示は、有効である。

質問 2

その帆走指示は、規則 32 にも言及するとよいのか？

回答 2

その通り。コースは先頭艇が新たなフィニッシュ・ラインを横切った後にコースを短縮することができるように規則 32.2 は変更されたと記載して、規則 32.2 の最後の文章に具体的に言及することを勧める。

質問 3

レース委員会の意図をもっとはっきりするために、レースを前のゲートで短縮させることを帆走指示中に言及されているとよいのか？

回答 3

その通り。

質問 4

帆走指示書中に明確な指示があるという条件で、旗その他の信号を用いなくて、この方法でレースを短縮することができるのか？

回答 4

できる。帆走指示にレース信号「S」への言及を含め、変更を記載することを勧める。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

G 002

Q&A 2009-012

2009 年1 月9 日公表

状況

回航マークで、レース委員会がある艇がマークと接触したことに気付いた。近くに数名の他の競技者がおり、彼らが接触を目撃したことは明らかであった。抗議は提出されず、違反した艇は1 回転ペナルティーを履行しなかった。

質問 1

レース・オフィサーはどのような処置をとればよいか？

質問 2

同じシナリオで、違反の時点で周りの他の競技者がいなかった場合には、異なるのであろうか？

回答

セーリングは、自己管理のスポーツである。適切な場合、艇は速やかにペナルティーを履行することが期待されている。規則違反を抗議する第一の責任は、競技者にあり、競技役員にあるのではない。

レース委員会は、その違反が明らかに健全なスポーツマンシップ（規則 2）の違反であると思われる場合を除き、通常規則 31 の違反を抗議しないことを勧める。例としては次のものがある。

- 有利さを得るための故意のマークとの接触
- マークとの接触を知った後のペナルティーの不履行

艇がマークと接触したことを知って、ペナルティーを履行せず、（インシデントを起こしたために）別の艇を抗議しなかったとレース委員会が納得した場合には、レース委員会は他艇が近くにいたとしても抗議することを勧める。これらの他艇は自艇のマーク回航に集中しており、インシデントを見逃すことがよくある。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

G 003

Q&A 2010-010

2010年3月2日公表

状況

帆走指示書に次のことが含まれていた。

リコール

レース委員会は、第1マークで、またはゼネラル・リコールの場合はレース委員会信号艇に、OCS および/またはZFPとして特定された艇のセール番号またはバウ・ナンバーを表示することができる。掲示しなかったこと、または不完全なもしくは間違っただけの掲示は、救済の根拠とはならない。

この帆走指示は艇に義務を課していないので、セーラーはその違反となることはない。

艇Aは、自艇は正しくスタートしたが、スタート・ラインに近接していたと思った。艇Aのセール番号が、OCSであるとして、風上マークでレース委員会艇に掲示された。掲示を見たときに、艇Aはレースを止め、コースから離れて帆走した。レース後陸上で、艇Aは救済を要求した。

プロテスト委員会は、救済を考慮する条件は満たされていた、レース委員会はOCSの目撃と記録の手順を間違えた、およびその艇の過失ではなく、艇Aは間違っただけでOCSとコールされたと判断した。

質問1

この帆走指示の最後の文「掲示しなかったこと、または不完全なもしくは間違っただけの掲示は、救済の根拠とはならない」を考慮すると、プロテスト委員会が救済を与えないことは正しいのか？

回答1

プロテスト委員会は、間違っただけでOCSコールに対し救済を考慮することができる。しかしながら、帆走指示には、間違っただけの掲示は救済の根拠とはならないとはっきりと記載されている。更に、その帆走指示では、番号が第1マークで表示された艇はそのレースからリタイアすることは求められていない。

艇Aは、レースからリタイアした場合、フィニッシュ順位を得ておらず、このことは自分の行動の必然的な結果である。艇Aにはリタイアを決心するときに過失があり、従って「その艇の過失ではなく」のテストを満たしていない。更に、OCSとDNFに対する得点は同じであったので、艇Aの得点は、レース委員会の不適切な処置により明らかに悪くなっていない。

プロテスト委員会が、救済の条件は満たされていたと判断したならば、唯一の取りうる救済は艇AをDNFと得点記録することであらう。

質問 2

文「掲示できなかったこと、または不完全なもしくは間違っただけの掲示は、救済の根拠とはならない」が帆走指示書に含まれていなかった場合には、プロテスト委員会は、艇 A が正しくスタートしていたと記録すべきであったと判断して、艇 A に救済を与えることができるか？

回答 2

できる。ただし、艇 A はレースからリタイアしたので、得点記録はやはり DNF のままであろう。

質問 3

質問 2 への回答ができるの場合には、プロテスト委員会は、帆走指示に従ってマーク 1 でコースから離れて帆走したこともレース委員会の間違いにより生じたと判断することができるか？プロテスト委員会は、できるだけ公平な調整を行うために、その他のレースの平均得点を与えることができるか？それとも、コースを離れて帆走したことは「その艇の過失でなく」のテストを満たしていないと見なされるので、プロテスト委員会はスタートに対する回復を与えることができるが、その結果、艇 A はスタートしたと記録され、コースで競技していないために DNF と得点記録されるのがよいのか？

回答 3

帆走指示は艇に何の義務を課していないので、コースを離れて帆走したことは帆走指示に従う行動ではないから無関係である。回答 1 に示した理由も参照。ただし、プロテスト委員会が、艇 A は OCS であったかどうかを不必要に検討して、艇 A は OCS でなかったと判断した場合には、適切な救済は OCS を DNF に変更することであろう。

コメント

このケースで帆走指示書に記載された手順は異常であり、艇を混乱させている。風上マークでの艇番号の掲示の慣習は、通常はスタートしなかったまたは規則 30.3 に違反した艇に限られ、このような艇が直ちにリタイアすることを求める項が帆走指示書に含められる。付則 LE (発展させた帆走指示書ガイド、ISAF ウェブサイトで入手できる) 指示 14.6 は、この手順に対する適切な言い回しを提供している。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

G 004

Q&A 2009-015

2009 年1 月21 日公表

状況

マッチ・レースのレガッタで、帆走指示書に次のことが記載されている。

「規則32 を削除し、『スタート信号後、実施できる場合には、マッチのアンパイアと協議した後、レース委員会はマッチを何らかの理由で中止または短縮することができる』に置き換える。」

先導艇がフィニッシュ・ラインを横切る2, 3 艇身前で、レース委員会はマッチを中止した。

マッチのアンパイアがなぜレースを中止したかを尋ねたときに、レース・オフィサーは「地元のチームがマッチに勝ちにいてないので、主催団体が私に中止するように指示した」と述べた。

質問

レース委員会によるレースの中止は、規則 62.1 (a) にいう不適切な処置に相当するのか？

回答

その通り。

レース委員会は、公平でなければならず、誠実に、競技者すべてとレガッタ全体の最善の利益のためにすべてのマッチのレースを運営しなければならない。

帆走指示書に規定している「何らかの理由」とは、レース委員会が実際的で、公正で、平等な競技に寄与しているとみなす何かであり得て、問題が生じたときにレース委員会ができるだけ迅速に対処することを可能にしている。

実施できる場合にはマッチのアンパイアと協議する必要があるが、中止の決定は、もっぱらレース委員会の責務である。レース委員会は、マッチの中止を決定するときに誠実に誠意をもって行動するという条件で、その行動は不適切とみなされることはない。

しかしながら、この特殊なケースでは、主催団体とレース委員会は、誠実に、誠意をもって行動していなかった。彼らは、他の競技者すべてにそむいて一人の地元の競技者を故意に援助する行動をし、その行動は、他の競技者すべてに対し不公正で、不適切である。

チーフ・アンパイアは、ISAF 報告書にレース・オフィサーの特定を含めてこのインシデントを含めることを勧める。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

G 005

Q&A 2010-015

2010年5月19日公表

質問

『セーリング競技規則』規則 25 には、「……『レース信号』で記載されている視覚信号と音響信号は、規則 86.1 (b) に基づく場合を除き、変更してはならない。」と記載されている。

規則 86.1 (b) では『レース信号』には触れられていない。

このことは次のいずれを意味するのか？

- a) 帆走指示書で『レース信号』の意味を変更することは許されている。理由は、規則 86.1 (b) にはいくつかの特定の規則を除き、帆走指示書では競技規則を変更することができる」と記載されている。
- b) 帆走指示書で『レース信号』の意味を変更することは許されていない。理由は、規則 25 では変更できないようにしており、規則 86.1 (b) では例外としていない。

回答

規則 25 は規則 86.1 (a) 中に変更できない規則に含まれていないので、帆走指示書で『レース信号』の意味を変更することは許される。

規則 25 に「規則 86.1 (b) に基づく場合を除き」と記載されているのは、帆走指示書で規則またはマークの周りのゾーンの定義を変更する場合、変更する規則または定義を明示し、変更も記載しなければならないという要件をさしている。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

G 006

Q&A 2010-016

2010年5月19日公表

状況

2つのヨット・クラブ（AとB）が、通常別個にクラブAとクラブBにより行われている2つのシリーズでいくつかのレースを合同で行うことに同意した。

クラブAのシリーズのレース1は、クラブBのシリーズのレース公示と帆走指示書で帆走した。従って、クラブBがこのレースの主催団体であった。レース1についてはクラブBのシリーズのレース公示と帆走指示書を適用し、「この合意はクラブAのレース公示と帆走指示書シリーズに優先する」ことにクラブAの帆走指示書で確認した。クラブBのレース・オフィサーはそのレースのコースを設定した。

風は、クラブAのシリーズの参加者はクラブBの帆走指示書に記載されているタイム・リミット16:00までにフィニッシュできないような状態であった。クラブAの帆走指示書では、タイム・リミットはレース1については18:00であった。

クラブAの1艇が17:00前後にフィニッシュし、レース委員会側の誤りか不手際を主張してクラブAに対して救済要求を提出した。

質問

クラブAの帆走指示書では、そのシリーズのレース1はクラブBのレース公示と帆走指示書で帆走されることになっていたことは明らかである。

クラブAにより任命されたプロテスト委員会がレース1での救済要求を審問する権限はあるだろうか？

回答

ない。クラブAには救済要求を処理するためにクラブAのプロテスト委員会または合同プロテスト委員会を任命する権限はない。

規則89.2(b)と91(a)に基づき、主催団体またはレース委員会がプロテスト委員会を任命しなければならない。クラブAの帆走指示書が、このレースを運営しているクラブBのレース委員会の結果を出したこのレースでは、クラブBのレース公示と帆走指示書への優先を認め、またクラブBのレース公示が優先するので、クラブBが主催団体であった。

主催団体またはクラブBのレース委員会のみが、プロテスト委員会を任命できたであろう。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

G 007

Q&A 2010-018

2010 年 5 月 24 日公表

状況

準備信号として P 旗があるスタート手順。

スタートの 6-7 秒前に、数艇がピン・エンド近くでスタート・ラインを越えたが、信号艇にいるレース・オフィサーはピン・エンドの艇のオレンジのライン旗とポールが見えなくなった。オレンジ旗は、スタート後まで信号艇からは見えるようにはならなかった。

4 艇がピン・エンド艇にいるレース・オフィサーにより OCS と判定された。

スタートの 1 - 2 秒前に、信号艇にいるレース・オフィサーがピン・エンド近くでスタート・ラインを横切る別の艇を見つけ、その艇も OCS と判定した。オレンジ旗が見えなくなってから、そのレース・オフィサーはスタート・ラインの延長として、陸の目印（数マイル離れた丘にある家の屋根）を用いた。

質問 1

スタート・ラインは実際にはあいまいであったのか？

回答 1

スタート・ラインはあいまいではなく、2 つのスタート・マーク（レース委員会艇）上のオレンジ旗を掲揚しているポールの間である。

質問 2

この方法は帆走指示書に記載されたスタート・ラインの定義（即ち、スタート・ラインは 2 艇のレース委員会艇上のオレンジ旗を掲揚しているポールの間とする）を満たしているか？

回答 2

満たしている。スタート・マーク上のポールに掲揚されたオレンジ旗がある限り、帆走指示書の要件は満たされている。

質問 3

この事実は、艇から救済要求が提出された場合には、救済の根拠となりうるか？

回答 3

述べられた事実は、レース委員会の誤りでも不手際でもない。OCS と記録された後、救済を与えられる艇については、レース委員会が誤りを犯したという決定的な証拠が示されなければならない。

注

スタート・ラインを見るためには、ライン上の艇の数とタイプ、状況、利用できるもの（器具、人等）のような様々なパラメーターにより様々な方法を用いることができる。選択と責任はレース委員会にある。レース委員会にとって、スタート・ラインを見るためにトランジット（経緯儀）を用いることは不適切な処置ではない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

G 008

Q&A 2010-021

2010年6月7日公表

状況

ある大会の帆走指示書に次のことが記載されていた。

「RRS29.1 と 29.2 に違反の場合、レース委員会は、できるだけ早く VHF チャンネル 72 にてその規則に違反した者のセール番号かバウ・ナンバーをコールするものとする。なかったこと／無線信号の受信／送信の不完全または弱かったことは、救済要求の根拠とはならない。」

質問

無線伝送の遅れは、救済要求の理由としないということを考慮すれば、この帆走指示書で用いられている「できるだけ早く」はどういうことをいっているのか？ 2分は妥当と見なされるのか？ それとも2分の遅れは救済要求の根拠となりうるのか？

回答

用語『できるだけ早く』は、「海事用語または一般用語として通常理解される意味で用いられている。」（『セーリング競技規則』序文中の「用語」参照）。これらの艇すべてが特定された場合、告知はスタート信号後実行可能な限り早く行うとよい。この時間はレースごとに変わる。

遅れたりコールは通常「なかったこと」と見なすべきで、この帆走指示書に基づく救済要求の根拠とはならないであろう。ただし、この場合、帆走指示書は、変更している規則（規則 62.1 (a)）を明示するという規則 86.1 (b) の要件を満たしておらず、プロテスト委員会が救済を考慮することは妨げられないであろう。

レース委員会は、帆走指示書に用いる言葉に意図が反映されていることに確実に注意を払うとよい。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション H

インターナショナル・ジュリー

- H 01** 規則 N1.1 および信号艇とフィニッシュ運営艇にいるインターナショナル・ジュリー
 - H 02** インターナショナル・ジュリーに関する質問と適切に構成される時期
 - H 03** ジュリーの判決について質問を提出することについての明確化
-

関係するその他の質問：

J 03, J 05, N 02

ISAF 競技規則 Q&A サービス

H 001

Q&A 2002-001

2009年1月12日改訂

質問 1

大きなレガッタでは、インターナショナル・ジュリーのメンバーが信号艇やフィニッシュ運営艇にオブザーバーとして乗艇していることがよくある。このことは規則 N1.1 に違反していないのか？

回答 1

違反していない。

質問 2

複数のレース・エリアがある大会で、そのレース・エリアの抗議審問に参加しない場合に、インターナショナル・ジュリーのメンバーは、主催団体よりレース委員会に支援または助言を求められたときに、規則 N1.1 に違反しないで、特定のレース・エリアでそうすることができるか？

回答 2

レース委員会により求められた場合には、ジュリーは競技の公正に直接影響する事項についてレース委員会に助言または支援を行わなければならない。このことは、レース委員会信号艇にメンバー1名を乗艇させることにより行うことができよう。

この場合、規則 N1.1 ではジュリーのメンバーがそのレース・コースの抗議や救済要求の判決を行うことを禁止していない。ただし、ジュリーのメンバーが審問で問題となっている事項についてレース委員会に支援または助言を行った場合、ジュリーの構成が許せば、そのジャッジは証人としてのみ務め、判決に参加しないことが望ましい。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

H 002

Q&A 2003-001

2009年1月12日改訂

質問 1

インターナショナル・ジュリーはいつ構成されるのか？

回答 1

規則 N1.1、N1.2 および N1.3 の要件すべてが満たされている場合に限り、最低 5 名が招へいを受け入れて、ジャッジと主催団体が任務の内容に合意した時に、インターナショナル・ジュリーが適切に構成される。

質問 2

5名のジャッジが規則 N1.1、N1.2 および N1.3 に従って主催団体により任命された。病気または緊急事態のために、4名のみが大会に到着した。残る 4名が 3つの異なる各国協会（大会がグループ M、N または Q で行われる場合には、2つの異なる各国協会）からの者である場合に限って、ジュリーは適切に構成されているのか？

回答 2

その通り。ただし、規則 N1.5 の要件すべてが満たされている場合にのみ、インターナショナル・ジュリーは適切に構成されていることになろう。国籍の要件に加えて、ジュリーは予め適切に最低 5 名で構成されており、メンバーが少なくなる理由が病気または緊急事態のためでなければならない。

規則 N1.5 は緊急規定であり、規則 N1.5 中に述べられている異常な状況が生じて、主催団体は後任者を見つけることができなかった場合にのみ適用される。主催団体は、病気または緊急事態を知った時点から、規則 N1.1、N1.2 および N1.3 に従うために後任者を任命するあらゆる努力を引き続き行わなければならない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

H 003

Q&A 2009-041

2009 年 12 月 16 日公表

質問

Q&A パネルは、インターナショナル・ジュリーが行った判決を確認または訂正することができるか？

回答

できない。Q&A パネルの役割は、規則の理解と正しい手順の使用を推進することにある。競技役員委員会と競技規則委員会の両者は、ジュリーの判決を確認その他で上告委員会と同等の役割を果たすことは好ましくなくまた適切でないとの結論を出した。ISAF 規定もセーリング競技規則も Q&A パネルがその機能を実施するとは規定していない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション J

抗議、審問、上告および手順

- J 01** ゼネラル・リコール後の黄色旗ペナルティの信号
 - J 02** コーチ、ルール・アドバイザー、その他の代理人への通知による艇への抗議の通告
 - J 03** 抗議審問での証言の重みづけと信頼性
 - J 04** プロテスト委員会が規則 60.3 (a) (2) に基づき艇を抗議する場合
 - J 05** 上告の否認と各国協会規程
 - J 06** 規則違反している特定されなかった艇により規則違反をせざるを得なかった
 - J 07** プロテスト委員会が中止したレースを回復するための条件
 - J 08** レースのタイム・リミットが過ぎた場合の抗議締切時間
 - J 09** 艇がマークと絡んだ場合の救済
-

関係するその他の質問：

A 02, F 03, F 06, F 07, F 08, F 09, F 10, G 04, G 06, G 08, H 01, H 02, K 01, N 01, N 02

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 001

Q&A 2004-008

2009 年1 月12 日公表

状況

スタートの手順の間に、ジャッジが艇の乗員の規則 42 違反を目撃した。ジャッジがペナルティーを課すためにその艇に近づいている間に、レース委員会はゼネラル・リコール信号を発した。ゼネラル・リコールの約 15 秒後に、ジャッジがホイッスルによる音響信号を発し、その艇に黄色旗を指し示し、セール番号を呼びかけることにより、競技者にペナルティーを課した。

質問 1

ゼネラル・リコールが発せられた後、ジャッジは規則 P1 に基づき競技者にペナルティーを課すことはできるか？

回答 1

ゼネラル・リコールが発せられる前に、規則 42 違反があった場合に限り、ゼネラル・リコールが発せられた後にペナルティーが課せられたとしても、ジャッジができるだけ早く艇をペナルティーを課すことは適切である。

質問 2

このペナルティーは規則 P2 の数に数えられるか？

回答 2

数えられる。規則 P3 参照。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 002

Q&A 2007-006

2009年1月12日改訂

質問

レース委員会またはプロテスト委員会は、艇のコーチ、ルール・アドバイザーまたはその他の代理人に知らせることにより抗議を艇に伝えるという規則 61.1 に基づく義務を満たすことができるか？

回答

艇がコーチ、ルール・アドバイザーまたはその他の代理人を登録していた場合、またはその者が明らかに艇を代表している場合、レース委員会またはプロテスト委員会は、その代理人に知らせた場合、抗議を艇に伝えるという規則 61.1 (b) または (c) の義務に従っている。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 003

Q&A 2009-011

2009年1月9日公表

質問

フリート・レースで、プロテスト委員会は、当事者を審問し、すべての証拠を検討後、次の判断に達した場合、

- 両当事者の発言は同等の信ぴょう性がある。
- 両当事者が示した証言とプロテスト委員会が必要により検討した証言（賛否両様）も同等の信ぴょう性がある。

プロテスト委員会はこのことを事実として書き留め（規則63.6）、抗議を却下しなければならないのか？

回答

規則 63.6 では、プロテスト委員会が証言を得て、事実を認定し、認定した事実を判決の根拠とすることを求めている。規則 M3.3 ではこのことをさらに詳しく述べて、必要であれば残る疑問について当事者を呼び戻して、何らかの方法で疑問を解決することをプロテスト委員会に指示している。

疑問を解決することは容易ではないかもしれないが、経験豊富なジャッジは、適切な質問ができて、判決を可能とする必須の事実である時間、距離、コースの全体像や見取り図を徐々に作り上げるであろう。

規則 69 の審問を除いて、プロテスト委員会は、可能性を比較して、一方の艇は他方の艇より規則違反した可能性が高いことのみを認定しなければならない。適切な場合、次のガイダンスがプロテスト委員会に利用できる。

- (1) RRS 規則 18.2 (d) は、艇が適時にオーバーラップしたか、解けたことにプロテスト委員会が合理的疑いを持った場合のガイダンスを与えている。
- (2) 確かな最後の点というアンパイア制の原理は、抗議審問においてもある程度有効である。
- (3) ケース 50 で、航路権艇が偽りのない合理的な衝突の不安を抱き回避行動をとる場合には、避けていることを求められている艇が、避けていない。

「プロテスト委員会が、合理的に利用できるすべての事実の調査後、抗議者の主張について十分な証拠がなかったことを事実として書き留める場合」という質問者の主張は見当違いである。このことは事実ではないが、結論である。プロテスト委員会は、事実と認定した事実に基づいている結論を区別することに注意しなければならない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 004

Q&A 2009-039

2009年12月10日公表

状況

有効な審問の間に、プロテスト委員会は、審問の当事者でない艇が規則違反したかもしれないことを知った。プロテスト委員会は、規則 60.3 (a) (2) に基づきその艇を抗議することを決めた。プロテスト委員会は、直ちにその艇に伝え、その後進行中の審問で新たな艇に対する審問を進めた。新たな抗議は書面で提出されなかった。

プロテスト委員会はその新たな艇にペナルティーを課すことを決定した。

質問 1

規則 61.2 には「抗議は書面で……しなければならない。」と明白に記載されていることを考慮しても、規則 61.1 (c) に基づく新たな抗議は、口頭の抗議でもよいのか？

回答 1

そうではない。規則 61.2 は、抗議は書面であることを求めている。口頭の抗議は、規則 61.2 に従っていない。

質問 2

質問 1 への回答がそうではないという場合には、プロテスト委員会の判決は、それでも有効なのか、それとも無効となるのか？

回答 2

プロテスト委員会の判決は、プロテスト委員会が規則 66 に基づく行動をして、誤りを犯したと認め、抗議の有効性についての決定を変えるまで、または上告により破棄されるか、変更されるまで、有効である。

質問 3

プロテスト委員会が、新たな艇の代表者に、審問の準備ができており、準備のためのそれ以上の時間が必要ないことをたずね確認した場合には、質問 2 への回答は変わるのだろうか？ この同意は抗議審問の当事者となるという同意とみなせるのであろうか？ その場合には、この同意は書面の抗議の必要性をなくすのか？

回答 3

プロテスト委員会の手順が正しくないが、回答 2 のとおり有効に変更されるまで、判決は有効なままである。

質問 4

プロテスト委員会と新たな艇との間でプロテスト・ルーム内で起こったことは、「審問」とみなすことができるのか、それとも会話に過ぎなかったのか？

回答 4

その通り、規則 63 に基づく「審問」であったが、回答 2 も参照すること。

質問 5

艇がプロテスト委員会に対し判決の変更を求めて書面を出した。プロテスト委員会は拒否し、その艇は規則 70 に基づき各国協会へ上告した。各国協会はプロテスト委員会の判決を支持した。

プロテスト委員会の判決が無効であった場合、その後の各国協会の裁決の意義と立場は何であるか？

回答 5

各国協会の裁決は最終であり、プロテスト委員会と当事者はそれに拘束される。規則 71.4 参照。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 005

Q&A 2009-040

2009年12月10日公表

質問 1

各国協会は、規則 70.5 (a) にこれに続く大会のために艇を選抜するためレースの成績をすみやかに決定することが必須である場合、上告の権利を否認するには各国協会の承認が必要であると規定した。これが関係している大会の主催団体は、規則 N1 に従うインターナショナル・ジュリーを任命したが、各国協会に対し上告の権利の否認のための承認を求めなかった。ジュリーの判決を上告することができるか？

回答 1

できない。インターナショナル・ジュリーが規則 N1 に従って適切に構成されたので、その判決に対して上告してはならない。規則 70.5 (a) で必要とされる各国協会の承認は、(a)、(b) または (c) の条件に合う大会で上告の権利を否認するためにだけにあり、適切に構成されたインターナショナル・ジュリーには適用されない。

質問 2

各国協会にインターナショナル・ジュリーの任命には各国協会の承認が必要であるという規則 91 (b) への規定もあり、この承認がなかった場合には、質問 1 への回答は違うのだろうか？

回答 2

違ってくる。この場合、インターナショナル・ジュリーは MNA の承認がないので規則 N1 に従って適切に構成されておらず（規則 N1.1 参照）、どの判決でも上告することができる。インターナショナル・ジュリーはこの承認が得られていなかったことを知っていたかどうかでは違いはないだろう。

質問 3

各国協会にインターナショナル・ジュリーの任命には各国協会の承認が必要であるとの規則 91 (b) への規定があり、その承認が得られなかった場合には、このことは規則 70.5 (a)、(b)、(c) に基づく上告の権利の否認にどう影響するだろうか？

回答 3

規則 70.5 (a)、(b)、(c) はインターナショナル・ジュリーでないプロテスト委員会の判決に対しある大会で上告の権利の否認を認めている。これらの規則のどれかの特定の要件を満たしていた場合には、その判決を上告することはできない。プロテスト委員会は承認されたインターナショナル・ジュリーである必要ないので、このことは規則 91 (b) に基づくインターナショナル・ジュリーの承認とは関係ない。

ただし、規則 70.5 (a)、(b)、(c) を適用していない大会で承認されていないインターナショナル・ジュリーであった場合、このようなジュリーは規則 N1.1 に従っていないので、競技者には判決の上告の権利があるであろう。各国協会は、そのジュリーの判決に対する受け取った上告をその後審問しなければならないであろう。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 006

Q&A 2010-003

2010 年1 月14 日公表

質問 1 と 2 に関する想定した事実

複数の艇がスターボードタックのレイライン上をポート回りの風上マークに接近している。いくつかの艇はオーバーラップしている。シングルハンドで帆走している艇 X がマークと接触したが、ペナルティを履行しなかった。レース委員会がこのことを見て、艇 X に対し有効な抗議を提出した。

審問中に、艇 X はマークと接触したことを認めたが、風上艇がマークルームを自艇に与えてくれず、避けていなかったため、マークとの接触を強いられたと述べた。艇 X は、自艇がペナルティを履行するか、相手艇を抗議するかのいずれかを求められていたとは思わなかったと述べた。艇 X は相手艇が特定できなかった。プロテスト委員会は、艇 X からゾーンに入るときに特定できなかった艇の内側のオーバーラップについての証言を聞いた。艇 X が別の艇とのオーバーラップに関してレース委員会や他艇からの証言は得られなかった。レース委員会の証人は、別の艇がすぐ近くに居た可能性はなくせず、どの艇もそのマークでペナルティを履行しなかったことを確信している。

質問 1

マークルームを与えていない特定の艇に対する艇 X による抗議なしに、艇 X の証言を疑う理由がないが、その証言を裏付ける可能性がない場合には、プロテスト委員会は艇 X を免罪とする権利を与えられているか？

回答 1

可能なきにはいつでも規則違反を強いた艇を抗議することは賢明だろうが、このこと自身は要件ではない。しかしながら、抗議と相手艇または証人からの証言なしに、プロテスト委員会は、認定した事実に基づき、インシデントに関与した別の艇が規則違反を強いたと結論付けることはできないかもしれない。このような結論なしに、規則 64.1 (c) に基づく免罪は、規則違反を強いられたと主張する艇について適用できないであろう。

通常、艇はインシデントでの相手艇を確実に特定することを確かにするべきであるが、シングルハンド級のマーク回航では、非常に殺到するかもしれず、競技者が同時に回航している他艇の特定が分からなくなることは珍しくはない。抗議を有効とするには、被抗議者を特定しなければならないが、可能でない場合もある。従って、相手艇を正しく特定できていなければ、抗議は無効と認定されなければならない。

艇 X による抗議がないことと相手艇を特定できなかったこと自体では、艇 X を免罪とすることは不可能である。プロテスト委員会は、インシデントが艇 X により述べられた通りに起こったことを事実として認定する必要がある。通常プロテスト委員会は、艇 X の証言だけではなくそれ以上を考慮する必要がある。認定した事実と結論のための根拠としてこれ以上の証言がなければ、免罪の可能性は大きくない。

質問 2

質問 1 の回答が No の場合には、艇 X は規則 2 に違反したのか？

回答 2

ことによる。基本原則「スポーツマンシップと規則」に基づき、艇 X は規則を守らされている。規則 2 に基づき、艇 X はこの原則に従って競技するべきである。ただし、艇 X は、この原則に違反したことが明らかに立証された場合にのみ、規則 2 に基づきペナルティーを課されることがある。

質問 3 と 4 に関する想定した事実

複数の艇がスターボードタックのレイライン上をポート回りの風上マークに接近している。いくつかの艇はオーバーラップしている。シングルハンドで帆走している艇 A が、風上マークに接触するのを後方にある艇 B に目撃された。艇 B は、規則 31 を引用して、艇 A に対する有効な抗議を提出した。

審問中に、艇 A はマークに接触したことを認めたが、風上艇がマークルームを自艇に与えてくれず、避けていなかったため、マークとの接触を強いられたと述べた。艇 A は相手艇を特定できなかった。艇 B の証言は、艇 A を避けていず、艇 A にマークルームを与えていないと見えた別の艇が実際はいたというものであった。しかしながら、艇 B も関与したその艇を特定できなかった。

質問 3

艇 A に規則 31 違反をさせたかもしれない艇の特定なしに、プロテスト委員会は艇 A を免罪とする権利を与えられているか？

回答 3

与えられている。プロテスト委員会は、認定した事実に基づき、特定できなかった艇が規則に違反し、艇 A に規則 31 違反を強いたと結論を出した場合に限り、規則 64.1 (c) に基づき規則 31 違反について艇 A を免罪とすることができる。

避けていず、マークルームを与えていないと見えた風上艇が実際はいたという艇 B の証言は、艇 A が規則 31 違反を強いられたとプロテスト委員会が結論を出した十分な事実を認定できるという可能性を高めている。

質問 4

質問 3 の回答が No の場合には、艇 A は規則 2 に違反したのか？

回答 4

適用できない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 007

Q&A 2010-005

2010年2月1日公表

状況

レース・オフィサーが規則 32.1 (e)「ただし、タイム・リミットがある場合には、1 艇がコースを帆走して、タイム・リミット内のフィニッシュした後は、レース委員会は、そのレースまたはシリーズにおけるすべての艇への影響を考慮しないで、レースを中止してはならない。」の要件を満たしたと想定する。

質問 1

いずれかの艇がフィニッシュする前にレース委員会が中止したレースをプロテスト委員会が回復させることができるか？ ただし、そのレースで、レース委員会が前のマークで順位を記録していた。

回答 1

記載した想定は、1 艇がコースを帆走し、フィニッシュしたことを示している。質問では、いずれかの艇がフィニッシュする前に、レース委員会がレースを中止したと述べている。いずれかの艇がフィニッシュする前に、中止信号が発せられた場合には、その後いずれかの艇がフィニッシュ・ラインを横切ったかどうかに関係なく、規則 32.1 の最後の部分とは無関係である。

より一般的に言うと、信号を発したか、別の方法で知らせたかにかかわらず、中止は救済要求または救済の考慮を引き起こすことがある。プロテスト委員会がレースは不適切に中止されたと決定し、規則 62 の他の要件が満たされた場合には、プロテスト委員会は救済を与えることができる。その救済はそのレースの順位を記録することができ、救済は中止信号が発せられる前に最後に記録した順位に基づくことができる。

質問 2

タイム・リミットがある場合に、少なくとも 1 艇がタイム・リミット内にフィニッシュした場合、レース委員会が中止したレースをプロテスト委員会が回復させることができるか？

回答 2

できる。回答 1 参照。

質問 3

レースが完了し、すべての艇が暫定的に成績記録された後に、レース委員会が中止したレースをプロテスト委員会が回復させることができるか？

回答 3

できる。回答 1 の 2 番目のパラグラフを参照。このような場合、通常、救済は暫定成績記録に従って、すべての艇に成績記録されるとよい。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 008

Q&A 20010-006

2010年2月8日公表

状況

沿岸レースにて、レース委員会は、タイム・リミット内にフィニッシュした2艇にフィニッシュ順位を与え、残りの艇をDNFと得点記録した。帆走指示書で規則61.3の抗議締切時間を2時間から60分に変更した。

DNF艇の1艇が救済を要求した。

質問

救済要求の提出締切時間はいつなのか？

- (a) 規則62.2でいう「インシデント」と想定して、タイム・リミット終了後2時間以内なのか？
- (b) 実際、締切時間の終了は関連「インシデント」とであるとみなせないとすれば、2位の艇のフィニッシュ時刻後60分以内なのか？

回答

この状況には、救済を求める理由が述べられていないが、質問ではその艇はDNFと得点記録されていることに異議を唱えたいことを示している。

そうであれば、締切時間は2つの提案されている意見のいずれでもない。インシデントはその艇がDNFと得点記録されたことを知った時であった。締切時間は、早くてもその時から2時間であった。艇は、レース後しばらくの時間、大会の得点記録を知らないこと、または得点記録は陸上に無線連絡され、艇がまだ海上にいる間に掲示されることは、沿岸レースでは完全に可能である。救済要求が合理的時間内に提出された場合、プロテスト委員会は2時間の締切時間を延長するのは当然である。

タイム・リミット外のフィニッシュに対し単にDNFと得点記録されていることに基づく救済要求は、帆走指示書で規則86.1(b)に基づき規則35を変更し、その所定のタイム・リミット内にフィニッシュする艇に対するフィニッシュ順位に限定している場合には、認められないことにも注意するとよい。

ただし、救済要求が特定の問題でその艇がタイム・リミット外にフィニッシュさせられたという主張に基づいている場合には、DNFと得点記録されていることはインシデントではない。たとえば、艇が誤解を招く恐れがある帆走指示書により（規則62.1(a)）、または別の艇により引き起こされた物理的損傷により（規則62.1(b)）、または救助するためにかかった時間により（規則62.1(c)）遅らせられと主張することがある。これらの状況では、救済要求を提出する規則62.2の締切時間はそのレースの最終艇のフィニッシュの60分後とそのインシデントの2時間後のいずれか遅い方である。締切時間は、延長する正当な理由がある場合にも、延長されることがある。質問には時間外でも、DNFと得点記録された艇のどれかがフィニッシュしたかどうかについて述べられていない。1艇またはそれ以上がフィニッシュした場合には、そのレースでフィニッシュした最終艇を特定する。

この種の救済要求に関して、一旦有効と認定すれば、認めるためには、プロテスト委員会は、その艇が遅れただけでなく、遅れないでタイム・リミット内にフィニッシュしたであろうことを納得する必要があるだろう。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 009

Q&A 2010-008

2010年2月15日公表

質問

艇は、グラウンド・テークルに絡まないようにマークに接近して通過する資格があるのか？ 艇が絡まって、それにより時間をロスし、フィニッシュ順位が悪くなった場合には、その艇は救済の資格があるのか？

レース・マネジメント・マニュアルは、艇が巻き込まれることのない方法でマークを設定することはレース委員会の義務であることを強調しているが、艇はいくつかの責任を負わなければならないという見解があり、艇は、グラウンド・テークルに巻き込まれた場合には、部分的に過失があり、救済を得る可能性をなくしているであろう（「……その艇の過失ではなく……」）。

回答

流れ、風、水深、干満の差、マークのタイプ、マークの重みづけ、マークを通過する艇の特性は、すべてマークのグラウンド・テークルとの絡み合いの可能性に影響を及ぼす。よきシーマンシップでは、艇にその能力の最善でこれらを考慮することを求めており、物理的に可能であるようにマークとすれすれに通過することが常に安全であると想定すべきでない。このことはマークルームの資格のある艇に対して他艇が与えるマークルームの量にも影響する。この要素を考慮に入れたと見せることができないほど、間違ったことが起こりうる。

マークのグラウンド・テークルに絡んだ艇が、規則 62.1 (a) に基づく救済の資格があるためには、まず第一にレース委員会の不適切な処置または不手際がなければならない。艇が合理的に予期しえたとは思えず、レース委員会がこのリスクを回避または部分的に減らしたであろう明らかに何か違うことをし得た絡まりのリスクがある場合のみ、そうである。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション K

マッチ・レース

K 01 マッチ・レースの中止について。フィニッシュ・ラインに近づいている場合に、何がレース委員会の不適切な処置となったのか

関係するその他の質問：

B 03, B 07, B 12, D 02, M 01, M 04, M 05

ISAF 競技規則 Q&A サービス

K 001

Q&A 2009-015

2009 年1 月21 日公表

状況

マッチ・レースのレガッタで、帆走指示書に次のことが記載されている。

「規則32 を削除し、『スタート信号後、実施できる場合には、マッチのアンパイアと協議した後、レース委員会はマッチを何らかの理由で中止または短縮することができる』に置き換える。」

先導艇がフィニッシュ・ラインを横切る2, 3 艇身前で、レース委員会はマッチを中止した。

マッチのアンパイアがなぜレースを中止したかを尋ねたときに、レース・オフィサーは「地元のチームがマッチに勝ちにいてないので、主催団体が私に中止するように指示した」と述べた。

質問

レース委員会によるレースの中止は、規則 62.1 (a) にいう不適切な処置に相当するのか？

回答

その通り。

レース委員会は、公平でなければならず、誠実に、競技者すべてとレガッタ全体の最善の利益のためにすべてのマッチのレースを運営しなければならない。

帆走指示書に規定している「何らかの理由」とは、レース委員会が実際的で、公正で、平等な競技に寄与しているとみなす何かであり得て、問題が生じたときにレース委員会ができるだけ迅速に対処することを可能にしている。

実施できる場合にはマッチのアンパイアと協議する必要があるが、中止の決定は、もっぱらレース委員会の責務である。レース委員会は、マッチの中止を決定するときに誠実に誠意をもって行動するという条件で、その行動は不適切とみなされることはない。

しかしながら、この特殊なケースでは、主催団体とレース委員会は、誠実に、誠意をもって行動していなかった。彼らは、他の競技者すべてにそむいて一人の地元の競技者を故意に援助する行動をし、その行動は、他の競技者すべてに対し不公正で、不適切である。

チーフ・アンパイアは、ISAF 報告書にレース・オフィサーの特定を含めてこのインシデントを含めることを勧める。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション L

技術上の質問

- L 01** レース中のヘッドステイを切り離すことの合法性についての質問
 - L 02** イングリング級のジャイビング・ラインの使用についての質問
 - L 03** ワックスを塗った艇と規則 53 についての質問
 - L 04** ハイキング装置と規則 49.1 についての質問
 - L 05** 規則 53 についての質問、特殊構造とサンド・ペーパー研磨
 - L 06** 規則 49 - 54 を適用しない場合の規則 42 についての質問
 - L 07** 鉛製トラピーズ・ハーネス・ストラップ・バックル（即ち、潜水用重り）の使用と規則 43.1 (a)
 - L 08** ライフ・ラインの材質とセーリング競技規則
-

関係するその他の質問：

D 03, E 04

ISAF 競技規則 Q&A サービス

L 001

Q&A 2003-007

2009 年1 月12 日改訂

質問

艇をジャイブするためにヘッドステイを切り離すことは合法か、それともヘッドステイはレース中常に取り付けられている必要があるのか？

回答

フォアステイとヘッド・セールは、レース中取り付けられていなくてもよい。ただし、取り付けられているときには、フォアステイはほぼ艇の中心線上に取り付けられていなければならない。常置のリギンを取り付けずにレースすることを禁止するために、クラス規則で規則 54 を変更することができる。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

L 002

Q&A 2008-004

2009年1月12日改訂

質問 1

イングリングのジャイビング・ラインは、RRS 42.3 (c) にいう「シート」とみなすことができるか？

回答 1

イングリング級規則で許されているジャイビング・ラインは、RRS 42.3 (c) にいう「シート」ではない。

質問 2

質問 1 への回答が「みなすことができる」として、トラベラーやバングがメイン・セールのパンピングに用いられた場合に、同じ回答が適用されるのか？

回答 2

適用できない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

L 003

Q&A 2009-001

2009 年1 月9 日公表

質問

供給者が、自社の製品は「……粘性抵抗との関連で残留抵抗を 6% 減少した」と主張した。1 回塗れば、この「ワックス」は約 60 – 80 時間の帆走に耐える。

この製品を用いることは競技規則で許されているか？

回答

許されている。

規則 53 は、レース中に水中へ物質を放出することを禁止している。艇体と接触する水で落ちる薬剤のレース前の使用は、規則 53 に違反していない。

クラス規則を考慮すれば、違う回答になることがある。

注：

- ・ 製品名はこの Q&A から除かれており、何らかの製品の承認ではなくて、徐々になくなっていく表面仕上剤に関しての規則 53 の解釈である。
- ・ この回答は ISAF 技術部門と協議して作成した。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

L 004

Q&A 2009-007

2009 年1 月9 日公表

次の質問は、クラス規則をまったく考慮せずに回答した。クラス規則を考慮すると違う回答になることがある。

質問 1

競技者のハイキングを支えるためにだけ用いるロープは、規則 49.1 によるハイキング・ストラップとみなせるのか？

回答 1

みなせない。ただし、上記に記載のとおり用いるロープは、規則 49.1 中にいう装置となるであろう。

質問 2

競技者が同時に1つ以上のハイキング・ストラップを用いることは可能か？

回答 2

可能である。多くの艇では、乗員は同時に艇の両側にあるトー／フット・ストラップを用いることができる。クラス規則でこの行動を禁止していることがある。

質問 3

下の写真に示す装置は、規則 49.1 にいうハイキング・ストラップとみなせるか？

回答 3

みなせない。明らかに体を艇外に乗り出すために考案された装置である。

質問 4

レース中に写真の装置を用いることは、規則 49.1 に違反するのか？

回答 4

違反する。装置の個々の構成部品すべては用語「ハイキング・ハーネス」含まれるので、配置も規則 43.1 (b) に違反することがある。



ISAF 競技規則 Q&A サービス

L 005

Q&A 2009-029

2009 年 4 月 24 日公表

53 表面摩擦

艇は、ポリマーのような物質を噴出させたり、放出させたりしてはならない。また、境界層の内側の水流の特性を改良し得るような特殊構造の表面を用いてはならない。

質問

耐水サンドペーパーを用いて艇体を仕上げることは規則 53「…境界層の内側の水流の特性を改良し得るような特殊構造の表面…」に違反しているのか？

回答

違反していない。

特殊構造の表面には、意図的なパターンがある。通常の研磨では、不規則なパターンとなる。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

L 006

Q&A 2009-037

2009年12月10日公表

状況

競技規則 49-54 は、第 33 回アメリカズ・カップでは適用されない。関連のあるクラス規則はない。次の方式を検討してください。

1. セール表面の複数の点から空気を吸入する。
2. セール表面の複数の点から空気を放出する。
3. セールのリーチから空気を放出する。
4. セール表面の交互の点から空気を吸入し、放出する配置。表面に吸入する空気の容積は放出する空気の容積と等しい。

空気の吸入や放出は、動力ポンプの配置により行われる。

ポンプによる空気の動きは、それ自体では測定可能な正味揚力を与えない。これらの作用は、マストとセールの配置がより効果のある（揚力を増す）ように空気の流れを良くする。

質問

この方式のどこかが競技規則（規則 49 – 54 は無視する）に違反しているか？

回答

セーリング競技規則は我々スポーツの歴史的背景に基づき作られ、将来の事態や改善すべてに及ぶことができないことが認識されている。

クラス規則で規則 86.1 (c) に列挙されているとおり多くの規則を変更できる規定があり、規則 42 はこの規則の 1 つである。規則 42 の変更は、規則 86.2 に従っても行うことができる。規則 42 が提案されている方式の使用を認めるために変更された場合を除き、4 つの方式すべてが放出する空気や吸入する空気を当てにしているので、規則に従っておらず、従ってその艇は、規則 42.1 に定められている「かぜのみを」用いて競技していないことになる。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

L 007

Q&A 2009-038

2009年12月10日公表

質問

規則 43.1 (a) 「競技者は、重さを増す目的で、衣類または装備を着用したり、身に付けてはならない。」中の「目的」という語の解釈に関する質問。

誰かが潜水用重りでもある鉛製トラピーズ・ハーネス・ストラップ・バックルを用いることを選択した場合には、この規則違反ではないのか？ バックルがハーネスを所定の位置に保つために必要であったとしても、そうするための潜水用重りの選択は、重さを増す目的であると思われるであろう。ただし、その論拠の問題を見つけた。その結論を押しつけると、規則に従うために一番軽い入手できる用具を着用しなければならないであろう。

回答

ストラップ・バックルとして潜水用重りを用いることは、通常重さを増す目的で用いていると見られ、従って規則 43.1 (a) 違反となるであろう。プロテスト委員会は、持ち込まれたそれぞれの個々のケースについて決定する。規則 43.1 (a) は、すべての衣類と装備に適用する。しかしながら、ハーネスが浮力のあるものとの要件と合わせて、規則 43.1 (b) のトラピーズ・ハーネスの既定の重さ 2 kg の制限は、通常問題が生じないことを意味している。その規則で認められているように、クラスでトラピーズ・ハーネスに対し認められているより大きい重さ（最大 4 kg）を規定していた場合には、プロテスト委員会は重さを増す以外の目的があり、そうすることで規則 43.1 (a) に違反しないと決定することができる。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

L 008

Q&A 2010-002

2010年1月14日公表

セーリング競技規則 2009 - 2012

- 49.2 クラス規則または帆走指示書によりライフ・ラインが必要とされている場合、ライフ・ラインはピンと張らなければならない、必要な作業を短時間で行う場合を除き、競技者は胴体の一部でもライフ・ラインの外側に出してはならない。上部と下部のワイヤーのライフ・ラインを備えた艇では、腰を下部のライフ・ラインの内側に置き、外を向いてデッキに座る乗員は、上半身を上部のライフ・ラインの外側に出すことができる。

ISAF 外洋特別規定 2010 - 2011

3.14.6 ライフ・ラインの最小直径、要求される材質、仕様

- a) ライフ・ラインは次のいずれかでなければならない：
- 標準ステンレス・スチール・ワイヤー
 - 一重編みダイニーマ®・ロープ

質問

RRS 49.2 中の用語「ワイヤー」には OSR 3.14.6 a) により定義されたダイニーマ®・ロープが含まれるのか？

回答

含まれない。ロープという記述のあるものは、ワイヤーとみなすことはできない。規則 49.2 の 2 番目の文の規定を用いたい艇は、ワイヤーの上部ライフ・ラインと下部ライフ・ラインを備え続ける必要がある。ただし、規則 49.2 が他の材質の使用を認めるために、帆走指示書またはクラス規則により変更された場合を除く。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション M

用語

- M 01** 艇が風上へのビートにいるのはいつか？
- M 02** 用語「スタート・エリア」についての質問
- M 03** フィニッシュ・ラインは「ゲート」なのか？
- M 04** 新定義 [フェッチング] についての質問
- M 05** 艇が「他のレグを帆走」しているのはいつか？
- M 06** コース変更と規則 16
- M 07** マークで旗のみと接触した場合
- M 08** パドル・テストと規則 42 の例外
- M 09** プロパー・コースとセール構成

関係するその他の質問：

B 02, B 03, B 05, B 06, B 13, B 14, D 01, D 02, D 04, E 01, E 03, E 04, E 05, E 07, F 01, F 05, F 06, F 07, J 02, J 06, J 08

ISAF 競技規則 Q&A サービス

M 001

Q&A 2004-006

2009年1月12日公表

質問

風上に向かうビートの場合を除き、規則 42.3 (c) では、艇がサーフィングまたはプレーニングを開始させるためにシートやガイをひくことが認められている。どの場合に、艇は風上に向かうビートにいるのか？

回答

「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。それぞれの規則では、プロパー・コースがクロスホールドである場合、即ち、「ビート」している場合、艇は「風上に向かうビート」にいるという。従って、艇が風上マークへ向かうレグを帆走しており、風向が変化してマークへ向かう艇のプロパー・コースがもはやクロスホールドなくなった場合には、その艇はもはや「風上に向かうビート」にはいない。

同様に、艇が風下に向かうレグを帆走しており、風の振れがあつて、マークへ向かう艇のプロパー・コースがクロスホールドであることが明白になった場合、その艇は「風上に向かうビート」にいる。

このことを判断する場合、確かな最後の点の原理が用いられる。例えば、スターボード・タックのレイライン上を風上マークに近づいている艇が、上れるような振れを得た。ジャッジは、艇のプロパー・コースが「一波につき一度のパンピング」を許される前のクロスホールドのコースではもはやないということを確認する必要がある。疑いがある場合には、判断は、艇はやはり「風上に向かうビート」にいるということになる。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

M 002

Q&A 2009-003

2009 年1 月9 日公表

質問

スタート・エリアがある場合、それはどれぐらいの大きさで、いつ存在し、いつ存在しなくなるのか？

回答

帆走指示書で特定の大会についてスタート・エリアを限定することができ、そこへ入るのを制限することができる。帆走指示書にその用語が説明されていない場合、「海事用語または一般用語として通常理解される」意味である（「セーリング競技規則」序文参照）。「スタート・エリア」とは、通常、艇が自艇の準備信号とスタート信号の間に帆走するエリアである。

順番にスタートさせるスタートすべてですべての艇がスタートして、スタート・ライン周りのエリアから離れた時に、スタート・エリアは存在しなくなる。ただし、中止した種目またはレースに関する規則に何か別のことを記載している場合を除く。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

M 003

Q&A 2009-018

2009 年1 月27 日公表

状況

フィニッシュ・ラインは2つのマークと2つのゾーンがあり、艇は2つのマークの間を通過しなければならない。

質問 1

2009 – 2012 規則、特に規則 18.4 に基づき、フィニッシュ・ラインは「ゲート」とみなせるか？

回答 1

みなせない。

質問 2

コースが風下ゲートで短縮された場合には、フィニッシュ・ラインは「ゲート」か？

回答 2

違う。規則 32.2 では、ゲートのマークをフィニッシュ・ラインのマークに変更している。

規則 18.4 は、内側にオーバーラップした航路権艇がプロパー・コースを帆走するためにジャイブしなければならない場合に、フィニッシュ・マークでのみ関連するであろう。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

M 004

Q&A 2009-019

2009 年1 月27 日公表

定義

フェッチング 艇がタックを変更することなくマークの風上をその定められた側で通過できる位置にいる場合、艇はマークをフェッチングしているという。

質問 1

艇がマークに近づいているとき、マークからの距離の制限があるのか（例えば、1 マイル離れている）？ その艇はマークにフェッチングしているのか？

回答 1

定義 [フェッチング] には距離の制限は含まれていない。艇は1 マイル離れていてもマークをフェッチングしていることがある。

定義された用語「フェッチング」を用いている2つの規則のいずれでも、その規則を2艇間で適用するには、1艇がフェッチングしていなければならない。艇は長い距離離れていてもフェッチングしている場合もあるが、規則 18.3 と 20.3 は、用語を用いている規則に関係のある2艇が互いにマークにごく接近している場合にのみ、関係してくる。

質問 2

用語「フェッチング」には、どんな距離離れていても艇が近づいている行動のみが含まれるのか？

回答 2

定義「フェッチング」は、艇の位置に基づいており、行っている行動には基づいていない。フェッチングは、現在の位置からマークの風上を通過する艇の能力を扱っている。その艇が風上で、タックを変更することなく定められた側を通過できれば、満たされている。艇の到達と艇のマークの通過の仕方は、艇がマークをフェッチしていたかをプロテスト委員会が決定するために用いることができる事実である。

質問 3

それとも、用語「フェッチング」には、同様にマークを通過する行が含まれるのか？

回答 3

質問 2 の回答を参照のこと。

質問 4

質問 3 の回答がそのとおりであれば、それには、艇の回航全体の操船が含まれるのか？

回答 4

質問 2 の回答を参照のこと。

質問 5

質問 2 の回答がそのとおりであれば、抗議審問で正反対の発言に基づく論争をどのように、誰が決定するのか？

回答 5

質問 2 の回答を参照のこと。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

M 005

Q&A 2009-032

2009 年 6 月 23 日公表

質問

艇が規則 23.2 に関して「他のレグを帆走」しているのはいつか？ いくつかのガイダンスがフリート・レース、マッチ・レース、チーム・レースに有用となるであろう。

回答

マッチ・レースでペナルティーを履行している艇に関して、規則 C7.2 (c) にはレグを完了したときと記載されている。この規則はマッチ・レースにのみ適用される。

規則 23.2 はマッチ・レース、チーム・レース、フリート・レースでの 2 艇の状況を扱っており、どのタイプのコースにも適用される。規則 23.2 に違反するには艇はプロパー・コースでないコースを帆走していなければならない場合には、あるレグがマークで終わり、別のレグが始まるその瞬間が問題になることはめったに起こらない。違反がはっきりしている場合に通常適用される、すなわちスタート信号後マークの正しくない側を通過している艇は、定められた側でマークを通過している艇と同じレグにはいないという説明を含め、ISAF チーム・レース・ラピッド・レスポンス・コール 2009/007 は、有用なガイダンスを提供している。

避けている艇は、規則 23.2 に違反しているかもしれない場合、A 節の規則、規則 14 または C 節の規則にも通常違反している。従って、艇が規則 23.2 にだけ違反したかどうかについての質問は航路権艇に関してのみ起こる可能性がある。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

M 006

Q&A 2010-019

2010 年 5 月 26 日公表

質問

スピードのない艇が前へ進むためにシートを引きこんだので、その艇は最初横へ流された。この行動は規則 16 に基づくコースの変更とみなされるか？

回答

止まっていた位置からある方向に進んでいる艇は、コースを変更しているとはみなされないだろう。ただし、後ろへ進んでいたのが前へ進んだ場合、またはその逆を除く。（マッチ・レース・コール UMP 35 参照）

規則 16 が適用されるためには、2 艇がいて、航路権艇がコースを変更している必要がある。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

M 007

Q&A 2010-022

2010 年6 月9 日公表

大会の帆走指示書は、スタート・マークを「オレンジ旗のあるブイ」と記載している。

質問 1

レース中、艇がポールやブイ自身でなく旗のみに接触した。艇は規則 31 に違反したのか？

回答 1

違反した。

質問 2

帆走指示書に旗ではなく、ブイと述べている場合には、回答は違ってくるだろうか？

回答 2

違わない。ブイに取り付けられた旗は、マークに一時的に取り付けられたか、または偶然に付着した物体ではなく、従って『マーク』の定義によりマークの一部である。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

M 008

Q&A 2010-026

2010年7月6日公表

状況 1

艇の 1 つ 1 つの行動が規則 42.1「原則」に違反しているかどうかについてのテストは、規則 42 の解釈、基本 4「パドル・テスト」にある。

規則 42.1 では、「規則 42.3 または規則 45 により認められている場合を除き」で始まる例外を許している。

例外の 1 つは、サーフィングまたはプレーニングが可能な場合である。規則 42.3 (c) では、サーフィングまたはプレーニングを開始するためにシートまたはガイを 1 度引くことを認めている。

質問 1

このシートまたはガイを 1 度引くことについて、例えば基本 4「パドル・テスト」に制限があるのか？

回答 1

基本 4 に関しての制限はないが、規則 42.3 (c) は艇をプレーニングまたはサーフィングさせることに必要な加速を制限している。従って、加速の量は、サーフィングまたはプレーニングの開始と見合っていないなければならない。

状況 2

規則 42 の解釈では、ロールを「……艇の左右方向の一周期の動き……」と定義している。

操舵を容易にするロールは、規則 42.3 (a) に基づき規則 42.1 の例外でもある。

方向転換を容易にするための風下へと方向転換が完了するときに風上へ戻す左右方向の一周期の動きは、クロスホールド・コースへスピードを上げるスタート時、風下マークの回航時、艇をかわした後、風上へ向きを変えるときに起こる可能性がある。

質問 2

この 1 度のロールについて、例えば基本 4「パドル・テスト」に制限はあるのか？

回答 2

基本 4 に関して制限はないが、規則 42.3 (a) は艇の操舵を助けることに必要なロールに制限している。従って、ローリングの量は艇の向きを変える量に見合っていないなければならない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

M 009

Q&A 2010-027

2010 年7 月7 日公表

状況

2 艇 W と L が、できるだけ早くフィニッシュするためには通常スピネーカーを用いるであろう状況の中、風下へ向かって帆走していた。

艇 W はスピネーカーに問題があり、より速く帆走している艇 L は、クリアー・アスターンから風下へオーバーラップし、規則 17 に従わなければならなくなった。艇 L は W に戦術的に優位に立つためにスピネーカーを用いないことにした。

両艇は、ヘッドセールで風下へ向かって帆走する艇にとって最も速い VMG (Velocity Made Good) コースを帆走していたが、スピネーカーを用いる場合に帆走できるであろうコースより風上のコースを帆走していた。

艇 W は、定義『プロパー・コース』ができるだけ早くフィニッシュするために帆走することを艇 L に求めているが、艇 L はプロパー・コースより風上を帆走していたと主張して、艇 L を抗議した。艇 W がいない場合に、艇 L はスピネーカーを揚げて、できるだけ早くフィニッシュするためにより速くより風下へのコースを帆走していたであろう。

質問

艇 L はスピネーカーを揚げずに、できるだけ早くフィニッシュするためのより風下への、より速いコースを帆走していなかったことにより規則 17 に違反しているのか？

回答

違反していない。規則には、艇がどの時点で用いなければならないセールに関する要件はなく、艇のプロパー・コースは、その状況とセットしたセールでできるだけ早くフィニッシュするために帆走するであろうコースである。また、艇ができるだけ早くフィニッシュするためについての要件は規則にはなく、戦術的判断を含めて、艇がスピネーカーを用いない理由は、さまざまであろう。(ISAF ケース 78 参照)。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション N

各国協会規程とその他の規則

N 01 規則 86.1 (a) に従っていない各国協会規程

N 02 プロテスト委員会の任命に関する承認

関係するその他の質問：

J 05, M 08

ISAF 競技規則 Q&A サービス

N 001

Q&A 2010-007

2010年2月15日公表

状況

ある国でのレースすべてについての規定の中で、各国協会は、上告についての章で次のように記載している。

「プロテスト委員会が行った抗議と判決が当該レーティング式や当該レーティング方式に関連している場合には、ヤードスチックまたはその他の適切なレーティング方式に基づくレースに関して上告はできない。」

注： インターナショナル・ジュリーも規則86.3にも言及せず、またこれらのレースは規則70.5 (b) や70.5 (c) に言及したレースでもない。

質問

上告の権利が他の規則により否認されていない場合、規則 86.3 はこのことを大会での規則 70 に対する有効な規定にしているのか？

回答

この規定が各国協会規程であるかどうかは、はっきりしない、各国協会規程である場合には、改善や提案された規則を試すこととは関係なく、従って規則 86.3 の要件を満たしていない。また、規則 86.1 (a) は各国協会規程では規則 70 を変更することはできないとなっているので、有効な全般規定でもない。

この規定は各国協会規程ではないが、レース公示および／または帆走指示書に従って大会を管理するほかの文書に含まれている場合には、各国協会が規則を変更できる唯一の方法がその規程によるとなっている規則 86.1 (a) に反して規則を変更している。

従って、いずれの場合であっても、その規定は上告の権利を有効に否認していない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

N 002

Q&A 2010-014

2010年4月19日公表

質問

各国協会には、その管轄下のレースではプロテスト委員会の任命には各国協会の承認が必要であると規定する権利があるのか？

回答

ない。規則への追加は規則の変更である（「セーリング競技規則」序文中の「用語」参照）。規則 91 (a) は第 7 章の規則であり、各国協会規程では第 7 章の規則を変更することはできないと規則 86.1 (a) で明確にしている。

このことは、規則自体の特例として、各国協会が、その管轄下の大会ではインターナショナル・ジュリーの任命には各国協会の承認が必要であると規定できることを認めている規則 91 (b)（いくつかの例外はあるものの）とは異なる。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

削除された Q&A 2009

次の Q&A が ISAF ウェブサイトから移動され、2009 年 1 月 1 日効力で削除された。

2007-002

2007-005

2007-007

2006-001

2006-004

2005-002

2005-004

2005-005

2005-007

2004-003

2003-008

2001-005

2008 年 4 月 1 日効力

2005-001

2010 年 1 月 1 日効力

2009-020

2009-024

番号と内容 - 新名称を含む

| 番号 | 概要 | 名称 |
|--------------|--|------|
| Q&A 2001-001 | レースのタイム・リミットに関する質問 | F 01 |
| Q&A 2002-001 | 規則 N1.1 および信号艇とフィニッシュ運営艇にいる インターナショナル・ジュリー | H 01 |
| Q&A 2003-001 | インターナショナル・ジュリーに関する質問と適切に構成される 時期 | H 02 |
| Q&A 2003-002 | 競技者またはレース委員会外のその他の者からの観察情報 または申立てに基づきレース後に OCS と得点記録される艇 | F 02 |
| Q&A 2003-004 | 一部の艇がフィニッシュした後のレースの中止 | F 03 |
| Q&A 2003-007 | レース中のヘッドステイを切り離すことの合法性についての質問 | L 01 |
| Q&A 2004-006 | 艇が風上へのビートにいるのはいつか | M 01 |
| Q&A 2004-008 | ゼネラル・リコール後の黄色旗ペナルティの信号 | J 01 |
| Q&A 2006-002 | 艇がフィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークを離れるのは いつか | E 01 |
| Q&A 2006-003 | 艇が正しくない側でフィニッシュ・ラインのピン・エンドを通過、 またはフィニッシュ・マークと接触した場合のレース委員会の処置 | E 02 |
| Q&A 2006-005 | 狭いゲートでの反対のタックのカタマラン 2 艇の衝突 | B 01 |
| Q&A 2007-001 | 複数のレースでの平均得点の与え方 | F 04 |
| Q&A 2007-003 | フィニッシュ・マークでのフェッチングの明確化 | E 03 |
| Q&A 2007-004 | 規則 30.1 [I 旗規則 (ラウンド・アン・エンド規則と呼んでいた)] についての明確化 | C 01 |
| Q&A 2007-006 | コーチ、ルール・アドバイザー、その他の代理者への通知による 艇への抗議の通告 | J 02 |
| Q&A 2007-008 | レースでの他艇の進行を遅らせること | A 01 |
| Q&A 2008-001 | レースの番号付けの明確化 | F 05 |
| Q&A 2008-002 | 「通常的位置」一転覆した艇のフィニッシュ | E 04 |
| Q&A 2008-003 | リタイアした艇がリタイアしなくすることができるかどうかの論議 | F 06 |
| Q&A 2008-004 | イングリグ級のジャイビング・ラインの使用についての質問 | L 02 |
| Q&A 2009-001 | ワックスを塗った艇と規則 53 についての質問 | L 03 |

| | | |
|--------------|---|----------------|
| Q&A 2009-002 | 付則 A に基づく得点に関する「シリーズに参加した艇の数」の明確化 | F 07 |
| Q&A 2009-003 | 用語「スタート・エリア」についての質問 | M 02 |
| Q&A 2009-004 | 風上／風下の状態での「避けている」 | B 02 |
| Q&A 2009-005 | ISAF ケース 45 関連一艇に定義 [フィニッシュ] に反するフィニッシュを求める帆走指示についてのケース | E 05 |
| Q&A 2009-006 | 規則 90.3 (a) の明確化：どの艇も規則 28 に従ってのコースを帆走せず、フィニッシュしなかった場合、レースの得点記録をすることができない | F 08 |
| Q&A 2009-007 | ハイキング装置と規則 49.1 についての質問 | L 04 |
| Q&A 2009-008 | 規則 28 に関する「マークの側」 | D 01 |
| Q&A 2009-009 | 一部の艇がフィニッシュ・ラインを横切った後でも安全上の理由でコース短縮を認める特別の帆走指示 | G 01 |
| Q&A 2009-010 | マークの正しくない側に追いやられた艇は、それでもそのマーク回りを正しく帆走する必要がある。その艇は規則 28 違反を強いられたのではない。 | D 02 |
| Q&A 2009-011 | 抗議審問での証言の重みづけと信頼性 | J 03 |
| Q&A 2009-012 | レース委員会が艇のマークとの接触を目撃した場合 | G 02 |
| Q&A 2009-013 | 複数の順位付けのあるシリーズの得点 | F 09 |
| Q&A 2009-014 | 規則 28 の明確化。片方のハルがマークの上を飛んでいるカタマランのマーク回航 | D 03 |
| Q&A 2009-015 | マッチ・レースの中止について。フィニッシュ・ラインに近づいている場合に、何がレース委員会の不適切な処置となったのか | G 04 と K 01 |
| Q&A 2009-016 | コース短縮について、レース委員会艇がフィニッシュ・ラインの「正しくない」側に位置している場合のフィニッシュ | E 06 |
| Q&A 2009-017 | マークルームにタックするためのルームを含む場合 | B 03 |
| Q&A 2009-018 | フィニッシュ・ラインは「ゲート」なのか？ | M 03 |
| Q&A 2009-019 | 新定義 [フェッチング] についての質問 | M 04 |
| Q&A 2009-021 | 障害物での権利と義務 | B 04 |
| Q&A 2009-022 | どれぐらいの大きさのルームがマークルームなのか？ | B 05 |
| Q&A 2009-023 | 艇が、自艇は規則違反したことを無効な抗議審問で知った場合の状況の別の側面についての論議 | A 02 |
| Q&A 2009-025 | 風上マークとプロパー・コースについての質問 | B 06 |

| | | |
|--------------|---|------|
| Q&A 2009-026 | いつ艇はフィニッシュするのか - いつラインはフィニッシュ・ラインとなるのか | E 07 |
| Q&A 2009-027 | 艇が両方向にスタートする場合 - どうすべきか? | C 02 |
| Q&A 2009-028 | 艇がタックするためのルームを求めて声をかける場合の義務 | B 07 |
| Q&A 2009-029 | 規則 53 についての質問、特殊構造とサンド・ペーパー研磨 | L 05 |
| Q&A 2009-030 | 規則 18.3 についての明確化 | B 08 |
| Q&A 2009-031 | レガッタ後の得点の間違いの修正の仕方 | F 10 |
| Q&A 2009-032 | 艇が「他のレグを帆走」しているのはいつか? | M 05 |
| Q&A 2009-033 | 艇はどれくらい早くに接触を回避する行動を取らなければならないか? | B 09 |
| Q&A 2009-034 | ゲート・マークの内の 1 つを紛失した場合 | D 04 |
| Q&A 2009-035 | ケース 112 と Q&A 2009-026 (E 07) | E 08 |
| Q&A 2009-036 | 規則 18.3 の適用はいつ中止されるのか? | B 10 |
| Q&A 2009-037 | 規則 49 -54 を適用しない場合の規則 42 についての質問 | L 06 |
| Q&A 2009-038 | 鉛製トラピーズ・ハーネス・ストラップ・バックル (即ち、潜水用重り) の使用と規則 43.1 (a) | L 07 |
| Q&A 2009-039 | プロテスト委員会が規則 60.3 (a) (2) に基づき艇を抗議する場合 | J 04 |
| Q&A 2009-040 | 上告の否認と各国協会規程 | J 05 |
| Q&A 2009-041 | ジュリーの判決について質問を提出することについての明確化 | H 03 |
| Q&A 2010-001 | 障害物に近付いているポート・タックでオーバーラップした 3 艇 ; スターボード・タックのレース中の艇 | B 11 |
| Q&A 2010-002 | ライフ・ラインの材質とセーリング競技規則 | L 08 |
| Q&A 2010-003 | 規則違反している特定されなかった艇により規則違反をせざるを得なかった | J 06 |
| Q&A 2010-004 | マークとの接触とフィニッシュとレース中の定義 | D 05 |
| Q&A 2010-005 | プロテスト委員会が中止したレースを回復するための条件 | J 07 |
| Q&A 2010-006 | レースのタイム・リミットが過ぎた場合の抗議締切時間 | J 08 |
| Q&A 2010-007 | 規則 86.1 (a) に従っていない各国協会規程 | N 01 |
| Q&A 2010-008 | 艇がマークと絡んだ場合に救済 | J 09 |
| Q&A 2010-009 | フィニッシュ・マークと規則 18.2 と 18.5 | B 12 |
| Q&A 2010-010 | 風上マークでの OCS リストの掲示 | G 03 |

| | | |
|--------------|---|------|
| Q&A 2010-011 | 風下オーバーラップから風上オーバーラップへのオーバーラップの変更 | B 13 |
| Q&A 2010-012 | 規則 18.3 と「艇にクロースホールドより風上を帆走させること」 | B 14 |
| Q&A 2010-013 | 複数の艇が出会った場合の規則 19 と 20 | B 15 |
| Q&A 2010-014 | プロテスト委員会の任命の承認 | N 02 |
| Q&A 2010-015 | 帆走指示書でのレース信号の意味の変更 | G 05 |
| Q&A 2010-016 | 複数のセーリング・クラブ合同のクラブ・レガッタでの責任 | G 06 |
| Q&A 2010-017 | 風上艇は常に避けていなければならない | B 16 |
| Q&A 2010-018 | スタート・ラインを見るためのレース委員会手順 | G 07 |
| Q&A 2010-019 | コース変更と規則 16 | M 06 |
| Q&A 2010-020 | 別の艇がフェッチングしている場合のゾーン内での 2 艇のタック | B 17 |
| Q&A 2010-021 | 艇をリコールするために VHF を用いる場合 | G 08 |
| Q&A 2010-022 | マークで旗のみと接触した場合 | M 07 |
| Q&A 2010-023 | 救済が関与している場合のシリーズでのタイの解き方 | F 11 |
| Q&A 2010-024 | コースを帆走している OCS 艇の権利 | D 06 |
| Q&A 2010-025 | マークルームと規則 18.3 についての明確化 | B 18 |
| Q&A 2010-026 | パドル・テストと規則 42 の例外 | M 08 |
| Q&A 2010-027 | プロパー・コースとセール構成 | M 09 |
| 削除した Q&A's | 2009 年 1 月 1 日、2008 年 4 月 20 日、2010 年 1 月 1 日効力で削除した前の Q&A's のリスト | |