



国際セーリング連盟
セーリング競技規則
Q&A 集

2011年11月28日更新

日本セーリング連盟
ルール委員会

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（質問と回答）サービス 2009

ISAF Q&A サービスは、次の手順に従って運営される。

1.0 全般

1.1 Q&A パネルは、競技規則委員会委員長（CRRC）とレース・オフィシャル委員会委員長（CROC）による連帯で指名されるものとする。過半数はインターナショナル・ジャッジでなければならない。

2.0 提議

2.1 出所—セーリング競技規則の適用についての質問、またはレース委員会もしくはジュリーの方策もしくは手順についての質問は、次のものにより提出することができる。

- a) ISAF インターナショナル・レース・オフィシャル
- b) MNA（望ましくは ISAF レース・オフィシャル経由）

2.2 質問は、郵送、e-メールまたは FAX により ISAF 事務局に直接提出されなければならない。

3.0 手順

3.1 ISAF は速やかに提出されたそれぞれの Q&A の記録を作成し、特有の追跡番号を割り当てるものとする。

3.2 Q&A 追跡記録には次のものを含めるものとする。

- a) yy-AA 形式の Q&A 追跡番号。“yy”は提議が受け付けられた年の下 2 桁の数字、“AA”はアルファベットの連番とする。連番は毎年 AA、AB、AC 等で始まる。1 年に 26 を超える提議がある場合には、連番は、BA、BB、BC 等で続ける。例えば 2009 年に受け付けた 27 番目の Q&A は追跡番号 09-BA となる。
- b) Q&A の受付日。
- c) 提案者の氏名。
- d) 完成目標日。
- e) Q&A 決定日。
- f) 公表される場合には、永続 Q&A 番号。
- g) 公表される場合には、有効期限日。
- h) 最終処理（RRS 提議、ケース提議、撤回、その他）

3.3 ISAF は仮の追跡番号と進行の最新情報を要求する合理的と思われる期日 - 通常は Q&A の受付後 3 週間 - を Q&A の提案者に通知するものとする。

3.4 Q&A と完了の目標日は、ISAF により Q&A パネルの全員に対して送付され、リーダーが、各 Q&A に対し任命される。リーダーは、すべてのインプットの要約に責任があり、インプットに基づき、回答案を Q&A パネル委員長に対し推奨する。

- 3.5 Q&A リーダーまたは Q&A パネル委員長は、適切な場合、Q&A パネル外の専門家の助言を求めることができる。用いて、回答を提供して、ISAF へ完成した Q&A を送付しなければならない。提案者は、決定の通知を受ける。
- 3.6 Q&A パネル委員長は、決定を行うためにパネル・メンバーからの回答がいくつ必要かを決定しなければならない。
- 3.7 提案者は、決定と艇が公表されるかの通知を受ける。
- 3.8 Q&A が Q&A パネル委員長により一般の関心を引くと思われる場合には、永久番号を割り当てられ、公表される。

4.0 公表された Q&A

- 4.1 ISAF は、Q&A は公表されるものであると Q&A パネルにより助言された場合、yyyy-nnn 形式の番号を割り当てる。“yyyy”は提議が公表された年、“nnn”は毎年 001 から始まる連続数字である。
- 4.2 公表された Q&A は ISAF ウェブサイトに掲示される。
- 4.3 それぞれの公表された Q&A には、有効期限日がある。有効期限前に、それぞれの Q&A は Q&A パネルにより見直され、ケース、コールもしくは規則変更の提議として、該当する ISAF マニュアルその他の出版物に含めるものとして、および／または有効期限日の延長について CRRC/CROC に対し推奨することができる。
- 4.4 有効期限日には、それぞれの Q&A は、CRRC/CROC による延長についての承認された場合を除き、ISAF ウェブサイトから削除されるものとする。

5.0 RRC からのインプット

- 5.1 Q&A にセーリング競技規則の解釈が含まれる場合、Q&A パネルは、RRC 委員長からのインプットによる指導を受けなければならない。

注：

Q&A パネルのメンバーは、e-メールとすべての見取図の作成に用いる TSS プログラムを持っていないといけない。

競技規則の公式の解釈と説明である ISAF ケース集と異なり、これらの回答は、競技規則を首尾一貫して適用する際 ISAF インターナショナル・レース・オフィシャルを単に援助するものである。

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 11-022	レースで別の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
A 03	Q&A 10-038	2011 年 11 月 12 日削除
A 04	Q&A 11-013	2011 年 11 月 12 日削除

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
B 19	Q&A 11-001	2艇がセールを逆に張って後進している場合
B 20	Q&A 11-008	タックするためのルームを求めて声をかけること - および複合障害物
B 21	Q&A 11-010	スタート信号前に履行したペナルティーに関わる規則
B 22	Q&A 11-017	マークであるボートに対し重大な損傷を起こすこと

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?
C 03	Q&A 10-033	インナー・リミット・スタート・マークの位置
C 04	Q&A 10-037	スタート・ラインでの障害物としてのレース中の艇

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
D 07	Q&A 10-041	ゲート・マークの内の1つが流れている場合

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	2011 年 11 月 12 日削除
E 05	Q&A 09-005	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 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
G 09	Q&A 10-034	レース公示と帆走指示書に関する質問
G 10	Q&A 10-039	信号が掲揚された時点は？
G 11	Q&A 11-004	レース艇が OCS でなくてスタートしない場合
G 12	Q&A 11-018	個別リコール信号のタイミング

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 10-008	艇がマークと絡んだ場合の救済

J 10	Q&A 10-028	1 レースで複数の抗議がある場合の抗議旗の掲揚
J 11	Q&A 10-029	予告信号前に起こったインシデントに対する救済
J 12	Q&A 10-030	計測抗議の判決の上告の権利
J 13	Q&A 10-031	艇に明らかである損傷
J 14	Q&A 10-035	水上でインシデントが 2 つあったが、抗議されているインシデントは 1 つのみ
J 15	Q&A 11-002	規則 66 での「妥当な時間」の意味
J 16	Q&A 11-003	付則 P についての 5 つの質問
J 17	Q&A 11-011	大会後に審問を再開する場合
J 18	Q&A 11-012	事実が結論である場合
J 19	Q&A 11-016	眼鏡をなくすことは傷害または損傷とみなすことができるか？
J 20	Q&A 11-019	救済要求の要件
J 21	Q&A 11-020	メジャーまたはイクイPMENT・インスペクターの役割と機能
J 22	Q&A 11-021	抗議書の誤りの修正

K – マッチ・レースとチーム・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
K 02	Q&A 10-036	チーム・レースでの得点について

L – 技術上の質問

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	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	鉛製トラピース・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
L 09	Q&A 11-015	装備を十分に修理することができなかった場合

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
M 10	Q&A 10-032	タックするためのルームを求めて声をかけた場合のできるだけ早く
M 11	Q&A 11-006	「帆走している」艇と「進んでいる」艇一同じか？
M 12	Q&A 11-014	『セーリング競技規則』で用いられている用語「艇」

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
N 03	Q&A 10-040	プロテスト委員会の構成についての各国協会規程
N 04	Q&A 10-005	インターナショナル・ジュリーに関する各国協会規程
N 05	Q&A 11-007	インターナショナル・ジュリーに関する国の協会規程についてより重要なこと
N 06	Q&A 11-008	競技者広告についての主催団体の制限

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 レースで別の艇の進行を遅らせること 新 - 2011年11月28日

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

A 03 2011年11月12日削除

A 04 2011年11月12日削除

関係するその他の質問：

B 21, B 22, D 06, F 06, L 07, M 09

ISAF 競技規則 Q&A サービス

A 001 Q&A 2011-022

2011 年 11 月 28 日公表

この Q&A は、2011 年 11 月 18 日に取り下げた旧 Q&A A 001 に取って替わる。

状況

フリートレースで、艇 A はそのレースでの B の進行を明らかに妨害し、遅らせる戦術を取る。この戦術を用いている間、艇 A は、規則 2 の可能性を除き、どの規則にも違反していない。

質問

次の状況のどれで、艇 A の戦術がスポーツマンらしくなく、規則 2 違反とみなされるであろうか？

- (a) 艇 A の戦術がその艇のシリーズの成績を有利にする。
- (b) 艇 A の戦術が別の大会へ選抜される機会を増す。
- (c) 艇 A の戦術がナショナルチームへ選抜される機会を増す。
- (d) 艇 A と艇 C が、艇 C のシリーズの成績を有利にした戦術を両艇とも取ることに同意していた。
- (e) 艇 A が、スポーツと関係のない理由で艇 B のレースまたはシリーズの成績を悪くしようとしていた。

回答

(a)、(b)、(c) の状況では、艇 A は、その行動をとるスポーツ上の理由があるので、一般に認められているスポーツマンシップとフェアプレイの原則に従っていたであろう。

(d) の状況では、艇 A と艇 C の両艇は、明らかに規則 2 に違反していたであろう。更に、艇 A から規則 41 により禁止されている援助を受けたことにより、艇 C は規則 41 にも違反していたであろう。

(e) の状況では、スポーツ上の正当な理由がなく、艇 A の行動は一般に認められているスポーツマンシップとフェアプレイの原則に明らかに違反していたので、艇 A は規則 2 に違反していたであろう。

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、リタイアしたがることは、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。リタイアしたがることは、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「艇にクロー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

B 19 2 艇がセールを逆に張って後進している場合

B 20 タックするためのルームを求めて声をかけること - および複合障害物

B 21 スタート信号前に履行したペナルティーに関わる規則

B 22 マークであるボートに対し重大な損傷を起こすこと

関係するその他の質問：

A 01, C 02, C 04, D 02, D 06, J 06, J 10, J 11, J 14, J 19, M 05, M 06, M 09, M 10

ISAF 競技規則 Q&A サービス

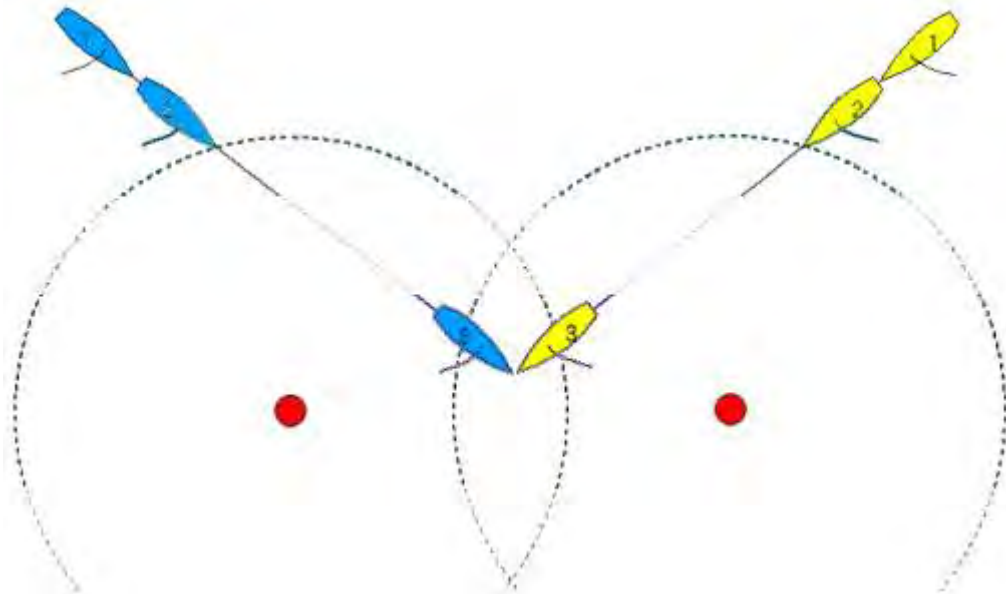
B 001

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らさないであろう。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。

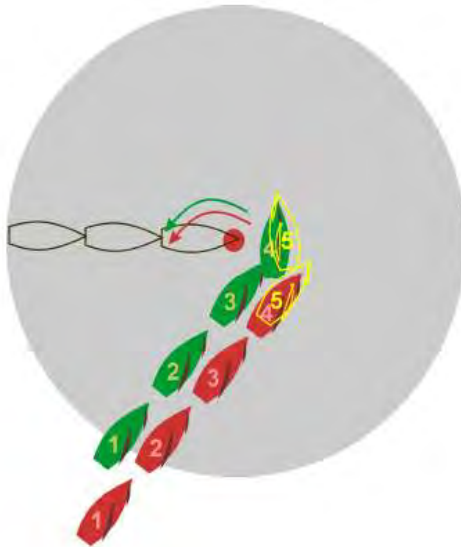
ISAF 競技規則 Q&A サービス

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に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

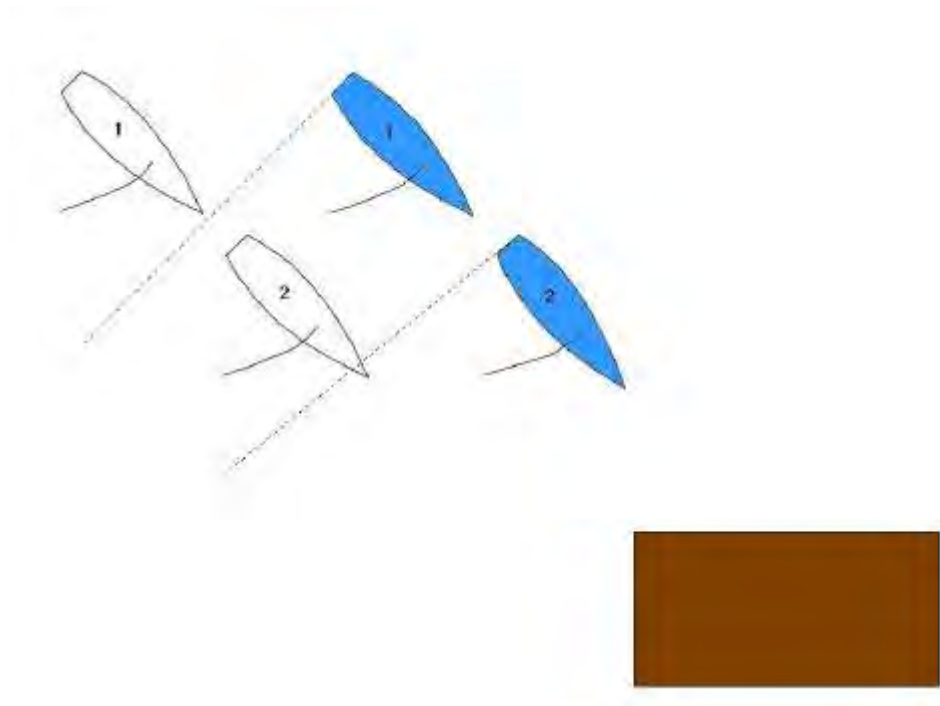
B 004

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

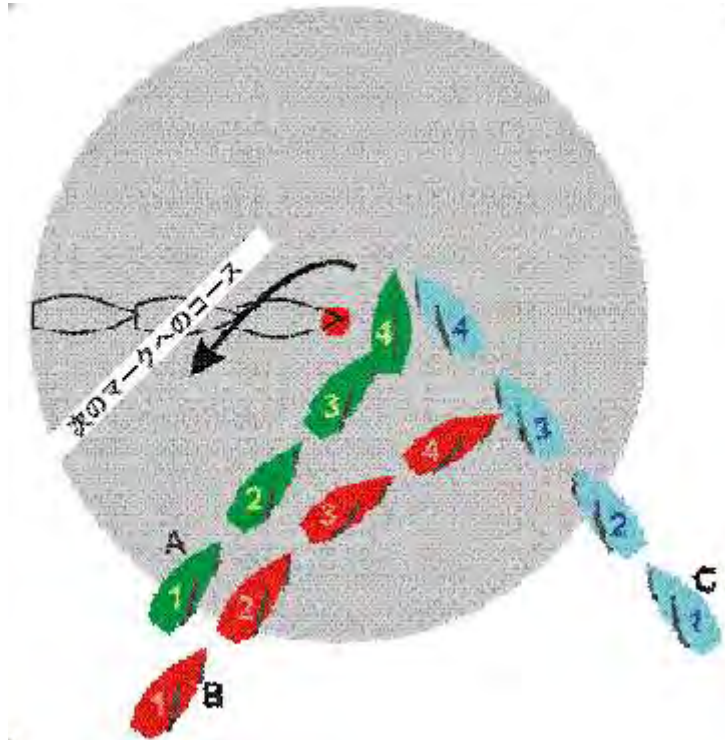
B 006

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

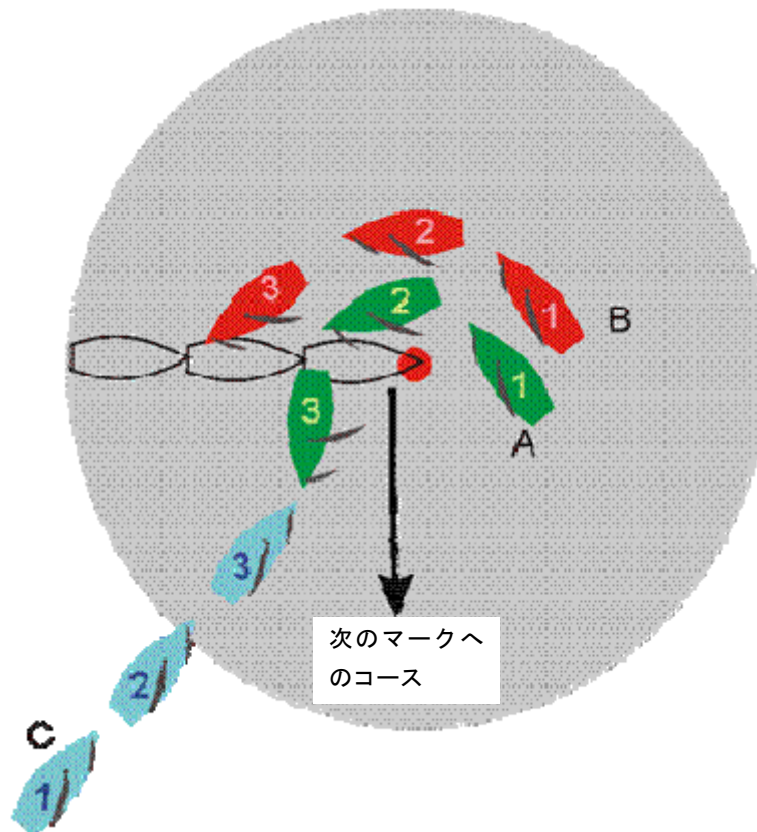
判決はどうすればよいのか？

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、まだクロー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

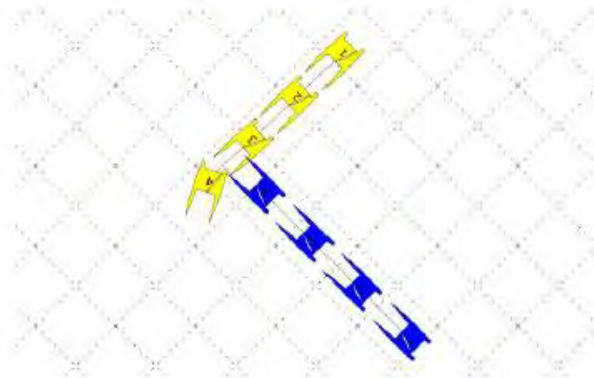
状況

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

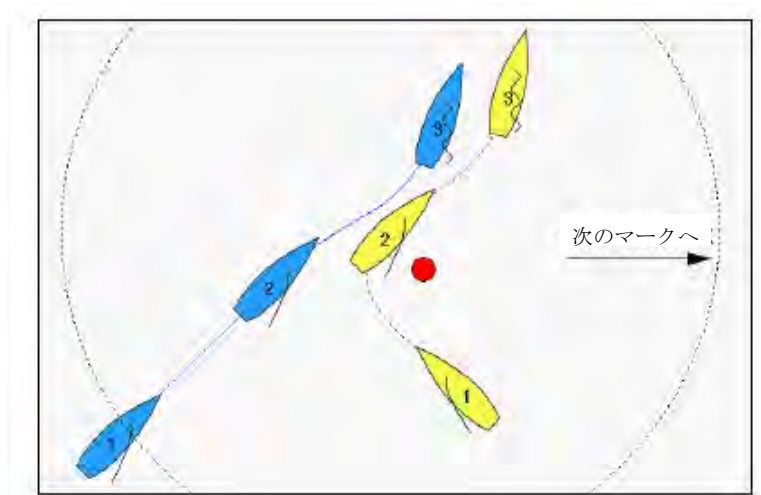
B 010

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。

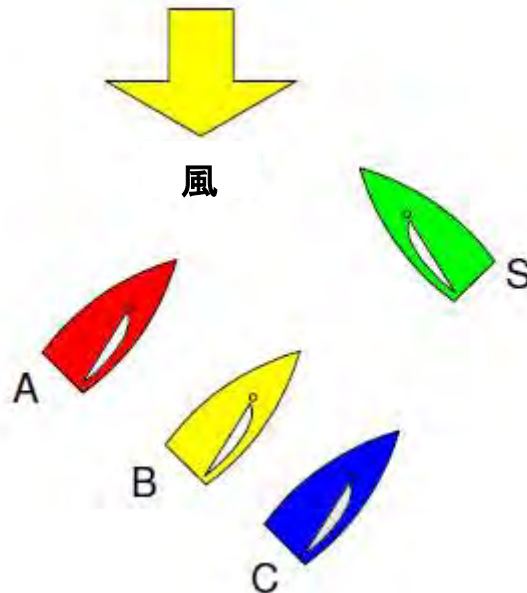
この回答はポート回りの風上マークで左右が逆の状況でも同様に適用される。

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。

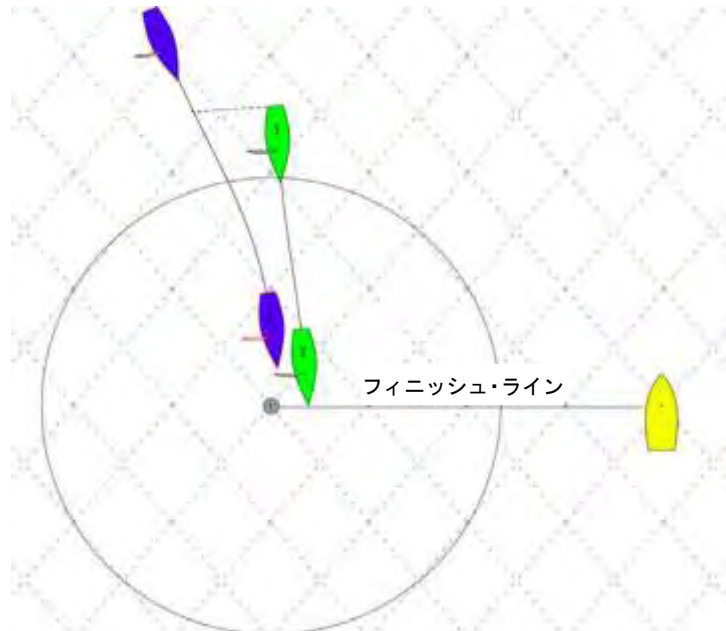
B は、規則 11 に違反しているが、C の規則 19.2 (b) 違反により違反を強いられたので、規則 64.1 (c) に基づき免罪とされる。

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

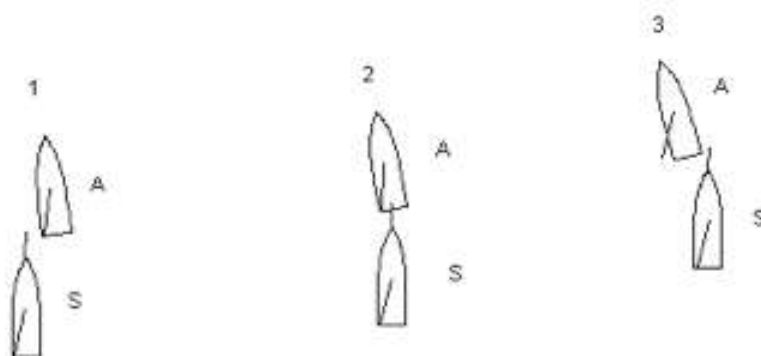
状況

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クした。

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なか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。）

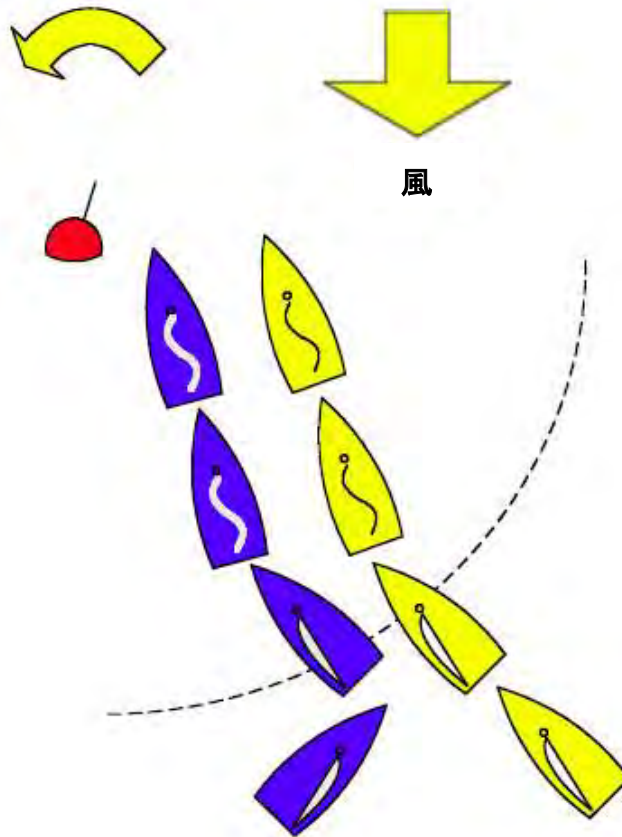
合理的に可能な場合には、規則 14 により求められているとおり、接触は両艇により回避されなければならない。

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。

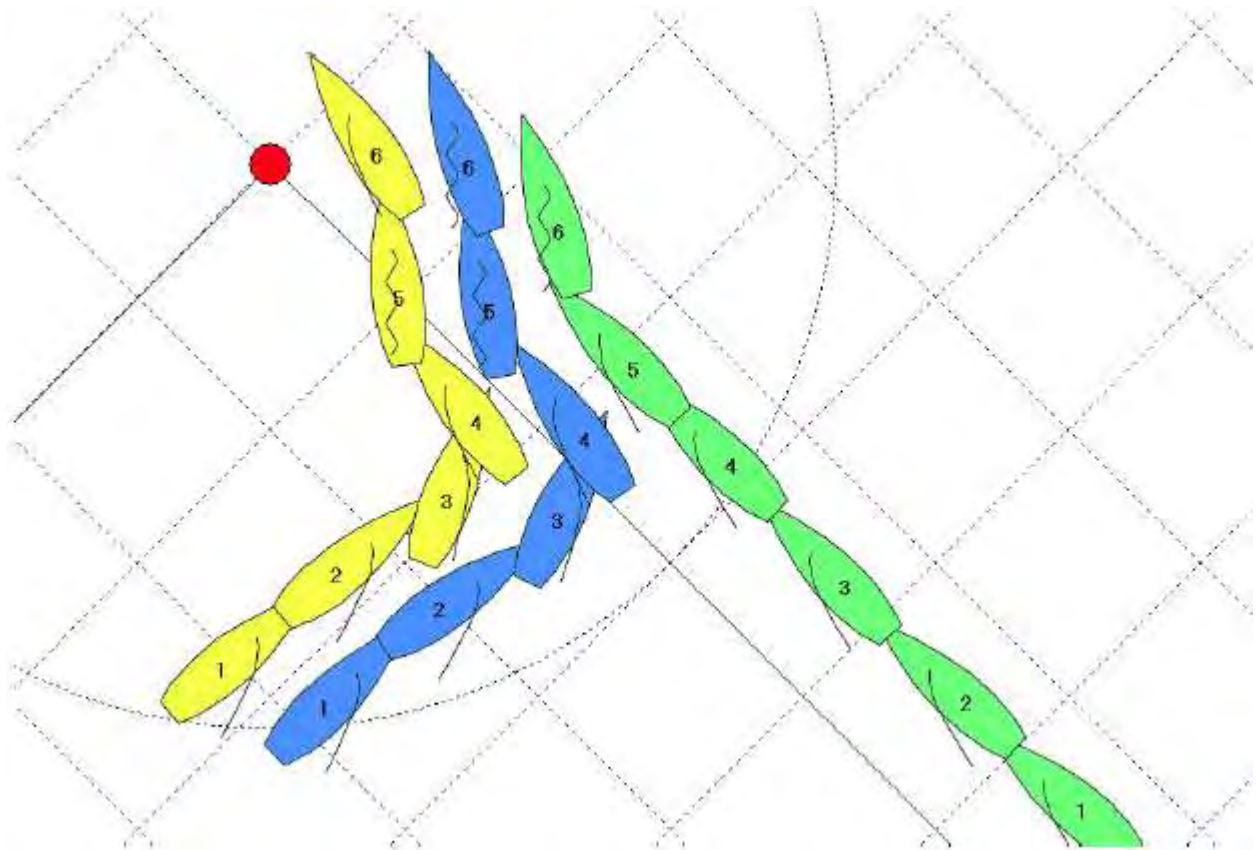
ISAF 競技規則 Q&A サービス

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。

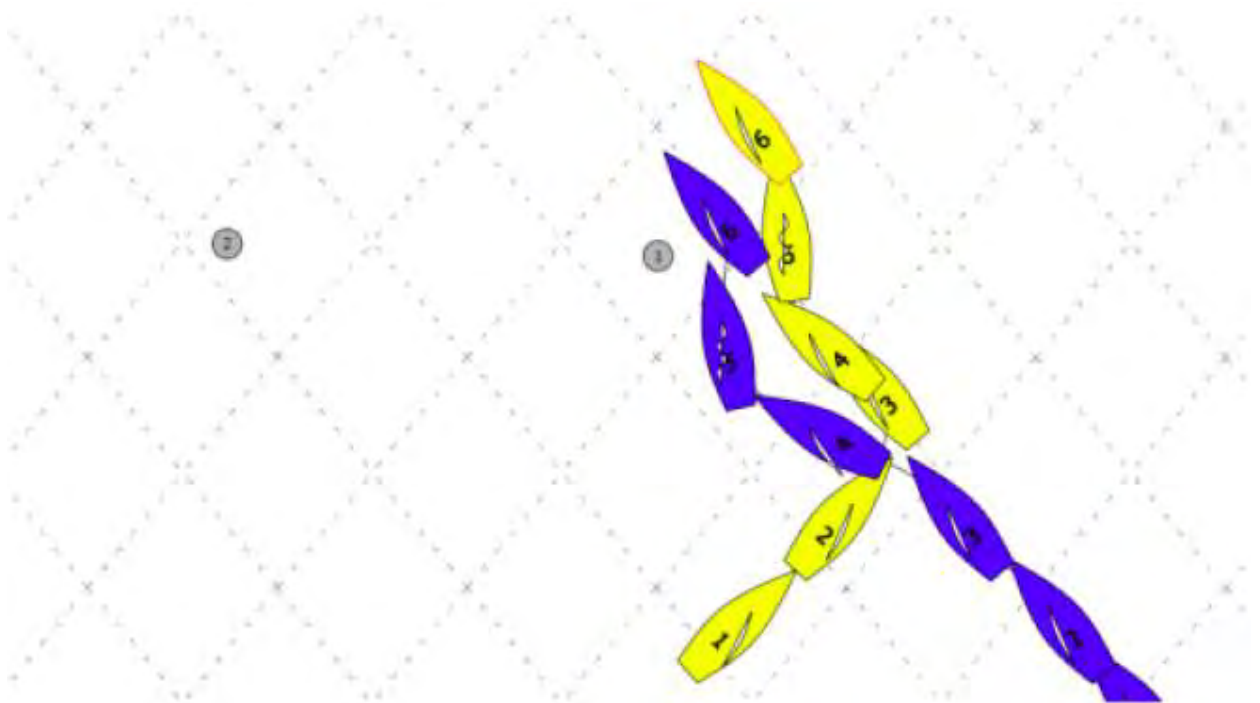
ポート・タックで近づいていたイエローは、ゾーン内でスターボード・タックへタックし、マークへのレイ・ライン上のクロスホールドのコースとなった。イエローはタックにより速度が落ち、ブルーは接触を回避するためにイエローの風下にベア・アウェイせざるを得なかった。その後、ブルーは直接マークに向けることができなくなった。

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

B 019 Q&A 2011-001

2011 年 2 月 7 日公表

状況

2 艇以上の艇 - ボードがセールを逆に 張って後進しており、かつ、艇間に接触がある。

質問

上記の艇が次の場合、どちらが避けていなければならないのか？

- (a) 反対タックの場合、
- (b) 同一タックでオーバーラップしている場合、
- (c) 同一タックで、オーバーラップしていない場合、
- (d) 別の時間に後進でスタートした場合。

それぞれの場合でどの規則が適用され、どの規則に違反したのか？

すべての質問に対する回答

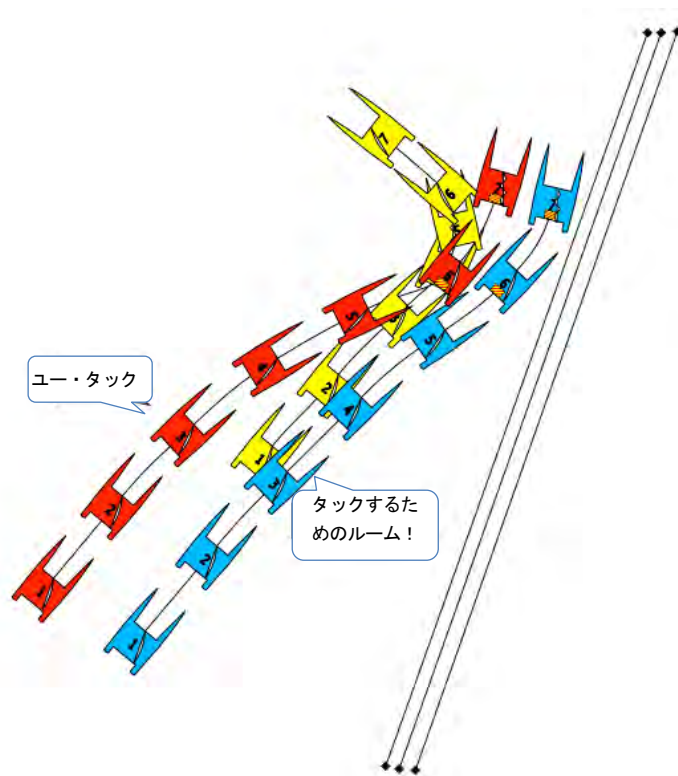
規則 21.3 は、セールを逆に張って後進している艇とそうでない艇との間にのみ適用される。

それぞれの（またはすべての）艇がセールを逆に張って後進している場合には、第 2 章 A 節と B 節の規則がそれらの艇間に適用される。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 020 Q&A 2011-008

2011 年4 月20 日公表



状況

艇は動きの速いマルチハルである。付属文書 Q が適用され、判定はアンパイアにより水上でなされる。位置 1 で、イエローはタックするためのルームを求めた。位置 3 で、レッドは「ユー・タック」と応じた。位置 5 の直後に、レッドとブルー間に接触があり、両艇が抗議した。

質問

3 艇の権利と義務はどうか？ 判定はどうするのがよいのか？

回答

イエローがタックするためのルームを求めて声をかけた場合、レッドには応じ方について 2 つの選択肢しかない。レッドは、「ユー・タック (タックせよ)」との応答を選択することにより、イエローに対しタックを完了し、その後ブルーを回避するためのルームを与える責任がある。従って、イエローは、タック中に規則 13 またはタック直後に規則 15 に違反した場合には、規則 20.2 に基づき免罪される。イエローは、できるだけ早くタックすることに応じなかった場合には、規則 20.1 (c) に違反している。

ブルーが防波堤に到達したときに、イエローはタック中の艇であり、障害物ではない。防波堤は障害物であり、ブルーの風上にオーバーラップしたレッドは、ブルーを避けていなければならない、ブルーに対し障害物のためのルームを与えなければならない。

レッドがイエローとの接触を回避するために位置 4 でベア・アウェイしたとき、イエローは避けているタック中の艇であり、障害物ではない。その後、ブルーがレッドとの接触を回避するためにベア・アウェイしたとき、レッドは風上艇として避けておらず、規則 11 に違反している。レッドは、イエローからの掛け声に対し「ユー・タック (タックせよ)」の応答を選択したならば、規則に従うためのレッドの唯一の選択肢は、できるだけ早く自艇をタックさせることである。

イエローのタックが完了したならば、イエローは航路権艇となる。イエローのスターボードへのタックが完了したときに、レッドとブルーの両艇はイエローを避けていなければならないので、イエローは両艇にとって障害物となる。イエローは規則 15 に基づきブルーに対し初めに自艇を避けているためのルームを与えなければならない。ブルーはそのルームを得た。ただし、イエローがレッドとの関係で規則 15 に違反した場合であれば、イエローは規則 20.2 に基づき免罪される。

レッドとブルーはしばらくの間オーバーラップしていたけれども、ブルーがレッドに対しこの新たな障害物でルームを与えることは不可能である。イエローが障害物となる前に、ブルーは、レッドの規則 11 違反のために規則 19.2 (b) に違反せざるを得なくなり、従ってブルーは規則 64.1 (c) に基づき免罪される。しかしながら、レッドは規則 19.2 違反を強いられておらず、アンパイアは規則 19.2 違反のためにレッドにペナルティを課すのがよい。レッドは規則 14 にも違反している。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 021

Q&A 2011-010

2011 年 6 月 14 日公表

状況

準備信号後スタート前に、A がペナルティーを履行している B を妨害する。

質問 1

A は規則 23.2 に違反したのか？

回答 1

B が明らかにペナルティーを履行するための回転を開始しており、A がコースを変更しないで B を妨害する場合には、B はペナルティーを開始する前に、十分離れて帆走していなかったであろう。十分離れて帆走することは、ペナルティーを履行するための条件である。従って、B はペナルティーを履行しておらず、規則 23.2 は A に適用されないであろう。

B が明らかにペナルティーを履行するための回転を開始したときに、A がコースを変更し、B を妨害した場合には、A が規則 23.2 に違反する。

スタート信号前にはプロパー・コースはないので（定義『プロパー・コース』参照）、規則 23.2 の例外は、スタート信号後まで適用されないことに注意せよ。

質問 2

B がペナルティーを履行している間に、A が B のせいでコースを変更せざるを得なかった場合には、B が規則 21.2 に違反するのか？

回答 2

そのとおり。B は、ペナルティーを履行している間、他艇を避けている必要がある。そうしない場合には、B は規則 21.2 に違反する。

質問 3

B がペナルティーを履行している間に、A が故意に B を妨害するための帆走をする場合には、A は規則 2 に違反するのか？

回答 3

そのとおり。B を妨害することにより、A は規則 23.2 に違反する。規則に故意に違反する艇は、通常規則 2 にも違反している。

質問 4

B がペナルティーを履行していることが明らかになるまで、ペナルティーを履行するために十分離れようとしている B を妨害するやり方で A は帆走してよいのか？

回答 4

そのとおり。B のペナルティーの履行を妨害する間に、A が他の規則に違反しない場合に限る。

B は、明らかにペナルティーを履行するための回転をするまでは、規則 21.2 に従わなくてよく、従って、A は規則 23.2 に従わなくてよい。更に、B は、離れようとする帆走を続けている間は、規則 44.2 に基づく義務を満たしている。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 022 **Q&A 2011-017**

2011 年 8 月 18 日公表

状況

スタート・マークが、両方ともレース委員会艇である。ピン・エンドのレース委員会艇は、RIB (Rigid-hulled Inflatable Boat、リジッド・ハル・インフレータブル・ボート) である。スタートで、ある艇がピン・エンド・マークに当たり、そのマークを少し損傷した。その艇はマークとの接触のために 1 回転のペナルティを履行した。

質問 1

この免罪のやり方は正しいのか？

回答 1

そのとおり。ただし、重大な損傷がない場合に限る。

質問 2

同じ状況で、今度はそのマーク (RIB) に重大な損傷があった。その艇は、それでもマークとの接触のために 1 回転ペナルティを履行した。

この免罪のやり方は正しいのか、それともレース中の艇とマークとの間にも規則 44.1 (b) が適用されるのか？

回答 2

規則 44.1 (b) が適用され、その艇はリタイアするとよかった。

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?
 - C 03** インナー・リミット・スタート・マークの位置
 - C 04** スタート・ラインでの障害物としてのレース中の艇
-

関係するその他の質問:

D 02, D 06, F 02, G 03, G 07, G 08, G 10, G 11, G 12, J 01, M 02

ISAF 競技規則 Q&A サービス

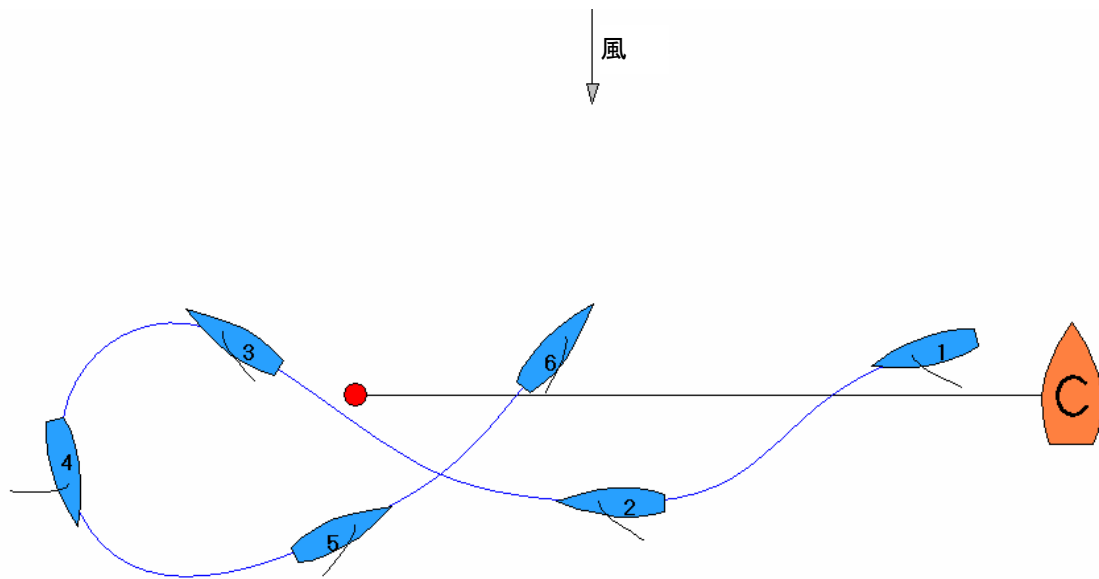
C 001

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

C 003

Q&A 2010-033

2010年10月6日公表

状況

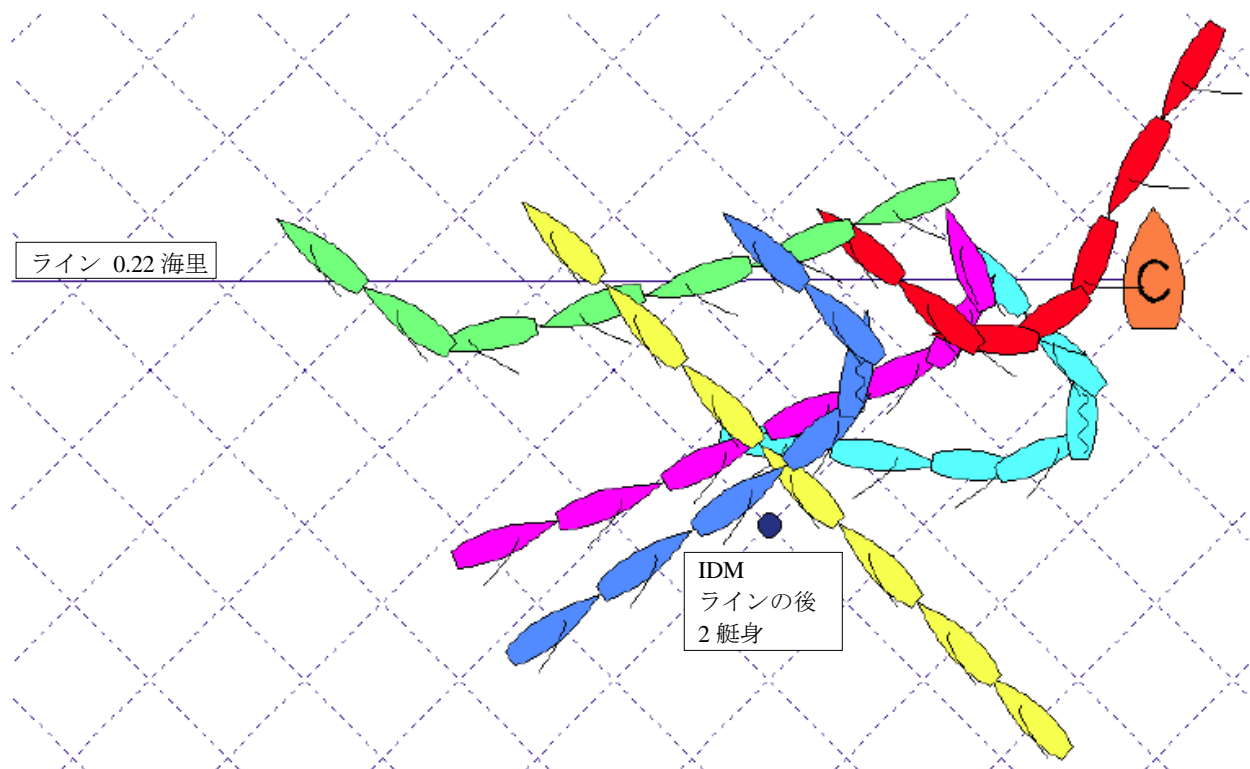
ある大会の帆走指示書に次のことが記載されている：

「インナー・リミット・マークを設置することがあるが、設置された場合には、ヨットはスタートするときインナー・リミット・マークをスターボードに見て通過しなければならない。」

注：見取り図には様々な艇を示しているが、すべて別個の例である。いずれの艇もスタート信号時に OCS ではなく、特別のスタート規則も適用されていない。

質問

あるとすれば、添付見取り図のどの艇（グリーン、ブルー、レッド、イエロー、マゼンタ、シアン）が規則 28.2 に違反しているのか？



回答

いずれの艇も違反していない。艇は準備信号からレース中であるが、スタート・マーク（実際のスタート・ラインの長さを制限するために設置されることがあるスタート・ライン・リミット・マークを含む）に、艇がスタートするためにプレスタート・サイドからスタート・ラインに近付いている以前には、定められた側はない（規則 28.2）。スタートの時点で、スタート・マークは艇がいるレグの「起点、境界または末端」とはまだなっていないが、定められた側を持つこととなる。

糸のテストは艇がスタートするまで始まっていないが、規則 28.1 では「スタート後フィニッシュするまで……」糸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。

定められた側のあるスタート・ラインのインナー（またはアウター）・リミット・マークでは、リミット・マークがスタート・ラインのプレスタート・サイドにあるか、またはスタート・ラインのコース・サイドに程よい距離内の場所にある場合には、艇はリミット・マークとスタート・ラインの間を通過できるはずがない。

この大会の帆走指示書では、「ヨットはスタートするときにインナー・リミット・マークをスターボードに見て通過しなければならない」という語句を用いている。

従って、ここに記載されたそれぞれの状況で、艇が実際にスタートする前にスタート・ラインのリミット・マークを通過し、離れることができる場合には、帆走指示書違反のためにペナルティを課されることはなく。レース委員会によるマークの設置の誤りのために免罪とされるであろう。

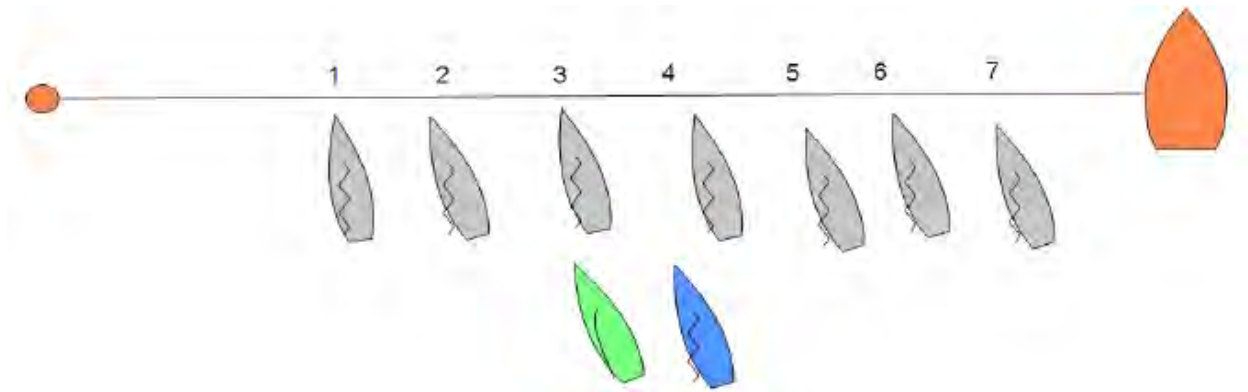
ISAF 競技規則 Q&A サービス

C 004

Q&A 2010-037

2010 年 11 月 5 日公表

状況



スタートの約15秒前に、数艇がスタート・ライン近くを「獲得」していた。グリーンとブルーはそれらの艇に後から近づいている。両艇の前には同じ隙間を通り抜けるための十分なルームはなかった。

質問 1

グリーンは、艇 3 の風下を通過しようとした場合には、ブルーに対し同じ側で艇 3 を通過するためのルームを与える必要があるのか？

回答 1

与える必要はない。グリーンは、艇 3 の風下にオーバーラップした時点で、航路権艇となった。その時点から、艇 3 は障害物でなくなり、規則 19 は適用されなくなる。艇 3 がグリーンを避けていなければならず、ブルーは艇 3 とグリーンを避けていなければならない。グリーンは、オーバーラップした場合、規則 15 により避けているためのルームを初めに艇 3 に与えなければならないことに注意すること。

質問 2

質問 1 への回答が「与える必要がある」の場合には、両艇が艇 2 と艇 3 との間を通過するためのルームがないので、グリーンはその隙間にブルーを入れなければならず、その隙間を自身で通り抜けてはならないのか？

回答 2

当てはまらない - 回答 1 参照。

質問 3

質問 2 への回答が「その通り」で、ブルーは艇 2 と艇 3 との間を通過したが、グリーンに対し同じ隙間を通り抜けるためのルームを与えていない場合には、ブルーは規則違反しているのか？

回答 3

当てはまらない - 回答 1 参照。

質問 4

ブルーが艇 3 の風下になる前に、グリーンが艇 3 の風下へのオーバーラップとなった場合には、自艇は艇 3 を避けていなければならなくなったので、艇 3 は両艇にとって障害物ではなくなり、従って自艇はブルーに対しルームを与える必要がなくなったとグリーンは言うことができるか？（注：提案チーム・レース・コール F2 - 現チーム・レース・ラピッド・レスポンス 2010-02 ではこの質問に対する回答は「その通りである」と示すように出てくる。）

回答 4

回答 1 参照。

質問 5

レース中の艇が定義に従っての連続する障害物となり得ない間に、レース中の横に並んでいる艇は連続する障害物となる状況（例えば見取り図など）はあるのか？

回答 5

ない。

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
 - D 07** ゲート・マークの内の 1 つが流れている場合
-

関係するその他の質問：

A 01, C 02, C 03, C 04, E 02, E 04, E 05, E 06, E 07, F 02, F 03, F 06, F 08, G 01, G 08, G 11, G 12, J 08, K 02, 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ム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ム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ム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

D 007 Q&A 2010-041

2011 年1 月6 日公表

状況

帆走指示書に、風下マークは風上からのコースに直角で8 艇身離れた2 つのブイからなるゲートであると述べられている。(図は帆走指示書の不可欠な部分である)。25 ノット強の風、強い流れ、大きい波のために、ゲート・マークのうちの1 つが約100 メートル流された。艇がゲート・マークのどちらが流されたかを想定することはほぼ不可能であった。

質問 1

帆走指示書に、風上からのコースに直角で8 艇身離れた2 つのブイからなると述べられているゲートは、いつゲートでなくなっているのか？

回答 1

ISAF ケース 82 には次のことが書かれている：「フィニッシュ・ラインが最終レグとほぼ一直線になっていて、定義に従ってフィニッシュするために、フィニッシュ・ラインをどちらから横切るのが正しいのかを判断できない場合、艇はいずれの方向でもラインを横切ることができ、その艇のフィニッシュ順位は、それに従って記録される。」

同じ原理がゲートにも適用できるであろう。そのゲートが明らかにゲートである限り、艇はゲート・マークの間を通過しなければならない。

ゲート・マークのうちの1 つが遠くに流され、どちらのマークがポート・マークであったのか、スターボード・マークであったのかを決めることが不可能な場合には、艇はいずれの方向でもゲート・マークを通過することができるであろう。

ゲート・マークのうちの1 つが、2 つのマークがゲートを形作っていないことがすでに明らかであるほど遠くに流された場合、すでにゲートではなくなっている。

質問 2

すでにゲートでなくなった場合には、Q&A D004 (2009-034) (ゲート・マークの内の1 つを紛失した場合) と回答は同じだろうか？

回答 2

そのとおり。Q&A D004 は、ゲート・マークの内の1 つが紛失した場合の状況を述べている。

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** 2011 年 11 月 12 日削除
 - E 05** 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 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, K 02, 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。

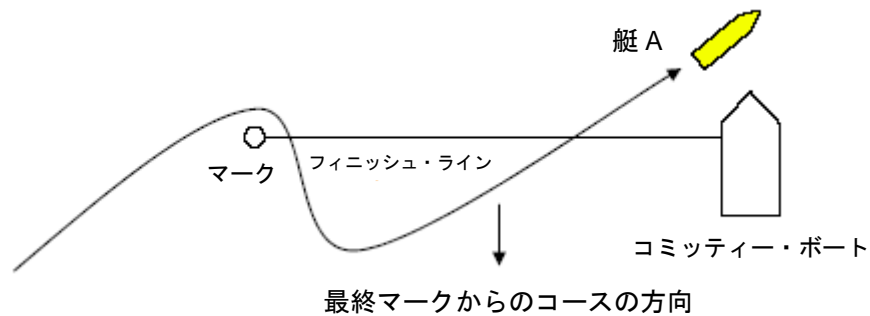
ISAF 競技規則 Q&A サービス

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。

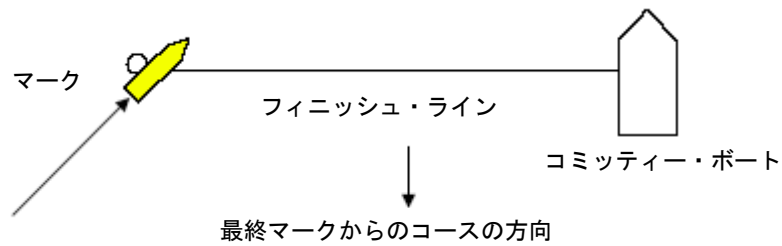
質問 2

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

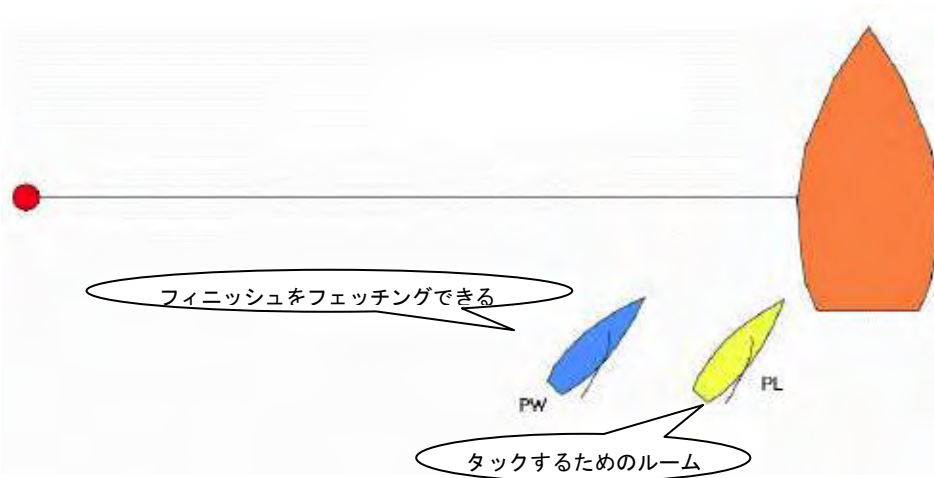
E 003

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 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

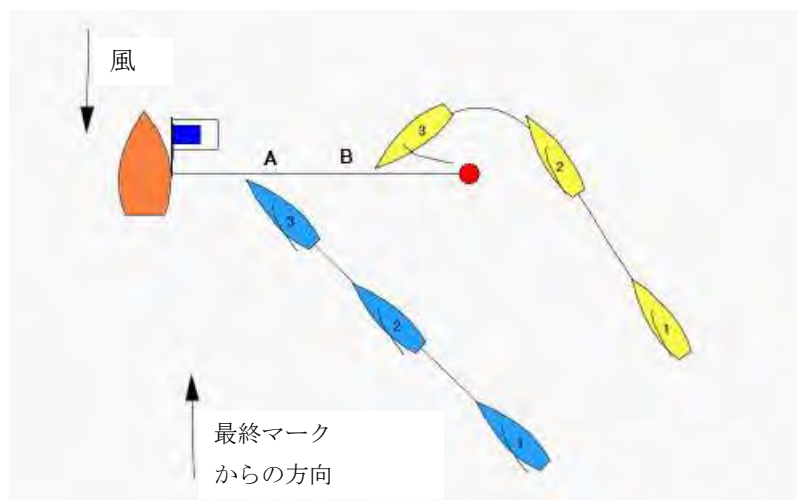
Q&A 2009-016

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) のようにかき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, G 11, G 12, K02, L09

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
- G 09** レース公示と帆走指示書に関する質問
- G 10** 信号が掲揚された時点は？
- G 11** レース艇が OCS でないが、スタートしない場合
- G 12** 個別リコール信号のタイミング

関係するその他の質問：

C 02, C 03, D 01, D 03, D 04, D 05, D 07, E 01, E 02, 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, J 21, K 02, M 02, N 01, N 06

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、前のゲートを通じ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

G 009

Q&A 2010-034

2010年10月11日公表

帆走指示書とレース公示に関する4つの状況：付則KとL

状況1

規則25に次のことが記載されている。

「……『レース信号』に記載されている視覚信号と音響信号の意味は、規則86.1(b)に基づく場合を除き、変更してはならない。……。」

質問1

特定の信号を明確に引用して、その変更を記載しているという条件で、『レース信号』中の信号を変更することができるか？

- 回答が「できる」の場合には、規則25中の引用した文の目的は何にあるのか？
- 回答が「できない」の場合には、規則L4.2でなぜ信号『回答旗』を変更できるのか？

回答1

Q&A 2010-015 参照のこと。そこでは次のように言っている。

「規則25は規則86.1(a)中の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。」

状況2

規則K12.2に規則44.1の変更が記載されている。

質問2

規則86.1(b)は帆走指示書で規則を変更することのみを許しているもので、このことは性質的に情報とみなさなければならないのか？

帆走指示書で繰り返さない、または帆走指示書で単にレース公示を引用する（「レース公示 nn.n 参照」）場合には、この変更は大会で適用できるのか？

回答2

その後規則L14.2に基づく帆走指示がある場合には、レース公示に規則K12.2を用いることは情報としてである。規則J1.2(1)と規則44.1も参照。帆走指示書は……その他のペナルティーの適用を規定できるとこれらの規則は言っている。『2回転のペナルティー』を置き換える『1回転のペナルティー』はその他のペナルティーである。

規則K12.2に基づくレース公示中の条項に対しての帆走指示書中の引用は、ペナルティーを明確に変更している帆走指示書と同等である。レース公示は規則である。

レース公示が規則K12.2に基づく条項を用いているが、帆走指示書にこれに関する記載がない場合で、このことで2回転ペナルティーを履行した艇から、2回目の回転をおこなったためにかかった時間のために順位が明らかに下がったことで救済要求が生じた場合には、プロテスト委員会はJ2.2(3)に従っていない帆走指示書は不手際であると決定する権利が与えられているであろう。

状況 3

規則 L11.5 の最初の文に次のことが書かれている。

「スタート信号の 2 分間に、艇体、乗員または装備のいずれかがスタート・ラインのコース・サイドにあり、その艇が特定される場合には、レース委員会は VHF チャンネル…に、そのセール番号を放送することがある。」

質問 3

テンプレートではなぜ 1 分ではなく、2 分を用いているのか？ 規則 L11.5 を用いる場合には、競技者は、スタート信号前といえども、この情報を期待してよいのであろうか？

回答 3

この帆走指示 (L11.5) の主目的は、スタート前 2 分間にスタート・ラインを越えている艇に知らせることで、正しくスタートする機会を与え、全フリートにスタート・ラインがどこにあるかを感じさせることにある。この帆走指示は、規則 30『スタートのペナルティー』のいずれかの部分を用いられる場合にも適用する。レース委員会は、実際にできるだけ早く放送するように努めるとよく、このことは多くの場合スタート信号前である。ただし、規則 L11.5 には、放送がない、または時間が正確でないということは救済の根拠としないことも記載されている。

状況 4 : コース見取り図

質問 4

コース見取り図中のゲートは、回航と一体にしなければならないのか、例、マーク n (p) - マーク n (s) 、それとも規則 28.1 (c) にはゲートの通過の仕方が記載されているので、「ゲート」という語で十分なのか？

回答 4

どちらでも十分である。見取り図には「ゲート」として 2 つのマークを記載してもよいし、また 2 つのマークを識別して、それぞれをどちらに見て通過するかを述べてもよい。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

G 010 Q&A 2010-039

2010 年 12 月 10 日公表

状況

旗の「掲揚（表示）」に触れている規則はいくつかあり、規則 26 は視覚信号から計時を行うと言っている。

レース委員会艇には高さ 6 m の信号用マストがある。

レース委員会は、信号を引き上げるのに 3 秒かかり、旗を一番上に引き上げた時点から計時を行っている。

セーラーは、旗を引き上げる一番下に初めて見た時点から計時を行っている。

質問

信号はいつ発せられたと見なすのか？ また、旗が掲揚（表示）された時に関する正しい解釈は何か？

回答

視覚信号は、旗が掲揚（表示）された時に発せられる。旗は、はっきりと見えた時に掲揚（表示）される。この時は、旗が一番上に引き上げられる前もあり得る。混乱を回避するために、旗の引き上げにかかる時間は、できるだけ短時間であることが望ましい。

視覚信号は、旗が引き上げの一番上でなくなった時に降下（除去）される。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

G 011 **Q&A 2011-004**

2011 年 2 月 28 日公表

状況

準備信号 P 旗でのディンギー・フリートのスタート。スタート信号約 20 秒後、ブルー艇はレース委員会信号艇のバウを回ってきて、スタート・ラインに向かってベア・アウェイし、その後フリートについていくために風上へ向けた。ブルー艇は、スタート信号後、部分的または完全のいずれでもスタート・ラインのプレスタート・サイドに決していなかった。

質問 1

レース委員会はブルー艇に関してどのような処置をとればよいのか？

回答 1

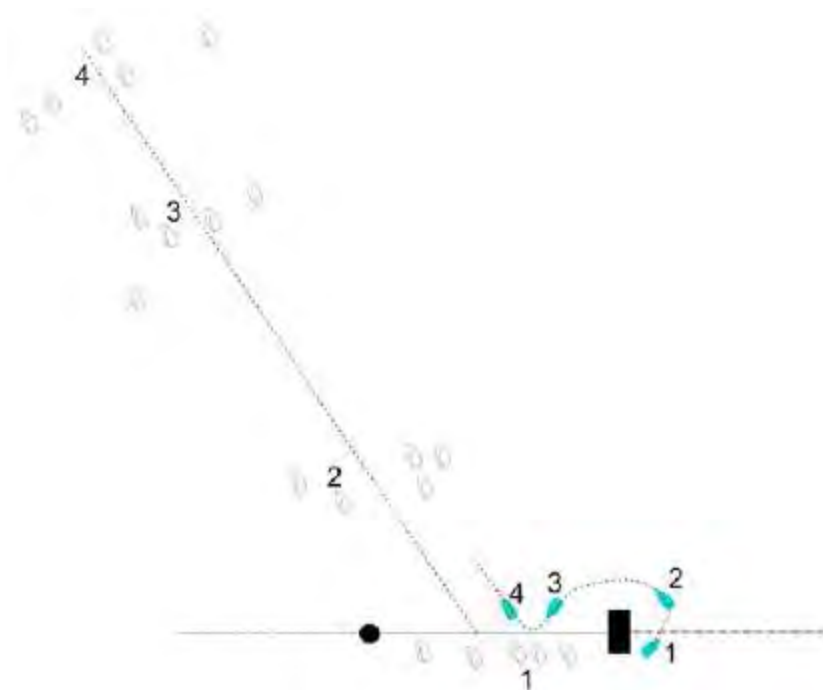
ブルー艇は、スタートでは OCS でなかったが、決して定義どおりにはスタートしていない。レース委員会は、何の信号も発せず、その艇を DNS と記録するとよい。

質問 2

その艇がスタート信号時にスタート・ラインの延長線のコース・サイドにいた場合には、レース委員会はその艇に関してどのような処置をとればよかったのか？

回答 2

回答 1 参照。



ISAF 競技規則 Q&A サービス

G 012 **Q&A 2011-018**

2011 年 8 月 29 日公表

状況

レーザー60艇の約15-18ノットの風の中でのレースのスタートで、レース・オフィサーがピン・エンド近くでスタート・ラインのコース・サイドにいる4艇を目撃する。スタート信号の10秒後、レース委員会はX旗と音響1声で個別リコール信号を発する。

ケース79では、個別リコール信号のタイミングについて次のように述べている。

「すべての状況で特定の時間を適用することはできないが、この規則では、非常に短い時間を意味する。レース委員会は、スタート信号後ほんの数秒内に「個別リコール信号」を発するのがよい。40秒は、容認できる限度をはるかに超えている。」

質問1

上に述べた状況で、10秒は容認できるか？

回答1

艇を個別にリコールするには、規則29.1は、レース委員会に対しスタート信号後速やかに音響1声と共にX旗を掲揚することを求めている。速やかを数値化することはできない。2つの信号間の許される時間は、フリートの大きさ、艇の大きさと操舵性、スタート・ラインの長さ、さらに天候状況のような種々のパラメーターにより決められる。質問1に記載された状況では、10秒は速やかではないだろう。

質問2

質問1への回答が容認できない場合には、信号を発することに関し容認できる最も遅い時間はどうか？

回答2

回答1参照。

質問3

質問1への回答が許されない場合には、次のことを考える。特定された4艇がいずれも正しくスタートするために戻らない。そのうちの2艇がレース後規則62.1(a)に基づき救済要求をする。プロテスト委員会は、その2艇が救済を受ける資格があると審問で認定する。

4艇のうちの2艇しか救済要求をしないけれども、すべての艇に救済を受ける資格があるのだろうか？

回答3

レース委員会が個別リコール信号を速やかに発しないことにより、不適切に処置したとプロテスト委員会が判定した場合、プロテスト委員会は、規則64.2に従って、救済を求めたか否かに関わらず、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わなければならない。

ただし、救済を与えることに関する規則62.1の残りの条件が満たされている場合には、プロテスト委員会は、それぞれの艇に対して個別に決めなければならない。

注

規則29.1適用のレース・マネージメントの「最良の慣行」に関するガイダンスは、ISAFウェブサイト公表されているISAF Race Management Policies 中に見られる。

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, J12, J 17, N 02, N 03, N 04

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ーの信号
- J 02** 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 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
- J 10** 1 レースで複数の抗議がある場合の抗議旗の掲揚
- J 11** 予告信号前に起こったインシデントに対する救済
- J 12** 計測抗議の判決の上告の権利について
- J 13** 艇に明らかである損傷
- J 14** 水上でインシデントが 2 つあったが、抗議されているインシデントは 1 つのみ
- J 15** 規則 66 での「妥当な時間」の意味
- J 16** 付則 P についての 5 つの質問
- J 17** 大会後に審問を再開する場合
- J 18** 事実が結論である場合
- J 19** 眼鏡をなくすことは傷害または損傷とみなすことができるか？

J 20 救済要求の要件

J 21 メジャラーまたはイクイプメント・インスペクターの役割と機能

J 22 抗議書の誤りの修正

関係するその他の質問：

A 02, B 21, B 22, F 03, F 06, F 07, F 08, F 09, F 10, G 04, G 06, G 08, G 12, H 01, H 02, K 01, K02, L 09, N 01, N 02, N 03

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・ル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

可能なお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。

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ルの資格のある艇に対して他艇が与えるマークルールの量にも影響する。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

J 010

Q&A 2010-28

2010 年 8 月 10 日公表

状況

スタート直後に、艇 A と艇 B との間でインシデントが発生した。艇 B は艇 A を抗議し、規則 61.1 (a) により必要とされる赤色旗を掲揚した。その後、同じレグで別のインシデントが発生し、このときは艇 A と艇 C との間であった。艇 A は艇 C を抗議し、赤色旗は艇 A に掲揚されたままであった。

質問

艇 A は赤色旗に関してどのような処置をとればよいのか？ 艇 A は赤色旗を降下し、再度掲揚しなければならなかったのか、それとも艇 C に対し赤色旗が掲揚されていることを示さなければならなかったのか？

回答

艇 A は抗議旗に関して追加の処置をとる必要はない。規則 61.1 (a) は赤色旗を目立つように掲揚することを求めている。抗議旗はすでに最初のインシデントの後目立つように掲揚されていたので、艇 A はこの要件を満たしている。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 011

Q&A 2010-29

2010年8月10日公表

質問

レースの予告信号の数分前に、そのレースにスタートしようとしている2艇間にポート、スターボードの衝突があった。スターボード艇に重大な損傷があり、この損傷のせいで、その艇はそのレースにスタートできなかった。

その艇は、スタートできなかったレースについて救済を受ける資格があるのか？

回答

資格がある。第2章の前文には、レース・エリア内でレースをしようとしている艇に対し適用されると書いてある。第2章の規則に違反した艇の行動により被った傷害または物理的損傷により、レースまたはシリーズにおける艇の得点が、その艇の過失ではなく、明らかに悪くなったことをその艇が立証できた場合に、規則 62.1 は救済を与えることを認めている。

第2章の前文には、損傷を引き起こした艇は、規則 23.1 の場合を除き、第2章の規則のいずれかに違反したとしてもペナルティーが課せられることはないとも書いてある。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 012

Q&A 2010-30

2010年8月24日公表

状況

適正に構成された国際・ジュリーのある大会の初めに、2件の計測抗議がメジャーからの報告に基づきレース委員会により提出された。その申し立ては、間違った計測値が記録されており、その結果レーティングの計算が間違っているというものであった。

被抗議者のうちの1名は、失格とされた場合には、その判決を上告し、その後、規則 64.3 (c) に記載のとおり、艇に変更を加えずにその後のレースで競技すると書面で述べた。抗議は審問され、却下された。

質問

大会に規則 70.5 が適用されるかどうかに関係なく、規則 64.3 (c) は上告の権利を与えているのか？ 判決が国際・ジュリーにより行われた場合には、競技者は失格に対して上告することができるのか？

回答

規則 64.3 (c) には、上告の権利が使用できる場合にのみ、利用できるプロセスを記載している。上告の権利が規則 70 に基づき否認された場合、規則 64.3 (c) は適用されず、艇による上告は無効と下されるであろう。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 013

Q&A 2010-031

2010年9月2日公表

状況

2艇がインシデントに関与し、接触があった。両艇とも抗議旗の掲揚が非常に遅く、抗議はそのことを理由に無効となるであろう。

しかしながら、両艇は損傷を受けた。片方の艇は外側に擦り傷がある。実際には、内部に重大な損傷があったが、そのことは後になるまでわからなかった。相手艇はスタンションが曲がっていた。

その擦り傷は擦り傷のある艇の乗員には明らかであり、スタンションの曲がりはその曲がったスタンションのある艇の乗員には明らかであった。しかしながら、どちらの艇も相手艇の損傷には気付かなかった。

質問 1

規則 61.3 (a) (3) に言う損傷とは、性能や価値に影響するに足る損傷でなければならないことを意味しているのか、それともどんなに小さくとも損傷となり得るのか？

回答 1

損傷とは、艇の価値、有用性または正常な機能を損なうような状況になる物的危害をいう。損傷に関する規則 61.1 (a) (3) での唯一の制限は、その損傷が関与した艇（1艇ではない）に明らかでなければならないことである。

質問 2

損傷は相手艇に明らかでなければならないのか、それとも損傷が生じた艇に明らかでなければならないのか？

回答 2

損傷が両艇に明らかである場合を除き、規則 61.1 (a) (3) の要件を満たしていない。

質問 3

両艇が損傷を受けている必要があるのか？

回答 3

必要はない。一方の艇が損傷を受けていれば十分である。ただし、損傷が両艇に明らかである場合に限る。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 014

Q&A 2010-035

2010年10月18日公表

状況

A と B は、風下マークへ向かって追い風で帆走しておりポート・タックでオーバーラップしていた。A が風上艇であった。マークから約 15 艇身で、B がラフし、接触があったが、損傷はなかった。

両艇は、ゾーンに入った時に、ポート・タックでオーバーラップしたままであった。A がマークルームに対する資格のある内側の非航路権艇であった。回航中に、B は A に対し十分なルームを与えず、別の接触があったが、損傷はなかった。

有効な抗議は、最初のインシデントを述べたものだけが提出されたが、規則 16.1 と規則 18.2 (b) の両方に違反したとも申し立てている。

質問 1

プロテスト委員会は、審問で最初のインシデントのみを扱えばよいのか？

回答 1

その通り。ISAF ケース 80 には、「審問は抗議で申し立てられた特定の「インシデント」に限定されなければならないというのが、プロテスト委員会の手順の原則である」と述べられている。このケースでは、抗議者は最初のインシデントを抗議し、2 番目のインシデントに関しては抗議しなかった。規則への言及それ自身では、インシデントを特定していない。従って、プロテスト委員会は最初のインシデントに対しての事実認定とその判決に限定しなければならない。

質問 2

質問 1 に対する回答が『その通り』の場合には、2 番目のインシデントはどうなのか？

回答 2

いずれかの艇が 2 番目のインシデントについてプロテスト委員会が判決するのを望んだ場合には、その艇はインシデントの詳細を含めて、有効な抗議を提出することができたであろう。更に、規則 60.3 では、プロテスト委員会が艇を抗議することが求められていないことを明確にしている。その上、規則 60.3 (a) では、利害関係者（その艇以外）からの報告に基づくインシデントを抗議するプロテスト委員会の権利を制限している。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 015

Q&A 2011-002

2011 年 2 月 7 日公表

状況

規則 66 に次のことが記載されている：「プロテスト委員会は、自ら重大な誤りを犯したかもしれないと判断した場合、または適切な時間内に重要な新しい証言が得られた場合、審問を再開することができる。」

質問

適切な時間とはどれくらいの時間か？

回答

適切な時間とは、帆走していた大会に関係するすべての競技者に対して何が公正であるかを考慮して、プロテスト委員会が決めた主観的制限をいう。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 016

Q&A 2011-003

2011 年 2 月 7 日公表

付則 P についての 5 つの質問

質問 1

スタート信号直後に、オンザウォーター・ジャッジは艇 X が規則 42 に違反しているのを見た。ジャッジは、規則 P1 に基づく処置をし、艇 X が 1 回のタックと 1 回のジャイブのみを行うのを見た。その後ジャッジの注意は別の艇による規則 42 違反に移り、ジャッジはその別の艇にペナルティーを課しに行った。艇 X は、必要とされるペナルティーを履行しなかったとして、DSQ と得点記録された。艇 X は、自艇のタックとジャイブは他艇の風下へできるだけ早く十分離れるためであり、その後ジャッジが見なかった 2 回転ペナルティーを履行したと主張して、救済要求を提出した。艇 X は、レース委員会のメンバーを含む、このことを立証することができる 3 名の証人に言及した。艇 X の得点ペナルティーは取り消されることができるか？

回答 1

規則 62.1 (a) にある要件すべてが満たされているならば、艇に救済が与えることができる。ジャッジは、規則 P1 に基づき、その艇に対し 1 回目のペナルティーの信号を正しく発し、P4 の救済の制限は、P1 に基づくジャッジの処置に関係している。

規則 P2.1 に基づき正しいペナルティーを履行した艇に追加のペナルティーを適用することは、プロテスト委員会の不適切な処置である。

質問 2

中止され、その後再レースとなったレースで規則 P1 に基づきペナルティーを課せられた次の艇に対する得点は何とするか？

- a) 中止となったレースでそのレガッタでの 2 回目のペナルティーを課せられ、N 旗が掲揚される前に速やかにリタイアせず、その後再レースで帆走し、そこでは 4 位でフィニッシュした艇。
- b) 中止となったレースでそのレガッタでの 3 回目のペナルティーを課せられ、N 旗が掲揚される前に速やかにリタイアせず、その後再レースで帆走し、そこでは 6 位でフィニッシュした艇。

回答 2

質問 a) と b) についての回答は、その艇は再スタートしたレースでのフィニッシュ順位で得点記録されるということである。ペナルティーは取り消されるが、そのペナルティーは、レガッタ中にペナルティーを課せられた回数を決めるために数えられる。

質問 3

オンザウォーター・ジャッジが、コースの最終レグにいる艇を観察していた。艇がフィニッシュする直前に、ジャッジは艇による明らかな規則 42 違反を見た。その艇がフィニッシュ・ライン

を横切る（何をしても横切るのを回避できない）直前に、ジャッジが規則 P1 に基づく処置をし、それが2回目または3回目のペナルティーであった場合には、その艇は規則 P2.2 または P2.3 の最初の文章に従うためには何をしなければならないのか？

回答 3

規則 P2.2 と P2.3 でのペナルティーは、「速やかにリタイアする」ことである。その艇は、フィニッシュ・ラインを横切った場合には、フィニッシュ後常識的にできるだけ早く、レースからリタイアする（RAF）ことをレース委員会に知らせることにより、この規則に従うことができる。

質問 4

その艇がフィニッシュ・ラインを横切った後に、ジャッジがペナルティーの信号を発した場合には、回答は違うのだろうか？

回答 4

違わない。

質問 5

艇がフィニッシュ・ラインを横切った後、ジャッジが規則 P1 に基づく処置をすることができるまでの時間に制限があるのか？

回答 5

その規則にはタイム・リミットは記載されていないが、規則 P1 では、ジャッジは常識的にできるだけ早く、ペナルティーの信号を発することを求めている。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 017

Q&A 2011-011

2011 年 6 月 14 日公表

状況

判決を通告されてから 24 時間以内に再開を求める審問の当事者。そのときに、プロテスト委員長である他国からのインターナショナル・ジャッジ (IJ) が、開催地を離れ、自国へ戻った。元のプロテスト委員会の他のすべてのメンバーは、ナショナル・ジャッジであった。

質問

審問が再開される場合、国の協会による要請、または元のプロテスト委員会の他のメンバーによる提案があれば、IJ でもある大会のプリンシパル・レース・オフィサー (PRO) がプロテスト委員会のメンバーまたは委員長となることができるのか？

回答

できる。元のメンバーが参加できない場合には、審問は別のプロテスト委員会により再開できる。規則 66 参照。主催団体またはレース委員会は、プロテスト委員会を任命しなければならない。

プロテスト委員会の構成を規制する国の協会規程がある場合を除き、プロテスト委員会であって、インターナショナル・ジュリーではないので、PRO は新たなプロテスト委員会のメンバーとなることはできる。

ただし、レース委員会が元の審問の当事者であった場合には、PRO はプロテスト委員会に含めないほうがよい。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 018

Q&A 2011-012

2011 年6 月14 日公表

状況

プロテスト委員会の判決を含む上告が、各国協会に送られる。抗議書には一つの事実しか記載されていなかった。例としては、「規則 61.1 が満たされていなかった」とか「規則 62 の要件が満たされていなかった」があげられる。同じだった一つの文が抗議書の結論にもある。

規則 70.1 に基づき、競技者はプロテスト委員会の認定した事実を上告することはできない。規則 F5 では、各国協会は、プロテスト委員会の事実認定が不相当であると判断した場合を除き、プロテスト委員会の事実認定を受け入れなければならないことを求めている。

質問 1

規則 F5 で用いられている用語「各国協会」は各国協会の上告委員会と理解するのか？

回答 1

そのとおり。

質問 2

プロテスト委員会が認定した事実は、裏付ける事実のない結論である場合、その事実を上告することができるのか？

回答 2

そのとおり。結論は事実ではない。事実が欠けている場合には、各国協会は事実は不相当であると判断することができ、この場合、各国協会は規則 F5 に基づき進め、プロテスト委員会に対し追加の事実もしくは他の情報の提供、または審問を再開し、新たな事実認定の報告を要求しなければならない。ISAF ケース 104 参照。

質問 3

上告に対する他のすべての要件が満たされている場合には、上告委員会がそれ以上の事実を求めてプロテスト委員会に送り返すことは適切だろうか？

回答 3

そのとおり。回答 2 参照。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 019

Q&A 2011-016

2011 年 8 月 18 日公表

質問

ある程度の視覚障害のあるセーラーにとって矯正サングラスを失うことは、規則 62.1 (b) にある「傷害または物理的損傷」とみなしてよいのか？

回答

違う。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 020

Q&A 2011-19

2011 年 10 月 10 日公表

状況

ある大会で、艇が抗議締切時刻内に救済要求を提出した。救済要求には、何についての救済要求かを記述している説明も言葉もしくは絵/殴り書きもなかった。救済要求は、クラス、レース番号を特定しており、「レース 9 のスタートにて」と記載されていた。

規則 60.1 では、抗議と救済要求を区別している。規則 61.2 に従って、抗議は書面で、インシデントを特定しなければならない。規則 62.2 に従って、救済要求は書面で行わなければならないが、インシデントを特定するための要件はない。

質問 1

上記の要求は、有効な救済要求なのか？

回答 1

そうではない。

質問 2

救済要求は、何についての要求かを特定しなければならないのか？

回答 2

その通り。救済要求が有効であるとみなされるためには、艇の主張の根拠を含めなければならない。

規則62.1では、救済要求は、艇の得点はその艇の過失ではなく、明らかに悪くなったという主張に基づくものでなければならないことを明らかにしている。規則62.2では、救済要求は書面で行わなければならないことを確認している。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 021

Q&A 2011-020

2011 年 10 月 22 日公表

質問 1

大会のイクイップメント・インスペクターまたはメジャラーは、その大会のレース委員会のメンバーか？

回答 1

普通はそうではない。イクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーは、競技者により使用される艇または個人用装備がクラス規則に従っていることをチェックすることに責任を負う。

『セーリング競技規則』序文の用語によれば、「レース委員会」は、レース委員会の機能を果たす人物を含む。レース委員会の機能は、第 7 章の別の規則に述べられており（レース運営、書面による帆走指示書の公表、レース得点の記録など）、装備の検査はそれらの一つではない。しかし、イクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーは、レース委員会に代わってそのような責務を行うためにレース委員会により指名された場合には、レース委員会のメンバーである。

質問 2

質問 1 の回答が「そのとおり」である場合には、イクイップメント・インスペクターまた大会メジャラーは、規則 78.3 で求められている書面による報告を必要とせずに、規則 60.2 によって艇を抗議することができるか？

回答 2

イクイップメント・インスペクターまたは大会メジャラーは、レース委員会がその者にこの責務を委任した場合または帆走指示書によって規則 78.3 および 60.2 をそれに応じて変更した場合のみ、艇を抗議することができる。

質問 3

大会の規則により、艇がレースをする前に証明書を提示する必要がある。1 艇が証明書を提出しなかったが、レース委員会は、有効な証明書が存在し、大会が終了する前に提示するという責任者が署名した誓約書を受け取っている。レース委員会は期限内に証明書を受け取っていない。規則 78.2 が示すように、抗議をせずに、その艇のすべてのレースを DSQ と得点を記録することができるか？

回答 3

できない。レース委員会が抗議するとよい。規則 A5 にはレース委員会が審問なしに行うことができる得点処置がリストされている。規則 78.2 による処置はそのリストにはない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 022

Q&A 2011-021

2011 年 11 月 3 日公表

状況

艇Aが第7レースにおいて艇Bを抗議する抗議書をジュリー・セクレタリーへ提出した。抗議書が提出された直後に、その艇の代表者が戻って来て、第7レースではなく第8レースであったと言い、抗議書の修正を希望した。

質問 1

ジュリー・セクレタリーは競技者に抗議書の修正を許可するのがよいのか？

回答 1

その通り。ただし、ジュリー・セクレタリーは、プロテスト委員会へ、抗議書への変更の詳細、その変更をした者の特定およびその変更がされた時刻を知らせるとよい。

質問 2

抗議締切時間が過ぎているかどうかは問題か？

回答 2

問題ではない。抗議の有効性を決めるのはプロテスト委員会である。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション K

マッチ・レースとチーム・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

K 02 チーム・レースでの得点について

関係するその他の質問：

A 01, B 03, B 07, B 12, B 21, 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

K 002

Q&A 2010-36

2010 年 11 月 5 日公表

状況

3 対 3 のチーム・レースで、6 艇すべてがうっかりしてマークを飛ばし、最終マークの方向から誤りを正さずにフィニッシュ・ラインを横切った。レース委員会の過失はない。どの艇も有利となっていない。

質問 1

レース委員会は規則 90.3 (a) の最後の文章を考慮してどうすればよいのか？ レース委員会は次のいずれを行えばよいのか？

- 1) 再レースとする。
- 2) どのチームにも点を与えず、再レースしないで続ける。
- 3) フィニッシュ・ラインを横切った順に艇に得点記録する。
- 4) フィニッシュ・ラインを横切った順に艇に得点記録し、6 艇すべてを抗議する。

回答 1

レース委員会はフィニッシュ・ラインを横切った順に艇に得点記録するとよい。規則 D3.1 (a) 参照。

質問 2

抗議が審問された場合には、プロテスト委員会はどうか判決すればよいのか？

回答 2

艇が有効に抗議され、プロテスト委員会がその艇が規則 28.1 に違反したと認定した場合には、どの艇もどのチームも有利とならなかったため、ペナルティーを課すには無理がある - 規則 D3.1 (c) 参照。

質問 3

規則 90.3 (a) と D3.1 (a) とは矛盾していないか？

回答 3

矛盾している。

質問 4

質問 3 への回答が矛盾している場合には、規則はどのように矛盾しているのか？

回答 4

規則 90.3 (a) は、どの艇もコースを帆走せず、またフィニッシュしなかった場合に、レースの得点記録することを制限している。これに対して、規則 D3.1 (a) は規則 28 に従わなかった艇に得点記録することを明確に許している。『セーリング競技規則』『序文』「付則」で付則の規則を適用する場合、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ことをはっきりさせている。このことは付則 D の前文で繰り返されている。

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
 - L 09** 装備を十分に修理することができなかった場合
-

関係するその他の質問：

D 03, J 12

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

L 009

Q&A 2011-015

2011年8月8日公表

状況

5日間を超える10レースのハンディキャップ・シリーズで、ある艇のカーボン・ファイバー製スピネーカー・ポールがレース3のスタート15秒前に衝突で破損した。レース3は2日目の第1レースであった。抗議審問にて、プロテスト委員会は、艇は規則62.1(b)に基づき救済を受ける資格があると判定した。

救済を考慮するときに、プロテスト委員会は、同じ長さの交換用ポールが利用できなかったという事実、および損傷したポールは翌日のレース前には修理できなかったことを考慮に入れた。従って、その艇は4レースでスタートしていない。

質問1

その艇が自艇のスピネーカーを用いなくて3日目に帆走できた、または自艇のスピネーカーを用いたが短いスピネーカー・ポールで帆走できた場合には（両方とも適切なハンディキャップ補正をして）、平均点を与えることが正しいのか、それとも最適の形態より悪い状態で帆走することを求められたことに対しよりよい選択肢があるだろうか？

回答1

艇に受けた損傷でその艇の装備が問題のレースとそれに続くレースでその艇の得点が明らかに悪化する状況で機能が低下したことをプロテスト委員会が納得させられた場合には、その艇には救済を与えるとよい。どの救済が最も適切なものであるかを決定する場合、プロテスト委員会はその損傷がどの程度その艇の性能に影響を与えたか、その装備の修理および／または交換の可能性その他で、その損傷を考慮に入れなければならない。

3日目に完了したレースでの救済を考慮するためには、すぐに競技するためにその装備を持たなかったか、交換しなかったことが「その艇の過失ではない」ことを納得させられなければならない、そうでなければ3日目に完了したレースに対する救済は、与えないのがよい。一般的に、スピネーカー・ポールは翌日に備えて修理できると考えられる。

さらに、プロテスト委員会は、艇のシリーズの得点に数えるレースでは、得点の過半数が完了したレースでのフィニッシュ順位に基づいていることを確実にするとよい(Q&A F004 2007-001)。

翌日に備えてスピネーカー・ポールを修理または交換する機会があったが、そうしなかった場合には、その艇は最適な形態よりは悪い状態で帆走することを決めることができ、このことはその艇自身の選択である。レースすることの決定は、常にその艇自身の責任であるので(規則4)、プロテスト委員会はいかなる場合でも艇にレースすることを決して要求することはできない。

質問2

帆走指示書で捨てレースを認めていると仮定して、平均得点を計算する前に、1レースを除外するとよいのか？

回答 2

通常はそうではない。プロテスト委員会は、関係した艇すべてに対し最も公正と考える調整をすることができるが、規則 A10 は救済についてのガイダンスであり、特に規則 A10 (a) はシリーズでの全レースを数えることを言っている。

質問 3

ある艇が別の艇と得点でタイとなったが、1 レース（または 2 以上のレース）に対する救済の得点が算術平均ではなく、切り上げまたは切り捨てられていた。タイを解くには補正した得点に基づくのがよいのか、それとも小数点以下 1 桁に丸める前の得点に基づくのがよいのか？

回答 3

プロテスト委員会が救済を与えることにより艇の得点を調整した場合、（プロテスト委員会による決定のとおり計算した）この新しい得点が問題のレースでの現実の得点となる。規則 A8 を適用してシリーズの得点のタイを解く。ただし、帆走指示書でこれらの規則を変更していた場合を除く。

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
- M 10** タックするためのルームを求めて声をかけた場合のできるだけ早く
- M 11** 「帆走している」艇と「進んでいる」艇—同じか？
- M 12** 『セーリング競技規則』で用いられている用語「艇」

関係するその他の質問：

A 01, B 02, B 03, B 05, B 06, B 13, B 14, B 20, B 21, B 22, C 03, C 04, D 01, D 02, D 04, D 07, E 01, E 03, E 05, E 07, F 01, F 05, F 06, F 07, G 10, J 02, J 06, J 08, J 15, J 19, N 04

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

M 010 Q&A 2010-032

2010年10月5日公表

状況

規則 20.1 (c) の明確化：規則 20.1 (c) は、障害物においてタックするためのルームに関して声をかけた艇は、相手艇がその声に応じた後、できるだけ早くタックすることを求めている。

質問

声をかけられた艇がタックすることにより応じる場合には、声をかけた艇のタックする義務は、つぎのいずれに始まるのか？

- (a) 声をかけられた艇がタックを始めるためにラフするとき。
- (b) 声をかけられた艇が風位を越えるとき。
- (c) 声をかけられた艇がタックを完了するとき。

回答

声をかけられた艇がその声に応じていることが明白であり、声をかけた艇がタックを完了することが可能となれば、声をかけた艇はタックしなければならない。

「できるだけ早く」には、状況など、また関与した艇の特性で変わりやすいことを含んでいる。通常の状態のキールボートでは、ほとんどの状況でタックするためにラフするときであろう。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

M 011

Q&A 2011-006

2011 年 3 月 14 日公表

状況

規則 21.1 ……スタート・ラインまたはそのどちらかの延長線のプレスタート・サイドに向かって帆走している艇は、……

規則 21.3 セールを逆に張って後進している（後へ進んでいる）艇は、そうでない艇を避けていなければならない。

質問 1

これらの規則に用いられている『帆走する』と『進む』との間に違いはあるのか？

回答 1

『帆走する』は、水を介しての艇の正常な動きを述べるために用いられる。

規則 21.3 は、動きの方向（後へ）と動きを起こす手段（セールを逆に張る）を明確に規定している。

質問 2

違いがあるとすれば、その違いは何か？

回答 2

回答 1 参照。

質問 3

回答が『違いがない』という場合には、2つの語／概念をなぜ用いているのか？

回答 3

当てはまらない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

M 012

Q&A 2011-014

2011 年 7 月 13 日公表

状況

(ラジオコントロール艇を除き) **用語**では、用語「艇」が用いられる場合、「艇」は「セールボートおよび乗艇している乗員」を意味すると記載されている。

質問 1

「艇」は、「レース委員会艇」、「アンパイア・ボート」、「運営艇」、「支援艇」のようなくっかの違った、特定する方法でも規則で用いられている。「艇」がこのような方法で用いられている場合、違った意味で用いられ、セールボートを意味することには限られず、あらゆるタイプの船を意味することができるというのは、正しい解釈か？

回答 1

その通り。用語「艇」が特定する方法で用いられる場合、セールボートおよび乗艇している乗員を意味することには限定されない。

質問 2

規則 41 (b) と 42.3 (g) 中の「艇」は特定する方法では用いられていない。これらの規則中の「艇」はセールボートおよび乗艇している乗員を意味するとすれば、規則が管轄している範囲内で競技しているセールボートに限定されるのか、それともたまたまコース・エリアで帆走しているクルージング・セールボートのようなセールボートを含めるのか？

回答 2

規則 41 と 42 は、ルールブック第 4 章にある。この章のすべての規則は、レース中の艇にのみ適用される。規則 41 に言及されている「艇」はレース中の艇であり、規則 41 (b) 中の「相手艇」はどの船であってもよい。同様に、規則 42.3 (g) はレース中の艇に適用され、この規則で用いられている「他艇」はどの船であってもよい。

質問 3

規則 41 (b) と 42.3 (g) 中の「艇」が「あらゆるセールボート」を意味する場合には、セールボートであるレース委員会艇は含まれるが、セールボートでないレース委員会艇は含まれないということになるのか？

回答 3

当てはまらない。

質問 4

規則 41 (b) と 42.3 (g) 中の「艇」が「あらゆる船舶」を意味する場合には、あらゆる船舶との衝突に関与した競技艇は「外部の援助」または「推進方法」規則に違反しないでその船舶の乗員からの援助を受けてよいことを意味するのか？

回答 4

その通り。ただし、規則 41 (b) に規定されているとおりの離れるための援助（または規則 41.1 (a) に規定されているとおりの負傷している乗員メンバーに対する援助）に限る。

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
 - N 03** プロテスト委員会の構成についての各国協会規程
 - N 04** インターナショナル・ジュリーに関する各国協会規程
 - N 05** インターナショナル・ジュリーに関する国の協会規程についてより重要なこと
 - N 06** 競技者広告についての主催団体の制限
-

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

N 003

Q&A 2010-040

2010年12月27日公表

状況

国の協会が、その管轄下にある国内選手権大会に関して、主催団体は規則の知識のある最低3名からなるプロテスト委員会を任命しなければならず、そのうちの2名は公認ナショナル・ジャッジでなければならないと規定している。

質問1

管轄下にあるプロテスト委員会の構成を規制する国の協会規程は、規則91の変更であり、従って、無効となるのか？

回答1

そうではない。規則89.2(b)に従って、大会の主催団体には、プロテスト委員会を任命する義務がある。規則91(a)では、プロテスト委員会を「主催団体またはレース委員会により任命された委員会」と定めている。このことがプロテスト委員会の任命についてのRRSのもとで唯一の要件である。

質問中に言及している規程は、国内大会でのプロテスト委員会の構成を規制している。プロテスト委員会の任命が主催団体またはレース委員会により行われなければならないという事実を変更しておらず、従って、規則91(a)を変更していない。

質問2

質問1への回答が「そのとおり」の場合には、プロテスト委員会の構成とそのメンバーの資格は国の協会により規制することができないことを意味しているのか？

回答2

当てはまらない。

質問3

付則Nのインターナショナル・ジュリーに関する規定以外、プロテスト委員会について構成とメンバーの資格は規制することができないことを意味しているのか？

回答3

当てはまらない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

N 004

Q&A 2011-005

2011 年 2 月 28 日公表

状況

国の協会が、その管轄下にあるレースで任命したインターナショナル・ジュリーの内、最低 2 名は自国の協会の会員であるべきであると規定している

質問 1

この規則は、付則 N への追加であり、従って、付則 N を変更しているのか？

回答 1

そのとおり。規則 86.1 (a) に従って、国の協会は『セーリング競技規則』への国の規程により付則 N を変更することはできない。規則への追加は規則の変更である。付則 N は、インターナショナル・ジュリーの構成を記載している。この国の規程はインターナショナル・ジュリーの構成への余分な制限を加えている。

ただし、規則 91 (b) では国の協会に対し、その管轄下のレースではインターナショナル・ジュリーの任命にはその承認が必要であると規定する権利を与えている。

国の協会にこのような規程がある場合、国の協会は承認を与える基準を記載する権利がある。主催団体が国の協会の承認を得るために従わなければならない要件がわかるように、このことを国の規程により行うことができる。承認されたインターナショナル・ジュリーは、やはり規則 N1.1 に従っていなければならない。

(このことは ISAF が規則 89.2 (b) に基づきインターナショナル・ジュリーを任命する場合には適用されないことに注意せよ。)

質問 2

このような規程が規則 91 (b) の 2 番目と 3 番目の文への追加であり、従って、国の協会がその管轄下のインターナショナル・ジュリーの構成についてより詳細な要件を作ることを許可するような、その規則の認められた変更とすることはできるのでしょうか？

回答 2

できない。国の協会は第 7 章の規則を変更することはできない—規則 86.1 (a) 参照。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

N 005 **Q&A 2011-007**

2011 年 3 月 25 日公表

状況

規則 91 (b) で許されているとおり、国の協会は、その管轄下のレースではインターナショナル・ジュリーの任命には国の協会の承認が必要であると規定した。国の協会にはまた、その管轄下のレースではインターナショナル・ジュリーが任命される場合、最低 2 名のジャッジは自国の協会の会員であるべきことを求める国内規定がある。

質問 1

Q&A 2011-005 の回答 1 と 2 とを考慮するとき、その状況で記載したその国内規定は『規則』の範囲内で適法か？

回答 1

適法である。主催団体がインターナショナル・ジュリーについて国の協会の承認を得るために必要とする要件を追加で記載している国内規定を国の協会が持つことができる。Q&A 2011-005 N004 の回答 1 参照。

ただし、国の協会は、『セーリング競技規則』への国の協会規程によりこのことを規制することはできない。

質問 2

質問 1 への回答が適法であり、大会の帆走指示書に次のことが記載されている：国の協会規程は適用しない。この場合に、国の協会は、自国の協会の会員になろうとしている 2 名のジャッジを含めないジュリーをそれでも承認しないとすることができるか？

回答 2

できる。規則 88 は、『セーリング競技規則』への国の協会規程に言及している。国の協会が規則 88.2 に基づき国の協会規程の変更を制限していなかった場合、『セーリング競技規則』への国の協会規程の変更ができる。

ただし、国の協会の会員は、関連する場合、『セーリング競技規則』につながっていない国の協会のその他の規則、規定、手順にそれでも従わなければならない。上記の国内規定は、この規則の 1 つであり、国の協会は会員が国の規則に従うことを要求することができる。国の協会は規則 88.2 に基づき国の協会規程の変更を制限することもできる。

注：日本の場合、国の協会規定とは、RRS にある「日本セーリング連盟規程」を指す。

国内規定とは、日本セーリング連盟の規定、規則類を指す。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

N 006 **Q&A 2011-009**

2011 年 6 月 3 日公表

状況

大会主催団体は、競技者広告が大会スポンサーと対立することがありうることを懸念した。（例：大会スポンサーが『アウディ』であるのに、競技者が『ボルボ』の広告を表示している場合には、対立があるであろう。）

従って、主催団体は、競技者広告のあるすべての艇が大会前にその広告を主催団体に登録することをレース公示で求めた。大会スポンサーと対立する広告のある艇は、大会のハーバーに入港する権利はなく、その代わりに別の近くのハーバーを用いなければならなくなる。主催団体に広告を登録できない艇は、大会から排除される。

質問 1

ISAF 規定 20『広告規定』20.2.2 には、「この『広告規定』は『レース中』とここにそのように規定したすべての他の時間帯に艇と競技者に対し適用する」と記載されている。

- a) ISAF 規定は大会期間中ハーバーに係船している間に適用されるのか？
- b) 競技者には大会期間中大会のハーバーで規定 20 に従っている広告を表示する権利があるのか？

回答 1

- a) 適用される。全般規定に関しては ISAF 規定 20.2.4 と 20.2.5 をスポンサー旗規定に関しては 20.4.1.3 を参照。
- b) 権利がある。『広告規定』は、全般規定に関することを除き、レース中でないときの競技者広告を制限してない。ただし、『広告規定』はハーバーにいるときの競技者広告には適用されないの、『広告規定』はそのときの競技者広告の表示の制限をレース公示ではできなくしている。このことには、大会のハーバーへの入港の拒否が含まれるであろう。

質問 2

規則 76.1 では、主催団体またはレース委員会は、広告を理由に艇の参加申し込みを拒否もしくは取り消しまたは競技者を排除してはならないと記載されている。

大会前に主催団体に広告を登録しないことは、排除する正当な理由となるのか？

回答 2

大会前の広告の登録は、参加申し込みの条件であると記載されている。この条件は規則に違反しない。広告が登録されていなかったことを理由とする参加申し込みの拒否または取り消しは、「広告を理由に」ではなく、参加申し込みの要件に従っていないことを理由としている。規則 75.1 に基づき、艇は参加要件に従うことを求められている。従って、広告が求められている「大会前」に登録されない場合には、規則 76.1 の最初の文に基づき処置することは大会主催者に許されている。

主催団体が大会スポンサーと対立するかもしれない競技者広告を禁止または制限する規定はない。広告が求められているとおり登録されている限り、『広告規定』に従っている広告を理由に艇の参加申し込みを拒否または取り消すことは、主催団体には許されていない。

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

2011 年 11 月 12 日効力

2007-008 A001

2010-038 A003

2011-013 A004

2008-002 E004

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	2011 年 11 月 12 日削除	A 01
Q&A 2008-001	レースの番号付けの明確化	F 05
Q&A 2008-002	2011 年 11 月 12 日削除	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
Q&A 2010-028	1 レースで複数の抗議がある場合の抗議旗の掲揚	J 10
Q&A 2010-029	予告信号前に起こったインシデントに対する救済	J 11
Q&A 2010-030	計測抗議の判決の上告の権利について	J 12
Q&A 2010-031	艇に明らかである損傷	J 13
Q&A 2010-032	タックするためのルームを求めて声をかけた場合のできるだけ早く	M 10
Q&A 2010-033	インナー・リミット・スタート・マークの位置	C 03
Q&A 2010-034	レース公示と帆走指示書に関する質問	G 09
Q&A 2010-035	水上でインシデントが 2 つあったが、抗議されているインシデントは 1 つのみ	J 14
Q&A 2010-036	チーム・レースでの得点について	K 02

Q&A 2010-037	スタート・ラインでの障害物としてのレース中の艇	C 04
Q&A 2010-038	2011 年 11 月 12 日削除	A 03
Q&A 2010-039	信号が掲揚された時点は？	G 10
Q&A 2010-040	プロテスト委員会の構成についての各国協会規程	N 03
Q&A 2010-041	ゲート・マークの内の 1 つが流れている場合	D 07
Q&A 2011-001	2 艇がセールを逆に張って後進している場合	B 19
Q&A 2011-002	規則 66 での「妥当な時間」の意味	J 15
Q&A 2011-003	付則 P についての 5 つの質問	J 16
Q&A 2011-004	レース艇が OCS でないが、スタートしない場合	G 11
Q&A 2011-005	インターナショナル・ジュリーに関する各国協会規程	N 04
Q&A 2011-006	「帆走している」艇と「進んでいる」艇—同じか？	M 11
Q&A 2011-007	インターナショナル・ジュリーに関する国の協会規程についての より重要なこと	N 05
Q&A 2011-008	タックするためのルームを求めて声をかけること - および複合障害物	B 20
Q&A 2011-009	競技者広告についての主催団体の制限	N 06
Q&A 2011-010	スタート信号前に履行したペナルティーに関わる規則	B 21
Q&A 2011-011	大会後に審問を再開する場合	J 17
Q&A 2011-012	事実が結論である場合	J 18
Q&A 2011-013	2011 年 11 月 12 日削除	A 04
Q&A 2011-014	『セーリング競技規則』で用いられている用語「艇」	M 12
Q&A 2011-015	装備を十分に修理することができなかった場合	L 09
Q&A 2011-016	眼鏡をなくすことは傷害または損傷とみなすことができるか？	J 19
Q&A 2011-017	マークであるボートに対し重大な損傷を起こすこと	B 22
Q&A 2011-018	個別リコール信号のタイミング	G 12
Q&A 2011-019	救済要求の要件	J 20
Q&A 2011-020	メジャラーまたはイクイプメント・インスペクターの役割と機能	J 21
Q&A 2011-021	抗議書の誤りの修正	J 22
Q&A 2011-022	レースで別の艇の進行を遅らせること	A 01