



国際セーリング連盟

# セーリング競技規則 Q & A 集

2013年9月12日更新

公益財団法人 日本セーリング連盟  
ルール委員会

## 序文

ISAF 競技規則 Q&A（質問と回答）は、ISAF 競技規則委員会と ISAF レース・オフィシャル委員会との共同責任で ISAF ウェブサイトに公表される。

Q&A パネルは、「セーリング競技規則（RRS）」に関する質問を ISAF に提出することができる、競技役員、加盟各国連盟、ISAF クラス協会へのサービスを提供するために設けられた。

回答は、経験豊富な ISAF 競技役員のパネルにより作成される。回答は正式の解釈ではない。ただし、回答は、経験豊富な ISAF 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となる RRS の説明ではある。

常に質問者に対し回答するが、一般的に興味を引く Q&A が、この小冊子に公表される。これらの Q&A は、規則変更の提議、ISAF ケース・ブック/コール・ブックに含めること、競技役員マニュアルの教材のためにさらに検討されることを意図している。

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 についての質問に関する検討した見解を提供することにある。

パネル委員長を務めている Ana Sanchez del Campo (ESP)、パネルの作業に参加している ISAF 競技役員、この Q&A 小冊子の作成にあっている Marianne Middelthon (NOR) に私たちは感謝します。

2013 年 2 月

Jan Stage  
委員長  
ISAF レース・オフィシャル委員会

Bernard Bonneau  
委員長  
ISAF 競技規則委員会



## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### セクション別内容

#### A – 公正な帆走

		現在このセクションに Q&A はない
--	--	--------------------

#### B – 艇対艇

B 001	Q&A 13-001	別の艇がすでにフェッチングしているときに、ゾーン内で風位を通過後マークにフェッチングしている 2 艇
B 002	Q&A 13-005	ポート艇がスターボード艇の前を横切ろうとしている
B 003	Q&A 13-013	障害物での権利と義務
B 004	Q&A 13-015	障害物に近づいているポート・タックでオーバーラップした 3 艇；スターボード・タックのレース艇
B 005	Q&A 13-017	マークルームに対する権利がすでにない

#### C – スタート

		現在このセクションに Q&A はない
--	--	--------------------

#### D – コースの帆走

D 001	Q&A 13-014	コースを帆走している OCS 艇の権利
-------	------------	---------------------

#### E – フィニッシュ

E 001	Q&A 13-006	艇はいつフィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークを「離れ」たのか？
E 002	Q&A 13-007	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 003	Q&A 13-008	レース委員会がフィニッシュ・ラインの正しくない側に位置したときのコース短縮とフィニッシュについて

#### F – 得点

F 001	Q&A 2013-021	削除。現在は ISAF ケース 116 で扱われている。
-------	--------------	------------------------------

## G – レース運営の実践と方針

G 001	Q&A 13-016	個別リコール信号のタイミング
G 002	Q&A 13-019	短縮、中止と救済
G 003	Q&A 13-024	必要とされる情報がレース公示と帆走指示書にない場合

## H – インターナショナル・ジュリー

		現在このセクションに Q&A はない
--	--	--------------------

## J – 抗議、審問、上告および手順

J 001	Q&A 13-002	裁定の判決は最終か？
J 002	Q&A 13-003	裁定を経たケースを審問するパネルの一員に裁定人がなってよいか？
J 003	Q&A 13-009	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 004	Q&A 13-020	衝突と損傷
J 005	Q&A 13-022	ラジオ・セーリングペナルティー対得た有利さ
J 006	Q&A 13-023	マークの紛失、GPS 位置と救済
J 007	Q&A 13-024	抗議する意思についての伝え方
J 008	Q&A 13-030	接触を回避するための規則 42 違反

## K – マッチ・レースとチーム・レース

K 001	Q&A 13-025	マッチ・レースとクラス規則
-------	------------	---------------

## L – 技術上

L 001	Q&A 13-031	個人用装備への広告
-------	------------	-----------

## M – 用語

M 001	Q&A 13-010	艇はいつ風上へのビートにいるのか？
M 002	Q&A 13-011	コース変更と規則 16
M 003	Q&A 13-012	プロパー・コースとセール形状

M 004	Q&A 13-018	「明らかな有利」についての質問
M 005	Q&A 13-005	ウインドサーフィンー可能になり次第速やかに

#### N – 各国連盟規程とその他の規則

N 001	Q&A 13-004	ごみ？
N 002	Q&A 13-028	ごみについての別の質問
N 003	Q&A 13-029	スピネーカーをあげることとゴムバンドについての関連質問
N 004	Q&A 13-032	改善と試験のための規則変更

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### セクション A

#### 公正な帆走

現在このセクションには Q&A はない。

**A 001**

---

関係があるその他の質問：

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### セクション B

#### 艇対艇

- B 001** 別の艇がすでにフェッチングしているときに、ゾーン内で風位を通過後マークにフェッチングしている 2 艇
- B 002** ポート艇がスターボード艇の前を横切ろうとしている
- B 003** 障害物での権利と義務
- B 004** 障害物に近づいているポート・タックでオーバーラップした 3 艇 ; スターボード・タックのレース艇
- B 005** マークルームに対する権利がすでにない

---

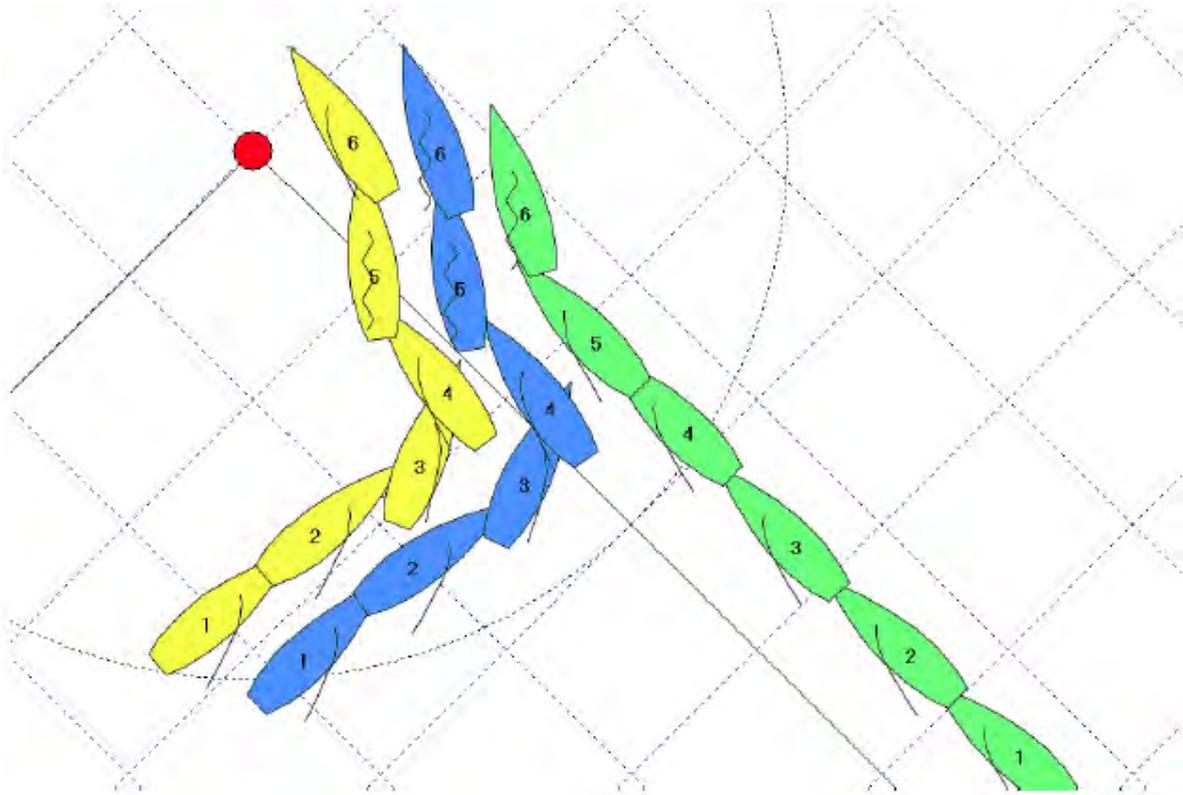
関係があるその他の質問 : **J 004, J 008, M 001, M 002, M003**

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### B 001 Q&A 2013-001

2013年2月13日公表 (Q&A B017 2010-020 の改訂)

#### 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 艇が同時に風位を通過す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（両艇分ではない）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) 違反によりイエロ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。

イエローとブルーは、両艇とも規則 18.3 (a) により「相手艇」に接触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、接触を回避するためであった。イエローとブルーは、両艇とも規則 18.3 (a) に違反した。ただし、ブルーは、イエローにより規則 18.3 違反を強いられたので、規則 64.1 (a) に基づき免罪される。

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。

## 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しょうか？

## 回答 2

違わない。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **B 002**      **Q&A 2013-005**

2013 年 2 月 18 日公表 (Q&A 2011-028 B024 改訂)

#### 状況 1

風速 10 ノットのフリート・レースにて、ワンデザインの 2 艇 S と P が反対タックのクロスホールドで互いに近づいている。P は、S の前を横切ることができると考えて、コースも速度も変えないでいて、S のバウと P のスターンから 20 cm のスターボードの船尾側との間に損傷を伴う接触があった。S には接触を回避するためにもっと早くベア・アウェイする機会があったが、S は、P が横切ろうとしていると考えたが、接触が起こる前にはコースを変えなかった。

#### 質問 1

S は規則 14 に違反したのか？

#### 回答 1

この状況では、P は、S の前を横切れるだろうという間違った判断をし、それにより規則 10 と 14 に違反した。

規則 14 は、常識的に可能な場合には、航路権艇を含む艇に接触を回避することを求めている。上述の状況では、S が接触を回避することは、常識的に可能であった。ただし、規則 14 (a) は、相手艇が避けていないことが明らかになるまで、航路権艇は接触を回避する行動をとる必要のないとも述べている。

P がタックしそうにないことが S にわかると、S は規則 14 に基づき、接触のおそれがあったかどうか、または P が明らかに避けていたかどうかを見極める義務があった。上述の状況では、S は接触はないだろうと想定したとき判断を誤った。したがって、S は、衝突を回避する最後の最後でコースを変更することは常識的に可能であったであろうので、規則 14 に違反した。

ISAF ケース 50 には原則として次のように述べている。「プロテスト委員会は、S がコースを変更したこと、S がコースを変更しなかった場合には、P が S の前を横切ることができたことに相当の疑いがある場合、P を失格とするとよい。」

#### 状況 2

状況は同じであるが、衝突が起こる直前に、S はわずかにベア・アウェイすることにより P を回避しようとしたが、S は操船の判断を誤った。

#### 質問 2

S は規則 14 に反したのか？

#### 質問 3

この状況では、P は、S の前方を横切れるだろうという間違った判断をし、それにより規則 10 と 14 に違反した。

Sは、衝突を回避しようと試みたが、規則14とPが避けているであろうかどうかについてあまりにも間違っただ判断をした。Pが避けようとしなことがSにとって明らかになった時点で、Sは衝突を回避することに関してこの時に操船を始める必要があった。Sはどの程度ベア・アウェイすればよいかについて容易に判断することができたであろうし、またその機会もあったが、誤った判断をした。

『セーリング競技規則』に基づき、不適切な判断や質の悪いシーマンシップは、通常それだけで艇が義務を守ることを免除しない。

どの艇もペナルティーを履行しなかったので、プロテスト委員会の判決は、両艇をDSQの得点を与えたのがよかった。

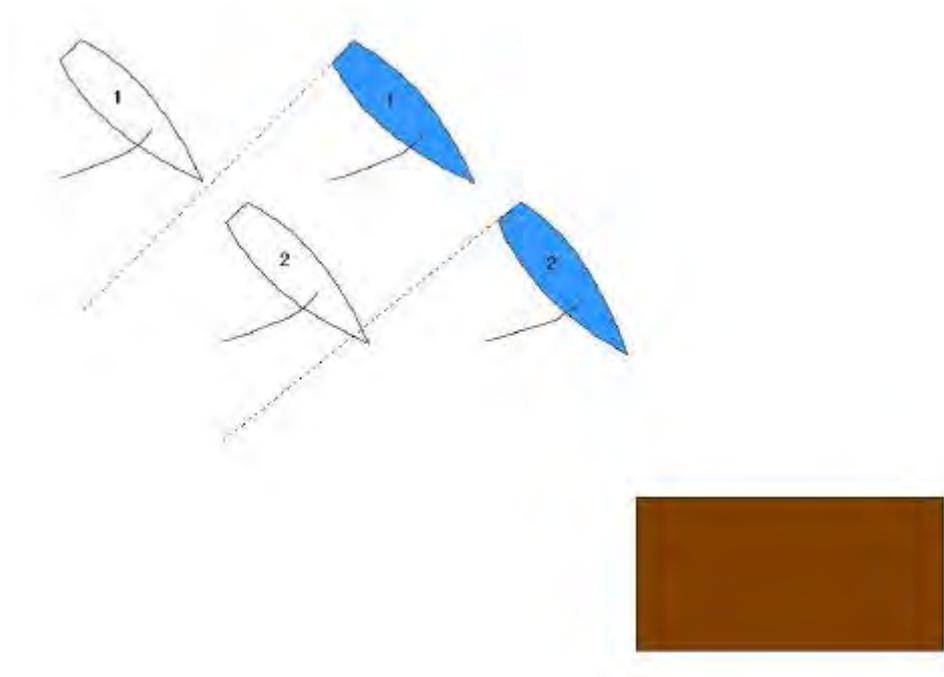
## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **B003**     **Q&A 2013-013**

2013 年 2 月 18 日公表 (Q&A 2009-021 B004 の改訂)

#### 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。両艇がとつていたコースは、障害物の真ん中に向かつていた。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、従つて、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つた。

#### 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。従つて、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。

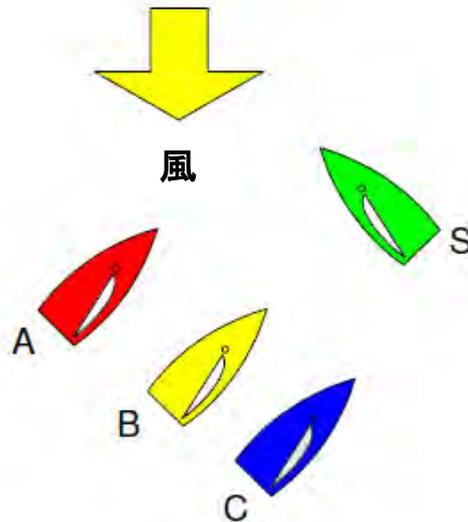
見取り図に示されたケースで、位置 2 の後、ホワイトが障害物をスターボードに見て通過することを選び、両艇がオーバーラップしたままであった場合には、ホワイトは規則 16.1 と 17 に従わなければならない。ブルーはホワイトに規則 19.2 (b) により必要とされる自艇と障害物の間のルームを与えなければならないであろう。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

**B 004**

**Q&A 2013-015**

2013年2月18日公表 (Q&A 2010-001 B011 の改訂)



### 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ーを履行しなかった。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、規則 20.1 (a) は、C が規則 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ことを明らかにしている。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 (定義『ルーム』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ー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 (a) に基づき免罪とされる。

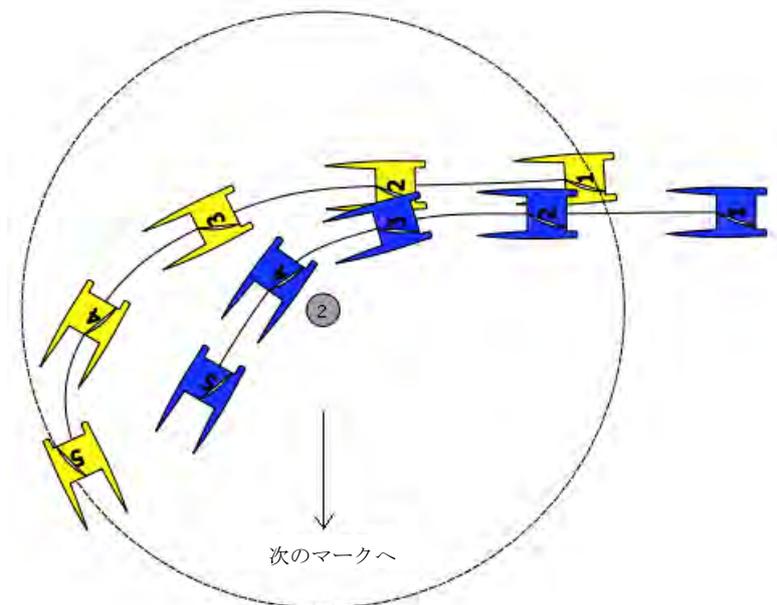
## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### B 005 Q&A 2013-017

2013 年 2 月 25 日公表

#### 質問

風速 10-12 ノットで、流れはない。イエロー (Y) は、ブルー (B) のクリア・アヘッドで、ポートに見て通過するオフセット風上マークのゾーンに入る。次のレグはランニングである。Y はスターボードタックの風下へ向かうコースへ大回りをする。B はマークに向かって近づくためにベア・アウェイし、その後コースを保持する。Y はさらにベア・アウェイし、B は Y の内側にオーバーラップする。まだゾーン内にいる間に、Y は B の直前でポートタックの風下へ向かうコースへジャイブする。B が抗議する。どの規則を適用するのか？



#### 回答

Y がゾーンに入ったときに、B はクリア・アスターンであるので、規則 18.2 (a) が適用され、B は Y にマークルームを与えなければならない。定義『マークルーム』では、Y が次のことを行うために速やかにシーマンらしいやり方で操船するために必要としている余地を Y に与えることを B に求めている。

- (i) マークをポートで通過する
- (ii) プロパー・コースがマークに向かって近づくことである場合、マークへ帆走する
- (iii) コースの帆走に必要なだけマークを回航する。

位置 3 から、Y のプロパー・コースはマークへ向かうコースではなくなっており、上記の (ii) は適用されなくなっている。位置 4 で、Y は定められた側でマークを通過し、風下へ向かうスターボードタックのコースに入っているため、Y はコースの帆走に必要なだけマークを回航し終わった。したがって、その位置で、B は規則 18.2 (b) により必要とされるマークルームを Y に与えるという義務を果たし終えた。位置 1 から 3 まで Y は資格のあったマークルームを与えられていたので、B はマークルームを引き続き与える必要はない。したがって、規則 18.2 (c) は適用されな

くなっている。位置 4 から 5 までの Y のコースがプロパー・コースであるとしても、Y にそのコースを帆走するためのルームを与えることを B に求めている規則はない。

Y がポートにジャイブした後、Y は規則 10 に違反している。B を航路権艇としたのは、Y のコース変更であったので、規則 15 は適用されない。B は航路権を得た後コースを変更しなかったので、規則 16 は適用されない。Y は規則 10 に違反しているときに、資格のあるルームやマークルームの内を帆走していないので、規則 21 は適用されない。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### セクション C

#### スタート

現在このセクションには Q&A はない。

#### C 001

---

関係があるその他の質問：

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### セクション D

#### コースの帆走

**D 001** コースを帆走している OCS 艇の権利

---

関係があるその他の質問 : E 002, G 002, J 006

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

**D 001**

**Q&A 2013-014**

2013 年 2 月 18 日公表 (Q&A 2010-024 D006 の改訂)

### 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 24.2 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 24.2 は適用されない。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### セクション E

#### フィニッシュ

- E 001** 艇はいつフィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークを「離れ」たのか？
- E 002** 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 003** レース委員会がフィニッシュ・ラインの正しくない側に位置したときのコース短縮とフィニッシュについて

---

関係があるその他の質問 : G 002

## 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。

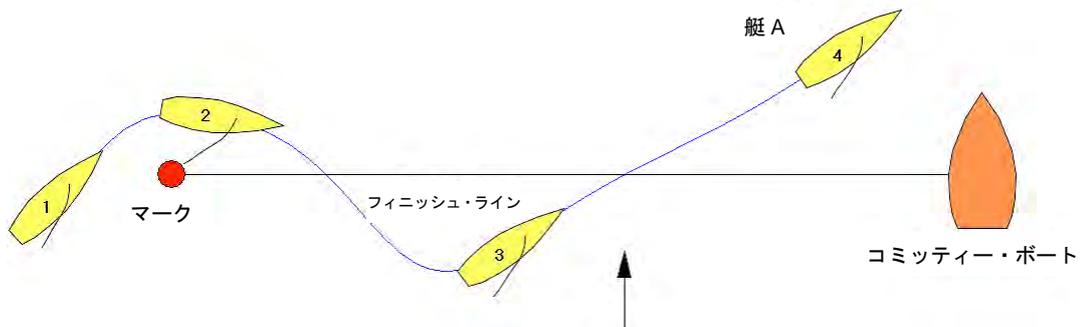
フィニッシュ・ラインをクロスホールドでフィニッシュ・ラインを離れ、フィニッシュ・ラインのピン・エンド・マークに向かって帆走を続けている艇は、流れでその艇がマークに接触した場合、依然としてレース中であり、規則 31.1 に違反した。フィニッシュ・ラインを横切り、フィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークから離れて帆走し、その後フィニッシュ・ラインのマークに当たった艇は、もはやレース中ではないので、規則 31.1 に違反していない。

## 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 28.1 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、その艇はコース・サイドからフィニッシュ・ラインを横切ったときにフィニッシュしたとして、得点記録されなければならない。

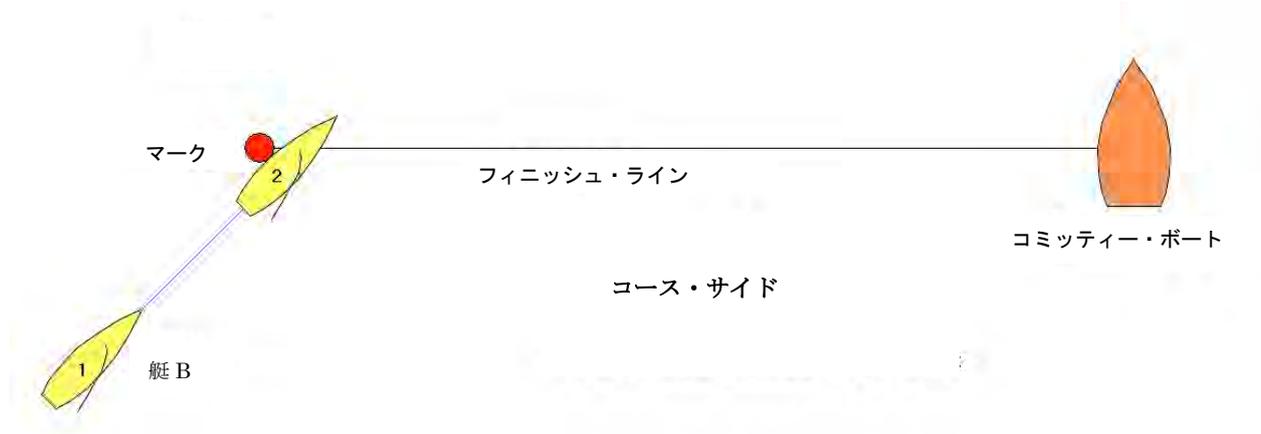
#### 質問 2

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 がコース・サイドからフィニッシュ・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 60.2 (a) 参照。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

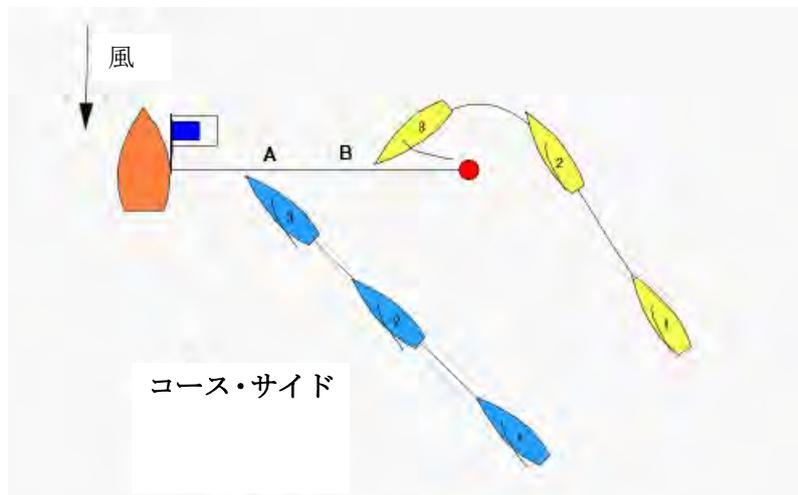
### **E 003**    **Q&A 2013-008**

2013 年 2 月 18 日公表 (Q&A 2009-016 E006 の改訂)

#### 状況

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

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



#### 質問 1

レース委員会がコースを短縮した後、今でもなお艇がマークをポートに見て通過し、見取り図中の艇 B (イエロー) のようにかぎ回りでフィニッシュする必要があるのか、それともマークはもはや回航マークではなく、フィニッシュ・マークなので、艇は、見取り図中の A (ブルー) のようにコース・サイドからフィニッシュ・ラインを横切る必要があるのか？

#### 回答 1

レース委員会がコース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』に従ってコース・サイドからフィニッシュ・ラインを横切らなければならない。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・ラインがはっきりとコース・サイド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つたであろうし、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

### セクション F

#### 得点

**F 001** 削除 - 現在は ISAF ケース 116 で扱われている（平均得点と複数のレース）

---

関係があるその他の質問 : **E 002, E003, G 002**

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **F 001**      **Q&A 2013-021**

2013 年 5 月 14 日公表 (Q&A F004 2007-001 の再発行)

このQ&Aは削除された。新ISAFケース116がこのQ&Aの問題を扱っている。

## **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 001** 個別リコール信号のタイミング

**G 002** 短縮、中止と救済

**G 003** 必要とされる情報がレース公示と帆走指示書にない場合

---

**関係があるその他の質問 : E 001, J 006, K 001**

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

**G 001**

**Q&A 2013-016**

2013 年 2 月 18 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 ウェブサイトに公表されている ISAF Race Management Policies 中に見られる。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **G 002**    **Q&A 2013-019**

2013 年 4 月 4 日公表

#### 状況

非常に弱い風の状況である。スタートの手順前に、レース委員会は **VHF** でレースの短縮を通告する。その時にレース委員会信号艇に **S** 旗を掲揚する。

帆走指示書にはコース短縮の手順も帆走指示書の口頭による変更手順のいずれも記載はい。

帆走指示書に記載されたコースは、2 ラップの風上/風下コースで、風下マークはゲートである。スタートとフィニッシュ・ラインは、ゲートのすぐ風下である。

第 1 ラップ後、艇がゲートに接近しているときに、ゲートのすぐ風下に位置するレース委員会信号艇に、**S** 旗がはっきりと見えている。

先頭の 2 艇が、2 つのゲート・マークの間を帆走した。その 1 分後に、レース委員会はレースを中止する。

ゲートを通りぬけ帆走した 2 艇は、定義『フィニッシュ』に従ってフィニッシュしたことと、レース委員会は数艇がフィニッシュした後に正当な理由なしにレースを中止すべきではなかったことを述べた救済要求を提出する。

艇がゲートに近づいていたときに、音響信号を含め、**S** 旗が正しく掲揚されたかどうか、スタート前からずっと **S** 旗が掲げられたままになっていたかどうか、そのいずれについての証言も提出されていないと想定する。

#### 質問 1

艇は、スタートでのコース短縮の信号 (**VHF** と旗) は、規則では何の意味もないことを理解すべきだったろうか? その結果、その時に少なくとも部分的に規則を知らないこと、または理解していないことは、艇の過失とされるだろうか?

#### 回答 1

規則 32.2 に従って、コース短縮の信号は先頭艇がフィニッシュ・ラインを横切る前に発しなくてはならない。**VHF** によるコース短縮の通告をスタートにおいてすること、または **S** 旗をスタートで掲げることは、規則 32.2 では何の意味ももたない。従って、艇はそのような信号を無視すべきであった。競技者が規則を知らず、誤りを犯した場合に、彼らには少なくとも部分的な過失がある。従って、彼らは、たとえレース委員会の不適切な処置によって誤らせられたとしても、規則 62.1 の「その艇の過失ではなく」のテストをパスしないだろう。

#### 質問 2

救済要求において、手順が規則 32 に従っていたかそうではなかったかについての証言がなくても、艇がレース委員会の意図を理解していたかどうかの違いが生じるだろうか?

#### 回答 2

違いはない。

### 質問 3

艇のゲートを通りぬけて帆走後の艇の行動によって何か違いは生じるだろうか？ 生じる場合には、その後の行動がどのように救済要求の判決に影響を与えるだろうか？

- (a) ゲート・マークを通過後、艇が引き続きフィニッシュ・ラインに向かっている場合は？
- (b) ゲートを回航した後、艇が引き続き第 1 マークに向かって帆走している場合は？
- (c) ゲート・マークの間を通過した後、艇がレースを止めた場合は？

### 回答 3

先頭の 2 艇がゲートに到達するとき、規則 32.2 (c) に記載されたとおりに、レース委員会艇は、S 旗を掲揚してゲートの近くにいた。その時点では、レース委員会の視覚信号は適切で、艇はゲート・マークの間を横切ることによってレースをフィニッシュすべきである。フィニッシュ後の艇の行動は、後のプロテスト委員会の判決に影響を与えない。規則 32.1 では、S 旗が掲揚される時に音響信号 2 声を要する。艇が音響信号を聞くには遠すぎる場合、S 旗の掲揚と音響信号は、明らかに最善のやり方ではない。しかし、視覚と音響信号の両方が発せられている限りレース委員会の誤りではない。

先頭の 2 艇は、コースを帆走しタイム・リミット内にフィニッシュしたので、レース委員会は、レースに参加してい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。救済要求の審問において、プロテスト委員会は、レース委員会がレースを中止した時に正しい行動をとっていなかったかどうかの結論を下すために、事実を認定しなければならない。

レース中止の決定はレース委員会だけができるが、この決定は規則 32.1 に述べられた理由のいずれかに基づいていなければならない。レース委員会の行動が公平、誠実であり、レース中止を決定する時に、レースまたはシリーズに参加しているすべての艇に対する影響を考慮している限り、レース委員会の処置は不適切とは考えられない。従って、救済を認める理由とはならない。ただし、プロテスト委員会が別の結論を下した場合には、救済を与えることを考慮すべきである。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **G 003      Q&A 2013-024**

2013 年3 月14 日公表

#### 状況

付則Jは、大会についてのレース公示（規則J1）と帆走指示書（J2）には常に一定の項目を含めなければならないこと、およびその他の一定の項目については、適用される場合含めなければならないと述べられている。

#### 質問 1

ある項目がレース公示と帆走指示書の両方に必要であると記載されている場合、その項目をレース公示のみに記載し、帆走指示書には繰り返さないことは許されているか？

#### 回答 1

許されていない。規則 89.2 (a) では、レース公示は規則 J1 に従っていないなければならないと言っている。規則 90.2 では、帆走指示書は規則 J2 に従わなければならないと言っている。規則 86.1 では、第7章のこれらの規則のいずれも変更することはできないと言っている。

#### 質問 2

知る紋 1 の回答が許されていないの場合、レース公示と帆走指示書の両方に出てこなければならない情報が、その内の1つにのみ公表されている場合には、艇は救済の資格があるのだろうか？

#### 回答 2

情報が、規則 J1 と J2 の定めるところにより、レース公示と帆走指示書の両方に含めなければならなかったが、その内の1つに含めなかった場合、そのことは主催団体またはレース委員会の不手際である。しかしながら、艇は、救済の資格があるためには、レースまたはシリーズの得点が、その艇の過失ではなく、この不手際により明らかに悪くなったことの決定的証拠を示す必要がある（規則 62.1 (a)）。

レース公示と帆走指示書間の違いに基づく抗議または救済要求を検討する場合、プロテスト委員会は、規則63.7を適用することが必要なことがある。

## ISAF Racing Rules Question and Answer Service



### Section H

#### International Jury

There is currently no Q&A in this section.

#### H1

---

**Other Questions that may be relevant: N 004**

## **ISAF 競技規則 Q&A サービス**

### **セクション J**

#### **レース運営の実践と方針**

- J 001** 裁定の判決は最終か？
- J 002** 裁定を経たケースを審問するパネルの一員に裁定人がなってよいか？
- J 003** 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 004** 衝突と損傷
- J 005** ラジオ・セーリングーペナルティー対得た有利さ
- J 006** マークの紛失、GPS 位置と救済
- J 007** 抗議する意思についての伝え方
- J 008** 接触を回避するための規則 42 違反

---

**関係があるその他の質問 : B 002, G 002, G 003, M 004, M 005, N 002, N 003, N 004**

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

**J 001**

**Q&A 2013-002**

2011年2月18日公表 (Q&A 2012-010 J027 の再発行)

### 状況

ある国際ワンデザイン・ディンギー・クラスが、独自の仲裁方式を開発し、1990年代初めよりほとんどの国際クラス大会で用いていた。レース公示にこの方式を提供することができるかと述べられ、仲裁方式は帆走指示書に詳細に記載されている。仲裁方式は自由意思で選択できるが、ただし、競技者が仲裁に入ることを受け入れる場合には、仲裁者の決定を最終決定として受け入れることにも同意する。仲裁は、規則 66 に基づき再開することができる。インターナショナル・ジュリーのメンバー2名が仲裁者になる。

規則 70.5 には、適正に構成されたインターナショナル・ジュリーの判決は上告できないと規定している。

### 質問 1

仲裁者による決定は、帆走指示書に規定されているとおり最終であるのか、それともこの決定は上告の対象となり得るのか？

### 回答 1

仲裁者の決定は、『セーリング競技規則』に基づくプロテスト委員会の判決ではなく。したがって、上告することはできない。このことは、大会のプロテスト委員会がインターナショナル・ジュリーであるか否かに関わらず適用される。当事者が決定に続くさらなる手続きを妨げる上述の仲裁方式も用いることに同意する場合、上告の権利を辞退することにも同意している。

ただし、帆走指示書で、当事者に対する別の権利と義務のある他の仲裁方式を規定することができる。

### 質問 2

インターナショナル・ジュリーは、この仲裁方式を用いて抗議を決定することにより委任されたこと以外で行動しているのか？

### 回答 2

違う。

### 質問 3

帆走指示書で、「上告できない」方式を取り入れることは容認できるのか？

### 回答 3

その通り。この仲裁方式は、随意の自由意思で選択できる方式であるので、代わりに正規の抗議審問を選択する競技者の権利を奪うものではない。ただし、インターナショナル・ジュリーがある場合、2つの上告できない方式からの選択である。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

**J 002**

**Q&A 2013-003**

2013 年 2 月 18 日公表

### 状況

ある大会で、メンバー5名のインターナショナル・ジュリーが任命された。帆走指示書で仲裁方式が提供される。

### 質問 1

仲裁者を務めるジュリーの1名は、何らかの理由で仲裁がジュリーに差し戻される場合に、ジュリーの正式メンバーを務めることができるか、仲裁者は、『ISAF インターナショナル・ジャッジ・マニュアル』が推奨しているとおり今は証人として務めることに限定されるのか？

### 回答 1

『ISAF インターナショナル・ジャッジ・マニュアル』中の助言にもかかわらず、仲裁の決定が受け入れられなかったため、抗議審問がある場合に、仲裁者がジュリーの一員になるもっともな理由があることがある—回答 2 と 3 参照。仲裁方式を記載している帆走指示書は、これについてのさらなる情報を提供してよい。

### 質問 2

質問 1 への回答が、仲裁者はその仲裁が付託され、代わりがないジュリーの一員になることはできない場合には、そのジュリーは規則 N1.5 に基づき適正に構成されたままであるのか？

### 回答 2

適用できない。ただし、仲裁についての帆走指示が、仲裁者はインターナショナル・ジュリーの一員になることはできないと言っている場合で、かつその仲裁者が5名のジュリー・メンバーの一員である場合には、残りの4名のジュリーは適正に構成されていない。

### 質問 3

2名が仲裁者であった場合には、回答は同じであろうか？

### 回答 3

その通り。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

**J 003**

**Q&A 2013-009**

2013年2月18日公表 (Q&A 2011-020 J021 の再発行)

### 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にのみ、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 004**

**Q&A 2013-020**

2013 年 4 月 17 日公表

### 状況

2 艇のディンギーが、ポート(P)とスターボード(S)の反対タックで強風 (20 ノット以上) の中、風上へのビートにいる。2 艇は衝突するコースにいる。P はコースを維持し、S は最後の瞬間に P を回避しようとしてポートタックにタックした。2 艇間に接触はあったが、重大な損傷は起こらなかった。P を回避するためにタックしたとき、S は転覆し、転覆中にヘルムスマンが落水し、ティラーを損傷した。艇を起こした後、そのティラーは修理不能で、艇はそのレースをリタイアしなければならなかった。P は規則 10 違反のために 2 回転ペナルティーを履行した。

### 質問

S が有効な救済要求を提出した場合には、規則 62.1 (b) に基づく救済の資格があるか？

### 回答

規則 62.1 (b) は、第 2 章の規則違反の艇により直接生じた物理的損傷 (または傷害) を要件としていない。何らかの物理的損傷 (または傷害) が他艇の行動から予想される結果であれば十分である。このケースではプロテスト委員会は次の結論を導く事実を認定しなければならないだろう。

- ・ 衝突が起こりそうであったこと、かつ P が避けていないことが明らかになればすぐに S が回避する行動を取ったこと。
- ・ 転覆と落水が、P が避けていなかった結果であり、かつ S の貧弱なシーマンシップの結果でないこと。
- ・ そのティラーがそれまでは良い状態であったこと。

プロテスト委員会がこれらすべての点について納得させられなかった場合には、S に少なくとも部分的な過失があり、したがって救済を受ける資格はなかったであろう。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **J 005      Q&A 2013-022**

2013 年 5 月 14 日公表

#### 状況

付則 E に基づくラジオ・セーリング

#### 質問

艇が規則 44.2 に従って 1 回転ペナルティーを履行後、レースまたはヒートで明らかに有利となった場合、規則 E4.3 (b) に基づく 1 回の追加の 1 回転ペナルティーは、得た有利さの「程度」に関係なくその艇を免罪するのか？

#### 回答

違う。規則 E4.3 (b) の最初の部分には「その艇がペナルティーを履行したにもかかわらず、違反により……明らかに有利となった場合には」と述べている。この条件は、履行した各 1 回転ペナルティー後に適用されなければならない。1 回転ペナルティー履行後、その艇が違反の結果としてそれでも明らかに有利となった場合には、免罪される前に別の 1 回転ペナルティーが求められる。

したがって、艇が第 2 章の規則または規則 31 の違反により明らかに有利となった場合に、その違反から自艇が免罪されるためには、複数の回転を完了する必要がある。

ただし、艇が明らかに有利となった違反の中には、回転により免罪されないものもある。規則 4.3 (c) に基づき、艇が重大な損傷を引き起こした場合、または第 2 章の規則に違反して、他艇を操縦不能（規則 E1.1 に定義されている通り）にして、リタイアする場合、その艇のペナルティーはリタイアでなければならない。

規則 E4.3 は、アンパイア制のレースだけではなく、すべてのラジオ・セーリング競技に適用される。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

**J006**

**Q&A 2013-023**

2013 年 5 月 14 日公表

### 状況

キールボート・レガッタの帆走指示書には、マークを明確に記載し、さらに、マークの GPS 位置を明記している。レースの間に、マークの 1 つが艇に引っかけられ、引きずられてかなり位置がずれた。

### 質問 1

規則 28 に関して、「正しい」マークは今は次のうちどれか？

- (d) 移動したマーク
- (e) 元の GPS 位置
- (f) GPS 位置と移動したマークの両方

### 回答 1

マークは物体である - 定義『マーク』参照。艇が規則 28.1 に従うためには、マークの位置がずれていたとしても、帆走指示書に記載されたマークを回航または通過しなければならない。

### 質問 2

質問 1 の回答が移動したマークだけが正しいマークである場合に、GPS 位置を回航した艇は、救済を受ける資格があるか？

### 回答 2

救済を受ける資格がある艇に対しては、プロテスト委員会は規則 62 のすべての要件が満たされていることを納得させられなければならない。すなわち：

1. その艇の過失がなかったこと
2. レース委員会の不適切な処置または不手際があったこと
3. 艇の得点が明らかに悪くなったこと。

1. マークの位置がずれてはいるが、見えていて、GPS 位置の付近で特定できる場合、艇はそのマークを回航しなければならない。したがって、質問に記載された状況では、GPS 位置だけを回航した艇は、規則 28.2 に従っておらず、救済を受ける資格はないであろう。

マークが見えない場合で、マークが紛失している。この場合、艇は利用できる情報すべて（時間、位置、周りの艇の行動）を集めて、意図されたマーク GPS 位置を回航することがある。ただし、艇はマークを回航していなかったが、レース後救済要求ができる。

2. マークの移動はレース委員会の処置ではない。記載された状況では、レース委員会がその問題を解消することが不可能であった場合には、レース委員会の不適切な処置や不手際はなく、この場合、救済を与えられない。

3. プロテスト委員会は状況を分析し、事実として、レース委員会がマークを置き換えることが合理的に可能であったであろうかどうかを認定しなければならない。プロテスト委員会が事実としてレース委員会はそのことを行うべきで、行うことができたであろう場合には、さらにすべての艇のそのインシデントの前後の順位を分析しなければならない。プロテスト委員会は、マークの位置がずれた距離、フリートでのその艇の相対的順位、ワンデザインかハンディキャップか、別の艇がマークの移動による影響の受け方の分析のようなすべての関連する要素を考慮に入れなければならない。

### 質問 3

質問 2 への回答が「資格がある」の場合に、救済はマークが引きずられた距離や、マークが引きずられたスピードによるだろうか？

### 回答 3

その通り。上記回答 2 参照。

### 質問 4

救済を与えることが可能である場合に、どの救済を与えるかを決定するときに、プロテスト委員会が考慮する要素は何だろうか？

### 回答 4

規則 64.2 参照。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **J 007      Q&A 2013-027**

2013 年 6 月 17 日公表

#### 状況

付則 L 16.4 の言い回しを用いている帆走指示には、レース委員会またはプロテスト委員会による抗議の通告を、規則 61.1 (b) に基づき伝えるために掲示すると述べられている。

レース委員会は、艇 X を抗議することを決定し、抗議締切時刻までに口頭で伝える。しかしながら、その艇に対する抗議の通告は、抗議締切時刻までに公式掲示板に掲示されない。抗議は、審問の予定を含めて、付則 L 16.3 の言い回しを用いる帆走指示で必要とされるとおりに、抗議締切時刻後に掲示される。

#### 質問 1

抗議は有効か？

#### 回答 1

有効である。

抗議の意思をその艇に知らせることにより、レース委員会は、艇に知らせるための規則 61.1 (b) の要件を満たした。

帆走指示 L 16.4 は競技者に、通告が掲示されることおよび競技者が公式掲示板にある情報を見ることを知らせている。しかしながら、その帆走指示は規則 61.1 (b) を明示し、変更を記載することによりその規則を変更していないので、通告するために抗議の意思を伝える方法を制限していない。

帆走指示 L 16.3 に従って抗議締切時刻後に掲示した審問の予定は、規則 61.1 (b) と帆走指示 L 16.4 の両方には無関係である。

帆走指示 L 16.4 は規則 61.1 (b) を変更していないが、口頭で通告したにもかかわらず、抗議締切時刻までに抗議の通告を掲示することは、疑問や誤解を回避することに注目すること。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **J 008      Q&A 2013-030**

2013 年 8 月 27 日公表

#### 状況

ピン・エンドのレース委員会艇の近くのインシデントで、艇は第 2 章 A 節の規則に違反し、その結果相手艇をスタートマークであるレース委員会艇と衝突することによる規則 31 違反、またはマークとの衝突を回避するための規則 42 違反のいずれかを引き起こす。相手艇はマークに当たるのを回避するためにパンプし、スカルした。オンザウォーター・ジャッジは、その艇を規則 42 違反のためにペナルティーを課した。その艇は 2 回転ペナルティーを履行した。

#### 質問 1

上記はプロテスト委員会が気づいていた（単純な）事実であるという条件で、プロテスト委員会は、その艇を規則 64.1 (a) に基づき規則 42 違反について免罪とすることができるか？

#### 回答 1

できない。その艇は相手艇の違反によりスカルすることまたはパンプすることのいずれも強いられたのではない。マークとの接触を回避するためにそうしたのはその艇自身の判断である。

#### 質問 2

質問 1 への回答が「できる」で、その艇が免罪される場合には、プロテスト委員会は免罪れた艇をペナルティー・リストの黄色旗を削除することにより救済を与えることができるか？

#### 回答 2

当てはまらない。

#### 質問 3

質問 2 の回答が「できる」の場合には、その艇はペナルティーを履行したために失った順位に対し救済を得ることもできるのか？

#### 回答 3

当てはまらない。

#### 質問 4

規則 62.1 の最初の文の要件を満たしているが、62.1 (a)、(b)、(c) の要件を満たしていない。したがって、関連ある場合、規則 62.1 のどの部分に基づき救済を与えることができるのか？

#### 回答 4

述べられた状況は、規則 62 の要件を満たしていないので、このような救済は与えることはできない。その上、レース委員会の信号またはクラス規則を考慮していない状況に対し、規則 P4 は規則 P1 に基づくプロテスト委員会の処置について救済を与える可能性を制限している。

#### 質問 5

規則 P4 はプロテスト委員会が救済を与えることをできないようにしているのだろうか？

#### 回答 5

その通り。回答 4 参照。

#### 質問 6

艇が損傷と傷害の危険性が高いであろう状況にあったと想定する。その艇は、損傷または傷害を回避するために規則 42 に違反したとき、規則 1.1 に基づき実際に救助を与えていたと判断できるだろうか、またその艇はしたがって規則 62.1 (c) に基づき救済の資格があるのだろうか？

#### 回答 6

できない。艇はマークでもあったレース委員会艇との衝突を回避しようとしていると述べられた状況は、実際に危険な状態にある人員または船舶に対して援助を与える（自艇またはその乗員を除く）こととは異なる。

## 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 001 マッチ・レースとクラス規則

---

関係があるその他の質問：

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **K 001      Q&A 2013-025**

2013 年 5 月 20 日公表

#### 状況

2013 年 1 月の ISAF マッチ・レース用標準レース公示には、使用している艇のクラス規則は「適用しないものとする」と記載されている。

#### 質問

クラス規則は定義「規則」に含まれており、これは通常変更することはできないという事実にもかかわらず、このようにしてクラス規則を除外することを現在は認めているという何らかの変更がなされたのか？

#### 回答

そうではない。クラス規則を削除することは、クラス規則への変更である。レース公示と帆走指示書のいずれでも、規則 87 が適用される場合を除き、クラス規則を変更することはできない。

しかしながら、マッチ・レースでは、艇はクラスの艇をして帆走されていないのが一般的である。この場合、クラス規則は無関係である。マッチ・レースの帆走指示書では、通常「X タイプの艇」と言っているだろう。そのため、帆走指示書で、レガッタでのそのタイプの艇（クラス適合の艇ではない）に適用する一連の規則を作っている一艇の取り扱い。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### セクション L

#### 技術上の質問

**L 001** 個人用装備への広告

---

関係があるその他の質問 : **J 003, J 006, J 008, K 001, N 003, N004**

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **L001      Q&A 2013-031**

2013 年 8 月 27 日公表

#### 状況

ISAF 規定 20.3 「競技者の広告」は許可された競技者の広告を定義している。規定 20.3.1 は個人用装備上の広告を取り上げており、規定 20.3.2 は 20.3.2 は艇の広告を取り上げている。

規定 20.3.2 はクラス規則に艇の広告を制限することを許可している。規定 20.3.1 にはそのような制限は記述されていない。

あるワンデザインクラスのクラス規則には、広告は艇体のみ制限されると記述されている。

#### 質問

このクラス規則は個人用装備上の広告を制限しているのか？または、規定 20.3.1 は常に個人用装備上の広告を許可しているのか？

#### 回答

クラス規則は個人用装備上の広告を制限することはできない。

**個人用装備**と**艇**は規定 20.3.1 と規定 20.3.2 の中では太字になっている。規定 20.1.3 によると、これは、それらの用語が「セーリング装備規則 (ERS)」に定義されたとおりに用いられていることを意味している。

**個人用装備**は ERS C5.3 に定義されている。

**艇**は ERS C6.2 に定義されており、明確に**個人用装備**を除外している。

規定 20.3.2 と 20.5.1 はクラス規則に**艇**の広告を制限することを許可している。

規定 20.4 に述べられたとおりに、着用しなければならないと主催団体により提供されたビブを除いて、規定 20.3.1 は、責任者の同意のもとに、競技者に選択された**個人用装備**上の広告を常に許可している。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### セクション M

#### 用語

- M 001** 艇はいつ風上へのビートにいるのか？
- M 002** コース変更と規則 16
- M 003** プロパー・コースとセール形状
- M 004** 「明らかな有利」についての質問
- M 005** ウィンドサーフィンー可能になり次第速やかに

---

関係があるその他の質問 : **B 002, D 001, E 001, E 002, E 003, J 005, J 006, J 007, K 001, N 004**

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **M001**     **Q&A 2013-010**

2013年2月18日公表 (Q&A 2004-006 の再発行)

#### 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 2013-011**

2013 年 2 月 18 日公表 (Q&A 2010-019 M006 の改訂)

#### 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 MR B 7 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 003**

**Q&A 2013-012**

2013 年 2 月 18 日公表 (Q&A 2010-027 M009 の再発行)

### 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、スピネーカーを揚げないで、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ないことにより、艇 L は規則 17 に違反していると主張して、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

**M004**

**Q&A 2013-018**

2013年2月25日公表

### 状況

「明らかな有利さ」についての質問。

### 質問 1

規則 42.3 (h) に基づき、座礁後それから離れるためにエンジンを用いる推進を帆走指示書で認めた場合、明らかな有利さを得たかどうかをプロテスト委員会はどのようにして判定するのか？ 例えば、艇が座礁後それから離れるためにエンジンを用いるが、エンジンを用いている間は、レースで前へ進んでいない。その艇は、エンジンを用いなかった場合には、さらに長く座礁したままであったであろう。その艇は、エンジンを用いなかった場合には、明らかに悪いフィニッシュ順位か DNF に対する得点であったであろうというだけの理由で、エンジンの使用で明らかな有利さを得ているのか？ それとも、離れるためにエンジンを用いた後に、同じレースで座礁して、エンジンを持っていないために、速やかに離れられない、または全く離れられない別の艇との関連でよりよい順位を得た場合なのか？

### 回答 1

帆走指示書で、艇に離れるためにエンジンを用いることを明白に認めているので、エンジンをこの目的のためだけに用いている限り、その艇は、明らかな有利さを得たとはみなされない。エンジンを用いないのと比較して、エンジンを用いることで早く離れられるということは、帆走指示書の目的であるので、「明らかな有利さを得ている」ということを構成していない。ただし、プロテスト委員会はこの範囲を確認するために審問を考慮するとよい。

### 質問 2

艇が「2 回転ペナルティー」を履行する場合、明らかな有利さを得たためにリタオアした方がよいのかどうかを決めるのは、そのインシデントでの相手艇のみを基準としてか、または全般的に他の競技者を基準としてなのか、それとも別のテストがあるのか？

### 回答 2

そのインシデントでの相手艇と全般的に他の競技者の両方を考慮するとよい。

### 質問 3

回転ペナルティーを履行したにもかかわらず得た有利さは、インシデントの前後の順位または位置を単に比較することにより評価するのか？ それとも、起こったかもしれないことを考慮に入れるのか？（例、その違反で、相手艇がマークルームを与えられていたならば、得ることができたであろう順位をほぼ得られなくする場合、マークルームの資格のある艇にマークルームを与えず、その後ペナルティーを履行する。）

### 回答 3

艇が明らかな有利さを得たかどうかを評価するとき、起こったかもしれないことは、一般的に考慮に入れない。ただし、規則違反した艇がその規則に違反しなかったならば終わったであろう場合を考慮することは、検討するとよい。一般的に、インシデントの間に相手艇により落とされた順位は、考慮されない。ただし、規則違反した相手艇が故意に行動し、しかもそれにより規則 2 [公正な帆走] にも違反していることが明らかになった場合を除く。

### 質問 4

艇が 1 回転または 2 回転ペナルティーを履行する場合、質問は、明らかな有利さを得たかどうかについて判定されるのはいつなのか？ ペナルティーを履行した直後なのか？ フィニッシュを含むそのレースでのその後の時点なのか？

明らかな有利さがそのレースでのその後に失った場合に、規則違反で得た有利さは、どのような状況で無効とするのか？

### 回答 4

艇がそのレースで明らかな有利さを得たかどうかは、インシデントの時点からペナルティーを履行した直後までで判定されるとよい。一般的に、いったん得た有利さは、そのレースでのその後に情勢が変化した場合には、無効となったと考えない方がよい。ただし、シリーズで明らかな有利さが得られたことが、後になるまで不明であることがある。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **M 005**      **Q&A 2013-026**

2013 年 6 月 3 日公表

#### 状況

付則 B、ウィンドサーフィン競技規則。

規則 61.1 (a) は規則 B5 により変更され、次のように記載されている。

「……。またそのボードは、フィニッシュまたはリタイア後、可能になり次第速やかに、抗議する意思をレース委員会に伝えなければならない。」

#### 質問 1

「可能になり次第速やかに」とは、どれくらい速やかなのか？

#### 回答 1

一概には言えない。そのボードはフィニッシュ後速やかにレース委員会に伝えることができるかもしれない。この場合、そうしなければならない。しかしながら、フィニッシュの瞬間に、他艇を避けているもしくは他艇を妨害するのを回避することにより、または転覆していることにより、またはレース委員会艇からの距離があるために、やむを得ず遅れることがある。更に、密集してのフィニッシュの間に、そのボードはレース委員会に注意を払いたくないことがある。

そのボードが水分を取るためまたは抗議することについて助言を得るためにコーチ・ボートまで帆走するといった他の行動をとらないで、レース委員会に抗議することを速やかに伝える場合は、その規則に従っている。そのボードがリタイアする場合には、近くの運営艇に伝えてよい。ただし、レース・オフィスに直接手続するために陸上へより早いルートを取ることは許される。傷害や緊急の場合に、遅れることは許されてよい。

#### 質問 2

ボードがフィニッシュ・ラインを横切る時とレース委員会に抗議する意思を伝える時との許容できる間隔はどれくらいだろうか？

#### 回答 2

競技規則には、広範にわたるクラス、種目、コース、帆走状態について記載している。したがって、すべてについて適切であろう許容できる時間間隔を決めることは難しい。抗議の有効性を疑う理由があるかどうかを決定するのは、プロテスト委員会に委ねられている。回答 1 はガイダンスを提供している。

## **ISAF 競技規則 Q&A サービス**

### **セクション N**

#### **各国連盟規程とその他の規則**

**N 001** ごみ？

**N 002** ごみについてのその他の質問

**N 003** スピネーカーをあげることとゴムバンドについての関連質問

**N 004** 改善と試験のための規則変更

---

**関係があるその他の質問 : J 008, L 001**

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

**N 001**

**Q&A 2013-004**

2013 年 2 月 18 日公表

### 質問

人間の排泄物は、RRS 55 に関してごみとみなすのか？

### 回答

みなさない。人間の排泄物は、汚物であるが、ごみではない。ただし、競技者は、適用される他の法規があるかもしれないので注意するとよい。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **N 002      Q&A 2013-028**

2013 年 月 日公表

#### 状況

スピネーカーをあげている間に風をはらむのを防ぐために、間隔を置いてゴムバンドで束ねることによりスピネーカーを準備することは、よく行われていることである。上がって、シートを引けば、ゴムバンドは切れて、スピネーカーは開き、最終的にはゴムバンドは水中に行き着く。

#### 質問 1

この行為は、新規則 55 に違反するか？

#### 回答 1

違反する

#### 質問 2

質問 1 の回答が違反するの場合には、用いる材料が生分解性であった場合には、何か違いがあるだろうか？

#### 回答 2

違いはない。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **N 003      Q&A 2013-029**

2013 年 8 月 5 日公表 (2013 年 8 月 27 日改訂)

#### 状況

Q&A 2013-028 N002 は、スピネーカーをあげて、シートを引き、バンドが切れて、水中に行き着く場合、用いる材料が生分解性であっても、スピネーカーをあげている間に風をはらむのを防ぐために、間隔を置いてゴムまたは毛糸のバンドで束ねることによりスピネーカーを準備するよく行われていることは、規則 55 に違反していることを確認している。

#### 質問

艇がスピネーカーをあげるたびに規則 55 に基づき抗議されるのを防ぐために、何をすることができるか？

#### 回答

規則 55 は、環境責任を一層高める方向でセーリングの発展を支援するために導入された。大会主催者と競技役員は、環境責任についての基本原則にも従うことを勧める。単純に規則 55 を削除することは、それに反している。

艇は、スピネーカーをあげるときに、ゴムバンドまたは毛糸以外（即ち、スナッファーまたはソックス）の別の方式を用いることができる。ただし、大会主催団体は、安全または妥当なシーマンシップを理由にゴムまたは毛糸のバンドの使用を許可するのがよいと考える場合には、例えば、適用するためにレース公示と帆走指示書に次のことを含めることにより、規則 55 を変更することができる。

#### レース公示

規則 55 に次の文章を追加することにより、規則 55 を帆走指示書で変更する。「ただし、セールをセットするときにゴムまたは毛糸のバンドを捨てることは、許される。」

#### 帆走指示書

規則 55 に次の文章を追加することにより、規則 55 を変更する。「ただし、セールをセットするときにゴムまたは毛糸のバンドを捨てることは、許される。」

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### **N 004**      **Q&A 2013-032**

2013 年9月12日公表

#### 状況

加盟各国連盟には規則 86.3 について次の規程がある。

「提案された規則を改善するためと試すために、規則を変更する場合には、規則 86.1 中の制限は適用しない。各国連盟からの承認は必要としない。」

#### 質問 1

規則 86.3 に関して、「提案された規則」とは何を意味しているのか？

#### 回答 1

「提案された」規則は、『セーリング競技規則』の将来の版に含めるために ISAF に提出してよいかどうかを試す目的で新たな規則か、または 1 以上の現行規則を変更、追加、削除する規則のいずれかである規則である。

#### 質問 2

「提案された規則」（規則 86.3 で用いられている）は、ISAF による承認を受ける、ISAF に提案する、ISAF により登録されることに何らかの要件があるのか？

#### 回答 2

ない。

#### 質問 3

帆走指示書で規則 86.3 を参照して、どの規則も変更してよいのか（例えば、「風下艇は風上艇を避けていなければならない。これは規則 11 を変更している」または「上告は許可されない。これは規則 70 を変更している」）。

#### 回答 3

どの規則を変更できるかについての制限はないので、理論的にはその通りである。ただし、用いられた例は、この規則の意図の範囲内でなく、このような提案は、分別の欠落とも見える。規則 11 への変更の提案は、規則変更の重大な提案とは思われず、上告の権利の否認は、試す必要のない提案である。いずれの例も「提案された規則を改善するため、または試すために変更された規則」であり（回答 1 参照）、したがってこれらは規則 86.3 の例外には含まれていない。レースの新しい形式を試すことは、各国連盟に必要な規定がある場合に限り、規則 86.3 に基づき認められるだろう規則変更の例である。

注：第 2 章の原則を変更することは、常に競技者を混乱させ、水上での衝突の危険性を増大する。したがってそれを行うことは無責任であり、規則 86.3 中の例外は、規則をどのように改善するか

および変更をどのように提案するかを試すために明らかな必要性がある場合にのみ用いられるべきである。

#### 質問 4

各国連盟が帆走指示書を承認した場合には、質問 3 への回答は異なるだろうか？

#### 回答 4

異なる。この各国連盟はその承認は必要としないと規程したで、各国連盟の承認は、この状況では無関係である。

#### 質問 5

各国連盟はその管轄下にある主催団体に、ISAF へ「提案された規則」を提案しないで数年間連続で、帆走指示書で同じ「提案された規則」を試すとよいと推奨することができるか？

#### 回答 5

できない。ISAF に提案するための「提案された規則」のための確立された期限はないが、ISAF に提案する意図のない変更は、規則 86.3 には含まれていない。

#### 質問 6

状況

各国連盟が、規則86.1 (a) に従って変更することができない規則を帆走指示書で変更しなければならないことを要求する。同じ各国連盟は、規則を改善するまたは試す目的で規則の変更を認めている規則86.3への規定がない。

主催団体がこの各国連盟の要件に従った大会でプロテスト委員会/インターナショナル・ジュリーにジャッジとして招かれた場合には、ISAFインターナショナル・ジャッジはどのような行動をとればよいのか？

#### 回答 6

ISAF インターナショナル・ジャッジは、不一致について主催団体とレース委員会へ知らせなければならない。プロテスト委員会の他のメンバーも、その問題を認識しなければならない。プロテスト委員会は、大会が始まる前に存在する不一致について競技者に知らせるために、公式解釈も公表できよう。

違法に変更した規則に関わる抗議または救済の要求があれば、プロテスト委員会は、『セーリング競技規則』に出てくる規則に基づいて判決しなければならない。

## ISAF 競技規則 Q&A サービス

### 削除された Q&A 2009

Q&A 2013-021 F001 削除された。 現在は新 ISAF ケース 116 で扱われている。

以前に公表された Q&A すべてが ISAF ウェブサイトから削除された。この Q&A 小冊子は 2013 年以降の Q&A で新たなスタートをする。

## 番号と内容 - 新名称を含む

番号	概要	名称
Q&A 2013-001	別の艇がすでにフェッチングしているときに、ゾーン内で風位を通過後マークにフェッチングしている 2 艇	B 001
Q&A 2013-002	裁定の判決は最終か？	J 001
Q&A 2013-003	裁定を経たケースを審問するパネルの一員に裁定人がなってよいか？	J 002
Q&A 2013-004	ごみ？	N 001
Q&A 2013-005	ポート艇がスターボード艇の前を横切ろうとしている	B 002
Q&A 2013-006	艇はいつフィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークを「離れ」たのか？	E 001
Q&A 2013-007	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 002
Q&A 2013-008	レース委員会がフィニッシュ・ラインの正しくない側に位置したときのコース短縮とフィニッシュについて	E 003
Q&A 2013-009	メジャラーまたはイクイPMENT・インスペクターの役割と機能	J 003
Q&A 2013-010	艇はいつ風上へのビートにいるのか？	M 001
Q&A 2013-011	コース変更と規則 16	M 002
Q&A 2013-012	プロパー・コースとセール形状	M 003
Q&A 2013-013	障害物での権利と義務	B 003
Q&A 2013-014	コースを帆走している OCS 艇の権利	D 001
Q&A 2013-015	障害物に近づいているポート・タックでオーバーラップした 3 艇；スターボード・タックのレース艇	B 004
Q&A 2013-016	個別リコール信号のタイミング	G 001
Q&A 2013-017	マークルームに対する権利がすでにない	B 003
Q&A 2013-018	「明らかな有利」についての質問	M 004
Q&A 2013-019	短縮、中止と救済	G 002
Q&A 2013-020	衝突と損傷	J 004
Q&A 2013-021	削除。現在は ISAF ケース 116 で扱われている。	F 001
Q&A 2013-022	ラジオ・セーリングーペナルティー対得た有利さ	J 005
Q&A 2013-023	マークの紛失、GPS 位置と救済	J 006

Q&A 2013-024	必要とされる情報がレース公示と帆走指示書にない場合	G 003
Q&A 2013-025	マッチ・レースとクラス規則	K 001
Q&A 2013-026	ウィンドサーフィンー可能になり次第速やかに	M 005
Q&A 2013-027	抗議する意思についての伝え方	J 007
Q&A 2013-028	ごみについての別の質問	N 002
Q&A 2013-029	スピネーカーをあげることとゴムバンドについての関連質問	N 003
Q&A 2013-030	接触を回避するための規則 42 違反	J 008
Q&A 2013-031	個人用装備への広告	L 001
Q&A 2013-032	改善と試験のための規則変更	N 004