



国際セーリング連盟

セーリング競技規則 Q & A 集

2014 年 5 月 26 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	Q&A 2010-020 B17 の改訂。 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	削除。 今は ISAF ケース 123 で扱われている
B 003	Q&A 13-013	削除。 今は ISAF ケース 124 で扱われている
B 004	Q&A 13-015	削除。 今は ISAF ケース 125 で扱われている
B 005	Q&A 13-017	マークルームに対する権利がすでにない
B 006	Q&A 13-034	ルームを与えることと避けること
B 007	Q&A 14-001	マークルームと免罪について
B 008	Q&A 14-002	マークルームにジャイブするためのルームを含むのはいつか？
B 009	Q&A14-011	フィニッシュ・マークでルームを得られない場合

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	削除。 今は ISAF ケース 126 で扱われている
-------	------------	------------------------------------

E – フィニッシュ

E 001	Q&A 13-006	削除。 今は ISAF ケース 127 で扱われている
E 002	Q&A 13-007	削除。 今は ISAF ケース 128 で扱われている
E 003	Q&A 13-008	削除。 今は ISAF ケース 129 で扱われている

F – 得点

F 001	Q&A 13-021	削除。 今は ISAF ケース 116 で扱われている。
F 002	Q&A 14-003	暫定成績と最終成績
F 003	Q&A 14-004	得点記録 BFD の誤りの訂正

G – レース運営の実践と方針

G 001	Q&A 13-016	Q&A 2011-018 G012 の再発行。 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	Q&A 2012-010 J027 の再発行。 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	削除。 今は ISAF ケース 130 と 131 で扱われている
J 004	Q&A 13-020	衝突と損傷
J 005	Q&A 13-022	ラジオ・セーリングー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
J 009	Q&A 12-033	すべてのレースが DNE の場合
J 010	Q&A 12-035	インシデントの特定 – 抗議の有効性

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
K 002	Q&A 14-006	マッチ・レースでのタイの解き方
K 003	Q&A 14-007	エントリーでうまくいかない場合

L- 技術上

L 001	Q&A 13-031	個人用装備への広告
L 002	Q&A 14-004	一緒にマークを回航しているボードと艇
L 003	Q&A 14-010	非対称スピネーカーの国を示す文字

M- 用語

M 001	Q&A 13-010	削除。 今は ISAF ケース 132 で扱われている
M 002	Q&A 13-011	Q&A 2010-019 M006 の再発行。 コース変更と規則 16
M 003	Q&A 13-012	Q&A 2010-027 M009 の再発行。 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
M 006	Q&A 14-009	競技規則と規則 86

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	2014 年 1 月 15 日改訂。 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
N 005	Q&A 13-036	クラス規則の変更について
N 006	Q&A 14-008	RRS と IRPCAS との間のバランス

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 : J 009, L 002

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** 削除—今は ISAF ケース 123 で扱われている。(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** 削除—今は ISAF ケース 124 で扱われている。(障害物での権利と義務)
- B 004** 削除—今は ISAF ケース 125 で扱われている。(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
- B 006** ルームを与えることと避けること
- B 007** マークルームと免罪について
- B 008** マークルームにジャイブするためのルームを含むのはいつか？
- B 009** フィニッシュ・マークでルームを得られない場合

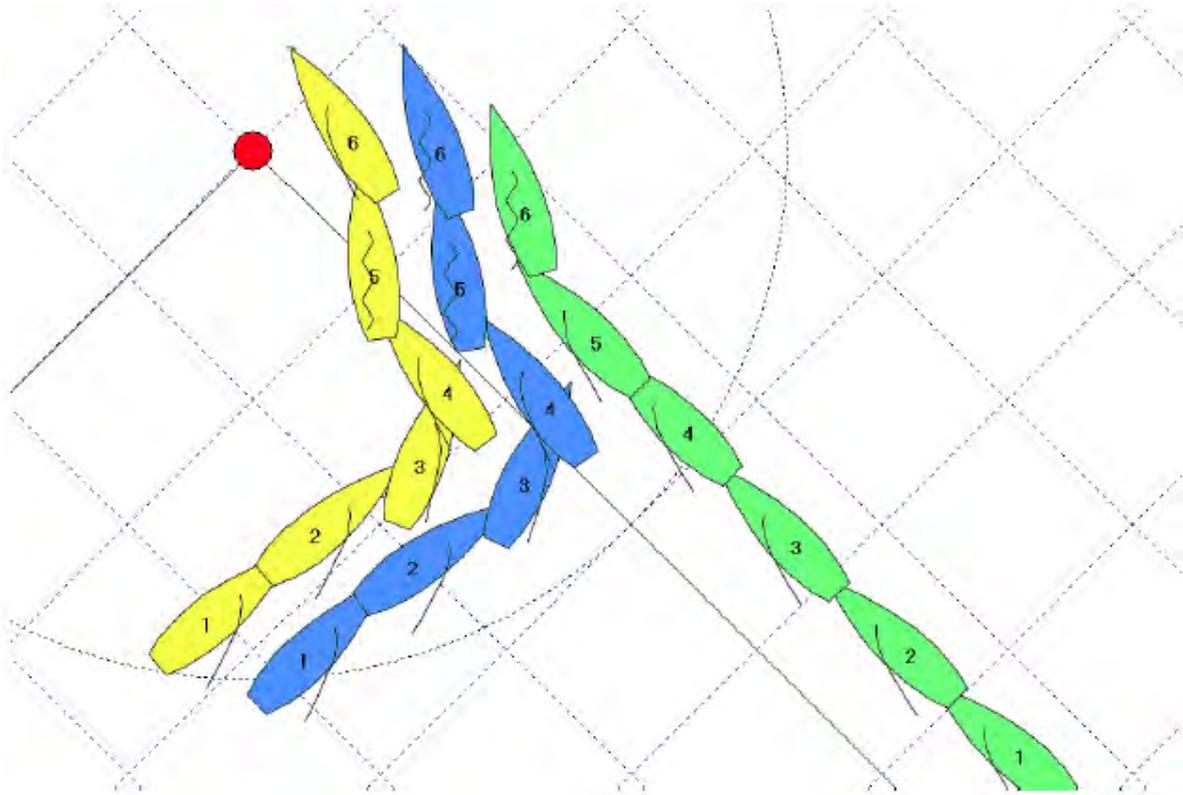
関係があるその他の質問 : J 004, J 008, J 010, L 002, M 001, M 002, M 003, N 006

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 の改訂)

このQ&Aは削除された。新ISAFケース123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

B 003

Q&A 2013-013

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

この Q&A は削除された。新 ISAF ケース 124 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

B 004

Q&A 2013-015

2013 年 2 月 18 日公表 (Q&A 2010-001 B011 の改訂)

この Q&A は削除された。新 ISAF ケース 125 がこの Q&A の問題を扱っている。

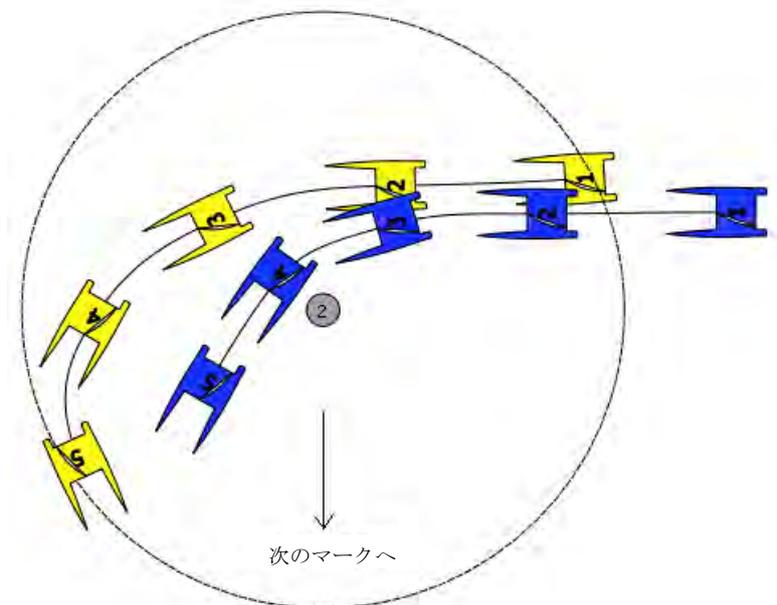
ISAF 競技規則 Q&A サービス

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

B 006

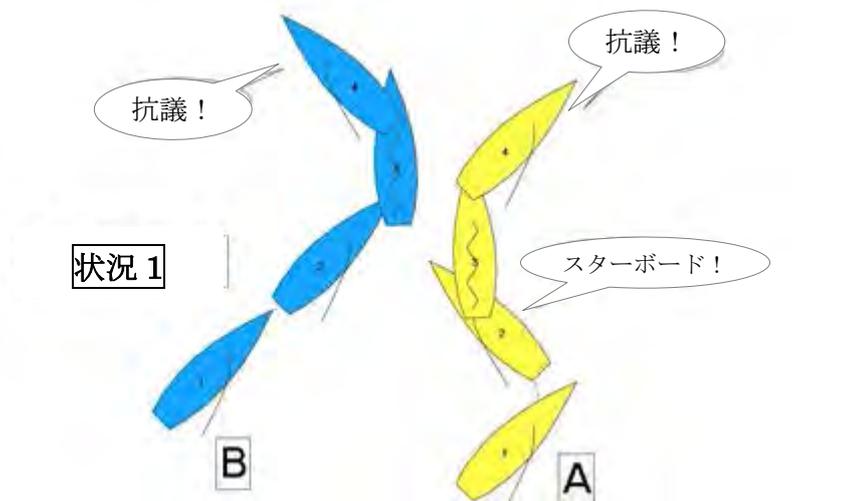
Q&A 2013-034

2013 年 10 月 1 日公表

定義「避けている」には、航路権艇が、回避行動をとる必要なく「自らのコース」を帆走できる場合、艇は避けているというと記述されている。以下の4つの状況では、Bはシーマンらしくない方法では操船しておらず、接触は起こっていない。

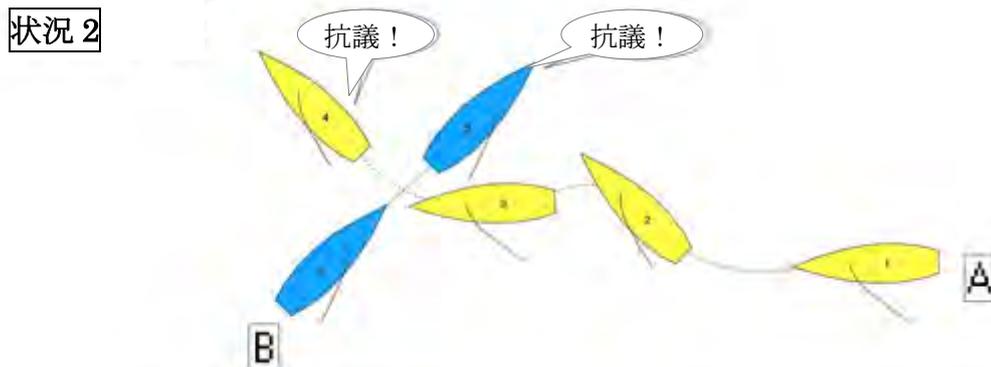
状況 1

Aは、ポートタックのBに衝突することなしにまっすぐ帆走できず、Bがシーマンらしいやり方で速やかに操船しても衝突を回避できないほどB近くに、スターボードタックにタックした。そのとき、Aは、Bに避けているためのルームを与えるために、直ちにコースを変更した。Aは規則10に基づきBを抗議し、Bは規則15に基づきAを抗議した。



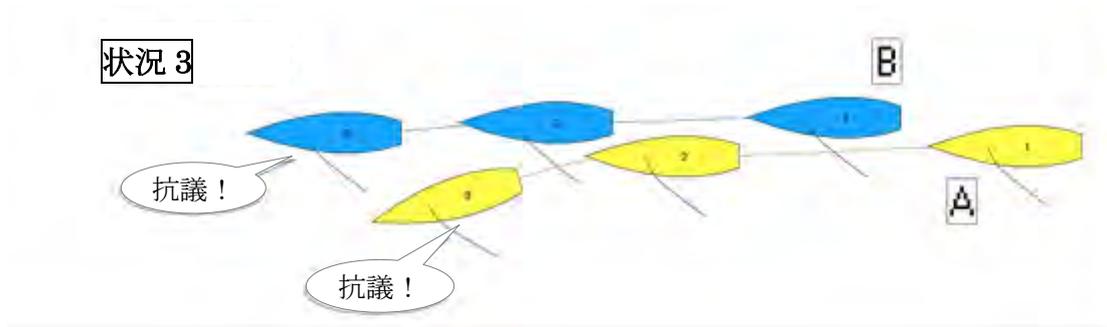
状況 2

ポートタックのBはスターボードタックのAの前を明らかに横切っていた。Aは、ポートタックのBに衝突することなしにまっすぐ帆走できず、Bがシーマンらしいやり方で速やかに操船しても衝突を回避できないほどBの近くに、ラフした。そのとき、Aは、Bに避けているためのルームを与えるために、直ちにコースを変更した。Aは規則10に基づきBを抗議し、Bは規則16.1に基づきAを抗議した。



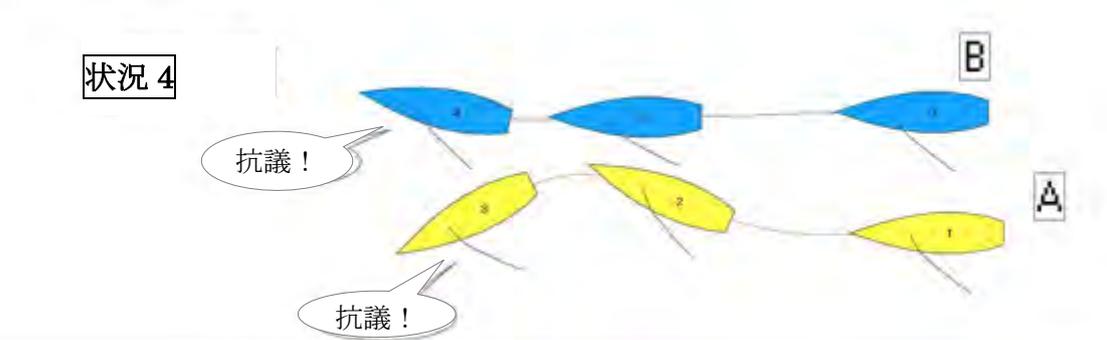
状況 3

A は B にクリアスターンからオーバーラップした。このオーバーラップは、B に直ちに接触することなしに A がいずれの方向にもコース変更できないほど B に接近していた。そのとき、A は、B に避けているためのルームを与えるために、直ちにコースを変更した。A は規則 11 に基づき B を抗議し、B は規則 15 に基づき A を抗議した。



状況 4

B が風上艇で、A と B はオーバーラップしている。A は素早くラフし、B がシーマンらしいやり方で A から離れられる前は、両艇は、A が B に衝突することなしにまっすぐ帆走できないほど接近していた。A は、B に避けているためのルームを与えるために、直ちにコースを変更した。A は規則 11 に基づき B を抗議し、B は規則 16.1 に基づき A を抗議した。



質問

A が規則 15 および規則 16.1 に基づく義務を果たすためにコースを変更し、その結果 B が避けており、A が規則 15 および規則 16.1 に違反しない場合、A は定義「避けている」の中で使われている用語の意味で「自らのコースを帆走」したか？

回答

A のコース、定義「避けている」の中の「自らのコース」は、各図の中の位置 2 から位置 3 のカーブして変更したコースではない。それはある時点における艇の位置（関連ある場合、潮流や横流れを考慮に入れた）の将来の予測である。それぞれの図の中の重要な位置は、位置 2 である。

規則 15 または規則 16.1 は A が B に避けているためのルームを与えることを要求しているため、それぞれの図における位置 2 では、A は定義「避けている」の (a) に従うために避ける行動が自分自身に必要な状況を自ら作り出した。A は、ベアアウェイまたはラフすることによりそれらの要求に従った。

したがって、A と B 両方の全ての抗議は却下されるだろう。

A が規則 15 または規則 16.1 に従うためにコースを変更せず、その結果、B が避けていることができなくなった場合には、B は A 節の規則に違反せざるを得なくなったとの理由により、規則 64.1 (a) に基づき、免罪されるだろう。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 007

Q&A 2014-001

2014年2月11日公表

状況

マークルームと規則 21 免罪 についての 3 つの質問

質問 1

マークルームの資格がある、避けている艇が、規則 21 に基づく免罪の資格がなくなるのはいつか？ そうなり得るのは次のどれか？

- (a) 艇がまだマークとオーバーラップしている間、それともそうでなければならないのか、
- (b) 艇がマークを通り過ぎ、もはやマークとオーバーラップしていないとき。

回答 1

上記のどちらでもない。艇が規則 21 に基づき免罪の資格があるためには、その艇は資格のあるルームまたはマークルーム内を帆走していなければならない。さらに、マークルームの資格があった艇は、次の条件の 1 つが満たされた場合、免罪の資格はない。

- (1) その艇（注：マークルームの資格があった艇、以下同じ）にマークルームを与える必要がある艇が、その艇に次のルームを与えた；
 - ・ 定められた側でマークを離れるためのルーム；
 - ・ その艇のプロパー・コースがマークの近くに帆走することである場合、マークへ帆走するためのルーム；
 - ・ コースを帆走するに必要なマークを回航するためのルーム；
 - ・ タックするためのルーム。ただし、その艇がその艇にマークルームを与える必要があった艇の内側または風上にオーバーラップして、自艇のタック後にマークをフェッチングするだろう場合に限り。
- (2) 規則 18.2(b)が適用される場合、マークルームの資格があった艇が風位を越えた。
- (3) 規則 18.2(b)が適用される場合、マークルームの資格があった艇がゾーンを離れた。

したがって、上記の条件の一つが満たされた後は、たとえその艇がまだマークのそばにいたとしても、規則 21 に基づく免罪は受けられない。

質問 2

マークルームの定義に関して、いつ艇は、「定められた側でマークを離れて」、マークの回航または通過を終えたのか？

回答 2

一般的な状況で、そのマークがもはやコースの次のレグを帆走するための艇のコースに影響を及ぼしていない場合、その艇は定められた側でマークを離れており、もはやマークを回航または通過していない。

質問 3

いつ艇が「マークを通り過ぎる」のか？ より正確に言えば、いつ艇が「マークを通過した」のか？

回答 3

「マークを通り過ぎる」という表現は『セーリング競技規則』には用いられていない。ただし、ボード（付則 B）とカイトボード（付則 F）の規則 18.1 では「マークを通過した」が用いられている。ボードがマークを通過した後には、規則 18 はもはや適用されず、したがってそのボードは規則 21 に基づく免罪の資格はもはやないので、この語句はそこでは重要である。

ボードとカイトボードに関する規則 18.1 の「通過した」の意味は、「ボード（またはカイトボード）が、マークを回航し、ボードが次のマークに向かってのコースを帆走している間に、マークがボードとその装備の後方になり、ボードをそのマークに向かって押し戻す潮流がある場合には、そのマークがボードが帆走しているコースにもはや影響を及ぼしていないときに、ボードはマークを通過した」ことをいう。

フィニッシュ・マークにては、「通過した」の意味は、ボードとその装備がフィニッシュ・ラインを横切り、マークを後方に離れ、ボードをそのマークに向かって押し戻す潮流がある場合には、そのマークがボードが帆走しているコースにもはや影響を及ぼしていないときに、ボードはマークを通過した」ことをいう。

他の帆走に関しては、回答 2 を参照

Q&A 2014-002 B008 も参照

ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 008 **Q&A 2014-002**

2014 年 3 月 12 日公表

状況

Q&A 2013-017 B005 では、艇がクリア・アヘッドでゾーンに入るが、艇がコースを帆走するために必要なマークを回航した後にジャイブするためのルームの権利がない状況について説明している。このことは、クリア・アスターン艇は回航操船の間、クリア・アスターンのままであるという事実と関連していると思われる。

質問 1

状況は同じように始まったが、クリア・アスターン艇が、両艇がゾーンに入った後、相手艇がマークルームの資格があった間に、内側でオーバーラップが成立したと想定する。マークを回航してジャイブすることがクリア・アヘッド艇にとって、プロパー・コースであった場合には、両艇がゾーンの内側のままで、オーバーラップしている場合に限り、クリア・アヘッド艇は規則 18.2 (c) (2) に基づくジャイブするためのルームの権利を持っているだろうか？

回答 1

持っている。マークルームが与えられる前に、内側へのオーバーラップを得たので、マークルームを与える必要がある艇は、両艇がオーバーラップしたままでいる間、相手艇にプロパーコースを帆走するためのルームを追加で与えなければならない。マークルームの資格があった艇がプロパーコースを帆走している場合に限り、その艇は規則 18.2 (c) (2) により資格のあるルーム内を帆走しており、規則 10 の違反については規則 21 (a) に基づき免罪される。

このプロパーコースを帆走するためのルームを与える義務とそれに関連する免罪は、オーバーラップが解けるか、またはマークルームの資格があった艇がゾーンを離れるかのいずれかまで、引き続き適用される。

質問 2

もし回答が同じなら、オーバーラップが成立したときに、マークルームの資格があった艇がすでにマークルームを与えられていた場合には、回答は同じだろうか？

回答 2

そうではない。オーバーラップが成立したときに、その艇がマークルームを与えられていた場合には、規則 18.2 (c) (2) は適用されないだろう。

両艇の内の少なくとも 1 艇がまだゾーン内にいて、規則が切り替わっていない限り、規則 18 が引き続き適用されるだろうが、規則 18.2 のどの部分も、どの艇にも義務を負わせていない。このことは、規則 18.2 (c) (2) は、その状況が、マークルームを与えるための艇についての現行の要件が「いつ」あるかを満たしていなければならないことを明確に述べているからである。マークルームが与えられたならば、このような要件は存在しない。したがって、クリア・アヘッドだった艇は、もはやルームまたはマークルームの資格はなく、規則 21 は適用されず、クリア・アヘッドでゾーンに入った艇は、A 節の規則に統制される。Q&A2013-017 B005 も参照。

質問 3

艇が規則 10 に違反する場合には、スタボード・タック艇の前でポート・タックへジャイブしているその艇は規則 21 に基づく免罪を頼りにできる他の状況があるのか？ そうであれば、どのような状況にあるのか？

回答 3

規則 21 は、C 節の規則により統制された状況のみを扱っている。クリア・アヘッド艇がジャイブするためのルームを必要とする連続する障害物での状況があるかも知れず、この場合規則 21 も適用することができる。

Q&A2014-001 B007 も参照。

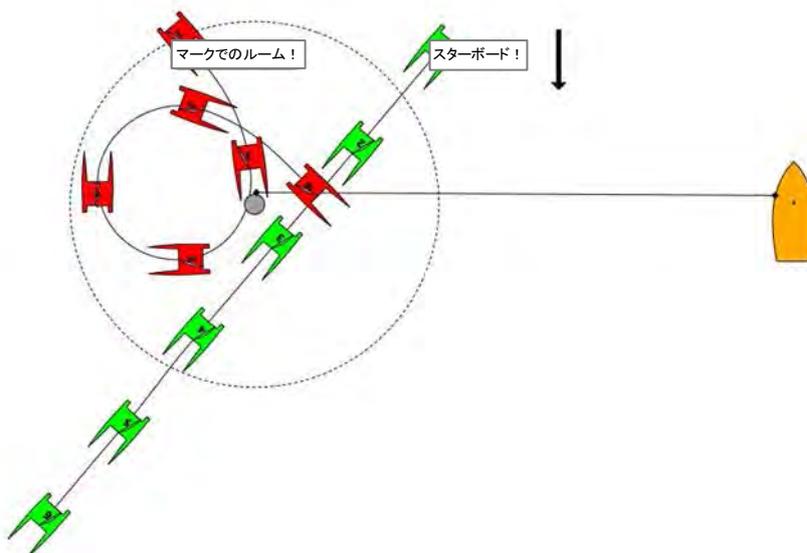
ISAF 競技規則 Q&A サービス

B 009 Q&A 2014-011

2014年5月26日公表

状況

2艇のAクラス・カタマラン・スターボード・タックのグリーンとポート・タックのレッドがスターボード側に見て離れるフィニッシュ・マークに近づいている。レッドはグリーンの前でフィニッシュ・ラインを横切ったが、グリーンがレッドに対し十分なマークルームを与えなかったため、レッドは、フィニッシュ・マークの上への帆走を強いられ、フィニッシュ・ラインを横切る時に、フィニッシュ・マークと接触する。レッドは、グリーンに抗議の意思を伝える。レッドは、1回のタックと1回のジャイブを完了することにより1回転ペナルティーを履行する。レッドが2回目のフィニッシュ・ラインを横切る前に、他の4艇がフィニッシュする。レース委員会は、レッドの2回目のフィニッシュ・ラインの横切りに基づきレッドの得点を記録する。グリーンは、レース後の裁定のペナルティーを受ける。レッドが救済を要求する。



質問 1

レース委員会は、審問なしに、レッドがフィニッシュ・ラインを横切った最初の時にフィニッシュしたとして、レッドの得点を記録することができるか？

回答 1

できない。レッドは、規則 44.2 に基づくペナルティーを履行後、フィニッシュ・ラインを横切る時にフィニッシュする。定義『フィニッシュ』参照。ただし、レース委員会は、艇のその後の行動とは無関係に、フィニッシュ・ラインを横切る艇を見たときに、常に書き留めるのが賢明である。

質問 2

プロテスト委員会は、規則 21 (b) に基づきレッドを免罪とし、レッドのフィニッシュ・ラインの最初の横切りに基づきレッドの得点を記録するようにレース委員会に指示することができるか？

回答 2

できない。プロテスト委員会は、グリーンの規則 18 違反によりレッドが規則 31 違反を強いられたと結論を下した場合には、規則 21 (b) に基づきレッドを免罪としなければならない。ただし、レッドが 1 回転ペナルティーを履行することを決心し、そうすることで順位を落とした場合、レッドは免罪の一部として救済を与えられることはない。レッドのフィニッシュ順位は、フィニッシュ順位のままとなる。

質問 3

レッドが、マークに当たる代わりにグリーンとの接触を回避するためにフィニッシュ・ラインから離れてジャイブする場合には、何か違いはあるだろうか？

回答 3

違わない。レッドは、グリーンとの接触を回避するためにジャイブし、それによりフィニッシュ・ラインを逃す場合には、マークルームを与えられないことを理由にグリーンを抗議することはできるが、レッドには規則 62.1 に基づく救済を受ける資格はない。レッドは、そのレースでのフィニッシュ順位を得るために、戻って、フィニッシュする必要がある。

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 : F 003

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 削除—今は ISAF ケース 126 で扱われている。(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 : **B 008, B 009, E 002, F 003, G 002, J 006, L 002**

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)

この Q&A は削除された。新 ISAF ケース 126 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 E

フィニッシュ

- E 001** 削除 - 現在は ISAF ケース 127 で扱われている。(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** 削除 - 現在は ISAF ケース 128 で扱われている。(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** 削除 - 現在は ISAF ケース 129 で扱われている。(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 : [B 009](#), [F 002](#), [G 002](#)

ISAF 競技規則 Q&A サービス

E 001

Q&A 2006-002

2013 年 2 月 18 日公表 (Q&A 2006-002 E001 の改訂)

このQ&Aは削除された。新ISAFケース127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

E 002 Q&A 2013-007

2013 年 2 月 18 日公表 (Q&A 2006-003 E002 の改訂)

このQ&Aは削除された。新ISAFケース128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

E 003 Q&A 2013-008

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

このQ&Aは削除された。新ISAFケース129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 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)

F 002 暫定成績と最終成績

F 003 得点記録 BFD の誤りの訂正

関係があるその他の質問 : **B 009, E 002, E003, G 002, J 009**

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

F 002 Q&A 2014-003

2014 年 3 月 12 日公表

状況

大型艇のレガッタがハンディキャップ規則の下で行われた。数週間にわたって複数のレースが予定され、毎週末に 1 レースずつ行われた。

抗議も救済要求も第 1 レース後の抗議締切時間内に提出されなかった。その後、成績が「暫定成績」として公式掲示板と大会のウェブページに掲示された。

質問 1

第 1 レースの後に抗議も救済要求もなかったことを考慮すると、「暫定成績」はそのレースの最終成績とみなすことができるか？

回答 1

規則にしたがって変更されることができる限り、成績は最終として公表しないことを勧める。

「暫定」や「最終」は規則の中で用いられている用語ではなく、誤解されやすい。成績は「成績」として公表することを勧める。

質問 2

1 週間後にレース委員会が、第 1 レースの成績を計算するときに誤った数式を使ったため、過ちを犯したことに気付いた場合、レース委員会は第 1 レースの得点記録を訂正することができるか？

回答 2

できる。レース委員会は規則 90.3(c)に基づいて得点記録を訂正できる。

質問 3

レース委員会が自ら過ちに気付いたのではなく、誤った数式が使用されたと競技者からアドバイスを受けたことで過ちに気付いたこと以外は、質問 2 と同じ状況である。レース委員会は、第 1 レースの得点記録を訂正することができるか？

回答 3

できる。レース委員会は、競技者やその他の情報源からのアドバイスを受けた後で、自身の記録から 1 艇もしくはそれ以上の艇の得点を間違っ得点記録することにより、過ちを犯したと判断した場合、規則 90.3 (c) に基づいて、間違いを訂正し、訂正された得点記録を競技者が入手できるようにしなければならない。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

F 003 Q&A 2014-005

2014 年 3 月 12 日公表

状況 1

規則 30.3『黒色旗規則』を用いるレースで、艇 A は BFD と記録された。公式掲示板への記録の掲示後、レース委員会は自らの記録からその艇を誤認したと艇 A が規則 30.3 に違反していなかったことを知った。

質問 1

レース委員会は、規則 90.3 に基づき、艇 A の記録を実際のフィニッシュ順位に訂正することができるか？

回答 1

できる。代わりに、レース委員会は規則 60.2 (b) に基づきその艇に対し救済要求をすることができる。

状況 2

規則 30.3『黒色旗規則』を用いるレースで、艇 B はその艇のフィニッシュ順位で得点を記録された。公式掲示板への記録の掲示後、レース委員会は自らの記録から艇 B がスタート信号時にスタート・ラインのコース・サイドにいたことを知った。

質問 2

レース委員会は、規則 90.3 に基づき、艇 B の記録を BFD に訂正することができるか？

回答 2

できる。

状況 3

規則 30.3『黒色旗規則』を用いるレースで、ゼネラル・リコールがあった。ゼネラル・リコール後、艇 C のセール番号がレース委員会艇の掲示板に掲示された。再スタート前に、レース委員会は自らの記録から艇 C を間違えて BFD と特定したことを知った。

質問 3

艇 C のセール番号の掲示は記録であるのか？ すなわち、再スタート前に競技者に変更を知らせることができる場合には、そのリコールのレースの再スタート前に、レース委員会はその記録を訂正することができるのか？

回答 3

艇 C のセール番号の掲示は記録ではなく、規則 30.3 に基づく通知である。レース委員会は、間違いを訂正し、再スタート前にその艇に変更を知らせることができる。

状況 4

規則 30.3『黒色旗規則』を用いるレースで、ゼネラル・リコールがあった。ゼネラル・リコール後、艇 D のセール番号がレース委員会艇の掲示板に掲示された。再スタート前に、艇 D は間違いに違いないとレース委員会に知らせ、その後艇 D は再スタートのレースに帆走し、フィニッシュした。レース委員会はその艇を DNE と記録した。艇 D は救済要求をした。救済審問の前に、レース委員会は自らの記録を見直し、艇 D を誤認し、規則 30.3 に違反しなかったことを見つけた。

質問 4

レース委員会は、規則 90.3 に基づき、艇 D の記録を実際のフィニッシュ順位に訂正することができるか？

回答 4

できない。ゼネラル・リコール後、艇は規則 30.3 の 3 番目の文（英文は 2 番目の文）に基づきレース委員会により失格とされたことを掲示された自艇のセール番号を見て知って、レース委員会が間違っただと考える場合、その艇の唯一の選択肢は、スタートすることではなく、その後救済要求をすることである。その艇は、そのレースにスタートする場合には、規則 30.3 の最後の文に違反し、レース委員会はその艇を DNE と記録する。ISAF ケース 96 参照。

規則 90.3 (b) は、艇が間違っただと記録された場合に、レース委員会が誤りを訂正することを許している。この場合、艇は正しく DNE と記録され、したがってレース委員会はその記録を変更することはできない。

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 : B 009, E 001, F 002, F 003, J 006, K 001, M 006, N005

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 (Q&A 2011-018 G 012 の再発行)

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いが、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 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

現在このセクションには Q&A はない。

H 001

関係があるその他の質問 : 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** 削除—今は ISAF ケース 130 と 131 で扱われている。（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** 衝突と損傷
- J 005** ラジオ・セーリング—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
- J 009** すべてのレースが DNE の場合
- J 010** インシデントの特定—抗議の有効性

関係があるその他の質問 : B 002, B 007, B 009, F 002, F 003, G 002, G 003, J 009, M 004, M 005, N 002, N 003, N 004, N005, N006

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」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 2011-004 J021 の改訂)

この Q&A は削除された。新 ISAF ケース 130 と 131 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

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

J 009 Q&A 2013-033

2013 年 10 月 2 日公表

状況

付則 P『規則 42 に対する特別な処置』を変更しないで適用するレガッタにおいて、艇が 3 回目のペナルティーを課せられた。その艇は 2 回転ペナルティーを行い、レースを続けた。艇はレガッタの全レースの得点を DNE とされた。

付則 P2.3 に基づいて求められているように、プロテスト委員会は規則 69.2(a)に基づく審問を招集することを考慮した。プロテスト委員会は、艇が故意に規則に違反したのではなく、単に規則を知らなかっただけだということに納得した後、規則 69 審問の招集を行わないことを決定した。

質問 1

艇は、それぞれのレースの得点は DNE になるのだが、大会の残りのレースを帆走することができるか？

回答 1

できない。「レガッタのすべてのレースで…失格」とは、その艇がもはやその後のレースに参加する資格がないことを意味する。艇は、レースで失格となったことがわかった場合、そのレースに参加してはならない。

質問 2

質問 1 の答えが " できる " であるとするならば、すでに艇の得点が DNE であるレースで、その艇が規則に違反し、抗議された場合、プロテスト委員会はどんな処置ができるか。

回答 2

当てはまらない

ISAF 競技規則 Q&A サービス

J 010 Q&A 2013-035

2013 年 10 月 25 日公表

状況

6 レースのシリーズが、1 日 3 レースで 2 日間にわたって行われる。2 日目に行われる第 5 レースでインシデントがあり、いくつかの抗議が抗議締切時刻内に提出される。

質問 1

艇 A は、第 6 レースでのインシデントに関して、艇 B に対し抗議を提出する。審問の冒頭で、B の代表者は、抗議の有効性について異議を唱えないが、インシデントは第 6 レースでなく、第 5 レースであったと言う。A の代表者は、B が正しいと同意する。インシデントがあったとしたら第 5 レースであったということに基づいて、審問を続行してよいのか？

回答 1

よくない。規則 61.2 (b) では、抗議を提出する場合、いつどこで発生したかを含むインシデントを特定することを求めている。

質問 2

艇 C は、第 5 レースでマーク 1 を最初に回航したときのインシデントに関して、艇 D に対し抗議を提出する。D の代表者は、抗議の有効性について異議を唱えないが、インシデントはマーク 1 を 2 回目に通過したときに起こったという。熟考の上で、C の代表者は、D が正しいと同意する。インシデントがあったとしたらマーク 1 の 2 回目の回航で起こったということに基づいて、審問を続行してよいのか？

回答 2

よくない。回答 1 参照。

質問 3

艇 E は、第 2 レースでのインシデントに関して、艇 F に抗議を提出する。審問の冒頭で、プロテスト委員長の質問に応じて、F の代表者は、「第 2 レース」は、2 日目の 2 番目のレース、シリーズの第 5 レースを指していると言う。インシデントがあったとしたら第 5 レースであったということに基づいて審問を続行してよいのか？

回答 3

続行してよい。このことは異なる特定ではあるが、同時に有効な特定である。その抗議は、インシデントがいつどこで発生したかを特定している。

質問 4

抗議の冒頭で、被抗議者が述べられた理由に基づき、抗議の有効性に異議を唱えた場合には、上記の質問のいずれに対する回答は異なるだろうか？

回答 4

異なる。抗議の内容に関して、有効性の要件は規則 61.2 に記載されているとおりである。

質問 5

艇 N は、第 5 レースに関して、艇 P に対して抗議を提出する。「インシデントの時刻と場所」に N の代表者は「風上マークの 2 回目の通過」と書いた。P の代表者は、インシデントの時刻が記載されていないことを根拠に抗議の有効性に異議を唱える。この抗議は有効か？

回答 5

有効である。ただし、他の有効性の要件すべてが満たされている場合に限る。

特定マークの特定の回航を指していることは、通常インシデントがいつどこで発生したかを特定する要件を満たしている。非常に特殊な状況でのみ、抗議が規則 61.2 (b) に従うために、インシデントの実時刻が求められる。

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

K 002 マッチ・レースでのタイの解き方

K 003 エントリーでうまくいかない場合

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

K 002 **Q&A 2014-006**

2014 年 3 月 12 日公表

状況

マッチ・レースの大会にて、13 人のスキッパーが 2 つのグループにシードされ、グループ A は 7 人のスキッパー、グループ B は 6 人のスキッパーであった。それぞれのグループはラウンドロビンを完了した。グループ A の勝者は 6 点 (100%) が記録され、グループ B の勝者は 5 点 (100%) が記録された。

次のステージはセミファイナル・ノックアウト・シリーズであった。帆走指示書には、ラウンドロビンでの最多得点を得た勝者がセミファイナルでの対戦相手を選ぶべきと記載されていた。スキッパー A (グループ A の勝者) はセミファイナルの対戦相手としてスキッパー B (グループ B の勝者) を選んだ。

帆走指示書に従って、それぞれのセミファイナルで最低 3 点をあげた最初のスキッパーがセミファイナルの勝者となり、したがってファイナルへ進む。帆走指示書には、セミファイナル・マッチの最終注意信号のタイム・リミットも記載されていた。このタイム・リミットがきれたとき、スキッパー A とスキッパー B 間のセミファイナルでの得点が 2-2 であった。スキッパー B が A と B 間の最終マッチの勝者であった。

質問 1

2 人のスキッパーのどちらがファイナルへ進むとよいのか、その理由は？

回答 1

スキッパー A がファイナルへ進むとよい。セミファイナルが終了した時点で、2 人のスキッパーはタイであった。帆走指示書により変更されている場合を除き、ノックアウト・シリーズのタイは、規則 C11.2 を用いて解かなければならない。規則 C11.2 は、タイを解くために適用でき、また必要とされる他の規則に言及している。

規則 C11.2 (a) は、必要ならば規則 C11.1 を適用して、最も近いラウンドロビン・シリーズで最上位の競技者を上位としてタイを解かなければならないと記載されている。それぞれのグループで 1 位で終了することにより、競技者それぞれはラウンドロビン・シリーズで同じ順位であり、規則 C11.1 (a)、(b) または (c) を適用することによりタイを解くことは不可能である。しかしながら、規則 C11.1 (d) は、2 艇間での結果を作り出す規則 C105 (c) に言及している。規則 C10.5 (c) は、「異なるグループで帆走した競技者間の全体の順位は、最多得点により決定しなければならない」と記載されている。A は 6 点を記録し、B は 5 点を記録した。

質問 2

同じ状況で、スキッパーが同じ得点で (自分のグループで同じ順位で) あったが、異なる勝率であった場合には (例えば、83% の勝率で 5 点と 100% の勝率で 5 点)、その後のステージのためにタイを解く必要がある場合、どのようにタイを解くとよいのか？

回答 2

回答 1 参照。

規則C.11.2 (a) には、必要ならば規則C11.1を適用した後、最も近いラウンドロビン・シリーズで最上位の競技者を上位として、タイを解かなければならないと記載されている。規則C11.1 (a) と C11.1 (b) は、2人のスキッパーが互いにラウンドロビン・シリーズで帆走しなかったときのタイを解いていない。規則C11.1 (c) はタイを解けそうであるが、問題はそうすることを明言するに十分な情報を提供していない。規則C11.1 (c) でタイを解けない場合には、規則C11.2 (b) を用いてタイを解かなければならない。

勝率はこのタイを解くのとは無関係であり、不完全なラウンドロビンを得点する場合に用いる。規則C10.3 参照。

質問 3

質問 2 への回答がそのグループで同じ得点であるに加えて、艇がそのグループで同じ順位であったかどうかにもよるのか？

回答 3

その通り。

質問 4

規則 C11.2 (b) で用いられている「最も近いマッチ」の意味は何であるのか？ 前のステージ（ラウンドロビン）での最後のマッチなのか、それともセミファイナルのスキッパー間の最後のマッチなのか？

回答 4

規則 C11.2 (b) で用いられている「もっとも近いマッチ」とは、2人のスキッパー間で最も近く帆走したマッチをいう。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

K 003 Q&A 2014-007

2014 年 3 月 31 日公表

状況

マッチ・レース大会で、準備信号時に、ブルー艇（ブルー）は、スタート・ラインのポートの端でスタート・マークからスタート・ラインに対し角度 90 度で引いた線の外側にいた。準備信号に続く 2 分間に、ブルーは、コース・サイドからプレスタート・サイドへスタート・ラインを横切って、離れることをしなかった。アンパイアはスタート信号の 2 分前にブルーにペナルティーを課す準備をしたが、レース委員会からの信号はなかった。アンパイアは無線でレース委員会にブルーは規則 C4.2 通りに正しくエントリーしたかどうかを尋ね、レース委員会はブルーが正しくエントリーしたと答えた。

イエロー艇（イエロー）は赤色旗を掲揚した。ブルーはイエローの数メートル前でそのマッチをフィニッシュした。イエローは赤色旗について尋ねられたときに、ブルーが正しくエントリーしなかったことの信号をレース委員会が発しなかったので、救済を要求すると答えた。

審問にて、レース委員会は、マッチ中のアンパイアからの無線コールへの回答とは相反して、ブルーは準備信号とスタート信号の 2 分前との間に、正しくスタート・ラインを横切らず、また離れなかったと証言した。プロテスト委員会は、レース委員会がそのマッチの結果に明らかな影響を与える過ちを犯したと決定した。

質問 1

イエローは付則 C の規則に基づく救済の資格があるか？

回答 1

資格がある。

1 艇または両艇が規則 C4.2 に従わない場合には、レース委員会は、規則 C3.1 に基づきスタート前のエントリー・タイムの終了後からアンパイアがペナルティーの信号を発するか、1 分間のいずれか早い方まで、青色旗または黄色旗または両方の旗を掲揚する必要がある。ブルーが規則 C4.2 に従わなかったときに青色旗を掲揚しなかったことは、レース委員会の不手際であり、規則 62.1 (a) に基づきイエローに救済要求の権利を与える。

アンパイアが規則 C8.2 に基づきペナルティーの信号を発しなかった事実は、救済要求の根拠とはならない。規則 C9.3 がこのアンパイアが処置しなかったことに適用される。ただし、規則 C9.3 はアンパイアが処置したこと、処置しなかったことに関してのみであり、レース委員会とは関係ない。

質問 2

規則 C8.2 と C9.3 は、プロテスト委員会が救済を与えることを妨げているか？

回答 2

妨げていない。回答 1 参照。

規則 C8.2 と C9.3 の両規則は、アンパイアの処置したこと、処置しなかったことを統制しており、レース委員会ではない。規則 C3.1 はレース委員会が掲揚するスタート信号に特に関しており、アンパイアの処置ではない。したがって、プロテスト委員会は、この規則に基づくレース委員会の不適切な処置または不手際に対して救済を与えることができる。

質問 3

イエローが赤色旗を掲揚するのが遅すぎて、救済要求が無効となった（規則 C6.3）場合には、プロテスト委員会は救済審問を発議することができるだろうか？

回答 3

できる。

規則 60.3 (b) に基づき、救済を考慮するための審問を招集することができる。レース委員会も規則 60.2 (b) に基づき救済要求をすることができよう。

質問 4

艇が規則 C4.2 に違反したが、その件についてレース委員会からの信号もレース委員会とのコミュニケーションもなかった場合、アンパイアは規則 C8.2 に基づくペナルティの信号を発することができるか？

回答 4

できる。

アンパイアが、艇は規則 4.2 に違反したと判定する場合、その艇は規則 C8.2 に基づくペナルティを課せられなければならない。この要件は、レース委員会が規則 C3.1 に基づき旗を掲揚したか否かに関わりなく適用される。

レース委員会からのその他のコミュニケーションは、規則とは関係ないが、規則 C4.2 に違反したかどうかを判定するためにアンパイアの助けになる役に立つ情報を提供することがある。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

セクション L

技術上の質問

- L 001** 個人用装備への広告
- L 002** 一緒にマークを回航しているボードと艇
- L 003** 非対称スピネーカーの国を示す文字

関係があるその他の質問 : B 006, B 008, B 009, F 003, J 003, J 006, J 008, J 009, J 010, K 001, M 006, N 003, N 004, N 005, N006

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

L002 **Q&A 2014-004**

2014 年 3 月 12 日公表

状況

3つのクラスが同じレース・エリアで競争する地方のユース・レガッタが行われた。そのクラスは、オプティミスト、レーザー4.7、ビクテクノ 293 であった。

その帆走指示書には次のように記述されていた、

「このレガッタは、ボードのための付則 B を含め、セーリング競技規則 2013-2016 に定められた規則が適用される」

あるレースで、内側の 2 艇のオーバーラップしたスターボード・タックのボードと外側 1 艇のポート・タックのレーザー4.7 がポート側に見て通過する下マークに近づいていた。

質問

これら 3 「艇」に対して規則 18 はどのように適用されるか？

回答

付則 B はウインドサーフィン・レースで適用されるウインドサーフィン競技規則が含まれている。この付則は規則 18 を含め、数多くの競技規則を変更している。規則 14 は変更されていない。

オーバーラップしたボード間には、付則 B で変更された規則 18 が適用される。付則 B における規則 18 の変更の多くは、付則 B が適用される場合、マーク周りにゾーンが無いという事実を考慮に入れることである。代わりに、付則 B にはウインドサーフィンの定義「回航または通過しようとしている」がある。

付則 B はウインドサーファー間でのみ適用される。2 艇のボードがポートと出会った場合、変更されていない規則 18 が、それぞれのボードとポートの間に適用される。

付則 B も帆走指示もレーザーに対し付則 B のいずれにも従うことを求めている。ただし、定義『ルーム』も参照のこと。

定義『ルーム』は、記述された状況の中でボードが第 2 章の規則と規則 31 に基づく義務に従うためにシーマンらしいやり方で速やかに操船している間、外側艇（レーザー）はボードにルームを与えなければならないことを明確にしている。付則 B 規則 B2 『第 2 章の規則の変更』はすべて第 2 章の規則である。

可能であれば、ボードとポートが出会うかもしれないところでレースを組織することは避ける方がよいことに注意せよ。（この質問のように）異なった規則の下で帆走している場合、混乱を招くかもしれない。さらに、それらの異なった特性は、衝突、損傷や傷害の危険を作り出す。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

L 003 Q&A 2014-010

2014 年 5 月 21 日公表

状況

ISAF『セーリング競技規則』付則 G にセール番号特に国を示す文字の位置に関して次のことが記載されている。

G1.3 位置

クラスを示す印、国を示す文字およびセール番号の位置は、次のようにしなければならない。

- (d) 国を示す文字とセール番号はスピネーカーの前面に付けなければならないが、両面に付けてもよい。それらはヘッド・ポイントを中心とした、半径がフット・メディアンの 40% の円弧よりも下に表示しなければならない。可能なならば、フット・メディアンの長さの 60% を半径とする円弧より上にすべてを表示しなければならない。

質問

非対称スピネーカーの場合、**規則**により国を示す文字とセール番号を付ける必要がある。そのセールの一面が必ずしも「前面」であるとは限らず、そのセールの両面にそれらを付けることが強制ではない場合、規則 G1.3 (d) に従うには、番号と文字をどのように付けるとよいのか？

回答

規則 G1.3 (d) は、セール番号と国を示す文字をスピネーカーの前面に表示することを求めている。スピネーカーには、2 面、前面と背面とがある。スピネーカーは前面を前方にセットすることを求める規則はない。

ISAF 競技規則 Q & A サービス

セクション M

用語

- M 001** 削除—今は ISAF ケース 132 で扱われている。(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—可能になり次第速やかに
- M 006** 競技規則と規則 86

関係があるその他の質問 : B 002, B 006, B 007, B 009, D 001, E 001, E 002, E 003, J 005, J 006, J 007, J 009, J 010, K001, L 003, N 004, N 005, N 006

ISAF 競技規則 Q&A サービス

M 001

Q&A 2013-010

2013 年 2 月 18 日公表 (Q&A 2004-006 M001 の改訂)

この Q&A は削除された。新 ISAF ケース 132 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

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

M006 Q&A 2014-009

2014 年 5 月 21 日公表

状況

ISAF Q&A2013-036 N005 の回答 4 で、「クラス規則は競技規則ではない」と述べている。

質問 1

「競技規則」（規則 86 で使われている用語として）は、現行のセーリング競技規則の中の規則だけをいうことに限定されるのか？

回答 1

その通り、一般的に。

競技規則とは、規則 86 で使用され、記述されているように、定義、レース信号、序文、前文および関連する付則を含む『セーリング競技規則』の中の全ての規則をいうが、表題は含まない。定義 [規則] (a) 参照。規則には、ISAF 規定 19 [資格規定]、規定 20 [広告規定]、規定 21 [ドーピング防止規定]、規定 22 [セーラー分類規定] も含む。定義 [規則] (b) 参照。

質問 2

質問 1 への回答が「その通り」である場合、レース公示で、例えば『外洋特別規定』の規定または（その文書自体によって変更が禁止されていないという条件で）大会を管理するその他の文書を変更することができるか？

回答 2

その通り、レース公示で、規定または大会を統制する他の文書を変更することができる。しかし、（外洋特別規定のような）文書がクラス規則によって適用されている場合、規則 87 が適用される。

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
- N 005** クラス規則の変更について
- N 006** RRS と IRPCAS との間のバランス

関係があるその他の質問 : J 008, J 009, 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 (2014 年 1 月 15 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で、国内法規または地方条例に違反しない場合に限り、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、規則 55 違反とはみなさない。」

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、規則 55 違反とはみなさない。」

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

N 005 **Q&A 2013-036**

2013 年 11 月 25 日公表

質問 1

規則 87 では、クラス規則にて変更が許されている場合、またはその変更に対しクラス協会の書面による許可が公式掲示板に掲示された場合、帆走指示書でクラス規則の変更が許される。このことは ISAF クラスにも適用されるのか？

回答 1

適用される。

質問 2

回答が「適用される」の場合には、このことは ISAF 規定 10.5 (f) と矛盾しないか？

回答 2

矛盾しない。ISAF クラスの規則が帆走指示書でクラス規則の変更を許している場合には、このことで既に ISAF 規定 10.5 (f) に基づき ISAF により許されている。ISAF クラスは、単独の大会でクラス規則変更を許したい場合には、最初にその変更について ISAF の許可を得なければならない。

質問 3

ISAF クラスは、規則 87 に基づき、帆走指示書でどのクラス規則でも変更できるのか？

回答 3

できない。そのクラスが主催団体の一部でない場合を除き、適用できる場合は、規則 87 と規定 10 の要件に従う。

質問 4

各国連盟は、クラス協会と相談せずに、クラス規則を変更できるのか？

回答 4

できない。規則 86.1 (a) では、各国連盟規程による競技規則の変更のみを言及している。クラス規則は競技規則でなく、したがって各国連盟は各国連盟規程によりクラス規則を変更することはできない。

ただし、各国連盟は、そのクラスの機関である場合、そのクラス規則への変更を許す機関でもある。

質問 5

質問 4 への回答は、クラスがローカル・クラスであるか、国内クラスであるか、ISAF クラスであるかどうかによって決まるのか？

回答 5

その通り。すべてのクラスに対して、どのクラス規則の変更でも、そのクラス規則がクラス規則を変更することについて述べていることによって決まる。

ISAF クラスでは、ISAF のみが規則 87 に基づきそのクラス規則の変更の許可ができる。国内クラスでは、各国連盟がそのクラスの機関である場合、そのクラス規則の変更を許可するのも各国連盟である。回答 4 も参照。

質問 6

地方クラス協会は、ISAF クラスの規則を ISAF クラス協会からの許可を求めないで無視することができるか？

回答 6

できない。ISAF クラスの地方協会または国内協会は、独立のクラス協会ではなく、ISAF クラス協会規則と ISAF 規定により統制されている。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

N 006 Q&A 2014-008

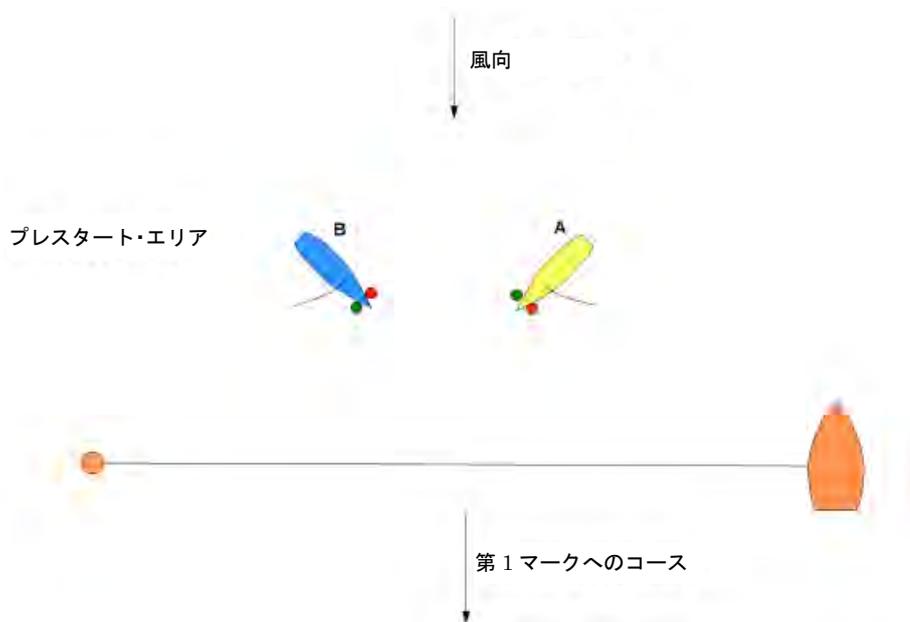
2014 年 4 月 17 日公表

状況

大会は 90 マイルの外洋レースであり、スタートは日没後の 22 時 30 分である。天候状態は、視界の制限なく晴れ渡っている。帆走指示書には、18 時 30 分以降『セーリング競技規則』第 2 章の規則は『海上における衝突の予防のための国際規則 (IRPCAS)』の航路権規則に代わると記載されている。

スタートの 2 分前、スターボード・タックの A とポート・タックの B は交差するコースにいる。どちらの艇もコースを変更せず。重大な損傷のない衝突が起こる。艇 B は IRPCAS の規則違反で艇 A を抗議する。

審問で、艇 A は、自艇はスターボード・タックであり、したがって航路権艇 (RRS) であるので、コースを変更しなかったと力説する。艇 B は、艇 A の表示した緑色灯が見えた、したがって自艇は航路権艇 (IRPCAS) であったので、コースを変更しなかったと力説した。



注 図について：図中の燈火の表示は、投錨した委員会艇だけでなく、セールボートに見当たらない燈火では燈火の要件に従っておらず、燈火が見える領域（円弧）は示していない。

質問 1

『セーリング競技規則』第 2 章前文には、艇が出会った場合、「帆走指示書に記載した場合には、第 2 章の規則は、IRPCAS の航路権規則または……に代わる」と記載されている。

IRPCAS には、操船規則及び航行規則が『第 2 章 互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法』中にある。この章では、視界の状態に関わりなく、艇に航海燈の表示を求めている：C 部『燈火および形象物』は航海燈表示の義務を課している。

両艇には航海燈を表示する要件があるのか？

回答 1

その通り。

帆走指示書には、第 2 章の規則は **IRPCAS** の「航路権規則」に代わると記載されている。帆走指示書自体は、**IRPCAS** 第 4 条から第 19 条まで（操船規則及び航行規則）のみを組み入れているのであって、**IRPCAS** 第 20 条（適用）と第 25 条（航行中の帆船及びろかいを用いている船舶）は組み入っていない。ISAF ケース 109 参照。

RRS 48.1 は **IRPCAS** 「安全のため必要な場合」により必要とされる霧中信号と燈火への順守を組み入れている。安全は、通常暗くなってからこれらの要件への順守を求められるが、必ずしも日没から日出までの間の常時とは限らない。

航海燈を表示する法的要件がある時間があるかも知れないが、そうしなくても競技規則に違反しない。ただし、回答 6 に記載した通り、相手艇がコースの変更を頻繁に行う可能性のある近くに、特にスタート・ラインにいる場合、通常安全上燈火を表示する必要がある。

質問 2

IRPCAS 第 2 章第 11 条と第 12 条は、航海燈に触れていない。どの艇に航路権があるかを定めることに関して、競技規則はスターボード・タックかポート・タックかに触れており、**IRPCAS** は艇がどちら側から風を受けているかに触れている。

緑色げん燈が艇 B に見えたとは関わりなく、艇 B はポート側に風を受けていたので、スターボード側に風を受けてスターボード・タックである艇 A はしたがって航路権艇であり、艇 B は航路権艇でないのか（**IRPCAS** 第 12 条 (a) (i)）？

回答 2

その通り。

質問 3

艇 B に見えた緑色げん燈に関わりなく、この状況で **IRPCAS** 第 12 条 (a) (ii) が適用されるのか？

回答 3

適用されない。両艇は同じげんに風を受けていないので、**IRPCAS** 第 12 条 (a) (ii) は適用しない。

質問 4

IRPCAS 第 2 章中燈火に触れているのは、第 13 条『追い越し』のみである。艇 B が艇 A を追い越していた場合には、その状況はどうであっただろうか？

回答 4

IRPCAS 第 13 条が同様に帆船に適用される；追い越す船舶は、追い越される船舶の進路を避けなければならない。

質問 5

船尾燈についての IRPCAS 第 13 条 (b) 中の記述は、その条項を明確にするためだけなのか、それとも燈火を表示することまたは避けていることに関して艇に何らかの義務を課しているのか？

回答 5

その記述は、「追い越す船舶」の意味を明確にすることにある。IRPCAS C 部に含まれる義務または IRPCAS 第 13 条 (a) に含まれる進路を避ける義務に加えては燈火を表示する義務を課してはいない。

質問 6

IRPCAS 第 3 章の要件は、「視界が制限されている」状態に触れており、RRS 48.1 は「安全のために必要な場合、艇は IRPCAS または適用される国内法規で定められているとおりに、霧中信号を鳴らし、灯火を表示しなければならない」と記載している。

- (a) 日没後の暗闇は、IRPCAS 第 3 章に触れられている「視界が制限されている状態」とみなすのか？
- (b) 日没後の暗闇は、RRS 48.1 の求める安全要件のきっかけとなるのか？
- (c) IRPCAS 第 19 条が課している義務は、霧または視界が制限されている同等の天候状態にのみ適用されるのか？

回答 6

- (a) みなさない。IRPCAS 第 19 条 (a) は、第 19 条（視界が制限されている状態における船舶の航法）は視界が制限されている状態にある水域又はその付近を航行している船舶であって互いに他の船舶の視野の内にはないものに適用すると記載している。IRPCAS 第 3 条 (k) と (l) 中の定義参照。
- (b) 相手艇が近くにいたかもしれない場合、その通り。日没自体は、安全要件のきっかけとはならないだろうが、暗闇はほとんどいつでもそうであるだろう。さらに、IRPCAS の要件に従わないことは、規則 69.1 の違反にもなる。ISAF ケース 67 参照。
- (c) その通り。

ISAF 競技規則 Q&A サービス

削除された Q&A 2013

Q&A 2013-021 F001 削除された。 今は新しい 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。

2014 年 1 月 15 日に削除された Q&A

Q&A 2013-005 B002 削除された。 今は新しい ISAF ケース 123 で扱われている。

Q&A 2013-013 B003 削除された。 今は新しい ISAF ケース 124 で扱われている。

Q&A 2013-015 B004 削除された。 今は新しい ISAF ケース 125 で扱われている。

Q&A 2013-014 D001 削除された。 今は新しい ISAF ケース 126 で扱われている。

Q&A 2013-006 E001 削除された。 今は新しい ISAF ケース 127 で扱われている。

Q&A 2013-007 E002 削除された。 今は新しい ISAF ケース 128 で扱われている。

Q&A 2013-008 E003 削除された。 今は新しい ISAF ケース 129 で扱われている。

Q&A 2013-009 J003 削除された。 今は新しい ISAF ケース 130 と 131 で扱われている。

Q&A 2013-010 M001 削除された。 今は新しい ISAF ケース 132 で扱われている。

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	削除。今は ISAF ケース 123 で扱われている	B 002
Q&A 2013-006	削除。今は ISAF ケース 127 で扱われている	E 001
Q&A 2013-007	削除。今は ISAF ケース 128 で扱われている	E 002
Q&A 2013-008	削除。今は ISAF ケース 129 で扱われている	E 003
Q&A 2013-009	削除。今は ISAF ケース 130 と 131 で扱われている	J 003
Q&A 2013-010	削除。今は ISAF ケース 132 で扱われている	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	削除。今は ISAF ケース 124 で扱われている	B 003
Q&A 2013-014	削除。今は ISAF ケース 126 で扱われている	D 001
Q&A 2013-015	削除。今は ISAF ケース 125 で扱われている	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。今は 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
Q&A 2013-033	すべてのレースが DNE の場合	J 009
Q&A 2013-034	ルームを与えることと避けること	B 006
Q&A 2013-035	インシデントの特定ー抗議の有効性	J 010
Q&A 2013-036	クラス規則の変更について	N 005
Q&A 2014-001	マークルームと免罪について	B 007
Q&A 2014-002	マークルームにジャイブするためのルームを含むのはいつか？	B 008
Q&A 2014-003	暫定成績と最終成績	F 002
Q&A 2014-004	一緒にマークを回航しているボードと艇	L 002
Q&A 2014-005	得点記録 BFD の誤りの訂正	F 003
Q&A 2014-006	マッチ・レースでのタイの解き方	K 002
Q&A 2014-007	エントリーでうまくいかない場合	K 003
Q&A 2014-008	RRS と IRPCAS との間のバランス	N 006
Q&A 2014-009	競技規則と規則 86	M 006
Q&A 2014-010	非対称スピネーカーの国を示す文字	L 003
Q&A 2014-011	フィニッシュ・マークでルームを得られない場合	B 009