

Match Racing Penalties for Damage resulting from Contact between Boats

Appendix C6.6 and C8.6 permits the umpires or protest committee to decide the penalty when a boat breaks RRS 14. This document explains how damage will be assessed and gives general guidance on the appropriate penalty. When the protest committee has good reason to do so, it may apply a different penalty.

Damage will be divided into 3 levels

Level	Extent	Effect
Level A – Minor Damage	Does not significantly affect the value, general appearance or normal operation of the boat.	Boat may race without repair although some minor surface work may be required after the event. Repairs should not normally require more than 1 hour of work.
Level B – Damage	Affects the value and/or general appearance of the boat.	The damage does not affect the normal operation of the boat in that race but may need some (temporary) work before racing again. Requires more than 1 hour of work but should not normally require more than 3 hours of work.
Level C – Major Damage	The normal operation of the boat is compromised and its structural integrity may be impaired.	The boat will need some repair work before racing again. Requires more than 3 hours of work.

Point Penalties - to be applied without a hearing (this amends Appendix C8.6);

Level	Round Robin	Knock Outs
A	None	None
B	Half point	Three quarters of a point
C	One point	One point

When both boats break RRS 14, they should both receive a points penalty. If a competitor requests a hearing after a points penalty has been imposed, the protest committee may decide (in the hearing) to give a greater penalty.

Deductions from Damage Deposits

The assessment of damage level is only for the purpose of points penalties, and is not linked to any deductions from the competitor's damage deposits. Monetary deductions are assessed separately after closer inspection by the OA 'boat person', and all damage costs are deducted from damage deposits irrespective of any penalty (or none) imposed under this system.

Notes to Umpires:-

Explanation of the Damage Procedure

There are a number of things we are trying to achieve with points penalties for damage:

- Minimize damage to keep costs down and to avoid delays while boats are repaired.
- Ensure that penalties fit the breach.
- Ensure there is no advantage to well financed teams
- Avoid delays with hearings. This becomes increasingly important at the later stages when there is a greater number of spectators and sponsors.
- Provide consistent penalties for damage.

Application

- As soon as possible after contact the umpires will inform the race committee by radio giving details of the contact.
- The race committee will log the report and contact the person responsible for the boats.
- The 'boat person' will inspect the boats as soon as possible after finishing and make a report to the umpires. Based on the information available at that time the umpires will decide whether the damage should be classified as level A, B or C.
- When level A is assessed there will be no further action by the umpires.
- When level B or C is assessed a penalty in accordance with the table above will be imposed on any boat judged to have broken RRS 14. The umpires will inform the boat(s).
- When level C is assessed the umpires may also initiate a hearing.

Hearings when point penalties are imposed under this procedure

In order to minimize the number hearings, all point penalty deductions will be imposed by the umpires without a hearing. Should a competitor request a hearing he should be advised that the protest committee may impose a greater penalty.

Penalties in a Round Robin Series

All penalties are deducted from the skipper's total round robin score. This means that a skipper is penalised for causing level B or C damage even when he loses the relevant match. Half point penalties often only have the effect of breaking scores that would otherwise be tied.

Penalties in a Knock Out Series

In a knock-out series half point penalties are not ideal. Having one half point penalty has a similar effect as two half point penalties because the boat only has to win one race to make up for the half point or two half point penalties. Therefore a three quarter point penalty is given for level B damage. A full point penalty is given for level C damage.

All penalties are deducted from the total score for the stage in which the damage happened. If the penalties create the need for additional races and there is time available, such races will be sailed. However, if the additional races will put the programme at risk, the stage may be terminated and any ties resolved using the tie break system provided in Appendix C. See rules C10.5 and C11.2.

マッチレースにおける艇間の接触の結果生じた損傷に対するペナルティー

付則 C6.6 および C8.6は、艇が規則14に違反した場合にアンパイアまたはプロテスト委員会がペナルティーを決めることを認めている。この文書は、損傷をどのように査定するかを説明し、妥当なペナルティーに関する一般的な指針を提供する。プロテスト委員会が相当な理由を認めた場合には、別のペナルティーを適用することがある。

損傷は3つのレベルに分類される

レベル	程度	効果
レベル A – マイナー・ダメージ	艇の価値や、全体的な外観、正常な運航に顕著な影響が無い。	大会後、軽度の表面上の作業を必要とするかもしれないが、艇は修理なしでレースすることができる。修理は通常1時間以内の作業で済む。
レベル B – ダメージ	艇の価値および／あるいは全体的な外観に影響がある。	損傷は、そのレースにおける艇の正常な運航に影響しないが、再びレースする前にある程度の（一時的な）作業を必要とする。1時間より多くの作業を要するが、通常は3時間以内である。
レベル C – メイジャー・ダメージ	正常な運航に障害があり、構造的な完全性が損なわれたかもしれない。	艇が再度レースするために一定の修理を必要とする。3時間より多くの作業を要する。

ポイント・ペナルティー – 審問なしで適用される。 (これは付則C8.6を変更している);

レベル	ラウンドロビン	ノック・アウト
A	なし	なし
B	半ポイント	4分の3ポイント
C	1ポイント	1ポイント

両艇が規則14に違反した場合には、両艇ともポイント・ペナルティーを課すのがよい。競技者がポイント・ペナルティーを課された後、ヒアリングを要求した場合、プロテスト委員会は（ヒアリングにおいて）より大きなペナルティーを課すと決めることができる。

ダメージ・デポジットからの控除

ダメージ・レベル査定目的は、ポイント・ペナルティーのためだけのものではない。ダメージ・デポジットからの控除と結びつくものではない。控除金額は競技艇担当者によるより詳細な検査によって別途査定され、全ての損傷費用は、このシステムによって課された（あるいは課されなかった）ペナルティーとは関係なく、ダメージ・デポジットから控除される

アンパイアのための注記:-

ダメージ手続きの説明

ダメージに対するポイント・ペナルティーによって達成しようとしていることは多い:

- 費用を軽減し艇の修理による遅れを避けるため、ダメージを最小限にする。
- ペナルティーを違反に見合ったものにする
- 資金力のあるチームが有利にならないようにする
- 審問による遅れを避ける。このことは、より多くの観客やスポンサーが見守る後半のステージになるほど重要である。
- ダメージに対して一貫したペナルティーを与える

適用方法

- 接触が起こった後できるだけ早く、担当アンパイアは接触の詳細をレース委員会に無線で知らせる。
- レース委員会は報告を記録し、競技艇担当者に連絡する。
- 競技艇担当者はフィニッシュ後できるだけ速やかに艇を検査し、アンパイアに報告する。その時点でわかった情報を基に、アンパイアはダメージがレベルA、B、Cのどれに当てはまるかを決定する。
- レベルAと査定された場合には、それ以上のアンパイアのアクションは無い。
- レベルB またはCと査定された場合は、上記の表によるペナルティーを、規則14に違反したと判定された各艇に課す。アンパイアはその艇に伝える。
- レベルC と査定された場合、アンパイアは審問を開くこともできる。

この手続きによりポイント・ペナルティーが課された場合の審問

審問の数を最小限とするために、すべてのポイント・ペナルティーの減点はアンパイアによって審問なしに課される。競技者が審問を要求する場合、プロテスト委員会はより大きなペナルティーを課することがあると その競技者にアドバイスするのがよい。

ラウンドロビン・シリーズにおけるペナルティー

ペナルティーはすべて、そのスキッパーのラウンドロビンにおけるトータル・スコアから減点される。このことは、レベルBまたはCのダメージを起こしたスキッパーは、たとえ当該のマッチで負けたとしてもペナルティーを課されることを意味する。半ポイントのペナルティーは多くの場合、それが無ければタイであったスコアを解く効果しか持たない。

ノックアウト・シリーズにおけるペナルティー

半ポイント・ペナルティーはノックアウト・シリーズにはふさわしくない。1個の半ポイント・ペナルティーを持つことは、2個の半ポイント・ペナルティーと同様の効果を持つ。なぜなら、半ポイントでも2個の半ポイントでも、それを取り戻すために艇は1レースを勝たなければならぬからである。したがってレベルBのダメージには4分の3ポイント・ペナルティーが与えられる。レベルCのダメージには1フル・ポイントのペナルティーが与えられる。

ペナルティーはすべて、ダメージが発生したステージのトータル・スコアから減点される。もしペナルティーにより追加のレースが必要となり、時間が許すならば、そのレースを行うべきである。しかしながら、追加のレースを行うことによってプログラムが危険に曝される場合には、そのステージを打ち切り、タイがある場合は、付則Cに規定されたタイ・ブレイクの方法を使って解くこともできる。規則C10.5およびC11.2参照。

(2010年5月11日公示)