

## RRS2013-2016 主要改正点

### —外洋・クルーザーレース運営関係—

ルール委員会外洋小委員会

#### 基本原則に「環境責任」を新設

##### 環境責任

参加者には、セーリング・スポーツが環境におよぼすいかなる悪影響も、最小限にすることが奨励される。

※ この規則の対象が、「参加者」であることに注意。選手、運営役員、支援者、応援者等すべてが対象である。

(参考)ごみ処分関係

##### 規則 55 ごみの処分

競技者は、故意にごみを水中に投棄してはならない。"

##### 帆走指示書ガイド L24 ごみの処分

ごみは、支援艇または大会運営艇に渡してもよい。

※ 大会運営艇が追加された"

#### スタートの本部艇のレース艇の衝突予防のフェンダーなどもマーク

##### 定義 マーク

アンカー・ラインか、マークに一時的に取り付けられたか、または偶然に付着した物体は、マークの一部ではない。

※ これまでは本部艇に「一時的に取り付けられた」レース艇の衝突予防のフェンダーはマークでは無かったが、今後はマークの一部になる。

## フィニッシュの定義の変更

フィニッシュ・ラインを通っても、ペナルティ、フィニッシュラインでの糸の直しをしてからがフィニッシュ

**定義** **フィニッシュ** 艇体、または正常な位置にある乗員もしくは装備の一部がコース・サイドからフィニッシュ・ラインを横切るとき、艇はフィニッシュするという。ただし、フィニッシュ・ラインを横切った後に、次のいずれかの場合には、艇はフィニッシュしていない。

- (a)規則 44.2 に基づきペナルティを履行する場合
- (b)規則 28.2 に基づきフィニッシュ・ラインで行った誤りを正す場合
- (c)コースの帆走を続ける場合

※ 「最終マークからのコースの方向で」 ⇒ 「コース・サイドから」

※ 「最初るとき」が無くなった。

(関連事項 コースの帆走)

### 規則 28.2

～ (略) ～

フィニッシュしていない場合に限り、この規則に従うために誤りを正すことができる。

## 視覚信号は旗だけでなくボード等他のものでもOK

### 規則 25.3

旗または同様の外観の他の物を使用することで、視覚信号を掲揚することができる。

(関連事項)

### 規則 33

「三角形 (赤色の長方形) の旗またはボード」 → 「三角形 (赤色の長方形) 」

危険な状態にある乗員を救助する場合は、外部の援助を受けることが出来る

#### 規則 41

艇は、以下を除き、外部からの援助を受けてはならない。

- (a) 病気または負傷しているか、または危険な状態にある乗員に対する援助。
- ( (b) (c) (d) 省略)

ただし、規則41(a)に基づいて受けた援助により、そのレースにおいて明らかに有利を得た艇は、抗議され、ペナルティーを課されることがある。この規則によるペナルティーは、失格より軽減することができる。

※ 危険な状態にある乗員を救助する場合は、外部の援助を受けることが出来る。ただし、それで「明らかに有利」(significant advantage)を得たらペナルティを課されることがある。

エンジン使用の出来る状況の明確化：座礁・衝突時

#### 規則 42.3

(h) 座礁後、または他の船舶や物体と衝突後、それらから離れるために、艇は自艇または相手の船舶の乗員の力、および推進エンジン以外の装備による力を用いてもよい。ただし、エンジンの使用は規則 42.3(i)により許されることがある。

(参考条文：旧(g)⇒(i))

- (i) 帆走指示書にて記載された状況で、エンジンまたはその他の手段を使用した推進方法を許可することができる。ただし、艇がそのレースで明らかな有利を得ない場合に限る。

(参考) 船舶

#### 序文 用語

船舶 (vessel) はあらゆるボートまたは船を意味する。

‘vessel’ means any boat or ship

## 分離通航方式

### 規則 48.2

艇は IRPCAS 第 10 条「分離通航方式」に従わなければならない。

- ※ 海上衝突予防法 10 条に「分離通航方式」はあるが現在日本国内の海域には法定の分離通航方式は無い。
- ※ 船長協会の紳士協定の「分離通航方式」があり、規則 48.2 の適用はないが、大型船の分離通航がされているので、外洋レースのコース設定等の参考にすることを推奨する。  
 釧崎沖、洲崎沖、風早崎沖、神子元島沖、伊良子岬沖、大王崎沖、潮岬沖  
 日ノ御碕沖、伊島沖

## ライフラインはワイヤーだけでなく OSR で定めた材質なら OK

### 規則 49.2

～（略）～上部と下部のワイヤーのライフ・ラインを備えた艇では、腰を下部のライフ・ラインの内側に置き、外を向いてデッキに座る乗員は、上半身を上部のライフ・ラインの外側に出すことができる。クラス規則がライフラインの材質や直径の下限を規定していない場合、ライフラインは、『ISAF 外洋特別規定』の該当項目で定められた仕様に適合していなければならない。

注記：『ISAF 外洋特別規定』は ISAF ウェブサイトから入手することができる。

- ※ 「ワイヤーのライフライン」⇒「ライフラインの材質は ISAF=OSR で定めた仕様」つまりステンレスの撚り線、または一重撚りの高弾性ポリエチレンロープ(HMPE) (ダイニーマ、スペクトラまたは同等品)  
(参照) JSAF 外洋特別規定 2012-2013 3.14.6a)ライフラインの材質

## 抗議の意思伝達時間の変更：RC、PCのレースエリア以外の抗議

### 規則 61.1

(b) レース委員会またはプロテスト委員会がレース・エリアで目撃したインシデントに関して艇を抗議しようとする場合には、レース後、規則 61.3 の抗議締切時刻までにその意思を伝えなければならない。その他の場合には、抗議の意思

を常識的にできるだけ早くその艇に伝えなければならない。

- ※ レース委員会またはプロテスト委員会が、レース・エリアで目撃したインシデント以外でレース艇を抗議しようとする場合には、抗議締切時間ではなく、抗議の意思を常識的にできるだけ早くその艇に伝えなければならない。

#### 計測委員会等の処置が直接に救済要求の対象になった

**規則 62.1** "(a)大会のレース委員会、プロテスト委員会、主催団体、装備検査委員会または計測委員会の不適切な処置または不手際。ただし、その艇が審問の当事者である場合、プロテスト委員会による判決を除く。

- ※ インспекション、計測等、装備検査委員会・計測委員会等の処置が救済要求の直接の対象になった”

#### 成績等の救済要求の締切時間は常識的にできるだけ早く

**規則 62.2**

救済要求は、理由を特定した書面でなければならない。

救済要求がレース・エリアで起こったインシデントに基づくものである場合には、抗議締切時刻、またはそのインシデントから 2 時間後のいずれか遅い方までに、レース・オフィスに提出しなければならない。

それ以外の救済要求は、要求する根拠を知った後、常識的にできるだけ早く提出しなければならない。～(略)～プロテスト委員会は、もっともな理由がある場合には、その時刻を延長しなければならない。赤色旗は必要としない。

- ※ 「書面」⇒「理由を特定した書面」。したがって理由を特定した内容が必要になった。
- ※ 成績発表、インспекション等のレースエリアでのインシデント以外の救済要求の締切時間は、これまで知ったあと 2 時間であったが、今後は常識的にできるだけ早く提出されなければならないようになった。

## レースへの艇の参加拒否、競技者の排除も救済要求の対象に

### 規則 76.1

主催者団体またはレース委員会は、第一レースのスタート前に、その理由を述べた場合に限り、規則 76.3 に従うことを条件に、艇の参加申し込みを拒否または取り消し、または競技者を排除することができる。

艇からの要求があれば、速やかに書面でその理由を示さなければならない。艇は、拒否または排除が不適切であると考えた場合には、救済要求をすることができる。

- ※ レースへの艇の参加拒否または取り消し、競技者の排除は、艇からの要求があれば「書面」が必要に。また新たに艇から救済要求の対象となった。

## 計測証書のコピー提出だけでなくウェブでの公表等もOK

### 規則 78.2

規則により艇は、レースをする前に有効な証明書を提示するかまたはそれが存在することを立証する必要があるが、それができない場合、艇は有効な証明書を持っているという責任者の署名した誓約書をレース委員会が受け取った場合に限り、その艇はその大会のレースに参加できる。大会終了前に証明書が提示または立証されない場合、その艇はその大会のすべてのレースから失格とされなければならない。

- ※ それが存在することを立証＝計測証書・レーティング証書の内容を証書発行機関がウェブで公表している場合はそれをもって「立証」とできる。

## 日程変更の通知は参加申込をした全ての艇に

### 規則 81

大会が、レース公示に記載された日程から変更となった場合、参加申し込みをしたすべての艇に通知しなければならない。レース委員会は、元の参加申し込み期限を除くすべての参加要件を満たす、新しい参加申し込みを受け入れることができる。

- ※ 「元のレースに参加したすべての艇に」⇒「参加申し込みをしたすべての艇」

## レースの主催、共催、非加盟クラス協会の主催

### 7章 89.1

(e) 非加盟クラス協会。ただし各国連盟の承認を得たか、または加盟クラブとの共同主催が必要である。

(f) 上記の2つ以上の団体

※ 非加盟クラス協会は加盟クラブとの共催以外に、直接各国連盟の承認で主催できるようになった”

※ 2つ以上の団体の主催が明示。

## レース成績の発表後のレース委員会の訂正

### 規則 90.3

(c) レース委員会は、自らの記録または観察から、艇の得点を間違って記録したと判断した場合には、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。

※ レース委員会が自ら誤りに気付いたら、訂正しなければならない。

## 得点表示の変更：RET リタイアした

### 付則 A11 得点記録の略語

RET リタイアした。

※ RAF はなくなった。

## 裁量ペナルティ（DPI）が得点記録の略語に新設

### 付則 A11 得点記録の略語

DPI 裁量ペナルティが課せられた。

※ 失格にかわる裁量ペナルティが得点記録上明示された

※ 帆走指示書で裁量ペナルティ DPI を使う範囲を明示することが必要  
付則L 帆走指示書ガイドでは

**L16.6** 指示 11.3(スタート対象クラス以外のスタート・エリアの回避)、  
18(出艇申告、帰着申告)、21(大会広告)、23(支援艇)、24(ごみの処分)、  
25(上架の制限)、26(潜水用具等)および 27(無線通信)の違反は、艇による  
抗議の対象とならない。～これらの違反に対するペナルティは、プロテ  
スト委員会が決めた場合には、失格より軽減することが出来る。

## 帆走指示書に含めなければならない事項

### 付則J レース公示と帆走指示書

**J2.2** 帆走指示書には、次の事項のうち適用されるものを含めなければならない。

(5) 艇がレース中 2 ヶ国以上の水域を通過する場合に適用される各国連盟規程、およびそれらがいつ適用されるか (規則 88.1 参照)。

(12) 海上での口頭による帆走指示書の変更通告手順 (規則 90.2 (c) 参照)。

※ 海上での変更手順の明示"

(29) 規則 42.3 (i) に基づく推進方法が許可される場合と条件。

※ エンジンの使用の場合と条件の項目が新設"

(30) 締切時刻、審問場所、および抗議、救済要求または審問再開の要求に関する特別な手順

## 帆走指示書ガイドでの新しい記述等

### 付則L 帆走指示書ガイド

**L5.4** ……予告信号を発する最低5分以前に、音響1声とともにオレンジ色のスタート・ライン旗を掲揚する。

※ 「最低4分以前にオレンジ旗」⇒「最低5分以前にオレンジ色のスタートライン旗」

**L11.2** スタート・ラインは……スタート・マークのコース側の間とする。

**L13.1** フィニッシュ・ラインは……フィニッシュ・マークのコース側とする。



※ 大きいブイをマークで使う場合の見通し線の決め方の記述

**L11.5** (準備信号にU旗を追加)

※ 黒色旗スタートより再スタート再レースでの参加を緩和したU旗スタートを追加

フィニッシュ・ラインにコミッティがない場合の記述が追加

**付則 L 帆走指示書ガイド**

**L13.2** 艇がフィニッシュしたときにレース委員会がない場合、その艇はフィニッシュ時刻と近くの艇との関連順位を、最初の妥当な機会にレース委員会に報告すること。

※ フィニッシュにレース委員会がない場合の規定が帆走指示書ガイドに明示された。外洋レースでよくある、一定の時刻以降にコミッティ・ボートがない場合等に利用可能