



インターナショナル・メジャラー・マニュアル

E 節

計測の基本

E	計測の基礎	
E.1	「メジャラー」	E 2
E.1.1	「メジャラー」の役割	E 2
E.1.2	「メジャラー」の質	E 3
E.1.3	「メジャラー」の任命と権限	E 3
E.1.4	「メジャラー」の実践	E 5
E.2	クラス規則の適用	E 6
E.2.1	クラス規則の目的	E 6
E.2.2	クラス規則の変更	E 7
E.2.3	クラス規則の解釈	E 8
E.2.4	設計図 — 図面	E 8
E.2.5	建造規則	E 8
E.3	証明のための計測	E 9
E.3.1	メジャラー	E 9
E.3.2	計測の手配	E 9
E.3.3	計測の状態	E 9
E.3.4	メジャメント・フォームと計測証明書	E 10
E.3.5	計測値の記録	E 10
E.3.6	宣言	E 11
E.3.7	国際クラス納付金と ISAF プラーク	E 11
E.3.8	計測証明書の申請	E 11
E.4	変更の計測	E 11
E.4.1	交換	E 12
E.4.2	性能変更	E 12
E.4.3	修理	E 12
E.5	競技規則と計測	E 12
E.5.1	メジャラーの責任 — 競技規則 78.3	E 12
E.5.2	損傷または許容範囲を超える逸脱、計測抗議 RRS 64.3	E 13
E.5.3	セール上の識別 RRS 77	E 14
E.5.4	広告：RRS 80 と ISAF 規定 20	E 14
E.5.5	抗議の権利 (RRS 60.2)	E 14

E.1 「メジャー」

E.1.1 「メジャー」の役割

艇は、主にクラス規則に従っていることを立証するために計測されるが、従っていることを確認する場合、種々のケースがあり、「メジャー」と呼ばれる者の役割も次の通りそれぞれのケースで異なる。

証明のための計測

ほとんどのクラスは、新艇がレースに参加する前に、クラス規則に従って建造されたことを立証するために、すべての新艇を計測することを求めている。新艇が計測され、クラス規則に従っていることが判明すれば、通常計測証明書が発行され、クラスの競技に参加するための資格の証明としてオーナーにより保持されなければならない、RRS 78。証明のための新艇の計測手順は、H節（艇体）、I節（アペンテージ）、J節（リグ）、K節（セール）で扱われており、この任務は「オフィシャル・メジャー」により行われる。

変更の計測

RRS 78は、すべての変更がクラス規則に従っていることを確実にすることに関してオーナーに責任を負わせているが、一定の交換、例、セール、およびかなりの補修のような他の変更はレースの前に計測されなければならないことは、通常クラス規則の要件である。時には、特に重さが変わり、かつ補正おもりを移動したり、追加する場合には、計測証明書への裏書が必要とされる。この任務も、「オフィシャル・メジャー」により行われる。

定期計測

数クラスでは、時には浮力その他の安全因子を確認するために、ことによると大型艇の重さを確認するために、艇の定期計測確認を求めている。

大会でのイクイPMENT・インスペクション（レガッタ計測）

クラス規則に従っていることを確認するための公式の検査は、メジャーな競技会では艇の重さやセール計測といった一定の品目の確認からすべての競技艇の完全計測に至るまで行われることが多い。装備検査は、L節で、またH節、I節、J節、K節の関連部分でも扱っており、「イクイPMENT・インスペクター」により行われる。世界選手権大会、大陸選手権大会といったメジャー・レガッタでは、この任務は理想的にはインターナショナル・メジャーにより行われなければならない。

プロトタイプ計測

新艇の大半は、「プロダクション」ボートであり、即ち、1回限りのシリーズや注文設計艇ではなくプロトタイプ艇として同じ仕様に対して建造業者で量的に製造される。これらの場合、特にGRPその他の成型艇では、プロトタイプの完全計測がその後のプロダクション・ボートの計測問題を最小にする助けとなる。こういうわけで、プロトタイプ・ボート（そのモールドからの最初の艇）がその後の艇の製造を始める前に計測され、承認されるのがISAF国際クラスの多くの要件となっており、これはインターナショナル・メジャーにより行われる任務である。

バッチ計測

プロトタイプ承認を求めているクラスは、時には各バッチから1艇、例えば10艇ごとに完全計測を行ってその後の艇の計測を減らしたり、免除さえ行う。

E.1.2 「メジャー」の質

メジャーの仕事は、クラス規則を読み、理解し、それを正しく適用する能力、および長さ、重さその他の物理的パラメーターの精度のある計測を行う能力を含む、技術的手腕を必要とする。F 節に制度のある計測についてのいくつかのテクニックを述べるが、詳細があるクラス規則に記載のとおりメジャーが計測するのが必須である。

メジャーは、標準計測器具、時には G 節に詳しく述べるより特殊な器具の使用を熟知していなければならない。素早く、効率的な計測/検査ができるように広範囲の器具一式を組み立てできるように、自身の特別の器具を作る能力も役立つ。いくつかのクラスでは、そのクラスのための目的に合うように設計された器具一式を販売している。

装備検査では、メジャーが時間制約なしにたった1艇について作業することが多い証明や変更のための計測と異なって、メジャーは時間に追われて仕事をしなければならない。精度よくと同様に早く作業する能力が重要である。したがって、イクイPMENT・インスペクターは計測プロセスをスピードアップするためのスパーや艇体計測ジグのような特別の器具の設計に関与することがある。イクイPMENT・インスペクターは、おそらくチームを率いてのチームの一員として作業でき、計測を手伝う（専門技術のない）補助員を訓練できる必要がある。

イクイPMENT・インスペクターは、計測に関する抗議の場合に、RRS に記載されている手順に正しく従わなければならないので、RRS の当該部分を理解することも、必須である。RRS は、セール表示、広告についてのその他の要件も含まれており、メジャーはそのことも知っていなければならない。

計測の技能を習得する最良の方法の1つは、イクイPMENT・インスペクターを手伝う補助員としてレガッタに参加することである。ほとんどのクラスでは、通常この分野での手伝いの申し出を歓迎する。いくつかのクラスと各国連盟は、メジャー/インスペクターを訓練するための不定期のセミナーとコースを開催している。

E.1.3 「メジャー」の任命と権限

何らかの理由で艇を計測する前に、「メジャー」は、適切な機関によりその計測を引き受けるために任命されたことを確実にしなければならない。メジャーを任命する組織とメジャーを授与した機関が、計測の種類と各国連盟 (NA) により異なる。

オフィシャル・メジャー

証明または変更のための計測では、メジャーは、そのクラスを管理する組織により承認され、権限を与えられていなければならない。この組織は、通常オーナーまたは建造業者が住んでいる国の各国連盟 (NA) であるが、いくつかのクラスでは、その組織は国内または国際クラス協会であり、この場合、メジャーは、そのクラス協会により計測する権限が与えられていることがある（すなわち、ライトニング、スナイプ、スター）。

メジャーは、各国連盟とクラスにより承認され、即ち登録されていることが多いので、両組織は計測活動を知ることができるが、その組織の内の1つだけがメジャーの報告を処理し、計測証明書を発行する責任のある管理機関である。オフィシャル・メジャーは、自身で計測証明書を発行する権限は与えられておらず、クラス規則で必要とされるとおりに計測値を記録し、その結果を報告するだけである。

いくつかのクラスと各国連盟は、認証される前に、メジャーに既存のメジャーとともに訓練を受けたか、またはその艇の計測に関するセミナーに参加したか、または試験に合格したことを求めている。クラスが、メジャーの訓練と任命を調整するためにチーフ・メジャーを持っていることが多い。

ほとんどがセールと装備を含めて、艇のあらゆる面を計測するために訓練を受け、権限を与えられてはいるが、時にはメジャーが、例えばセール計測とか艇体計測とかの特定の任務に限って権限を当てられている。

イクイPMENT・インスペクター

イクイPMENT・インスペクターは、通常レース委員会（またはレガッタ主催者）により任命され、主催者により求められている装備検査チェックを行う権限が与えられている。経験豊富なクラス・メジャーまたは各国連盟メジャーにより監督されているという条件で、一部の大会インスペクターが以前の計測経験が僅かかまたはない補助員であることは、承認されている。

イクイPMENT・インスペクターは、艇がクラス規則に従っていないことを知っている、ないしはそう考えているからといって、レガッタへの参加申し込みを拒否する権限は与えられていないが、レース委員会へ書面でそのことを報告しなければならず、レース委員会はその艇を抗議しなければならない（RRS 60.2）。従わなければならない手順は、M 節で扱われている。

インターナショナル・メジャー (IMs)

1980年からIYRU（現在のISAF）は、インターナショナル・メジャーとして認定することにより、クラスのとりわけ幅広い経験と知識を持っているメジャーを認知した。ERSの2009年版に従って、インターナショナル・メジャーは、特定のクラスのプロトタイプ艇を検査する権限をISAFにより与えられ、それらのクラスの国際大会で装備検査を支援する資格があるとしてISAFにより承認された。インターナショナル・メジャーは、計測事項についてISAFからクラスへのコミュニケーションの直接電話を与えられる。インターナショナル・メジャーは、その経験を伝え、他のメジャーを訓練し、それにより計測の一般的標準の改善を指導する。インターナショナル・メジャーは、管理が行われる国のMNAまたはその特定のクラスにより任命または承認されたオフィシャル・メジャーでもある場合には、証明のための計測をする場合、クラスまたは各国連盟のメジャーと同じ権限がある。

インターナショナル・メジャーとして任命されるためには、そのメジャーの申請が当該国際クラス協会、自国の連盟、別のIMにより支持され、最終的にはISAFにより承認されなければならない。

プロトタイプ計測

プロトタイプの承認を受ける製造業者の承認に責任のある組織は、プロトタイプの計測のた

めにメジャーを任命する責任がある。ISAF のライセンスを与えられた建造業者のある国際クラスの場合、この組織はその国際クラス協会と協議する ISAF であり、国際クラス協会は各国連盟または国内クラス協会と協議して誰かを任命する。任命されたメジャーは、通常（ISAF 規定により）そのクラスのインターナショナル・メジャーであるが、時には経験が非常に豊富なクラスまたは各国連盟のオフィシャル・メジャーのより行われることに同意されることもある。

検査

クラスを管理する機関は、メジャーに規則への適合に関し何らかの情報を確保したい場合には、いつでも任意の艇の独立の計測検査を行う権限を与えることができる。そのオーナーは、この意図について事前通知され、あらかじめ同意した場合を除き、検査費用を支払うとは考えられていない。

E.1.4 「メジャー」の実践

メジャーは、セーラーがセーリングの管理とその担当者を信頼することを確実にし、セーラーが規則と手順に正しく従わないことで、その後の批判や処置を公開しないことを確実にするために、専門家らしく仕事をすることを勧める。次の点を覚えておくとよい。

手続き

クラス規則の冒頭にある全般の管理規則には、メジャー、建造業者、オーナーが、ボートが正式に計測され、証明されるために従うことを勧める手順を記載してある。メジャーがこれらの規則を適切に理解し、これらの規則が正しく適用されることを確実にすることが重要であり、メジャーは管理する機関のために代理人として行動していることを覚えておく。

誠実

メジャーは、完全に公平でなければならない。メジャーの誠実さへの疑問を防ぐために、メジャーは、自分がオーナー、設計者または建造者である、または個人的に関与している（例、乗員の一人である場合）または計測料を受け取る以外に金銭関係のあるヨットまたはその装備を計測することは通常認められない。

現在の ISAF IHC（インハウス証明）体制のある、自身の装備を計測するライセンスのある艇と装備の製造業者に対してはこの規則の例外はある。

計測料

メジャーは、建造者やオーナーに自分のサービスに対する支払いを求めることを勧める。いくつかの各国連盟とクラスは、計測に対し請求する料金を定めており、この場合に、料金の基準は行われた請求基準とするのがよい。かなりの旅行を伴う場合には、メジャーは計測料に加えて旅費が含まれることを確実にすることを勧める。

旅行

ほとんどの証明と変更の計測は、旅費を少なくするために地元で行われるが、時には自国以外の国で計測することを求められたり、依頼される。礼儀として、メジャーは訪問予定の国の連盟に常に通知することを勧める。

裁量

自分の艇が、使用できる前に、相当の変更を必要とすることをメジャーから今しがた教えられたかもしれないオーナーまたは建造者の気持ちをメジャーは重んじることを勧める。ただし、レースするときにはクラス規則すべてに縛られる最終的なオーナーのためにその艇をチェックしていることをメジャーは覚えておかなければならない。したがって、メジャーは、その品目は重要ではないとか、艇のスピードには影響しないとかの考えることでぐらつかされてはならず、また認められている以外の追加の許容差を許してはならない。

メジャーの責任

どんなに熱心であっても、規則の間違った解釈の結果か、または数値の間違いのいずれかで、メジャーが過ちを犯す可能性がある。願わくば、このマニュアルを入念に学ぶことは、過ちを最小にする助けになり、過ちは少なくなる。ただし、後日の艇に対する小さい補正とはいえ金のかかることとなり、オーナーはメジャーに対し補償を要求することがある。

この可能性を補うために、メジャーが何らかの責任保険に入っているとよく、各国連盟やクラスによってはこのような仕組みを運営している。

メジャーの報告

計測が、艇がすべての点でクラス規則に従っていることを証明するという目的を達成することであれば、計測した者と場所に関係なく、すべてのクラス規則の解釈が統一されていなければならないことが必須であるということになる。したがって、メジャーは、何らかの品目の適合について疑問を持った場合には、管理する機関に対し助言を求めてその事項を報告することを勧める。また、メジャーからの反応の結果として、教訓を学ぶことができ、規則を定期的に更新し、将来のために改善することができる。

優れたメジャーは、クラス規則中に見つけたアイデアと誤りを報告するとよく、事実上クラス規則の保護者である管理者のチームの一員であることを思い出す。

E.2 クラス規則の適用

E.2.1 クラス規則の目的

クラス規則の最も重要な部分の 1 つは、クラス規則の目的とワンデザインの場合、ワンデザインの保護についての規則の記述である。これらの規則は、通常そのクラス規則の最初のわずかな数項であり、その特定のクラスについての狙いと目標を説明している。規則を適用するときに、メジャーは常にその目的を心に留めておかなければならない。

ワンデザインまたはクローズドもしくはオープン・クラス規則のあるクラス

ワンデザインのクラス規則の主たる目的は、第一に乗員の技量の結果でレースに勝つような接戦を確実にするために十分よく似ていることを確実にすることである、したがって、ワンデザインのクラス規則は、艇体の形状を規定し、ぎ装、装備、セールに関して使えるものを制限している。

それぞれのクラスはわずかに散っているが、レイアウトの制限の範囲と使える装備をクラス規則中に定義されるとよい。一方で、クラスは、特に大量生産の製造業者のクラスで、使えるギ装についてオーナーにほんのわずかの選択しか許していないが、他方ではギ装のタイプと選択の範囲が極端に広い。

クローズド・クラス規則では、明確に認められていないものすべてを禁止している。語「任意」という言葉がでてくるが、そのときは基本の規則に上乘せし、そのクラス規則中に明確に述べられていない場合でも、構造は認められる。

オープン・クラス規則の場合、明確に禁止していないものすべてを認めている。

開発艇

開発艇のクラス（時には制限艇として知られる）は、あるパラメーター（長さ、セール面積のような）に制限を設けるクラス規則に対して建造した艇であり、これらのパラメーターの範囲内でアイデアの開発が奨励される。通常ワンデザイン・クラスについてよりも開発クラスで行われる計測は少なく、メジャーは、明確に禁止されていないものすべてが認められていると見なすが、異常またはことによっては好ましくない構造があれば管理する機関に対し報告することが必須である。

ハンディキャップ規則

ハンディキャップ規則は、性能が同じでないヨットがその性能にハンディキャップ係数を適用することによりともにレースすることを可能にする。ハンディキャップ係数はスピードの差が相当あっても同じにしようとする。いくつかのハンディキャップ規則は、艇の過去の実績を基にしており、パフォーマンス・ヤードスティックとして知られている。他のハンディキャップ規則は、艇の物理的寸法のデータを用いる複雑な式で性能を予測しようとしている（ORCi-IRC）。後者の場合、ハンディキャップが計算できるようになる前に、要求されるデータを確立するために、かなりの量の計測が必要となることがある。

E.2.2 クラス規則の変更

クラスは絶えずクラス規則を改善しようとしており、従って変更は定期的に行われる。証明のための計測と最も多い交換の計測では、メジャーは計測時点での現行クラス規則を参照しなければならない。ただし、艇体の再計測および修理と再建造の計測は、通常、艇が最初に証明のための計測をされたときに効力のあったクラス規則に従って行われなければならない。このことは「新条項の適用除外」ということでよく知られており、そのクラス規則が過去数年にどうなっていたかを見つけ出す調査が必要となることがある。疑いがあれば、管理する機関に相談すること。

国際クラスのクラス規則は、ISAFにより「インターネット」上に公表されており、改正されることもある。国際クラスの規則の変更は、いつでもISAFにより承認されることがあるので、メジャーは、最新のデータを維持するためにそのクラスのクラス規則の変更についていく手順を常に知っていることを勧める。場合によっては、クラス規則の変更は、緊急問題を解決するために突然の通知で年中行われ、したがってメジャーは行われた変更すべてを受け取るために、当該管理する機関のメーリング・リストにあることを確実にしなければならない。

E.2.3 クラス規則の解釈

クラス規則の意味することがメジャラーにとってはっきりしない場合がある。証明のための計測の場合、メジャラーはメジャメント・フォーム（メジャメント・フォーム）にサインする前に、明確にするために管理する機関と連絡を取り、管理する機関が計測証明書を発行するか否かを決定できるように、メジャメント・フォームに判明したことを記述することを勧める。国際クラスでは、細部が容認できるかどうかを管理する機関が決定できない場合には、ISAF または国際クラス協会により管理されているクラスの場合、国際クラス協会に求める。規則変更と同様に、メジャラーは規則変更を受け取ればできるだけ早くすべての公式解釈を受け取ることを確実にするとよい。

計測が、艇がすべての点でクラス規則に従っていることを証明するという目的を達成することであれば、計測した者と場所に関係なく、すべてのクラス規則の解釈が統一されていなければならないことが必須であるということになる。従って、メジャラーは、ある品目の適合に疑いを持った場合には、助言を求めるために管理する機関に相談することを勧める。

時には、新開発、特にセールやリギンの調節方式が、証明のための計測後取り付けられて、レガッタで初めて見受けられることがある。この場合、競技時間内に公式解釈を探し求めることは常には現実的とは限らず、メジャラーは、レース委員会に代わって、暫定の決定を行わなければならないことがある。

E.2.4 設計図 - 図面

クラス規則で公式設計図を参照することがあり、艇が設計図に従って建造されていることを求めている。この場合、メジャラーは設計図にしたがっていることをチェックしなければならない。従ってそれぞれとすべての品目または構造に与えられていない許容範囲での困難に直面し、従って判断を行わなければならない。

メジャラーが、艇が設計図に従っているかどうかを決定することに用いるとよい基準は、クラス規則に述べられているとよい。そうでなければ、メジャラーは、艇のすべての部分は設計図に従って建造された艇のように「見える」に違いない、すなわち設計図に線がまっすぐに描かれている場合には、艇のその部分は、曲がっているとか段になっているのではなく、名目上まっすぐであるとよいことをガイドとして推測することを勧める。この一般規則を適用する程度は、クラスによって大きく変わり、メジャラーは何がクラスの実地で受け入れられるかを指導されるとよい。

設計図からの新たな変動が見つかったか、メジャラーが設計図と部分に従っていることについて疑いがある場合には、管理する機関に照会することを勧める。艇はクラス規則に記載された計測値と設計図に与えられた寸法に従っていなければならない。

E.2.5 建造規則

多くのクラスでは、建造規則がクラス規則に組み入れられており、メジャラーは当該計測を行うことにより、建造規則に従っていることを確認しなければならない。スキャントリング（艇の構造の様々な部材の寸法）の計測は、特殊技術と特殊器具を必要とする。

GRP（ガラス繊維強化プラスチック）では、建造者が従わなければならない詳細な「レイ・アップ」仕様が時にはあり、これはメジャラーが入手できるクラス規則に組み入れられている。

ないことがある。艇が建造された後に、仕様に従っていたことをチェックすることは明らかに非現実的なので、仕様に従っていたという宣言に署名することは通常建造者の責任である。メジャーは、あれば、構造に関して計測に使用したクラス規則をはっきりさせなければならない。

クラスに特有の明確な建造規則を持つ代わりに、いくつかのクラスでは、構造は船級協会 (Classification Society) のスキャンtring・ルール (scantling rules) に従っていなければならないと規定しており、さらに公認船級協会は、構造がスキャンtring・ルール (scantling rules) に従っていたことを証明しなければならないと規定することがある。これらの場合、艇は船級協会の検査官の監督下で建造しなければならないこともあり、船級証書 (Classification Certificate) が完成すると発行される。このことは金のかかる方法であることもあって、通常大型艇に限られ実施されている。

E.3 証明のための計測

多くのクラスでは、レースすることが許される前に、クラス規則に従っていることを確認するためにすべての新艇を計測することを求めている。計測プロセスが完了したときに、通常計測証明書が発行される。この節は、通常従っている手順を検討する。

E.3.1 メジャー

証明のための計測は、E.1 節に記載されたクラスまたは各国連盟のメジャーにより実施される。場合によっては、製造業者が自身の装備を計測することを認可されている (ドイツ、オーストリア、オランダ、デンマーク、スウェーデンでのセールの自己証明体系と ISAF IHC 体系)。

E.3.2 計測の手配

新艇が建造者により完成された場合、未計測艇として販売することもでき、建造者がメジャメント・フォームとともに販売するために認定メジャーが証明のための計測を行うのを手配することもできる。ライセンスを与えられた建造者がいるほとんどのクラスは、建造者に計測を手配し、全艇 (少なくとも艇体) をメジャメント・フォームとともに販売することを求めている。

よくあることだが、オーナーが自分の仕様で完成するために艇が部分完成の状態の販売されている場合には、艇は未計測か、部分計測 (下記 3.4 参照) で販売しなければならない。アマチュアが建造した場合、同じ人間が通常建造者でかつオーナーであり、計測を手配する責任がある。

従って、メジャーは建造者かオーナーのいずれかから依頼され、計測料を見返りとして、管理する機関に代わってその者のためにサービスを提供している。

E.3.3 計測状態

手配がなされて、都合のよい日が選ばれたときに、メジャーは計測のための状態が満足できることも確かめるとよい。このことは、十分な空間、地面で計測する場合できればカバーされている比較的平らな場所を確保すること、また浮力または浮揚計測のためのアクセスのよい比較的隔離された静かな水面を確保することを意味する。大量建造者向けに定期的に多くの艇を計測する場合には、準備された、場合によっては恒久的計測ジグで、計測器具のある特別の計測エリアを設けることが可能なことがある。

メジャーは必要とされ、手近にないすべての計測器具にノートと現行クラス規則、RRS、ERS（適用される場合）を含む文書および建造者から供給されない場合には、適切な数の現行メジャメント・フォームを加えて、持ち込まなければならない。

E.3.4 メジャメント・フォームと計測証明書

クラス規則には、通常計る必要がある計測すべてと必要に応じて許容される最大値と最小値をリストしている文書であるメジャメント・フォームを参照している。

用語「メジャメント・フォーム」と「計測証明書」とを混同していることがよくある。メジャメント・フォーム（MF）には、メジャーにより取られた計測値すべてと艇がクラス規則と仕様に従って建造されたことの建造業者からのステートメントを含んでいる。

計測証明書（MC）には、取られた計測値は含まれていない。計測証明書は、艇が公認メジャーにより計測されたことと艇がクラス規則に従っていたことの各国連盟（NA）、国内クラス協会（NCA）または国際クラス協会（ICA）からのステートメントにすぎない。重さ、補正おもりのようなMFからの数項目がMCの一部となることがある。

ほとんどのクラスでは、メジャメント・フォームはクラス規則の一部であると規定しており、この場合、クラス規則に関する機関により承認された公式コピーを用いなければならない。証明用に自分のメジャメント・フォームを作り上げるのは認められないが、訂正が必要な場合には、計測証明書発行の責任のある管理する機関のためにメジャメント・フォームに理由を述べる場合に限り、修正が必要な場合に、メジャメント・フォームを編集することができる。ほとんどのメジャメント・フォームと国際計測証明書は、ISAF または当該クラスのウェブサイトにロードされていることがある。

E.3.5 計測値の記録

メジャーは、証明のための計測を引き受ける場合、通常メジャメント・フォームに示された計測値すべてを記録する必要がある。メジャメント・フォームに計測値を記録する場合、クラス規則で明確に認められている場合を除き、実際の計測を求められている品目に対し「✓」をいれるとか「OK」と書くとかでは不十分であることに注意するとよい。

時々、計測値を間違っただけで読んだため、または桁を逆にするために、メジャーがメジャメント・フォームに間違っただけの計測値を誤って記入することがある。間違いは、後で艇のオーナーにとって相当な問題を引き起こすことがあるので、メジャーは、記録した計測値すべてが許容された許容範囲内にあることを入念にチェックし、計測を終了させる前に必要なら再計測するとよい。

それぞれのメジャメント・フォームをコピーすることで、メジャーはすべての自分の計測値を記録に残すことができる。メジャーは、同じクラスの多くの艇の計測に関わった場合には、計測値をとるときに間違えたかどうか、または製造されている艇に何らかの変更がなされたのかが速くわかるので、このことは特に役立つ。また、疑問が後で起こった場合には、どんな計測を行って、コメントが何だったかがわかる。

E.3.6 宣言

メジャメント・フォームにある計測すべてが完了したときに、メジャーはメジャメント・フォームの宣言に署名する必要がある。メジャーが反対のコメントをした場合を除き、この署名は、知っている限りと確信をもって、メジャメント・フォームに含まれていないクラス規則の要件があったとしても、艇はクラス規則すべてに従っていると見なすことを表す。

メジャーは、ある品目に従っていることに関して疑いがある場合には、メジャメント・フォームの「所見」欄にそのことを記載するか、または管理する機関に照会して、メジャメント・フォームに署名する前に、そのことに関し追加の助言を得なければならない。所見を記載した場合には、知っている限りで、艇は所見に記載したことを条件としてクラス規則に従っていると述べて、やかりこの場合も署名するとよい。その時には、計測証明書を発行するか否かの決定は、管理する機関にある。

いくつかのメジャメント・フォームには、建造者の宣言の欄があり、通常クラス規則に従って艇を建造したと建造者が宣言することを求めている。レイアップの成形についての仕様のある建造規則のある GRP 艇の場合に、宣言はとくに重要である。この場合、実際に積層品を建造したのは建造者なので、メジャーは一般に成形品の外観を調べて、「知っている限りで」外観について OK であると述べる。建造者の宣言に署名されるまで、メジャーは宣言に署名しないことを勧める。

E.3.7 国際クラス納付金と ISAF プラーク

建造された艇体ごとにヨットの設計者に対してロイヤリティーを支払うのが、一般的なやり方である。ISAF が管理しているクラスの場合、ロイヤルティーは国際クラス納付金（建造料と呼ばれる）に含まれ、国際クラス納付金には国際クラス協会と ISAF に回される金額も含まれている。プラークは、国際クラス納付金が支払われたということを示すためにヨットに恒久的に取り付けられる。このことが要件である場合、このプラークがクラス規則で定められているとおりに取り付けられるまで、メジャーはメジャメント・フォームに署名してはならない。

E.3.8 計測証明書の申請

メジャメント・フォームに署名された場合、その艇がクラスに登録され、計測証明書が発行されることを可能にするために、クラス規則に定められているとおりに、そのメジャメント・フォームは管理する団体に送付するか、またはオーナーに手渡されるとよい。計測証明書は、艇が計測され、クラス規則に従っていることを認めたと述べている文書である。計測証明書は、管理する団体、通常は各国連盟により裏書きされなければならない。計測証明書は、メジャメント・フォームと別の文書であることも、最初の計測値に簡単に参照できるようにメジャメント・フォームと一体となっていることもある（メートル・クラス）。

E.4 変更の計測

艇の耐用期間中に、摩耗した品目の交換、規則で認められている性能変更、損傷の修理、および実には構造の大改造の結果として、最初の仕様への多くの変更がなされる。これらの理由のいずれかのために、最初の証明のための計測の後、艇が新しいセール、ぎ装品、リギン、スパー、フォイル、構造変更その他を有することは正常である。

E.4.1 交換

元のものが摩耗したまたは損傷した、または別の製品が性能を改善すると思った、のいずれかで、日常的に多くの装備品が交換される。クラス規則で交換品の計測を定めている場合を除き、装備がクラス規則に従っていることを確実にするのは、RRS 78 に従って、オーナー単独の責任であり、証明のために計測しなければならないかもしれない品目、例えば、センターボードは、交換されたとしても、計測を必要とされないことがある。

クラス規則で重要な交換品（例、セール、マスト、センターボード）の計測を必要としている場合には、それらは公認オフィシャル・メジャーにより計測されなければならない。

交換セールは、通常計測する必要がある、タックの近くにメジャーの署名とスタンプで識別される。K 節参照。

E.4.2 性能変更

性能改善のための変更は、調節ラインやブロックの交換のように簡単なものからキールボードの全艇体の再整形までの広範囲に及ぶ。それぞれの変更は、小さかったとしても、多くの点でクラス規則への適合に影響を及ぼすことがあり、このことを計測するときに覚えておくとい。例えば、ぎ装品の変更は全体の重さにはわずかしかな影響を及ぼさないかもしれない。艇が再度レースをすることがある前に、変更では再計測を必要としないので、変更がレガッタで初めてわかり、追いつめられて解釈を直前の通知で行わざるを得なく、従って込み入ったレガッタ計測を行うことがある。

E.4.3 修理

修理は、おおざっぱに 2 種類、定期保守と艇体か装備のいずれかの構造上の欠陥のための修理におおざっぱに分けられる。修理の内容が大きいくほど、艇の性能への影響も大きくなり、従って、いくつかのクラス規則では、大幅な修理には再計測を必要とするとして規定している。いくつかのクラス規則では大幅な修理の定義を採用しているが、ない場合、メジャーにチェックを依頼するか否かを決定するのは、オーナー次第である。

大幅な修理をした艇について計測チェックを行う場合には、材料と形状が正しいことをチェックすると同様に、全体の重さに変化したかをチェックすることおよびクラス規則に定められている場合には、重さ分布を管理することが重要である。

E.5 競技規則と計測

E.5.1 メジャーの責任 – 競技規則 78.3

この規則は、メジャーがヨットがクラス規則またはレーティング証明書に従っていないことを知ったときに、メジャーが従うこととなる手順を定めている。

その規則を示す。

78 クラス規則に従うこと；証明書

78.1 艇のオーナーとその他の責任者は、艇がクラス規則に従うように維持されていること、および艇の計測証明書またはレーティング証明書がある場合には、これが有効であることを確実にしなければならない。

78.2 規則により艇が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、艇が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。

78.3 大会のイクイPMENT・インスペクターまたはメジャーは、艇または個人の装備がクラス規則に従っていないと判断した場合、書面でこのことをレース委員会に報告しなければならない。

メジャーにはヨットを失格とする権限または参加申し込みを取り消す権限はないことを知っていることが重要である。

メジャーは、時にはプロテスト委員会に対し（またはインターナショナル・ジュリーに対し）抗議の状況について報告することを求められる。この報告には、事実、即ち、関係する品目の計測または形状と求められた場合には、クラス規則の言い回し、のみを記録するとよい。

クラス規則の解釈または適用に関して妥当な疑いがないと納得した場合には、審問後抗議を決定することができる。ただし、納得できない場合には、プロテスト委員会は、その事項を決定するために適格な機関にその事項を照会する必要がある。

競技規則では、このような機関は誰であるか、したがってプロテスト委員会またはインターナショナル・ジュリーは相談するのはどの機関と決定できるということを明確にはしていない。ISAF 規定 10.12 は解釈の手順を扱ってはいるが、種々の様式に従い、したがってクラス規則にその者を記載しているクラスもある。

適格な機関とみなすことができよう適切な者または組織には、次が含まれる：

国際セーリング連盟 - (ISAF により管理される国際クラスに関して)

各国連盟 - (その組織がその国でクラスを管理している場合)

国際クラス協会技術委員会委員長 (ISAF と連絡を取るとよい者)

どの者かどの組織が相談を受けるとしても、決定を行うのに適格であることが重要である。多くの場合、レガッタでの装備検査が実際はクラスに詳しくない者により実施されることは不幸な現実であり、セールを計測するのは有能であるが、クラスを運営している他の規則に詳しくないことがある。

E.5.2 損傷または許容範囲を超える逸脱、計測抗議 RRS 64.3

この規則は、クラス規則に従っていない原因となる損傷または摩耗と傷を、性能がこの結果改善されていない限り、ヨットに修正する時間を明確に認めている。

64.3 クラス規則に関する抗議の判決

- (a) プロテスト委員会は、クラス規則に規定された許容範囲を超える逸脱が、損傷または通常の摩耗に起因するもので、艇の性能を改善していないと認定した場

合、その艇にペナルティーを課してはならない。ただし、その艇はこの逸脱が修正されるまでは、再度レースをしてはならない。ただし、プロテスト委員会が修正を行う適切な機会がない、またはなかったと判定した場合を除く。

- (b) プロテスト委員会は、クラス規則の意味するところに疑問がある場合、その解釈に責任のある機関に対して当該事実と共に疑問を照会しなければならない。判決を行う際には、プロテスト委員会は、その期間の回答に従わなければならない。
- (c) クラス規則に基づき失格とされた艇が上告の意思を書面で述べた場合、艇に変更を加えずにその後のレースで競技することはできる。ただし、その艇が上告しなかったか、または上告でその艇に不利に採決された場合には、失格とされる。
- (d) クラス規則に関わる抗議から生ずる計測費用は、敗訴した当事者が支払わなければならない。ただし、プロテスト委員会が別のことを決定した場合を除く。

性能が改善されているかどうかは、判断の問題ではあるが、例えば、斜路を引きずり上げるためにキール・バンドの一部がクラス規則で必要とされるよりも断面が小さかった場合に、そのディンギーは通常失格とされないであろう。同様に、浮力装備が自艇の責任でない衝突により効果のない状態にされたヨットをプロテスト委員会は失格とするつもりはないだろう。

E.5.3 セール上の識別 RRS 77

艇は、セールに付けるクラスを示す印、国を示す文字および番号を規定する付則 G に従わなければならない。

E.5.4 広告 : RRS 80 と ISAF 規定 20

艇とその乗員は、ISAF 規定 20 [広告規定] に従わなければならない。

E.5.5 抗議の権利 (RR 60.2)

レース委員会は、規則 43.1 (c) または 78.3 により必要な報告を受けた場合、その艇を抗議しなければならない。