



インターナショナル・メジャラー・マニュアル

M 節

計測の抗議

| | | |
|----------|----------------|-----|
| M | 計測の抗議 | |
| M.1 | 序文 | M 2 |
| M.2 | 抗議の権利 | M 2 |
| M.3 | 関連規則とその他の文書 | M 2 |
| M.3.1 | RRS 78 | M 2 |
| M.3.2 | RRS 64.3 | M 3 |
| M.3.3 | RRS 43 | M 5 |
| M.3.4 | RRS 69 重大な不正行為 | M 5 |
| M.3.5 | クラス規則と ERS | M 5 |
| M.3.6 | レース公示と帆走指示書 | M 6 |
| M.4 | その他の問題 | M 6 |
| M.4.1 | 計測抗議の受理 | M 6 |
| M.4.2 | プロテスト委員会の責任 | M 7 |
| M.4.3 | 専門家の証人と証言 | M 7 |
| M.4.4 | 損傷した装備 | M 7 |
| M.4.5 | 再計測 | M 7 |
| M.4.6 | 上告 | M 8 |

M.1 序文

計測の抗議は、ほとんどの場合、レース後の検査の結果として発議される。計測の抗議は、オーナーまたは責任者が規則違反の知識があった、または規則違反の知識を知っているとよかったという推測のために、多くの不安と感情の原因であることが多い。

インスペクターとして行動するメジャーは、レース委員会へ報告する場合、テーを抗議する以外の代替はないことを分かっているとよい。メジャーは、このことを覚えておき、特に欠陥が多く艇に関係している場合には、正式な報告書を作成する前に、プロテスト委員長と非公式にその事項を話し合うことを考慮してよい。また、イクイPMENT・インスペクターは、レース公示または帆走指示書で代替のペナルティーを認めている場合を除き、規則違反は失格を意味することを知っているといよい。

計測の抗議の全体のプロセスは、わずかの基本規則のみで統制される。競技者、レース委員会、プロテスト委員会、メジャー/インスペクターは、すべてこれの規則により順守することを求められている。

M.2 抗議の権利

メジャー/イクイPMENT・インスペクターは、規則に違反していると思われる艇について問題を見つけることがある。レースが始まる前に、彼は通常このような状況を修正することをその艇の乗員に要求する。しかしながら、レースが始まった後は、彼はレース委員会のメンバーとしての別の責任がある。その役割が、いくつかのレース委員会の抗議についてプロセスを始めるように、変化する。計測の公害は、規則 60.1、60.2、78.3 に基づき、別の艇またはレース委員会（通常イクイPMENT・インスペクター/メジャーからの報告に基づき）により、またはプロテスト委員会により発議することができる。規則ではクラス協会、各国連盟または大会のイクイPMENT・インスペクターもしくはメジャーに自身で抗議する権利を与えていない。インターナショナル・メジャーであってもここでは違いはない！そして明白に、大会インスペクターには艇を失格にする権利も、その参加を取り消す権利もない。

通常、イクイPMENT・インスペクターがレース委員会へ報告する場合、レース委員長は、抗議を作成する任務をインスペクターに委任する。したがって、計測の抗議の場合に RRS に与えられている手順に正しく従わなければならないので、RRS の関連部分を理解することが必須である。規則 61 は、抗議が有効とみなすことができる要件を扱う。一般的に、レース・オフィサーが審問の当事者としてレース委員会を代表し、審問の間に証人としてイクイPMENT・インスペクターを呼ぶ。場合によっては、レース・オフィサーがイクイPMENT・インスペクターに審問の間レース委員会を代表するように求めることがある。したがって、ジュリーの前で行動のやり方とそのケースを立証する仕方を知っている必要がある。

M.3 関連規則とその他の文書

M.3.1 RRS 78

RRS 78 は次のよう述べている。

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、レースをする艇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宣誓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。

多くのクラスは、選手権大会の終わりにこのことに対処しなければならないことを回避するために、証明書を提示するタイム・リミットを短くしている。行う場合、レース公示または装備検査指示書にそのことをはっきりと記載しなければならない。

78.3 大会のイクイプメント・インスペクターまたはメジャラーは、艇または個人用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。

メジャラーは RRS 78.3 の要件に従ってレース委員会に報告する場合、この報告は書面であるのがよく、セール番号とブランク番号の細目、問題の艇の名前とオーナーとともに、クラス規則または規則の細目と欠陥とみなす解釈、欠陥であるとして気づいた時刻、あればオーナーまたは代表者により取られた行動、メジャラーの意見として、その欠陥はレース前および/またはレース後に存在していたのかどうかを伝える。

M.3.2 RRS 64.3

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差異が、損傷または通常の使用に起因するもので、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、その艇はこの差異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、その解釈に対して責任のある機関に当該の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、その機関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。

この規則は、クラス規則に従わない原因となった損傷または摩損を修正するための時間を艇に認めている。ただし、この結果で性能が改良されていない場合に限る。

性能が改良されたかどうかは、判断の問題であるが、例えば、斜路を引きずり上げることでキール・バンドの一部がクラス規則で必要とされる断面よりも小さくなった場合には、ディンギーは通常失格とされないだろう。

同様に、プロテスト委員会は、自艇の責任ではない衝突により、浮力装備が効果のない状態された艇を失格にすることは期待されていないだろう。

プロテスト委員会が正しい判断をするために必要とされる材料を作成することは、メジャラー/イクイプメント・インスペクターの責任である。その情報は RRS 61.2 の要件を満たして、最初に規則 61.2 (a) と (b) 十分満たすためにインシデントを記述する要件を満たすに十分に完成させなければならない。この報告は、事実のみ—すなわち、該当するアイテムの形状の計測または細目および要請があればクラス規則の表現—を記録するとよい。例えば、「艇 X は午後 4 時に 5 レースの結果で検査され、スピネーカー・ポールがクラス規則で許されているより 5 mm 長いことが判明した」のように簡素にできよう。

メジャラー/イクイプメント・インスペクターは、クラスまたは競技規則のいずれかの意味や解釈をフリーに説明しようとしないう方がよい。

その後、メジャラー/イクイプメント・インスペクターは、計測はどのように行われたのか、なぜ許容範囲内でなかったか、当該クラス規則は何であるかをプロテスト委員会に示すために準備しなければならない。慣例と前例はクラス規則、セーリング装備規則、権限のある機関による解釈または競技規則上告ケースの場合にのみ存在していることにも注意するとよい。あることがそのクラスの最近の大きな大会で許されていたという事実は、将来の大会への前例とみなすとよいということの意味していない。

利用できる証拠のすべてを聴取した後、プロテスト委員会は、計測規則の解釈について合理的疑いがないと決定した場合には、そのケースを決定しなければならない。その決定が報告したメジャラーまたはクラス計測規則の解釈に責任のある機関の承認を得られなかったとしても、プロテスト委員会はこのことを行わなければならない。

プロテスト委員会がなお計測規則の解釈について疑いがある場合には、規則 64.3 (b) では、プロテスト委員会はその規則解釈について責任のある機関に疑問と当該事実を照会することを求めている。この期間は、通常 ISAF、クラス協会技術委員会、各国連盟、またはレーティング機関である。通常この機関はイクイプメント・インスペクターではないが、場合によってはイクイプメント・インスペクターがクラス技術委員長でもあることが起こる。プロテスト委員会は、その疑問を照会したならば、計測機関の回答に拘束される。

さらに、インターナショナル・ジュリーが任命された場合には、規則 70.5 には、インターナショナル・ジュリーの判決に足して上告してはならないと記載されている。プロテスト委員会の判決を上告するまで、艇はレースをすることを認めている規則 64.3 (c) は、したがって無意味となる。

ほとんどすべての場合で、プロテスト委員会は規則 64.3 に概要が述べられたプロセスを用いて抗議を決定することができるはずである。計測値の精密さとクラス規則の解釈に関する証拠は、競技者とイクイプメント・インスペクターまたはメジャラーにより示される。

M.3.3 RRS 43

43 競技者の衣類と装備

- 43.1 (a) 競技者は、重さを増す目的で、衣類または装備を着用したり、身に付けてはならない。
- (b) さらに、競技者の衣類と装備は、ハイキング・ハーネスまたはトラピーズ・ハーネスおよび膝下のみを着用する衣類（履き物を含む）を除き、8 kg を超えてはならない。クラス規則または帆走指示書で、これ以下またはこれ以上 10 kg までの重さを規定することができる。クラス規則により上記重量の中に履き物と膝下に着用する衣類を含めることができる。ハイキング・ハーネスまたはトラピーズ・ハーネスは、浮力のあるものでなければならない、また 2 kg を超えてはならない。ただし、クラス規則でこれ以上 4 kg までの重さを規定している場合を除く。重さは、付則 H で定められているとおりに量らなければならない。
- (c) 衣類と装備の計量担当のイクイップメント・インスペクターまたはメジャーは、競技者が規則 43.1(a) または、規則 43.1(b) に違反したと思われる場合、そのことを書面でレース委員会に報告しなければならない。

43.2 規則 43.1 (b) は、ライフラインの装備を必要とする艇には適用しない。

付則 H に従って衣類と装備をチェックする場合、イクイップメント・インスペクターは、セーラーが重さを増すだけの目的で装備品、例えば鉛のベルトを持っていることが判明された場合には、そのことは RRS 2 の重大な違反となり、その後レース委員会への報告を必要としていることを覚えておくことよい。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、その後 RRS 69 に基づく処置を開始するとの決定を行うかもしれない。

M.3.4 RRS 69 重大な不正行為

RRS 69 に基づく処置または処置の働きかけは、非常に重大な事項であり、重大な不正行為の申し立てに関わる要素すべてを十分考慮後入るとよい。今までに、計測またはメジャーが関係しているこのような処置が散らされたインシデントはたった 2 種類である。

一つは、イクイップメント・インスペクターが、任務を行っている間に、競技者により暴言を吐かれた場合である。この場合、ジャッジのみが暴言の程度とこの規則に基づく処置の働きかけが当然であるのか否かを判断できる。

もう一つは、計測値のごまかしが、不正な証明書の作成のいずれかの誰もが認めるケースであった場合である。この場合、全く疑いのない場合に限り、RRS 69 に基づく処置を開始することをプロテスト委員会またはインターナショナル・ジュリーに働きかけができて得るレース委員会へ報告することをためらわない方がよい。

ごまかしや暴言を含むレース委員会への報告を作成する場合、メジャーまたはイクイップメント・インスペクターは、違反した規則の中に常に RRS 2 をリストするとよい。

M.3.5 クラス規則と ERS

クラス規則は、艇をどのように計測しなければならないか、または格付けしなければならないかを詳しく説明している。クラス規則には通常、計測についての詳細に加えて管理規定、オーナーの責任、その他が含まれている。ほぼどの一連の規則も完全ではなく、クラス規則も例外ではない。いくつかの計測問題を引き起こすのがこの不完全さにある。熟練のオーナーまたは設計者に規則の言い回しの

範囲内にとどまり、有利さを得ることを認める抜け道がある。クラス規則によっては、認識された抜け道は、抜け道でないと見なさなければならないと述べている。しかしながら、規則は明白であり、単純な間違いまたは最大許容範囲を大きくするという要望により間違いが起こり、違反が起こるといふケースが多い。

クラス規則と計測手順は複雑なように見えるが、プロテスト委員会は、少しの努力と専門家の証人、通常メジャラーまたはクラス規則管理者からのいくつかの情報の援助で、通常理解することができる。

クラス協会の計測と選手権大会の規則が、クラスを統制している。RRS 中の定義にもレーティング規則またはハンディキャップ規則は「クラス規則」と記載されている。これらの規則はクラス協会に大会期間中に艇を失格としたり、別の方法でペナルティーを課す権限を与えていないことを覚えておくこと。このような処置は、プロテスト委員会またはインターナショナル・ジュリーのみが行うことができる。

ISAF『セーリング装備規則』は、クラスの文書である計測手順についての疑問を解決する価値ある手段となる場合もある。

M.3.6 レース公示と帆走指示書

帆走指示書には、計測問題の取り扱いについての規定を含めることができる。それには、レース前の手順と計測チェックから代替ペナルティー（DSQ 以外）のすべてのことを含めることが多い。

レース主催者が、計測のチェックと適合の実施をするときに積極的な役割を果たしたい場合には、特別の規則と手順があれば帆走指示書（および必要な場合にはレース公示）に記述されていることが重要である。このような事前計画が、計測問題でのレース主催者の権限と役割りを明白に特定することにより、後で発生し、プロテスト委員会の時間を節約しうる問題を取り除くことができよう。

任命されたチーフ・メジャラー（レガッタ・インスペクター）は、このことが確実に十分余裕をもって行えるために主催団体と緊密に作業するとよい。

M.4 その他の問題

M.4.1 計測抗議の受理

プロテスト委員会は、抗議が有効であるかどうかを最初に決定しなければならない。規則 61 の要件を満たしていなければならない。

- 規則 61.2 (a) には、抗議者と被抗議者を特定する必要があると記載されている。
- 規則 61.2 (b) には、いつどこで起こったかを含むインシデントが記述されていなければならないと記載されており、したがってメジャラーまたはイクイPMENT・インスペクターにとっては、レース委員会への方置くにできるだけ客観的にこのことを記述することが必須である。
- 規則 61.2 (c) は、違反したと考える規則を特定することを抗議者に求めている。「その艇は計測していない」または「その艇はそのレーティングでは速すぎる」とのみ記載する抗議は、規則 61.2 (c) の要件を満たしていないので、通常拒否されるとよい。

M.4.2 プロテスト委員会の責任

規則 78 に基づき、規則 61 の要件に従って抗議が提出された場合、規則 64.3 が効力を発し、管理するようになる。プロテスト委員会は、そのことを自動的に誰かに委ねることはできない。プロテスト委員会は、審問を開催し、事実を認定し、クラス規則を解釈できるかどうかを決定しなければならない、そうであるならば、問題を決定しなければならない。プロテスト委員会は、規則の解釈または適用ができない場合を除き、資格のある機関に疑問を照会しないで、抗議を決定しなければならない。

規則 63.6 は、プロテスト委員会が当事者からの証言と必要と思われるその他の証言を得ることを求めている。規則 63.6 は、抗議を決定するために必要な証言を得ることをプロテスト委員会に期待している。

M.4.3 専門家の証人と証言

多くの場合、メジャラーは抗議者としてレース委員会を代表して行動し、さらにメジャラーは専門家の証人でもある。異例の状況でのみ、プロテスト委員会は、計測の抗議を解決するために、別の専門家の証人を必要がある。追加の専門家の証人が求められる場合には、プロテスト委員会を専門家の証人として支援するためにクラス規則と手順に完全に詳しい者であることが、通常必須である。クラス・メジャラーは役に立ち、艇の設計者は、利害関係がない場合のみ専門家の証人になることができる。証人は、どんなに専門家であっても、証人に過ぎないことを覚えておく。プロテスト委員会が、最終決定を行う。

M.4.4 損傷した装備

すでに計測されて、限定マークが付けられたセールまたは装備品が損傷した場合、一特にクラス規則で大会中の用いてよいセール等の数が制限されている場合—競技者は、代替のセールまたは装備品を用いるためにプロテスト委員からの許可を要請する場合がある。メジャラーは、意見として損傷の程度と原因が交換を正当化するか否かについて証言することを求められることがある。このような場合、メジャラーは、セールの損傷の原因と範囲および今後の使用できる可能性はクラス規則や計測で扱う問題ではなく、主観的に判断する問題であることを丁寧に指摘して証言を断ることができる。

M.4.5 再計測

イクイPMENT・インスペクターまたはメジャラーが利用でき、抗議が複雑な違反を申し立てている場合、プロテスト委員会は計測確認または再計測さえも指図したいことがある。このことは、判決するために必要な「その他の証言を得る」ための権限と義務の範囲内である。

規則中のどれも、ある艇のオーナーに別の艇を再計測させることを要求する絶対的な権利を与えていない。再計測を指図または求める決定は、プロテスト委員会単独（または帆走指示書でその権限を主催団体に与えている場合には、主催団体）の事項である。ただし、負けた当事者は、再計測と計測の費用を支払わなければならないことがある。

クラス規則に基づき失格とされた艇は、上告の意志を書面で述べた場合に限り、艇に変更を加えずにその後のレースで引き続き競技することができる。ただし、上告が否認された場合を除く（規則 64.3 (c)）。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裁決された場合には、すべてのレースを失格とされる。

M.4.6 上告

上告の権利は規則 70 で扱われている、規則 70 は、レース委員会が抗議の当事者であった場合に限り、レース委員会にプロテスト委員会の判決を上告することを認めている。規則 78.3 に基づき処置がとられ、抗議審問がレース委員会自身により行われていない場合がこれにあたるだろう。イクイプメント・インスペクター/メジャラーおよびクラス協会は、上告の権利がない。