

## Umpire Observation

Appendix UF was developed from Addendum Q which itself was originally developed from medal racing, where a final decision was required at the finishing line for the TV and media. We are pleased to say that Appendix UF has since proven to be extremely popular. However, in recent years, the International Umpires Subcommittee (IUSC) has noted an increase in events utilizing Appendix UF for events with very large fleets of boats.

While the growth of umpired fleet racing is a very positive development, the IUSC is concerned that the Appendix UF is now being used with fleets far larger than it was ever designed to be used for. In some cases, we have seen events attempt to umpire fleets of 60, 70 or 80 boats with this appendix.

Appendix UF is intended to be used at events where the resources allow for all on-the-water incidents to receive a decision from the umpires. It is not suitable for large fleets as it does not provide boats with any recourse for an incident that goes unseen by the umpires. This causes a fundamental unfairness to arise where the penalty available to a boat depends on whether the umpires saw the incident or not. Of course, in a large fleet, it is far more likely an incident will not be seen with no further action possible. This is not desirable if we want to encourage rules compliance.

At the 2024 Annual Conference, the IUSC discussed this issue and is of the view that the WS Racing Rules Committee (RRC) should restrict the use of Appendix UF to only small fleets of boats. We suggest that a suitable limit is 20-25 boats and/or where the ratio of umpires to boats is no greater than 1:4. However we defer to RRC to decide the exact limit.

Of course, this would then require an option where some of the racing is observed by umpires and opinions regarding incidents are promptly communicated to boats.

Below are clauses that we recommend the organisers of large fleet umpired fleets include in the NoR or SI's for a regatta to allow for limited on-water rules enforcement. These clauses provide a process where an umpire who observes an incident can signal what their opinion is in regarding rule compliance. The sailors continue to use the standard rules regarding protests and hearing procedures but if the incident was observed by the umpires, they will know what that independent witness thought of the incident. Importantly, the decisions of the umpires become advisory, and a boat is not subject to a penalty, the quantum of which is determined by whether the umpires saw the incident or not. The aim is that this provides a option for organisers that cannot afford the resources for 'full umpiring' without compromising the fairness of the event.

Our understanding is that this set of SIs does not require the approval of World Sailing, nor of an MNA, and may be used freely by event organisers.

## アンパイア・オブザーブ制

付則 UF『アンパイア制フリート・レース』は、もともとメダル・レースから生まれた付則 Q『アンパイア制メダル・レース』から発展したもので、フィニッシュ・ラインでの最終成績の決定を望むテレビやメディアのために開発された。その付則 UF の評判が良いことが証明されたことは喜ばしいことである。しかし、近年、インターナショナル・アンパイア小委員会 (IUSC) は、非常に大規模なフリートが参加する大会においても付則 UF を適用する大会が増えている状況を目にすることになった。

アンパイア制フリート・レースの成長は、とても望ましい発展ではあるが、IUSC は付則 UF が、それが使用されることを前提とした設計よりもはるかに大きなフリートで使用されていることを懸念している。場合によっては、60 艇、70 艇、80 艇のフリートでこの付則を適用している大会も見受けられる。

付則 UF は、すべての水上のインシデントに対してアンパイアの判定を受けることのできる資源が整っている大会での適用を意図している。この付則には、アンパイアが見ていないインシデントに対して、艇が頼れる手段が用意されていないので、大規模フリートには適さない。すなわち、艇に与えられるペナルティーが、アンパイアがインシデントを見ていたか否かに依存してしまえば、根本的な不公平が生じてしまうことになる。そしてもちろん、大きなフリートになればなるほど、インシデントが目撃されず、それ以上の処置がとれない可能性が飛躍的に高まることになる。規則の遵守を奨励する立場として、これを見過ごすことはできない。

2024 年の World Sailing の年次会議 (シンガポール) において、IUSC はこの問題について議論し、World Sailing 競技規則委員会 (RRC) は付則 UF の使用を小規模なフリートのみに制限すべきであるとの見解に至った。私たち (IUSC) は、適切な艇数の上限は 20~25 艇、および/またはアンパイア・ボートと艇の比率が 1:4 以下であるべきと提案した。ただし、実際の制限の決定は RRC に委ねることになる。

もちろん、その結果、レースの一部をアンパイアが監視して、インシデントに関する意見を速やかに競技艇に伝えるという、代替案が求められる。

次ページは、大規模フリートのアンパイア制レースの主催者が、限定的ではあるが、オン・ザ・ウォーターで規則の執行を可能にするために、レース公示または帆走指示書に記載することを、IUSC として推奨する条文である。これらの条項は、インシデントを視認したアンパイアが、規則の遵守に関してどのような意見を持っているかを示すことができる手順を規定している。セーラーは、抗議や審問の手順に関する標準的な規則を使い続けるが、インシデントを視認した中立の証人 (アンパイア) が、そのインシデントについてどう考えたかを知ることができる。重要なのは、アンパイアの判定が助言的なものになったということであり、艇のペナルティーが、アンパイアが視認していたか否かによって左右されることがなくなることである。本アンパイア・オブザーブ制の目的は、イベントの公平性を損なうことなく、完全なアンパイアリングのための資源を整えることができない主催者に、選択肢を提供することにある。

私たち (IUSC) は、この一連の帆走指示書は、World Sailing の承認も、加盟各国連盟 (MNA) の承認も必要とせず、大会主催者が自由に使用できると理解している。

Insert new Sailing Instruction No. X as follows:

**X Umpire Observation**

- X.1 Umpires may observe the racing and provide advisory umpire signals. If an umpire observes an incident where a boat protests, one of the following signals may be made:
- (a) A green and white flag with one long sound means ‘The umpires saw the incident and believe that no rule was broken’.
  - (b) A red flag with one long sound means ‘The umpires saw the incident and believe that one or more boat has broken a rule’. The umpires will hail or signal each boat identified to have broken a rule.
  - (c) A “J” flag with one long sound means ‘The umpires do not have the facts to make a decision’.
- X.2 The signals displayed by the umpires are for information only. If a red flag is displayed, any identified boat is not obliged to take the applicable penalty, however if she does not, the Umpire, as part of the protest committee, may protest that boat. If a green and white flag or the “J” flag is displayed, a boat may still protest, or a boat may choose to take the applicable penalty.
- X.3 If a green and white flag is displayed for an incident, the protest committee will only protest a boat for an incident involving her that may have resulted in injury or serious damage, or if the protest committee learns during the hearing of a valid protest that the boat, although not a party to the hearing, was involved in the incident and may have broken a rule. This changes RRS 60.1 and 60.4(b).

新たな帆走指示 番号 X を以下のとおり記入すること

**X アンパイア・オブザーブ制**

- X.1 アンパイアは、レースを監視し、助言となるアンパイア信号を発することができる。アンパイアは、艇が抗議したインシデントを監視していた場合には、以下のいずれかの信号を発することができる。
- (a) 長音 1 声と共に掲揚する緑色と白色の旗は、「アンパイアはインシデントを視認して、いずれの規則違反もないと判断した」ことを意味する。
  - (b) 長音 1 声と共に掲揚する赤色旗は、「アンパイアはインシデントを視認して、1 艇またはそれ以上の艇が規則に違反したと判断した」ことを意味する。アンパイアは、ペナルティーを課すそれぞれの艇を特定するために声をかけるか、または信号を発することができる。
  - (c) 長音 1 声と共に掲揚する J 旗は、「アンパイアは判定を下すための事実を得ていない」ことを意味する。
- X.2 アンパイアが発する信号は、情報に過ぎない。赤色旗が掲揚された場合には、特定された艇にはペナルティーを履行する義務はない。ただし、履行しなかった場合には、そのインシデントを監視したアンパイアは、プロテスト委員会の一員として、その艇を抗議することができる。緑色と白色の旗または J 旗が掲揚された場合には、艇は抗議をしてもよいし、または適切なペナルティーの履行を選択してもよい。
- X.3 緑色と白色の旗がインシデントに対して掲揚された場合には、プロテスト委員会は、艇が傷害または重大な損傷を起こしたかもしれないインシデントに関与した場合、または有効な抗議の審問の最中、審問の当事者ではない艇が、規則に違反したかもしれないことをプロテスト委員会が知った場合のみ、艇を抗議する。これは RRS60.1 および 60.4(b) を変更している。