

ジャッジ・マニュアル

2026年1月

序文

本マニュアルは、インターナショナル・ジャッジになることを目指し、知識と経験を集めようとしているジャッジのための学習ツールとなるようデザインされている。また、世界中のジャッジの一貫性に貢献することを目的として、既存のインターナショナル・ジャッジのための参考ガイドとなるべきものである。

我々のスポーツは常に進化しているので、このマニュアルは生きた文書でなければならない。改善のためや、現在の慣行を現す新しいテーマに関する投稿を歓迎する。変更や追加がなされた場合、更新版が**World Sailing**のウェブサイトに掲載される。

インターナショナル・ジャッジ小委員会のメンバー、マニュアルのための作業部会、そしてこのマニュアルに貢献してくれたすべてのインターナショナル・ジャッジに感謝する。

World Sailing インターナショナル・ジャッジ小委員会
小委員長 アンドルス・ポクシ
2026年1月

使用上の注意

わかりやすく簡潔にするため、本マニュアルでは、ボートを指す場合は歴史的な意味で女性形を用い、人物を指す場合は性別を問わない言葉を用いている。

World Sailingの規定集、規程、ポリシーは、このマニュアルが更新されるよりも頻繁に変更される可能性があるため、現在の名称のみで参照される。

目次

A.	大会におけるレース・オフィシャル-用語	8
A.1	はじめに.....	8
A.2	用語の意味.....	8
A.3	World Sailingレース・オフィシャルズ.....	12
A.4	インターナショナル・ジャッジ認定の申請.....	12
A.5	インターナショナル・ジャッジ初回認定のためのレファレンス.....	13
B.	インターナショナル・ジャッジの資質とスキル	14
B.1	倫理的行動.....	14
B.2	利益相反.....	15
B.3	サービス適性.....	15
B.4	不適切な行為または能力に関する申し立て.....	18
C.	プロテスト委員会	19
C.1	はじめに.....	19
C.2	利益相反.....	19
C.3	構成.....	20
C.4	上告否認のジュリーとインターナショナル・ジュリー.....	20
C.5	インターナショナル・ジャッジの構成に関する各国連盟による承認.....	21
C.6	World Sailingによる3名インターナショナル・ジュリーの承認.....	22
C.7	責任.....	22
C.8	インターナショナル・ジュリーのその他の責務.....	22
C.9	手順.....	22
C.10	インターナショナル・ジュリーのパネル.....	22
C.11	現場から遠隔にいるプロテスト委員会メンバー.....	23
C.12	現場から遠隔にいる当事者および証人.....	23
C.13	遠隔審問のための推奨事項.....	24
D.	大会前と大会中の最善の実践	26
D.1	大会前.....	26
D.1.1	大会前の委員長の仕事.....	26
D.1.2	インターナショナル・ジュリーの責任の範囲を決める.....	27
D.1.3	レース公示および帆走指示書草案の確認.....	27
D.1.4	プロテスト委員会メンバーへのタスク割り当て.....	28
D.1.5	多くの大会における典型的なタスク.....	28
D.2	大会にて.....	30
D.2.1	到着.....	30
D.2.2	施設・装備.....	31
D.2.3	プロテスト委員会の最初のミーティング.....	31
D.2.4	レース委員長、PRO、その他役員とのレース前ミーティング.....	32
D.2.5	競技者へのブリーフィング.....	32
D.2.6	支援者とのコミュニケーション.....	33
D.2.7	メディアとのコミュニケーション.....	34
D.2.8	調査員の任命、規則69の申し立て.....	34
E.	大会でのプロテスト委員会の運営	35
E.1	審問の管理.....	35

E.2	日々の運営	36
E.3	審問要求書の受理	36
E.4	審問要求書の記録とコピー	37
E.4.1	紙の審問要求を使用した大会	37
E.4.2	オンライン・審問・リクエストによる大会管理システムを使用した大会	37
E.5	調停の対象となる抗議	38
E.6	インシデントにおけるペナルティーの受け入れ	38
E.7	審問要求の取り下げ	39
E.8	審問の予定を立てる	39
E.9	審問	40
E.10	最終レースの後	41
F.	審問	42
F.1	一般原則、権限	43
F.1.1	審問前の準備	43
F.1.2	複数の要求を同時に審問する	44
F.1.3	当事者の権利 規則63.1	44
F.1.4	通訳	45
F.1.5	抗議または救済要求の取り下げ 規則63.2(a)	45
F.2	抗議 規則60	46
F.2.1	抗議の内容 規則60.3(a)	46
F.2.2	抗議の有効性 規則60.4	46
F.2.3	レース・エリアにおける艇による抗議 規則60.2	46
F.2.4	傷害または損傷に関わる場合の有効性	47
F.2.5	レース・エリア外のインシデントに関する抗議の有効性	47
F.2.6	抗議の締切時刻	47
F.2.7	レース委員会、テクニカル委員会、プロテスト委員会による抗議	48
F.3	救済 規則61	49
F.3.1	誰が救済を要求できるか?	49
F.3.2	救済審問の当事者	49
F.3.3	レース前の救済要求	49
F.3.4	救済要求の有効性 規則61.2	50
F.4	審問の実施 規則63	50
F.4.1	審問の開始	50
F.4.2	オブザーバー	51
F.4.3	利益相反 規則63.3	51
F.4.4	証言を取る 規則63.4	52
F.4.5	証人 規則63.4(b)	52
F.4.6	第3の艇が規則違反した可能性がある場合、規則63.2(d)	53
F.4.7	誘導尋問	53
F.4.8	伝聞および書面による証拠 規則63.4(b)	54
F.4.9	写真とビデオの証拠 付則M8	54
F.4.10	GPSとインターネット・トラッキングの証拠	55
F.5	事実、結論、判決 規則63.5	58
F.5.1	証拠の評価	58
F.5.2	事実の認定	58
F.5.3	審議	58
F.5.4	プロテスト委員会メンバー間の意見の相違の解決	59

F.5.5	立証基準の適用 規則63.5(a).....	60
F.5.6	当事者その他への通告 規則 63.6.....	60
F.6	抗議の判決 規則60.5.....	60
F.6.1	抗議が支持された場合のペナルティー.....	60
F.6.2	クラス規則および装備に関する抗議の判決 規則 60.5(d).....	61
F.6.3	プロテスト委員会によるペナルティー処置 規則 61.4(b)(5).....	62
F.7	救済の判決 規則61.4.....	63
F.7.1	救済の要件.....	62
F.7.2	得点または順位が明らかに悪くなったか、または悪くなるかもしれない.....	63
F.7.3	その艇の過失ではない.....	63
F.7.4	不適切な処置または不手際 規則61.4(b)(1).....	64
F.7.5	物理的損傷および傷害 規則 61.4(b)(2)、61.4(b)(3).....	65
F.7.6	救助 規則61.4(b)(4).....	65
F.7.7	規則2または69でペナルティーを受けることとなった艇の行動 規則61.4(b)(5).....	65
F.7.8	救済の判決 規則 61.4(c).....	65
F.8	審問再開の要求.....	67
F.8.1	審問の再開 規則 63.7.....	66
F.8.2	審問再開の要件.....	67
F.8.3	再開の手順.....	68
F.9	支援者が関与する審問.....	69
F.9.1	支援者が関与する審問の当事者.....	69
F.9.2	支援者が関与する審問の手順 規則 62.....	69
F.9.3	支援者に対するペナルティー 規則 62.3.....	70
F.9.4	支援者の違反に対して艇に課されるペナルティー 規定62.4.....	71
F.9.5	支援者または支援する艇による上告.....	72
F.9.6	支援者による不正行為の申し立て.....	72
G.	規則2および規則69.....	73
G.1	公正な帆走と不正行為.....	73
G.1.1	規則2 公正な帆走.....	73
G.1.2	規則69 不正行為.....	74
G.2	規則69の手順.....	74
G.2.1	プロテスト委員会が規則69に基づく処置を開始すべき場合.....	75
G.2.2	規則69に基づく審問の対象者.....	75
G.2.3	不正行為の時間と場所.....	76
G.2.4	プロテスト委員会の準備.....	76
G.2.5	調査員の任命、規則69.2(c)および(d).....	77
G.2.6	当事者への書面による通知.....	77
G.3	規則69の審問.....	78
G.3.1	十分な納得.....	79
G.3.2	軽減事由と加重事由.....	80
G.3.3	当事者の欠席.....	80
G.3.4	申し立てが支持されなかった場合.....	80
G.3.5	ペナルティー.....	80
G.4	審問後.....	81
G.4.1	判決に対する上告.....	81
G.4.2	各国連盟またはWorld Sailingへの報告.....	81
G.4.3	各国連盟による措置.....	82

	G.4.4	訴訟	82
H.		付則 T 調停	83
	H.1	はじめに	83
	H.2	調停員	83
	H.3	レース後ペナルティー	84
	H.4	調停の原則	85
	H.5	調停の手順	85
	H.6	上告不可	88
	H.7	利点と欠点	88
I.		オン・ザ・ウォーター・ジャッジおよび規則42と付則P	89
	I.1	はじめに	89
	I.2	規則遵守の監視 – 一般	89
	I.3	レース委員会との連絡	90
	I.4	必要な機材	90
	I.5	付則P - 規則42に関する特別な手順	91
	I.6	競技者とのブリーフィング	91
	I.7	規則42 推進方法	92
	I.8	ペナルティーを課すかどうかの決定	92
	I.9	規則42 – 判定の手順	94
	I.9.1	ペナルティーの信号	95
	I.9.2	ペナルティーの記録	96
	I.9.3	競技者へのペナルティーの説明	97
	I.10	ジュリー・ボートのポジショニング	98
	I.10.1	プレスタート	99
	I.10.2	スタート	100
	I.10.3	アップウインド	101
	I.10.4	リーチ	102
	I.10.5	ラン	103
	I.10.6	フィニッシュ	105
J.		ジャッジとユース・セーラー	107
	J.1	はじめに	107
	J.2	ユース・セーラーの定義	108
	J.3	ユース大会において期待される行動	108
	J.4	ジャッジの可視性	109
	J.5	大会ブリーフィング	109
	J.6	ユース・セーラーとその支援者とのコミュニケーション	109
	J.7	審問	109
	J.8	審問のオブザーバー	110
	J.9	抗議旗の使用	110
	J.10	規則42および付則P	110
	J.11	支援者と支援艇	111
	J.12	児童保護と規則69不正行為	111
K.		大洋、外洋レースのジャッジ	112
	K.1	プロテスト委員会の構成と組織	112
	K.2	プロテスト委員会の責任	113
	K.3	帆走指示書による特定の規則変更	113

K.4	審問の手順.....	115
K.5	ペナルティー.....	116
K.6	救済要求.....	117
L.	ラジオ・セーリングのジャッジ.....	118
L.1	はじめに.....	118
L.2	アンパイアリング.....	119
L.3	装備.....	120
L.4	ラジオ・セーリング・アンパイアリングの基本原則.....	121
L.5	アンパイアのポジショニング.....	122
L.6	未解決インシデント.....	123
L.7	まとめ.....	123
M.	セーラー分類.....	126
M.1	はじめに.....	126
M.2	レース公示と帆走指示書.....	126
M.3	抗議.....	127
M.4	ペナルティー.....	128
M.5	分類機関による変更.....	128
M.6	プロテスト委員会への報告.....	128
N.	スラローム・ウインドサーフィンのジュリー・ガイドライン.....	129
N.1	はじめに.....	129
N.2	一般.....	129
N.3	レース形式.....	130
N.3.1	コース.....	130
N.3.2	エリミネーションでのセーリング.....	131
N.4	規則.....	131
N.4.1	スタートを視覚的に説明する.....	132
N.4.2	リーチを視覚的に説明する.....	132
N.4.3	マーク回航.....	132
N.5	ジュリーのポジショニング.....	133
N.6	抗議と救済要求.....	134
N.6.1	審問の手順.....	134
N.6.2	救済.....	135

A. 大会におけるレース・オフィシャル - 用語

A.1	はじめに	8
A.2	用語の意味	8
A.3	WORLD SAILING・レース・オフィシャルズ	12
A.4	インターナショナル・ジャッジ任命申請	12
A.5	インターナショナル・ジャッジ初回任命のための参考資料	13

A.1 はじめに

セーリングにおけるジャッジの主な役割は、競技がセーリングの競技規則と国際統括団体である**World Sailing**の方針に則っていることを確認することである。この役割は多くの点で独特である。第一に、ジャッジは競技者間の紛争を判断することが求められる。これを行うために、また公正かつ規則に従って行動しているように見られるために、ジャッジは**セーリング競技規則 (RRS)**、およびクラス規則、**World Sailing**・規程、**IRPCAS**、または各国の規定など、競技を管理するその他の規則に精通していなければならない。

第二に、ジャッジは、レース公示や帆走指示書の確認、計測やレーティングルールの遵守に関する問題の判断、ルール違反の監視、水上での**推進方法の規則**を守らせることなど、大会の他の多くの重要な局面で支援を求められることが多い。

さらに、審判員には競技の公正さに関する判断も求められる。これらをうまくこなすことは、やりがいのある、時には困難な仕事である。

この責任を引き受けるために必要な知識と経験を身につけようと努力する人々は、私たちのスポーツに大きな貢献をする。

この章では、まず我々のスポーツに貢献するレース・オフィシャルの用語と説明から始まり、彼らが果たす任務を説明する。そして、インターナショナル・ジャッジの任命のための**World Sailing**のプロセスについて説明する。

A.2 用語の意味

セーリング競技規則 (規則または**RRS**)

World Sailingが管轄するレースで使用される規則。

World Sailing 規程

以下の**World Sailing** 規定は、規則としての地位を有する：

- 広告規程
- アンチ・ドーピング規程
- 倫理規程
- 資格規程
- セーラー分類規程

これらは、いつでも変更できるため、RRSには含まれていない。最新版はWorld Sailingのウェブサイトwww.sailing.org で公開され、加盟各国連盟を通じて発表される。

ケース・ブック

World Sailingは、競技規則の公式解釈としてケース・ブックを発行している。これらは、競技規則委員会に提出された上告や質問に基づいている。規則の意味を明確にしたり、矛盾する解釈についての質問に答えたりするものである。ジャッジはルールを解釈する際、RRSとケースに従うことが求められる。

Q & A

World Sailing 競技規則Q&Aは、競技規則委員会とレース・オフィシャルズ委員会の共同責任として、World Sailing のウェブサイト上で公開されている。

Q&Aは、RRSに関する質問をWorld Sailing を通じて提出することができるレース・オフィシャルズ、加盟各国連盟、およびWorld Sailing クラスの協会にサービスを提供することを目的としている。回答はRRSの公式の解釈や説明ではないが、経験豊富なレース・オフィシャルが注意深く検討した意見を提供する、重要なサービスである。

これらのQ&Aはさらに、4年ごとに規則を更新する継続的なプロセスの一環として、World Sailing のケース・ブック、マッチレースおよびチームレースのコールブックに掲載されることが検討される。

このサービスは、上告手順の代わりとして利用されるべきものではなく、単にRRSに関する疑問に対して熟慮された意見を提供するものである。

World Sailing

World Sailing は、国際オリンピック委員会 (IOC) 公認のセーリング・スポーツの世界統括団体である。その使命は、誰もがセーリングに参加したり観戦したりできるように、セーリングをよりエキサイティングで身近なものにすること、そして、セーリング・スポーツと海にとっての持続可能な未来を創造するために、私たちの影響力とその範囲を活用することである。それは、MNA、クラス協会、その他の関連団体で構成されている。World Sailingの多くの責任とプログラムの中には、インターナショナル・ジャッジ、アンパイア、レース・オフィサー、計測員、クラス判定員、テクニカル員を含む国際レース・オフィシャルのトレーニングと認定がある。

加盟各国連盟 (MNA)

各国連盟は、国際オリンピック委員会 (IOC)が認定する当該国内において、セーリング・スポーツに関する統括を行う。この組織は、国単位で組織され、顕著なセーリング活動が行われるところであれば、どこでもその権限を行使することができる。各国連盟は、World Sailingのメンバーである。多くの各国連盟は、ク

ルージングやパワーボート・レースなどの追加的な責務を担っている。

各国連盟はしばしば、RRSに対して規則を追加する規程を設ける。これらの規程は、帆走指示書によって、その管轄区域内のセール・ボート・レースを管理する規則として盛り込まれる。国際大会においてこれらの規程が適用されることは稀であるが、各国連盟の中にはその規程の一部を削除してはならないと規定しているところもある。

ほとんどの各国連盟は、プロテスト委員会の判決に対する、艇、レース委員会、またはテクニカル委員会による上告を審問する委員会を任命する。上告の手順は、その国の規則、方針、規程によって国ごとに異なる。上告委員会のメンバーには、他国の有資格者が含まれることもある。また、各国連盟が上告を他国の上告委員会に委任することもある。最高上告機関は、その管轄下で大会が開催される各国連盟である。World Sailingは上告を審問しない。

各国連盟は、規則の解明や解釈の助けとなると考え、上告をWorld Sailing 競技規則委員会に提出することができる。委員会が、その上告が規則の理解に役立つと判断した場合、World Sailing ケースとしてその上告を受理する。

主催団体 (OA)

競技会を計画し、運営する組織が主催団体である。それはクラブ、クラス協会、各国連盟、World Sailing自身、または規則89.1に規定されているようにこれらの組み合わせである。主催団体は、レース委員会、プロテスト委員会、テクニカル委員会、アンパイア、およびクラシファイアを任命する。

レース委員会

レース委員会はレースを実施する。レース委員会は帆走指示書を発行し、レースの得点を記録する責任を負う。主催団体がプロテスト委員会またはインターナショナル・ジュリーを任命していない場合、レース委員会は、審問を行うプロテスト委員会の任命に責任がある。レース委員会のメンバーは、プロテスト委員会の委員になることができる。ただし、レース委員会の不適切な処置または不手際を主張する救済要求の審問においては、そのプロテスト委員会は、利益相反の可能性があるため、レース委員会から独立しているべきである。それが不可能な場合、プロテスト委員会は利益相反を考慮し、規則に従って進め方を決定しなければならない。レース委員会の委員は、付則 N に従って構成されるインターナショナル・ジュリーの一員となることはできない。

プロテスト委員会

プロテスト委員会は、抗議、救済と再開の要求、不正行為の申し立て、および支援者が競技規則に違反した可能性があるという報告を審問する。プロテスト委員会はレース委員会から独立していてもよい。付則 N の要件を満たす場合、プロテスト委員会はインターナショナル・ジュリーとしての資格を得ることができる。

インターナショナル・ジュリー

インターナショナル・ジュリーは、規則**91(b)**および付則**N**の要件を満たすプロテスト委員会である。レース委員会やテクニカル委員会から完全に独立しており、それらからのメンバーはいない。

インターナショナル・ジュリーは、競技規則について卓越した知識とプロテスト委員として広範な経験のある経験豊かなセーラーで構成される。そのメンバーは、異なる各国連盟の出身者で構成され、その過半数は**World Sailing** インターナショナル・ジャッジでなければならない。付則**N**に記載された手順に従って運営することを条件に、規則**70.3**は、その判決を上告する権利はないことを規定する。

インターナショナル・ジュリーの責務には、すべての抗議、救済要求、および第5章の規則に基づいて生じるその他の事項の審問と判決が含まれる。また、主催団体、レース委員会、テクニカル委員会から求められた場合、競技の公正に直接影響するあらゆる問題について助言し、支援する。資格、計測またはレーティング証明書に関する問題を決定し、規則に基づく競技者、艇、装備の交換を許可する。インターナショナル・ジュリーは、主催団体、レース委員会、テクニカル委員会から照会された案件も判定する。

テクニカル委員会

テクニカル委員会は、主催者の指示に従い、かつ規則に求められるとおり、装備検査と大会計測を行う。その任務には、競技開始前に艇の計測とクラス規則への適合性のチェックを行うこと、および競技中のチェック（セールがブラックバンド内にセットされているか、バラストの配分、衣服の計量など）を実施することが含まれることがある。

審問中にプロテスト委員会が、計測規則の意味について疑義を持った場合、委員会は、関連する事実とともに、その問題を規則の解釈に責任を持つ機関に照会しなければならない。クラス規則の権限機関は、クラス規則、その変更、およびクラス規則の解釈を最終的に承認する機関である。

ジャッジ、ナショナル・ジャッジ、インターナショナル・ジャッジ

ジャッジは、プロテスト委員会のメンバーである。「ナショナル・ジャッジ」の資格は、適切に資格要件を満たした人物に、ナショナル・ジャッジを養成するプログラムを運営する各国連盟によって与えられる。「インターナショナル・ジャッジ」の資格は、**World Sailing**によって、**World Sailing**の文書「**Race Official Roles, Qualifications and Competences**」に定められた基準を満たす者に与えられる。

アンパイア、ナショナル・アンパイア、インターナショナルアンパイア
アンパイアは、競技中にリアルタイムで水上の状況や規則を判定する。

A.3 World Sailing レース・オフィシャルズ

セーリングのためのレース・オフィシャルズの訓練と認定、およびRRSの管理は、World Sailingの中核的な目的として認識されている。

World Sailingは、1981年にインターナショナル・ジャッジ制度を創設し、競技者の3つのニーズに応えた。1つ目は、世界選手権やその他の注目される大会でプロテスト委員会の委員を務める、知識と経験のある人物を特定する必要性、2つ目は、これらの国際大会におけるプロテスト委員会が、競技者の多様な国籍やセーリング文化を反映したものであることを保証する必要性、3つ目は、大会終了までに結果を決定する必要性である。

World Sailingはまた、メジャラー、アンパイア、レース・オフィサー、クラシファイアに対するトレーニングや認定プログラムも用意している。

World Sailing 規定の「レース・オフィシャルズ」は、レース・オフィシャルズの統治について記述している。レース・オフィシャルズのプログラムは、レース・オフィシャルズ委員会の権限の下、各分野の小委員会を通じて運営される。インターナショナル・ジャッジ・プログラムはインターナショナル・ジャッジ小委員会を通じて運営される。

現行のWorld Sailing 規定は、World Sailingのウェブサイトwww.sailing.org に公表されている。（"regulations"で検索し、submit をクリックし、"Documents"を選択する。）

A.4 インターナショナル・ジャッジ認定の申請

インターナショナル・ジャッジとして認定されるための要件は、申請手順とともに、World Sailing 規定「Race Officials」およびWorld Sailing 発行の「Race Official Roles, Qualifications and Competences」（World Sailingインターナショナル・レース・オフィシャルズの申請文書）に記載されている。

文書 Race Official Roles, Qualifications and Competencesでは、どの大会がプリンシパル・イベントであるかが説明されている。

インターナショナル・ジャッジになるための資料、初回認定のための申請書類一式、およびインターナショナル・ジャッジとして更新するための資料は、World SailingのウェブサイトのRace Officials、International Judgeのエリアに掲載されている。

World Sailingは、インターナショナル・ジャッジが資格更新を迎える年に連絡を取り、更新のための申請書類一式を送付する。

A.5 インターナショナル・ジャッジ初回認定のためのレファレンス

初回認定の申請には、プロテスト委員長であるインターナショナル・ジャッジからの、大会での当該ジャッジのパフォーマンスを記述した、レファレンス（推薦状）による支持が必要である。申請者は、大会前に委員長に、レファレンスを **World Sailing** に提出するよう要請することが不可欠である。委員長は、大会期間中にレファレンスを作成し、**World Sailing** に提出する。

インターナショナル・ジャッジ申請マニュアルは申請手続きの手引きとなる。インターナショナル・ジャッジ・リファレンス・フォーム・ガイドラインは、IJ リファレンス・フォームの記入についてプロテスト委員長に助言する文書である。どちらの文書も **World Sailing** のウェブサイトの **International Judge** エリアから入手可能である。

レファレンスに関する候補者とプロテスト委員長への助言

大会期間中、プロテスト委員長は、ジュリーから他のシニアIJを選び、候補者のパフォーマンス評価を支援させることができる。委員長は、評価の過程に関わる他のジャッジや候補者と毎日話し合い、大会期間中に候補者が学び、向上できるよう、さらに改善すべき分野を特定する手助けをすることができる。大会終了後、委員長はリファレンスを完成させ、申請者と評価について話し合い、タイムラインに従って **World Sailing** の raceofficials@sailing.org に提出する。候補者は、フォームのコピーを受け取る資格があり、それは委員長に直接要請することもできる。

B. インターナショナル・ジャッジの資質とスキル

B.1 倫理的行動	14
B.2 利益相反	15
B.3 服務適性	15
B.4 不適切な行為または能力に関する申し立て	18

B.1 倫理的行動

セーリングというスポーツの参加者として、World Sailing レース・オフィシャルズは、World Sailing 倫理規程で定められた最高の倫理基準を満たすことが求められる。

インターナショナル・ジャッジは、このスポーツで最も露出度の高い役員の一つである。従って、ジャッジは最高度の能力、適正、誠実さを持って行動することが不可欠である。ジャッジは、スポーツの評判を落とすようなことを決してしてはならない。

具体的には、インターナショナル・ジャッジには以下のことが期待される：

- 規則、ケース集、手順、およびWorld Sailingの方針について高度な理解と適用を維持していること；
- それぞれの決定が、規則および公正さと客観性の原則に基づき、慎重に、偏見を持たずに行われることを確実にする；
- 大会中および大会後に、プロテスト委員会の審議の秘密を守ること；
- 同僚、競技者、役員、チーム役員、コーチ、支援者、主催者に対して、礼儀正しく、丁寧で、偏見なく、忍耐強くあること；
- 同僚、競技者、役員、チーム役員、コーチ、支援者、主催団体、および開催国における文化の違いを尊重すること；
- プロテスト委員会への招待を受け入れる前に、利益相反があるならば申告し、その後も、新たな利益相反となる可能性のある状況の変化があれば申告する；
- 時間通りに会場に到着するよう計画し、最後の抗議が解決するまで会場にとどまる；
- 必要な経費のみを支出し、経費が払い戻される場合は、主催者と別段の取り決めがない限り、正当かつ必要不可欠な自己負担費用のみを請求する；
- 時間を守り、水上でも陸上でも適切な服装をすること；
- プロテスト委員会室、その他の建物、会場内の喫煙が禁止されている場所、および水上で判定している間は、喫煙および電子タバコを控えること；
- 審問の前や審問の最中、および水上では、アルコールの摂取を控えること。審問前に食事をする場合でも、アルコールは避けなければならない。ジャッジは、大会中に決して酩酊してはならない。

この行動規範の要件に従わないジャッジは、任命を打ち切られる危険性がある。

B.2 利益相反

レース・オフィシャルが大会で服務する場合、規則の定義「利益相反」に記載されているように、利益相反が存在する。

World Sailing は、レース・オフィシャルがレガッタでの服務に関して利益相反があるかどうかを判断するために参照すべき文書を公表している。この文書は World Sailing のウェブサイトから入手可能である（"Conflict of Interest"で検索し、"Submit"をクリックし、"Documents"を選択）。

B.3 服務適性

インターナショナル・ジャッジは、自らが務める大会の種類に応じて必要とされるサービスを提供することが期待される。招待を受け入れる前に、その大会が求めるものと、自分に必要な任務を果たす能力があるかどうかを理解することは、自らの責任である。ジャッジに期待される活動は多岐にわたるが、そのすべてが各大会で必要とされるわけではない。

大会での任務	必要なスキル
審問	<ul style="list-style-type: none">適切な用語を使い、英語で読み、書き、話す。十分な視力と聴力（必要に応じて補助）規則を状況に適用するときに、規則を分析するための強い推論能力と記憶力判決を下す際の自信抗議および救済要求に関する事実と判決の両方を評価し、文書化する。規則69の審問における申し立てと判決の作成
水上へ行く	<ul style="list-style-type: none">乗船している同僚の安全を考慮しながら、小型動力船を操船すること。バランスを崩すことなく、ドックからボートへ、ボートからボートへと移動するために必要な身体能力船酔いした場合の対処法水上でバランスを保つ能力レース艇のクラスの帆走特性を考慮し、レースを妨害することなく観察するためのボートの位置取りVHF(免許が必要な場合が多い)およびプライベート・チャンネルの無線機で適切な通信プロトコルを使用する。いかなる状況下でも長時間水上で過ごせる体力落水から同僚を救出する体力レースを追跡すること、そして審問でレースや成績に影響する可能性のある問題を記録することに集中する。

大会での任務	必要なスキル
付則Pに基づく規則42の判定	<ul style="list-style-type: none"> ● 上記「水上へ行く」参照 ● 規則42、クラス固有の一般的な運動力学、および付則Pの手順を完全に理解すること。 ● 規則42に対するクラス固有の変更に関する知識 ● レース艇への迷惑を最小限に抑えながら、運動力学を判定するための艇の位置取り ● 議論することなく、セーラーにペナルティーについて確固として、しかし友好的に説明する能力
高速船団と水上へ行く	<ul style="list-style-type: none"> ● 上記「水上へ行く」参照 ● いかなる条件下でも、コース全体の高速移動に耐える能力 ● 高速で接近してくる艇や、自艇との衝突コースへジャイブまたはタックしてくる艇に対する継続的注意
ウインドサーファー／カイトボード	<ul style="list-style-type: none"> ● 上記「水上へ行く」参照 ● 関連する付則（B/F）のルール変更に関する知識 ● コースを走行するための特別なルートに関する知識
大洋／長距離レース	<ul style="list-style-type: none"> ● IRPCASおよびWS 外洋特別規定の完全な理解 ● 航法計算、トラッキング・システム等の知識 ● 修正された抗議手順に関する知識 ● 裁量ペナルティー・システムに関する知識（時間、停止、滞在）
直接判定とアンパイアリング	<ul style="list-style-type: none"> ● 上記「水上へ行く」参照 ● 適用されるフリート・アンパイアリングの規則と手順の完全な理解 ● メダル・レースのアンパイアリングとフリート・レースの直接判定のための艇の位置取り ● 第2章の規則違反に対する迅速な判決 ● 必要に応じ、上記「付則Pに基づく規則42の判定」参照
ラジオ・セーリングのアンパイアリング	<ul style="list-style-type: none"> ● 付則Eとその手順の完全な理解

大会での任務	必要なスキル
	<ul style="list-style-type: none"> 第2章の規則違反に対する迅速な判決 長い競技日に立ち続け、栈橋に沿って移動するのに必要な体力 どんな条件下でも、屋外で長い日を過ごすこと

ジャッジは、大会で服務するために必要なすべての要件を遵守できるかどうかを判断する際、自分自身の力量を現実的に評価しなければならない。適切な役割を果たすことができないのに大会への招待を受け入れることは、プロテスト委員会の他のメンバー、ひいては競技者に影響を与えることになる。以下の自己評価表は、様々な種類の大会の要件に関連するジャッジの能力を評価するのに役立つ：

自分の能力のレベル			
大会の要件	まだ / 今ではない	発展途上	十分
審問			
水上へ行く			
規則42 付則P			
高速船団			
ウインドサーファー			
カイトボード			
大洋/長距離			
直接審査/アンパイアリング			
ラジオ・セーリング			

時間の経過とともに自分の能力が変化する可能性があるように、ジャッジするのに適した大会のタイプも変化する可能性がある。つまり、あなたがジャッジできる大会のタイプは、キャリアの過程で変わる可能性があることを意味する。したがって：

- 一時的または恒常的に身体的または認知的な制約がある場合、プロテスト委員会に求められている役割を果たすことができないのであれば、招待に応じないこと；
- 特別な配慮が必要な場合は、招待を受ける前に、プロテスト委員長またはオフィシャルを担当する主催団体の代表にその旨を伝えること；
- 宿泊先が個人宅の場合、タバコの煙などに対するアレルギーがある等の場合、または身体機能に制約がある場合には、そのことを主催者に伝えること；
- 食事制限のある場合には、到着前に主催者に伝えること。

B.4 不適切な行為または能力に関する申し立て

World Sailing 規定「レース・オフィシャル・パフォーマンス」は、World Sailing レース・オフィシャルズの不適切な行為または能力を申し立てる報告を、「ポリシー」に定められた手順に従って提出することを規定している。また、倫理規程に基づく報告も可能である。報告は、倫理規程および「ハラスメントと虐待に対する保護方針」にも基づいて行うことができる。

C. プロテスト委員会

C.1	はじめに	19
C.2	利益相反	19
C.3	構成	20
C.4	上告否認のジュリーとインターナショナル・ジュリー	20
C.5	インターナショナル・ジュリーの構成に関する各国連盟による承認	21
C.6	WORLD SAILINGによる3名インターナショナル・ジュリーの承認	22
C.7	責任	22
C.8	インターナショナル・ジュリーのその他の責務	22
C.9	手順	22
C.10	インターナショナル・ジュリーのパネルについて	22
C.11	現場から遠隔にいるプロテスト委員会メンバー	23
C.12	現場から遠隔にいる当事者と証人	23
C.13	遠隔審問のための推奨事項	24

C.1 はじめに

主催者が競技者に提供すべきジャッジ・サービスの範囲とレベルは、大会の種類によって異なる。サービスは、地元のレース委員会やクラブによって任命されたセーリング・クラブの知識豊富なクラブ・メンバーからなるプロテスト委員会から、World Sailingによって任命または承認された、注目度の高い大会における上告不可なインターナショナル・ジュリーまで、多岐にわたる。ほとんどの場合、最も経験のあるジャッジ（多くの場合、ナショナル・ジャッジまたはインターナショナル・ジャッジ）がプロテスト委員会の委員長を務めるよう要請され、規則と手順が守られていることを確実にする責任を負う。

C.2 利益相反

利益相反は、World Sailingのレース・オフィシャルが、公平である能力に影響を及ぼす可能性のある個人的または金銭的な利害関係を有している場合、またはそのように合理的に見える場合に存在する。大会への招待を受け入れる前に、各ジャッジはWorld Sailingのウェブサイトに掲載されている「レース・オフィシャルの利益相反を評価するためのガイドライン (Guidelines for Assessing a Conflict of Interest for Race Officials)」を参照し、このガイドラインに従って行動しなければならない。（「利益相反 (conflict of interest)」で検索し、送信 (submit)をクリックし、「書類 (Documents)」を選択）。

それには招待を断ることも含まれるかもしれない。

規則 63.3(c)は、利益相反のある人物がWorld Sailingの主要大会、または開催地の各国連盟が規定するその他の大会のプロテスト委員会の委員になることを認めていない。さらに、利益相反に気づいているWorld Sailingレース・オフィシャルは、インターナショナル・ジュリーが任命される大会への招待を辞退しなければならない。

大会中は規則63.3が、抗議や救済要求に関連して利益相反の可能性があるかどうかを判断し、それに気づいたらすぐに表明するよう、ジャッジを導く。

C.3 構成

通常は、主催団体がプロテスト委員会のメンバーを任命する。世界選手権のような大会では、この決定は多くの場合、主催団体とクラス協会の間で行われる。唯一の例外は、オリンピックのような **World Sailing** がプロテスト委員会の任命に責任を持つ特定の大会で発生する。プロテスト委員長は、プロテスト委員会のメンバーを募集するために招待状を送付するよう依頼されることがあるが、招待状は主催団体またはレース委員会を代表して送付される。

プロテスト委員会を構成する際には、艇のタイプとレースの種類を考慮すること。プロテスト委員会のメンバーの少なくとも1人は、セーリングされる艇、およびそのクラスや大会のタイプの規則や伝統に精通していなければならない。ウィンドサーフィンの大会におけるプロテスト委員会は、ワンデザインの世界選手権やオフショア・レースとは異なる問題に直面するであろう。

可能であれば、現地の事情に精通しているメンバーを1人加えることが有用である。

他のクラブからセーラーが参加するオープン大会では、主催団体がレース委員会から独立した3人からなるプロテスト委員会を任命することが望ましい。えこひいきや偏見、利益相反が生じるのを避けるため、このプロテスト委員会は異なるクラブのメンバーで構成することもできる。より高いレベルの経験と知識を保証するために、多くの各国連盟は個人を訓練し、ナショナル・ジャッジとして認定するプログラムを持っている。また、国内大会において、プロテスト委員会のメンバーの過半数がナショナル・ジャッジであることを義務付けている国もある。

付則 **P** が規則 **42** の推進力のオン・ザ・ウォーター・ジャッジに用いられる場合、プロテスト委員会委員の大半は、この専門的なタイプのジャッジに経験豊富であるべきである。これは、訓練されたジャッジではないオブザーバーがこの役割に任命される場合に、特に重要である。

インターナショナル・ジュリーの場合、経験豊富なナショナル・ジャッジを1名か2名起用する余地がしばしばあり、かれらはそこでの経験から利益を得られるであろう。プロテスト委員長は、インターナショナル・ジャッジになるために必要なスキルを身につけるためにかれらを支援する役割を、メンバーの一人に委任することができる。

C.4 上告否認のジュリーとインターナショナル・ジュリー

規則では、当事者にプロテスト委員会の判決やその手順を上告する権利を与えている。ただし、規則には、上告の権利を否認できる条件も定められている。最も頻繁にあるのは、付則 **N** に準拠したインターナショナル・ジュリーを任命する場合である。加えて、規則 **70.3** は、上告の否認を認める、他の **3** つの条件を定めている。これら **3** つのケースでは、必要な許可を得るために、またプロテスト委員会のメンバーを選出する際には規則のすべての要件に従っているように、注意を

払わなければならない。

インターナショナル・ジャッジに対して提供されたガイダンスの一部は、上告否認が認められたプロテスト委員会にとっても有用である。

インターナショナル・ジュリーの成功の鍵を握るのは、委員長と副委員長の2人である。プロテスト委員会が独立しているとみなされるためには、委員長は競技者によく知られ、尊敬されている人物であることが望ましく、できれば大会が開催される国と同じ国籍でないことが望ましい。そして、「地元の」副委員長には、大会前の運営および組織上の任務に対する責任と権限が与えられる。

大会主催者によく知られている「地元の」ジャッジは、プロテスト委員会を組織する手助けを頼まれることがよくある。この時点で「地元の」ジャッジは、自国籍でない者が委員長を務め、地元のジャッジが副委員長を務めることで、プロテスト委員会がより独立したものと見なされやすくなることを説明すべきである。地元のジャッジは、委員長を務める資格のあるジャッジを別の各国連盟から採用する手助けを申し出ることができ、その後、委員長とともにプロテスト委員会の残りのメンバーを採用する。

付則Nには、インターナショナル・ジュリーが適正に構成されるための要件が記載されている。MNA グループはWorld Sailing Constitution に示されている。プロテスト委員の国籍は、顕著な利益相反を生じさせない（規則 N3.1）。

インターナショナル・ジュリーとして構成されるプロテスト委員会は、レース委員会およびテクニカル委員会から独立しているため、プロテスト委員会の委員はレース委員会またはテクニカル委員会の委員を兼ねることはできない。

病気や緊急事態のためにインターナショナル・ジュリーまたはパネルが3名または4名に縮小した場合、主催団体は、資格のある交代者を見つけるために真摯に努力することが求められる（規則N1.5）。

C.5 インターナショナル・ジャッジの構成に関する各国連盟による承認

各国連盟のなかには、その規程によって、インターナショナル・ジュリーの任命に承認を必要とする場合がある。承認が必要な場合、主催団体は通常、提案するインターナショナル・ジュリーの委員長および委員の氏名とともに、競技会の詳細を提出することを求められる。

規則N1.8は、各国連盟がインターナショナル・ジュリーの任命にはその承認が必要であると規定した場合（規則91(b)参照）、その承認の通知を帆走指示書に記載するか、公式掲示板に掲示することを求めている。

C.6 World Sailingによる3名インターナショナル・ジュリーの承認

規則 N1.7 に基づく限定された状況において、World Sailingは、全員がインターナショナル・ジャッジで、3つの異なる各国連盟（グループ M、N、Q の場合は2つ）からである、3名のみメンバーで構成されるインターナショナル・ジュリーを許可することがある。申請はWorld Sailingに行く。

C.7 責任

任命されたプロテスト委員会またはインターナショナル・ジュリーの主な任務は、抗議、救済要求、支援者に関する報告に関する審問を実施すること、および規則69に基づく申し立て書の作成と審問を開催することである。その責務は、規則42のオン・ザ・ウォーター・ジャッジや規則遵守の監視に拡大されることもある。要請があれば、プロテスト委員会はレース委員会または主催団体に助言を提供し、大会で発生した問題の解決を支援する。

C.8 インターナショナル・ジュリーのその他の責務

インターナショナル・ジュリーの主な任務は、プロテスト委員会と同じである。しかし実際には、大会のレベルが高ければ高いほど、ジャッジ、主催者および競技者へのプレッシャーは大きくなる。インターナショナル・ジュリーによって構成されたプロテスト委員会では上告の権利がないため、セーリングの面目は、大会のインターナショナル・ジュリーが正しく公正な決定を下すかどうかにかかっている。

主催団体またはレース委員会から求められた場合、インターナショナル・ジュリーは、競技の公正に直接影響するあらゆる事柄について助言し、支援する責任を負う。これらの大会において、インターナショナル・ジュリーは、参加資格、計測、艇の証明書に関する問題を決定し、競技者、艇、セール、装備の交換を許可するよう求められることがある（規則 N2 参照）。インターナショナル・ジュリーのメンバーは、付則 N の要件を熟知している必要がある。

C.9 手順

プロテスト委員会の判決は、全メンバーの単純多数決による。投じられた票が同数になった場合、委員長は追加票を投じることができる。

C.10 インターナショナル・ジュリーのパネル

5人未満のパネルが審問を行うための要件は、規則N1.4(b)に概説されている。パネルには異なるMNAから3名のジャッジが必要であり、そのうち2名はインターナショナル・ジャッジでなければならない。当事者には、規則N1.4(b)の規定に基づいて任命されたインターナショナル・ジャッジのパネルであることを告げなければならない。

当事者は、パネルの判決に不服がある場合、認定された事実に関するものを除き、完全なインターナショナル・ジュリーによる審問を受ける権利を有する。この要

求は口頭または書面にて行うことができる。ジュリー・チェアはメンバーの中から5名によるインターナショナル・ジュリーを任命する。すべての当事者は審問に出席し、証拠を提出することができる。

実際には、インターナショナル・ジュリーは当初の審問で用いられた手順を見直すことになる。そして、結論と判決が事実と合致しているかどうかにより焦点が当てられる。この新たな審問は、規則63.7に基づく審問再開ではない。もしインターナショナル・ジュリーが、パネルが誤りを犯した可能性があるとして判断した場合には、審問を再開することを決定することができる。

C.11 現場から遠隔にいるプロテスト委員会メンバー

付則Nは、インターナショナル・ジュリーの要件を概説している。付則Mは、あくまで助言であるが、審問の実施方法に関する推奨事項を示している。どちらもプロテスト委員会の全メンバーが審問に物理的に出席することを要求していないとはいえ、これが通常の状態であるべきである。しかしながら、例外的な場合には、プロテスト委員会は、委員全員が物理的に一堂に会することなく、遠隔審問手続を採用することができる。

例えば、以下のような状況では、メンバーの1人または全員が物理的に出席しなくても進めることが合理的である：

- 大会開始前に決定を下さなければならない場合、例えば、セーラーの参加資格やカテゴリー分けなど；
- 大会が終了した後に決定を下さなければならない場合、例えば複雑な計測に関する抗議で、テクニカル委員会が数日を要するような場合；
- 大洋レース
- ジュリーの総員、またはパネルが、病気や緊急事態のために5人未満となり、懸命な努力にもかかわらず、適格な交代要員を合理的に見つけることができない場合。

C.12 現場から遠隔にいる当事者および証人

規則63.1では、当事者に審問全体を通して出席する権利を認めている。また、当事者が出席しない場合、プロテスト委員会が審問を進めることも認めている。

最善の実践方法は、すべての当事者と証人が審問に物理的に出席することである。しかし、プロテスト委員会が、遠隔審問手続を採用することで、すべての当事者と証人が審問に出席することを提供することができる、いくつかの例外的なケースがある。いくつかの例は、現場から遠隔にいるプロテスト委員会の場合と同様である。一般的に、プロテスト委員会が、そのメンバーに遠隔システムを通じて、出席してよいと判断した場合には、当事者や証人に対しても同様のことを認めることができる。

C.13 遠隔審問のための推奨事項

2020年のCOVID-19パンデミックにより、多くのプロテスト委員会が審問にビデオ会議技術を利用するようになった。技術の進歩に伴い、特にビジネス会議や教育用途の進歩に伴い、さらなる発展が期待される。以下は、幾つかの学んだ教訓である。これは進化の過程であるため、更新や改良されたシステムは今後も開発され続けるだろう。

遠隔審問は、ビデオ会議システムを使って行い、審問に参加するすべての人に同時に送信されるべきである。ビデオ会議システムとは、インターネットを利用して、少なくとも関係者の音声と映像を含む、マルチメディア・ストリームを送信するプログラム、プロトコル、装置のことである。その他のストリーム、例えばプロテスト・ルームのテーブルのビデオ・フィードやバーチャル・ホワイト・ボードが含まれる場合もある。

遠隔審問が機能するためには、強力なブロードバンド接続が不可欠である。これには、主催者による事前の支援が必要かもしれない。プロテスト委員会が、広範に共有されていない強力なWIFIネットワークにアクセスできればベストである。強力なインターネット接続を利用できるようにすることは、当事者および証人の責任である。当事者や証人が車で移動中にインターネットを使用すると、通常、せいぜい断続的な通信にしかならない。

より多くの審問が、さまざまな場所にいる当事者やジャッジとインターネット上で行われるようになる未来は、容易に想像できる。現状これを行うとすれば、現場のプロテスト委員がこれを設定する上で大きな役割を担う。以下は、全てを網羅するわけではないが、追加的な任務のチェックリストである：

- a) 審問の準備は、このシステムを機能させるための重要な要素である。対面審問よりも時間がかかる。
- b) 大会中に行われる審問について、会場外の人が出席できると予想される審問の既定時刻を事前に取り決めしておく。関係者全員のタイムゾーンを考慮する。
- c) 審問要求書およびその他の文書のコピーを、現場から遠隔にいるプロテスト委員会メンバーおよび当事者に送付する。
- d) 当事者がビデオ証拠を使用する場合には、事前にコピーを入手し、現場から遠隔にいるプロテスト委員会メンバーと当事者に転送する。
- e) 全ての当事者と証人が、他の者とコミュニケーションを取らないように、室内に一人であることを確認する。
- f) ビデオ会議プラットフォームの控室機能を活用し、証人を審問に入れたり出したりし、他の証言を聞かせないようにする。
- g) 審問室および会場外の全員が、手順を理解していることを確認する。

状況によっては、ビデオ会議による遠隔審問が不可能な場合もある。例えば大洋レースの最中とかである。このような場合に限り、遠隔審問は電子メールによっ

て進行される。この過程は、本マニュアルの「大洋レースおよび外洋レースにおけるジャッジ」の章に詳述されているように、レース公示書または帆走指示書に明記されるべきである。

D. 大会前と大会中の最善の実践

D.1	大会前.....	26
D.1.1	大会前の委員長の責務.....	26
D.1.2	インターナショナル・ジュリーの責任の範囲を決める.....	27
D.1.3	レース公示および帆走指示書草案の確認.....	27
D.1.4	プロテスト委員会メンバーへのタスク割り当て.....	28
D.1.5	多くの大会における典型的なタスク.....	28
D.2	大会にて.....	30
D.2.1	到着.....	30
D.2.2	施設・装備.....	31
D.2.3	プロテスト委員会の最初のミーティング.....	31
D.2.4	レース委員長、PRO、その他役員とのレース前ミーティング.....	32
D.2.5	競技者へのブリーフィング.....	32
D.2.6	支援者とのコミュニケーション.....	33
D.2.7	メディアとのコミュニケーション.....	34
D.2.8	調査員の任命、規則69の申し立て.....	34

D.1 大会前

D.1.1 大会前の委員長の責務

大会が始まる前、プロテスト委員会の委員長と副委員長には、さまざまな行うべき、または割り振るべき仕事、および確認すべき事柄がある。

委員長には主催団体に対する権限はないが、協力的な関係を保つことができれば、かなりの影響力を持つ。可能であれば、委員長は巧妙に、主催団体がプロテスト委員会に関する責務に気づくことを確実にするのがよい。

事前準備の主な責任は委員長と副委員長にあるが、他の委員が手伝ってくれば、プロテスト委員会はそれだけより良い準備ができる。

委員長と副委員長の大会前の具体的な仕事には、以下のようなものがある：

- レース公示と帆走指示書の草案を見直すこと；
- 主催団体から求められた場合、大会にふさわしいジャッジを選ぶための支援をする；
- 経費と宿舍の精算について主催団体と合意すること；
- 陸上および水上での運営に関するプロテスト委員会の要件を主催団体に伝えること；
- プロテスト委員会の最初のミーティングの時間を決定し、連絡すること；
- 主催団体がセーラーまたはレース・オフィシャルのためのオンライン・コミュニケーション・プラットフォームを使用しているかどうかを確認すること；
- メンバー内の仕事と任務を割り振り、その情報を十分に前もって共有する。

- プロテスト委員会のメンバー間（および、適切であれば他の役員も）の WhatsApp グループなどのメッセージ・システムを開設する。

D.1.2 インターナショナル・ジュリーの責任の範囲を決める

規則N2には、インターナショナル・ジュリーの責任が記載されている。規則N2.2およびN2.3には、主催団体の求めに応じてインターナショナル・ジュリーに与えられる、追加的な責務が列挙されている。

インターナショナル・ジュリーは、レース委員会やテクニカル委員会から独立しており、そのメンバーも含まない。賢明なプロテスト委員会は、コースやその他のレース委員会の事項に関する改善やアイデアをプリンシパル・レース・オフィサー（PRO）に提案することはできるが、レース委員会の決定に影響を与えようとしてはならない。これは、レース委員会の行為に関わる救済要求の判決を行う際の利益相反を避けるためである。

D.1.3 レース公示および帆走指示書草案の確認

レース公示は、事実上、大会主催者と競技者間の合意または契約である。主催団体は、大会を運営するために準備した諸条件を提示する。

したがって、競技者が時間、労力、資金を投じて大会に参加するかどうかを決定するために必要な情報が、レース公示に含まれていることが重要である。競技者は、規則 J1 の他の要件とともに、レース規則からの変更、広告、参加資格（クルーの体重制限、国籍、計測証明書またはレーティング証明書など）、コースの種類、代替ペナルティー、得点、賞品に関する情報を必要とする。付則Jと World Sailing のウェブサイトに掲載されているレース公示ガイドを使ってレース公示を見直し、できるだけ標準の言葉遣いを用いて、必要な情報が網羅されていることを確認する。

競技者が文書にアクセスしたり、要求書（審問、得点、クルーまたは装備の交換など）を提出したりするために、オンライン公式掲示板を備えた大会管理システムが使用される場合、レース公示にはプラットフォームにアクセスするための要件（例えば、インターネットに接続できるスマートフォン）を記載するべきである。具体的なプラットフォームの詳細は、後で記述することができる。

ただし、徹底的な努力をしても、レース公示の変更が必要になることがある。例えば、港が船舶によって封鎖されたり、利用可能な無線周波数が政府当局によって変更されたりすることなどである。ほとんどの場合、競技者はその変更を理解し受け入れるが、変更は最小限にとどめなければならない。競技者に参加を断念させるような変更は、救済要求につながる可能性がある。

レース公示と帆走指示書、または大会を管理するその他の文書の間に矛盾がある場合は、矛盾が発見され次第、レース公示と帆走指示書、またはその両方を修正するのが良い方法である。

プロテスト委員会の委員長と副委員長、そして可能であれば他のメンバーも、最終案が合意される前に帆走指示書を見直すべきである。メンバーはコメントを委員長に送り、委員長はそれを確認してからレース委員会に提出する。プロテスト委員会の全てのメンバーは、変更が必要な場合には大会が始まる前にレース委員会に提案できるように、最終文書を見直すべきである。ただし、直前の変更は、大会で帆走するために必要なものだけに限定すべきである。

D.1.4 プロテスト委員会メンバーへのタスク割り当て

少なくとも旅行の2週間前までに、委員長はプロテスト委員会の他のメンバーに連絡を取り歓迎の意を表す。プロテスト委員会の委員長は、プロテスト委員会がどのように運営されるかを検討し、いつプロテスト委員会の最初のミーティングを開くかを決定し、プロテスト委員会のメンバーに仕事を割り当て、伝えるべきである。こうすることで、余裕をもって旅行計画を立て、十分な準備をして大会に臨むことができる。プロテスト委員会の最初のミーティングの簡単な議題案は、経験の浅いジャッジが、議論されるトピックを確認し、それらに貢献するための十分な準備をするのに役立つ。

これらのタスクは、大会の種類やプロテスト委員会の規模によって異なる。ほとんどの大会で、適用されるすべての規則、通告のテンプレート、プロテスト委員会メンバーのタスクが記載されたスプレッドシート、および大会でプロテスト委員会が使用することが期待されるオンライン・システムに関する情報を格納する、共有ドキュメント保存場所（例えば **Dropbox** や **Google Drive**）を開設することが有用である。プロテスト委員長は、各委員会メンバーの経験、インターナショナル・ジャッジのリファレンスのためのアセスメントを実施する必要性、および現地の言語への配慮を考慮する必要がある。委員会メンバーにタスクの希望を尋ね、可能であれば、タスクを割り当てる際にそれらを考慮することは良い方法である。

D.1.5 多くの大会における典型的なタスク

レース公示と帆走指示書 このタスクには、大会前にレース公示、帆走指示書、その他大会を管理する文書を見直すことが含まれる。大会では、変更があった場合には、プロテスト委員会のメンバー全員が入手できるようにする。

主催団体との連絡 このタスクは通常、委員長が行うが、現地の言語への配慮から、現地の言語を話す人物に割り当てた方が適切な場合もある。

レース委員会との連絡 この仕事は通常、毎日のミーティングに出席し、レース委員会の意向をプロテスト委員会に伝えることが含まれる。どちらの委員会も各日のレース後に抗議締切時刻を掲示するかについて合意する。またこれに

は、プロテスト委員会がレース委員会の注意を喚起すべきと判断した問題を、外交的に伝えることも含まれるかもしれない。このタスクはときに、有資格のレース・オフィサーでもある委員に割り当てられる。

テクニカル委員会との連絡 この任務は、大会中に発生する、計測やクラス規則に関する問題について、テクニカル委員会と継続的に連絡を取ることである。

Q & A (質問と回答) この任務は、プロテスト委員会の一部を率いて、プロテスト委員会への書面による質問を受け付け、公式掲示板に掲示する回答を準備することである。

審問の管理。この任務は、審問の要求の受領を監督し、パネルを任命し、審問および調停の予定を適宜決定し、関連するすべての通告が規則に従って掲示されていることを確認し、そして得点の変更がスコアラーに通知されるようにすることである。このタスクは、主催団体によりジュリー・セクレタリーが用意されているかどうかによって異なる。

水上での割り当て。付則 P が適用される場合、日々の水上でのジャッジの配置が決定される。この際、既存のローテーションの方針、各ジャッジの経験、インターナショナル・ジャッジ・リファレンスのアセスメントが実施されるかを、考慮する必要がある。

コース・チーフ。複数のクラスの大会では、各コースに1人のジャッジが指名され、コース上のジャッジの水上での活動を管理し、コース・レース・オフィサーと連絡を取る。

規則 42 違反の一覧表 付則Pが適用される場合、このタスクは違反を集め、帆走指示書が求める通りに掲示し、得点の変更があればそれをスコアラーに伝えることである。

ボートと無線 このタスクは、プロテスト委員会に割り当てられた水上用装備（ボート、ボートの鍵、無線機、水上安全備品、旗、係留および給油の手配）を管理することである。これは通常、現地の言葉を話し、現地の習慣を理解している現地のジャッジに割り当てるのがベストである。

掲示板 このタスクは、大会の掲示板やウェブサイトが規則に従って正しい情報を表示していること、およびプロテスト委員会からの得点の変更が成績に反映されていることを確認することである。

システム・リード このタスクは、大会で使用される大会管理システムの経験があり、最も精通しているメンバーに割り当てられる。これには、あらゆる大会管理ソフトウェア、大会ウェブサイト、ドキュメント保存場所（Dropbox、Driveなど）、コミュニケーション・システム（Telegram、WhatsAppなど）が含まれる。タスクは、これらのシステムがどのような使用を意図しているかを明確にし、それらが正しく設定されていることを確認、それに従って他のプロテ

ト委員会メンバーを支援または訓練することである。

トラッキング・システム（公式ビデオやデータ収集を含む） 大会が上記のいずれかを使用している場合、ひとりのメンバーが、トラッキング・システム、ビデオ、データ収集を管理するチームと連絡を取る。これらのシステムの限界や利点を理解することは、これらが証拠として提出される審問において不可欠である。

旅費の精算 このタスクは、プロテスト委員会の全メンバーが旅費の請求書を主催者に提出し、精算が大会会場においてか、または全メンバーに通知された取り決めのいずれかによって、支払われるようにすることである。

ジャッジの育成 このタスクは任意ではあるが重要であり、大規模なプロテスト委員会や、幅広い経験を持つメンバーを擁するインターナショナル・ジュリーのためのものである。タスクは、毎日の非公式なルール・トークと、その時々トピックについてディスカッションを企画することである。トピックの例としては、規則42、支援者に関連した手順、最近の規則変更、最近のQ&Aでの判定、該当する場合はメダル・レースのアンパイアリングなどがある。このようなセッションはジャッジ・ユニバーシティと呼ばれることもあり、高い価値があることが証明されている。プロテスト委員長は、継続的な教育のために、プロテスト委員会のメンバーにこれらのセッションに貢献するよう求める。

社交、昼食、水 このタスクは、ジャッジが水上に持って行ったり、陸上で食べる昼食や水を確保し、夕食の手配をし、ジャッジの出席が期待されている行事についてプロテスト委員会が知らされるようにしておくことである。

将来の大会のための良いアイデアを追跡する このタスクは、大会中に起こったすべてのコメント、SIの変更、プロテスト委員会の慣行の変更、その他の手順を記録することである。委員長と協力して、大会後の報告書をまとめる。

大会後の報告書 委員長またはその代理は、大会を通じて収集した関連アイデアを含む大会後の報告書をまとめ、主催団体に提出する。

このリストはあくまでもサンプルであり、大会によっては適用されないタスクもある。また、すべてのメンバーは通常、最初の競技者ブリーフィング、毎日のプロテスト委員会ミーティングに出席し、必要な場合には審問パネルに参加し、調停を行うことが期待される。

D.2 大会にて

D.2.1 到着

プロテスト委員長は、大会日程に基づき、主催団体とジャッジの到着スケジュールを調整する。レース前の活動中に到着するメンバーが多ければ多いほど良い。遅くとも、すべてのメンバーがレース開始の前日、または午後にレースが開始される場合はその日の午前中には来ていること。これにより、競技者、大会スタッ

フ、レース運営員、ジャッジが互いに知ることができる。また、プロテスト委員が計測や装備検査、帆走指示書やその他のレース文書に関する質問に対応することも可能になる。メンバー全員が早く到着することが現実的でない場合、委員長または副委員長を含むパネルの少なくとも過半数がいなければならない。

D.2.2 施設と装備

大会でプロテスト委員会が使用する施設や装備は、設置とチェックが必要である。例えば、

- 適切な受付場所、またはプロテスト・デスクを設置する。
- 適切な審問室には、十分な椅子、テーブル、照明、抗議ボートの模型、ビデオ上映用のテレビ・スクリーンなどがある。
- 公式掲示板は、帆走指示書に指定された場所に設置され、適切に識別される。公式掲示板がオンラインである場合、競技者エリアに掲示板を表示するテレビ画面の用意。
- プリンター、専用コピー機、高速インターネットが利用できる。
- 必要に応じて、委員長、レース委員会、スコアラー、ウェブ・マスターなどの間でコミュニケーション・チャンネルが合意されている。
- 公式掲示板に適時掲載が義務付けられている通知がすべて掲示される。
例：（各国連盟の規程、上告の権利の否認など、クラス規則変更のクラス協会の承認など）。
- インターネット、および大会管理システムへのアクセス・コードを入手する。
- 審問要求書と得点照会書がプロテスト・デスクで入手できる。
- ジュリー・ボート、旗、無線機、安全装備が利用可能である。係留、鍵、燃料補給の手順を確認する。

D.2.3 プロテスト委員会の最初のミーティング

プロテスト委員会の最初のミーティングの目的は、メンバーを統合されたチームにし始めることである。このチーム作りの第一歩は、大会に採用される決定事項やプロセスに関して、各自が意見を述べる機会を与えることにある。

重要な作業のひとつは、帆走指示書の直前チェックである。ただし、この最後の段階では、変更案を必要不可欠なものに限定することが重要である。帆走指示書に必要と思われる変更は、レース委員会が行わなければならない。この最初のやり取りにおける交渉術は非常に重要である。レース委員会とプロテスト委員会が協力的な最初の経験をすることで、多くの場合、大会期間中、両者の間に尊敬の念が生まれる。

各ジャッジに担当分野が割り当てられたタスク・リストは、レース前ミーティングのアジェンダとして使うことができる。ここでは、各ジュリー・メンバーが割り当てられた分野で議論を主導し、懸念事項があれば、水上に出る前に対処することができる。他のミーティングに出席するメンバーは、必要な措置を講じることができるよう、毎日報告しなければならない。

現在、多くの大会で公式掲示板を含むオンライン・システムが使用されており、競技者は遠隔地からアクセスすることができる。大会によっては、伝統的な公式掲示板も設置される場合がある。この2つのうち、どちらに従うかを定め、帆走指示書に明記することが重要である。

競技者、支援者、その他のレース・オフィシャルとのミーティングが計画されている場合は、そのアジェンダを合意しておくこと。

規則42を判定するための付則Pが適用される場合、ジュリーは最も頻繁に観察される違反とクラス特有の規則、ジュリー船の水上での位置取りについて話し合うのがよい。

プロテスト委員会は、その運営方針についても話し合うべきである。どのような場合に艇に抗議するか、（帆走指示書によって発動された場合の）裁量ペナルティーの決定、異なるジュリー・パネルによる救済に関する判決の一貫性などについて話し合う。

すべての会議は短く、要点をまとめ、決定を含むべきである。すべての措置は、確実に完了するようフォローされるべきである。

D.2.4 レース委員長、プリンシパル・レース・オフィサー（PRO）、その他役員とのレース前ミーティング

レースが始まる前に、プロテスト委員会とレース委員長、PRO、テクニカル委員長、セーフティー・オフィサー、その他の主要な大会関係者との間でミーティングを設けるべきである。このミーティングの目的は、いくつかの手続き上の詳細（例えば、抗議締切時刻の掲示方法と誰がそれを行うか）の要点をまとめる一方で、協力の精神と相互理解と尊重のレベルを発展させることである。プロテスト委員会の委員長または代表者は、テクニカル委員会とも会合を持ち、もし使用されているのであれば、濡れた衣服を管理する装置と、装備の計量手順を確認すべきである。

プロテスト委員会は、委員長または委員長が指名した者を通じてのみ、レース委員会と連絡を取るべきである。委員長は、PROまたはその委任を受けた者を通じてのみ、レース委員会と話をすべきである。これにより、競技者が矛盾した指示を受けることを避け、救済を求められる可能性を減らすことができる。

D.2.5 競技者へのブリーフィング

多くの大会で競技者ブリーフィングが行われる。その主な目的は、競技者にレース委員会、テクニカル委員会、プロテスト委員会の主要人物を紹介することである。これによって競技者は、大会中に問題を解決するために誰と話せばよいかを知ることができる。

主催者委員会、レース委員会、プロテスト委員会の誰でも、ミーティングの司会を務めることができる。競技者が異なる言語を話す場合、ミーティングは英語で行われるべきである。つまり、ミーティングの司会は英語に堪能であり、多言語グループとの会話に慣れている必要がある。

プロテスト委員会が提供するサービスに関する以下の点は、親しみやすさ、公正さ、公平さの雰囲気をもたらし、促進するのに役立つ：

- メンバーの紹介。
- プロテスト委員会は競技者にサービスを提供するために存在することを強調する。
- 付則P 規則42に関する特別な手順が適用される場合には、それについてコメントする。セーラーに、プロテスト委員会の仕事は、ルールを破る可能性のある周囲の者から、セーラーを守ることであることを再認識させる。
- 特定の分野で具体的な問題が起こりそうな場合には、プロテスト委員会がその分野を監視するためにどのような行動を取るかを説明する。ルールを守る競技者にとって、プロテスト委員会が起こりそうな問題を認識しており、それに対処する準備ができていることは安心材料となる。

ユースや経験の浅い競技者には、艇が抗議されたか否かにかかわらず、規則違反に対して速やかにペナルティーを履行することの重要性を再認識させる。また、第2章の規則違反やマークへの接触に対する規則44のペナルティーについても思い出させること。ペナルティーが履行されなかった場合、衝突後に一方または両方の艇が抗議することの重要性を強調する。

競技者は、帆走指示書やその他の大会手順に関する質問をよくする。回答には細心の注意が必要である。プロテスト委員会は、競技者の質問に迅速に回答することで競技者を助けたいと望むが、質問はしばしば、最初に見たときよりも複雑な場合がある。答えが明白でない場合は、競技者に質問を文書で提出するよう求めるのが最善であり、そうすればプロテスト委員会は適切な注意を払い、文書で回答することができる。また、質問と回答の両方が公式掲示板に掲示されるまでは、質問に対する回答は正式なものではないことを強調しておくことよい。

D.2.6 支援者とのコミュニケーション

すべての支援者に敬意をもって接すること。コーチやチーム・リーダーは、多くの場合プロであることを忘れてはならない。オリンピック・チームのコーチは、年に4つか5つの異なるクラスの世界選手権に随行するのが普通である。このことは彼らに、現在どのような具体的な問題が議論されているのか、また大会中にどのような問題が発生する可能性があるかについて、比類のない理解力を与える。

主催団体は、レース開始前や、可能であれば大会期間中の毎朝、支援者のミーティングを手配することが多い。可能であれば、プロテスト委員長またはその代理がこれらのミーティングに出席すべきである。このようなミーティングは、競技者、レ

ース運営チーム、プロテスト委員会の間の非公式な接点を提供するものであるが、決して公式掲示板に掲示される競技者への公式なコミュニケーションに取って代わるものではない。

こうした定期的なミーティングは、競技者が直接、またはコーチを通じて、建設的な提案をする機会となる。

コーチとの話し合いは、しばしば問題の発生を未然に防ぐことができる。その一例として、話し合いを通じて、コーチが競技者に働きかけ、スポーツマンシップ違反に相当する領域に近づきつつある、ある種の素行を改めさせることがある。

D.2.7 メディアとのコミュニケーション

どのような大会においても、メディアは重要な役割を果たす。一般の人々とのコミュニケーションに携わるジャーナリストやその他の人々は、スポーツにとって不可欠な存在である。競技の公正さを損なうことなく、メディアに対してあらゆる援助と協力がなされるべきである。通常は、委員長がプロテスト委員会を代表してメディアとコミュニケーションをとる人物である。

D.2.8 調査員の任命、規則69の申し立て

規則69に基づく申し立てがなされた場合に備えて、理想的には大会前に調査員を任命すべきである。調査員は利益相反がない者でなければならないので、任命には細心の注意が必要である。必要であれば、審問のためのパネルの最小要件は3人だけであるため、ジャッジの1人を選任することもできる。その場合、報告に至った問題、参加者の年齢、性別、言語、国、残りのプロテスト委員会のバランスなどの要素が、決定に影響する可能性がある。審問で事案を提示する調査員は、「定義」のとおり当事者となり、従ってパネルの議論やいかなる判定にも参加することはできない。本マニュアルの規則2と規則69のセクション、およびWorld Sailingのウェブサイトから入手可能なWorld Sailing不正行為に関するガイドランス文書を参照すること。（「不正行為 (misconduct)」で検索し、送信 (submit) をクリックし、「文書 (Documents)」を選択する）。

E. 大会でのプロテスト委員会の運営

E.1	審問の管理	35
E.2	日々の運営	36
E.3	審問要求書の受理	36
E.4	審問要求書の記録とコピー	37
E.4.1	紙の審問要求を使用した大会	37
E.4.2	オンライン・審問・リクエストによる大会管理システムを使用した大会	37
E.5	調停の対象となる抗議	38
E.6	インシデントにおけるペナルティーの受け入れ	38
E.7	審問要求の取り下げ	39
E.8	審問のスケジュール	39
E.9	審問	40
E.10	最終レースの後	41

E.1 審問の管理

ほとんどの大会ではプロテスト・デスクが設置され、審問要求を受理し、審問のスケジュールを組み、競技者やサポート関係者からの問い合わせに対応する。このデスクは、指名されたジュリー・メンバーが、任命されている場合には、ジュリー・セクレタリーとともに、監督にあたる。

プロテスト委員会の運營業務を補佐するため、セクレタリーを任命することができる。この人物は最も高い頻度でジュリー・セクレタリーと呼ばれ、このセクションでは一貫してこの用語を使用する。この人物は、トレーニング中の地元のジャッジであってもよい。現地の言語を話し、ジュリーのプロセスをある程度理解している、優れた組織能力を持った人物もまた、委員会の貴重な人材である。

今日では、多くの大会が大会管理システムを使用しており、そのシステムにはジュリーの審問や通告に関するセクションが設けられている。すべてのプロテスト委員会メンバーとジュリー・セクレタリーは、システムの機能を熟知し、それを使いこなせる必要がある。

理想的には、抗議受付は、競技者が容易にアクセスできるよう、ジュリー・ルームの隣に設置されるべきであるが、場合によっては競技者が濡れた状態でやってくることを考慮するべきである。プロテスト・デスクを管理する者は、以下を確認するのがよい。

- 審問室には、テーブルと十分な椅子、照明、インターネット接続がある。
- 公式掲示板は、帆走指示書に指定された場所に設置され、適切に識別され、プロテスト委員会からの通告を掲示するスペースが設けられている。
- プリンター、専用コピー機、WIFIコードにより高速インターネットが利用できる。
- 委員長、レース委員会、スコアラー、その他との間のコミュニケーションは

合意され、運用されている。

- プロテスト委員会のメンバー（適切であれば他の役員も）間のWhatsAppグループなどのメッセージング・システムが確立され、機能している。
- 上告の権利の否認やインターナショナル・ジュリーの構成に関する書簡がある場合は、公式掲示板に掲示されている。
- 審問要求書、得点照会書、ペナルティー受諾書はプロテスト・デスクで入手できる。
- 各審問室には、レース公示、帆走指示書、それらの変更、その他、標準ペナルティー、装備、安全、メディア規定、審問チェックリスト、オブザーバーフォームなどの関連文書のコピーが入ったフォルダーがある。このフォルダーを毎日チェックし、最新の状態であることを確認する。

プロテスト委員会は、大会フォルダーをDropboxまたはDriveを用いて設定してもよい。そこには、すべての関連する規則と文書、プロテスト委員会メンバーの到着と出発の一覧表、必要な食事量や食事上の制約を含めることができる。また、大会後のために、ケース・ファイルを保存するフォルダーを含めることもできる。

オンライン掲示板で見ることができる場合を除き、プロテスト・デスクは、毎日の抗議締切時刻と、帆走指示書に規定されている場合には、代替ペナルティー履行のリストを毎日、プロテスト委員会に提供する必要がある。

E.2 日々の運営

毎日、プロテスト委員会の各メンバーは、帆走指示書やその他の規則に変更があった場合、それを知らされる必要がある。公式掲示板のプロテスト委員会からの通告の欄は、常に最新の状態に保たれていなければならない。

クルーの交代や上架の要求の申請は、レース委員会が処理することがほとんどだが、帆走指示書にプロテスト委員会の承認が必要と明記されている場合もある。

成績表をチェックし、プロテスト委員会からの得点変更が含まれていることを確認する。

E.3 審問要求書の受理

プロテスト委員会は、審問要求を書面、オンライン、またはその両方で受理した場合に従うべき手順を完全に確立しているべきである。

プロテスト・デスクは、どのような形であれ、またたとえそれが抗議締切時刻後に受理されたものであっても、常に審問の受け入れなければならない、決して拒否してはならない。審問において要求の有効性を決定できるのは、プロテスト委員会のみである。

審問の要求を書面で受け取った場合、番号、日付、時刻、抗議締切時刻、および受領者のイニシャルを記入する。この情報を要求書と要求受領記録に記録する。

オンライン・システムが使用されていて、提出された紙書式がそのシステムに入力される場合には、ケース番号はそのシステムによって割り当てられるため、ケースがオンラインで公表される際には、その番号を書面に記入する必要がある。

オンライン・大会管理システムを通じて受理した審問要求には、自動的に日付とタイムスタンプが押される。システム上でケース番号が割り当てられているかどうかを確認し、割り当てられていない場合は追加する。

審問の当事者のいずれかがペナルティーを履行したかどうかを代替ペナルティー・リストで確認し、ペナルティーを履行した場合は、この書類を審問請求書に追加する。

その日の得点照会をチェックし、審問要求と一致するものがあるかどうかを確認する。一致するものがあれば、審問要求に追加する。

競技者または支援者の不正行為を疑わせる報告は、口頭、書面のいずれで提示されたとしても、直ちに委員長に知らさなければならない。また、受け取った時刻を記録しなければならない。

E.4 審問要求書の記録とコピー

E.4.1 紙の審問要求書を使用する大会

各審問の書類は、透明なフォルダーか、表に抗議の詳細が書かれた紙封筒のどちらかのケース封筒に入れておく。透明なフォルダーを使用すれば、情報を表紙に書き写す必要がなく、書き写しミスの可能性もなくなるため、より迅速である。

要求書は、審問パネルの各メンバーと各当事者に1部ずつコピーする。原本はファイルに保管する。

すべての審問の要求当事者に知らせるため、審問のスケジュールをできるだけ早く公式掲示板に掲示する。その際、クラス、レース番号、抗議者、被抗議者、または要求者、および救済要求で指名された委員会を含めること。審問の時間と場所は、スケジュールが進展し、審問が終了した時点で追加・更新することができる。

E.4.2 オンライン審問要求を含む大会管理システムを使用した大会

電子大会管理システムでは、幅広い機能が使用できる。審問要求の受理、公式掲示板へのそれらの掲示、審問要求の当事者への審問の時刻と場所の通告について、システムがどのように機能するかを十分に理解しておくことが重要である。

審問要求はオンラインで行うことができる。システムによっては、証拠ビデオのような添付ファイルを審問要求と一緒にアップロードすることができる。オンラインで完成させた審問要求には、自動的に日付とタイムスタンプが押される。システムがケース番号を割り当てる場合もあるが、ケース番号を手動で割り当てる

必要があるシステムもある。システムが、審問要求を自動的に公表する場合もあるし、オンラインでの公表の承認をシステムが求める場合もある。

オンライン公式掲示板を頻繁にチェックし、公開しようと思図したものが実際に正しく公開されていることを確認する。可能であれば、プロテスト・デスクにいるジャッジや審問を待つ競技者に見えるように、オンラインの公式掲示板を表示するテレビ画面を用意する。

システムによっては、審問要求が受理されるとすぐに、審問の当事者に通知するものもある。また、審問の時間と場所も当事者に通知される。また、各当事者が審問要求書を見ることができるようになっている。

オンライン・システムが導入されている大会であっても、紙で審問要求を受け取ることにはよくある。これらの要求は、受理時刻を記入し、他の紙による要求と同様に処理する。詳細（クラス、レース番号、抗議者または要求者、被抗議者または被要求者、受付時刻）をオンライン・システムに入力し、順番に次のケース番号が取得されるようにする。審問要求書をスキャンし、大会管理システムの審問要求に文書として添付する。

E.5 調停の対象となる抗議

本マニュアルの調停の章では、抗議が調停の対象と考えられる場合の手順について説明している。艇間の抗議がプロテスト・デスクに届けられると、その抗議は処理されて調停ジャッジに渡され、調停ジャッジはその抗議が調停の要件を満たしているかどうかを判断する。要件を満たす場合、調停員は調停の手順（付則T）に従う。審問の通知は、直ちに公式掲示板に掲示されなければならない。これにより、調停および審問（必要な場合）をできるだけ早く進めることができる。

調停ミーティングの当事者の一方または双方がレース後のペナルティーの履行を決定した場合、その情報を公式掲示板に記録し、スコアラーに得点変更を報告する必要がある。調停ジャッジが抗議の取り下げを認めた場合、審問の通告は抗議が取り下げられたことを示すように変更され、審問は行われない。

調停ミーティングが行われなかったり、抗議が取り下げられなかったりした場合には、予定通り審問が進められる。

E.6 インシデントにおけるペナルティーの受け入れ

抗議をされたかどうかにかかわらず、艇は抗議締切時刻までに、裁量ペナルティーの対象となる規則に違反したことを報告することができる。この場合、審問は必要ない。プロテスト委員会は適切と考える証言を集め、適切なペナルティーを決定する。

抗議が提出された場合、当事者は審問の前にペナルティーを受け入れることができる。ジャッジは、そのインシデントにより艇への損傷や競技者への傷害が生じたかどうかを問う。傷害または重大な損傷がない場合、艇は帆走指示書にある代

替ペナルティーを履行するか、またはレースをリタイアすることができる。重大な損傷または傷害があった場合、唯一の可能なペナルティーはレースからのリタイアである。ジャッジは艇の代表者にペナルティーを受諾する旨の書面と署名を求める。

ペナルティーを受け入れることを認めたすべてのケースにおいて、抗議はプロテスト委員会に提出されなければならない。可能であれば、抗議者に注意を促し、抗議を撤回したいかどうかを確認する。

E.7 審問要求の取り下げ

審問要求は、プロテスト委員会の許可があれば、審問の前に取り下げることができる。付則T 調停が適用される場合、調停ジャッジはプロテスト委員会に代わって取り下げを認めることができる。取り下げられない場合には、プロテスト委員会がその要求の判決を行わなければならない。帆走指示書は、規則 63.2 を変更し、プロテスト委員会がこの作業を1名の委員に委任することを認めることができる。

E.8 審問の予定を立てる

審問の予定はできるだけ早く公式掲示板に掲示するべきである。掲示は抗議締切時刻前に始めることができる。後から提出された審問要求は、審問の通告を掲示する締切時刻後に掲示することができる。

レース委員会とテクニカル委員会には、救済要求を速やかに伝えること。そうすることで、審問の前にその要求について調査する時間をできるだけ多く確保することができる。救済要求が、実際には得点照会である場合、審問の予定を決め、審問の前にレース・オフィサーと艇の代表者とがミーティングする手配をレース委員会と協議する。

当事者には、審問予定時刻をできるだけ早く知らせる。最初の審問が抗議締切時刻の前に予定されている場合、プロテスト委員会は、当事者に十分な準備時間があつたかどうかを確認する。最初の数回の審問は20分間隔で、その後は審問パネルごとに30分間隔で予定するのがベストである。このようにして、最初の1-2回の要求が無効であったとしても、遅れはほとんど生じない。もし最初の審問が大幅に長引いた場合には、残りの審問を再予定すればよい。

プロテスト・デスクは、最も効率的な審問の順序を決定すべきである。レース委員会またはテクニカル委員会が当事者となる審問は、彼らが陸に上がり次第、最初にスケジュールを組み、連続して審問を受けられるようにする。大会最終日、入賞の可能性がある艇が関係する審問は、できるだけ早く表彰式を開始できるように、最初にスケジュールを組む。

抗議と反対抗議がある場合、または同じインシデントに関して異なる艇から抗議もしくは救済要求がある場合、それらは1つの審問で行うよう予定をするべ

きである。

大会管理システムの中には、電子メールやテキスト、チャットシステム（WhatsApp、Telegramなど）を使って、審問の当事者にメッセージを送り、審問要求や審問の予定およびその変更を知らせるものもある。これが機能し、メール・アドレスや電話番号などが正確であれば、競技者とのコミュニケーションを著しく改善することができる。

規則上の要件ではないが、プロテスト・デスクがすべての競技者の連絡先を登録情報に含めておくことは優れた実践である。当事者が審問の要求について知っているかどうか疑わしい場合は、その当事者に電話をかけるか、大会の総合情報チャット・グループにメッセージを流すようにする。

基本方針は、すべての審問が終了するまでプロテスト委員会を機能させ続けることである。競技者の待機をできるだけ短時間にする。もし審問が予定より遅れた場合には、審問の当事者が着替えたり食事に行ったりできるように、修正した予定を掲示する。

E.9 審問

プロテスト委員会の準備が整ったら、当事者（通常は各艇から1名ずつ）と、必要であれば通訳を呼び入れる。

審問が始まる前に、パネル・チェアは当事者が証人を呼び出す意向があるかどうか、また証人が部屋の外で待機しているかどうかを尋ねる。証人が証言するために審問室に入る前に、審問の様子が聞こえないことを確認する。

オブザーバーが許可されている場合には、彼らにオブザーバーに関する規則を念押しし、名前を記録する。

いずれかの当事者がこのインシデントでペナルティーを履行したかどうかを確認する。また、当事者が審問要求を取り下げを希望するかどうかを尋ねる。

紙ベースの大会においては、各審問の後、判決を記録し、オリジナルの抗議書、プロテスト委員のメモ、審問中に受け取ったその他の書類をファイリングする。プロテスト・デスクは、各審問の後直ちに、審問の結果および得点の変更をスコアラーに伝えるべきである。審問の結果を公式掲示板に掲示すること。

大会管理システムを導入している大会では、判決は通常自動的にオンラインに掲示され、得点の変更は自動的にスコアラーに通知される。掲示された判決を多くの人が見る事を前提に、どの程度の詳細内容を提供するか検討する。多くの場合、短い判決と完全な判決のオプションがある。

大会最終日には、プロテスト委員会の審問の判決に基づいて再開または救済を要求するには、審問の判決が掲示されてから**30分**の時間制限がある。審問の判決および、再開または救済のための個々の締切時刻を、掲示日時を記載して、公式

掲示板に速やかに掲示する。

プロテスト・デスクは、審問の当事者が判決書を要求した場合、書面による完全な判決が入手できるようにしなければならない。紙を使用する大会では、判決は、大会の最終日を除いて、翌日には入手可能となる。大会管理システムが使用されている場合、完全な決定書は通常オンラインで自動的に公表される。短い決定しか公表されない場合には、要求があれば、決定書全文を当事者にEメールで送付することもできる。

E.10 最終レースの後

プロテスト・デスクは、委員長と相談の上、すべての抗議と書類が参照用に主催クラブにファイルされるようにすべきである。それらは、少なくとも大会後6ヶ月間は保管されるべきである。別の方法として、ケース・ファイルをスキャンして電子的に提出するのもよい。

F. 審問

F.1	一般原則、権限.....	43
F.1.1	審問前の準備.....	44
F.1.2	複数の要求を同時に審問する.....	44
F.1.3	当事者の権利 規則63.1.....	45
F.1.4	通訳.....	45
F.1.5	抗議または救済要求の取り下げ 規則 63.2(a).....	46
F.2	抗議 規則60.....	46
F.2.1	抗議の内容 規則60.3(a).....	46
F.2.2	抗議の有効性 規則 60.4.....	46
F.2.3	レース・エリアにおける艇による抗議 rule 60.2.....	46
F.2.4	傷害または損傷に関わる場合の有効性.....	47
F.2.5	レース・エリア外のインシデントに関する抗議の有効性.....	47
F.2.6	抗議の締切り時刻.....	47
F.2.7	レース委員会、テクニカル委員会、プロテスト委員会による抗議.....	48
F.3	救済 規則 61.....	49
F.3.1	誰が救済を要求できるか?.....	49
F.3.2	救済審問の当事者.....	49
F.3.3	レース前の救済要求.....	50
F.3.4	救済要求の有効性 規則61.2.....	50
F.4	審問の実施 規則63.....	50
F.4.1	審問の開始.....	50
F.4.2	オブザーバー.....	51
F.4.3	利益相反 規則63.3.....	51
F.4.4	証言を取る 規則 63.4.....	52
F.4.5	証人 規則63.4(b).....	52
F.4.6	第3の艇が規則違反した可能性がある場合、規則63.2(d).....	53
F.4.7	誘導尋問.....	53
F.4.8	伝聞および書面による証拠 規則63.4(b).....	54
F.4.9	写真とビデオの証拠 付則M8.....	54
F.4.10	GPSとインターネット・トラッキングの証拠.....	55
F.5	事実、結論、判決 規則 63.5.....	58
F.5.1	証拠の評価.....	58
F.5.2	事実の認定.....	58
F.5.3	審議.....	58
F.5.4	プロテスト委員会メンバー間の意見の相違の解決.....	59
F.5.5	立証基準の適用 規則63.5(a).....	60
F.5.6	当事者その他への通知 rule 63.6.....	60
F.6	抗議判決 規則 60.5.....	60
F.6.1	抗議が支持された場合のペナルティー.....	60
F.6.2	クラス規則および装備に関する抗議の判決 rule 60.5(d).....	61
F.6.3	プロテスト委員会によるペナルティー処置 rule 61.4(b)(5).....	62
F.7	救済の判決 規則 61.4.....	62
F.7.1	救済の要件.....	62
F.7.2	明らかに悪くなった、または悪くなるかもしれない得点または順位.....	63
F.7.3	艇の過失ではなく.....	63
F.7.4	不適切な行為または不手際 rule 61.4(b)(1).....	64
F.7.5	物理的損傷および傷害 規則 61.4(b)(2)、61.4(b)(3).....	64
F.7.6	救助を与える 規則61.4(b)(4).....	65
F.7.7	規則2または69でペナルティーを課された艇の行動 規則61.4(b)(5).....	65
F.7.8	救済の判決 規則 61.4(c).....	65

F.8	審問再開の要求	66
F.8.1	審問の再開 規則63.7	66
F.8.2	審問再開の要件	67
F.8.3	再開の手順	68
F.9	支援者が関与する審問	69
F.9.1	支援者が関与する審問の当事者	69
F.9.2	支援者が関与する審問の手順 規則62	69
F.9.3	支援者に対するペナルティー 規定62.3	70
F.9.4	支援者の違反に対して艇に課されるペナルティー 規則62.4	71
F.9.5	支援者または支援する艇による上告	72
F.9.6	支援者による不正行為の申し立て	72

F.1 一般原則、権限

規則には、抗議の審問、救済審問、支援者が規則に違反したかどうかを検討するための審問、および不正行為の審問の、4つの異なるタイプの審問が定義されている。この章では、RRS 第5章に示された、これらの審問を発議、実施、決定するための規則と手順について説明する。規則2および規則69に基づく不正行為については、G章、規則2および規則69で取り上げる。

プロテスト委員会の権限は、RRSの現行版に定義された規則によって制限される。艇による政府、港湾、または海事当局の規則に違反した場合は、そのような法律を遵守することが大会のレース公示または帆走指示書に含まれていない限り、抗議委員会の権限外である。

規則6には、競技者、艇の所有者、支援者が遵守しなければならないWorld sailing 規定集が記載されている。これらは規則として位置付けられている。違反に対するプロテストの処置を行う前に、各規定または規程を確認すること。

付則M「プロテスト委員会に対する提言」には、審問の標準的な手順と考慮事項が記載されている。

ウィンドサーフィン、カイトボード、スーパー・ヨット、ラジオ・セーリングの競技では、抗議、救済、審問に関する規則を修正した適切なRRS付則を使用する。

このように明確に定義されていないタイプの審問もある。付則 N2 では、インターナショナル・ジュリーは競技の公正さに直接影響する問題を決定するよう求められることがある。例えば、主催団体がプロテスト委員会に対し、抗議や救済要求の結果ではない参加資格や計測に関する問題を決定するよう要請する場合である。このような要請は、審問において競技者、オフィシャルズ、その他の参加者から証言を得ることを必要とする場合がある。

F.1.1 審問前の準備

さまざまな形状の部屋でも、利用可能なスペースや家具によっては、審問用としてうまく機能する。ほとんどの場合、プロテスト委員会はテーブルのドアを向いた側に座り、プロテスト委員会のチェアが中央に座る。プロテスト委員会の委員は、名札またはネーム・プレートで識別するようにしてもよい。

当事者は委員会の向かい側に座る。証言をする証人は、当事者の間に座るのがよい。

審問室での飲酒、喫煙、電子タバコは禁止すべきである。携帯電話や録音機器はすべて電源を切ること。ノンアルコール飲料やコーヒーに関する方針は、通常、最初のプロテスト委員会ミーティングで定められる。

プロテスト委員会の委員は、大会およびその会場にふさわしい服装をすべきである。主催団体が、委員に大会用の衣服を提供することがある。その場合、プロテスト委員会がチームの一員として活動しているという印象を与えるために、審問でそれを着用することが適切かもしれない。ただし、例えば、レース委員会または主催団体の不適切な処置または不手際を主張する艇の救済の審問において、プロテスト委員会とレース委員会が同じ大会用衣服を着用することが問題となる場合もある。

プロテスト委員会は、関係する問題を理解し、関連書類を収集するために、審問前に審問要求書を確認すべきである。利益相反がある委員はそれを申告し、必要であれば審問のパネルの委員から交代させるべきである。

審問を開始する前に、各当事者に審問で検討される抗議、救済要求、または審問で検討されるべき報告書へのアクセスが与えられたこと、準備のための妥当な時間があつたこと、そして審問を進める準備が整っていることを確認する。準備期間の延長要求は、それ自体の利点に基づいて検討されるべきである。その材料がプロテスト締切時間の終了から**30分間**入手可能であつた、そしてすべての掲示が適時であつた場合、チェアは当事者に**10分**しか与えないかもしれない。プロテスト委員会が予定された時間より前に審問を開始するよう求めている場合、チェアは答弁の準備のためにもっと時間を与えるかもしれない。また当事者には、証人を審問室の外で待機させるよう求める。

審問では、適切な手順が踏まれていることを確かとするために、プロセス全体を通してチェックリストを使用する。ヒアリング・チェックリストは、**World Sailing** ウェブサイトのインターナショナル・ジャッジ・セクションのドキュメント・ライブラリにある。

F.1.2 複数の要求を同時に審問する

プロテスト委員会は、同じまたは密接に関連した複数のインシデントから生じた**2**つ以上の審問を、**1**つの審問にまとめることができる。例えば、抗議と反對抗議、同じインシデントに関連すると思われる複数の抗議、同じ問題に関連する複数の救済要求などである。プロテスト委員会が、抗議や救済要求が同じインシデントに関するものであるかどうか疑いがある場合には、そうであると仮定し、審問を開始する。少なくとも**1**つが有効であることを条件に、名前が挙がっている当事者で審問を進めることができる。

F.1.3 当事者の権利 規則 63.1

抗議の当事者は、審問の間、代表者を出席させ、証言をする者に質問することができる。審問の当事者とは、定義された用語である。審問によって、抗議者、被

抗議者、救済を求めている艇、またはその艇のために救済が求められている艇、レース委員会、テクニカル委員会、規則 69 条違反の申し立てを受けた者、または不正行為の申し立てを提起する人物、または支援者とその者が支援する艇、であろう。プロテスト委員会は決して当事者とはなりえない。

抗議が第2章、第3章、第4章の規則の違反を主張する場合、プロテスト委員会が別の決定を下す正当な理由がある場合を除き、艇の代表者はインシデントの時に乗艇していた者でなければならない。

当事者が、審問の時間が都合悪いという理由で延期を要求した場合、プロテスト委員会は、競技者に配慮するとすれば、どの程度まで配慮するかを決定しなければならない。

当事者が欠席し、審問の時間と場所に関する必要な通告が適切に掲示された場合、その欠席に特別な事情がない限り、審問は通常、その当事者の代表者なしで進められるべきである。その当事者が審問中に到着した場合、その当事者がやむを得ず遅れたかどうかを調査する。もしそうであれば、プロテスト委員会が審問を再開することが望ましい。その当事者が正当な理由なく遅れた場合、プロテスト委員会は、その当事者にその時の段階から審問に参加することを認める。彼らが聞き逃した証言を繰り返す必要はない。プロテスト委員会は、後から提示された証言によってそうする必要が生じない限り、抗議や救済要求の有効性の問題を再検討する必要はない。遅れて到着した当事者は、審問にどれだけ遅れて到着したとしても、証言を行い、証人を喚問することが認められる。

いずれの当事者も抗議審問に出席しない場合、委員会はまず、審問の時間または場所の掲示に誤りがあったかどうかを検討すべきである。当事者への通告が適切であった場合、プロテスト委員会は当事者なしで行動することができる。このような場合、プロテスト委員会は、出席しない正当な理由が示された場合には、要請に応じて審問を再開する用意があるべきである。

F.1.4 通訳

英語に堪能でない当事者が、英語で理解し意思疎通できるようにすること。プロテスト委員会の委員は、当事者が話の内容を理解できるよう、ゆっくりとはっきりと話すのがよい。

当事者が、英語を理解するのが困難であると述べるのに十分な英語を話した場合には、通訳なしでヒアリングを開始するが、通訳の同席を認める用意をしておく。プロテスト委員会のメンバーが通訳を務めるのが理想的である。コーチやチーム・メンバーしか通訳がない場合、チェアは通訳が当事者に不当な利益を与えないようにしなければならない。通訳には、彼らの役割は通訳であり、質問の説明をしたり、助言を与えたりするためではないことを、念押しする。

F.1.5 抗議または救済要求の取り下げ 規則 63.2(a)

審問要求が受理された後、当事者の抗議または救済要求取り下げの要求は、プロテスト委員会の判決として承認されなければならない。プロテスト委員会は、当事者がなぜ取り下げを求めるのかを判断すべきである。抗議取り下げの許可は、抗議者が

強要されているか、または抗議者自身が規則2 公正な帆走に違反している可能性がある場合には、与えられない。

F.2 抗議 規則60

F.2.1 抗議の内容 規則60.3(a)

抗議の提出は、帆走指示書に明記された方法で、書面で行わなければならない。抗議は抗議者と被抗議者が明記されていなければならない。ほとんどすべての場合、これはセール番号または艇名にて行われる。もし抗議が艇を誤認するものであった場合、例えばセール番号15のつもりで51と書いていた場合、51はインシデントに関与していないため、51に対する抗議は支持される可能性は低い。もし抗議者が抗議締切時刻後に15に抗議すると決定した場合、締切り時間を延長する正当な理由はない。

被抗議者がインシデントを特定し、申し立てを理解するのに十分な情報がなければならぬ。インシデントが特定されていない場合、抗議は無効とされる。

F.2.2 抗議の有効性 規則60.4

プロテスト委員会は、審問を続行する前にプロテストが有効であるかどうかを審議しなければならない。もし証言がプロテストは有効であることを示しているならば、ジャッジたちが委員長に同意の意味でただ頷くだけで、プロテストが有効であることを示すことができる。矛盾する証言がある場合、プロテスト委員会が審議する間、当事者およびオブザーバーに退席を求める。プロテスト委員会の決定は確からしさの比較に基づいて行われる。

抗議が有効である場合、審問は続行される。抗議が有効であるための要件を満たしていない場合、委員会はその抗議の無効を宣言し、審問を打ち切る。抗議が無効であるとの結論および判決に至らしめた事実を、判決書のフォームに記入すること。

F.2.3 レース・エリアにおける艇による抗議 規則60.2

現在のところ「最初の妥当な機会にプロテストと声をかける」という要件における「妥当な」という言葉を解釈するWorld Sailing Caseはない。ジャッジは常識を用いてこの要件を解釈しなければならない。この規則では「直ちに」という用語は使われていないが、声かけをするのに時間はかからない。被抗議者が「声かけは聞かなかった」と述べた場合、クルーが証人として証言するよう求められることがある。

抗議は有効であるという、抗議者の意見を単に得るだけでは不十分である。抗議者が直ちに「プロテスト」と声かけしたと言明する場合、プロテスト委員会はさらに深く調査する必要があるかもしれない。声かけを行った、しかし聞かなかった、と主張がなされる場合、プロテスト委員会は、声かけの声の大きさ、声かけのタイミング、使われた言葉、声かけ時の状況などを質問し、声かけが規則通りになされたかどうかを裏付ける事実を認定する必要がある。両当事者に有効性の要件について証言する機会を与えること。

赤色旗が必要な場合、赤色旗はインシデント後の最初の妥当な機会に、その艇がレース中でなくなるまで、目立つように掲揚しなければならない。抗議旗は、主として旗であるように見えなければならない（World Sailing Case 72）。規則86で認められているようにレース公示または帆走指示書に特に明記されていない限り、6m未満の艇には抗議旗は必要ない。

プロテスト委員会は証言に重みづけをし、有効性の要件が満たされているかどうかを、確からしさの比較に基づき決定する。

インシデント発生時に声かけをし、旗を掲揚しなければならないという、抗議艇の要件には例外がある。ひとつは、被抗議艇がインシデント発生時に声かけが届く距離以上に離れている場合である。もうひとつは、そのインシデントがコースの帆走の誤りであった場合である。抗議者にはそれでも、最初の妥当な機会に、相手艇に抗議の意思を伝える義務がある。さらなる例外は、インシデントの時点で、いずれかの艇の乗員が危険な状態にあるか、または傷害や重大な損傷が生じたことが、抗議する艇にとって明らかな場合である。この場合、艇は、抗議締切時刻までに相手艇に抗議の意思を伝える努力をしなければならない。

F.2.4 傷害または損傷が関わる場合の有効性

抗議は無効であるが、インシデントが傷害または重大な損傷をもたらした可能性がある場合、プロテスト委員会は抗議を提出し、審問を進めることができる。プロテスト委員会は、艇の損傷を検分したり、負傷した競技者に関する証拠を集めたりする必要があるかもしれない。もしプロテスト委員会が後に、その損害が重大なものではなかった、または競技者が負傷していなかったと判断した場合には、プロテスト委員会はその抗議の審問を再開し、抗議が無効であったと判決することでその誤りを正すべきである。

F.2.5 レース・エリア以外のインシデントに関する抗議の有効性

抗議がレース・エリア以外のインシデントに関するものである場合、抗議者に要求されるのは、最初の妥当な機会に抗議の意思を被抗議者に伝えることだけである。

F.2.6 抗議の締切時刻

規則60.3は、抗議をレース・オフィスに提出するための2つの異なる締切時刻を定めている：

- レース・エリアにおいて目撃されたインシデントにかかわる抗議については、そのレースでの最終艇のフィニッシュ2時間後とする。
- レース・エリア外で発生したインシデントにかかわる抗議については、当該の情報が抗議者にとって入手可能となった2時間後とする。

帆走指示書は、異なる抗議締切時刻を代わりに記載することができる。

抗議は、レース・オフィスに（または帆走指示書に記載された他の方法で）提出されなければならない。抗議は、レース委員会またはプロテスト委員会を代表するオフィシャルが受け取ったとき、またはオンライン・プラットフォームが受け

取ったとき、提出されたという。抗議が抗議締切時刻後に提出された場合、プロテスト委員会はそれを受理しなければならない。紙の抗議書の場合、最初のページに受理時刻を記録する。

抗議書の提出が遅れた場合、プロテスト委員会は、抗議締切時刻後に提出された理由について審問で証言を取る。正当な理由がある場合、プロテスト委員会は締切を延長しなければならない、その措置を記録すること。

F.2.7 レース委員会、テクニカル委員会、プロテスト委員会による抗議

レース委員会、テクニカル委員会、プロテスト委員会が発議する抗議は、すべての有効性の要件を満たさなければならない。

委員会は、レース終了後、抗議締切時刻までに抗議の意思を艇に伝えることが求められる。これは口頭または公式掲示板への掲示によって行うことができる。

その内容は、書面であること、抗議者、被抗議者、インシデントを特定することという要件を満たさなければならない。ただし、救済要求、無効となった抗議、利益相反のある人物からの報告の情報に基づく委員会による抗議は無効である。抗議は、レース・エリア内で目撃されたインシデント、またはその他のインシデントについて定められた締切時刻までにレース・オフィスに提出されなければならない。

レース委員会またはテクニカル委員会の代表者は、抗議艇と同じように行動する。代表者は審問の当事者として、証言し、質問し、質問に答え、証人を呼ぶことができる。その後、プロテスト委員会が判決を作成する間、代表者は退席する。

クラス規則に関する抗議は、艇、レース委員会、プロテスト委員会、またはテクニカル委員会が行うことができる。クラス協会、各国連盟、または独立したメジャラーは抗議する権利を持たない。

テクニカル委員会は、大会前の検査またはレース後の装備検査における計測上の問題に基づいて抗議することができる。

クラス規則には、艇の計測またはレーティングする方法、またはその両方についての詳細が規定されている。通常、艇の計測に関する詳細に加え、管理規定、所有者の責任、レース中の禁止事項などが含まれる。クラス協会の計測規則と選手権規則はクラスを管理する。ただし、審問が必要であるため、これらの規則は、クラス協会が、競技中にこれらを逸脱した艇に対して、失格またはその他のペナルティーを課す権限を与えるものではない。

抗議者がプロテスト委員会である場合、プロテスト委員会のメンバーの1人が証言を行い、抗議の審問を行うパネルのメンバーには参加しないことが最善である。

規則63.4(d)は、インシデントを目撃したプロテスト委員会のメンバーが、目撃したという事実を審問に出席する当事者に述べることを求めている。その委員は証人として証言することができる。その証言は、目撃したことに限定されるべきであり、規則違反があったかどうかの結論に関わるものであってはならない。

証言するプロテスト委員会メンバーは、利益相反はないため、評議と判決に参加

することができる。彼らは独立した組織の一員であり、判決によって得るものも失うものもない。彼らは、当事者が退席した後は、新たな証言をしてはならない。

規則 N1.6は、プロテスト委員会の委員が3名残っており、少なくとも2名がインターナショナル・ジャッジである限り、インターナショナル・ジュリーとして適切に構成されると規定している。

F.3 救済 規則61

F.3.1 誰が救済を要求できるか？

艇は自艇または他艇のために救済を要求することができる。

レース委員会およびテクニカル委員会は、艇または複数の艇に対する救済を要求することができる。

プロテスト委員会は、艇または複数の艇に対する救済を考慮するために審問を招集することができる。これは、無効な抗議や救済要求を含むあらゆる情報源からの報告や情報、または利害関係者であるか否かを問わず、いかなる関係者からの報告や情報に基づいてもよい。

F.3.2 救済審問の当事者

当事者の定義には、救済を要求している艇、またはその艇のために救済がレース委員会、テクニカル委員会によって要求されている艇、またはプロテスト委員会によって救済を考慮されている艇が含まれる。このような場合、救済が考慮されているすべての艇が、審問の間、代表者を出席させることを許される。

このような大規模な審問では、慎重な管理が必要である。すべての当事者の代表が出席できるような十分な広さのスペースを確保すること。これは、ボート・パークの静かな一角に集まることを意味するかもしれない。プロテスト委員長は、証言を希望するすべての当事者に発言の機会が与えられることを説明する。当事者には、すでに述べられた証言を再度述べないよう求める。このような要請をすると、最初の数人の当事者が救済を要求する理由を説明し、他のほとんどの当事者が "私も同じ証言と意見です" と応じるという結果になることが多い。

救済を与えること、および与える救済を決定した後、プロテスト委員会は、たとえ救済要求の当事者でなかったとしても、他の艇にも救済を受ける資格があると結論づけることができる。さらに調査が必要で時間が許せば、審問を一時休止し、救済を受ける資格がある可能性のあるすべての艇に通告した上で、新たな審問を開始することができる。救済審問のすべての当事者は、審問の時間と場所を通知されなければならないので、適切な通告を公式掲示板に掲示しなければならない。このような状況では、特に抗議通告の掲示期限が過ぎている場合には、当事者全員に電話、Eメール、SMSで通知することも有益である。その場合、審問の新しい当事者はすべての証言を聞く権利があるため、審問は初めからやり直さなければならない。

F.3.3 レース前の救済要求

レース開始前に提出される救済要求は、最初の妥当な機会に審問するべきである。このような要求はいずれも、主催団体またはレース委員会の不適切な処置または不手際に関するものである。例としては、レース公示や帆走指示書から生じる問題、計測の手順、参加資格または競技者の排除、があげられるであろう。

F.3.4 救済要求の有効性 規則61.2

有効な救済要求は書面でなければならず、要求する理由を明記していなければならない。抗議旗は必要なく、救済を要求する艇がレース委員会に知らせる義務もない。

主催団体、レース委員会、プロテスト委員会またはテクニカル委員会に対する艇の抗議は、規則 61.2 の要件に従うことを条件に、救済要求として受理することができる。

規則61.2(b)は、救済要求をレース・オフィスに提出するための3つの異なる締切時刻を定めている：

- レース・エリア内での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、またはインシデントから2時間後（いずれか遅い方）までに。
- レースが予定される最終日におけるプロテスト委員会の判決に基づくものである場合には、判決の掲示から30分以内に。
- その他の要求については、当該の情報が入手可能になった後、できるだけ早く。

インシデントの時刻は、それぞれの要求の事情により異なる。得点記録ミスの場合、または艇がOCSまたは同様の得点を受けた場合、インシデントの時刻は通常、成績が掲示された時刻となる。それが当該の情報が入手可能となった時だからである。

締切時刻後に救済要求を受理した場合、抗議委員会は、正当な理由があると判断する場合には、締切時刻を延長しなければならない。

F.4 審問の実施 規則63

F.4.1 審問の開始

審問の準備が整ったら開始する。審問は規則通りながらも、友好的に行うことが望ましく、当事者が自分の証言が真剣に扱われたと感じられるようにする。プロテスト委員会は礼儀正しく、ただし常に統制を取っているべきである。

付則Tが適用されている場合、チェアは当事者に対し、これがレース後ペナルティーを取る最後の機会であると伝えるのがよいやり方である。その後、チェアは審問の開始を正式に宣言する。

付則M「プロテスト委員会に対する提言」には、審問の標準的な手順と考慮事項が記載されている。

まず有効性が検討される。要求が無効である場合、規則63.4(a)は審問を打ち切ることを求めている。

F.4.2 オブザーバー

World Sailingの方針は、可能であればオブザーバーにも審問を開放することである。プロテスト委員会は、その最初のミーティングで、審問をオブザーバーに開放する条件について決定すべきである。オブザーバーに対する審問の公開は、審問制度に対する敬意と理解を大いに高めることができる。

ただし、プロテスト委員会のメンバーが、傍聴者がいることに気まずさを感じるのであれば、オブザーバーを許可すべきではない。関係ない人々を教育したり、感心させたり、便宜を図ったりすることよりも、当事者に良いサービスを提供することの方が重要である。同様に、当事者が審問にオブザーバーを入れないよう求めることもある。プロテスト委員会は、理由を聞いた上で、その要求の是非を検討する。

オブザーバーには、他の競技者、保護者、コーチ、クラブ会員、報道関係者など、審問とは関係のない人を含めることができる。

オブザーバーには、証人として証言はできないことを伝える。オブザーバーは静粛にし、審問のいかなる部分も録音・撮影してはならない。プロテスト委員会の審議中は退席しなければならない。

F.4.3 利益相反 規則63.3

プロテスト委員会メンバーであるジャッジは、メンバー紹介の際に、利益相反の可能性を当事者に表明しなければならない。国籍、所属クラブ、過去の抗議審問の結果は、利益相反の定義には当てはまらない。

その後、チェアはすべての当事者にメンバーについて同意を求める。

ジャッジが利益相反を表明し、その利益相反を知ったうえで両当事者が同意した場合、そのメンバーはプロテスト委員会のメンバーに留まることができる。

利益相反に基づき、当事者がジャッジをプロテスト委員会のメンバーとすることに異議を唱える場合、チェアはその理由を尋ねるべきである。

理由が述べられたら、当事者と当該ジャッジは一旦退室するよう求められる。その後、プロテスト委員会は以下の点について判断を行う。

- (1) 異議の理由は利益相反の定義に合致するか？
- (2) その利益相反は顕著か？

もし、プロテスト委員会が以下のように結論づける場合、

- (1) 反対の理由が利益相反の定義に合致していない
- (2) 利益相反は顕著ではない、

その場合、ジャッジはプロテスト委員会に残ることになる。

プロテスト委員会が以下のとおり決定した場合

- (1) 利益相反は顕著である。

かつ

(2) 抗議当事者が同意しない、

その場合、そのジャッジはその審問のメンバーとして残ることはない。

救済要求が、委員会の不適切な処置または不手際を主張するものである場合、その委員会のメンバーは、その審問のプロテスト委員会のメンバーであるべきではない。

さらに、**World Sailing**の主要な大会、または開催地の各国連盟規程で定められた大会では、規則 **63.3(c)** は適用されず、利益相反の定義に合致する関係にある者は、プロテスト委員会のメンバーであってはならない。

F.4.4 証言を取る 規則 63.4

抗議または救済要求が有効であると判断された後、プロテスト委員会は各当事者と証人の証言を取る。付則Mは、通常の審問の実施順序を示している。これは助言的なものであるため、必要な場合には推奨される手順を変更することができる。

チェアは、この手順では、各当事者は求められたときに証言することが許される、と説明するのがよい。当事者が互いの発言を遮ることを許してはならない。当事者またはプロテスト委員会メンバーによる中断は、聞き取れなかった、または理解できなかったという場合にのみ認めること。

証言が行われるにつれて、プロテスト委員会の各メンバーは、インシデントがどのように進展したか、適用される規則、および結論に達するために必要な事実について、個人的な理解を形成すべきである。プロテスト委員会の質問の時間になったら、メンバーは、すでに質問され回答されていない事実に、質問を限定すべきである。例えば、抗議書の規則のリストに**12**、**11**、**15**が含まれている場合、ジャッジは、オーバーラップがいつ発生したか、艇と艇がどのくらい接近していたか、艇がコースを変更するまでにどのくらいの時間が経過したかについて、当事者から与えられた情報を補足する質問をする。

F.4.5 証人 規則63.4(b)

プロテスト委員会は、審問に出席した当事者とその証人の証言、および必要と思われるその他の証言を取ることを求められる。

審問の当事者には、審問に先立って審問の準備をし、証人を見つけ、証拠を収集し、そして必要な場合には延期を要請する、義務がある。証人やその他の証拠が存在することが分かっているが、審問に間に合わない場合、追加の時間を求めるのは当事者の責任である。スクライブはそのような要請を記録する。

証人が呼ばれた場合、プロテスト委員会のメンバーまたはプロテスト委員会セクレタリーが証人を審問室に案内する。こうすることで、審問開始後の証人に対するコーチングを排除することができる。当事者からさらに証人が必要かどうか尋ねられた場合、チェアは「証人が関連のある追加の証拠を提供できるかどうかを決めるのは、あなたです」と答えるべきである。規則**63.4(b)**は、プロテ

スト委員会が無関係な、または過度に繰り返される証言を除外することを認めている。

証人が自分の角度からモデル・ボートでインシデントを示すのを許すこと。たとえプロテスト委員会メンバーには分かりにくかったとしても。すべての人が空間の物体の心的回転を得意とするとは限らない。よって、その説明を回転させなければならないことが、インシデントの想起を妨げる可能性がある。

当事者と証人に、艇を正しく識別する助けとするために、抗議に関係する彼らの艇に割り当てられたモデル・ボートの色を、審問の間中維持するよう求める。各証人が入室する前に、モデル・ボートをかき集め、同じ色の艇を、割り当てられた当事者の前に置く。

インシデントを目撃したプロテスト委員会メンバーは、当事者が同席している間に、目撃したという事実を表明しなければならない。当事者や証人からの証言では明らかにされなかったが、関連する何かを知っているメンバーは、当事者がいる前で、それを証言することができる。当事者の同席なしに、いかなる情報源からの新たな証拠も、決して持ち込んではいない。

F.4.6 第3の艇が規則違反した可能性がある場合 規則63.2(d)

抗議審問において時折、証言を聞いた後、証人や他の艇が規則違反した可能性が明らかになり、当事者として審問に加わるべきことがある。その時点で、チェアは審問を止め、プロテスト委員会は直ちにその艇に対する抗議を提出する。

その際、すべての保護措置と有効性の規則を満たさなければならない。プロテスト委員会は、当該艇に抗議されたことを通知し、抗議は書面で必要な情報を含むものとし、時間と場所を掲示し、抗議された艇に準備の時間を与えなければならない。その後、審問は元の抗議と新しい抗議を合わせて新たに開始され、すべての当事者には利益相反するメンバーに対して異議を唱える機会が与えられる。有効性に関しては、プロテスト委員会は、必要な情報を有効な抗議から得たためであり、即座に提出するために、抗議の提出締切りを延長する。第三の艇が不在の間に聴取された以前の証言は、すべて再聴取されなければならない。

F.4.7 誘導尋問

誘導尋問とは、同意を誘うような発言形式の質問のことである。ジャッジは誘導尋問を認識し、それに従って回答に重みづけをする必要がある。誘導尋問の例には以下のようなものがある。

私がまっすぐなコースを操縦しているのを見ただろう？

私がマークに向かって帆走中、私が半艇身オーバーラップしていたことに同意しますか？

オーバーラップが成立したとき、ボートはゾーンに到達していましたね？

この質問は、オーバーラップが真実であることを受け入れている。より良い質問は「先頭艇がゾーンに入ったとき、2艇の相対的な位置を教えてください。」で

あろう。

複数の選択肢の質問は避ける。「何艇身でしたか？1艇身、2艇身、3艇身？」ではなく、単純に「何艇身でしたか？」と聞く。

「どのくらい遠く離れていたか」という質問は、「どのくらい近かったか」という質問よりも、証人に大きな数を答えさせがちである。

より良い質問は、「2隻の艇を相対的位置においてください、そして艇間の距離はどれくらいでしたか？」と聞くことだ。

チェアは、誘導的な質問をやめさせ、質問の言い換え方を当事者に助言すべきである。

F.4.8 伝聞および書面による証拠 規則63.4(b)

「伝聞証拠」という用語は、専門的な法律用語であり、直接の知識があるわけではなく、単に他の関係者から聞いたり受け取ったりした人が提出する、証拠を意味する。伝聞証拠には、証人が他の誰かから聞いたことを話す形式や、証人として召喚されていない作成者による書面の報告書や陳述書、本物であると認証されていない、音声やビデオ、トラッキング情報などがある。

当事者が陳述書を作成したり文書を提出したりすることがよくあるが、陳述書を作成した本人が審問に出席して証言し質問を受けることがないという点において、これは伝聞証拠である。伝聞証拠の難点は、その有効性や信憑性に異議を唱えたり、検討したりするのが難しいことである。可能であれば、電話やビデオ会議を使ってでも、陳述書を提出した本人を出席させるように試みる。

伝聞証拠は許容される。ただし、プロテスト委員会は適切な重みを与えなければならない。それは非常に小さいか、全く無いこともある。異なる種類の伝聞は、より多くの、あるいはより少ない重みを与えられるかもしれない。例えば、マーク回航記録紙は、情報を記録したレース委員が呼ばれていない場合、通常、かなりの重みを与えられるべきである。同様に、追跡情報、写真、ビデオも、その情報を認証する証人を呼ばない場合、その情報は信憑性があるとみなされるという意味で、重要な重みを与えられることがある。情報の信頼性とそれに与えられる重みは、別々に考慮されなければならない。テクニカル委員会からの手紙や電子メール、あるいはクラス協会からの、著者の一般的な知識の範囲内にある事実については、重要な重みを与えられるべきであるが、決定的な重みは与えられない。一方、レース中のインシデントに関する伝聞的な証拠は、ほとんど、あるいはまったく重視されない。

F.4.9 写真およびビデオの証拠 付則M8

写真やビデオの記録は、審問において証拠として認められることがあり、時に有用である。ただし、プロテスト委員会はその限界と問題点を理解すべきである。ビデオ証拠の限界は、どのカメラも被写界深度が浅く、望遠レンズにいたっては存在しないことである。例えば、カメラの視野がオーバーラップした2艇のコースに対して直角である場合、その距離を評価することは不可能である。逆に、カメラが真正面や真後ろにある場合、オーバーラップがいつ始まったか、

または、オーバーラップが大幅である場合を除き、オーバーラップが存在するのかさえ見ることは難しい。

ビデオを見るのは、当事者が証言し終えた後が、通常は望ましい。

録画の最初の視聴は、そのシーンに慣れるために使う。カメラは艇に対してどの位置にあったか？その角度と距離は？カメラの台は動いていたか？もしそうなら、どの方向にどのくらいの速度で？ボートが決定的な場面に近づくにつれて角度は変化しているか？(カメラの急速なパンによる急激な変化に注意) カメラは終始、視界を制限されることなく撮影していたか？そうでない場合、証拠の価値はどの程度低下するか。完全な方向づけには数回の視聴が必要かもしれない。必要な時間を取ること。

まず、コメントなしで録画を見ることを許可する。その後、各当事者にコメントを添えて録画を見せる機会を与える。各当事者およびプロテスト委員会は、録画および録画に対する当事者の意見について質問することができる。

典型的なインシデントは短時間であるため、各プロテスト委員が必要な情報をすべて抽出したことを確認するために、必要な回数だけインシデントを見る。

ビデオがどのような事実（もしあれば）を立証するのに役立つかについての疑問を解決するために見直すことができるように、審問が終わるまで、また審議をとおして、審問室で機器を保持するか、ビデオの電子コピーを入手する。ビデオ・ファイルを一コマずつ見ていくことは、時に有用である。また、メンバーの一人が、他のメンバーが気付かなかったことに気付くこともある。

録画に過度の期待は禁物である。時折、幸運なカメラ・アングルから、インシデントの中心的事実が明確に立証されることがあるだけである。ただし、たとえそれが論争となっている一点に決着をつける以上のものでなかったとしても、それだけでも正しい判断を下すのに役立つだろう。

プロテスト委員会が審問の前に証拠ビデオを閲覧する場合には、審問中にそのビデオを提示しなければならない。すべての当事者は、証拠の審問中、代表者を出席させることが認められ、証拠についてコメントし、質問する機会が与えられる。

F.4.10 GPSとインターネット・トラッキングの証拠

GPSやインターネットによる位置情報やトラッキングは、一般的なものとなり、ほとんど当たり前のものとなっている。ただし、履歴などのGPS情報や、インターネットの追跡情報が、抗議審問で証拠として提出された場合、適切な重みを適用するためには、より深い理解が必要となる。

シングルGPSロケーション履歴（カタツムリの足跡）

すべてのボート・ナビゲーションGPSシステムは、後で見直すために航跡を保存し、ダウンロードする機能を備えている。この単一ソースの情報が審問で役に立つかどうかは、問題により大きく左右される。正確ではあるが、艇の位置情報だけでは、通常、あまり有益な情報は得られない。それには、他の艇の位

置、マークの位置、スタート・ラインの端などの情報は含まれない。艇速の情報
は風速を判断するのに役立つかもしれない。

もし抗議が規則**19.2(c)**に関するもので、抗議艇と何キロか離れた何も書かれて
いない岸との間の内側にオーバーラップし帆走した艇に対するものであれば、**GPS**
の航跡は水深と、岸に近く水深がセーリングするのに危険かもしれない場所
までの距離について、有益な情報を提供することができる。

インターネット・トラッキング&アプリケーション表示情報

大会のウェブサイトへより多くの訪問者を惹きつけるために、商業的な追跡シ
ステムが、大会の注目度を創造し、大会を宣伝するために使われる。小型の
GPS位置発信機（トラッカー）は、マークやスタート・ラインだけでなく、ボ
ートに設置されたり、クルーにクリップで留められたりする。地域が限られた
大会では、この情報は陸上の基地に送信される。オフショア・レースでは、情
報は衛星経由でレース本部に送られる。どちらの場合も、生データはディスプ
レイ・アプリケーションに入力され、大会のウェブサイトに表示される。レー
スや個々のチームの様子は、世界中のどこからでもインターネットで見ること
ができる。

グラフィカル・ディスプレイに表示される軌跡は、必ずしも正確なポジショ
ン・フィックス（位置決定）のみに基づいているわけではない。トラッカーか
らのポジション・フィックスが欠落していたり、ソフトウェアが、それらが適
所を外れていると考えたりした場合には、ソフトウェアは欠落しているポジショ
ン・フィックスを推定したり、適所を外れていると思われるフィックスを除外す
ることがある。その結果、実際の航跡と異なる航跡が、グラフィカル・ディスプ
レイに表示されることもある。

陸に上がると、セーラーとコーチはトラッキング・システムを使ってレースの
見直しをする。艇は抗議審問において、水上でのインシデントに関する証拠と
して、トラッキング情報の提示を求めることができる。レース・オフィサーは、
追跡情報をフィニッシュ・シートと比較し、行方不明の艇を探したり、救済要
求につながる可能性のある得点照会に答えたりすることもある。

異なるトラッキング・サービス・プロバイダーによって使用されているコア技
術は基本的に同じであるが、トラッキング・システム製品の最終的なデリバリ
ーには多くの異なるアプローチがある。どのトラッキング・サービス・プロバ
イダーも、**GNSS**受信機を使用して、基本的な地理位置データを一定の間隔で取
得している。各ポジション・フィックスに対してトラッカーが取得する最小限
の生データには、緯度、経度、タイムスタンプ、トラッカーIDが含まれる。地
理的な位置は、**GNSS**受信機内で1秒間に最大**10**回まで繰り返し更新されるが、追
跡システムから利用可能な（または追跡システムによって公表される）フィッ
クスの頻度は、1秒間に**1~2**フィックスから、大洋レースでは1時間に**1**フィッ
クスまたはそれ以下まで様々である。

よくある質問

艇の位置はどのくらいの頻度でサンプリングされるか？回答：**GPS**は1秒間に**10**

回のサンプリングが可能だが、それほどの頻度で表示されることはめったにない。メモリーチップの容量を節約するため、または衛星データ転送のコストを節約するため、すべての位置が送信・表示されるわけではない。30分のディンギー・レースでは、1秒間1回程度かもしれない。大洋を横断するレースでは、10分か30分に1回かもしれない。

測位精度はどのくらいか？回答：GPSユニットのコストや大気の状態など、位置の精度に影響を与えるさまざまな要因がある。典型的には、95%の時間において、精度は2～8メートルである。

コース上のマークはトラックされるか？答え：ほとんどの場合トラックされる。レース委員会は、スタートとフィニッシュの両端を含むコースのマークにトラッキング装置を設置する。これは大会のトラッキング・チームに確認する必要がある。レース委員会は通常、常設ブイや政府のブイにはトラッカーを設置しない。

トラッキング・システムはオーバーラップや衝突を示すことができますか？答え：競技者は審問で、ゾーンでの衝突やオーバーラップを示すためにトラッキング情報を提示することがある。ほとんどのケースで、トラッキング・システムからの情報は、それだけでは決定的なものとはならない。艇のグラフィック表示は、ほとんどの場合、縮尺通りではない。様々なズーム・レベルでボートのアイコンの長さを比較することで、これをテストすることができる。

審問におけるその他の考慮事項

競技者は関連性があると考えられる証拠を提示する権利があるため、トラッキング・システムで見たインシデントのアニメーション・ビデオ・クリップを持参することができる。競技者は、導き出された情報に基づいてプレゼンテーションを行うことになるので、何が現実で何が仮想なのかをジャッジが知ることは重要である。

強調されたグラフィックは、競技者やジャッジを間違った結論に導く可能性があるため、審問でのトラッキング・データの提示を管理するために、プロテスト委員会ができることがいくつかある。

最初のレースの前に、プロテスト委員会は使用されるトラッキング・システムについて話し合うべきである。艇へのトラッカーの取り付けについて、口頭または文書で、セーラーが受け取る指示を確認すること。トラッカーが艇のどこに設置される予定なのかを知ること。サンプリング・レートを確認すること。

トラッカー・アプリケーションを見直す。ズームインとズームアウト、スケールリングの観察、レース表示の開始と停止、ボートやタグを削除して画面を整理する方法を知っておくこと。トラッキング・ユニットの精度と、情報にどのような平均化や平滑化が使われているかを確認する。

プロバイダーに、3艇身ゾーンの描写について説明してもらう。

マークとレース委員会艇にトラッカーが設置されるかどうか、またどこに設置されるかを、レース委員会に尋ねる。

トラッキング・データを表示する機器を用意するのは当事者の責任である。

審問では、トラッキング・クリップを提示する前に、まず当事者から口頭による証言を取る。当事者同士に、口頭での証言について質問させる。プロテスト委員会は必ず、口頭による証言から事実を理解するようにする。トラッキング・データは、当事者によるインシデントの説明を裏付ける形で提示されると、常に評価がしやすくなる。

通常、ジャッジは審問の前にトラッキング情報を見ることはない。もしトラッキング情報を当事者が同席せずにジャッジが見た場合には、当事者からの提出、またはプロテスト委員会からの提出の、いずれかの証拠として、トラッキング情報を含めなければならない。

F.5 事実、結論、判決 規則63.5

F.5.1 証拠の評価

人間の知覚は、予備知識に基づく予想から始まる。優れたレース記憶力を持つ人は、インシデント発生時にどこを見るべきかを知っており、近くにいた艇、艇間の位置と相対速度、そして起きたことの順序など、インシデントを詳細に思い出すことができる。競技者は通常、艇間の距離を判断するのは得意である。ただし、人は時間の長さを判断するのは得意ではない。ルールの知識が豊かであるとまた、証人は、適用されると思う規則の要件の範囲内に収まりそうな証言をするであろう。規則をよく知らない人は、事実を認定する必要がある艇の位置に関する重要な詳細を見逃しがちである。

証人や証言の信頼性に関する判断を、プレゼンテーションのスタイルに基づいてはならない。自信を持って意見を述べる証人の証言は、自信のない証人の証言よりも、重視されることが多い。ただし、その自信は、彼らの記憶の正確さと関連しているとは限らない。

F.5.2 事実の認定

プロテスト委員会は、当事者間で大きく異なる証言がなされた場合でも、結論と判決を裏付ける事実を確立する。証言の相違はよくあることで、インシデントに対する異なる見方を反映している。一方の当事者は艇が1メートル離れていたと言い、もう一方は3メートル離れていたと言う場合、プロテスト委員会は確からしさの比較に基づき、どちらの意見がより信頼できるかを決定しなければならない。すべての証拠が検討されたとき、その距離がたとえ1メートルでも3メートルでもなかったとしても、決定された距離が判決の根拠となる「事実」となる。

意見の相違は証言の重み付けによって解決する。競技規則では、規則18.2(e)で疑義を解決する場合を除き、一方の艇または他方の艇に立証責任を与えていない。ポート艇はスターボード艇を避けていたことを証明する必要はない。プロテスト委員会は、すべての証言を検討し、何が起こったかを判断する最高の位置にいたのは誰かを検討し、どの証言がより信頼できるかを決め、そして確からしさの比較に基づきインシデントの事実を認定することが、要求される。

F.5.3 審議

多くの場合、メンバー全員が個々に同じ事実と結論に達している。チェアは、各メンバーに結論を尋ねることで、かなりの時間を節約できる。全員が同じ結論に達したのであれば、事実と結論を書くのは非常に短時間で済む。メンバー全員が同じ結論に達していないことが分かれば、委員会はその違いに素早く焦点を当てることができる。

もう一つの進め方は、スクライブが事実と考えられる要点を書き記すことである。各メンバーが結論を述べ、意見の相違が解消された後、スクライブが事実を読み上げる。あるメンバーがある点について同意しなかったり、重要な事実が見落とされていると考えたりした場合には、合意に達するためにその点について議論する。これらの事実に関連する規則を当てはめ、欠けているものを特定する。次に、適用される規則、結論、判決を書く。World Sailing's International Judge Document Library の Preferred Standard Wording は有用な道具である。そして、最終確認のために、認定した事実、結論、判決を読み上げる。

すべての判決は、規則で異なる立証基準が定められている場合を除き、確からしさの比較に基づいて行われる。

F.5.4 プロテスト委員会のメンバー間の意見の相違の解決

プロテスト委員会の判決は、メンバー全員の多数決によって行われる。プロテスト委員会メンバーの合意を得るよう努める。証言の重みづけを行い、最も可能性の高いシナリオを確立する。必要であれば、当事者を呼び戻し、不足している情報やさらなる説明を得る。プロテスト委員会メンバー間の意見の相違が解消されたならば、前項の手順を用いる。特に、妥当な討議時間が経過しても見解の相違が続く場合には、投票が有効である。投じられた票が同数になった場合、審問のチェアは追加票を投じることができる（規則63.5(b)）。

全員が同意していない場合は、反対意見のジャッジに自分の見解を述べ、他のメンバーの説得を試みるよう求める。メンバーが強い少数意見を維持する場合、レベル1またはレベル2に分類して解決することができる：

レベル1：通常、十分な議論の後、多数派に同意しないプロテスト委員会のメンバーは、多数派の判決を受け入れる；

レベル2：判決に連なりたくないと感じている少数派のメンバーは、判決を申し渡す際に反対意見のジャッジとして名前を挙げ、反対した者として判決書にその名前を記録される権利を有する。

プロテスト委員会の最終決定に対する個人的な意見の相違にかかわらず、プロテスト委員会の全メンバーはその決定を支持する義務を負う。ジャッジは、判決を下したパネルのメンバーであるか否かにかかわらず、プロテスト委員会の判決を公の場で批判することを控えなければならない。

メンバーは、プロテスト委員会が判決を再考し、審問を再開するよう説得する目的で、または教育の目的で、他のジャッジと非公式に判決について議論し、批判することはできる。ただし、プロテスト委員会内での意見の相違について、競技

者、コーチ、または一般の人々と議論することは、決して適切な行為ではない。それは状況を悪化させ、他のオフィシャルとの関係を悪くするだけである。もしジャッジが判決に連なりたくないのであれば、適切な行動は、判決に反対したメンバーとして名を記す権利を行使し、いかなる質問も公表された判決のみに差し向けることである。

チェアは、反対意見の者として名を記すよう要求したメンバーがいた場合、そのケースの詳細を大会レポートに記載しなければならない。

F.5.5 立証基準の適用 規則63.5(a)

判決の立証基準は、規則で異なる基準が規定されていない限り、確からしさの比較である。規則2におけるスポーツマンシップとフェア・プレーの基準は、違反が「明確に立証される」ことである。規則69における不正行為の基準は、「申し立てた不正行為の重大さに留意したうえで」、それが起こったというプロテスト委員会の「十分に納得」である。

規則18.2(e)は、艇とプロテスト委員会が、適時にオーバーラップしたか、オーバーラップが解けたかについて妥当な疑いがある場合、事実を推定することを認めている。ただし、プロテスト委員会は単にこのルールに頼ってはならない。当事者や証人に質問を行い、事実を認定するために利用可能なすべての証言を引き出すことによって、積極的に疑義を解決しようとしなければならない。それでもなお疑義が残る場合には、抗議を解決するために規則18.2(e)を用いてよい。

F.5.6 当事者その他への通告 規則63.6

プロテスト委員会は当事者およびオブザーバーを呼び戻し、審問の結果を伝える。チェアまたはスクライブは、認定された事実、結論および判決、適用される規則、課されたペナルティーまたは免罪を読み上げる。必要な場合、通訳が通訳する。

チェアは、口頭で事実、結論、判決を伝え、判決書の写しを後で受け取る方法を当事者に伝えることができる。判決書には、当事者に口頭で伝えた情報を正確に記録しなければならない。当事者に判決を通告した日時を記録すること。

プロテスト委員会は、すべての競技者がその判決を理解し、その判決に基づいて救済を求める根拠があるかどうかを判断できるように、認定された事実と結論を含む判決を公表することができる。ただし、問題が慎重に扱うべきものであったり、未成年者が関与するものであったりする場合には、プロテスト委員会は、判決だけを公表し、事実と結論は当事者にのみ開示すると決定することができる。

F.6 抗議の判決 規則60.5

抗議の判決は、抗議を却下するか、艇が規則に違反した場合に抗議を支持するかのどちらかとなる。他のペナルティーが適用されない限り、艇は失格となる。ペナルティーは、艇がその違反について免罪されるか、艇が適切なペナルティ

一を履行したか、または規則36「レースの再スタートまたは再レース」が適用される場合を除き、与えられる。

F.6.1 抗議が支持された場合のペナルティー

違反した場合のペナルティーが、除外できない失格（DNE）である規則が3つある：

- 規則2
- 規則30.4および
- 規則42で、P2.2またはP2.3が適用される場合

成績に影響するすべてのプロテスト委員会の判決を速やかにスコアラーに通知し、得点変更の記録をつけること。

抗議の当事者が判決の説明を求めたり、不満を表明したりした場合、話し合いは簡潔に保つこと。当事者の懸念について、プロテスト委員会との、または2人のメンバーとのさらなる話し合いの時間を設けることを申し出る。今後の話し合いを拒否することは、当事者の悪感情を増長させる可能性がある。

不満のある当事者からどのような手段があるかと尋ねられたら、審問の再開を要求する権利があることを伝える。また、規則70.3が上告の権利を否定していない場合は、プロテスト委員会の判決を上告する権利もあると伝える。

F.6.2 クラス規則および装備に関する抗議の判決 規則60.5(d)

クラス規則やレーティングに関する抗議は、オーナーや責任者が違反を知っていた、または知っているべきだったということの意味するものではない。違反の申し立ては、ルールの解釈や適用に関する単純な誤りや誤解である可能性もある。ときに、明らかに許されることと、明らかに禁止されることの間には不確かさがあり、規則の解釈にばらつきが生じることもある。

規則78は基本的なものである。この規則により、艇の所有者および責任者であるその他の人物は、その艇がクラス規則を遵守するように維持され、計測証明書（もしあれば）が有効であることを確実にする責任を負う。クラス規則と手順に精通したプロテスト委員会メンバーがいると役に立つ。

場合によっては、プロテスト委員会は、1人またはそれ以上の専門家の証人を呼ばなければ、クラス規則に関する抗議を解決することができないことがある。プロテスト委員会は、クラスのテクニカル委員会を含むクラスの専門家証人の名前と連絡先を知っておくべきである。利益相反がない場合は、艇の設計者も専門家証人になることができる。証人は、いかに専門家であっても、単なる証人にすぎないことを忘れてはならない。最終決定を下すのはプロテスト委員会である。

テクニカル委員会が出席可能で、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判決を下すために必要な「その他の証拠を取る」義務の範囲内で、計測チェック、または再計測を命じることができる。

規則では、艇に他艇の再計測を要求する権利を与えていない。再計測を命じた

り要求したりする決定は、プロテスト委員会、またはレース公示もしくは帆走指示書にその旨が記載されている場合は、主催団体の問題となる。その結果発生する計測費用は、プロテスト委員会が別段の決定をしない限り、敗者が負担する。

テクニカル委員会のメンバーは、インシデントにおける技術的な詳細について証言するために、証人として呼ばれることがある。計測の正確さと規則の解釈に関する証拠は、競技者と大会テクニカル委員会が提出する。計測手順に関する疑問の解決には、**World Sailing** 装備規則を用いるべきである。

もしプロテスト委員会がクラス規則の解釈に疑義がある場合、規則**63.5(d)**は、プロテスト委員会がその疑問と関連する事実を、規則の解釈に責任を持つ機関に照会することを求めている。この機関は通常、クラス協会のテクニカル委員会、**World Sailing**、または各国連盟である。ハンディキャップやレーティング・システムの規則に関する質問については、その艇が所属する水域でハンディキャップやレーティング証明書を発行する組織のテクニカル委員長である場合もある。この権限は、たとえテクニカル委員会メンバーがクラスのテクニカル委員会の委員長を兼ねていたとしても、大会のテクニカル委員会ではない。プロテスト委員会が疑問を照会した後は、その機関の回答に従わなくてはならない。

規則**60.5(d)**は、以下の違反に対してペナルティーを課す前に考慮すべきことを規定している。

クラス規則に規定された許容範囲を超える逸脱は、損傷または通常の損耗に起因するものであり、艇の性能を向上させるものではない場合、ペナルティーは課されない。ただし、その艇は、もし修正する合理的な機会がある場合には、その逸脱が修正されるまで、再度レースしてはならない。

もしその艇がペナルティーを課されるとする場合には、同じ大会のそれ以前のレースで同じ規則の違反があれば、それ以上の抗議をすることなく、すべてのレースで同じペナルティーが課される可能性がある。

プロテスト委員会がクラス規則に基づいて艇にペナルティーを課す場合、その審問の判決文を関連するクラス規則管理機関に送付しなければならない（規則**63.6(e)**）。

規則**70.3**によって上告が否認されている場合を除き、計測規則違反と判定された艇は、艇を変更することなくその後のレースに出場し続けることができる。そのためには、艇は上告の意思を文書で表明しなければならない。上告をしなかった場合、または上告がその艇の敗訴と決定された場合、艇は規則**60.5(d)(4)**によりすべてのレースで失格となる。

F.6.3 プロテスト委員会によるペナルティー処置 規則**61.4(b)(5)**

ある艇の行為により、規則**2**に基づくペナルティー、または規則**69**に基づくペナルティーもしくは警告が課され、それが他艇の得点を明らかに悪くした場合、他艇は救済を受ける資格を有する。ペナルティーが課された場合、プロテスト委員会は救済を考慮するための審問の招集を検討することができる。

F.7 救済の判決 規則61.4

F.7.1 救済の要件

プロテスト委員会は、規則63.2に従って審問を実施し、救済を与えるかどうかを判定する必要がある。救済要求が有効であると認められた場合、プロテスト委員会は、要求が規則61.4の要件を満たしているかどうかを決定しなければならない。

下記の5つの条件のうち1つによって、レースまたはシリーズにおける得点または順位が、その艇の過失ではなく明らかに悪くなった場合、または悪くなるかもしれない場合、艇は救済を受ける資格がある：

- 1) 委員会または主催団体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。
- 2) 第2章の規則に違反して適切なペナルティを履行したかペナルティを課された艇の行動により被った傷害または物理的損傷。
- 3) IRPCASまたは航路権に関する国内法規に基づき、その艇を避ける必要があったか、または過失があったと判定された、レース中でない船舶の行動により被った傷害や物理的損傷。
- 4) 規則1.1に従って救助（自艇またはその乗員に対する救助を除く）を行ったこと。
- 5) 規則2に基づくペナルティ、または規則69に基づくペナルティもしくは警告を受けた艇、その艇の乗員、または支援者の行動。

F.7.2 明らかに悪くなった、または悪くなるかもしれない得点または順位

通常、艇は、当該レースにおいて、得点に影響する事象が起こったと主張する。その事象は、結果としてシリーズの得点に影響を与えるかもしれない。

レース委員会が、得点の誤りを規則上その艇に与えられるべきだった得点に修正したとしても、艇の得点は明らかに悪くなったとはいえない。レース委員会は、すべての艇をフィニッシュ順位に従って得点を付けることが求められているので、これはレース委員会の不適切な処置ではない。

艇の得点が明らかに悪くなる可能性は、艇の得点がまだ影響を受けていないが、状況が変わらなければいずれ影響を受けると認定された事実がある場合に、適用される。この可能性は、たとえDNFであっても、艇が当該レースですでにフィニッシュ順位または得点を得ている場合には適用されない。

レースまたはシリーズにおける艇の得点または順位が、明らかに悪くならなければならない。「明らかに」という用語は、主観的であり、それぞれのケースの状況に基づきプロテスト委員会により決定される。

得点や順位が1ポイント悪化することは、シリーズの結果を左右する場合には当然、明らかである。また、レガッタで16位と17位の差が1ポイントで決まるような場合にも、明らかな意味を持つだろう。

艇の得点が「明らかに」悪くなったことを立証するのは、救済要求をしている

艇の責任である。特に他艇が影響を受けていない場合、「明らか」を広義に解釈するのが最善であることが多い。

F.7.3 艇の過失ではなく

艇は、明らかに悪くなった得点に自身の過失がない場合、救済を受ける資格がある。悪くなった得点に、全体的または部分的な責任がある艇は、それがどんなに小さくても、救済を受ける資格はない。

例えば、レース委員会が予定された時刻にレースをスタートさせたが、艇がマリナーを出航するのが遅く、スタートし損なった。このことは艇の過失であって、レース委員会の過失ではない。

ケース31は、レース委員会がある艇をOCSと認識して必要な旗を掲げた後、必要な音響信号を出さなかった例である。この艇は、スタート時に自分がOCSであることを知っていたにもかかわらず、レース委員会の不手際のために戻る必要はないと主張した。このケースでは、レース委員会の不手際は認めているが、定義に従ってスタートしなかったことについては、艇に全面的または部分的な責任があると判断している。艇は自分がOCSであることを知っており、スタートの定義や規則28.1に従うことを妨げるものは何もなく、艇は救済を受ける資格はない。

F.7.4 不適切な処置または不手際 規則61.4(b)(1)

艇は、委員会または主催団体の不適切な処置または不手際により、自らの過失によらず得点が明らかに悪くなった場合、救済を受ける資格がある。艇が審問の当事者であった場合に、プロテスト委員会の判決がその艇におよぼす効果については例外である。

レース運営方針やジュリー・ポリシー、競技者へのアドバイスは、競技を統括する、定義上の規則に基づく規則ではない。レース委員会やプロテスト委員会がそれらの方針や助言に基づいて行動しなかったとしても、それは救済の根拠にはならない。ケース129では、レース委員会の不適切な処置ではないが、優れたレース・マネジメントの実践ではなかったレース委員会の処置の例を示している。

一つの例として、レース委員会がコース1とコース2しか帆走指示書に記載されていないのにコース3の信号を発した場合には、そのコースは帆走指示書にないので、不適切な処置になるであろう。

別の例では、レース委員会がコース2の信号を発し、その後先頭艇がタイム・リミット内にレースをフィニッシュすることができず、コース短縮もされなかった場合には、不適切な処置でも不手際でもないであろう。このコースは帆走指示書で許されており、コースを短縮することは裁量による。したがって、コース短縮しないことを選択したことは、不適切な処置や不手際ではない。

艇は、OCS、ZFP、UFD、BFD、SCP、NSC、DNFと得点記録したレース委員会の決定に対し、救済要求により異議を唱えることがある。このような場合には、艇はレース委員会が誤りを犯したという証拠を提出する必要がある。ビデオの証拠や、異なる得点を得た2艇の相対的な位置が、レース委員会の誤りを証

明できることはほとんどない。事実を認定する際、プロテスト委員会は、立証基準として確からしさの比較を用い、証拠の重みづけに従う。ケース136を参照のこと。

F.7.5 傷害と物理的損傷 規則61.4(b)(2)および 61.4(b)(3)

この規則には3つの構成要素がある：

- 艇が傷害または物理的損傷を被った、
- 関連する規則に違反した艇の行動が原因である、
- 相手艇が第2章の規則に違反し、適切なペナルティーを履行したかまたはペナルティーを課された、

物理的損傷とは、艇の一部または全体の価値が低下したり、機能が低下したりすることである。ケース19を参照のこと。転覆、リグやライフラインの絡まり、乗組員の落水、順位を失うことなどは物理的損傷ではない。

傷害とは、治療を必要としたり、乗組員の機能を低下させたりするような問題を指す。軽度の切り傷や擦り傷は、この規則の目的では傷害とはみなされない。

ケース135では、規則 61.4(b)(2)は、物理的損傷や傷害が、第2章の規則に違反した艇によって直接引き起こされたことが必要でないと助言している。物理的損傷や傷害は、規則に違反した艇の行動の結果として起こりうるものであれば十分である。

また、プロテスト委員会は、第2章の規則に違反した艇が適切なペナルティーを履行したか、またはペナルティーを課されたかを判断する必要がある。艇がリタイアした、または適切なペナルティーを報告したという記録があるかどうかを確認する。救済を要求している艇が、抗議を合わせて提出している場合は、救済要求と合わせて審問する。

F.7.6 救助 規則61.4(b)(4)

危険な状態にあるかもしれない他艇を救助した艇は、他艇が救助を求めていなかった、または後で危険ではなかったとわかったとしても、救済を受ける資格がある。ケース20を参照のこと。

F.7.7 規則2または69に基づきペナルティーを課された艇の行動 規則61.4(b)(5)

この規則には2つの構成要素がある：

- 他の艇、その乗員、またはその艇の支援者による行動があった。
- その行動は、規則2に基づくペナルティーまたは規則69に基づくペナルティーもしくは警告を受けることとなった。

ケース34において、艇Aはスタート・ラインを早く横切った後、艇Bに出会うまでスタート・ラインへ引き返した。再スタートすることなく、Aは転回しBに接近してカバーすることによってBを妨害し始めた。プロテスト委員会は、Aが規則2に違反したと判断し、OCSと得点されたAの得点をDNEに変更した。このケースでは、Aの妨害行動により両艇は風上マークで最後から2番目と最後とな

り、**B**は最終的に**22**位でフィニッシュしたため、**B**はこの規則に基づき救済を要求することができ、救済を受ける資格があった。

F.7.8 救済の判決 規則**61.4(c)**

プロテスト委員会は、救済の要件が満たされていると判断した場合、影響を受けるすべての艇に対してできるだけ公平な調整を行わなければならない。プロテスト委員会は、要求されたとおりの救済を与える義務はないが、何が影響を受けるすべての艇にとって最も公平な調整になると思うかを当事者に尋ねる。

その事実、または行おうとする調整によってそのレースまたはシリーズに対して起こりうる結果について疑問がある場合、特にレースを中止する前には、プロテスト委員会は適切な情報源から証拠を収集しなければならない。これには、救済要求に関与していない他艇からの証言やレース委員会の記録も含まれる。規則 **61.4(c)**は、与えることのできる救済の例を示している。

艇がレースでフィニッシュできなかった場合、平均点を与えることができる。除外後のシリーズ得点に含まれる艇のレース得点のうち、平均点に基づくものが半分未満であることを確実にする。ケース **116** を参照のこと。

シリーズの過半数のレースがすでに完了している場合、問題のレースの前に完了したすべてのレースの得点に基づいて、平均点を決定することができる。

主要な大会では、最終レースやシリーズ最終日を平均点の計算から除外することも検討すること。これにより、競技者は最終レースや最終日に臨む全艇の正確な得点を知ることができ、戦術や戦略を練ることができる。

インシデントの時点における、そのレースでの順位に基づき得点を与えることもできる。この方法は、当該レースでの艇の順位がすでに決まりつつある場合、特に艇がフィニッシュ・ラインに近い場合に適切である。

インシデントでの艇のタイム・ロスが合理的に決定できる場合には、その時間をそのレースでの所要時間から差し引いた場合にあってであろうフィニッシュ順位に等しい得点を艇に与えることにより調整できるであろう。ケース**110**では、接触やインシデントが起きている間の時間や順位のロスに対して、艇は救済を受ける資格はないと勧告している。艇が救済を受ける資格があるのは、物理的損傷そのもの、またはクルーの傷害により、艇の得点や順位が明らかに悪くなった場合のみである。

艇の得点が上記の調整を用いても公平に調整できない場合には、その得点を救済する何かほかの方法が適切なことがあり得る。例えば、**1**艇種**2**艇の混合フリート・レースでは、その艇の得点を同種類のもう**1 z z z**艇と等しく与えることが公平とみなせることもあるであろう。

シリーズが予選シリーズと決勝シリーズからなる場合には、与える救済は、インシデントが起こったシリーズのその部分に関連付け、その当該結果に基づくものでなければならない。

レースの中止は、影響を受けたすべての艇に対して公平な調整ができない場合にのみ用いられるべきである。レースを中止することは、それぞれ実力を発揮

してレースに勝利またはフィニッシュした艇に対して不公平になる可能性がある。

艇が救済を受ける資格がある場合でも、すべての艇にとって最も公平な救済の判決が、結果をそのままにすることである状況もあり得る。例えば、その艇を避けなければならない非航路権艇によってディスマストされ、レースをリタイアした艇である。1レースからなる大会では、その艇は救済を受ける資格はあるが、救済は与えることはできない。ケース116を参照のこと。

また、プロテスト委員会は、艇が救済を求めたか否かにかかわらず、救済を受ける資格があると判断した場合、抗議審問の判決の一部として救済を与えることができる（規則61.4(c)）。

F.8 審問再開の要求

F.8.1 審問の再開 規則63.7

審問の当事者は、審問の再開を要求することができる。救済要求がレース委員会またはテクニカル委員会からであったか、またはプロテスト委員会が救済を考慮するために招集した審問の場合、当事者はその艇のために救済を要求されている艇である。他のすべての艇は「影響を受けた」艇であるが、当事者ではない。

当事者が再開を要求した場合、プロテスト委員会は再開の要求が有効かどうかを決定しなければならない。再開の要求は書面で提出され、その理由を明らかにしていなければならない。それは関連する締切り時間内に提出されなければならない：

(1) 再開を要求する審問の判決が通告されてから24時間以内。

ただし、レースが予定されている最終日では、要求は、次の時間内に提出されなければならない。

(1) 要求する当事者が前日に判決を通告された場合には、抗議締切時刻まで。

(2) 要求する当事者がその当日に判決を通告された後30分以内。

要求が時間内に提出された場合、プロテスト委員会は、要求する当事者が提示した理由に基づいて、当事者が審問を再開するための条件のいずれかを満たしているかどうかを決定しなければならない。

要求する当事者による最初の説明は、再開の理由についてに限定されるべきである。新しい証拠は、それが「新しい」かどうかを判断するためにのみ聴取される。

F.8.2 審問再開の要件

プロテスト委員会には審問を再開する義務はない。失格となった当事者が、すでに検討された議論や証拠を再度述べるためだけに再開を認めることは、大会のために得策ではない。そのような事情では、再開はプロテスト委員会と関与した他の当事者にとって不合理な負担となる。

プロテスト委員会は、以下に示す規則**63.7**のいずれかを満たしていると判断した場合、審問を再開することができる。

(1) 当事者がやむを得ず審問を欠席した場合。

審問のすべての当事者は、代表者を出席させる権利を有する。他の適格な代表者が出席したために、艇が希望する代表者が正当な理由なく欠席したことは、再開の正当な理由とはならない。

(2) プロテスト委員会が明らかな誤りを犯した可能性がある場合。

プロテスト委員会の誤りには、不適切な手順や規則の誤適用が含まれる。プロテスト委員会は、重要な結論が事実によって裏付けられていなかった、または、適用規則の解釈に誤りがあったと判断することもある。

(3) 妥当な時間内に重要な新しい証拠が入手可能となった場合。

新しい証拠を検討するために審問を再開するには、その証拠が新しく、かつ重要なものでなければならない。規則**M4.2**およびケース**115**は、規則**63.7**で使用されている「新しい」という言葉の解釈を示している：

以下のいずれかの場合「新しい証拠」である。

- 審問の再開を要求している当事者が、最初の審問までにその証拠を発見することが常識的に可能ではなかった場合。
- 審問の再開を要求している当事者が、最初の審問の前に、その証拠を真剣に探したが見つけることができなかつたと、プロテスト委員会が納得した場合。
- 最初の審問の時点で、当事者または委員会にその証拠が入手可能でなかったと、いかなる情報源からであれ、プロテスト委員会が知った場合。

重要な証拠とは、検討中の特定の事項に直接かつ実質的に関連する。その証拠は累積的、つまり反復的ではない。その意味で、さらなる裏付けを必要としない同じ問題に関する類似の証拠によってすでに確立されていることを証明するものではない。その証拠は冗長、つまり問題にとって不必要なもの、ではない。重要な証拠は判決に関連し、すべての証拠の文脈で見た場合に、ケースの結果が変わる合理的な可能性につながる必要がある。

審問終了後に提示された新しい証人は、当事者が最初の審問の前または審問中にプロテスト委員会にその証人の存在を知らせていた場合、または最初の審問の時点でその証人とかれらの証言が当事者に知られていなかった場合を除き、「新しい証拠」と見なされることはほとんどない。当事者が証人を探さなかったり、プロテスト委員会に延期を求めなかったりした場合、後になって「新しい」証人を聞くために再開を求める要求が認められることはほとんどない。ただし、当事者が審問に出席し、証人を探すための延期または時間の延長を要求した場合、その後の再開要求は規則**63.7**の要件を満たし、プロテスト委員会が審問の再開を決定する可能性が高くなる。

新しいと主張される写真およびビデオの証拠は、その証拠が新しく、重要であり、累積的でないことを確認するために、一部またはすべてのメンバーによってレビューされるべきである。委員長は、証拠を閲覧しプロテスト委員会に報告する

1人または複数のメンバーを指名する。証拠が新しく重要である場合、または疑わしい場合は、そのメンバーは証拠をプロテスト委員会全体に委ねる。

プロテスト委員会が、重要な新しい証拠を自ら知り、審問を再開することを決定する場合もある。新しい証拠を検討する場合、当事者は出席し、新しい証人に質問する権利がある。

(4) 各国連盟により再開を要求された場合

上告における各国連盟の裁定には、追加の事実を提出するために審問を再開すること、または規則71.3またはR5に基づき新たな審問を命じることがある。

F.8.3 再開の手順

プロテスト委員会が審問を再開する十分な理由があると判断した場合、その決定と再開される審問の日時と場所を当事者に通知しなければならない。

当事者がやむを得ず欠席した場合、審問は最初からやり直しとなり、以前に提出されたすべての証拠を再審議する。

再開が新たな証拠のみに基づく場合、可能ならば、プロテスト委員会のメンバーの過半数は、元のプロテスト委員会のメンバーでなければならない。

再開が重大な誤りに基づく場合、プロテスト委員会は、実行可能であれば、少なくとも1名の新しいメンバーを加えなければならない。ただし、元のプロテスト委員会が自ら再検討しているとの印象を避けるため、より多くのメンバーを交代させることを検討すべきだが、全員ではない。

審問再開が各国連盟により命じられた場合、各国連盟は、同一のプロテスト委員会または各国連盟が任命する新たなプロテスト委員会によって新たな審問を行うよう命じることができる。また、各国連盟は、再開された審問の範囲を適切と考える問題に限定することができる。再開された審問は、当事者が提出する証拠および証人と、プロテスト委員会が必要と考えるその他の証拠に基づいて進められる。

再開された審問では、第5章の手順に関する規則が適用され、すべての当事者は代表者を出席させることができる。プロテスト委員会は、審問に出席した当事者およびその証人の証言、および必要と判断するその他の証拠を聴取する。当事者は質問することもできる。プロテスト委員会は、他の審問と同様に進める。

プロテスト委員会が判決を変更する場合、規則63.6(a)に従って当事者に通知しなければならない。これは、変更後の判決書を掲示するか、判決書のコピーを審問の当事者に交付することで行うことができる。

F.9 支援者が関与する審問

F.9.1 支援者が関与する審問の当事者

支援者とは、以下のように定義される

- 競技者に物理的または助言的サポートを提供する、または提供することができる人物。コーチ、トレーナー、マネージャー、チーム・スタッフ、医師、

医療補助員、または競技中もしくはその準備のために競技者とともに働いたり、治療したり、援助したりするその他の人物、すべてを含む。

- 競技者の親または保護者。

支援者は、規則4.1(b)により、大会の規則に従わなくてはならない。

F.9.2 支援者が関与する審問の手順 規則62

プロテスト委員会は、支援者が規則に違反したかどうかを検討するために、審問を招集することができる。最も一般的な申し立ては、帆走指示書、レース公示、または大会に適用されるサポート・チーム規定の違反である。プロテスト委員会は、自身の観察またはあらゆる情報源から得られた情報に基づいて、審問を招集することができる。これには、審問中に得られた証言も含まれる。申し立ては、本章で後述する規則69に基づく不正行為である可能性もある。

審問を開始するには、違反の申し立ては書面で行う必要があり、通常は、発生日時と場所、および違反したと思われる規則を含むインシデントの詳細を記述する。支援者には、申し立てられた違反の詳細を通告しなければならない。この情報は、通常、審問要求書により提供される。

審問は、規則63の手順に従う。プロテスト委員会メンバーの利益相反を確認する。当事者から証言を取り、証人を審問し、当事者と証人への質問を許可する。通常の抗議手順への例外として、有効性の要件は適用されない。

支援者は審問の当事者である。さらに、定義により、支援者が支援する艇も審問の当事者となる。審問要求書には、支援者に関連するすべての艇を当事者として明記する必要がある。支援者に、申し立てられた違反の詳細を記載した審問要求書のコピーを提示する。関連する艇にもコピーを提供する。

プロテスト委員会は、支援者および関連するすべての艇に、審問の日時と場所を通告する必要がある。通告は、プロテスト委員会が申し立てられた違反を認識した後、速やかに行う必要がある。通告は、公式掲示板に掲示する。支援者の審問は、抗議と救済の審問のスケジュールに含めることができる。

支援者および支援するすべての艇は、当事者として審問に出席する権利がある。一部または全部の艇が出席しない場合でも、彼らが正しく通告されていれば、審問は欠席のまま進めることができる。すべての当事者に、審問の準備のための適切な時間を与える。

プロテスト委員会は、自身の観察に基づいて申し立てを行う場合、審問で支援者に対して申し立てを提示することができる。この場合、メンバーの一人が審問で申し立ての提示者となり、プロテスト委員会の判決には参加しない方がよい。別の方法として、プロテスト委員会は、抗議で申し立てを提示する別の人物を任命することもできる。この方法により、プロテスト委員会が審問で申し立てを提示する人物から独立していることを確実にできる。

F.9.3 支援者に対するペナルティー 規則62.3

プロテスト委員会は、確からしさの比較に基づいて、支援者が規則に違反したかどうかを結論付ける。違反した場合、適用できるペナルティーの範囲はいく

つかある。プロテスト委員会は、警告を与えるか、より重大な違反の場合には、その人物を大会もしくは開催地から排除するか、または、権利もしくは特典を剥奪することができる。この処置は、1レースまたは1日などの期間限定の場合もあれば、大会終了までの長期にわたる場合もある。大会が企画する社交イベントから支援者を追放するかどうかも検討する。さらに、大会終了後に支援者が用具を片付けるために会場に戻ることを許可するかどうかを決定する。主催団体に支援者の身分証を取り消すよう勧告する前に、すでに支払済みの食事へのアクセスや、選手村での宿泊に必要な資格であるかどうかを確認する必要がある。プロテスト委員会は、規則によって定められた権限の範囲内で、他の措置を講じることもできる。

World Sailingの文書「支援者および艇に対する裁量ペナルティー」は、適用される規則に関連するペナルティーについて、プロテスト委員会に指針を提供する。この指針を使用することで、プロテスト委員会は、大会間で同様の違反に対して一貫したペナルティーを課することができる。すべての規則がすべての大会に適用されるわけではない。プロテスト委員会は、規則の適用とペナルティーの付与において、自身の権限の範囲内にとどまることが重要である。

F.9.4 支援者の違反を理由に艇に対して課されるペナルティー 規則62.4

支援者が審問でペナルティーを課された場合、プロテスト委員会は、その支援者に関連する艇にも警告を与えるかどうかも決定する。この決定は通常、艇に警告を与えるべきかどうか彼らの意見を聞くために、審問中に検討が行われる。艇への警告の利点は、支援者の行為に関連してペナルティーが課される可能性があることを艇に知らせることである。

ただし、警告は必須ではなく、支援者の行為の状況を考慮する必要がある。警告が与えられた場合は、審問の書面による判決に含める必要がある。

そのような記述の例としては、以下のようになる。

支援者クリス・ブラックは、セール・ナンバー1572、1539、1600、および1602を支援している。

艇1572、1539、1600、および1602に、支援者クリス・ブラックによるさらなる違反があった場合、艇にもペナルティーが課されることがあるとの警告を与える。

判決を、その人物が支援する艇への警告とともに、公式掲示板に掲示する。これにより、艇が審問に出席しなかった場合でも、十分な警告となる。

プロテスト委員会は、規則の特定の条件下で、支援者の違反に関する審問の当事者である艇にペナルティーを課することもできる。ただし、自動的にそうするわけではない。

艇にペナルティーを課す条件の1つは、支援者の違反の結果として、艇が競技上有利になった可能性があることである。これらの場合、通常、艇に対しても抗議する十分な理由がある。可能であれば、艇が違反したとされる規則は、支援者が違反したとされる規則と同じ規則になる。そうでない場合は、プロテスト

委員会は関連する規則を使用することができる。艇を抗議する例としては、外部の援助、艇が改造された場合のクラス規則違反、または支援者がレース中の他の艇を妨害した場合などが挙げられる。

抗議と支援者に対する処置は、同じインシデントから生じているため、同じ審問一緒に聞くことができる。

支援者の違反を理由に艇にペナルティーを課す2番目の条件は、プロテスト委員会が艇にペナルティーを与えることもあることを書面で警告した後、支援者がさらなる違反を犯した場合である。さらなる違反は、同じ規則または異なる規則に関わる可能性がある。

これらの条件のいずれかが満たされた場合、プロテスト委員会は審問の当事者である艇にペナルティーを課すことができる。規則62.4(b)は、DSQ以外のペナルティーを認めている。艇が審問に出席しなかった場合でも、ペナルティーが課されることがある。

F.9.5 支援者またはその人物が支援する艇による上告

支援者が支援する全ての艇は審問の当事者であり、上告が否認されていない限り、プロテスト委員会の判決に対して上告する権利を有する。プロテスト委員会は、要求があった当事者に対して、判決書の写しを書面で提供する。

F.9.6 支援者の不正行為に関する申し立て

プロテスト委員会は、規則69.1に違反する不正行為を行ったとされる支援者に対して、審問を招集することもできる。この場合、プロテスト委員会は規則69.2の手順に従う。World Sailing の文書「不正行為に関するガイダンス」も、不正行為を調査し、審問を行うプロテスト委員会にとって有用な資料である。本マニュアルの規則2および規則69に関するセクション（G章）には、プロテスト委員会の手順と責任に関する詳細が記載されている。

支援者に対する申し立てが不正行為である場合、その人物が支援する艇も審問の当事者となる。これらの艇自体は不正行為を行ったとの申し立てはされていないが、条件が満たされた場合にはペナルティーの対象となる。

G. 規則2および規則69

G.1 公正な帆走と不正行為	73
G.1.1 公正な帆走 規則2	73
G.1.2 不正行為 規則69	74
G.2 規則69の手順	74
G.2.1 プロテスト委員会が規則69に基づく処置を開始する場合	75
G.2.2 規則69に基づく審問の対象者	75
G.2.3 不正行為の発生時期と場所	76
G.2.4 プロテスト委員会の準備	76
G.2.5 調査員の任命、規則69.2(c)および(d)	77
G.2.6 当事者への書面による通知	77
G.3 規則69の審問	78
G.3.1 十分な納得	79
G.3.2 軽減事由と加重事由	80
G.3.3 当事者の欠席	80
G.3.4 申し立てが支持されなかった場合	80
G.3.5 ペナルティー	80
G4 審問後	81
G.4.1 判決に対する上告	81
G.4.2 各国連盟またはWorld Sailingへの報告	81
G.4.3 各国連盟による措置	82
G.4.4 訴訟	82

G.1 公正な帆走と不正行為

G.1.1 公正な帆走 規則2

規則2は、艇とそのオーナーに対し、一般に認められているスポーツマンシップとフェア・プレーの原則に従って競技することを求めている。この規則は、セーリングの6つの基本規則の1つである。艇、プロテスト委員会、テクニカル委員会、またはレース委員会は、この規則に基づいて抗議することができる。

ケース・ブックは、どのような行為がスポーツマンシップとフェア・プレーの原則の違反とみなされるかについての指針を示している。ケース138は、不正行為とみなされ、競技に直接影響を与えない行為は、規則69に基づく措置の対象となるべきであると助言している。

艇は、規則2に違反したことが明確に立証された場合にのみ、ペナルティーを課される。この基準は、確からしさの比較よりも高い。ペナルティーは、艇のシリーズ・スコアから除外できない失格（DNE）となる。

プロテスト委員会は、抗議に記載されていなくても、規則2の違反に対して艇を失格にすることができる。規則2には、規則69のような手順上および形式上の保護措置はない。プロテスト委員会が、競技者の行為が規則2の違反にも該当する可能性があると考えている場合、判決を下す前に、スポーツマンシップの潜在的な違反について説明し、艇に問題に向き合う機会を与えるべきである。

G.1.2 不正行為 規則69

マナー違反: 行為がグッド・マナーの違反に当たるかどうかは、他の競技者、オフィシャル、または一般の人々などの、他者が不快感を覚えたかどうかにかかっている。ある状況で許容される行為が、異なる状況では受け入れがたいことがある。日常的に汚い言葉を使用していると、若い人々がそのような言葉使いが他の人にどれほど不快感を与えるか理解することを困難にする。大会で話される言語を第一言語としない人も、自分の言葉が他の人に不快感を与えることを理解しにくい場合がある。これは一貫性をもって判断するのが難しい領域である。個人に向けられた悪態は、誰にも向けられていない不満の表明とは異なる判断がされる可能性がある。

良きスポーツマンシップの違反: 規則2に違反して有利を得ようとしたり、審問で嘘をついたりするなどの不正行為が含まれる。規則違反が故意に行われたとは想定しない抗議とは異なり、その人物の意図や態度が、それが無謀であった場合に、その行為が良きスポーツマンシップの違反であるかどうかを判断する上で重要となる場合がある。

ケース138は不正行為とみなされる行為の例を提供している。ケース138で示されている不正行為の例:

- 審問で嘘をつく
- 不当な利益を得る意図をもって規則に故意に違反すること
- 脅迫的な行動、または身体的接触
- 計測書類の偽造
- レース・オフィシャルの合理的な要求に従わないこと
- 故意に他の艇に損傷を与えること
- 役員への暴言
- 窃盗
- 不快な酔っ払い行為
- 喧嘩

プロテスト委員会が規則69に基づく審問を開始できるのは、不正行為が行われた現実的な可能性があることを示す証拠がある場合に限られる。また、審問を開始することがセーリング・スポーツの利益にも合致する必要がある。例えば、未成年者のセーラーによる不正行為の場合、より軽微で適切な介入で済むのであれば、審問は正当化されないかもしれない。ただし、ほとんどの場合、この基準は明確に満たされるだろう。

G.2 規則69の手順

World Sailingの不正行為に関するガイダンスは、競技規則に基づいた、すべてのレース・オフィシャル、特にジャッジおよびプロテスト委員会にとって、完全な参考資料である。World Sailingのウェブサイトに掲載されている。

(「misconduct」で検索し、submitをクリックし、「Documents」を選択する)

規則69に基づく審問は、主に以下の4つの点で他の審問とは別個であり異質のも

のである。

- 規則69に基づく措置は抗議ではない。
- 規則69に基づく措置は、艇ではなく、競技者、艇のオーナー、または支援者に対するものである。
- 規則69に基づく措置は、プロテスト委員会のみが開始できる。
- 報告を受けたプロテスト委員会は、審問に進むかどうかについて裁量権を有する。

プロテスト委員会は、独自に、または大会に関与していない者を含むあらゆる者からの口頭または書面による報告を受けた後に、規則69に基づく審問を開始する。

G.2.1 プロテスト委員会が規則69に基づく措置を開始する場合

世界中のセーラーの倫理的言動の基準は大きく異なり、個人の道徳的行動について教育するのはジャッジの責任ではない。規則69.1(a)に基づき、競技者、艇のオーナー、および支援者は、グッド・マナー、スポーツマンシップ、もしくは倫理に反する行為、またはスポーツの名誉を傷つける行為である不正行為を行ってはならない。

そのような行為は、規則2および69を通じて対処される。規則2は、艇、そのオーナーおよびクルーが、一般に認められたスポーツマンシップとフェア・プレーの原則を遵守して競技することを要求している。規則69は、個人が不正行為を行うことを禁じ、競技者、艇のオーナー、または支援者がそのような不正行為を行った場合にプロテスト委員会が採用すべき手順を記述している。

セーリング・スポーツの健全な発展のためには、競技規則に故意に違反する競技者、艇のオーナー、または支援者に対して、厳しいペナルティーを課すことが不可欠である。プロテスト委員会は、競技者が自身の利益のために故意に規則に違反した場合、故意の違反が傷害につながった場合、または競技者が審問でだましたり嘘をついたりした場合、またはセーリング・スポーツの名誉を傷つけるような行為をした場合に、規則69に基づく処置を行うべきである。プロテスト委員会はまた、支援者の行為が競技の公平性に影響を与える可能性、または人々のセーリング・スポーツの楽しみを著しく損なう可能性がある場合にも、規則69に基づく処置を行うべきである。

G.2.2 規則69に基づく審問の対象者

規則69は、すべての競技者、クルー・メンバー、艇のオーナー、および支援者に適用される。

支援者は、競技者が支援者に代わって規則に従うことに同意するため（規則4.2）、規則に従わなければならない。さらに、子供をレースに参加させる親または保護者は、それによって規則に従うことに同意する（規則4.1(b)）。

親または他の支援者は、競技者は支援者を規則遵守するよう拘束する権限を持っていなかったこと、および支援を提供することが自分たちを拘束することを知らなかったことを理由に、規則69に基づく審問に異議を唱える可能性がある。この異議が申し立てられた場合、支援者に対し、もしそうであれば、競技者は規則4.2に違反し、失格の対象となると助言する。この助言により、支援者は規

則を遵守しなければならないことに同意する可能性がある。

この点を予備的な問題として検討し、事実に基づいて、支援者が規則に拘束されるかどうかを検討する。プロテスト委員会が、支援者が実際に拘束されていたと確信した場合（規則4.1および4.2の規定を含む規則を知っていることが期待されるコーチの場合など）、規則69に基づく審問を進めるべきである。プロテスト委員会が、支援者が規則に拘束されていないと判断した場合、その者に対して手続きを進めることはできず、競技者の規則4.2の遵守について検討を移す必要がある。

G.2.3 不正行為の発生時期と場所

不正行為は、大会に関連している必要がある。したがって、通常は大会直前の期間、すなわち、その者が大会のために会場に到着した時から始まり、会場を離れた後まで及ぶ可能性がある。よってプロテスト委員会は、大会開始前に発生したとされる不正行為に、それが大会に関連したものでない限り、対処するために規則69に基づく審問を開催する権限はない。例えば、大会前に、競技者が大会で何かをすると脅したり、他の競技者の艇を故意に損傷させるなど、他の競技者が大会に参加するのを妨げるような行為をしたりするようなことである。そのような行為は、大会前に発生したとしても、その者が競技者であると言えるほど大会に密接に関連しているだろう。

不正行為が発生した場所は、必ずしも重要ではない。例としては、競技者が大会会場とは無関係な公共の場所での喧嘩で暴行に関与した場合などが挙げられる。これは、一般の人がその競技者を大会に関連付けるため、やはりスポーツの名誉を傷つける可能性があり、その競技者は規則69に基づく審問の対象とすることができる。もしその喧嘩が、大会とは無関係な者と、私的な場所または公共の場所で、一般の人がその競技者が大会に参加していることを知らない状況で起こった場合には、プロテスト委員会が規則69に基づく審問を開始することは適切ではないだろう。

G.2.4 プロテスト委員会の準備

プロテスト委員会が規則69に基づく審問を招集する前に、まず自らの準備を整える必要がある。プロテスト委員会は、規則69の意味と従うべき手順について明確な見解を得るように努める。

まず、規則69を注意深く読むことから始める。規則の含意と可能性のある違反について議論する。

規則M6を再度読み、そしてWorld Sailingの文書「不正行為に関するガイダンス」を読み、従うべき手順について詳しい知識を得る。審問中に何が起こる可能性があり、どのような回答をするかを考える。プロテスト委員会内で手順を計画し、メンバー間でタスクを分担する。例えば、一人が審問のチェアを務め、別の人がスクライブを務めるなど。

審問に未成年者が関与する場合は、親、保護者、またはコーチを、可能であれば審問における未成年者の代理人またはアドバイザーとして、同席させるよう

に手配する。また、本マニュアルのジャッジと未成年者のセーラーに関する章も参照すること。

G.2.5 調査員の任命、規則69.2(c)および(d)

プロテスト委員会は、審問を招集するかどうかを決定するための十分な情報がない場合、調査員を任命することができる。調査員の目的は、プロテスト委員会の独立性を確保し、調査中に得られた情報がその判断に影響を与えないようにすることである。

可能であれば、調査員は規則69の手順に精通しているべきである。調査員は、プロテスト委員会のメンバー、他のレース・オフィシャル、または主催団体のメンバーであることができる。ただし、プロテスト委員会のメンバーであるか否かにかかわらず、調査員は、その事案に関してプロテスト委員会が行うそれ以降の決定には参加することを禁じられる。

調査員は、当事者、インシデントを報告した者、証人、および事件の解決に役立つ可能性のある他の者を個別に聴き取りすることが期待される。調査員は、すべての情報源から得られたすべての証言の記録を保持しなければならない。記録は、書面または聞き取りの音声録音の形式で作成することができる。

公平性および規則69.2(d)は、調査員が収集したすべての証拠を、有利であっても不利であっても、審問を開催するかどうかを決定するためにそれを使用する、プロテスト委員会に開示することを義務付けている。審問が招集される場合、調査員が集めた情報は、当事者が審問に備えることができるように、当事者にも提供される。

調査員は、規則69.2(c)に基づき、プロテスト委員会によって審問で申し立てを提示するために指名されることがある。この規則に基づいて指名された場合、調査員は当事者の地位を得る。

注記：主要な国際イベントでは、World Sailing倫理規程によって異なる手順が定められている。倫理規程は、調査員（大会懲戒調査員として知られる）の任命と役割を扱っている。また、プロテスト委員会からWorld Sailingへの報告についても扱っている。本マニュアルはこれらの手順を扱っていないため、これらの大会のいずれかで不正行為の申し立てを管理する場合は、倫理規程を参照することが重要である。

G.2.6 当事者への書面による通知

プロテスト委員会が審問中に不正行為の証拠を知った場合、その審問で規則69を取り扱うことはできない。プロテスト委員会は、その審問が終了した後、書面による申し立てを作成し、速やかに当該者に申し立て書を提示しなければならない。当該者が直ちに審問を進めることに同意した場合でも、待つ必要がある。その人物には、弁護の準備をするための妥当な時間を与えなければならない。当人が申し立てを確認し、証人を集め、審問中に支援を提供するアドバイザーおよび代理人を見つけるのに十分な時間を確保して、規則69に基づく審問のスケジュールを組む。これは、多くの場合、翌日以降になる。

規則69違反の申し立てをされた者に対して渡す、書面による申し立て書を作成する。書面による通告は、可能な限り詳細に、規則69.2に基づき申し立てられた具体的な不正行為を記述する必要がある。不正行為の内容を具体的に記述することなく、単に、当該者がグッド・マナー違反を犯したことによって不正行為を行ったと述べるだけでは不十分である。審問の日時と場所を含めること。

例えば、「判決が言い渡された直後、競技者は大きな声で、その決定は間違っており、プロテスト委員会のメンバーを『ばか』と呼び、『自分たちが何をしているのか全く分かっていない』と言った。」と記述する。単に、「競技者はプロテスト委員会の決定は間違っていると聞いた」と記述するだけでは不十分である。

汚い言葉が使われた場合は、通告書にその言葉を引用するか、明確に描写する必要がある。例えば、「性交を示す下品な言葉を使った」というように。その言葉を引用したり、言い換えたりすることなく、単に、競技者が「侮辱的な言葉」を使ったとだけ述べるのではだめである。

良い判断基準は、偏見のない第三者がその通告を理解し、申し立てられた行為が不正行為であることに同意するかどうかである。

通告には、日時、場所、および、分かっているなら、関与した他の人物の身元も記載する必要がある。

競技者による誤解の可能性がないように、不正行為について具体的に記述することが望ましい。審問の最後に下される認定は、通告に記載された不正行為以外のものであることはできないことを覚えておく。審問での証言が、通告に記載された内容と大きく異なる場合、さらなる書面による申し立てと準備のための時間を与えるために、審問を中断するべきである。別の方法としては、競技者または他の関係者に、この追加の不正行為に関して認定が下される可能性があることを伝え、準備と証拠収集のための追加の時間が必要かどうかを尋ねる。これが行われたことを記録し、規則69.2(j)で求められる報告書の一部とする必要がある。

通告書のモデルは、World Sailingの文書「不正行為に関するガイダンス」の付属書Kで入手できる。

G.3 規則69の審問

審問中は、手順を細心の注意を払って守る。正しい手順について疑問がある場合は、競技者または支援者にとって最大の公平性をもたらす行動方針を優先して解決すべきである。

規則69に基づく審問では、形式的な雰囲気を持することが特に重要である。当該の人物が申し立てに答える十分な機会を与えられるようにする。議事録を作成する。審問は、規則69.2(e)によって修正された規則63に従って行われなければならない。

プロテスト委員会は、審問の音声またはビデオによるレコーディングをすることを検討すべきである。このようなレコーディングは、後日、審問で何が起こったか、またはどのような証拠が提出されたかについて争いが生じた場合に、しばし

ば役立つ。これは、**World Sailing**または**MNA**が倫理規程に基づいてさらなる手続きを行う可能性がある場合、またはスポーツ仲裁裁判所での手続きが行われる可能性がある場合に特に当てはまる。

レコーディング（訳注：音声またはビデオによる。通常は音声なので、以下代表して「録音」とする）を行う場合は、審問開始前に、競技者、艇のオーナー、または支援者、および証人から録音の同意を得る必要がある。録音の保持期間と、配布先の機関についても、事前に通知する必要がある。これらの者のいずれかが同意しない場合、その者の供述の録音は行ってはならない。当事者のみの同意が得られ、証人の同意が得られていない場合、審問は録音できるが、証人の証言は録音できない。一部の国では、本人の同意なしに録音を行うことは刑事犯罪であり、その権限は一般的に法執行機関（検察官および警察）のみに留保されている。プロテスト委員会は法執行機関ではないことに注意する。電子記録に対する個人的な同意が得られない場合、プロテスト委員会は、口述または類似の書面による供述の記録を作成することしかできない。

当事者は、上告またはさらなる手続きに必要な場合、録音のコピーを受け取る権利を有する。その場合、当事者はまず、録音はその目的のみに使用し、その機密性を尊重することに同意しなければならない。録音の保持期間の満了後、および上告またはさらなる手続きが行われなかった場合、録音されたすべての者は、録音の削除を要求する権利を有する。書面による要求に応じて、権利を有する者には、録音が配布された機関について通知しなければならない。録音を提供する代わりに、商業プロバイダーを通じて録音の書き起こしを作成することもできる。

不正行為は、規則、グッド・マナーもしくはスポーツマンシップの違反、またはスポーツの名誉を傷つける行為である可能性がある。規則**69.2(g)**は、プロテスト委員会が、申し立てられた行為の重大性に留意したうえで、「十分に納得できる」程度に、その者が規則**69.1(a)**に違反したかどうかを判断することを要求している。この立証基準に関する以下の説明は、ケース**122**に基づいている。

G3.1 十分な納得

十分な納得という立証基準は、確からしさの比較よりも重い。規則**69**に基づく審問においては、プロテスト委員会は、規則**69.2(h)**または**69.2(i)**に基づいて競技者、艇のオーナー、または支援者にペナルティーを課す前に、以下の両方の質問に「はい」と答えなければならない。

- プロテスト委員会は、認定された事実は、申し立てられた行為が発生したことを立証すると十分に納得しているか？
- プロテスト委員会は、発生した行為は不正行為であると十分に納得しているか？

プロテスト委員会が十分に納得しているという要件は、すべてのメンバーがそのように納得している必要があることを意味するものではない。過半数のメンバーがそのように納得していれば十分である。

この立証基準は、**World Sailing**の同意を得て、国内規程によって変更されている可能性がある。

十分な納得は、スポーツ仲裁裁判所（**CAS**）がドーピング事案で用いる基準で

ある。

G.3.2 軽減事由と加重事由

プロテスト委員会が、その人物が不正行為を行ったと判断した場合、ペナルティーを課すかどうかを検討する。その際、プロテスト委員会は、ペナルティーを軽減する可能性のある軽減事由と、同様の不正行為に対する典型的なペナルティーよりも重いペナルティーにつながる可能性のある加重事由があるかどうかを考慮すべきである。

反省があった場合にそれが不正行為そのものに対するものかどうかを検討する。これは、規則69に基づく審問に呼ばれたことや、課される可能性のあるペナルティーに対する反省とは異なる。行為は衝動的または成り行きで起きたと認められるインシデントに関して、誠実で自発的な謝罪があった場合は考慮に入れる。

G.3.3 当事者の欠席

規則69.2(f)は、当該の人物が審問に出席できないもっともな理由を示した場合、プロテスト委員会は審問の日時を再設定しなければならないと述べている。ただし、その人物が審問に出席できないもっともな理由を示さず、審問に出席しない場合、プロテスト委員会はその人物が不在のまま審問を行うことができる。委員会が当人不在のまま手続きを進め、その人物にペナルティーを課した場合、規則69.2(j)に基づく報告書に、その事実と理由を含めなければならない。

規則69.2(k)に基づき、プロテスト委員会が当人不在のままで審問を行わないことを選択した場合、または当人が出席するのに妥当な日時と場所で審問をスケジュールできない場合、プロテスト委員会は入手可能なすべての情報を収集し、申し立てが正当であると思われる場合は、その人物の各国連盟に、または、World Sailingの倫理規程に規定された主要な国際大会の場合はWorld Sailingに、報告書を送付する。

規則69.2(k)は、プロテスト委員会が大会を離れた後に規則69.1(a)の違反を申し立てる報告が届いた場合にも適用される。レース委員会または主催団体は、この規則に基づいて手続きを進めるための新しいプロテスト委員会を任命することができる。

G.3.4 申し立てが支持されなかった場合

プロテスト委員会が不正行為の申し立てが真実ではなかったと判断した場合、その判決を明確に伝達すべきである。規則69に基づく審問のニュースは大会全体に広まるものであり、当該人物の名誉が公に回復されることが重要である。

G.3.5 ペナルティー

不正行為の認定は、必ずしもペナルティーにつながる必要はない。例えば、軽微な不正行為の後に謝罪があった場合などは、警告で十分であるかもしれない。1レースのDNEに等しいかまたはそれ以下のペナルティーは、通常、各国連盟に報告してはならない。(規則69.2(j)(3)に関する以下の議論を参照)。当該人物が大会または会場から排除された場合、プロテスト委員会は各国連盟にペナルテ

イーを報告しなければならない。

プロテスト委員会は、適切な場合、競技者とその艇を大会またはシリーズへのそれ以降の参加から排除することができる。最大のペナルティーは、競技者を大会全体から失格とすることである。プロテスト委員会は、権限をもつ大会の外でのペナルティーを課す権限はないためである。

プロテスト委員会はまた、規則によって定められた権限の範囲内で、他の処置を行うこともできる。プロテスト委員会は、その権限内にとどまり、規則の定義に含まれ、レース公示または帆走指示書に明記された、大会を管理する規則のみを用いなければならない。

結果の公表は、公式掲示板への通常の審問結果の掲示以外は、通常の場合、行うべきではない（推奨される文言については、**World Sailing**の文書「不正行為に関するガイダンス」を参照）。

G4 審問後

不利な認定を受けた者は、自身の各国連盟や**World Sailing**など、さらなるペナルティーを課す可能性のある他の機関に対して上告または弁護の準備をするために、判決書のコピーを受け取る権利を有する。

G.4.1 判決に対する上告

当該の人物は、プロテスト委員会が適切に構成されたインターナショナル・ジュリーでなかった場合、または規則**70.3**に基づいて上告の権利が否認されたプロテスト委員会でなかった場合にのみ、判決に対して上告することができる。

G.4.2 各国連盟または**World Sailing**への報告

1つのDNEに等しいかまたはそれより軽いペナルティーが課された場合、各国連盟への報告は必要ない。

1つのDNEを超えるペナルティーが課された場合、事案は当該人物の各国連盟に、または**World Sailing**倫理規程に記載されている主要国際大会の場合は**World Sailing**に、報告しなければならない。報告書は詳細なものでなければならない。なぜなら、各国連盟はそれに基づいて、問題をさらに調査するかどうかを決定するからである。プロテスト委員会が、さらなるペナルティーが適切かどうかについて勧告することは有用である。この報告書はできるだけ早く作成すること。このような問題の報告が不当に遅れると、セーリング・スポーツにおける懲戒処分の管理が評判を落とすことになる。報告書のコピーは当該人物に渡すべきである。

規則**69.2(j)(3)**は、プロテスト委員会が適切と考える他のいかなる事案についても、その判決を各国連盟に報告することを認めている。これには、プロテスト委員会が1つのDNE以下のペナルティーを課した事案も含まれる。ただし、プロテスト委員会はこの権限を非常に慎重に行使し、当該人物にも送付される報告書の中でその理由を説明すべきである。プロテスト委員会が、その権限内のペナルティーを課さなかった場合に、裁量による報告を行うことは異例である。

例としては、キールボートの大人数のクルーの一人が不正行為を行った人物であるが、その一人の不正行為に対して艇とクルー全体にペナルティーを課することが不適切な場合である。各国連盟または**World Sailing**を関与させるには、大会でプロテスト委員会が対処できない理由が必要である。特に、プロテスト委員会は、困難な不正行為の問題に対処したくないという理由だけで、規則**69**に基づく審問を行わずに報告をするべきではない。

G.4.3 各国連盟による措置

プロテスト委員会が各国連盟に報告をする必要がある場合、出来事が証人の記憶に鮮明なうちに、可能な限り多くの情報と証拠を提供する。これには、プロテスト委員会に対して行われた証言の録音も含まれるかもしれない。これは、懲戒機関が後で最良の裁定を下すのに役立つ。

G.4.4 訴訟

過去には、競技者がプロテスト委員会に対して、文書などによる名誉毀損 (**libel or defamation**) で委員会メンバーを訴えるなどと脅迫することがあった。辞書では名誉毀損 (**libel**) を「書面または永続的な声明や写真などによる、永続的な形式での名誉を傷つける事柄の公表」と定義している。

レース・オフィシャルは、自分の仕事をカバーするための適切な保険契約が結ばれていることを確認するのは、個人の責任である（これが主催団体、各国連盟などを通じて行われるかどうかにかかわらず）。**World Sailing**は、レース・オフィシャルのための保険は提供していない。

一部の国では、プロテスト委員会のメンバーが民事訴訟から生じる費用に対して保険をかけることが適切かもしれない。競技者による訴訟が失敗に終わるとしても、弁護士費用は相当な額になる可能性がある。

規則**4**に基づき、各競技者、艇のオーナー、および支援者は、レース規則に従うこと、および上告と再審の手順に従うことを含め、課されたペナルティーまたはその他の措置を受け入れることに同意する。それにもかかわらず、一部の国の裁判所は、規則**69**に基づくプロテスト委員会の判決について、競技規則よりも大きな権限を有すると述べている。

H. 付則 T 調停

H.1	はじめに	83
H.2	調停員	83
H.3	レース後ペナルティー	84
H.4	調停の原則	85
H.5	調停の手順	85
H.6	上告不可	88
H.7	利点と欠点	88

H.1 はじめに

付則Tは、レース公示または帆走指示書に明記されている場合に適用される。付則Tは、レース後ペナルティーと調停ミーティングの2つのパートからなる。

レース後ペナルティー：艇は、規則 **44.1(b)**が適用される場合を除き、第2章または規則 **31** の違反に対してレース後ペナルティーを履行することができる。艇が規則違反をしたと判断した場合、**30%**の得点ペナルティーを受けることを選択できる。この決定は、レース終了時、調停ミーティングの前または最中、および抗議審問の開始までに行うことができる。

調停ミーティング：2つ目のパートは、経験豊富なジャッジである調停員（アービトレーター）を交えた、抗議者と被抗議者の調停ミーティングである。セーラーたちはそれぞれ水上で起こったことを説明し、ジャッジはプロテストが有効かどうか、いずれかの艇がルールに違反したのかどうかについて意見を述べる。

レース後ペナルティー履行の有無に関わらず、抗議者は抗議の取り下げを要求することができる。調停を行ったジャッジは、プロテスト委員会に代わって取り下げを認めることができる。

H.2 調停員

調停ミーティングを取り仕切るジャッジは、規則に精通した経験豊かな人物であるべきである。この人物は、素早く考え、決定を下し、当事者から尊敬されていなければならない。そのジャッジは、RRS付則T、有効性、第2章の規則、規則 **31**、および、規則**44.1(b)**を十分に理解していなければならない。優秀で思慮深い、決定を下すのに時間を要するジャッジは、調停を行うために選任すべき最適なジャッジではないかもしれず、通常、複雑な抗議の判決をする審問においてより価値がある。

規則には明記されていないが、インターナショナル・ジュリーが任命されている場合、調停ミーティングを行うジャッジは、プロテスト委員会のメンバーであるべきである。

抗議が取り下げられない場合、調停を行ったジャッジは、抗議の審問を行うプロテスト委員会のメンバーとなることができる。

H.3 レース後ペナルティー

レース後ペナルティーおよび調停ミーティングを可能とするためには、レース公示または帆走指示書に、付則Tを規則として記載しなければならない。

レース後ペナルティー制度と調停ミーティングは、レース後ペナルティーが、その後の抗議審問で艇が受けることになるであろう失格よりも軽く、インシデント発生時に艇が水上で履行することができるペナルティーよりも重い場合にのみ機能する。

ペナルティーが重い場合、競技者が調停を拒否し、代わりに審問で失格を回避するチャンスを得ようと決断することにつながることが多い。数学的には、レースでの艇の順位が悪ければ悪いほど、レース後ペナルティーを履行することは、審問で失格となる可能性よりも利点が少なくなる。同様に、ペナルティーが軽ければ、抗議艇が抗議取り下げを決定することを期待して、水上で回転ペナルティーを行わないことを促すことになる。

付則Tのレース後ペナルティーは、DNFの得点の30%で、小数点以下第2位を四捨五入する。主催団体は帆走指示書によってT1(b)を修正し、パーセンテージを変更したり、または固定の得点ペナルティーをレース後ペナルティーとして規定したりするなど、ペナルティーを変更することができる。

他の得点ペナルティーと同様、そのレースの他の艇のフィニッシュ順位の変更はしない。従って、2艇が同じ得点を受けることがある。

付則Tのレース後ペナルティーは、適切な場合にどの艇も履行することができる。艇は、傷害もしくは重大な損傷を引き起こした場合、または違反によって明らかな有利を得た場合、リタイア以外のペナルティーを取ることはできない。規則T1(a)および規則44.1(b)を参照のこと。

レース後ペナルティーは、レース終了後、そのインシデントに関する抗議の審問が開始されるまでの間、調停ミーティングの前、最中、後の、いつでも履行することができる。審問が後に再開された場合には、レース後ペナルティーはもはや履行できない。このインシデントに関連するプロテスト委員会の判決が各国連盟に上告され、各国連盟の裁定が審問の再開であった場合にも、レース後ペナルティーはもはや履行できない。その権利は、最初の審問が開始された時点で終了した。規則T1(a)を参照のこと。

プロテスト委員会が、艇が故意に規則に違反したことが明確に立証されたと結論づけた場合、その艇は規則2に違反したことになる。規則2は第1章の規則であるため、レース後ペナルティーは適用されない。

付則Tのレース後ペナルティーの利点には以下のようなことがある：

- 艇は帰着後、第2章または規則31の1つまたはそれ以上の規則に違反したことに気付いた場合、リタイア (RET) の代わりにペナルティーを履行することができる。

- レース後ペナルティーを履行した艇は、プロテスト委員会が傷害や重大な損傷があったと認めるか、その違反によって明らかな有利を得たと認めない限り、それ以上のペナルティーを課されることはない。

H.4 調停の原則

調停は、書面による抗議が提出された後、抗議審問の前に行われる。調停ミーティングにおけるジャッジの役割は、プロテスト委員会が判決する可能性が高いことは何か、意見を述べることである。このプロセスが非公式なものであり、艇がジャッジの意見に拘束されることはないとはいえ、抗議の審問と判決の手順に関する第5章の規則に組み込まれたすべての保護条項は依然として有効である。たとえ当事者がレース後のペナルティーを履行することを決めたとしても、抗議は残り、規則**60.5(a)**はプロテスト委員会によって審問されなければならないと定めている。抗議者が抗議の取り下げを要求した場合には、調停を行ったジャッジはプロテスト委員会に代わって取り下げを認めることができる。

調停は以下の状況において適切である：

- 抗議は艇からのもので、委員会からのものではない
- 規則**44.1(b)**が適用されない：どの艇も、このインシデントで傷害や重大な損傷を引き起こしておらず、ペナルティーを履行したとしてもその違反によってレースやシリーズで明らかな有利を得なかった。
- インシデントは第2章の規則または規則**31**に限定される。もし、他の規則が適用されることが明らかになった場合、または他の艇が関与している可能性がある場合、ジャッジはミーティングを終了し、抗議をプロテスト委員会に送る。
- インシデントには2艇しか関与していないこと。3艇以上の艇が関与する抗議は、15分以内の調停には複雑すぎるかもしれない。
- 調停ミーティングは、抗議者が抗議の取り下げを要求しない可能性があり、したがってプロテスト委員会によってまだ審問される可能性があることを理解した上で進行される。抗議が取り下げられる前に、ジャッジが適用される規則や規則の解釈について議論に加わったり、結論に関する質問に答えたりすることが決してあってはならない。

H.5 調停の手順

抗議がレース・オフィスに届けられると、ジャッジがその抗議内容を確認し、調停に適しているかどうかを判断する。審問の予定を立てたうえで、調停ミーティングは当事者が到着したときに行う。審問の予定を立てるにあたっては、審問前の調停により、いくつかの抗議が取り下げられることを予期してもよい。大規模な大会では、複数のジャッジが抗議の調停をできるようにしておく。

当事者の一方が出席しない場合、または出席しないことを選択した場合、調停ミーティングは始めず、抗議審問を予定された時刻に開始する。被抗議者には、調停ミーティングが始まる前に、審問要求書を入手できるようにし、準備する時間が与えられる。

調停ミーティングは、他の競技者やオブザーバーから離れた静かな場所で行うこと。テーブルを囲んで座るよりも立っている方が、通常、ミーティングの時間を短縮することができる。抗議の当事者のみが証言する。証人は認められない。調停ミーティングで出された証言は、審問に持ち込まれた場合に証人となる可能性のある人物に聞かれてはならない。当事者に異議がなければ、ジャッジの見習い、またはジャッジを評価する者に、ミーティングの傍聴を認めることがある。

規則は、調停ミーティングでオブザーバーが認められるかどうかについては触れていない。通常それは推奨されない。もしオブザーバーを認める場合には、例えばユースのイベントにおける親など、オブザーバーはあくまで傍聴するのみであることに同意しなければならない。また、規則**63.4(e)**の意図は明確であり、調停ミーティングのオブザーバーは、その後の抗議審問の証人にはなれない。

ジャッジは、レース公示、帆走指示書およびそれらの変更、最新のルール・ブック、ボートの模型、および時間の経過が分かるようにするための時計を、手許に用意するのがよい。艇がレース後ペナルティーを受け入れた場合、その旨を一定の書式、オンライン書式、または抗議書の原紙の裏面などに記録し、艇の代表者が署名する。抗議書の裏面には、抗議者が抗議の取り下げを要求するためのチェック・ボックスもある。

最初のステップは、ジャッジに利益相反がないことを確認することである。

ジャッジは、調停ミーティングの進め方、**15分**程度で終わらせること、当事者が結末を決めることなどを、当事者に説明する。

次のステップは、艇が傷害または重大な損傷を引き起こしたかどうかを見極めることである。規則**44.1(b)**が適用される可能性がある場合には、規則**T1(a)**と**T2**は、艇がレース後ペナルティーを履行することを認めていない。その場合、調停ミーティングは開かず、調停ミーティングが進行中であれば打ち切る。

調停ミーティングの最中に、ジャッジが抗議は調停に適していないと判断することがある。調停に適さない規則が含まれていたり、レース後ペナルティーが適切でなかったりする場合である。その場合には、調停ミーティングを打ち切り、抗議が取り下げられなければ、審問に進む。

次のステップは、抗議の有効性について意見を述べることである。これにはプロテスト委員会が抗議を無効と判断する可能性が含まれる。例えば、抗議書と抗議者の証言が、抗議者は規則**60.2**および**60.3**の要件を満たしていないことを明らかに示している場合、ジャッジはプロテスト委員会が抗議を無効と判断する可能性が高いと、当事者に意見を言う。その後、抗議者は抗議の取り下げを要求するか、プロテスト委員会の審問に進むことができる。いずれの場合も、調停ミーティングは終了する。

抗議者の最初の陳述の後、抗議が明らかに有効であるか、明らかに無効であるならば、有効性について意見を述べるジャッジの仕事は簡単である。しかし、抗議が明らかに有効でもなく明らかに無効でもない場合の方が、はるかに多い。そのような場合は、次のように考える：

- 調停ミーティングにおいて有効性を判断する作業は、徹底的な調査にはなり得ない。証人を呼ぶことはできないし、広範な尋問によって有効性の問題が解決される可能性は低い。
- いずれの当事者も調停を行うジャッジの意見に拘束されないので、適正手続きが損なわれる恐れはない。
- 声かけし抗議旗を掲げたという抗議者の意見と、被抗議者は声かけを聞かず抗議旗も見なかったという意見は、どちらかの当事者が真実を語っていないということにはならない。

ジャッジは、確からしさの比較に基づき、抗議が有効性に関する規則を満たしているかどうかを判断する。ジャッジが、抗議が調停に適しているかどうか疑わしい場合、審問に進む。

ジャッジが抗議は有効との意見であり、規則**44.1(b)**が適用されない場合には、調停ミーティングが進められる。このステップでは、ジャッジはモデル・ボードを使って各当事者の証言を順番に聞く。ジャッジは必要な質問をするが、会話のコントロールは厳重に行う。

ジャッジは、プロテスト委員会がどのような判決を下す可能性が高いかについて、T3で定められた以下の意見のいずれかを提示する：

- 抗議は無効である。
- いずれの艇も、規則違反によるペナルティーは課されないであろう。
- 艇とペナルティーを特定したうえで、1艇または両方の艇が規則違反によるペナルティーを課されるであろう。

ジャッジは、相手艇から規則違反を強いられた艇には、免罪の原則を適用する。

ミーティングが打ち切られない場合には、付則Tは、ジャッジはプロテスト委員会がどのような判決を下す可能性が高いかについて意見を述べなければならないと定めている。「状況が複雑すぎる」と述べることは、意見ではない。

ジャッジが意見を述べる良い方法は「これが抗議審問に持ち込まれた場合、プロテスト委員会はおそらく ... と判決するであろう」と言うことである。

ジャッジの意見を聞いた後、抗議の当事者は、審問開始前であればいつでも、レース後ペナルティーを履行することができる。

規則違反によるペナルティーを受ける可能性が高いという意見を与えられた当事者は、調停ミーティングが終わった後にコーチなどに相談し、抗議審問が始まる前にレース後ペナルティーを履行するために戻ってくるのがよくある。艇は、抗議審問の開始までなら、レース後ペナルティーを受け入れことができることを覚えておくこと。

また、レース後ペナルティー履行の有無に関わらず、抗議者は抗議の取り下げを申し出ることができ、調停を行ったジャッジは、その取り下げを認めることができる。

プロテストが取り下げられたなら、プロテスト委員会にその抗議は審問に持ち込まれないことを伝え、スコアラーにこの抗議によるスコアの変更はないことを伝える。（訳注：レース後ペナルティの履行があった場合には、スコアラーにスコア変更を伝える。）その後、ジャッジは時間が許せば、抗議されたインシデントのいかなる側面についても当事者と話し合うことができる。時間が限られている場合は、後で当事者と会うように手配する。

抗議が取り下げられない場合、プロテスト委員会によって審問が行われなければならない。

抗議者が、審問になれば被抗議者は**DSQ**と記録されると誤解して、抗議を取り下げないことを選択することもある。ジャッジは、艇が適切なペナルティ、レース後ペナルティのような、を履行した場合には、規則**60.5(c)**が適用されることを説明するのがよい。その場合、通常は規則**44.1(b)**または規則**2**が適用されるとの理由からレース後ペナルティは適用されないとプロテスト委員会が判断しない限り、その艇はそれ以上ペナルティを受けることはない。

抗議が審問に持ち込まれた場合、調停を行ったジャッジは審問パネルのメンバーとして参加することができる。その場合、そのジャッジは、審問の前または審問中に、プロテスト委員会のどのメンバーとも、調停ミーティングのいかなる側面についても話してはならない。

審問の当事者は、審問において、調停ミーティングで提示した意見や証言を含めることができる。抗議審問で提示された情報と食い違いがあれば、当事者およびプロテスト委員会が質問することができる。

H.6 上告不可

調停ミーティングで下された担当ジャッジの意見および当事者の決定は、再開や上告の対象とならない。抗議が取り下げられた場合には、上告すべきプロテスト委員会の判決はない。

H.7 利点と欠点

調停は、すべての大会にとって適切であるとは限らない。関係者とクラス協会が、自分たちの大会に付則**T**またはその一部を含めるかどうかの決定に参加するのが最善である。大会では、調停ミーティングを必要としない、規則**T1**「レース後ペナルティ」のみの使用とすることもできる。

付則**T** 調停の利点は、審問の必要性をなくすことで、プロテスト当事者により迅速な解決方法を提供できることである。それは、規則に違反した艇が、失格よりも軽いペナルティを受けることを可能とする。

ただし、欠点もある。**30%**のレース後ペナルティは、上位**2/3**にフィニッシュした艇にのみ有利となる。よりフィニッシュ順の悪い艇が、**30%**のレース後ペナルティを履行した場合、失格の点数よりも悪く記録されることはない。また、レベルの高い大会では、調停ミーティングに出席する艇もあるが、問題を解決するつもりはなく、相手の証言を知るためにだけ出席することがある。調停と審問とを行うことは、直接審問に進むよりもはるかに時間がかかる。

I. オン・ザ・ウォーター・ジャッジおよび規則42と付則P

I.1	はじめに	89
I.2	規則遵守の監視 — 一般	89
I.3	レース委員会との連絡	90
I.4	必要な機材	90
I.5	付則P- 規則42に関する特別な手順	91
I.6	競技者とのブリーフィング	91
I.7	規則42 推進方法	92
I.8	ペナルティーを課すかどうかの決定	92
I.9	規則42 判定手順	94
I.9.1	ペナルティーの信号	95
I.9.2	ペナルティーの記録	96
I.9.3	競技者へのペナルティーの説明	97
I.10	ジュリー・ボートのポジショニング	98
I.10.1	プレスタート	99
I.10.2	スタート	100
I.10.3	アップウインド	101
I.10.4	リーチ	102
I.10.5	ラン	103
I.10.6	フィニッシュ	105

I.1 はじめに

この章では、ジャッジが水上でレースを監視しているときの活動について、付則 P が適用され、規則 42 の判定をしている場合を含めて説明する。

I.2 規則遵守の監視 — 一般

識別しやすいジュリー・ボートで水上にいるジャッジの存在は、より良い規則遵守とレースの質の向上につながる。近くにおいて審判を務めることで、競技者は規則に違反しにくくなる。ジャッジが見ている場合、競技者はペナルティーを受けたり、抗議されたりする可能性がある。普段から規則を尊重しているほとんどの競技者は、規則に違反している競技者について行こうとして規則42に違反するプレッシャーを感じにくい。競技者が、ジャッジがそのインシデントを見たときわかっている場合には、規則を守ったり、規則に違反したときにペナルティーを履行したり、または抗議したりする可能性が高くなる。

ハイ・パフォーマンス・クラス、フォイリング・クラス、カイト・クラスにおけるジュリー・ボートの位置取りには、ボートやボードを避けていながら、かつレースを監視するのに最適な位置につくために、そのクラスについての深い知識が必要となる。そのため、そのクラスの経験がないジャッジは、そのクラスの知識を持つジャッジとペアを組むのがよい。

他に優先事項がない場合には、ジャッジはインシデントが頻繁に起こる場所にいるのがよい。そこでは、抗議審問の際に信頼できる独立した証人となることができる。

われわれのスポーツの基本原則は、ジャッジではなく競技者が、自分自身と仲間の競技者に対して規則を守らせる主たる責任を持つということである。したがって、ジャッジが水上で目撃したすべてのインシデントが抗議につながるわけではない。ジャッジは通常、規則 2 のスポーツマンシップとフェア・プレーに対する明らかな違反を目撃しない限り、第 2 章 の規則違反を理由に抗議することはない。

ジャッジはまた、救済要求の対象となりうるレース委員会による誤りまたは不適切な処置があった場合には、その詳細を記録するのがよい。

1.3 レース委員会との連絡

多くのクラスで、規則 42 で禁止または許可される行為のいくつかをオン・オフする、風速に関する特別な規則がある。風速が規定された制限値を上回ったり下回ったりした場合、レース委員会はスタートやマークで O（オスカー）旗や R（ロメオ）旗を掲げてパンピング、ロックング、ウーチングを許可したり禁止したりする信号を発することができる。これらのクラスでは、ジャッジが規則 42 を正しく適用するために、レース委員会とジャッジがこれらのシグナルについて能動的かつ信頼できるコミュニケーション手段を持つことが不可欠である。

無線通信が困難な場合、ジャッジはクラス規則の適用を変更する可能性のある信号を目撃するために、リードする競技者がいるマークの近くにいるようにすべきである。

1.4 必要な機材

大会に先立ち、プロテスト委員長は水上で規則 42 の判定を行うのに適したボートを手配するべきである。適切なボートとは、現行の海況においてジャッジが安全に使用でき、レース・エリアでの競技の公平性に影響を与えないものである。現行の海況に対して十分な耐航性能を備えた適切な艇を用意できない場合、ジャッジは水上で規則 42 の判定を試みるべきではない。

ジュリー・ボートは、ジャッジする艇種に適したものでなければならない。操縦性に優れ、ハード・ボトムで、ジャッジが艇を追うことができるスピードのものでなければならない。ボートは 2 人のジャッジを収容できなければならない。さらに、ジャッジは競技者の近くで操船するため、ボートは風の影と引き波を最小限に抑える最適なデザインでなければならない。この目的のため、一般的に **Rigid Inflatable Boats (RIB)** が使用される。

追加の要員を乗せることなく、経験豊富なジャッジが自らボートを操縦することが望ましい。プロテスト委員長は、大会前に主催者との取り決めを行う。ジャッジが借用艇を使用する場合は特に、もう一人のジャッジは旗を扱う。

ジュリー・ボートは、観覧船やサポート・ボートとの混同を避けるため、明確に識別されるべきである。ボートに双方向無線を装備することは、ジャッジ間およびレース委員会との連絡を容易にする。

水上に出る際、ジャッジは最低限、ウエット・ノート、ボイス・レコーダー、帆走指示書、規則42に関連するクラス規則、規則42の解釈を持っているべきである。付則Pに基づき規則42のジャッジを行う場合、ジャッジは競技者にペナルティーの信号を発するための黄色旗とホイッスルを持たなければならない。

1.5 付則P - 規則42に関する特別な手順

付則Pは、水上で規則42に違反した艇にペナルティーを課す手順を規定している。また、ペナルティーの種類も明記されている。この制度が考案されたのは、オリンピック・クラスやその他のセンターボード・クラスの大会において、規則42の自己統制が機能しないことが明らかになったためである。違反に対して即座にペナルティーを課すオン・ザ・ウォーター・ジャッジが必要とされた。この手順は、1992年のオリンピックで初めて採用された。

付則Pに基づく規則42のオン・ザ・ウォーター・ジャッジは、現在十分に発展している。競技者とコーチはいまや、ジャッジが水上にいること、違反を抑制すること、違反を目撃した場合に他の競技者に代わって行動することを期待し、この制度を受け入れている。留意すべきは、艇は依然として不正な推進方法に対して互いに抗議することができることである。

ジャッジが、付則Pに基づく規則42の判定が適用される大会への指名を受諾する場合、ジャッジは既存の規則とその解釈を、その能力の限り執行することを進んで受け入れなければならない。キネティクス（運動力学的）規則を執行する権限を与えられたジャッジが違反を目撃して何もしないよりは、水上にジャッジがいない方がはるかにましである。違反を見過ごすジャッジは競技者やコーチの尊敬を失う。ジャッジは、規則42とそれを水上でどのように判定するかについて多様な意見を持つかもしれない。しかしながら、規則を書かれている通りに、そしてWorld Sailingの規則42の解釈を、受け入れなければならない。もし規則に同意できない場合には、規則変更の提案を、World Sailingの文書化された手順に従って、提出することができる。

1.6 競技者とのブリーフィング

ユースの大会では、ジャッジがレース・エリアで規則42を監視し、明らかに規則42に違反している競技者を見たらペナルティーを課すであろうということを、競技者に思い出させること。

ジャッジは、規則に違反しない誠実なセーラーを守るために水上にいると伝えることが重要である。ジャッジは、違法な推進方法を防ぎ、必要であればペナルティーを課すことでこれを実現する。ブリーフィングに参加する保護者にこのようなメッセージを伝えることで、ジャッジは彼らのセーラーの敵ではなく、味方であることを伝えることができる。

競技者に、たとえ水上にジャッジがいたとしても、規則42に違反に対し他艇を抗議することができることを思い出させる。

1.7 規則42 推進方法

規則42には、基本規則の42.1、規則42.2の禁止行為、規則42.3の例外が含まれる。

World Sailingは規則42の解釈を公表し、それを規則42の公式解釈と認定している。これらは随時見直され、更新される。これらの解釈は、競技者が艇をどのように帆走させたらよいかを導き、ジャッジが水上で規則 42 をどのように判定すべきかを導く。

いくつかのクラスでは、クラス規則で規則42が変更され、それが水上でのジャッジに影響する。

水上で規則42の遵守をさせる目的は、競技がすべての競技者にとって公平であるようにし、規則の範囲内でセーリングしているセーラーを守ることである。ジャッジは一貫した判定を下さなければならない。一貫性を保つ唯一の方法は、完全に客観的であることである。誰かがルールに違反すれば、ジャッジはペナルティーを与える。ジャッジのチームが判定において一貫していることも重要である。そのためには、ジャッジが自分たちの見解について、継続的に対話することが必要である。また、ジャッジは、到着した初日から他の日と同じようにジャッジできるよう、準備して大会に臨む必要がある。ウォームアップの日はない。プラクティス・レースも、あたかも本番のレースであるかのように判定すべきであり、それによって競技者は、ジュリーがどのように行動し、どのような場合にペナルティーを課すのかを知ることができる。

規則 42 の判定には、各クラス内において、また複数クラスの大会ではクラスを越えて、高いレベルの一貫性が求められる。各ジュリー・ボートに2名のジャッジが乗船するとして、各ジュリー・ボートの1名のジャッジが大会期間中そのクラスに留まり、もう1名のジャッジは日ごとにクラスを変えて持ち回ることによって、一貫性を保つことができる。これは現在、オリンピックや World Sailing 大会におけるジャッジ・ローテーションの通常のやり方である。この方法は、1つのクラスにとどまることを好むジャッジもいれば、そうでないジャッジもいるため、ジャッジにとってもうまく機能する。

規則42の解釈と、様々なクラスの規則42判定のためのガイドラインは、World Sailingのウェブサイトに掲載されている。（“rule 42”で検索し、“submit”をクリック、“Documents”を選択。）

1.8 ペナルティーを課すかどうかの決定

最初のレースの前に、ジャッジは特定のクラスで起こる最も一般的な違反について、またどのような場合に艇にペナルティーを課すべきかについて話し合うのがよい。また、最近の大会で目撃した傾向や問題点についても話し合うべきである。大会期間中、ジャッジは定期的に、課したペナルティーや、目についたボディー・アクションを再検討してみるのがよい。これらの議論では、個々の競技者を特定するべきではない。

ジャッジは、競技者に疑わしきは罰せずの恩恵を与え、違反が確かな場合にのみペナルティーを課すべきである。ただし、いったん確信したら、公正なセーリングをしている競技者を守るために行動しなければならない。

すべての艇が同程度の規則違反を犯しているように見えるからといって、ジャッジは個々のクラスに、禁止されているレベルの行為を許容すべきではない。ジャッジは客観性を保ち、規則に違反した艇にペナルティーを課さなければならない。

ジャッジは、規則42違反を目撃したことが確実であり、規則の文言とWorld Sailingの解釈を用いて、競技者にそれを説明できる場合にのみ、艇に規則42違反のペナルティーを課すべきである。判定における公平性と客観性は極めて重要である。ある艇に対する2回目、3回目、またはそれ以降のペナルティーは、最初のペナルティーと同じように判定されるべきである。この目標を達成するために、ジャッジは、毎日水上で目にするもの、そしてそのキネティクス（運動）が規則42のWorld Sailing解釈にいかにか当てはまるかに頼るべきである。大会での成績や、黄色旗ペナルティーの数に注目すべきではない。

艇が規則42に違反している可能性を示す最初の兆候の1つは、ある艇が、艇やリグやセール動き、または競技者の身体の動きにおいて、他の艇と違って見えることである。ジャッジは、艇が規則42に違反したと結論づける前に、その行為とその行為の影響の両方を観察しなければならない。

ジャッジは、ペナルティーを決定する前に以下のプロセスを経ることで、より客観的で一貫性のある判定を下すことができる：

- 違反の可能性を監視するのに適切な位置にいること。
- 見たことを言葉で表現してみる。
- 競技者の動きを艇やセールに対する効果に結びつける。
- その動きが禁止行為かどうかを判定する。

ジャッジが自らに、そしてジャッジ同士が互いに、問うべきことを以下に挙げる。

パンピングの可能性

- サーフイン、フォイリング、プレーニングの条件はあるか？
- 競技者は、サーフィン、フォイリング、プレーニング中にセールをパンピングしているか？
- トリムとリリースはコンディションへの対応か？
- トリムとリリースを繰り返すことで、セールをファンニングしているか？
- ネガティブ・パンピングがリーチのフリックを引き起こしたのか？（パンプ4で許されている）
- リーチのフリックは身体の動きと結び付けられるか？それとも他の要因によるものなのか？

ロッキングの可能性

- クルーが艇のロールを引き起こしているのか？
- クルーはバックグラウンド・ローリングを増幅しているか？
- クルーが起こしているローリングは、艇のステアリングを助けているか？
- ローリング量は艇の回転量と一致しているか？

- 波と同期しているか？

ウーチングの可能性

ダウンウィンド：

- クルーの前方への身体の動きは急に止まったか？

アップウィンド：

- 波はあるか？
- クルーの動きは波と一致しているか？
- セールはフリックしているか？
- リーチのフリックは波によるものか？
- 他のボートと比べてどうか？

スカリングの可能性

- ティラーの動きは力強いのか？
- 艇をいずれかの方向へ推進させているか？または後進するのを防いでいるか？
- 船はクロスホールドより風上を向いているか？明らかにクロスホールドのコースに向けて進路を変えているか？
- スカリングは、それまでのスカリングを打ち消しているか？
- もし競技者がセールを逆に張っているなら、スカリングが、艇がコースを変更するのを防いでいるか？

繰り返されるタックまたはジャイブ

- タックとジャイブの間隔と頻度はどれほどか？
- ジャイブで艇の方向は変わるか？
- タックやジャイブは戦術的な理由や風向の変化で正当化できるか？

一般

ジャッジは、上記に記載がなくても、他艇をかわすことによる艇の推進や、水中に足や身体を引きずることによる減速など、すべての規則42違反を監視しなければならない。

1.9 規則42 – 判定の手順

ジャッジは、規則42、規則42 の解釈、および付則P「規則42 に関する特別な手順」を熟知していなければならない。この付則は、規則42 のオン・ザ・ウォーター・ジャッジに係るペナルティーと手順の要点を述べている。毎日水上に出る前に、ジャッジは規則42とその解釈、そしてクラス規則による変更点を再読し、知識を新たにすることがよい。

レース中、水上のジャッジはフリート全体をカバーするために最善を尽くすべきであるが、主要な焦点はフリートの上位3分の1でなければならない。トップ選手は一般的に、フリートに対し手本を示す。

規則42の違反は、戦術的なものと技術的なものの2種類に分けられる。

- 戦術的違反は、短時間のもので、即座に有利を得るために行われる。典型的には、スタート、航路権艇の前を横切るとき、マークのゾーン付近、フィニッシュ時などに発生する。
- 規則42の技術的な違反は、コースのあちこちで発生し、競技者の通常のセーリングスタイルの一部である。

通常、技術的な違反については、艇にペナルティーを課す前に、同乗している両方のジャッジが合意する必要がある。艇には疑わしきは罰せずであるが、ジャッジが違反を確信したら、速やかにペナルティーを課し、他のセーラーのために競技の公平性を守るべきである。

明らかな戦術的違反を目撃したジャッジは、独立して行動することができるし、そうすべきである。

1.9.1 ペナルティーの信号

ジャッジが艇にペナルティーを課すことを決めるや、1人のジャッジがペナルティーの信号と記録すべてに責任をもち、もう1人はドライビングに専念する。

信号を担当するジャッジは、直ちに黄色旗を高く掲げ、声かけをする位置に移動する間、旗を垂直に保持するのがよい。ジュリー・ボートは、速やかに声かけをするために、通常よりも速く動かなければならないことが多いので、ジュリー・ボートの急な移動には目的があることを知らせるために、位置に移動する間、旗を掲げておく。

ジュリー・ボートが、競技者が確実に聞き理解すると思えるほど近づいたら、ジャッジは力強くホイッスルを吹き、黄色旗でペナルティーを課す艇を指し、大声で声かけをする。もし競技者が、声かけを聞かなかつたかまたは理解していないように見える場合には、可能であれば、もう一度声かけを繰り返し、アイ・コンタクトをする。競技者がホイッスルと声かけを聞き、自分の艇に旗が向けられているところを見たことを確認すること。ジャッジは、ペナルティーの信号が明確に発せられ、競技者がそれに気づいたことを確認したら、速やかに黄色旗を降ろす。艇が行動するまで掲げたままにしてはならない。

誰がペナルティーを課されたのかを、違反艇の周囲のすべての艇が知ることができるように、信号ははっきりと、声かけは大きな声で明瞭に発するべきであることを忘れてはならない。

ジャッジが、位置に安全に移動するため信号を遅らせなければならない場合には、乗員がペナルティーを課された理由を知ることができるように、声かけに加え、違反のごく簡単な説明をしてよい。例えば、「スタート直前のスカリング」「マークでのボディ・パンピング」など。

ジャッジがペナルティーの履行を監視し、違反の詳細を記録しているとき、彼らはフリートの他の艇も監視し続けているように見えるべきである。これにより、ジャッジが気を取られているように見える間に、他の艇が規則 42 を違反することを防ぐことができる。1人のジャッジがペナルティーを見守り、違反を記録している間、ドライビングしているジャッジはフリートを監視し続けるのがよい。

1.9.2 ペナルティーの記録

ペナルティーを記録するジャッジは、艇番号、レース番号とコースのレグ、日付と時刻、違反の内容、関連する規則と解釈、ペナルティーに対して艇がとった行動、およびリコールされたスタートなどその他の考慮すべき特別な状況を、記録すべきである。

2回転ペナルティーを履行する艇を監視する場合、回転を開始したときと終了したときのタックを書き留めること。ペナルティーを履行する艇が2回のタックと2回のジャイブを含む完全な2回転ペナルティーを履行したかどうかを注意深く観察すること。スキフ、ボード、カイトなど一部のクラスについては、帆走指示書が規則44を変更し、1回転ペナルティーを規定している。

ジャッジが同時に2艇にペナルティーを課す場合、それぞれの艇が適切なペナルティーを行ったかどうかを観察するために、それぞれのジャッジはペナルティーを課された艇の1艇を監視する。

ペナルティーが、艇のフィニッシュの直前または直後に信号を発せられた場合、ジャッジは、ペナルティーを受けた艇の最初のフィニッシュとペナルティー回転を行った後の2回目のフィニッシュの両方で、ペナルティーを受けた艇の前後にフィニッシュした艇を記録しておくがよい。陸上に戻った後、ジャッジはその艇が正しいフィニッシュ順位で得点記録されていることを確認するために、レース結果をチェックするのがよい。艇がペナルティー回転後に正しくフィニッシュしなかった場合、レース委員会がその艇をDNFと記録するように、ジャッジはその旨をレース委員会に伝えるがよい。ジャッジは、ペナルティー信号の後、艇がフィニッシュの定義に従っていることを確認する責任がある。

艇がレースを続行したり、ペナルティー回転を不適切に行ったりした場合には、担当ジャッジはレース終了後に、ペナルティーを記録しているジャッジにその艇の失格を報告しなければならない：1回目のペナルティーにはDSQ、2回目、3回目およびそれ以降のペナルティーにはDNEである。ペナルティーの記録を担当するジャッジは、付則 P2 ペナルティーに従って、レース委員会に通知する。成績の確認を担当するジャッジは、ペナルティーが適切に反映されていることを確認するため、掲示された成績のチェックもすべきである。

競技者が掲示された成績に対する救済を要求する場合、担当ジャッジは審問に出席する準備をしておくべきである。P4 は、P1 に基づいて行われた処置に対する救済の可能性を、レース委員会の信号またはクラス規則を考慮しなかったために不適切であった処置に限定する。

ジャッジが艇にペナルティーを課し、その後レース委員会がスタートの延期、ジェネラル・リコールの信号、またはレースの中止を行った場合、その艇はペナルティーを履行する必要はない。それがその艇の最初の違反であれば、艇は2回転ペナルティーを履行しなくてよい。2回目以降の違反の場合、その艇は再スタートに参加することができる（規則P3参照）。ただし、そのペナルティーはその艇がシリーズ中に課されたペナルティーの回数には加算されるので、ジャッジはそのペナルティーを記録し、報告しなければならない。

ジャッジが3回目以降のペナルティーを課し、その艇がリタイアしなかった場合、その艇のペナルティーは、その大会のすべてのレースからの審問なしでの失格としなければならない。その艇の得点は、その大会のすべてのレースにおいてDNEとしなければならない。プロテスト委員会は規則 69.2 に基づく審問の招集を検討しなければならない。

オーディオやビデオ・レコーダーの使用は、貴重なツールになりえる。その利点を最大限に生かすための最善の実践には、以下のようなものがある：

- デバイスを水濡れの害から守り、マイクを風の雑音から守る。
- デバイスがレコーディングを開始したことを確認する。特に、デバイスが同じボタンでレコーディングの開始と停止を行う場合。
- 戦術的違反が起こりそうな場所にいるときは、デバイスを作動させたままにしておく。これには、スタート前の最後の90秒間、マーク回航中、フィニッシュの監視中が含まれる。
- 技術的違反の可能性について話し合うときは、艇の動きを分析しながらジャッジ間の会話をレコーディングすること。これは、後で競技者に見たことを説明するときに役立つことができる。
- 艇にペナルティーを課す場合、ペナルティーの声かけをレコーディングし、艇がペナルティーを完了するまでの間、レコーダーを作動させておくこと。
- デバイスが作動しているときは常に、声と口調を客観的かつ非感情的に保つこと。艇をセール番号のみで言及し、個人的または論説的なコメントは避ける。きちんと説明されたペナルティーの優れたレコーディングは、競技者に対するジャッジの信頼性を大幅に向上させることができる。
- オーディオまたはビデオ・レコーダーを使用する前に、同僚ジャッジの許可を求める。その後、両者がレコーディングを共有することに同意しない限り、そのレコーディングは内密として扱うこと。
- ときどきレコーディングを見直す。あなたが見ている行動を描写する上で、改善できる点がないか聞いてみよう。
- できるだけ早く、オーディオ情報を規則42の報告用紙に写す。

レース終了後、陸に上がり次第、ジャッジはペナルティーを記録するジャッジに、その日のレース終了時におけるすべての黄色旗ペナルティーと、その結果艇がとった行動を報告しなければならない。これには、ジャッジが黄色旗ペナルティーを与えなかった場合には、何もなかったという報告を提出することも含まれる。オンライン報告システムが使用される場合、各ジャッジは自分のペナルティーをデータベースに入力する。

1.9.3 競技者へのペナルティーの説明

規則42違反の累積リストは、各日のレース後に公式掲示板に掲示される。それぞれの違反について、何が観察されたかのきちんとした説明を提供すること。良い説明は、どのような規則違反が行われたかをすべての競技者に明確に伝え、ジャッジの能力を示すこととなる。それらはまた、競技者がジャッジに説明を求める必要に代わることもある。説明は「事実」のように書かれるべきであり、可能な限り規則の用語や、必要であれば、解釈の用語を用いる。

ジャッジは、レースとレースの間に水上で、またはレース後に陸上で、ペナルティーに関する質問に答えられるようにしておくべきである。

トップ・レベルの大会では、競技者とそのコーチは通常、ペナルティーの説明を求める。ほとんどの場合、競技者はペナルティーを課された理由を知っており、その理由を確認しようとしているだけである。

艇の動きについて、できるだけ詳しく説明すること。何が最初にあなたの注意を引いたかを説明する。競技者の動作が艇にどのような影響を与えたかを説明する。規則違反と関連する**World Sailing** 解釈について説明する。

競技者がペナルティーによって、怒ったり、動揺したり、困惑したりすることはあり得る。違反を否定したり、不正行為の暗黙の告発と結び付けて考えたりする者もいるかもしれない。ジャッジは、艇の具体的な動きについて冷静に話し、競技者の動機や意図に関する含みを避けることで、感情的な対立のリスクを軽減することができる。インシデントに関与した両方のジャッジが対応可能である場合には、両者が一緒にその競技者との対話を行うのがよい。一人のジャッジが冷静に対話の大半に対処すること。もう一人のジャッジは、話し合いが対立的になったり、口論になったりする兆しがないか、注意して見守るのがよい。そのようななった場合、2人目のジャッジは、後で話を続けるよう提案することができる。もしそのインシデントに関与したジャッジの一人しか対応できない場合には、誤解を避けるために、競技者にペナルティーを説明する際には、もう一人のジャッジに同席してもらうよう依頼すること。

ジャッジは通常、競技者が議論を始めるのを待つ。ただしジャッジは、競技者が自分の動作がどのように規則**42** に違反していたのかを理解していないと思う場合には、ミーティングを主動するなど、より能動的であるべきである。これは特に、ユースやレベルの低い成人の大会、経験の浅い競技者、または競技者が同じ動作で2度目のペナルティーを受けた場合に、適切である。規則違反を説明することで、ジャッジは競技者が追加のペナルティーを回避する手助けをすることができる。

付則**P**は、レース委員会の信号またはクラス規則を考慮しなかったためにジャッジが行った不適切な規則**P1.2** に基づく処置に、救済を限定している。もし艇が、規則**42**のペナルティーがジャッジの不適切な処置であるとして救済を求めたい場合には、この救済の制限を思い出させること。

I.10 ジュリー・ボートのポジショニング

規則**42**の判定には、適切なタイミングで適切な位置にいることが極めて重要である。その目的は、ジュリー・ボートが、レース中の艇の視界に入り、問題がおこりそうな場所の近くに位置取りすることである。そのために以下が求められる。

- 艇の動きを予測するためのフリート・レース戦術の知識。
- どのようなタイプの禁止キネティクス（運動）がそのタイプの艇に最も効果的かを知らるために、特定のボート・デザインの特性に関する知識。
- レースを通じてジャッジがフリート全体を最大限カバーできるよう、レース艇のタイプ、ジュリー・ボート、ジャッジの数、天候、コース形状、地域の

地理などを考慮する。

- 状況の変化に迅速に対応するための常識と熱意ある集中。
- 他のジュリー・ボートの位置を継続的に意識すること。

すべての艇を常に監視することは不可能である。ただし、すべてのレース艇が各レースのいずれかの時点で彼らの存在に気づくように、ジュリー・ボートがコースをカバーすることは達成可能な目標である。最も効果的な方法は、ジュリー・ボートをフリートの先頭付近に位置させ、レース艇と同じようなスピードで走らせることである。ジャッジは、リーダー艇に注意を払いながらも、可能な限り多くの艇を見渡せるように、広い視野で見ているのがよい。

複数フリートの大会では、ジャッジがそれらのフリートのすべてをカバーするにはリソースが足りないことがある。選択を迫られる場合、ジャッジはスタート、ダウンウインド・レグ、フィニッシュ・レグを優先すべきである。

ボートを操縦するジャッジは、エンジンによる乱流を最小限に抑え、ジュリー・ボートによる風の影の影響を最小限にするよう、ボートを位置取りする責任がある。

ジュリー・ボートは、艇に接近した場合、予測可能なコースを維持しながら直角に艇を横切るようにすべきである。ジュリー・ボートは、前を横切るときは最低5艇身、後ろを横切るときは1艇身、離れているべきである。ダウンウインドのレグにおいて、サーフィングのコンディションでは、艇は波を最大限に利用するために大幅なコース変更をすることが多いので注意する。艇に近づきすぎていることに気づいたら、ボートを止め、艇に自分の周りを帆走させるのが最善の選択かもしれない。ドライバーは、両手を高く上げ、ジュリー・ボートは止まっているとの合図を艇に送ることができる。

スタート時と最初のビートを除き、自分たちが最大数の競技艇から視認されるように、ジュリー・ボートを位置すべきである。

艇にペナルティーを課す場合、ドライバーは、ペナルティーの信号を明確に伝えるために十分なほど艇の近くにいる必要がある一方、艇が行う可能性のあるペナルティー回転を避けているための十分な距離を保つ必要もあり、そのバランスを取らなければならない。

1.10.1 プレストार्ट

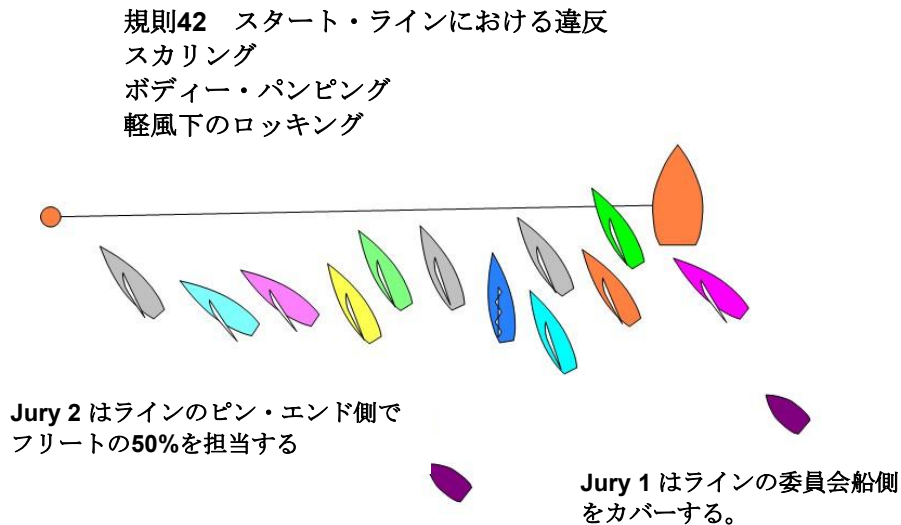
規則42は準備信号の時点から効力を発する。一般に、スタート1分前までは規則42違反はまれである。軽風において、スタート・エリアに到達するのが困難に陥った艇は、スタート・エリアに到達するために、コーチ・ボートからのトローイングを含め、違法なキネティクス（運動）を準備信号後に使うかもしれない。スタート・ラインの反対側の端からスタートしたいと思っている艇は、ラインを速く縦走しようとして、規則42に違反するかもしれない。

インシデント発生後、可能な限り早くペナルティーの信号を発すること。スタート信号を待ってはならない。

ペナルティーを課された艇は、他の艇から十分離れるように帆走し、ペナルティーを履行するために2回の回転を速やかに行わなければならない。

I.10.2 スタート

ペナルティーの信号は素早く発しなければならない。それ故に、ジュリー・ボートは他の競技艇に近づかないようにしなければならない。



一般的な違反

- スタート信号直前のスカリング
- スタート時、艇をロールさせたり、セールをファンニングしたりする、身体の動きによる繰り返しのロッキング／パンピング
- 艇を「2列目」から「1列目」に推進させようとする、スタート前のロッキング。
- 艇を明らかに推進させる、スタート・ラインでの1回のロール - BASIC 4.

ボートの位置取り

コース・チーフを務めるジャッジは、フリートの後方におけるジュリー・ボートの位置を割り当てる。通常、ジュリー・ボートは右から左に広がる。その位置は、艇の分布によって決まり、実際のスタート・ラインによるわけではない。左端のピン・エンドを担当するよう割り当てられた場合、1艇のジュリー・ボートが、ラインのピン・エンドに最も近い艇群をカバーする。

各ジュリー・ボートは担当する艇を特定すること。100艇のフリートで4艇のジュリー・ボートがいる場合、各艇は25艇を担当することになる。ボートに2人のジャッジが乗艇する場合、1人のジャッジが一方の側の13艇を、もう1人のジャッジが反対側の残りの艇を見る。自分が担当する艇への集中を保つこと。ジュリー・ボートは、フリートの後方で自分の担当艇をすべて観察できるように十分な距離をとって位置し、かつ、フリートの大きさによるが、素早い対応をするために十分な近さに位置すること。ほとんどの艇はスタート直前の最終位置においてスターボード・タックでいるため、ジュリー・ボートは艇群の後方に位置すると、最もよい視界を得られる。

ラインのスターボードの端からのスタートを狙う艇の大集団を、スタート・ライン全体の風下、右側の位置から見る。

I.10.3 アップウインド

ジャッジは、他の競技艇に影響を与えることなく、ペナルティーの信号を発するのによい位置にボートを移動させることが困難であると感じることがある。軽風のもとでは、声かけとホイッスルの音は長い距離を伝わるので、ジュリー・ボートは少ない動きで信号を発することができる。スタート直後には、他の艇を妨害せずに速やかに信号を発することが不可能な場合がある。このような場合は、艇にうまく接近できるまで信号を発するのを待つ。遅らせた信号には、「スタート時のロックング」などの簡単な説明を加え、競技者にペナルティーを課した理由がわかるようにする。

規則42 アップウインド・レグにおける違反

ボディー・パンピング
シート・パンピング
軽風下のロックング
過度のロール・タック

JURY 2 JURY 1

ジャッジはフリート全体を見渡すが、
交差する艇間や接近した艇間に焦点を
当てる

一般的な違反

軽風するとき：

- 身体の動きによる艇のロックング。
- 繰り返しのロール・タッキング。
- タックの結果、艇のスピードが増すような、大きなロール・タッキング。

より強い風の中で：

- デッキ上やハイキング・ストラップで出て身体を弾ませることによる、セールのファンニング。
- メイン・シートの短く鋭い繰り返しのパンプによる、セールのファンニング。

ジュリー・ボートは一般的にフリートの後方に位置し、プレッシャー・ポイントに焦点を当てる。引き波に細心の注意を払いながら、ジュリー・ボートはフリートの中を通り抜けて動いてよい。ジュリー・ボートは、1隻の艇と一定時間以上並走することは避けるべきである。エンジン音やプロペラの乱流が、競技者の集中を妨げる恐れがある。

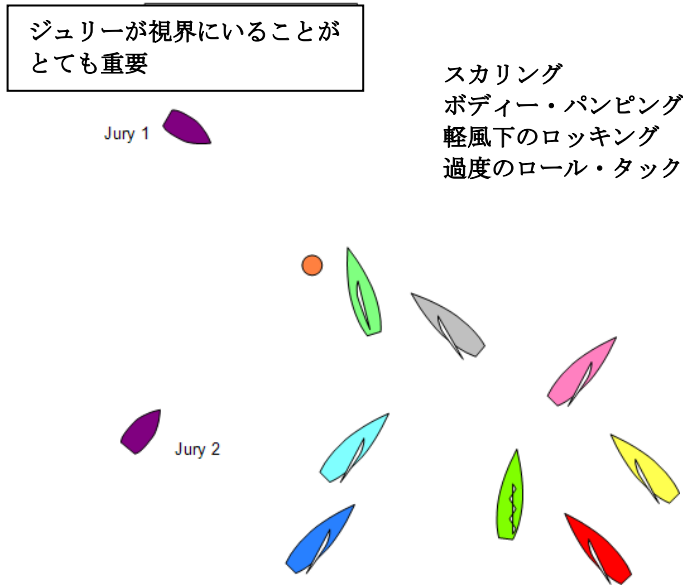
アップウインド・レグの終わりが近づくにつれ、ジュリー・ボートは次のレグに備えた位置取りを開始するのがよい。フリートの前方3分の1を監視するジュリー・ボートは、リーチまたはランを開始するリーダーを監視する位置に移動する。フリートの後方3分の2を監視するジュリー・ボートは、レグの終わりに向けて、

風上マークの風上で、艇から見える位置に移動する。

最初の風上マークでは、ジュリー・ボートは、艇からよく視認できるようにするのがよい。2番目のジュリー・ボートは、フリートの風下に位置し、リーダーたちがリーチに入るのとともに一緒に走行する。リーチでフリートの風下に位置することで、風のシャドーや引き波による悪影響を少なくしながら、ジャッジがフリートの近くに

いることができる。

規則42 風上マークにおける違反



I.10.4 リーチ

レグの開始時に、ジャッジはサーフィング、プレーニング、フォイリングのコンディションが存在するかどうかを積極的に議論し、決定すべきである。コンディションが限界的である場合には、わずかな風の変化でサーフィングやプレーニング、フォイリングのコンディションが現れたり消えたりする可能性があるため、ジャッジは頻繁に再考しなければならない。

ボートのスピードが上がったからといって、必ずしもサーフィング（波の前面を下りながら急加速すること）とは認められない。

リーチでは、1艇が不正なパンピングでサーフィングを始め、他の艇に差をつけ始めることがよくある。このような場合、ジャッジは違反を確認したらすぐにペナルティーを課すべきである。ジャッジがあまり長く待つと、彼らはフリートのコントロールを失うかもしれず、多くの艇が付いていくために規則42違反を始めるであろう。そうなった場合、ジャッジはフリートが規則を遵守し始めるまで、ペナルティーを課し続けるべきである。

1つの波が終わり、次の波が始まるタイミングを判断するのが難しいことがある。1つの波の終わりを、ボート・スピードの急上昇が終わることにより判断することができる。艇がプレーニング中である場合、たとえ艇が1つの波から次の波に移っているとしても、競技者はパンプすることは許されない。

強い風の中では、急速なトリミングとパンピングを区別するのが難しい場合が多い。規則は、風の変化やガスト（突風）や波に対応したトリミングを、たとえ急速であっても認めている。ただし、風や波に関係ないトリミングを繰り返すことは認めていない。競技者は、絶え間なくセールをパンプすることはできない。

一般的な違反

- 風や波と関係のない繰り返しのトリミング。
- 1波に1回より多くセールをパンプすること。
- サーフィングやプレーニングを促進するためのボディー・パンピング。
- すでにサーフィングやプレーニングをしているときに、セールをパンプすること。
- ウーチング（通常、強い風の中でサーフィングを促進するために）。

ジュリー・ボートの位置取り

ジュリー・ボートの1艇はフリートの風下にとどまる。風上マークにいたボートはフリートの風上側から監視する。

マーク回航中に不適切な動きを見た場合は、艇がマークを離れ、次のレグに入るまでペナルティの信号を待つこと。

1.10.5 ラン

競技者がマストと同じ方向に身体を繰り返し動かし、方向を変えることなくボートをローリングさせることをロックキングという。ポジティブ・ロックキングの場合、風上へのロールは競技者が初めに風上へ動くことによって引き起こされる。ネガティブ・ロックキングでは、競技者がまず風下へ動くことによってロックキングを始める。競技者の身体の動きが艇のロールに対抗する場合、それは許されるトリミングである。

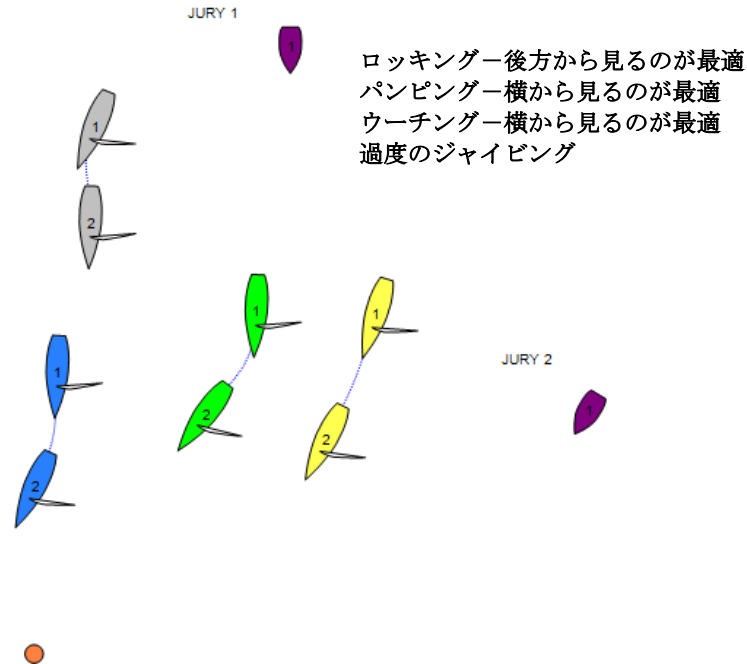
違法にロックキングしている可能性のあるボートを見分ける最良の方法は、視野を広く保つことだ。あなたの目は、周りの艇よりもローリングしている艇を自然に見つけるであろう。その艇を見て、何が余分なローリングの原因になっているのかを特定する。ローリングを誘発し、かつ例外で認められていない、身体の動きまたは風や波に関係ない繰り返しのトリミングには、ペナルティを課すべきである。艇は、許される行為と禁止された行為を組み合わせているため、これを判断するのは難しいかもしれない。同僚のジャッジと、目にしたことの詳細を話し合うこと。その動作が許されているかどうか確信が持てない場合には、もう少し長い時間見守る。両方のジャッジが、そのローリングは禁止されていることに納得し、禁止されている身体の動きを競技者に明確に説明できる場合にのみペナルティを課すこと。

World Sailing 解釈の **ROCK 3** は、競技者に艇のバックグラウンド・ローリングを止めることを求めている。ただし、艇が不安定になるようにセット・アップされている場合、1回のロールが繰り返しのロックキングを誘発するのに十分かもしれず、それは禁止されている (**ROCK 5**)。

レグの最後の100メートルで、オーバーラップを成立させたり、または解いたり

するための、過度のジャイブやパンピングに注意すること。

規則42 ダウンウインド・レグにおける違反



一般的な違反

- ロッキング
- 軽風時に、明らかに風の振れや戦術的な駆け引きとは無関係な繰り返しのジャイブ
- ジャイブがなかったときよりも速く艇を加速させる、ジャイビング中の大きなローリング

ジュリー・ボートの位置取り

常にジュリー・ボートの1艇を、フリートの先頭付近に位置させる。多くの場合、同じジュリー・ボートがレースの初めから終わりまで、先頭集団に付いていく。先頭付近にジュリー・ボートを配置することで、上位艇のルール遵守を促すことができる。これにより、フェア・セーリングによって勝敗が決まることを確実にする助けとなる。

両ジュリー・ボートはフリート内を移動するよう努めるべきである。もしジュリー・ボートがフリートの後方から前方へ移動する場合には、安全のため、および引き波が艇に与える影響を最小限にするため、加速する前にフリートから十分に離れるべきである。スピードを出して動く場合は、ジュリー・ボートの引き波が最も小さくなるスピードを見つけるようにする。多くの小型パワーボートでは、中程度のスピードで走行するとき引き波が最大になる。安全のために必要でない限り、そのようなスピードは避けること。

先頭のジュリー・ボートは、レース委員会やメディア・ボートの視線を遮らないようにしながら、ゲートの中央から最初の回航を見守るのがよい。

I.10.6 フィニッシュ

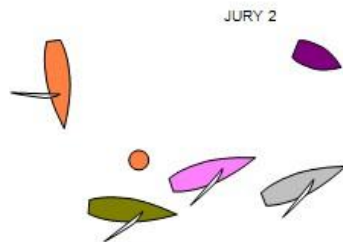
最終レグでの問題は、艇団がフィニッシュしているときに、ジュリー・ボートの1艇が必ずフィニッシュ・エリアにいないければならないことを除けば、同じである。

ジャッジがフィニッシュ直前で違反を目撃した場合、たとえその艇がレース中でなくなったとしても、ペナルティーを課すことができ、また課すべきである。艇がフィニッシュした場合、競技者が即座にペナルティー回転を行い再フィニッシュできるように、素早くペナルティーの信号を発するよう、あらゆる努力をすること。

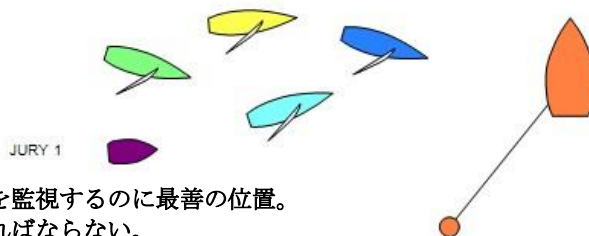
艇の2回目、3回目またはそれ以降の黄色旗に対するペナルティーは、2回転ペナルティーを行う代わりに、リタイアであることに注意すること。フィニッシュが混雑し、レース委員会が忙しい場合、艇はリタイアすることをレース委員会に通知するための確実な機会を待つことができる。

● 規則42 最終リーチにおける違反

パンピング
ボディー・パンピング
ロックン



2番目のアクティブなグループに付く。そこでは順位の変動があり得る。



艇群の風下が、違法な行為を監視するのに最善の位置。判定は通常より素早くなければならない。

一般的な違反

- 艇がフィニッシュする瞬間に、1-2艇を追い越すためのパンピング。
- 軽風下でのフィニッシュへのビートまたはランにおいて、風の変化や戦術とは無関係に繰り返されるか、または、タックやジャイブを行わなかった場合よりも艇が速くなるような、力強いロール・タックまたはジャイブ。
- フィニッシュに向かって2艇が接近して帆走してくる場合には、フィニッシュ間際に1艇が大きなロールまたはパンプ、またはその両方を試みて前に出

ようにすることがよくある。このような状況では、ジャッジは素早く、ただし正しく、反応する準備ができていることが必要である。明らかに艇を推進させ規則42.1に違反しない限り、1回のロールや1回のパンプは規則違反ではない。

ジュリー・ボートの位置取り

1艇のジュリー・ボートが、最終風下マークの近くに位置し、リーダーたちとともにフィニッシュへ向かって動くのがよい。そのジュリー・ボートは、接近して競い合う最初の小グループの近く、かつ風下に位置し、フィニッシュまで付いていくこと。その後、フィニッシュ地点に留まるのがよい。

2艇目のジュリー・ボートは、最後のランを終わりまで見たあと、最終のリーチング・エリアをパトロールし、艇同士が接近し、規則42に違反することにより追い越しが可能かもしれないプレッシャー・ポイントに特に注意を払うこと。

J. ジャッジとユース・セーラー

J.1	はじめに	107
J.2	ユース・セーラーの定義	108
J.3	ユース大会において期待される行動	108
J.4	ジャッジの可視性	109
J.5	大会ブリーフィング	109
J.6	ユース・セーラーとその支援者とのコミュニケーション	109
J.7	審問	109
J.8	審問のオブザーバー	110
J.9	抗議旗の使用	110
J.10	規則42および付則P	110
J.11	支援者と支援艇	111
J.12	子どもの保護と規則69不正行為	111

J.1 はじめに

この章は、ジャッジが若いセーラーの育成における彼らの役割を理解する助けとなる。基調となる原則は、すべてのユース・セーラーがセーリング・スポーツへの参加から最大限の価値を受け取り、長期にわたってセーリングにとどまることを奨励することである。彼らは私たちのスポーツの未来である。この章では、地元のクラブ・レースから国際大会まで、ユニークな異文化間の課題と機会をもたらすユース大会で発生する問題について議論する。

ユース・セーラーのニーズや興味は様々である。能力、経験、規則に関する知識のレベルも大きく異なる。彼らの年齢層では、年齢が1~2歳違うだけで、理解力、自制心、集団の前ではっきりと話す能力、ストレスやプレッシャーに対する抵抗力、スキルの発達に違いが出る。ユース・セーラーはまた、自分自身の安全と他者の安全に責任を持つことを学ばなければならない。

大会におけるレース・オフィシャルズ、コーチ、親は、リーダーシップと信頼される立場にあるため、セーラーの参加、楽しみ、安心、満足が最大限となるような方法でこのスポーツを提示する責任がある。コーチや親は、陸上や水上でのユース・セーラーのサポートだけでなく、コミュニケーション、レース運営、レスキュー、抗議手続きなど、複数の役割を担っている。

若いセーラーが損失、傷害、ハラスメント、いじめ、または同様のネガティブな体験にさらされると、セーリングの楽しみが損なわれ、そのセーラーがセーリング・スポーツから離れてしまう可能性がある。

ユース・セーラーが参加する大会のオフィシャルは、スポーツにおける倫理的問題を認識しておく必要がある。特に懸念されるのは、ドーピング、児童虐待、観客の暴力、性的暴行や不正行為、レース・オフィシャルや他の競技者に対する敬意の欠如、幼い子どもに対する親や取り巻きの不当な圧力などである。

ジャッジは、そのクラスが抗議の手順に関して、どのような方針を持っているかを知っておくべきである。例えば、あるクラスは、抗議する前に艇が支援者と話をすることを禁止しているかもしれないし、より若い年齢カテゴリーが関わる抗議審問に、時間制限を定めているかもしれない。

J.2 ユース・セーラーの定義

セーリング競技規則では、セーラーの年齢区分は規定されていない。ただし、特定のクラス協会では、そのクラスの伝統と方針に基づいて、レースと抗議手順のための年齢区分を規定している。

ユース・セーラーは一般的におよそ8歳から18歳だが、クラスによっては19歳の選手も含める。特に児童保護に関しては、地元の法律が適用される。

ジャッジはコミュニケーション・スタイルをユース・セーラーの個々の態度に合わせる必要がある。実際の年齢は成熟度の指標としては不十分かもしれないので、年齢に依存したアプローチは良いコミュニケーション方法とは言えない可能性がある。より適切なアプローチは、成熟度をレディネス（準備状態）という観点から考えることである。レディネスとは、若者が新しいスキルを学んだり、新しい情報を取り入れたりできるような一定の経験が蓄積されていることを前提とする。レディネスは、ユース・セーラーの以下のことにより異なる。

- フィジカル・レディネス：基本的な動作スキルの習得、成長。
- 社会的レディネス：自己意識、両親や友人からのサポートや励まし。
- 動機づけのレディネス：参加したい、学びたいという意欲を示すこと。
- 認知的レディネス：指示や規則および戦術を関連言語で理解する能力、書き物や図面、目撃証言にて水上の状況を再現する能力。
- 審問とその手順に関する経験。
- 心理社会的なレディネス：同じ状況でも人によって受け止め方が異なり、その結果、発言や証言が異なることがあること、また、異なる発言が必ずしもその発言をした人が嘘をついていることを意味しないことを受け入れる能力。

J.3 ユース大会において期待される行動

ジャッジは、セーラーの将来の行動に大きな影響を与える可能性がある。ユースの大会において期待される行動を定めるには、繊細さが必要である。たとえ軽微な規則違反であっても、競技者の年齢を理由に容認すべきではない。セーラーのキャリアのスタート時に厳しく公正な指導を行うことは、現在および将来の競技において重要な教育的効果をもたらすことができる。

ジャッジは、年少の競技者や自信のない競技者への年長の競技者からの威嚇の試みや、英語を母語とする競技者と英語を学んでいる者の間での威嚇の試みを阻止しなければならない。このような感情は、審問の手順に対する不快感や信頼の欠如のために、若者のセーリング競技を続ける意欲を失わせるかもしれない。

J.4 ジャッジの可視性

すべての大会において、ジャッジはセーラーとその支援者が近づきやすい存在であるべきである。セーラーにとってプロテスト委員会やインターナショナル・ジュリーとの最初の接触となる可能性があるユース大会では、なおさら重要である。

ジャッジが陸に上がっていて公務がないときは、ジャッジは自らをセーラーに開放できるようにすべきである。2人1組でボート・パークを訪れ、セーラー、コーチ、親との会話に応じる。不公平や利益相反があると見られることや、誤解を避けるため、セーラーとの話し合いには複数のジャッジが参加するべきである。

大会中は、規則のワークショップを行う機会があるかもしれない。また、陸上でコーチと規則や状況について話し合う機会を持つこともできる。

J.5 大会ブリーフィング

ブリーフィングは、他の大会における競技者ブリーフィングと変わりはないが、プロテスト委員長は以下のためにこの機会を利用することができる。

- プロテスト委員会のメンバーを紹介し、セーラーや支援者が大会を通して彼らを認識できるようにする。
- レース中を除き、陸上または水上でいつでもプロテスト委員会のメンバーと話せることをセーラーに知らせる。
- セーリングは自己統制のスポーツであることを再認識させ、「スポーツマンシップと規則」に基づく義務を再認識させる。
- 競技規則や他のセーラーとの関係において、かれらに期待される行動基準を再認識させる。

限られたスペース、言語の数、クラスの伝統などの現実的な理由から、大規模なユース大会での競技者ブリーフィングは、コーチやチーム・リーダー向けのブリーフィングで代替されることがある。コーチへの明確な指示は、セーラーの良い振る舞いと規則遵守を促すことができる。

J.6 ユース・セーラーとその支援者とのコミュニケーション

セーラーと会話するときは、セーラーの名前を尋ね、その名前を使う。セーラーに規則や解釈を説明するときは、言葉を変えるのではなく、規則で使用されている用語を使用する。可能であれば、セーラーのコーチや親も会話に参加させること。このような会話の際には、別のレース・オフィシャルズの同席を確保する。

J.7 審問

審問において、ユース・セーラーは個人として尊重されるべきであり、見下されてはならない。審問は型通りのものであるべきであり、ジャッジはすべての競技者に対し、確固たる態度でありながら、敬意を表し、かつ助けとなるべきである。ユース・セーラーは審問の経験がないかもしれない。審問の開始時に、これが初

めての審問かどうかを尋ねる。もしそうであれば、チェアは、当事者とそのコーチおよび証人に、この後たどることになる過程について、初めに、そして審問が進む中で、知識を与えるとよい。

共通の言語を持たないセーラー同士の審問では、事前に予測して通訳の手配をしておくこと。可能な場合には、競技者と同じ言語を話すジャッジに通訳を務めてもらう。そうでない場合は、サポート・チームのメンバーを通訳として使ってもよい。

ジャッジは、審問を通して、また認定された事実、結論、判決を伝える際に、規則の用語を使用するべきである。そうすることで誤解を避けることができる。若いセーラーは、用語、規則、手順を完全には理解していない可能性がある。必要な場合は説明を行う。定義上の用語を使う質問は、その定義を示しながら質問すること。

審問の最後に判決を申し渡す際、チェアはすべての当事者が判決の理由を理解していることを確認するとよい。

J.8 審問のオブザーバー

ユース大会では、審問においてオブザーバーを推奨する。コーチや親以外にも、スペースが許せば、他のセーラーが見学することは有益かもしれない。F章「審問」における通常のオブザーバーの規則が適用される。審問が始まる前に、オブザーバーにこれらの規則を認識させること。

J.9 抗議旗の使用

競技規則では、ユース・セーラーがセーリングするディンギー・クラスの多くで抗議旗は必要ない。抗議旗に関するクラス規則や、クラスが設けているかもしれない特別な手順に注意すること。

J.10 規則42および付則P

ユース大会では、規則42の遵守を監視するために、水上での付則Pの使用を奨励するべきである。これにより、セーラーが規則42の仕組みを理解し、他の規則の遵守も促す助けとなる。

いくつかのユース大会では、帆走指示書が規則P2.1を修正し、すべての付則Pのペナルティーに2回転ペナルティーが適用されるようにしている。より良い方法は、P2.2も修正し、以降のペナルティーにそれが適用されるようにすることである。規則42の遵守は一貫して高い基準で判定されるべきである。そうすることで、セーラーが規則42で禁止されている行動を理解し、間違いから学ぶことができる。

ジャッジは、2回転ペナルティーまたはリタイアが、それらが求められた場合には、規則44に従って完了されるよう、求めなければならない。艇がペナルティーを完了しない場合、ジャッジは付則Pにある適切な処置を取るべきである。

本マニュアルのⅠ章「オン・ザ・ウォーター・ジャッジおよび規則42と付則P」では、付則Pの下でジャッジがどのように活動するかについて、詳しく説明している。ジャッジが水上でも水上以外でも近づきやすく、ペナルティーを説明できることは、ユース・セーラーが規則 42 の遵守を理解するために不可欠である。

J.11 支援者と支援艇

支援者は規則4によって規則を受け入れる義務がある。これにはユース・セーラーの親も含まれる。そのため、陸上および水上で規則に従わなければならないという義務を、支援者に思い出させることは有効である。これは特に、親が新しいユース・セーラーを大会に連れてきて、自分自身が規則を初めて知る場合に有効である。

支援艇は、大会における安全対策の重要な一部である。支援艇の移動と配置は制限される必要があるが、帆走指示書または支援艇規定、またはその両方に含まれる制限に従って、艇がコースの周りを通行することを許可することはできる。

プロテスト委員会が、支援者が規則に違反したかどうかを検討するために審問を招集した場合、その支援者が支援しているすべての艇が当事者として審問に呼ばれるべきである。申し立てが支持された場合、競技者は、支援者がさらなる違反を犯した場合、後でペナルティーを受ける可能性があることを警告されるべきである。これらの手順は本マニュアルのF章「審問」で説明されている。

すべての若いセーラーが支援要員を水上に連れていくとは限らない。ジュリー・ボートは、たとえ無風であっても、レース前に艇をコース・エリアまで曳航するべきではない。これは、どの艇にもひいきしているように見えるのを避けるためである。ただし、ジャッジがどの艇に援助を与えるかについて優先傾向を示さなければ、レース後に艇を陸に向けて曳航することは容認される。

J.12 児童保護と規則69不正行為

World Sailingの文書「不正行為に関するガイダンス」は、児童保護の問題と未成年者に対する規則69の使用について助言している。ジャッジには、児童虐待、児童保護、またはいじめに関わる可能性のある調査を始める前に、これらの手順を学び、それに従うことを強く勧める。地元の児童保護に関する法律には、慎重に従わなければならない特定の要件がある。プロテスト委員長は、このような問題に関して、地元当局の指導を仰ぐべきである。リスクは、レース関係者が、どんなに善意で、誠実に行動しているにもかかわらず、子どもへの事情聴取や深刻な苦情を調査することで、司法の流れを妨げてしまうことである。

ハラスメント、虐待、搾取に関する報告の手順は、World Sailingの「ハラスメントと虐待に対する保護方針」に記載されている。

K. 大洋、外洋レースのジャッジ

K.1	プロテスト委員会の構成と組織	112
K.2	プロテスト委員会の責任	113
K.3	帆走指示書による特定の規則変更	114
K.4	審問の手順	115
K.5	ペナルティー	116
K.6	救済要求	117

前文

この章では、外洋レースおよび大洋レースのジャッジのための情報および支援を提供する。読みやすさと理解のために、インターナショナル・ジュリーの職務を記載した付則 N に大筋で従っている。本章では、セーリング競技規則第5章B節の基本原則を可能な限り尊重しつつ、大洋および外洋レースは、RRS の変更（規則86に従って）となる手順が必要であることを考慮に入れている。本章ではさらに、外洋および大洋レースでのいくつかの特別な手順についても解説する。

K.1 プロテスト委員会の構成と組織

可能な場合には、審問において適切なペナルティーや救済を決定するために必要な、航海計算、追跡システム、電子海図、GPS、気象学的解析の知識を持つメンバーをプロテスト委員会に含める。「海上における衝突の予防のための国際規則（IRPCAS）」およびWorld Sailing「外洋特別規則（OSR）」の優れた知識も必要である。プロテスト委員会のメンバーにこのような知識を持つ者がいない場合には、証言を得るために必要な場合、独立した専門家が呼ばれることがある。レース委員会またはレース・ディレクターも情報や技術的な援助を提供することができる。

レースのスタートとフィニッシュの前に、プロテスト委員会全員によるミーティングの開催を推奨する。最初のミーティングにて、プロテスト委員会内の連絡方法を確立する。全メンバーは、選択されたテクノロジーの使い方に精通しているべきである。目的は、誤解を減らし、機密性を確保するための方針を定めることである。

レース中、プロテスト委員会は電子メール、電話会議、その他の手段によって遠隔で問題を解決することができる。すべてのジャッジは、レース期間を通して、連絡可能でなければならない。

様々なレグと寄港地があるレースでは、プロテスト委員会の構成は一定ではないかもしれない。様々なレグがあるレースで継続性を保つためには、少なくともチェアと他の1名のプロテスト委員会メンバーは、レース全体を通して継続することが望ましい。レースの1つのレグが終了した後、必要な技能がすべて維持されるならば、地元のジャッジがプロテスト委員会に参加することもできる。

プロテスト委員会メンバーは、緊急事態、重大事故、または競技者に関連するあらゆる危険に関する情報に、敏感に対処しなければならない。情報の秘密は守られなければならない。World Sailing レース・マネジメント・マニュアルの「外洋大会の組織とレース・マネジメント」の「安全管理」の章と安全に関する項が指針を提供している。

K.2 プロテスト委員会の責任

規則 N2 に規定されたインターナショナル・ジュリーの責任は、外洋の大会でも他の大会と変わらない。大洋大会は長期間にわたるため、すべてのレース・オフィシャル間の良好な協力関係が不可欠である。また、インターナショナル・ジュリーの独立性と公平性を維持することも不可欠である。

計測、安全装備、クラス要件に関するレース前の抗議は、繊細に扱わなければならない。装備またはレースに関する機微な情報が含まれる可能性があり、メディアの注目を集めるかもしれない。ジャッジはこの情報を守るために、細心の注意を払わなければならない。

主催団体から付託された場合、プロテスト委員会の責任には、規則 N2.3 に基づき、以下の事項が含まれる。

レース前

- 帆走指示書がレース公示やクラス規則と整合しているか、各国規程との関連性、競技規則の変更点をチェックする
- 裁量ペナルティー、または航法上のペナルティーの計算方法を定め、公表する

レース中

- レースのさまざまな段階において、アイス・ゲートの移動など安全上の理由、またはレースの延長や短縮など、広範な協議を求められることがある。
- 主催団体、レース委員会、またはテクニカル委員会のコンサルタントとして、ルールに関連した助言を行う。

レース後

- 該当する場合には、金銭的ペナルティー、不正行為など。

K.3 帆走指示書による特定の規則変更

レース公示や帆走指示書は、競技規則に様々な変更を加えることができる。このリストは全てを網羅しているわけではないが、これらのカテゴリーにおいて、帆走指示書で変更される典型的な規則の例を多く示している。

抗議手順とPCの判決に関するもの

- 規則86に従って競技規則第5章の抗議手順を修正し、審問実施の別の方法を設定する。
- 規則60.5を変更し、プロテスト委員会が特定の規則違反に対して失格の代わりに裁量ペナルティーを課することができるようにする。典型的な例は、規則28、29、30、31である。
- ナビゲーションおよび第2章の規則違反に関わる裁量ペナルティーは、審問で算定されるものとする。
- 艇がレース前、レース中、レース後に抗議を提出するための様々な締切り時間。
- レース委員会、テクニカル委員会、プロテスト委員会による抗議のための様々な締切り時間。規則60.2および60.3の変更。
- 政府または公的機関の処置によりレース中に停止または遅延させられた場合の、艇が救済を受けることができる状況。

外部の援助（規則41）に関して

- 主催者はしばしば、ルーティングの使用を禁止し、レース参加者全員に共通の天気予報ファイル一式を提供するか、またはアクセスをそれに限定する。それがどのように管理されるのか、信頼できるものなのか、レース委員会と確認すること。
- 艇は、船上での修理のために、陸上からの技術的助言を受けることはできるか？
- テクニカル・ストップは許されるか？
- レース中に医療上の問題を解決するために、口頭での外部の援助を受けることは許されるか？
- どのような種類の外部の援助が許されるか？

安全に関して

- レース前の安全に関するブリーフィングに出席すること。
- 安全上の理由のため、OCSの艇に対する規則30を変更する。
- 第2章の規則および規則31違反に対するペナルティーに関する規則44の変更。
- 安全確認のため、レース運営側により義務付けられる定時無線通信。

ナビゲーションに関して

- 特定の禁止区域、IRPCASの分離通航方式（TSS）。
- IRPCASは常に船舶間に適用されることを念頭に置きながら、第2章の規則が適用される場所と時間、IRPCASがレース艇間に適用される場所と時間を明記する。
- スタート手順に対する保護（禁止）区域と、それがいつ適用されるか（多くの場合、スタートの1時間またはそれ以上前）。
- バーチャル・マーク：World Sailing ウェブサイトのWorld Sailing 付則 WP Rules for Racing Around Waypoints を参照のこと。(racing rules WP "で検索し、"submit "をクリックし、"Documents "を選択)
- 緊急時、修理、または医療上の処置の場合に、港に入るためエンジンを使用してよいかどうか。ただし、レース委員会に報告することを条件とする。

- 艇が港に入ることが許されるかどうか。
- 艇を港で上架することが許されるかどうか。
- 技術的修理のための停船中に、乗員が上陸することが許可されるかどうか。
- 乗員は、レース中に健康上の理由で交代することができるかどうか。
- World Sailing 試行規則DR21-01「代替スタート・ペナルティー」(“Our Sport”から”Racing Rules of Sailing”を選択し、”Test Rules and Additions to the Racing Rules of Sailing”を選択)

レース公示および帆走指示書に記載されるメディア要件に関して

- 記者会見、開会式、表彰式、プロローグ・レースへの出席。
- 広告要件に従うこと。
- メディア目的のためにレース運営側が課す、ラジオまたはビデオ・セッション。

K.4 審問の手順

外洋および大洋レースに特有の審問手順があるとはいえ、どのような審問手順に従おうとも、プロテスト委員会は常に各当事者の審問を受ける権利を守らなければならない。レース中に行われる審問の日時設定は、eメールであろうと他の手段であろうと、疲労や天候の考慮など、セーラーの便宜を図ったものであるべきである。審問の時間については、両艇が合意することが望ましい。

スタート前

可能であれば、プロテスト委員会全員が会場に立ち会うべきである。スタート前に審問を行う必要がある場合には、プロテスト委員会は、いかなる当事者にも掲示板を確認する要件はないことに留意すべきである。したがって、競技者または支援者が審問のために呼ばれた場合、その通告は書面で行われ、関係する人物に届けられるべきである。これはすべての大会に当てはまるが、例えば計測の問題やOSRなど、大洋または外洋大会ではより起こりやすい

スタート手順の最中

第2章の規則に関する抗議は、スタート手順中や最初の回航マーク付近で発生する可能性が高い。プロテスト委員会のメンバーが水上にいることは有益である。特にレース序盤では、競技者は電話会議による審問や陳述書の作成に時間を取られるよりも、レースや交通の回避に集中することを好むかもしれない。天候や彼らのレースにおける進展によるが、電子メールやその他の書面による連絡に、後で対応できるかもしれない。

第2章の規則やIRPCASに関わる抗議の事実について合意がない場合には、フィニッシュ後に審問を行う方がよいことが多い。ただし例外となりうるのは、損傷があり、救済要求がある場合である。

レース期間中ならびにレース中

スタート後、主催者は、艇がフィニッシュする前に抗議や救済要求を解決することを望むことが多い。審問および判決のための電話会議のタイミングは、プロテスト委員会のメンバーが様々な場所や時間帯にいる可能性があることを認識しなければならない。チェアは、メンバーがeメールに回答するのに十分な時間を与え、回答のタイムラインを設定するのがよい。

外洋にて

艇間の抗議はまれであるが、レース委員会、テクニカル委員会、プロテスト委員会からの抗議はよくある。

レース委員会による抗議は、TSSに関する規則10のB節を含むIRPCASの違反に関連することが多い。IRPCASの違反の中には、国の海事高等裁判所への出廷につながるものもあることに留意すること。

抗議が決定された場合、関係する当事者全員に通知することができる。実際の適用と情報のために、他のすべての委員会にもコピーを送るべきである。

フィニッシュ後

フィニッシュ後の抗議は、レース委員会やテクニカル委員会からのものが多く、シールの破損や装備の逸失に関するものである。

K.5 ペナルティー

長い継続時間のレースでは、規則違反による失格は通常不適切である。例えば、DNE（除外できない失格）という得点は、ジ・オーシャン・レースやフィガロまたはヴァンデ・グローブでは用いられない。レース期間が長ければ長いほど、主催者は艇が失格になるのを嫌がるかもしれない。より裁量ペナルティーに頼る傾向がある。

裁量ペナルティーの使用は帆走指示書に記載されるべきであり、主催団体の要求やレースの文化によって異なってよい。外洋レースや大洋レースにおける裁量ペナルティーに対する一貫したアプローチは存在しないが、いくつかの主催者はペナルティーに対処するためのモデルを開発している。

一般的な裁量ペナルティー

- 所要時間に対するパーセンテージとして適用されるタイム・ペナルティー（外洋の比較的短時間のレース）。
- 所要時間に加算される、日／時間／分単位のタイム・ペナルティー
- 指定された経過時間の後、同じウェイポイントを通過する、ストップ・ペナルティー
- 最低限の時間を港に留まる、停泊ペナルティー

- メディア義務違反に対する金銭的ペナルティー。それは主催団体が審問なしに適用できる標準ペナルティーであることもある。

K.6 救済要求

これは、外洋および大洋レースにおけるプロテスト委員会の仕事の中で最も難しいことのひとつである。最も一般的な救済要求は以下のようなものである。

- スタート手順中に発生したインシデントで、艇同士の抗議から起こったもの。
- 主催団体、レース委員会、プロテスト委員会、またはテクニカル委員会の不適切な処置の申し立て。例えば、帆走指示書に規定されたとおりに安全区域を設定する責任が主催団体にある中、観覧艇が艇を妨害した場合など。
- 危険な状態にある人員や船舶に救助を与えた、または与えようとした艇に対して。

与えられる救済の価値は、通常、修正時間ではなく、所要時間の減として表現される。メディアの注目を考慮し、救済の判決はできるだけ早く、可能であれば、艇がフィニッシュする前に行われ、公表されるのがベストである。

L. ラジオ・セーリングのジャッジ

L.1	はじめに.....	118
L.1.1	レース公示への追加.....	119
L.1.2	帆走指示書への追加.....	119
L.2	アンパイアリング.....	119
L.3	装備.....	120
L.4	ラジオ・セーリング・アンパイアリングの基本原則.....	120
L.5	アンパイアのポジショニング.....	122
L.6	未解決インシデント.....	123
L.7	まとめ.....	123

略語

IRSA	国際ラジオ・セーリング協会
SYRPH	抗議審問の回数を減らすためのシステム

L.1 はじめに

ラジオ・セーリングは他のあらゆる形態のセーリングと異なり、艇を操るクルーが乗船しない。競技者とレース・オフィシャルズは土手に並んで立つ。結果として、ラジオ・セーリングは、ジャッジとアンパイアのための活動とともに、付則Eに規定された特有の規則を開発した。

一度に出場できる艇数は24艇までとされる。ヒート制が採用され、最大84名の競技者で競技を行うことができる。多くの場合、インシデントは次のヒートがスタートする前にプロテスト委員会によって解決されなければならない。インシデントに関与した1人以上の競技者がそのヒートで帆走を予定される場合があるためである。他の要素もあるなかで、ヒート制は付則A「得点」を変更する。これらの変更は、リタイアまたは失格のポイントに大きな違いをもたらす。

ほとんどのレースはアンパイアなしで行われる。ただし、ラジオ・セーリングでは、そのヒートに出艇していない競技者が務めることもある、オブザーバーの採用を発展させた。オブザーバーは、艇間、艇とマーク間の接触を呼びかけ、記録する。未解決のインシデントはレース委員会に報告され、レース委員会は抗議することができる。これらの報告は、審問が始まる前に抗議審問の当事者が入手できるようにされる。審問の当事者は、その後リタイアを選択することができる。この手順は、IRSAの抗議審問の回数を減らすためのシステム(SYRPH)に定められている。

インターナショナル・ジュリーが任命される世界選手権や一部の大陸選手権など、少数ながらアンパイア制の大会もある。レースがアンパイア制で行われる場合、オブザーバーはアンパイアとともに密接に活動する。オブザーバーは通常、艇を素早く認識し、差し迫った状況を予測する。また彼らは、わずかな接触もアンパイアよりも容易に認識することができる。従って、相互尊重を築くことは、良好な協働関係を確立するために不可欠である。

ラジオ・セーリングのアンパイアリングは、20年以上にわたって発展してきた。開発が進むにつれ、基本原則は明確に確立された。

アンパイアリングの手順は、World Sailingウェブサイトにある「DR21 02 アンパイア制ラジオ・セーリング試行規則」に記載されている。（「radio sailing」で検索し、「Documents」をクリック。）

この規則は、アンパイアがすべてのインシデントを解決することはできないと認識している。アンパイアの判定がない場合には、競技者は審問を受ける権利を有する。

アンパイアリングは、通常の手順をできるだけ変更しないように意図されている。このように、アンパイア制ラジオ・セーリングの試行規則では、アンパイアと密接に活動する競技者オブザーバーの使用を維持している。

さらに2つの進展がある。

- 「加速した抗議手順」は、審問前手順を用意することによって、SYRPHを統合するものである。当事者は、アンパイアまたはオブザーバーからの報告にアクセスすることができ、審問が開始される前にリタイアする機会が与えられる。
- World Sailingラジオ・セーリング・コール・ブック（World Sailing Call Book for Radio Sailing）は、ラジオ・セーリング特有の規則や状況についてのガイダンスを提供する。

L.1.1 レース公示への追加

このタイプのレースには多くの規則変更があるため、レース公示に、ラジオ・セーリングには付則Eが適用される、と明記するべきである。また、アンパイア制で行われる場合のラジオ・セーリングの試行規則、SYRPH、「加速した抗議手順」など、大会に適用されるその他の文書も記載する。レース公示には、使用されるヒート・マネジメント・システムも明記しなければならない。IRSAは、レース公示ガイドを発行している。

L.1.2 帆走指示書への追加

付則Eでは、帆走指示書に特定の詳細を明記することを求めている。例えば、指定されたコントロール・エリアの有無、指定されたロンチング・エリアの有無、その使用方法などである。また、帆走指示書には、各ヒートでオブザーバーをどのように任命するか、オブザーバーの任務を遂行しなかった場合のペナルティーについても記述しなければならない。IRSAは帆走指示書ガイドを発行している。

L.2 アンパイアリング

主要な大会では7名のジャッジを任命するべきである。4名のジャッジが各ヒートのアンパイアを行う。他の3名は、規則N1.4(b)に基づくパネルとして抗議を審問する。ジャッジはヒートのアンパイアと審問を交代で担当する。こうすることで、プロテスト委員会のメンバーがインシデントの一部を見ていたことが

あるかもしれない。審問を行うためにレースを延期することは、競技者とアンパイアの関係性を緊張させる。常に対応可能なパネルをおくことで、次のヒートの構成に影響を与える可能性のある審問のみがレースを遅らせることになる。

より少ないアンパイアでレースをアンパイアすることは可能である。ただし、アンパイアがフォローしなければならない艇が多いほど、より多くのインシデントが監視されなくなる。アンパイア・チームがうまく機能するのは、1人のアンパイアが最大6艇を担当する場合である。

各アンパイアは、競技者オブザーバーと緊密に連携して活動する。アンパイアは、オブザーバーから提供された情報に基づき、たとえ自分自身がインシデントの一部または全部を見ていなくても、判定を下すことができる。

規則E1.1では、オブザーバーは、競技者であることのみをもってでは、利益相反があるとはされないと定めている。まれに、オブザーバーが利益相反を持つとみなされることがあるが、それはオブザーバーのスケジュールを組む際に通常は避けることができる。ただし、オブザーバーの行動は、そのヒートの競技者、他のオブザーバー、レース委員会、アンパイア、そのヒートに出走していない競技者、そして観客によって注意深く観察されるため、乱用があればほとんど直ちに指摘される。RS Call O2が次のように明らかにしている通りである。

「オブザーバーの役割は、セーリング競技規則の下、ラジオ・セーリング大会を開催する上で中心的なものである。他の艇が規則違反したと嘘の告発をすること、それにより告発された艇がペナルティーを受けることが予想されることは（または、艇が明らかに接触したのにそれをコールしないことは）、スポーツマンシップとフェア・プレーの明らかな違反であり、また不正行為でもある。」

何らかの理由で、大会主催者が、競技者であるオブザーバーを指名することに抵抗がある場合には、大会主催者はこの機能を果たす他の人物を任命することができる。

L.3 装備

必要な装備はほとんどない。アンパイアは1日に15キロほど歩くこともあるので、歩きやすい靴は必須である。オブザーバーには、インシデントを記録するための紙とクリップボードが支給される。ジャッジもインシデントを記録する手段を持つべきである。

ジャッジは艇を操る競技者のすぐ近くにいるため、信号は口頭で行う。アンパイアの声かけがすべての競技者に聞こえるように、強く明瞭な音声を発しなければならない。大会によっては、アンパイアにマイクが用意され、声かけが拡声装置を通して放送されることもある。国際大会では、多くの競技者が英語を第一言語としていないことを忘れてはならない。アンパイアは最小限の標準的な声かけを使用すること。セール・ナンバーは、規則E2.1(c)に基づき、一桁の数字を使って声かけしなければならない（例えば、15はワン・ファイブであり、フィフティーンではない）。

L.4 ラジオ・セーリング・アンパイアリングの基本原則

ラジオ・セーリング・アンパイアリングの基本原則は、アンパイア、オブザーバーおよび証人が、艇を操縦する競技者と同じエリアで活動することである。彼らの判定は、競技者も入手可能な情報に基づいている。さらに、アンパイアリングは、アンパイア、オブザーバー、競技者間の明確なコミュニケーションに依存する。接触、抗議、障害物においてタックするためのルーム、ペナルティーの声かけは、すべての当事者とオフィシャルズに聞こえなければならない。アンパイアが競技者から離れた場所で活動できるようにする実験も行われたが、競技者が見ていたとは常識的に期待できない違反に対して、ペナルティーが与えられることにつながってしまった。このアプローチは、アンパイアと競技者との間の相互信頼と尊敬を急速に崩壊させる結果となった。コミュニケーションを改善するための、さらなるテクノロジー上の実験が進行中である。

アンパイアは、予告信号から最後の艇がフィニッシュするまで、フリート全体をカバーするためチームとして働く。アンパイアはオブザーバーとパートナーを組み、1人のアンパイアに1人のオブザーバーがつく。アンパイアは、判定を下す際にオブザーバーから提供される情報に頼ることができる。

判定を下すためには、アンパイアはインシデントの前、最中、後に艇を追跡しなければならない。そのために、各アンパイアは少数の管理可能な数の艇をフォローする。

アンパイアは、コースの重要なポイントに集中できるよう、あらかじめ決められた計画に基づいて行動する。例えば、4人のアンパイア全員がオブザーバーと一緒に、第1風上マークへのアプローチから回航する艇の後を追う。

オブザーバーは、アンパイア・パートナーがフォローしているグループに含まれていない艇同士での「コンタクト」を声かけした場合、アンパイアはそのインシデントを見ていないとみなさなければならない。そのインシデントに関係するアンパイアは、そのオブザーバーに報告を求めることができる。オブザーバーが、規則違反があったとする説得力のある証言を提供した場合のみ、アンパイアは艇にペナルティーを課す。

アンパイアは、判定の根拠となる十分な情報を持っていない場合がある。この場合、アンパイアは沈黙を守るか「判定なし」と声かけして競技者に知らせる。オブザーバーまたはアンパイアによる「コンタクト」コールの後、未解決のインシデントとしてレース委員会に報告される。有効な「プロテスト」の声かけの後に判定が下されなかった場合、抗議者はヒート終了後の抗議に進むことができる。

アンパイアは、最後の確かな点の原則を適用する。艇の状態または艇と他艇との関係は、それが変化すると確信するまでは変化していないとみなす。

アンパイアはコントロール・エリア内を移動し、自分の艇を監視するのに最も有利な場所を探す。この位置は、競技者が自分の艇を操縦するために立つことを選ぶ場所ではないかもしれない。ほとんどの場合、艇団の最も良い視界は、先頭艇と同じ高さに立ち、後ろを振り返って見ることにより得られる。

アンパイアリングの成否は、コース設定におけるレース委員会の判断に大きく左右される。距離計を使ったテストを繰り返した結果、70m以上ではすべての参加者にとってセール・ナンバーの読み取りが問題になることが実証された。この距離であれば、距離、角度、レイライン、互いに接近するコース、艇間または艇とマークとの距離に対する奥行き知覚の判断はまだ可能である。レース委員会は、以下を行うことにより、競技が公正に行われ、アンパイアとオブザーバーが自信を持って活動できることを確かとすることができる。

- コントロール・エリアから70メートル以内にマークを設置する
- 混雑、特に第1風上マークでの、を最小化するコースを使用する。ツイン風上マークの使用は一般的になっている。外側から回ってゲートを通過することを好むクラスもあれば、逆のクラスもある。風が強くなるにつれて、これらのマークをより遠くに離す。

アンパイアリングは抗議にかかる時間を最小限にし、アンパイアの手順はエラーの可能性を減らすように設計されている。アンパイアは時としてミスを犯すことがあるが、それに対しては速やかに謝罪すべきである。接触があり、どちらの艇もペナルティーを履行しなかった場合、誰が悪いかをアンパイアが判定する。競技者は常にその判決に同意するわけではない。

判定を下す際、アンパイアは一言説明を加えることができる。要求があれば、アンパイアはヒート終了後にさらに詳しい説明をすることができる。

競技者は、抗議があった場合、次のような方法でアンパイアを助けることができる。

- インシデントが発生した場所を示す。
- 抗議する理由を示す。
- ペナルティーを履行するつもりなら、素早くそれを認める。
- ペナルティーは速やかに履行する。
- ペナルティーを履行したにもかかわらず、違反艇が有利を得たと考える場合は、その旨を示す

L.5 アンパイアのポジショニング

アンパイアは、オブザーバーを伴い、コースを巡る艇を追う際に、ポジショニング・フレームワークに示されたプランに従う。アンパイアは、競技者の動きがそこに制限される、コントロール・エリア内に留まらなければならない。これにより、ドローンや拡大装置の助けを借りることなく、艇をコントロールする競技者と同じ視点からアンパイアの判定が行われることを確かにする。現在、これはラジオ・セーラーの大多数が強く抱いている基本原則だが、将来的には変わる可能性がある。

アンパイアは、以下を可能にするアンパイア・ポジショニングのためのフレームワークを開発し、今も開発し続けている。

- 各アンパイアが管理可能な艇の集団をフォローする。
- レースの重要な瞬間をしっかりカバー。

- アンパイアの移動を減らす。（これは、コントロール・エリアの長さが150メートルもあり、アンパイアが艇団についていくために走る必要がある場合、特にダウンウインド・レグでは、重要である。）

このフレームワークは、艇団を追うことと、特定のゾーンを観察することを組み合わせたものである。例えば、4人のアンパイア全員がスタートをカバーし、その後、各アンパイアは風上マークを回って最初のランを下る艇の小グループを担当する。その後、2人のアンパイアがゲートの通過を担当し、残りの2人は最後の艇団が、ビートを走る先頭艇団と交差しながら、ランを下るのを追う。

このフレームワークは、競技者がオブザーバーとして任命されたときに、より簡単にアンパイアをフォローできるように競技者にも入手可能となっている、「ラジオ・コントロール・アンパイアリング・ポジショニング・フレームワーク」という文書の中で説明されている。この文書は本章の最終ページに掲載されており、土手の左側からの風を表しているものと、右側からの風のものとの、2つの図からなる。

L.6 未解決インシデント

即座に解決されないインシデントはヒート終了後に解決がなされる。10分間の抗議締切り時間を含む標準的な抗議手順に代わるものとして、ジャッジは抗議者が書面による抗議を提出する必要のない、加速した抗議手順を開発した。書面の抗議に代わり、抗議者はインシデント後に「プロテスト」と声かけし、フィニッシュまたはリタイア後直ちにアンパイアに抗議の意思を伝える。アンパイアは根本となる詳細を書きとめ、その抗議に関わるすべての当事者に声かけする。その後、関与する競技者全員が艇を回収し、ジュリー・デスクに出頭する。その後、抗議を担当するジャッジが事前ヒアリングの手順を適用し、必要であれば抗議審問を開く。多くの場合、競技者は審問に進むよりもリタイアを選択する。

L.7 まとめ

アンパイア制ラジオ・セーリング試行規則に基づくアンパイア制のレースは、第2章の規則、規則31、規則42に関わる抗議についてジャッジが水上で判定することで、非常にうまく機能している。同時に、このシステムは、他のすべての規則違反の申し立てに対する競技者の抗議と審問を受ける権利を維持している。

「加速した抗議手順」は、ジャッジの判定が得られなかったインシデントについて迅速な審問を行い、各ヒートの成績が短時間に完結できるようにするものである。この手順はIRSAの「Documents」ページから入手できる。

ラジオ・セーリング艇の帆走と操船の速さは、インシデントが極めて速く展開することを意味する。ラジオ・セーリングは、すべてのレース・オフィシャルズに真の挑戦をもたらす。

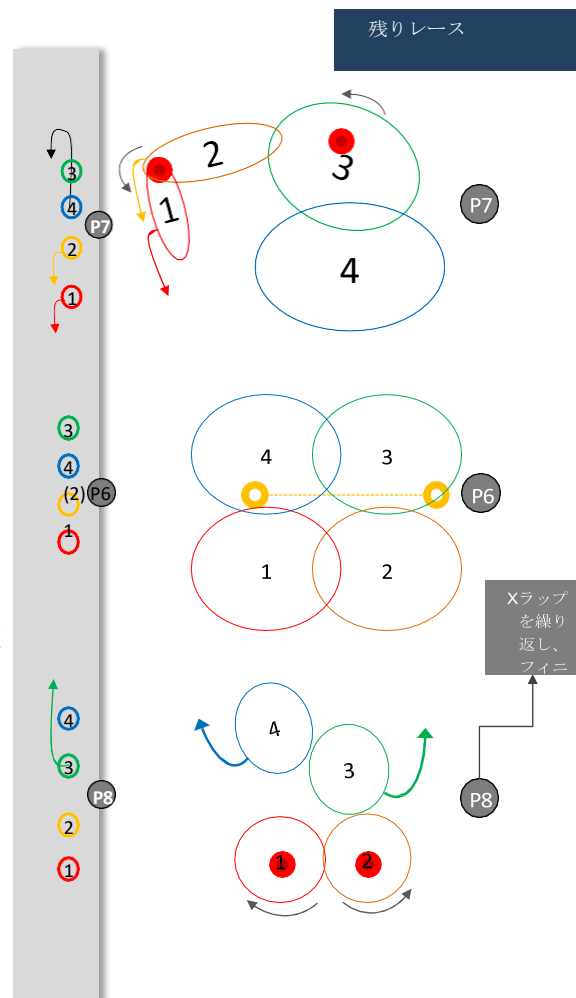
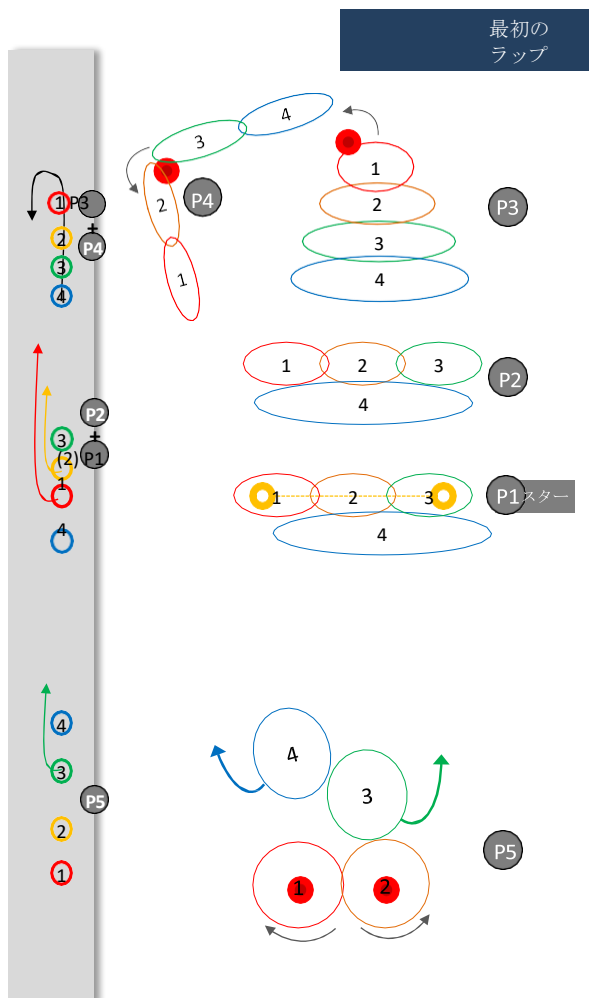
ラジオ・コントロール・アンパイアリング：ポジショニング・フレームワーク

右から左へ
コース

左から右へのコース
オーバーリフ

注記

- 各アンパイアは1/4フリート+1を担当する。20艇のヒートでは、アンパイアは6艇のグループを見る（よってアンパイアは重複する）。
- アンパイアが3人のみの場合、1周目のU4と残りのU2を削除する。アンパイアが2人の場合は、U2とU4を削除する。
- 2ラップ以上の場合には、ポジション6から8を必要だけ繰り返す。



ラジオ・コントロール・アンパイアリング：ポジショニング・フレームワーク

左から右

コース

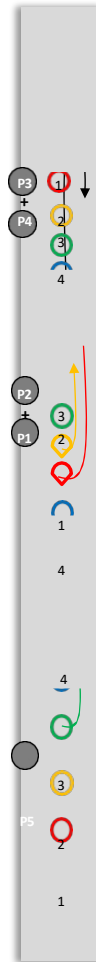
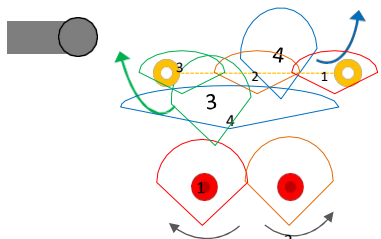
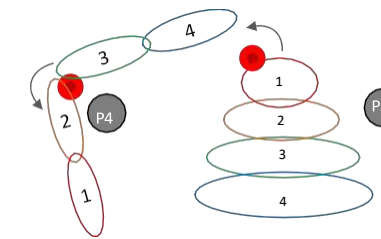
右から左へのコース

裏面

注記

- 各アンパイアは1/4フリート+1を担当する。20艇のヒートでは、アンパイアは6艇のグループを見る（よってアンパイアは重複する）。
- アンパイアが3人のみの場合、1周目のU4と残りのU2を削除する。アンパイアが2人の場合は、U2とU4を削除する。
- 2ラップ以上の場合には、ポジション6から8を必要だけ繰り返す

最初のラップ



ポジション1：プレスタートとスタート U1は岸に近いボート（near）、U2は中央のボート（middle）、U3は最も遠いボート（far）を担当する。U4はラインより後方の艇とともに残る（back）。

スタート時、U1は岸に近いライン上の艇団、U2はラインの中央の艇団を、U3は岸から最も遠いライン上の艇団を見る。U4はスタート時の2列目の艇を担当する。

ポジション2：最初のビート 艇がスタート・ラインを離れると同じ配置でフリートの進行を監視する。U1とU2はそれぞれのエリアで監視をしながら、U3より前にポジションを進め、第1マーク回航に備えてそれぞれ第1グループと第2グループを引き継ぐ準備を考える必要がある。U4は1ラップ目の後方グループを担当する。

ポジション3と4：風上マーク回航。マーク1に近づき、U1は第1グループ、U2は第2グループ、U3は第3グループに移る。U4は最後のグループに残る。

アンパイアは、U1がU2に自分が見ている最後の艇を伝えることができるくらい近くにいるのがよい。同様にU2はU3に伝える。

艇が回航し始めたら、すべてのアンパイアはマーク1の高さになるように前進し、艇がマーク1と2を回航するのを見て、艇がマーク2を離れたら速やかに風下に向かって歩き始める。P4以降は、アンパイアは自分の艇団の先頭艇と同じ高さで歩くのがよい。

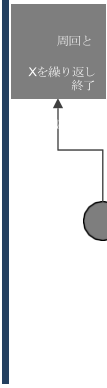
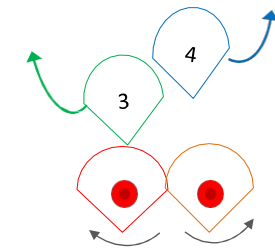
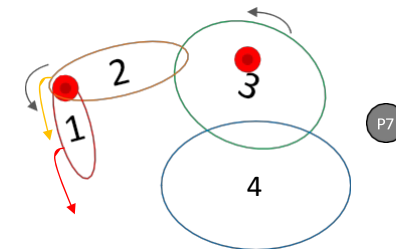
ポジション5：ゲートへのアプローチと回航 艇がゲートへの最終アプローチを行う際、U1とU2は、全艇のゲートへのアプローチと回航を見る。U1は通常スターボード側のゲート・マークを選択し、U2はもう一方のマークを選択する（アンパイアは、ほとんどの艇が1つのマークを選択したときに協力し、速いペースの回航に遅れないようにする）。U3とU4は、下っている艇をやり過ぎながら、ビートの先頭艇団を見るために交代する。

ポジション6：2回目のビート 回航を終えた艇は、U3が前方やや遠く、U4が前方近くのポジションにつく。U1、U2は後方につき、風下ゲートと同じ側を取る

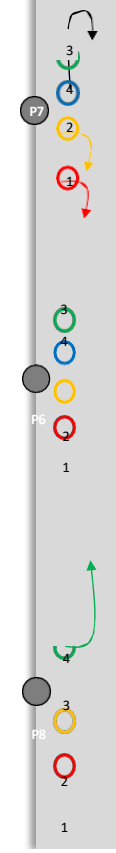
ポジション7：2回目の風上回航 2回目の風上マーク回航のために艇が近づくと、U3とU4は風上マーク回航を見る。U1は第1グループがマーク1を離れ、マーク2を回航するのを見る。U2は第2グループに同じことを行い、U3とU4はマーク1と2を回る自分のグループのフォローに戻る。全員がダウンウインド・レグでそれぞれのグループをフォローする

ポジション8：2回目の風下ゲート回航と最終ビート 2回目の風下ゲート回航はポジション5の繰り返しだが、ボートがうまく散らばっている場合は最終ビートを開始する際、U4が第1グループ、U3が第2グループ、U2が第3グループ、U1が第4グループを担当し、各グループがフィニッシュするまで行う。

レースの残りの部分



周回と
Xを繰り返し終了



M. セーラー分類

M.1	はじめに	126
M.2	レース公示と帆走指示書	126
M.3	抗議	127
M.4	ペナルティー	128
M.5	分類機関による変更	128
M.6	プロテスト委員会への報告	128

M.1 はじめに

この章では、競技者の分類を用いる大会におけるプロテスト委員会の関与について議論する。もしあなたが、分類制限が適用される大会のプロテスト委員に任命された場合には、規程の分類要件を熟知すること。(World Sailingのウェブサイトで、"Code"を検索し、"submit"をクリックし、"Documents"を選択)。

World Sailingセーラー分類規程は、競技者をアマチュアまたはプロフェッショナルに分類するための国際的な制度を提供する。この規程では、競技者を2つのカテゴリーに分類している：グループ1の競技者は娯楽としてレースに参加するだけであり、グループ3の競技者はセーリングにおける働きやサービスに対して報酬を得る。セーラー分類委員会は、オフィシャルズを指導・支援するために対応する用意があり、World Sailing事務局を通してcategorization@sailing.orgにて連絡することができる。

大会およびクラスは、分類制度を用いる義務はないが、用いる場合には、規則79は、World Sailing規程の制度のみを用いことを求めている。

分類機関は、World Sailingに代わって分類制度を管理する。分類機関は、競技者の分類を見直し、確認または修正する。正当な理由があれば（分類が間違っている場合など）、競技者の分類を大会の場で変更する権限を持つ。分類の変更は、大会間近にクルー・リストの変更を必要とする場合があり、それは艇のトレーニングや競技する能力に影響を与える。

競技者は再分類の決定に対して不服を申し立てることができる。上訴が裁決されるまでは、分類委員会の決定が拘束力を持つ。競技者は、分類機関は規則61の対象外であり、他の救済手順もないため、救済要求はできない。

M.2 レース公示と帆走指示書

クラス規則に明記されていない場合、セーラー分類に言及した乗員制限規則を、レース公示に記載するべきである。例えば、艇が、乗艇できるグループ3の競技者の数を制限されたり、またはヘルムがグループ1でなければならなかったりする。要件は、曖昧な表現をせず、明確に記載することが重要である。

ある種の個人をグループ1またはグループ3と記述する規則は許されない。これを決定できるのはWorld Sailingだけである。

M.3 抗議

艇は、乗員期限（セーラー分類規程で定義された用語）後に、以下を根拠として抗議されることがある。

- 競技者の分類が適用された際、より高い分類につながるはずの情報が開示されなかった。
- 競技者が分類されて以降、その分類に相応しくない活動に従事した。

および、もしその分類が訂正されることになっている場合に、艇がレース公示、帆走指示書、またはクラス規則における乗員の制限に違反することになる場合。

規則に基づく抗議は、艇が単にレース公示やクラス規則に従わなかった場合に行われる。ひとつの例は、グループ3の競技者が許可された人数より多く乗船している場合や、許可されていないのにクルー・メンバーが操舵している場合などである。このような場合プロテスト委員会は、締切時刻、有効性、ペナルティーなどに関する通常の規則を適用する。このような場合、World Sailingのウェブサイトに記載されているその競技者の分類が、決定的なものとなる。

艇による抗議の締切り時間は、分類抗議期限（規程で定義された用語）、またはそれ以降であれば、変更されたクルー・リストの掲示から24時間後である。帆走指示書には別の期限が記載される場合がある。

プロテスト委員会はまた、規程に記載されているグループ3の活動の種類と、競技者がこれらの分類の一つに該当するかどうかを評価する最善の方法を検討する必要がある。このようなタイプの抗議は複雑であることが多く、分類機関との緊密な連携が必要となる場合がある。分類機関が発行したFAQは、様々な状況を評価する上で役立てることができる。

計測に関する抗議と同様、プロテスト委員会が競技者の分類に疑義がある場合、分類機関のメンバーを、審問の証人として招集することができる。このメンバーは、大会に出席していない場合、音声またはビデオ会議で出席することができる。別の方法として、プロテスト委員会は、認定された事実を分類機関に照会し、それに対する意見を求めることができる。その場合、分類機関の回答はプロテスト委員会を拘束することとなる。

規則63.1(a)(4)を変更している本規程に基づき、被抗議者は、要求することによって、抗議者不在のもとで、個人的または私的な性質の証言をする権利がある。プロテスト委員会は、その場合、判決にその証言を記録してはならない。プロテスト委員会がその証言を聞いて、それが個人的または私的な性質のものであることに納得できない場合、抗議者出席の下で再度提示されない限り、その証言を無視しなければならない。

M.4 ペナルティー

本規程には、抗議が支持された場合の艇に対するペナルティーが定められている。艇が大会においてまだレースしていない場合には、その艇はペナルティーを課されない。艇がすでに大会においてレースした場合には、ペナルティーはすでに完了したすべてのレースにおける失格である。ただし抗議が、分類機関からの報告に基づいて行動する、レース委員会による強制的な抗議の結果として生じた場合は例外であり、その場合のペナルティーはプロテスト委員会の裁量に委ねられる。詳細については、以下の「分類機関による変更」のセクションを参照のこと。

プロテスト委員会には、分類を変更する権限はなく、別のものであるべきだったかどうかを判断することしかできない。プロテスト委員会は、非公開でなされた証言があった場合にはその要約とともに、分類機関に抗議の判決を報告しなければならない。

M.5 分類機関による変更

もし大会中に分類機関が競技者の分類を変更した場合、その変更は大会開始時に遡ることができる。もしその艇が乗員制限規則に違反することになると分類機関が考える場合、分類機関はその問題をレース委員会に報告しなければならない。レース委員会はその艇に抗議しなければならない。ペナルティーはプロテスト委員会の裁量によらなければならない。

M.6 プロテスト委員会への報告

プロテスト委員会が、競技者の分類に疑義を生じさせるような苦情や情報を大会で受け取ったが、抗議は提出されていない場合、その情報を、**World Sailing**事務局を通じて、分類機関に内密に報告しなければならない。

N. スラローム・ウィンドサーフィンのジュリー・ガイドライン

N.1	はじめに	129
N.2	一般	129
N.3	レース形式	130
N.3.1	コース	130
N.3.2	エリミネーションでのセーリング	131
N.4	規則	131
N.4.1	スタートを視覚的に説明する	132
N.4.2	リーチを視覚的に説明する	132
N.4.3	マーク回航	132
N.5	ジュリーのポジショニング	133
N.6	抗議と救済要求	134
N.6.1	審問手順	134
N.6.2	救済	135

6

N.1 はじめに

スラロームは、高速でパワフルなウィンドサーフィンの種目である。3分から5分の短いレースは、観客に近いコンパクトなエリアで行うことができる。レースはハイスピードで行われ、短いレグで接近したマーク回航をする。レース形式はエリミネーションで、効率的なレース委員会とジュリーを必要とする。大会によっては、1日200回のスタートも例外ではない！

従来の規則18では、高速大会での判定が不可能だったため、高速マーク回航を規定する簡単な規則の必要性がますます高まった。35年にわたるプロセスを経て、2021年にWorld Sailing ウィンドサーフィン・スラローム競技規則が制定された。

ウィンドサーフィン・スラローム競技規則 (WSRR) は、World SailingのウェブサイトのRacing Rulesのセクションに掲載されている。"Competition Rules Boards"をクリックし、"DR 21-06 Windsurfing Slalom Rules"を選択する。

レース公示に、本大会にはウィンドサーフィン・スラローム競技規則に規定された規則が適用されることを、明記しなければならない。

この章では、ジャッジがウィンドサーフィンのスラローム大会でジャッジを務めるために必要なスキルを身につけるためのガイドラインを示す。

N.2 一般

抗議は主に、次のラウンドに進むグループから外れた最初の競技者（4位～5位）から出される。

最初のマーク回航は、競技者が互いに接近しているため、最も重要である。最初のラウンドでは、競技者のレベルに大きな差がある。

準決勝、そして特に決勝では、競技者のレベルはより均等になり、マーク回航がより重要になる。

規則2を適用するための標準的な基準に加えて、危険なセーリングや無謀なセーリングに対しても失格とすることができる（ウィンドサーフィン・スラローム競技規則2）。

ジュリーにとって重要なのは、マーク回航の4位と5位（カットされる順位によって異なる）に注目し、抗議審問になった場合に使用できるメモを取ることである。

N.3 レース形式

N.3.1 コース

Downwind Slalom

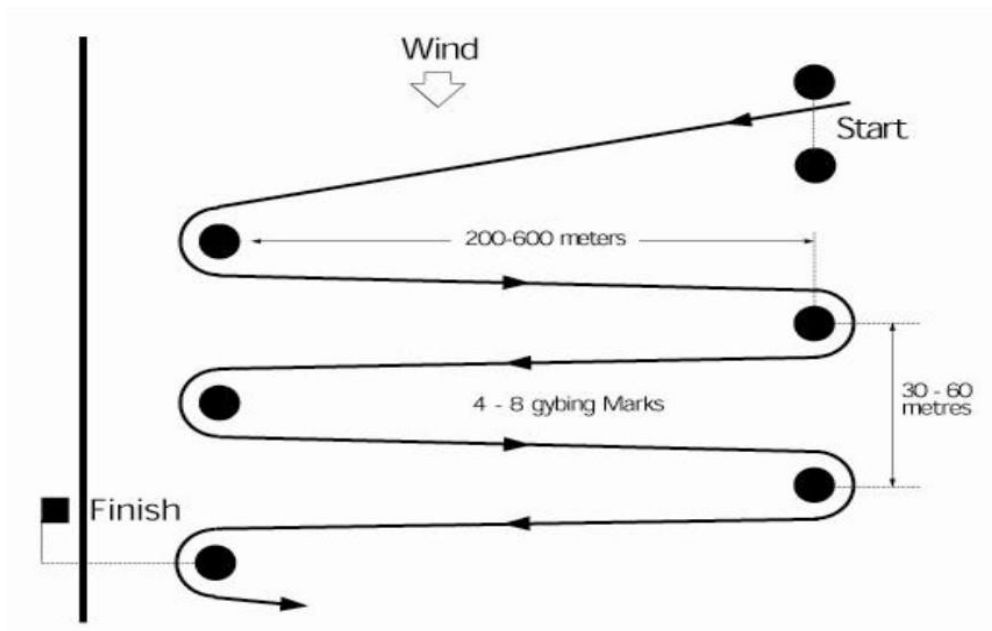
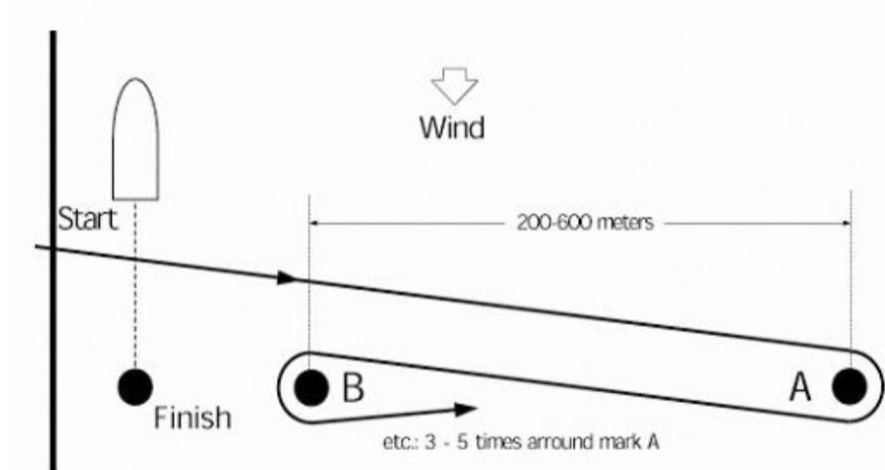


Figure of eight Slalom



Note: The start can be from the beach or on the water near the marks A or B. If the wind is not cross shore starts should normally be on the water. The finish can be to windward or leeward of mark B, on the water or the beach.

注記：スタートは、ビーチから、またはマークAまたはBの近くの水上から行われる。風向がクロス・ショアでない場合には、通常水上からスタートするのがよい。フィニッシュはマークBの風上もしくは風下の水上、またはビーチとなる。

N.3.2 エリミネーションでのセーリング

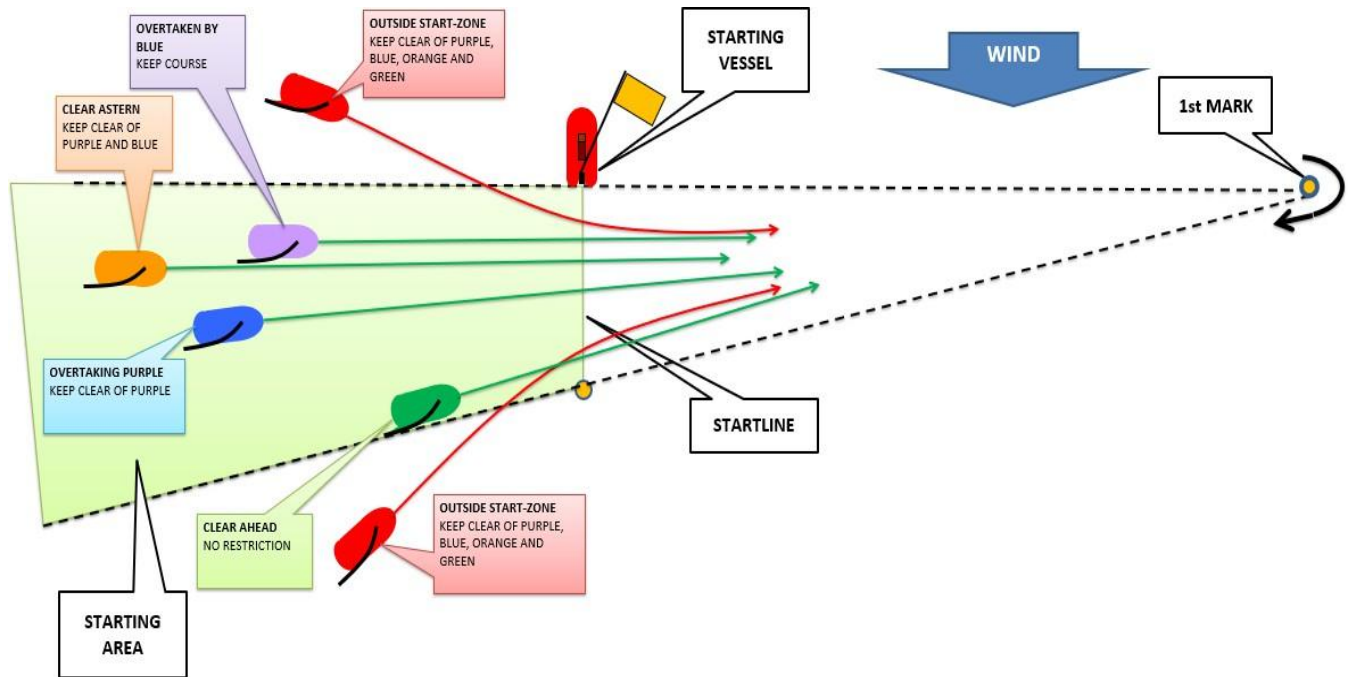
直接エリミネーション：上位50%が進出：

- 例：スタートで10人→5人が次のヒートに進む
- 5位と6位の戦いが最も重要
- 1、2、3、4の間に問題があったとしても、通常は全員が次に進めるので抗議はない
- ヒートの最後の4人も同様である。

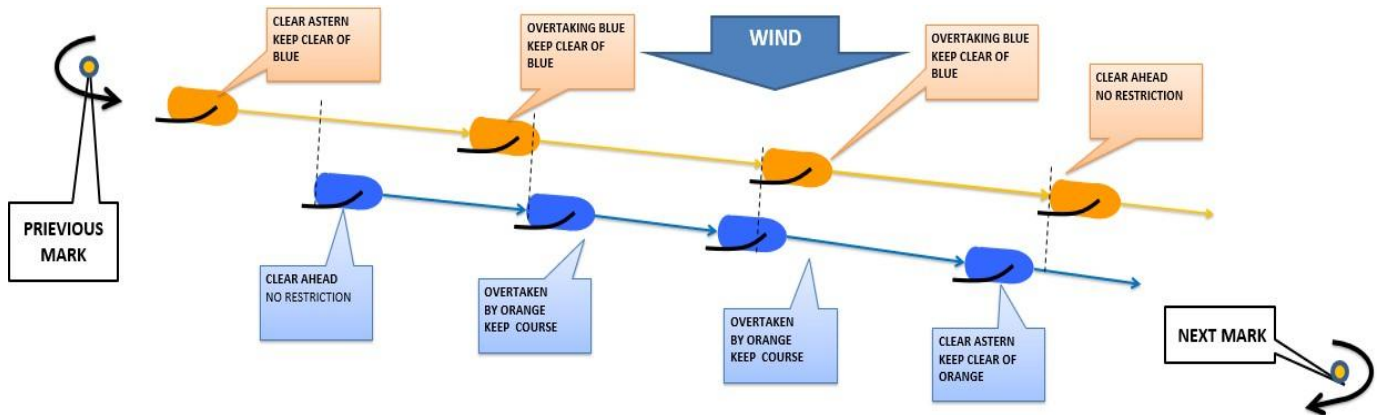
N.4 規則

セーリング競技規則と比較して、スラローム競技規則にはいくつかの大きな変更がある。それらはWSRRの序文に記載されている。

N.4.1 スタートを視覚的に説明する

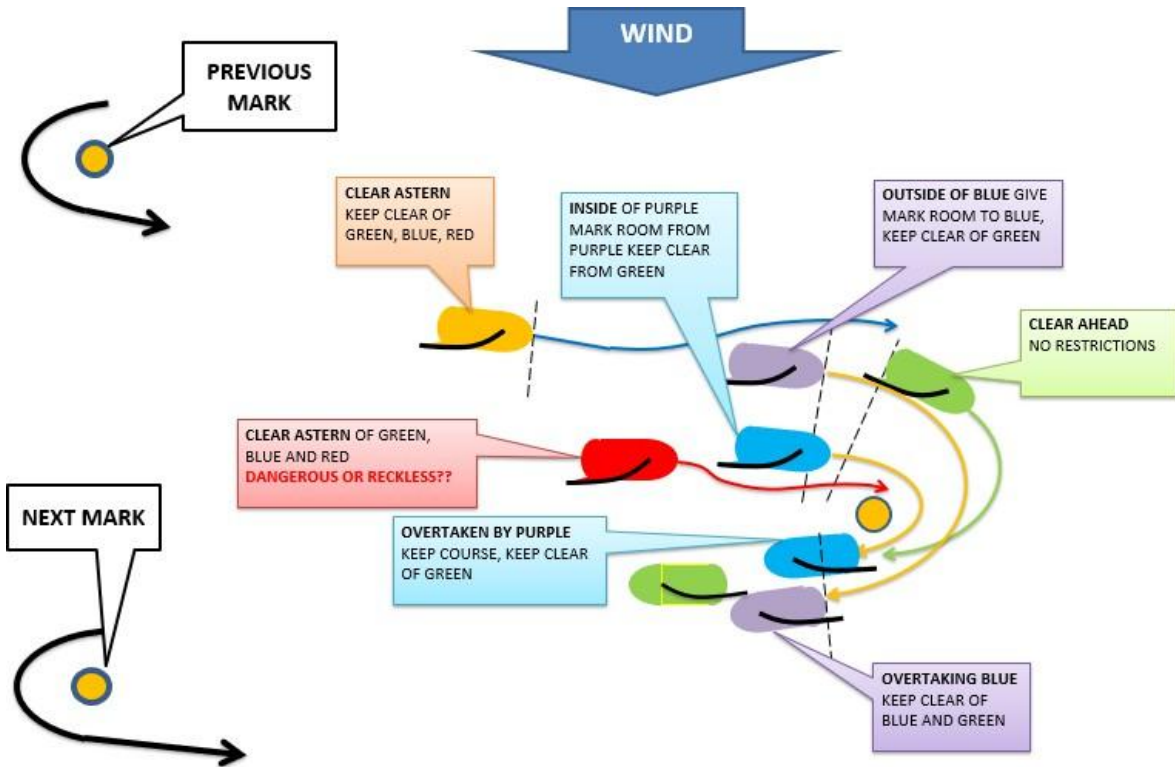


N.4.2 リーチを視覚的に説明する



N.4.3 マーク回航

抗議のほとんどは規則18（マークルーム）に関するものである。
WSRRでは、ボードがマークを回航し始めると規則18の適用が始まる。（競技者はトラピーズのフックを外し、フット・ストラップから足を踏み出し、体重をより後方、風下へ、マストをより風下へ持っていく）。高速では、ボードの後ろの水しぶきに変化するのが見える。



このような抗議で重要なのは、「ボードがマークを回り始める」ときにオーバーラップがあったかどうかを確定することである。マーク1では、オーバーラップがあるのはせいぜい3~5%の場合に過ぎない。ほとんどの場合、ボードはクリア・アヘッド、クリア・アスターンである。他の規則に関する抗議があるのは非常にまれである。

N.5 ジュリーのポジショニング

- レース中の水上で
 - スタート前のアクションは、ボードの後ろから見るのがベスト。
 - マーク1では、ボードが「回航しようとしている」瞬間のオーバーラップを見る位置から。
 - マーク2、マーク3…。ボードが「回航しようとしている」瞬間のオーバーラップを見る位置から。

スラローム・レースは高速（秒速15メートル、約30ノット）で行われる。水上では、ボードの位置に注意すること。

- レース中のビーチでのポジショニング：
 - 良い双眼鏡で監視すること
 - スタート・エリア
 - マーク1
 - 残りのコース
- レースを見ているとき
 - ダイレクト・ジャッジングと同様、何を見ているかを声に出して言うこと。

- マークにアプローチするセールの順番。
 - 「オーバーラップ」オーバーラップある場合。
 - 「ノー・イシュー（問題なし）」問題がなければ。
 - 抗議になったときに、何が起こったかアイデアを既に持っているようにするために問題の記録をとる。
- レースがビーチ近くである場合の審問場所
 - タワー
 - ジュリー・フラッグによって特定する
 - レースが遠くで行われる場合の審問場所
 - 抗議者と被抗議者が係留可能なプラットフォーム（ラバーボート）
 - ジュリー・フラッグによって特定する

N.6 抗議と救済要求

抗議者は、インシデントが発生した直後に「プロテスト」と声かけして相手に知らせなければならない。また、抗議者は、フィニッシュまたはリタイア後、可能な限り速やかにフィニッシュ・ラインにいるRCにその旨を伝えなければならない。

当事者とその証人は、審問をできるだけ早く開始するために、フィニッシュ後、常識的に可能な限り速やかにプロテスト委員会に赴かなければならない。抗議者は、被抗議者と証人を連れてくるのが推奨される。

抗議の結果は次のラウンドにとって重要であるため、抗議審問はできるだけ短時間で行われるのがよい。審問は口頭で行われ、抗議書式はなく、関係するヒートのフィニッシュ後、直ちに行われる。

N.6.1 審問の手順

審問にかかる時間は通常、2～3分程度である。

審問の手順は、いくつかの点で標準的な方法とは若干異なっている。

接触が軽微であったり、順位変動がなかったりした場合には、たとえ規則違反があったとしてもペナルティーはない。

1. その抗議が次のヒートに影響するかどうかをチェックする
 - a. 影響する場合には、RCに当該ヒートのスタートを止めるよう指示する。
 - b. 影響しない場合には、すぐに抗議の審問をするか、レース後にするかを決める。
2. 抗議の有効性をチェックする
 - a. フィニッシュ・ボートのRCに告知したか？
 - b. 水上で被抗議者に告知したか？
3. 各選手30秒以内で状況を説明。
4. ジュリーから質問。

5. 必要であれば、証人（ただし、なるべく避けること）
6. 当事者の最終陳述
7. 事実を認定し、結論および判決を決める。
8. 抗議者および被抗議者に判決を通知する
9. RCに判決（DSQか否か、RDGか否か）を伝え、審問が終了したことを伝える

N.6.2 救済

WSRRでは、救済の条件は以下に限定されている。

- 規則1.1に従って救助を与えること（自分自身を除く）。
- 大会のレース委員会、プロテスト委員会、主催団体、またはテクニカル委員会の不適切な処置または不手際。ただし、そのボードが審問の当事者であった場合は、プロテスト委員会による判決を除く。
- ボードまたは支援者の行動が、規則2に基づくペナルティーまたは規則69.2(h)に基づくペナルティーもしくは警告につながった場合。

エリミネーション・レースでは、救済として次のラウンドへの進出が与えられることがあり、その結果、より多くのボードが次のラウンドのヒートに出場することになる。ファイナルおよびラナーアップ（次点）・ファイナルにおける救済はフリート・レースと同様である。ただし、そのボードのフィニッシュ順位またはそのヒートの最下位より悪くすることはできず、そのヒート最上位より良くすることはできない。

次のラウンドへの進出を与えるためには、ジュリーは、その競技者には、もしインシデントが起これなければ、次のラウンドに進む合理的な機会があったと確信できなければならない。7位と8位のボード間の最終マークでのインシデントは、通常救済の対象とはならない。

損傷のために複数のレースで救済が与えられる可能性がある場合、ワールドセーリングのケース116の原則が適用される。これによって、1つのシリーズにおいて救済を認めることができるレース数が制限される。

審問中に、フリート全体に影響をおよぼす可能性のある救済が認められるかもしれないことが明らかになった場合、審問は中断されるべきであり、ジュリーは、全てのボードを審問の当事者にするために、フリート全体を代表して救済を要求するべきである。

www.sailing.org

sport / nature / technology



World Sailing