

# ジャッジ・マニュアル

2021年1月

sport / nature / technology

  
World Sailing

## 前書き

このマニュアルは、インターナショナル・ジャッジになる目的で知識と経験を蓄積しているジャッジのための学ぶ道具であるようにデザインされている。このマニュアルは、世界中で判定の一貫性に寄与する目的で現インターナショナル・ジャッジのための参照指針ともなるであろう。

我々のスポーツは絶えず進化しているので、このマニュアルは、常に最新の状態に保たれる生きた文書でなければならない。現在の実践を示す改善点・新課題の投稿は、歓迎する。更新版は、変更や追加があった場合、**World Sailing** ウェブサイトにて公表される。

2021年1月版では、すべての章を見直し、ほとんどの章を修正・更新し、一部の資料を削除し、新しい資料を導入した。**Racing Rules of Sailing** への言及はすべて 2021-2-24 版に更新され、**Regulations of World Sailing** は 2020年11月に承認された変更を加えた版に更新された。

このバージョンのマニュアルに貢献したインターナショナル・インストラクター、インターナショナル・ジャッジ小委員会、その他のインターナショナル・ジャッジに感謝します。

委員長 **Andres Perez**

**World Sailing** インターナショナル・ジャッジ小委員会

### 用法注記

明瞭かつ簡潔となるよう、このマニュアルは、艇に言及するときは、歴史感覚から女性を用いて、人に言及する場合は男性を用いている。

しかし、ジャッジ・コミュニティのメンバーは、人の性別がジャッジとしての能力を判断することに何の役割も果たさないことを理解している。

## 目次

- A 大会におけるレース・オフィシャル - 用語集
- B インターナショナル・ジャッジの質とスキル
- C プロテスト委員会
- D 大会前、大会期間中の最善の実行
- E 大会におけるプロテスト委員会の運営
- F 審問
- G 規則 2 と規則 69
- H 付則 T 調停
- I オン・ザ・ウォーター・ジャッジ、規則 4 2 と付則 P を含む判定
- J ジャッジとユース・セーラー
- K オセアニック・レース及び外洋レースのジャッジ
- L ラジオ・セーリングでのジャッジ
- M セーラーの分類 World Sailing 規程

## A 大会におけるレース・オフィシャル用語集

目次	ページ
A.1 序文	A1
A.2 用語の意味	A1
A.3 World Sailing 競技役員	A5
A.4 インターナショナル・ジャッジ任命申請書	A5
A.5 インターナショナル・ジャッジ申請に関する参考資料	A6

### A.1 序文

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 の方針に従っていること、セーリングの競技規則と国際統括団体であるワールドセーリングの方針によって運営されていることを確認することである。その役割は、多くの点で独特である。まず第1に、ジャッジは、競技者間の論争を決着させることが要求される。このことを行い、公正に、規則に従ってそのことを行っていると見られるために、ジャッジは『セーリング競技規則』、クラス規則、ワールドセーリングコード、IRPCAS、または国の規定を含む大会を管理するその他の規則に完全に精通していなければならない。

次に、ジャッジは、レガッタのレース公示と帆走指示書の検討、計測規則やレーティング規則への合致の問題の判定、規則違反の監視、水上での推進方法規則の適用、その他いろいろの、レガッタの多くのその他の重大な場面で援助することをしばしば求められる。

最後に、重要なことは、ジャッジは、競技の公正さに関して決定を行うことを求められていることにある。これらのことをうまく行うことは、やりがいのある、時にはやっかいな任務である。

この責任を負うために必要な知識と経験を身につけようと努力するジャッジは、我々のスポーツに対し大きく貢献している。

この章は、我々のスポーツに従事するレース・オフィシャルの用語と説明から始まり、彼らが果たす役割を説明する。次に、World Sailing インターナショナル・ジャッジの任命手続きについて説明する。

### A.2 用語の意味

セーリング競技規則(「規則」または「RRS」)

World Sailing の管轄下でレースをするときに、用いる規則。

**World Sailing-規程**

この World Sailing 規程は、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

賭け行為と腐敗防止規程

懲戒規程

資格規程

セーラー分類規程

これらは、競技規則の公表サイクル 4 年の間にいつでも変更されうるので、「セーリング競技規則」の中には含まれていない。変更は World Sailing ウェブサイト [www.sailing.org](http://www.sailing.org) に公表され、加盟各国連盟を通じて公表される。

### ケース・ブック(「ケース集」)

World Sailing は、競技規則委員会に提出された上告と質問に基づいて、「ケース・ブック」を発行している。ケース集は、規則の意味することを明確にするか、解釈の矛盾についての質問に回答する。

規則、規則の変更およびケース集は、理事会の推奨に基づき World Sailing ルール委員会により採択される。『セーリング競技規則』および World Sailing ケース集が全てのレースの規則の正式な解釈および説明であることを述べている。ジャッジは、規則を解釈するときに World Sailing 規則とケース集に従うことが求められている。

### Q&A(質問と回答)

World Sailing 競技規則 Q&A は、競技規則委員会と競技役員委員会の共同責任で、World Sailing ウェブサイト上に公表される。

回 Q&A は、競技役員、加盟各国連盟および World Sailing クラス協会へサービスを提供することを意図としており、『セーリング競技規則(RRS)』に関して、World Sailing 通じて質問を提出することができる。その回答は、RRS の公式の解釈や説明ではないが、経験豊富な協議役員の入念に検討された意見を提供することによる重要なサービスとなっている。

その回答は、RRS の公式の解釈や説明ではないが、とはいえ経験豊富な競技役員の入念に検討された意見を提供することによる重要なサービスとなっている。

これらの Q&A は、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・レースとチーム・レースのコールブックの掲載がさらに検討されます。

このサービスは、上告プロセスの「代わり」として用いるべきではないが、RRS に関する質問について検討した上での意見を簡単に提供することにある。

### World Sailing

セーリング・スポーツを統括する国際組織が、World Sailing である。World Sailing は、加

盟各国連盟、クラス協会、その他の加盟組織からなる。数ある中で、World Sailing の責任とプログラムは、インターナショナル・ジャッジ、インターナショナル・アンパイア、インターナショナル・レース・オフィサー、インターナショナル・メジャーを含む国際競技役員の訓練と認定である。

## 各国連盟

各国連盟は、その管轄下でセーリング・スポーツを管轄する組織で、World Sailing の会員でもある。多くの各国連盟は、クルージング・レースやモーターボート・レースのような追加の責任を有している。

各国連盟は、競技規則への追加の規則を規定していることが多い。これらの規程は、帆走指示書により各国連盟の管轄下でのセールボードの大会に適用される規則として含まれている。各国連盟規程の一部を削除してはならないと規定している各国連盟もあるが、国際大会ではまれにしか適用されない。

大部分の各国連盟は、プロテスト委員会の判決に対する艇またはレース委員会の上告を審問するために委員会を任命している。上告手順はその規程により国ごとに異なる。最高上告機関は、当該大会が開催される管轄の各国連盟である。World Sailing は上告を審問しない。

各国連盟は、規則の明確化や解釈の助けになるとと思われる上告を World Sailing 競技規則委員会へ提出することができる。委員会は、その判決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け入れる。

## 主催団体

レースまたは大会を計画し、実施する組織が主催団体である。主催団体は、クラブ、クラス協会、各国連盟、World Sailing 自身、またはこれらの組み合わせであってよい。主催団体は、レース委員会を任命する。主催団体または World Sailing は、プロテスト委員会またはインターナショナル・ジュリーを任命する。

## レース委員会

レース委員会は、レースを運営するために主催団体により任命された委員会である。レース委員会は、帆走指示書の公表とレースの得点に責任がある。主催団体がプロテスト委員会やインターナショナル・ジュリーを任命しない場合、レース委員会は審問を実施するためにプロテスト委員会を任命する責任がある。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による救済要求の審問においては、利害関係の可能性があるため、プロテスト委員会は、レース委員会から独立していなければならない。これが不可能な場合、プロテスト委員会は利害関係を考慮し、規則に従って進め方を決定するものとする。レース委員会のメンバーは、付則 N に従って構成されたインターナショナル・ジュリーの一員を努めてはならない。

## プロテスト委員会

プロテスト委員会は、抗議、救済要求と再開要求、不正行為の申し立て、支援者が規則を破ったかもしれないという報告などを審問する。プロテスト委員会は主催団体またはレース委員会により任命される。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く、レース委員会の小委員会であってもよい。プロテスト委員会は、付則 N の要件に適合している場合、インターナショナル・ジュリーの資格を与える。

## 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)と付則 N の要件に適合するプロテスト委員会である。インターナショナル・ジュリーは主催団体により任命され、各国連盟規程に基づき必要とされる場合には各国連盟の承認を得なければならない。インターナショナル・ジュリーは、レース委員会とテクニカル委員会から完全に独立しており、これらの委員会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対する卓越した知識と広範なプロテスト委員会の経験のある経験豊富なセーラーからなる。委員は異なる国籍の人達から構成され、過半数は World Sailing 認定インターナショナル・ジャッジでなければならない。インターナショナル・ジュリーが付則 N に記載された手順に従って自らを運営している場合、規則 70.5 に記載されている通り、その判決は上告の対象としてはならない。

インターナショナル・ジュリーの責務には、第 5 章の規則に基づいて生じるすべての抗議、救済要求、およびその他の事項の審問と決定が含まれる。主催団体、レース委員会およびテクニカル委員会から要請があれば、競技の公正さに直接影響するあらゆる事柄について助言し、援助もする。インターナショナル・ジュリーは、参加資格、計測証明書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、艇または装備の変更を許可する。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付託された事項についても決定する。

## テクニカル委員会

テクニカル委員会は、大会の主催団体またはレース委員会により任命され、主催者が指揮するように、かつ、規則に求められるように、装備の検査および大会計測を実施する。その役割に、艇を計測し、競技会の開始前にクラス規則に従っていることをチェックし、競技会中にチェック（セールブラック・バンド内のセット、バラストの配置、衣類の計量、その他）を実施することを含めることができる。

審問の間、プロテスト委員会が計測規則の意味について疑問を持った場合、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、その機関の決定にしたがうものとする。クラス・ルール・オーソリティーは、クラス・ルール、その変更、およびクラス・ルールの解釈について最終的な承認を行う機関である。クラス規則の解釈手続きは、World Sailing Regulation, World Sailing Class Associations に定義されているが、同規則に定義されている WS-Class agreement に別途規定されている場合を除く。このマ

ニュアルの「審問」の項にある計測抗議に関するパラグラフも参照されたい。

### **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**

用語「ジャッジ」は、プロテスト委員会のメンバーを表す言葉として用いられている。「ナショナル・ジャッジ」の肩書は、適切に資格のある人に対し「ナショナル・ジャッジ」を訓練するプログラムを実施している各国連盟により与えられる。「インターナショナル・ジャッジ」の肩書は、World Sailing 規定中の基準を満たしている人に対し World Sailing により与えられる。

### **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、マッチ・レース、チーム・レース、アンパイア制フリートレース中に水上で判定を下し、ペナルティーを課すことができるジャッジのことである。アンパイアは、通常、付則 C-マッチ・レース規則と権威ある World Sailing マッチレース・コールブックの高度に修正された規則、またはアンパイア制フリートレースの規則の場合は、World Sailing のウェブサイトから入手できる付属文書 Q によって管理される。アンパイアは、マッチ・レースおよびチーム・レースの競技中にプロテスト委員会を構成し、必要に応じて審問を行うことができる。

## **A.3 World Sailing レース・オフィシャル**

World Sailing は 1981 年にインターナショナル・ジャッジ・プログラムを創設し、競技者の 3 つのニーズに応えました。第 1 に、世界選手権やその他の注目を集める大会でプロテスト委員を務める、知識と経験のある個人を特定する必要性、第 2 に、これらの国際大会でプロテスト委員が競技者の多様な国籍やセーリング文化を反映することを確実にする必要性、第 3 にレガッタ終了までに結果を決定する必要性です。

それ以来、World Sailing はジャッジの訓練と認定プログラムから、計測員、アンパイア、レース役員、テクニカル員、クラスの代表者に拡大してきました。セーリング競技規則を運用するためのレース・オフィシャルの訓練と認定は、World Sailing の中核的な目的であると認識されている。

World Sailing のレースオフィシャルズ管理規程は、レースオフィシャルズのガバナンスについて記述している。レースオフィシャルズプログラムは、レースオフィシャルズ委員会の権限のもとで運営される。インターナショナル・ジャッジプログラムは、その小委員会である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。その責任と付託事項は World Sailing Regulation, Committees に記載されています。規則と現在の更新は下記で入手できる。  
<https://www.sailing.org/documents/regulations/regulations.php>

## **A.4 インターナショナル・ジャッジの（再）任命申請について**

World Sailing 競技規則「競技役員の管理」では、競技役員の管理について記述されている。インターナショナル・ジャッジとして任命されるための要件は、申請手続きとともに、

World Sailing 規則、審判員、および World Sailing 発行の「レース・オフィシャルの役割、資格、能力」、World Sailing 国際レース・オフィシャルのための申請書類に提示されている。

インターナショナル・ジャッジになるためのリソースペーパーは、以下のサイトで入手できる。

[http://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/become\\_a\\_judge.php](http://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/become_a_judge.php)

インターナショナル・ジャッジになるために必要な具体的な資格は、規程、オフィシャルズ、World Sailing 発行の「レース・オフィシャルの役割、資格、能力」の最新版に記載されている。

インターナショナル・ジャッジの試験の準備として、受験者は試験で使用される英単語のリストを確認することが推奨される。

自分が務めた大会が主要大会とみなされるかどうかを評価するために、「レース・オフィシャルの役割、資格、能力」も参照してください。

インターナショナル・ジャッジの一次審査パッケージは、以下のサイトからオンラインで入手できます。

[http://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/become\\_a\\_judge.php](http://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/become_a_judge.php)

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 1 回目のインターナショナル・ジャッジ応募の参考資料

初めて申請する場合は、イベントでのジャッジのパフォーマンスを説明した推薦状を添付する必要がある。イベント前に、申請者はイベントのジュリー・チェアマンに推薦状を提供するよう依頼しなければならない。ジュリー・チェアマンは、大会期間中に推薦状を完成させ、World Sailing に提出します。このプロセスのガイドとして、「申請者用イベント参照マニュアル」と「ジャッジ用イベント参照マニュアル」がある。これらのマニュアルには、リファレンスの要件とスケジュールが記載されている。これらは、World Sailing のウェブサイトから入手可能である。

[http://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/become\\_a\\_judge.php](http://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/become_a_judge.php)

### 候補者とジュリー・チェアマンのための推薦状に関するガイダンス

大会終了後、ジュリー・チェアマンは大会会場で用紙に記入し、申請者と評価を協議し、直ちに World Sailing (raceofficials@sailing.org) に提出する。

ジュリー・チェアマンは、「ジュリー・チェアマンのためのガイダンス」を知っておく必要がある。

申請者は書類のコピーを受け取る権利があり、受け取った後、ジュリー・チェアマンまたは World Sailing 事務局に直接請求することができる。

## B インターナショナル・ジャッジの質とスキル

目次	ページ
B.1 行動規範	B1
B.2 利害関係	B2
B.3 職務の適性	B2
B.4 不適切な行為または能力の申し立て	B4

### B.1 行動規範

World Sailing インターナショナル・ジャッジは、セーリング・スポーツの最も人目にさらされる競技役員である。従って、ジャッジは、能力、礼儀正しさおよび誠実さの最高レベルで行動することが必須である。ジャッジは、決してセーリング・スポーツの名誉を傷つけることがあってはならない。

特に、インターナショナル・ジャッジは次のことが期待されている。

- 競技規則、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。
- それぞれの判決が規則および公正と客観性の原則に基づいて、偏見なしに注意して行われることを確実にすること。
- 大会期間中と大会後、プロテスト委員会の討議の秘密を維持すること。
- 同僚、競技者、レガッタ役員、チーム役員、コーチ、支援者、主催者側の者と礼儀正しく、ていねいで、偏見なく、忍耐強くあること。
- 同僚、競技者、レガッタ役員、チーム役員、コーチ、支援者、主催者側の者と文化の違いを尊重すること。
- プロテスト委員会への招きを受諾する前に、あれば利害関係を明らかにし、その後、新しい利害関係となりうる状況の変化を明らかにすること。（World Sailing 規定-利害関係を参照）
- 大会に時間通りに到着するよう計画し、最終の抗議の問題を解決するまで留まること。
- 必要な経費のみを受け取り、他の取り決めが主催者と同意されていない限り、経費が払い戻される場合、正当で必須の現金払いの費用のみを請求すること。
- 時間を守り、水上と陸上で適切な衣服を着用すること。
- プロテスト委員会室、その他の建物、レガッタ会場の禁煙エリア内と水上で判定している間、喫煙を控えること。
- 審問の前と審問中および水上での飲酒を慎むこと。審問前に食事をとる場合でも、酒類は避けなければならない。ジャッジは大会期間中、決して酩酊してはならない。

この行動規範を実践しないジャッジは、任命が終了するおそれがある。

## B.2 利害関係

レガッタに従事するレース・オフィシャルズという状況においては、セーリング競技規則の定義「利害関係」に記されているように、利害関係が存在する。

World Sailing は、レース・オフィシャルズが従事する大会に関して利害関係があるかどうかを判断するために参考となる文書を発行している。それらは次の World Sailing のウェブサイトで見ることができる：

[www.sailing.org/raceofficials/conflict-of-interest.php](http://www.sailing.org/raceofficials/conflict-of-interest.php)

- ・セーリング競技規則、定義「利害関係」
- ・World Sailing 規程 34- 「利害関係」
- ・World Sailing 「レース・オフィシャルズの利害関係を評価するためのレース・オフィシャルズ委員会のガイドライン」
- ・規約委員会の解釈

## B.3 適性

インターナショナル・ジャッジは従事する大会のタイプで必要とされるサービスを提供することが期待されている。招待を受ける前に、その大会の必要条件と必要な機能を実行するあなたの能力を理解することはあなたの責任である。それぞれの大会に置いて必要とされるものは全て同じではないので、ジャッジに期待されている活動には範囲がある。

大会での役割	必要なスキル
審問	<ul style="list-style-type: none"><li>・一般的に英語で適切な表現で、読み、書き、話すこと。</li><li>・適切なビジョンと聴取、必要に応じて支援すること</li><li>・強力な論理的思考力および規則の記憶力、分析、決定すること。</li><li>・抗議および救済要求の事実と判決を評価することおよび記述すること</li><li>・規則 69 の申し立ておよび判決を記述すること</li></ul>
水上へ行く	<ul style="list-style-type: none"><li>・小型動力船の操縦</li><li>・港湾からボートへ、ボートからボートへ（海上のレグで）必要な移動をすること</li><li>・水上でバランスを保つ敏捷性</li><li>・艇のクラスのセーリングの特性を考慮して、干渉せずに艇を監視するためのボート・ポジショニング</li><li>・VHF（しばしば免許が必要）および個人無線チャンネルの通信手順の適切な使用</li><li>・あらゆる条件で長期間水上で過ごすための体力</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船上から同僚を救助するための体力</li> <li>・レースに従事し、レースに影響するかもしれないもしくは結果的に審問になるかもしれないいかなる問題をも記録する集中力</li> </ul>
付則 P に基づく 規則 42 の判定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記「水上へ行く」を参照</li> </ul> <p>規則 42、クラス特有の共通の動きおよび付則 P の全体の理解</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・規則 42 に対するクラス特有の変更の知識</li> <li>・レース中の艇への影響を最小限に抑えながら動きを判断するためのボート・ポジショニング</li> </ul>
高速船団と水上へ行く	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記「水上へ行く」を参照</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・いかなる状況であっても、コース全体の高速移動に耐える能力</li> <li>・早く接近するボートや、衝突コースにジャイブしたりタックしたりする可能性のあるボートに対する継続的な警戒</li> </ul>
ウィンドサーファー／カイトボード	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記「水上へ行く」を参照</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する付則の規則変更に関する知識</li> <li>・コースの帆走のための特別なルートの知識</li> </ul>
外洋／長距離レース	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IRPCAS と WS offshore Special Regulations の完全な理解</li> <li>・ナビゲーション計算、追跡システムなどの知識</li> <li>・修正された抗議手順</li> <li>・裁量ペナルティシステム（時間、停止、滞在）</li> </ul>
直接判定およびアンパイアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記「水上へ行く」を参照</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・有効なフリート審判のルールと手順の完全な理解</li> <li>・メダルレースのアンパイアリングおよびフリートレースの直接判定のためのボート・ポジショニング</li> <li>・規則の 2 章違反の速やかな判定</li> <li>・必要に応じて、上記「付則 P のジャッジ規則 42」を参照</li> </ul>
ラジオ・セーリングのアンパイアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・付則 E およびその手順の完全な理解</li> <li>・規則の 2 章違反の速やかな判定</li> <li>・長期間の競技期間の間を通して、立って移動するために必要な体力</li> <li>・アウトドアで長期間過ごすこと</li> </ul>

ジャッジは、イベントで奉仕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に、自分の能力を現実的に評価する必要があります。適切に奉仕できないときにイベントへの招待を受け入れると、残りのプロテスト委員会、そして最終的には競技者に影響を及ぼします。以下の自己評価表は、審査員がさまざまな種類のイベントの要件に関連する能力を評価するのに役立ちます。

私の能力レベル			
イベントの要件	まだ／今ではない	途中	有能
審問			
水上へ行くこと			
競技規則 42 付則 P			
直接判定			
高速船団			
ウィンドサーファー			
カイトボード			
無線帆走			

個人の能力は時間とともに変化する可能性があるため、その人が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。これはあなたがジャッジをできる大会のタイプがあなたのキャリアの過程で変化す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制限がある場合、プロテスト員会に求められている役割を果たせないならば招集に応じないでください。
- 対応が必要な特別な要求がある場合は、招集に応じる前に、プロテスト委員会の委員長またはレース・オフィシャルズの面倒を見る主催者の代表者に通知してください。
- 民家に宿泊を割り当てられる場合、ペットや煙草の煙などにアレルギーがあるかどうか、または移動が制限されているかどうかなどについて主催者に通知してください。
- 食事制限がある場合、到着前に通知してください。

#### B.4 不十分な行為と能力の申し立て

World Sailing 規定、懲戒、上告及び再審の規程は、World Sailing のレース・オフィシャルズの不十分な行為と能力の申し立てを World Sailing チーフ・エグゼグティブ・オフィサーに提出される報告書を提供している。そのような報告書を受け取った場合、World Sailing は、その申し立てを考慮するために規程、レース・オフィシャルズの能力、の手順を使用する。必要に応じた調査の手順、考えられる判決および相応しい制裁とともに、そのレース・オフィシャルに可能な上告手順がこの規定に記されている。

## C プロテスト委員会

目次	ページ
C.1 序文	C1
C.2 利害関係	C1
C.3 構成	C2
C.4 上告否認ジュリーとインターナショナル・ジュリー	C2
C.5 インターナショナル・ジュリー構成の各国連盟による承認	C3
C.6 3人インターナショナル・ジュリーの World Sailing による承認	C3
C.7 責任	C3
C.8 インターナショナル・ジュリーの追加の責任	C4
C.9 手順	C4
C.10 インターナショナル・ジュリーパネル	C4
C.11 オフサイト・プロテスト委員会のメンバー	C4
C.12 オフサイト当事者および証人	C5
C.13 遠隔審問への提言	C5

### C.1 序文

主催者が競技者に対しジャッジするサービスを提供する範囲と程度は、大会のタイプによる。そのサービスは、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、ハイレベルな大会において World Sailing により任命され承認された上告否認のインターナショナル・ジュリーまで様々である。ほとんどの場合、最も多くの経験を有するジャッジ（しばしば、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）は、プロテスト委員会の委員長を務めるように求められ、規則や手続きが確実に守られる責任を負う。

### C.2 利害関係

レガッタへの招待を受ける前に、ジャッジは自分に利害の対立があるかどうか、あるいはあると思われる可能性があるかどうかを判断しなければならない。もしそうであれば、競技のレベルや利害の対立を考慮した上で、それが招待を受けることを妨げるほど重大であるかどうかを判断するためにプロテスト委員長に連絡しなければならない。もし疑問があれば、ジャッジまたはプロテスト委員長は World Sailing に相談してもよい。

規則 63.4(d)は、利害関係のある者が World Sailing の主要大会においてプロテスト委員会の委員となることを認めていない。

さらに、World Sailing 規則「利害関係」は、利害関係を認識している World Sailing 公認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たレガッタへの招待を辞退することを要求している。

レガッタ期間中、規則 63.4 は、ジャッジがプロテストまたは救済の要求に関連して利害関係が生じる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それを申告するよう示している。

### C.3 構成

通例、主催団体がプロテスト委員会のメンバーを任命する。世界選手権大会のようなレガッタでは、この決定は主催団体とクラス協会との間でなされることが多い。唯一の例外は、オリンピックやその他の選手権大会など、World Sailing がプロテスト委員会の任命に責任を負う特定の大会で発生する（World Sailing 競技規則オリンピックセーリング競技規則、World Sailing 競技規則その他の大会参照）。プロテスト委員会の委員長は、しばしばプロテスト委員会のメンバーを募集するための招待状を送るよう依頼されるが、組織機関またはレース委員会に代わってそれを行う。

プロテスト委員会を構成するとき、艇のタイプやレースの種類を考慮すること。プロテスト委員会メンバーの最低 1 名は、帆走する艇およびクラスまたは種目の規則と慣習に十分に精通していなければならない。ウィンドサーフィン・レガッタでのプロテスト委員会は、ワン・デザインの世界選手権大会や外洋レースより別の問題に直面するだろう。

できれば、地元の状況を熟知しているメンバー 1 名を含めることも役立つ。

セーラーが他のクラブから来たオープン大会では、通常レース委員会から独立した 3 人のメンバーからなるプロテスト委員会を主催団体が任命することが望ましい。嗜好、偏見または利害関係が現れることを避けるために、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ができる。より高いレベルの経験と知識を保証するために、多くの各国連盟はナショナル・ジャッジ制度を持ち、ナショナル・ジャッジとして訓練し認定している。いくつかの各国連盟は、国内大会において、プロテスト委員会のメンバーは過半数のナショナル・ジャッジを含むことを要求している。

付則 P が規則 42 「推進方法」の水上ジャッジに使用される場合、プロテスト委員会のメンバーの大半は、この専門的なタイプの審問に経験豊富であるべきである。これは、オブザーバーがこの役割に任命された場合、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・ジャッジが 1~2 名入る余地があることが多く、その経験が有益に働くことがある。ジュリー・チェアマンは、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の支援を、ジュリーメンバーに委任することができます。

### C.4 上告否認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決定またはその手続きに異議を申し立てる権利を与えている。しかし、規則では、上告を否認することができる条件も定めている。ほとんどの場合、これは付則 N に準拠したインターナショナル・ジャッジの任命によって行われる。さらに、規則 70.5 では、上告を否認することを許可するための他の 2 つの規定を設けている。この 2 つのケースでは、必要な許可を得ることと、プロテスト委員会のメンバーの選定において、規則のすべての要件を遵守するように注意しなければならない。

インターナショナル・ジュリーのために提供されたガイダンスのいくつかは、上告否認申し立て禁止の地位を与えられたプロテスト委員会にも有用である。

インターナショナル・ジュリーを成功に導くための重要な 2 人は、委員長と副委員長であ

る。プロテスト委員会が独立していると見られるためには、委員長は競技者によく知られ、尊敬されており、大会開催国と国籍が同じでないのが最も良い。「地元」の副委員長に、レガッタ前の事務案件と組織化の任務について責任と権限を与える。

レガッタ主催者は通常「地元」のジャッジを知っているので、「地元」のジャッジは、プロテスト委員会を組織するのを手伝うよう最初に求められる。この時点で、「地元」のジャッジは、自分が副委員長で、外国人が委員長になった方が、プロテスト委員会が独立していることが容易に理解されるだろうことを説明するとよい。「地元」のジャッジはまた、委員長をつとめるのにふさわしい外国人のジャッジを招聘するのを手伝うことを申し出て、委員長とともにプロテスト委員会の残りのメンバーを集めることを勧める。

付則 N には、インターナショナル・ジュリーが適切に構成されることに関する要件が記載されている。各国連盟のグループは、World Sailing 規約に示されている。スケジュール A (World Sailing 規約 40) に示されている。プロテスト委員会メンバーの国籍は重大な利害関係となり得ない。(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とテクニカル委員会から独立しているので、プロテスト委員会メンバーがレース委員会あるいはテクニカル委員会のメンバーになることはできない。

インターナショナル・ジュリーの総員が、病気または緊急事態により 3 名または 4 名に減少した場合、主催団体は適格な代替者を見つけるため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・ジュリー構成の各国連盟による承認

いくつかの各国連盟は、各国連盟規程に基づきインターナショナル・ジュリーの任命について承認を求めている。承認が必要とされる場合、主催団体は通常、提案する委員長とインターナショナル・ジュリー・メンバーの氏名を含めて大会の詳細を提出する必要がある。

RRS N1.8 は、各国連盟がインターナショナル・ジュリーの任命に関し連盟の承認が必要であると規定している場合 (RRS 91 (b)参照)、その承認通知を帆走指示書に含めるか、公式掲示板に掲示することを求めている。

## C.6 3 人のインターナショナル・ジュリーの World Sailing による承認

規則 N1.7 に基づく限定された状況において、World Sailing は、3 つの異なる各国連盟 (グループ M、N および Q 内では 2 つ) からインターナショナル・ジャッジである 3 人のみのインターナショナル・ジュリーを組織することができる。World Sailing 規程とその他イベント規程に基づき World Sailing に申請される。

## 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・ジュリーの主たる任務は、抗議、救済要求、支援者に関する報告、規則 69 に基づく申し立てと、その審問を実施することである。その責任は、規則 42 (推進方法) の水上での判定と規則遵守の監視を含む

ことまで広げられるかもしれない。プロテスト委員会は、求められた場合に、レース委員会や主催団体に助言を与え、レガッタで起こる問題の解決を助ける。

## C.8 インターナショナル・ジュリーの追加の責任

インターナショナル・ジュリーの主な職務は、プロテスト委員会と同じです。しかし、実際にはレガッタのレベルが高ければ高いほど、ジャッジ、主催者、競技者にかかるプレッシャーは大きくなる。インターナショナル・ジュリーで構成されたプロテスト委員会の判決を上告する権利はないため、セーリングの評価は、正しく公正な判決を行うそのレガッタのインターナショナル・ジュリーにかかっている。

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平性に直接影響を及ぼす事項について助言し、支援する責任がある。これらの大会では、インターナショナル・ジュリーは、資格、計測、艇の証明書の問題の判定および競技者の交替、艇、セール、装備の交換の認可を求められることが多い（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 の要求事項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決定は、全委員の単純多数決によるものとする。投票数が同数の場合、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 名未満のパネルで審問を行うための要件は、規則 N1.4(b)に概説されている。パネルは、異なる MNA から 3 名のジャッジを必要とし、そのうちの 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、インターナショナル・ジュリーのパネルであることを伝えなければならない。

当事者は、認定された事実に関するものを除き、パネルの決定に不満がある場合、インターナショナル・ジュリーによる審問を受ける権利がある。実際には、これはインターナショナル・ジュリーが元の審問での手順を見直すことを意味する。彼らは結論と判決が事実と一致するかどうかに関心を合わせる。この新しい審問は、RRS 66 に基づく再開ではない。インターナショナル・ジュリーはパネルが間違いを犯したかもしれないと判断したら、審問の再開を決定することができる。

## C.11 オフサイトでのプロテスト委員会のメンバー

付則 N は、インターナショナル・ジュリーの要件を概説し、付則 M は説明のみで、審問の進め方に関する提言を与えている。プロテスト委員会のメンバー全員が物理的に審問へ出席することを要求するものではないが、これが通常の場合でなければならない。しかし、いくつかの例外的なケースでは、プロテスト委員会は、全員が物理的に一緒にいなくても、遠隔審問を採用するよう行動することができる。

たとえば、以下の状況では、メンバーの 1 人または全員の物理的な出席なしに進めることは理にかなっている。

- 大会が始まる前に決定しなければならない場合。例えばセーラーの資格または分類について。
- 大会が終了した後に決定しなければならない場合。例えばテクニカル委員会が数日かかる複雑な計測抗議。
- 外洋レースで、または。
- 病気や緊急事態のために全ジュリーまたは1パネルに5人未満のメンバーしかおらず、努力したが適格な代替者が合理的に見つからない場合。

## C.12 オフサイトでの当事者および証人

RRS 63.3 は、当事者が審問全体に出席する権利を付与している。当事者が出席しない場合、プロテスト委員会が審問を続けることも認めている。

成功事例は、審問中にすべての当事者と証人が物理的に出席するようにすることである。しかし、プロテスト委員会が遠隔審問を採用することにより、審問に参加することができる例外的なケースがいくつかある。例えば、オフサイトのプロテスト委員会に対するものと同様である。

## C.13 遠隔審問への提言

2020年のCOVID-19の大流行により、多くのプロテスト委員会がテレビ会議技術を活用して審問を行うようになった。技術の進歩、特にビジネスミーティングや教育プログラムの進歩に伴い、さらなる発展が期待される。以下は、このジャッジ・マニュアルの2021年1月までの見直しまでに得られた教訓である。これは進化するプロセスであるため、更新や改善されたシステムが引き続き開発される。

遠隔審問は、ビデオ会議システムを用いて実施され、審問に関わるすべての関係者に同時に伝えられるのがよい。ビデオ会議システムは、インターネットを使用して、関係者の少なくとも音声および動画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、プロトコルまたはデバイスである。審問室テーブルのビデオ・フィードや仮想ホワイトボードのような他のストリームも含めることができる。

リモートで審問を行うには、強力なブロードバンド接続が不可欠である。これには、主催者によるレガッタ前の支援が必要かもしれない。プロテスト委員会が、広範囲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、それがベストである。強力なインターネット接続を利用可能にするのは、当事者と証人の責任である。当事者や証人が車で運転中にインターネットを使用すると、通常、よくても断続的なかべーとなる。

今後、より多くの審問がインターネット上で行われ、当事者やジャッジがさまざまな場所にいる可能性があることは容易に想像できる。存在する場合、オンサイト・プロテスト委員会メンバーはこれを設定する上で大きな役割を担っている。以下は、彼/彼女の追加任務の非網羅的なチェックリストである：

- 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。対面での審問よりも時間がかかる。
- 大会中に行われる審問の場合、オフサイトの人が対応できるようなデフォルトの審

問の時間をあらかじめ決めておく。関係するすべての人のタイムゾーンを考慮すること。

- 審問要求書とその他の文書のコピーを、オフサイトのプロテスト委員会メンバーと当事者に送付する。
- 当事者が証拠ビデオを使用する場合は、事前にコピーを入手して、オフサイトのプロテスト委員会メンバーおよび当事者に転送する。
- すべての当事者と証人が、他人と連絡をとることなく、部屋の中に一人であることを確認する。
- ビデオ会議プラットフォームの控室機能を活用し、証人を移動させ、他の証拠を聴かせないように審問を行う。
- 審問室とオフサイトの両方で、誰もが手順に満足していることを確認する。

いくつかの遠隔地では、ビデオ会議の遠隔審問が不可能かもしれない、例えば、外洋レース中。この場合にのみ、遠隔審問は電子メールで処理しなければならない。このプロセスは、「オセアニック・レース及び外洋レースのジャッジ」の項に詳述されているように、レース公示や帆走指示書に記載されているべきである。

## D 大会前、大会期間中の最善の実行

目次	ページ
<b>大会前</b>	
D.1 大会前の委員長の責任	D 1
D.2 委員長と副委員長のコミュニケーション	D 1
D.3 インターナショナル・ジュリーの大会での責任を決める	D 2
D.4 レース公示と帆走指示書のドラフトを確認する	D 2
D.5 プロテスト委員で作業を割り振る	D 3
<b>大会で</b>	
D.6 到着	D 5
D.7 World Sailing ジュリーポリシー	D 6
D.8 最初のプロテスト委員会のミーティング	D 7
D.9 レース委員長、プリンシパル・レース・オフィサー、その他競技役員との レース前のミーティング	D 7
D.10 競技者とのブリーフィング	D 8
D.11 支援者とのコミュニケーション	D 9
D.12 メディアとのコミュニケーション	D 9
D.13 調査員の任命、規則 69 の申し立て	D 10

### 大会前

#### D.1 大会前の委員長の責任

大会が始まる前にプロテスト委員長と副委員長は様々な作業の実行や割り当て、アイテムの確認などがある。

委員長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ことができる。もし可能であれば、委員長は、主催団体がプロテスト委員会に関する責任を認識していることを機転を利かせて確認すべきである。

事前準備は主に委員長と副委員長が担当するが、他のメンバーが協力してくれれば、プロテスト委員会の準備はより良いものになる。

#### D.2 委員長と副委員長のコミュニケーション

大会が始まるかなり以前から委員長と副委員長の作業は以下が含まれる。

- レース公示と帆走指示書のドラフトを確認。
- もし必要なら、主催団体大会のためにジュリーを選ぶのを手伝う。
- 主催団体との間で、経費や宿泊費の払い戻しについて合意する。
- 陸上及び水上での行動に関するプロテスト委員会の要求事項を主催団体に伝える。
- プロテスト委員会の最初のミーティング時刻を決定し連絡する。

- 主催団体がセーラーやレース委員会のためにオンラインシステムを使用しているか、またどの程度使用しているか検証する。
- その他、メンバー間での義務や作業の分担。

### D.3 インターナショナル・ジュリーの大会での責任を決める

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、主催団体の要求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の責任が記載されている。

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、それらのメンバーは含まない。また、レース委員会を監督・指揮するものでもない。慎重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問題について、改善点やアイデアを競技役員に提案することができる。レース委員会の決定が救済措置の審問で問題になった場合、プロテスト委員会はその決定に関与していないため、公平な判断を下すことができる。

### D.4 レース公示と帆走指示書のドラフトを確認する

レース公示は、事実上、イベントの主催者と競技者間の合意または契約である。主催者は大会を運営するための条件を提示し、競技者はその情報をもとに、時間、労力、資金を投じて参加するかどうかを決定する。

したがって、レース公示には、競技者がその大会に参加するかどうかを判断するために必要な情報が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、資格（乗組員の重量制限、国籍、計測またはレーティング証書など）、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 とワールドセーリングのウェブサイトで公開されているレース公示と帆走指示書は、レース公示を見直すために使用され、必要な情報がすべて網羅されていることを確認し、一貫性を保つために標準的な表現が使用されていることを確認し、将来の問題を防ぐために使用されるべきである。

競技者が文書にアクセスしたり、要求（審問、スコアリング、クルーや機材の交代など）を提出するためにオンライン・プラットフォー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：インターネットに接続されたスマートフォン）を記載する必要がある。具体的なプラットフォームの詳細は、後で指定することができる。

しかし、万全を期しても、レース公示の変更が必要な場合がある。例えば、ハーバーが船舶によって塞がれていたり、政府当局によって使用可能な無線周波数に変更されたりすることがある。ほとんどの場合、競技者はその変更を理解して受け入れますが、変更は最小限にとどめなければならない。

レース公示と帆走指示書に RRS 付則 J の要求事項の相違や省略がないかどうかを確認す

る。レース公示、帆走指示書、または大会を管理する他の文書のいずれかに矛盾がある場合、規則 63.7 は、抗議または救済要求を決定する際に、影響を受けるすべての艇にとって最も公平な結果をもたらすと信じる規則を適用するよう、プロテスト委員会に指示する。しかし、良い方法は、矛盾が発見された時点で、レース通知および／または帆走指示書を修正することである。

World Sailing Advertising Code の変更には、慎重な検討が必要である。広告の制限はレースの公示に記載されなければならない。何らかの代替案や裁量的な罰則システムが組み込まれていない限り、プロテスト委員会は、「艇はしなければならない」または「艇はしてはならない」という言葉を含むセーリング指示に従わなかったことを事実として認定した後、その艇を失格とする以外に選択肢はない。

スタート・ライン、フィニッシュ・ライン、コースの説明は明確でなければならない。プロテスト委員会のメンバーが簡単に理解できなければ、競技者の中にも混乱する人が出てくる。

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は、最終的なドラフトに合意する前に帆走指示書を確認すべきである。メンバーは、レース委員会に提出する前に、これらを検討する委員長にコメントを送るべきである。プロテスト委員会のすべてのメンバーは、最終文書を確認し、修正点があれば競技者ブリーフィングの前にレース委員会に提案できるようにすべきである。しかし、土壇場での変更は、レガッタを開催するために必要なものだけに限られるべきである。

## D.5 プロテスト委員で作業を割り振る

少なくとも渡航の2週間前には、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、歓迎の意を伝えるべきである。プロテスト委員会委員長は、プロテスト委員会の運営方法を検討し、第1回プロテスト委員会をいつ開催するかを決定し、プロテスト委員会メンバーに作業を割り当てて伝えるべきである。これにより、メンバーは事前に十分な旅行計画を立て、十分な準備をして大会に臨むことができます。最初のプロテスト委員会ミーティングのための簡単なドラフトアジェンダは、経験の浅いジャッジが議論されるトピックを見て、それに貢献するための準備をするのに役立つ。

これらの仕事は、大会の種類やプロテスト委員会の規模によって異なる。ほとんどの大会は、適用されるすべての規則、公示のテンプレートなど、プロテスト委員のタスク、およびプロテスト委員会が大会で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含む、共有の文章収納庫例：Dropbox または Drive) を確立することが有用である。プロテスト委員長は、各委員の経験、インターナショナル・ジュリーの参照評価を行う必要性、および現地の言語に関する考慮を行うべきである。委員会メンバーにタスクの希望を聞き、可能であれば、作業を割り当てる際にこれらを考慮することは良い習慣である。

多くの大会の典型的な作業とは

**レース公示と帆走指示書。** この作業では、レース公示、帆走指示書、および大会を管理するその他の文書を大会前に確認する。大会では、プロテスト委員会のすべてのメンバーが修正事項を入手できるようにする。

**主催団体との連絡役。** この作業は通常、委員長が行うが、現地の言語事情を考慮すると、現地の言語を話す人に任せるのが適切な場合もあります。

**レース委員会との連絡役。** この作業には通常、毎日のミーティングに出席し、レース委員会の意図をプロテスト委員会に伝えることが含まれる。毎日のレース後にどの委員会がプロテストタイムリミットを掲示するかについて合意する。また、プロテスト委員会がレース委員会の注意を引くべきだと判断した問題を外交的に伝えることも含まれる。この作業は、資格のあるレースオフィサーでもあるメンバーに割り当てられることもある。

**テクニカル委員会との連絡役。** 大会中に発生した計測やクラス規則の問題について、テクニカル委員会との連絡を行う作業である。

**質問と回答。** この作業はプロテスト委員会に書面で提出された質問事項を受領したプロテスト委員会での取り纏めと公式掲示板での回答の準備である。

**審問の管理。** この作業は、審問要求の受領を確認し、適切に審問や仲裁の日程を決め、関連するすべての通知が規則に従って掲示され、スコアラーにスコアの変更が伝えられるようにすることである。この作業は、主催団体からがジュリー・セクレタリーが提供されるかどうかによって異なる。

**オン・ザ・ウォーターの割り当て。** 付則 P が適用される場合、水上でのジュリーの割り当ては各日ごとに決定される。これは、既存のローテーション・ポリシー、各ジャッジの経験、実施されている国際的なジャッジ・リファレンス・アセスメントを考慮する必要がある。

**コースチーフ。** 複数のクラスがある大会では、各コースに1名のジャッジが配置され、コース上のジャッジの水上活動を管理し、コースレースオフィサーとの連絡を行う。

**規則 42 違反の一覧表。** 付則 P が適用される場合、この作業では違反を集め、帆走指示書で要求されている通りに掲示し、得点の変更をスコアラーに伝える。

**艇。** この作業は、プロテスト委員会に割り当てられた水上設備（艇、艇の鍵、水上安全設備、旗、着艇と燃料補給の手配）を管理することです。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任せるのが最適です。

**公式掲示板。** この作業では、大会の公式告知板やウェブサイト規則に沿った正しい情報が表示されていることを確認し、プロテスト委員会の行動の結果としてスコアに変更があった場合、それが結果に反映されていることを確認する。

**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は、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

るメンバーを任命することをお勧めします。これらのシステムの限界や利点を理解することは、それらを証拠として提出する審問では不可欠である。

**旅費の払い戻し。**この作業は、プロテスト委員会の全メンバーが旅費の請求書を主催団体に提出し、払い戻しが大会で、または全員に通知された取り決めによって支払われることを確認することを含む。

**ジャッジの育成。**これはオプションではあが、メンバーの経験の幅が広い大規模なプロテスト委員会やインターナショナル・ジュリーでは重要な作業です。これには、最新のトピックに関する非公式で日常の規則対談と議論を組織することが含まれる。トピックの例としては、規則 42、支援者の問題に関する手順、最近のルール変更、最近の Q&A の決定、該当する場合はメダルレースの審判などがある。これらのセッションは、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。プロテスト委員会の委員長は、プロテスト委員会のメンバーに、継続的な教育のために、これらのセッションに貢献するよう求める。プロテスト委員長は、プロテスト委員会のメンバーに、継続的な教育のために、これらのセッションに貢献することを求める。

**ソーシャル、昼食、水。**この作業は、ジャッジが大会に合わせて昼食や水を海上または陸上で取れるようにすることと、夕食の手配をすることである。

**将来のレガッタのために良いアイデアを記録。**レガッタ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プラクティスの変更、およびその他の手続きを記録する。委員長と協力して、レガッタ後の報告書をまとめる。

**レガッタレポートのまとめ。**委員長は、大会を通じて収集した関連するアイデアを含むレガッタレポートをまとめ、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、大会によっては作業の一部が適用されない場合もあります。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、必要に応じてヒアリングパネルに参加し、仲裁を行うことが求められる。

## 大会で

### D.6 到着

委員長は、大会スケジュールに基づいて、ジャッジの到着スケジュールを主催団体と調整する。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よい。遅くとも、レース開始の前日、あるいは午後にレースが開始される場合はその日の朝には、すべてのメンバーが到着しているべきである。これにより、競技者、運営タスタフ、レース役員、ジャッジがお互いに知り合うことができる。また、プロテスト委員会が、計測や機器の検査、帆走指示書やその他のレース文書に関する質問に対応できるようになる。すべてのメンバーが早く到着することが現実的でない場合は、委員長または副委員長のいずれかを含む委員会の少なくとも過半数が出席しなければならない。

## D.7 World Sailing ジュリーポリシー

プロテスト委員会は、World Sailing Jury Policy 文書の最新版を使用し、必要に応じてこれを適応する。

[https://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/document\\_library.php](https://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/document_library.php)

すべてのジャッジが、チームとしてどのように活動すべきかを知っていることが重要である。ポリシーの文書は4つのセクションに分かれている。

最初のセクションは、公式掲示板に掲載され、競技者は、ジュリーが以下に関してどのように行動するかを知ることができる。

- 水上のインシデントに対するジュリーの抗議
- 外部からの援助
- 推進方法
- 救済要求、レース委員会による艇の採点ミスの指摘
- RS:XB5.62.1 (b) (1) に基づく救済要求
- ビデオとトラッキングの証拠
- 審問でのオブザーバー
- 規則 69
- ジュリーの手続きと方針に関する質問
- 審問時の電子機器の使用について

第2部では、内部での方針に焦点を当てます。

- 質問への回答
- ジュリーの抗議と水上でのインシデントの観察
- オブザーバーの管理
- パネルでの決定の承認と掲示
- 抗議の取り下げの許可
- 救済
- 他のフリートに影響を与える救済

第3部では、競技者へ裁量権のあるペナルティーポリシーです。

- 一般
- 裁量ペナルティーの基本的なペナルティーバンド

- 一般的な質問

第4部では、支援者と艇のための裁量ペナルティーの方針です。

- 裁量ペナルティーの基本的なペナルティーのバンド
- 艇への裁量ペナルティー
- 判決の書き出し

## D.8 最初のプロテスト委員会ミーティング

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として形成し始めることです。このチームの形成の第一歩は、大会で採用される決定事項やプロセスに関して、各個人に意見を述べる機会を与えることにあります。様々な意見を検討する時間を設けることで、即断即決を必要としない事項については、より良い判断ができるようになります。

プロテスト委員会が帆走指示書への変更を発議することについて明確に権限が与えられている場合を除き、帆走指示書への必要と思われる変更はすべて、レース委員会により承認されなければならない。この外交的対話はとても重要です。このレース委員会とプロテスト委員会間の最初の共同作業の経験が、大会期間中のレース委員会とプロテスト委員会間のお互いの尊重につながる。

各メンバーは、それぞれの責任分野を率先する必要があります。これは、レース前のミーティングの議題にもなり、艇に乗る前に懸念事項を解決することができます。他のミーティングに出席する任務を負っている者は、必要な措置を講じるために、毎日報告しなければならない。

多くの大会では、競技者が遠隔地からアクセスできるように、公式掲示板を含むオンラインシステムを使用しています。また、伝統的な公式掲示板が設置されている場合もあります。どちらが優先されるかを確定し、帆走指示書にその旨を記載することが重要である。

競技者、支援関係者、その他のレース関係者との会合が予定されている場合は、それらの会合の議題を合意する必要がある。

規則 42 を判断するため付則 P がある場合、ジュリーは最も頻繁に観察される違反行為とクラス固有のルールについて議論する必要がある。

すべての会議は短く、要点を述べ、決定事項を含むべきである。すべての行動は、確実に完了するために遂行すべきである。

## D.9 レース委員長、プリンシパル・レース・オフィサー、その他競技役員とのレース前のミーティング

ミーティングは、プロテスト委員会、レース委員長、プリンシパル・レース・オフィサー

一、その他の重要な役員、例えば安全オフィサーとの間でレースが始まる前に準備することを勧める。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）を概説しながら、協力の精神、相互理解と尊敬のレベルを作り出すことにある。また、プロテスト委員長またはプロテスト委員会の代表者は、テクニカル委員会とも会合を持ち、濡れた衣類を管理する器具と装備の計量手順を確認することを勧める。

プロテスト委員会は、委員長またはその指名者を通じてのみ、レース委員会と連絡するとよい。委員長は、プリンシパル・レース・オフィサーまたはその代理者を通じてのみ、レース委員会と話をすることを勧める。このことが、競技者が矛盾する指示を受けることを回避でき、救済要求の可能性を減少させるのに役立つ。

## D.10 競技者とのブリーフィング

多くの大会では、競技者とのブリーフィングが行われる。その主たる目的は、レース委員会、テクニカル委員会とプロテスト委員会の主要な役員達を競技者に紹介することにある。このことが、大会参加者が大会期間中に問題を解決する助けを必要とする場合に、誰と話せば良いかを知ることとなる。

組織委員会、レース委員会またはプロテスト委員会からの誰でもがミーティングの議長となることができる。参加者が複数の異なる言語を話す場合には、ミーティングは英語で行うことを勧める。このことは、ミーティングの議長は、英語に堪能であり、多言語を話すグループと話した経験がある者が良い事を意味する。

プロテスト委員会が与えるサービスに関して次の点が、親しみ、公正さ、偏見のなさのある雰囲気を助長するために役に立つ。

- メンバーを紹介する。
- プロテスト委員会は競技者に対しサービスを提供するためにここにいることを強調する。
- 適切であれば、悪口は規則 69 の措置につながる可能性が高いことを思い出させる。
- 付則 P「規則 42 に対する特別な処置」を実施する場合には、それについての意見を述べる。プロテスト委員会の仕事は、規則違反する可能のある周りの人から守ることであることを思い出させる。
- あるエリアで特定の問題が起こりそうな場合には、プロテスト委員会がそのエリアを監視するために取ろうとしている行動を述べる。プロテスト委員会が起こりそうな問題を知っており、それを扱う準備ができていることを、規則を守る競技者が知って安心する。

ユースや経験の少ない競技者には、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こと。また、第 2 章の規則違反やマークとの接触に関して規則 44 のペナルティーを思い出させること。衝突後、ペナルティーが履行されない場合、1 艇または両艇が抗議することの重要性も強調すること。

競技者は帆走指示書に関する質問または何らかの他の大会運営に関する質問をすること

が多い。応答には相当の注意を払わなければならない。一方では、プロテスト委員会は早く質問に答えることにより競技者に役に立ちたいと思う。他方では、多くの場合、質問が最初に出されたものより複雑になる。回答が明快でない場合には、プロテスト委員会が適切な注意が払えるように競技者に対し質問を書面で提出することを求めるのが最善であり、書面で回答する。質問と回答の両方が公式掲示板に掲示されるまで、質問に対する回答が公式のものではないと強調することもまた有用である。

プロテスト委員会が経験の少ないまたはユースの競技者を扱う場合、より高度の感情移入と理解が必要とされる。質問すべてに答えることに最大限の努力を払うこと。要求により、競技者とそのコーチ/親が理解するように、すべての決定を説明すること。常にジャッジは公正さと偏見のなさの雰囲気を保つとよい。

## D.11 支援者とのコミュニケーション

すべての支援者を尊重して接することを勧める。うち、コーチおよびチーム・リーダーは熟練者である。オリンピック・チームのコーチは、1年に4、5の別のクラスの世界選手権大会に参加しているのが一般的である。このことで、コーチは現在どのような特定の問題が論議されており、大会期間中に発生する可能性があるかについて独特の理解をしている。

主催団体が、レース開始前、可能であれば大会期間中の毎朝、支援者とのミーティングを、準備することが望ましいことが多い。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が、このミーティングでは、決して公式掲示板に掲示される競技者への公式な連絡に取って代わるものではない。

- 規則遵守
- 荒天時に安全性を確保するときの処置およびえい航
- 駐車場、開会式、公式行事、艇の下架と上架など大会に関わる問題
- 進入禁止ゾーンへ入る支援艇

この定期ミーティングは、競技者が、直接であれ、コーチを通じてであれ、建設的な提案をする機会を与えてくれる。

コーチとの話し合いは、問題の発生を防止できることが多い。一例としては、話し合いを通じて、コーチがスポーツマンシップの重大な違反の段階に到達する行動を変えることを競技者に働きかけることができる。

## D.12 メディアとのコミュニケーション

メディアはレガッタの重要な部分を果たしている。一般の人々との情報伝達に関するジャーナリストおよびその他の者は、セーリング・スポーツの必須の部分である。すべての助力と協力を、競技の公正さを危うくすることなしに、メディアに与えるのがよい。

委員長は、メディアに情報伝達する代表となるプロテスト委員会のメンバーを任命すべきである。これは通常、委員長または副委員長である。すべての情報は、このスポークスマンを通して行われるべきである。審問結果の写しは、速やかにメディア・センターに渡されるべきである。広報担当者は、メディア関係者に抗議の審問の決定について説

明したり、記者ブリーフィングに出席したりすることを申し出るべきである。明確なコミュニケーションは、セーリングというスポーツが一般の人々に見られることを阻むような誤解を回避することができる。

#### **D.13 調査員の任命、規則 69 の申し立てメディアとのコミュニケーション**

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しておくべきである。調査員は利害関係のない人でなければならないので、任命する際には細心の注意が必要とする。意図だけでなく、受け止められそうなことも考慮してください。審問のためのパネルの最小要件は 3 名だけなので、必要であれば、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。ただし、調査員が審問を行う場合は、「定義」に従い当事者となる。その場合、調査官はパネルの議論やいかなる決定にも参加することはできない。本書の規則 2 と 69 の項および World Sailing 不正行為ガイダンスを参照すること。

[https://www.sailing.org/tools/documents/2017WorldSailingMisconductGuidance-\[22804\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/2017WorldSailingMisconductGuidance-[22804].pdf)

## E 大会におけるプロテスト委員会の運営

目次	ページ	
E.1	ジュリー・セクレタリーの任務	E 1
E.2	全般的な毎日の運営	E 2
E.3	審問要求書の受付	E 2
E.4	要求の記録とコピー	E 2
E.5	調停の対象となる審問	E 3
E.6	インシデントにおけるペナルティーを受け入れること	E 3
E.7	抗議の取り下げ	E 4
E.8	審問の予定	E 4
E.9	審問	E 5
E.10	最終レース後	E 5

### E.1 ジュリー・セクレタリーの任務

多くの大会では、プロテスト委員会の管理業務を行うためにセクレタリーが任命される。この人物は、トレーニング中の地元のジャッジである可能性もあるが、ジャッジである必要はない。現地の言葉を話し、強い組織力を持つ人は、委員会の財産とある。この人物は最も頻繁にジュリー・セクレタリーと呼ばれ、この項ではこの用語を使用する。

ジュリー・セクレタリーの仕事の最も必須の部分は、審問要求を受け取り、処理するためのプロテスト委員会デスクを準備することである。理想的には、机はセーラーがアクセスしやすいように、また大会によっては濡れてくることも考慮して、審問室の隣に置く必要がある。セクレタリーおよび委員長は、大会の開始前に協議し、用いる抗議受付のシステムを決めることを勧める。

ジュリー・セクレタリーの仕事は、関連する人達との間の仕事をする関係により決まる。良きセクレタリーは、広くものを見て、プロテスト委員会が運営について管理業務を行うことなく競技、審問および規則に集中できるようにする。セクレタリーは次のものを目で見確認することを勧める。

- 審問ルームには、十分な椅子、テーブル、照明、メモ用紙、モデルシップがあること。
- 公式掲示板は、帆走指示書に示された場所に設置され、プロテスト委員会からのお知らせのスペースも含め、適切に表示されていること。
- プリンター、専用のコピー機および高速インターネットが利用できること。
- 委員長、レース委員会、記録部等とのコミュニケーションが取り決められ、運用されていること。
- プロテスト委員会のメンバーと他の関係者との WhatsApp リンクなどのメッセージングシステムが確立され、機能していること。
- 各国連盟規程が適用される場合、英文のコピーを競技者が入手できており、公式掲示板にも掲示されていること。
- Wi-Fi へのアクセス・コードがあること。

- プロテスト・デスクでの審問要求書と得点照会フォームの提供があること。

ジュリー・セクレタリーは、使用されているオンラインイベント管理システムを完全に理解し、必要に応じて他の人のためのトレーニングを手配することができる必要がある。

- セクレタリーは、プロテスト委員会に提供できるようにする。
- それぞれのメンバーに対し、レース公示、帆走指示書、適用各国連盟規程およびそれに関する通知、クラス規則、通告の写しまたはそのリンク。
- それぞれのコースでの毎日の抗議締切時刻。
- 帆走指示書に規定されている場合、日々の履行された代替のペナルティー・リスト。
- 上告否認やインターナショナル・ジュリーの構成に関する文書（該当する場合）、および帆走指示書に記載されていない場合は、確実に表示すること。

## E.2 全般的な毎日の運営

プロテスト委員会の委員長は、プロテスト委員会の会議およびレース委員会の会議に出席しなければならない。

毎日、プロテスト委員会の各メンバーは、修正案などの新しい書類のコピーを必要とする。これらは紙媒体であっても電子媒体であってもよい。公式掲示板のプロテスト委員会からの通知の区画は、整頓されていなければならない。

乗員交替の申請、および上架の要求が帆走指示書にプロテスト委員会の承認が必要であると明記されている場合は、処理しなければならない。

## E.3 審問要求書の受付

審問要求を受け付ける人は、それがどのような書式であれ、締切時間内に受け取ったか否かにかかわらず、常に審問要求を受け入れなければならない、決して拒否してはならない。審問の要求の有効性については、プロテスト委員会のみが決定することができる。

## E.4 要求の記録とコピー

受付時に、それぞれの審問の要求には、番号、日付、時刻と受付者のイニシャルを入れることを勧める。要求書と要求受付記録にこの情報を記録する。

一部の大会では、審問要求書の電子ファイルによるレガッタ管理システムを使用している。そうでない場合、紙媒体を使用する場合は、プロテスト委員会の各メンバーに各1枚、要求書を提出する人に1枚、審問の相手方に1枚の要求書のコピーを作成する。原本は委員長用に保管してください。

各審問の書類は、A4サイズの透明なフォルダか、表に抗議の内容を書いたA4サイズの紙封筒に入れて保管してください。透明なフォルダには、いくつかの利点があります。

- 多くの依頼を受けながらも、タイムリーであることが重要な瞬間に、受付担当者がこなさなければならない仕事を減らすことができる。
- 審問要求依頼書から封筒にデータをコピーする際に起こりうるミスを減らすことが

できる。

- 封筒システムと同じレベルの情報を維持し、オープンケースは審問要求が一番上に表示され、クローズドケースは判決書が透明フォルダの最初の文書として表示される。

プロテスト・デスクに審問の当事者用のコピーを置いておき、できるだけ早くコピーを当事者に渡す。

競技者または支援者の関係者の不正行為を主張する報告は、口頭または書面により、直ちに委員長に提出されなければならない。また、その報告書は受け取った時刻を記録しなければならない。

## E.5 調停の対象となる審問

本マニュアルの「調停」の項では、抗議が調停の対象として考慮される場合の手続きについて説明している。抗議書がプロテスト・デスクに届けられると、ジュリー・セクレタリーは前項で説明したように処理し、抗議が調停の要件を満たしているかどうかを判断するジャッジに渡す。満たしていない場合、ジャッジは調停の手続きを行う。調停ミーティングに進むかどうかに関わらず、審問の通知は公式掲示板に刑事されるべきである。これにより、調停または必要な場合は審問が、できるだけ早く進められるようになる。

調停ミーティングの1つ以上の当事者がレース後ペナルティを履行すると決定した場合、ジュリー・セクレタリーはその情報を公式掲示板に記録し、スコアラーに得点の変更を報告する。ジャッジが抗議の取り下げを許可した場合、審問の通知書は抗議の取り下げを示すように変更されるので、審問は行わない。

調停ミーティングが進行しない場合、または抗議が取り下げられない場合は、予定通り審問が進行する。

## E.6 インシデントによるペナルティを受け入れること

抗議が提出された場合、被抗議者は審問に先立ってインシデントに対するペナルティを受け入れることができる。ジャッジは、インシデントの結果艇への損傷または乗員への傷害があったかどうかを尋ねる。損傷も傷害もなかった場合には、その艇はそのレースをリタイアすることによりペナルティを履行する、または帆走指示書にある代替のペナルティを履行することができる。重大な損傷または傷害がある場合には、そのペナルティはレースをリタイアすることである。ジャッジは、競技者に次の言葉を抗議書に書くことを求める。

『私はこの抗議に記載された違反を認め、この結果リタイアします（または、*（利用* できる代替のペナルティを入れる）のペナルティを受け入れます』

ペナルティを受け入れるボートの代表者がこのフォームに署名することになる。この申告には、別の用紙を使用してもよい。その場合は、抗議用紙に添付する。違反を認める場合はすべて、プロテスト委員会に提出しなければならない。可能であれば、抗議者

に警告し、抗議を取り下げたいかどうかを確認する。

宣言がなされたならば、規則 64.4 (b) に基づき被抗議者はたった今ペナルティーを履行したので、審問を続行した場合でも、そのインシデントでの追加のペナルティーを課すことはできないので、抗議を取り下げたいかどうかを抗議者に尋ねる。取り下げたい場合には、抗議者に『私はこの抗議を取り下げたい』と抗議書に書くことを求める。そのあと、プロテスト委員会は、規則 63.1 に基づき抗議の取り下げを認めてよい。

## E.7 抗議の取り下げ

抗議がいったん受け取られれば、抗議者による抗議の取り下げ要請をプロテスト委員会の決定として承認しなければならない（規則 63.1）。プロテスト委員会のパネルは、この目的のために任命される可能性がある。彼らは、抗議者が要求の理由を説明する簡単な審問を開催する。プロテスト委員会は、要求が妥当であると納得した場合には、抗議の取り下げを認めるであろう。競技者が、抗議の取り下げの確認を抗議書に署名することも勧める。

## E.8 審問の予定

多くの大規模なイベントでは、ジュリーの審問や通知のためのセクションに用いるイベント管理システムを使用しています。すべてのプロテスト委員は、使用中のシステムの機能を熟知している必要がある。審問のスケジュールを設定できるものは、当事者にテキストや電子メールで通知を送ったり、イベントのウェブサイトに掲載したり、審問の進行に合わせて審問のスケジュールを更新することもできる。これらのプログラムは、競技者とのコミュニケーションの効率性を高める。

帆走指示書は、審問をいつ開始できるかを知らせている。審問の予定時刻をできるだけ早く当事者に知らせる。最初の 2、3 の審問は 20 分間隔とし、その後は書く審問パネルで 30 分間隔で予定するのが最もよい。このようにすれば、最初の 1、2 の要求が無効となった場合に、わずかの遅れですむ。最初の審問が長くかかった場合には、残る審問の予定を変更することができる。

この目的は、すべての審問が完了するまでプロテスト委員会が仕事をし続けることにある。できるだけ短時間しか競技者を待たせないこと。審問が予定より遅れる場合には、後の審問の予定を変更し、競技者が着替えるか、または食事に行くことができるようにすることを勧める。

抗議と反対抗議または同じインシデントに関して別の艇からの抗議や救済要求がある場合、それらを 1 つの審問で審問するように予定を立てることを勧める。

委員長はまず提出された審問要求書をざっと見て、最も効率的な審問の順序を決める。レース・オフィサーが当事者である審問は、まず陸に上がってからスケジュールを組、連続して審問されるようにする。大会の最終日には、入賞の可能性のある艇が関与して

いる審問を最初に予定し、授賞式ができるだけ早く開始できるようにする。

救済要求を調査するためにできるだけ多くの時間がとれるように、救済要求があればレース委員会に速やかに知らせる。

抗議締切時刻後できるだけ早く、審問スケジュールを公式掲示板に掲示するが、審問の通知を掲載する期限の終了前とする。審問は、抗議の当事者が始められる準備ができている場合に限り、抗議締切時刻前に始めてよい。

審問の要求がプロテスト委員会、レース委員会、テクニカル委員会からのものである場合、抗議締切時刻内に艇に通知されているかどうかを確認する。

## E.9 審問

プロテスト委員会が審問の準備ができている場合、審問要求書のコピーを各プロテスト委員会メンバーに渡す。プロテスト委員会が始められる準備ができたら、当事者、通常各艇から1人、および必要な場合には通訳を呼ぶ。

どちらかの当事者がペナルティーを履行したかどうかを知るために、代替ペナルティー・リストをチェックする。

オブザーバーが認められている場合、プロテスト委員長は、オブザーバーに適用される規則を再確認し、確認書に署名させるべきである。

ジュリー・セクレタリーは、証人が審問に呼ばれるときに、案内できて、外で待っていることを確認することを勧める。証人が証言するために中に入る前に、進行状況が聞かれないことを確認する。

それぞれの審問の後、判決を記録し、抗議書の原本、プロテスト委員会メンバーのメモ、その他の審問中に受け取った書類をファイルする。ジュリー・セクレタリーは、各審問後に審問の結果や得点の変更を伝えるべきである。委員長に相談して、抗議結果記録を完成させ、それを公式掲示板に掲示する。

レガッタ・マネジメント・システムの中には、審問の決定をオンラインで掲載することを許可しているものもある。掲載される判決書の多くの読者を考慮して、どの程度詳細な情報を提供するかを検討してください。

大会最終日、各審問のプロテスト委員会の決定に基づき、審問の再開または救済要求するには、審問後 30 分の時間制限がある。この判決と再開と救済の個々のケースについての締切時刻を掲示の日時を入れて、速やかに公式掲示板に掲示する。

委員長は、審問の当事者で判決を要求する者がいれば、完全な判決書を入手できるようにする必要がある。

## E.10 最終レースの後

ジュリー・セクレタリーは、委員長と協議して、参照のために、主催クラブとともに、

すべての抗議書および書類が確実にファイルされることを勧める。大会の後少なくとも 6 ヶ月は保管することを勧める。

## F 審問

目次	ページ
F.1 一般原則、権限、準備	F 2
F.1.1 審問前	F 3
F.1.2 利害関係	F 3
F.2 出席する権利	F 4
F.3 通訳	F 5
F.4 抗議又は救済要求の取り下げ	F 5
F.5 複数の同時要求の審問	F 5
F.6 当事者ではなく第三者艇が規則を破った可能性がある場合	F 6
F.7 オブザーバー	F 6
F.8 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・セーリングの付則	F 6
F.9 抗議の審問	F 7
F.9.1 レース海面の艇による抗議	F 7
F.9.2 レース海面以外のインシデントに対する抗議	F 7
F.9.3 抗議の項目	F 7
F.9.4 抗議提出の締切時刻	F 8
F.9.5 抗議の有効性	F 8
F.9.6 傷害や損傷を伴う有効性	F 9
F.10 審問手順	F 9
F.10.1 証言の取得と事実認定	F 9
F.10.2 証人	F 9
F.10.3 誘導質問	F 10
F.10.4 伝聞と書面による証言	F 10
F.10.5 写真及びビデオによる証言	F 11
F.10.6 証言の評価	F 12
F.10.7 GPS とインターネット・トラッキングによる証言	F 12
F.11 事実認定	F 15
F.12 審議	F 15
F.13 プロテスト委員会メンバーの意見の違いを解決する	F 16
F.14 証明基準の適用	F 16
F.15 判決の言い渡し	F 17
F.16 レース委員会またはテクニカル委員会からの抗議	F 18
F.17 帆走指示書を含む抗議	F 18
F.18 クラス規則、艇種に関する抗議	F 18
F.19 プロテスト委員会からの抗議	F 20
F.20 審問再開の要求	F 21
F.21 World Sailing 規程違反	F 23
F.22 救済の審問	F 23
F.22.1 誰が救済要求できるか？	F 24
F.22.2 救済の審問の当事者	F 24
F.22.3 救済の審問の手順	F 25
F.22.4 救済要求の有効性	F 25
F.22.5 救済の要件	F 26
F.22.6 得点または順位が明らかに悪くなった	F 26
F.22.7 その艇の過失ではなく	F 27

F.22.8	不適切な処置または不手際	F 27
F.22.9	物理的損傷と傷害	F 28
F.22.10	救助を行ったこと	F 28
F.22.11	ペナルティーの行動	F 29
F.22.12	レース前の救済要求	F 29
F.22.13	レース委員会によって決定された得点の誤りの疑い	F 29
F.22.14	救済を与える	F 29
F.23	支援者が関与する審問	F 30
F.23.1	支援者のための審問の手順	F 31
F.23.2	支援者にペナルティーを課す	F 32
F.23.3	支援者による違反に対して艇にペナルティーを課す	F 32
F.23.4	支援者または支援している艇による申告	F 33
F.23.5	支援者による不正行為の申し立て	F 33

## F.1 一般原則、権限、準備

これまでの節ですでに述べたが、セーリングの評判とジャッジ・コミュニティの評判は、プロテスト委員会が正しく公正な決定を下すことにかかっていることを繰り返し述べる。

規則では4つの異なるタイプの審問がある。- 抗議の審問、救済の審問、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、そして不正行為の審問。審問の再開の要求もある。規則 2 および 69 に基づく不正行為は、このマニュアルの規則 2 および規則 69 の節で取り上げている。

これらの審問の発議、実施、決定するための規則と手順は、RRS 第 5 章に示されている。しかしながら、明確に定義されていない審問のタイプがある。規則 N2 では、インターナショナルジュリーが競技の公正に直接影響する案件について判決するよう求められている。たとえば、主催団体は、抗議または救済の要求の結果ではない資格または計測に関する質問を決定するようにプロテスト委員会に依頼します。そのような要求では、審問が正当化されるように、競技者、競技役員または他の参加者から証拠を求める必要がある場合がある。

プロテスト委員会の権限は、RRS の現在の版で定義されている規則によって制限されている。艇による政府、港湾、または海事当局の規制への違反は、そのような法律を遵守するための艇の要件がレース公示または帆走指示書に含まれていない限り、プロテスト委員会の権限外である。

付則 M プロテスト委員会に対する提言は、審問の標準的な手順と考慮事項を提供している。審問は形式的ではあるが、当事者が自分の証言をまじめに考慮されたと感じるような親しみのあるやり方で実施することを勧める。審問では、プロテスト委員会は礼儀正しく、しかし常に統制をとるべきである。

プロテスト委員会のメンバーは、名札またはネームプレートで識別されるべきである。メンバーが急いで自己紹介をすると、ジャッジの名前とそのつづりを当事者が理解するのは難しいことがよくある。

審問のために多くの別々の部屋を配置することはうまく機能し、また多くの場合、家具

が利用可能なことに依存する。ほとんどの場合、プロテスト委員会はテーブルのドアに面した側に座り、チェアマンがその中央にいる。当事者はチェアマンの反対側に座るべきである。証人が証拠を提出するとき、彼は当事者の間に座るべきである。

審問室での飲酒や喫煙は禁止すべきである。すべての携帯電話と録音デバイスの電源を切る必要がある。水、ノンアルコール飲料、コーヒーなどの飲料の方針は、通常、最初のプロテスト委員会ミーティングで定める。スペースが限られていることが多く、またコンピューターに飲み物がこぼれる危険性があることに注意するように。

プロテスト委員会メンバーの服装は、大会およびその開催地にあったものにする 것을勧める。主催団体はプロテスト委員会に大会ウェアを提供することがある。その場合には、プロテスト委員会がチームとして活動しているとの印象を与えるため、審問での大会ウェアの着用が適切な場合がある。しかし、プロテスト委員会とレース委員会の両方が同じ大会ウェアを着ている場合、たとえば、レース委員会によって OCS と誤認されたと主張する艇の救済の審問では問題になることもある。

### F.1.1 審問前

可能であれば、審問の前にチェアマンはプロテスト委員会の他のメンバーと審問の要求を検討する必要がある。これにより、プロテスト委員会は、関連する問題についての考えと、関連する文書を収集する時間を得ることができる。

当事者が部屋に呼ばれる前に、チェアマンまたはその代理人は、各当事者が審問要求書のコピーを持っており、続行する準備ができていることを確認する必要がある。準備のためのより多くの時間の要求は、それ自体のメリットで検討する必要がある。抗議のコピーが抗議締切時間の終了から 30 分間抗議デスクで利用可能であり、すべての投稿がタイムリーであった場合、チェアマンは当事者に 10 分しか与えない可能性があります。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に求めている場合、チェアマンは抗議者に弁護を準備するためのより多くの時間を与えることができる。また、証人が審問室の外で待機していることを確認する。

審問では、プロセス全体を通して個人的なチェックリストを使用して、見逃しが無いことを確認する。審問のチェックリストは、World Sailing ウェブサイトの国際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 利害関係

予備的な事項が確認された後、審問の前に、プロテスト委員会のメンバーを審問の当事者に紹介しなければならない。利害関係があるプロテスト委員会のメンバーは、この時点でそれを当事者に宣言しなければならない。国籍、クラブ会員、または過去の抗議審問の結果は、利益相反 (COI) の定義に当てはまらない。

次に、チェアマンはすべての当事者に、メンバーに同意するかどうかを尋ねる。

プロテスト委員会のメンバーが利害関係を宣言し、関係を知っている場合で、両当事者は彼がプロテスト委員会に参加することに同意した場合、彼は留まることができる。

利害関係に基づいて当事者がプロテスト委員会のメンバーに異議がある場合、チェアマンは理由を尋ねるべきである。

理由が示されると、当事者とそのジャッジは部屋を出るように求められ、プロテスト委員会は次のことを決定する：

- (1) その異議は利害関係の定義を満たしているか？ そして
- (2) 利害関係は重大か？

もし、プロテスト委員会が次の結論をだした場合：

- (1) 異議の理由が利害関係の定義を満たしていない。

または、

- (2) 利害関係は重大ではない、

そのジャッジはプロテスト委員会に残る。

もし、プロテスト委員会が次の様に決定した場合：

- (1) 利害関係は重大である、かつ
- (2) 抗議の当事者は関わっていない

そのジャッジは、その抗議の審問のプロテスト委員会には参加しない。

規則 62.1 (a) に基づいて、プロテスト委員会ではなく、レース委員会、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を主張し、救済要求がなされた場合、その委員会のメンバーは、そのケースの審問のプロテスト委員会のメンバーであってはならない。

さらに、World Sailing の主要な大会イベント、または開催地の各国連盟によって規定されたその他の大会については、規則 63.4 (b) は適用されず、重大であるかどうかに関わらず利害関係の定義に合致する人はプロテスト委員会のメンバーにならないものとする。(規則 63.4 (d))。

## F.2 出席する権利

抗議の当事者は、審問に出席し、証拠を提出するいかなる人にも質問する権利がある。審問の当事者は定義された用語である。それは、その審問に応じて、抗議者、被抗議者、救済を求めている、または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 違反を申し立てられている人物、違法行為の申し立てを提起している人物、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ではない。

当事者が不在であり、審問の時間と場所の必要な通知が適切に掲載されていることが確認された場合、欠席の特別な事情がある場合を除き、審問は通常、彼なしで続行する必要がある。当事者が出席を希望しているが、事前の夕食会の約束など、審問の時間が不便であると判断した場合、プロテスト委員会は、どの範囲であれば競技者が受け入れる

ことができるのかを決定しなければならない。

抗議が規則第 2、3、4 章の違反を主張している場合、これらの艇の代表者はインシデントの時に乗艇していなければならない。ただし、プロテスト委員会が別のことを決める正当な理由がある場合を除く（規則 63.3 (a)）。

どちら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る必要がある。当事者に適切に通知された場合、プロテスト委員会は当事者なしで処理することができる。この場合、プロテスト委員会は、事実を見つけて抗議が有効であるという結論に達するのに十分な証拠がないと結論付けることがよくある。その後、審問は終了する。ただし、プロテスト委員会は、抗議フォームによって提供された証拠に基づいて処理し、起こりそうなことのバランスに基づいて、艇を失格にすることを決定する場合がある。これが発生した場合、不参加の正当な理由が提供されている場合、プロテスト委員会は要求に応じて審問を再開する準備ができていない必要がある。

競技者の分類を含む抗議審問のために、参加する権利を決定する際に、規定 22.5.3 は規則 63.3 (a) を変更していることに注意すること。

### F.3 通訳

英語に堪能でない競技者がすべての陳述と手順を理解し、英語でコミュニケーションできることを確認すること。プロテスト委員会のメンバーは、当事者が何を言っているのかを理解するのを助けるために、ゆっくりとかつはっきりと話す必要がある。

競技者が英語を理解するのに苦労していると言うのに十分な英語を話す場合は、通訳なしで審問を開始するように彼に依頼する。それでも理解できない場合は、通訳の同席を認める。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。コーチまたはチームメンバーだけが利用可能な通訳である場合、チェアマンは、これが関係者に不当な利益をもたらさないことを確認する必要がある。通訳には、ルールアドバイザーとしてではなく、通訳として、または質問を明確にするためにそこにいることを思い出させなさい。

### F.4 抗議又は救済要求の取り下げ

艇は、単に要求に応じて抗議を自動的に取り下げることはできない。抗議または救済の要求を取り下げるには、規則 63.1 に基づくプロテスト委員会の承認が必要である。プロテスト委員会は、なぜそれを取り下げるのかを決定する必要がある。損傷または傷害が疑われる場合、または抗議者が規則に違反した可能性があることに気づき、ペナルティーを回避しようとしているとプロテスト委員会が判断した場合、許可を与えるべきではない。どちらの場合も、抗議者は規則 2 の公平な帆走に違反している可能性がある。

### F.5 複数の同時要求の審問

抗議と反対抗議がある場合、または同一のインシデントに関係するいくつかの抗議がある場合、または同じ問題について複数の救済要求がある場合、それらはひとつの審問で

一緒に聞くことができる。プロテスト委員会が、抗議または救済要求が同一のインシデントに関するものであるかどうかについて疑いある場合は、それらが同一のインシデントであると仮定し、すべての当事者との審問を開始する。少なくとも一つでも有効であるならば、審問は続行されなければならない。

## F.6 当事者ではなく第三者艇が規則を破った可能性がある場合

審問の最中に、証人の証言を聞いた後、証人または別の艇が規則に違反した可能性があり、審問の当事者として含まれるべきであることが明らかになることがある。この場合、プロテスト委員会は審問を中止し、他の艇に抗議することによって行う。

その際、すべての保護条項と有効性規定を満たす必要がある。プロテスト委員会は、自分が抗議されていることをその艇に通知し、抗議は書面でかつ時間や場所など与えられなければならない必要な情報を含め、抗議された艇には準備する時間を与えられなければならない。その後、審問が新たに開始され、すべての当事者に、利害関係があるメンバーに異議を唱える機会を与える。有効性の段階では、情報が有効な抗議から学習され、すぐに提出されたため、プロテスト委員会は 3 回目の抗議の提出期限を延長する。証人の不在下で以前に聞いたすべての証拠は、再審理されなければならない。

## F.7 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審問を公開することである。プロテスト委員会は、最初の会合で、オブザーバーに審問を公開するための状況を決定する必要がある。

オブザーバーを認める利点は、審問制度への尊重の気持ちと理解を大いに高められることである。しかし、プロテスト委員会が観客がいることで落ち着かない場合には、オブザーバーにオープンにしないことを勧める。関与していない人達への教育、印象付け、楽しませることよりも、当事者に良いサービスを提供することがより重要である。同様に、当事者が審問をオブザーバーに公開にしないことを求めることがある。プロテスト委員会は、理由が述べられた後、そのメリットについてその要求を検討する。

オブザーバーには、他の競技者、親、コーチ、クラブメンバー、マスコミやメディアなど、審問に関係のない人が含まれる場合がある。オブザーバーは証人として証言することは出来ない。

審問のいかなる部分も記録または写真撮影せず、沈黙を守る義務があること、およびプロテスト委員会がケースについて話し合い、判決を下す間、部屋を離れなければならないことをオブザーバーに助言する。

## F.8 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・セーリングの付則

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・セーリングの競技会では、プロテスト委員会は、抗議、救済、審問の規則を変更する適切な RRS 付則を用いる必要がある。

## F.9 抗議の審問

これで審問を開始する準備が整った。規則ではないが、チェアマンは、これは抗議者と被抗議者の抗議フォームの修正、または付則 T が有効な場合のレース後ペナルティーの受け入れなど、特定の規則要件を満たすための期限であることを当事者に思い出させることを勧める。そして、チェアマンは審問が開始されることを公式に宣言する。

### F.9.1 レース海面の艇による抗議

「プロテスト」の声かけに関しては、World Sailing のケースには規則 61「・・・艇は「プロテスト」と声をかけ、目立つように赤色旗を掲揚しなければならない、それを最初の妥当な機会に行わなければならない」にある「妥当な」という用語の解釈は無い。ジャッジは、要件を解釈するために常識を使用する必要があるが、声かけするのにそれほど時間はかからない。抗議者が声掛けが聞こえなかったと述べた場合、クルー・メンバーは証人として証言するよう求められることがある。そしてプロテスト委員会は証拠を比較検討し、確からしさのバランスに基づいて、これらの要件が満たされているかどうかを判断する。プロテスト委員会は、「規則は声かけを要求する—それは聞こえることは要求していない」とは決定しないこともできる。

必要に応じて、インシデント後の最初の妥当な機会に、そして艇がレース中でなくなるまで、赤色旗を目立つように掲揚しなければならない。抗議旗は、まず旗であると見えなければならない。(World Sailing Case 72)。帆走指示書または規則 87 で許可されているクラス規則に具体的に記載されていない限り、6メートル未満の艇からの抗議旗は必要ない。

抗議艇がインシデントの時に声かけまたは旗の掲揚が求められない場合として、2つの例外がある。一つ目は、コースの帆走に関する相手艇の誤りによりインシデントが起きた場合、二つ目は、インシデントが起きた時点で、いずれかの艇の乗員が危険な状態になったか、または障害もしくは重大な損傷が起こったことが抗議する艇にとって明らかの場合。これらの場合は、抗議締切時間内に相手艇に伝える努力をしなければならない。

### F.9.2 レース海面以外のインシデントに対する抗議

抗議がレース・エリア以外のインシデントに関係したものの場合、抗議艇は、抗議をしていることを常識的にできるだけ早く被抗議艇に伝えなければならない。これは、レース・コース上で両艇が次に近づくとき、または上陸した後合理的に可能な限り早いときになるであろう。

### F.9.3 抗議の項目

抗議がインシデントを特定するという要件は、抗議がレース・オフィスに届けられた後に修正することができない規則 61.2 の 5 つの抗議内容のうちの唯一のものである。被抗議者が事件を特定し、申し立てを理解するための適切な情報がなければならない。インシデントが特定されない場合、抗議は無効であることになる。

他の要件である、インシデントがいつどこで発生したか、抗議者と被抗議者、規則、および抗議者の代表者などは、期限は審問の前または最中である。

抗議は、被抗議者を特定しなければならない。ほとんどの場合、これはセールナンバーまたは艇名による。識別に誤りがある場合は、審問が始まる前に誤りを訂正することができる。抗議時間の終了後に被抗議者の識別の訂正が行われた場合、プロテスト委員会は、新しい当事者に通告するために規則 61 の他の抗議要件がいかに満たされているかを決定する必要がある。

#### **F.9.4 抗議提出の締切時刻**

抗議の提出には 2 つの締切時刻がある。1 つはレース・エリアで目撃されたインシデントに対するもので、もう 1 つはその他の抗議に対するものである。規則 61.3 は、帆走指示書に別の手順が記載されていない限り、抗議はレース・オフィスに届けられるべきであると述べている。ただし、抗議は、レース委員会またはプロテスト委員会の代理として行動していると考えられる競技役員より受け取られた場合、提出されたと思なされるべきである。抗議締切時刻を過ぎて抗議が行われた場合でも、競技役員はそれを受領し、受領時刻を最初のページに明確に記載する必要がある。競技役員は、締切時刻が終了したことを理由に、抗議を拒否してはならない。帆走指示書は規則を変更し、抗議を行うための特別な手順を提供する場合がある。

抗議が遅い場合には、規則 61.3 に基づき、プロテスト委員会は締切時間外になった容認できる理由があるかどうかを判断することが求められている。正当な理由がある場合には、プロテスト委員会は締切時刻を延長し、その処置を記録しなければならない。

#### **F.9.5 抗議の有効性**

プロテスト委員会は、審問を進める前に、抗議の有効性を処理しなければならない。抗議が有効であるという抗議者の意見を単に得るだけでは十分ではない。これには、「いつプロテストと声かけしたのか？」という質問に対する回答が「すぐに」である場合、チェアマンがより深く調査する必要がある場合がある。両方の当事者に有効性の要件に関する証言する機会を与える。

多くの場合、証言の後で、抗議が有効であることは明らかになる。そして、ジャッジによるチェアマンへの単純な同意のうなずきは、抗議が有効であることを宣言するのに十分である。矛盾する証言がある場合は、プロテスト委員会が審議している間、当事者とオブザーバーに部屋を出るように依頼する。プロテスト委員会の決定は、確からしさのバランスに基づいている。

抗議または救済要求が有効になると、審問を続行する。抗議が有効性の要件を満たさない場合、委員会はそれを無効と宣言し、審問を打ち切るものとする。抗議が無効であるという結論と決定につながる事実は、審問の決定書に記入する必要がある。

## F.9.6 傷害や損傷を伴う有効性

抗議が無効であるが、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。必要な証拠を入手するには、ボートの損傷を確認するためにボートパークまで歩いたり、負傷した競技者に関する証言を収集したりする必要があります。後にプロテスト委員会が損傷が重大ではないこと、または競技者が負傷していないことが分かった場合、プロテスト委員会は抗議の審問を再開し、抗議が無効であると判断して誤りを訂正する必要があります。

## F.10 審問手順

### F.10.1 証言の取得と事実認定

抗議が有効であると決定した後、プロテスト委員会はそれぞれの当事者および証人の証言を取る。付則 M は、ヒアリングを実施する通常の順序を示している。アドバイスなので、必要に応じて推奨手順を変更することができる。

チェアマンは、手続きにより、各当事者が求められたときに証言を提出できるようになることを説明する必要がある。当事者がお互いの発言を妨害することを許可しない。当事者またはプロテスト委員会のメンバーによる、彼が聞いていない、または理解していないと言うことだけだった時だけは中断を認める。

証言が示されると、各ジャッジは、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、個別に理解を深める必要がある。プロテスト委員会の質問の時になったら、メンバーは質問を、それまでの証言でまだ質問されていない事実に限定すべきである。たとえば、ルールのリストに 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、艇がどれだけ近かったか、艇がコースを変更するまでにどれくらいの時間が経過したかを判断するために質問を行う。

### F.10.2 証人

規則 63.6 は、プロテスト委員会が当事者とその証人から証言を取ることを要求している。証人が呼ばれたとき、プロテスト委員会のメンバーまたはプロテスト委員会の事務局が証人を取り戻す必要がある。これにより、審問開始後の証人の指導が不要になる。当事者がさらに証人が必要かどうかを尋ねた場合、チェアマンは「証人が関連する追加の証言を提供できるかどうかを決定するのはあなた次第です」と答えるべきである。

ジャッジにとってそれがより困難であるとしても、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ことを許可する。すべての人が空間での物体のメンタルローテーションに長けているわけではなく、プレゼンテーションを回転させる必要があると、インシデントを思い出すことが妨げられる可能性がある。

抗議に関与した艇に割り当てたモデルの色を維持するように当事者と証人に依頼することは、艇を正しく識別するのに役立つ。証人が部屋に入る前に前の状況を壊し、割り当

てられた当事者の前に全て同じ色の艇に置かれたときに、それを行うことができる。

規則 63.6 に基づき、インシデントを目撃したプロテスト委員会のメンバーは、当事者が出席している間に、その事実を述なければならず、その後証言することが出来る。そのメンバーが関連性のあることを知っているが、当事者や証人からの証拠によって明らかにされなかった場合、彼は当事者の前でその証言をすることを志望すべきである。当事者がいない場合、いかなる情報源からも新しい証言を入手しないように注意しなければならない。

### F.10.3 誘導質問

誘導質問は主張の形式で同意を誘う質問であり、チェアマンによりやめさせることを勧める。ジャッジは、誘導質問を認識し、それに応じて回答を比較検討する必要がある。例または誘導質問は次のとおり。

「あなたは私がまっすぐなコースを操縦しているのを見ましたね？」 または、「マークに向かって帆走しているときに、半艇身のオーバーラップしていたことに同意しますか？」

「オーバーラップしたとき、両艇はゾーンに到達しましたか？」 この質問は、オーバーラップが事実であると受け入れている。より良い質問は、「先頭の艇がゾーンに到着したときに、2つの艇のお互いの位置関係」、となる。

「どのくらいの長さか、1、2、または3か？」 より良い質問は、「そのくらいの長さか？」 「多肢選択問題は避けられたい」、となる。

質問、「どれくらい遠く離れていたか？」は、「どれくらい接近していたか？」よりも多くの数で答えるようになる誘導質問である。より良い質問は、「2艇のお互いの位置関係と2艇間の距離」、となる。

チェアマンは、誘導質問を思いとどまらせ、質問の言い換え方法を当事者に助言すべきである。

### F.10.4 伝聞と書面による証言

「伝聞証言」という用語は、直接的な知識を持たない者によって与えられる証言を意味する技術的な法的用語である；彼は単に他の当事者からそれを聞いたり受け取ったりしただけである。伝聞証言は、誰かが彼に言ったことを伝える証人、または筆者が証人として呼ばれていない書面による報告、または認証されていない音声またはビデオまたはトラッキング情報、または審問に呼ばれていない者の書面による声明の形である可能性がある。

当事者が声明を発表したり、伝聞である文書を作成したりすることは一般的であり、声明の作成者は実際の証拠を提出するつもりない。伝聞証言の難しさは、その有効性や信頼性に異議を唱えたり、調べたりするのが難しい場合があることである。可能であれば、書面による声明を提供した者に電話またはビデオ会議で出席してもらうようする。

規則 63.6 (a) は、プロテスト委員会が伝聞証言をとるように、2021-24年のレース規則で

変更された。ただし、適切と思われる重みを与える必要がある。さまざまな種類の伝聞が多かれ少なかれ重視される場合がある。たとえば、そこで、情報を記録した者が呼ばれないマーク回航用紙には、通常、明らかな重みを与える必要がある。同様に、証人が呼ばれないトラッキング情報又は写真、ビデオは、情報が本物であると見なされるという意味で重要な重みを与えることができる。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。一般に著者の知識の範囲内にある事実についてのテクニカル委員会またはクラス協会からの文書または電子メールには、重要な重みを与える必要があるが、決定的な重みを与えるべきではない。他方、レース・インシデントの説明の伝聞証言は、ほとんどまたは全く重要視されるべきではない。

### F.10.5 写真及びビデオによる証拠

写真とビデオ録画は、審問での証拠として受け入れられることができ、時には役に立ちうる。ただし、いくつかの制限と問題があり、これらのことを、プロテスト委員会は理解しておくことを勧める。

ビデオ録画をプロテスト委員会に対して見せることになる場合、必要な機器を準備し、それを操作するために利用できるオペレーター（望ましくは録画をした者）を確保するのは、証拠を提供する当事者である。

ビデオの証拠を持って来る当事者は、審問の前にそれを見ておき、そのビデオがプロテスト委員会の助けになると思われる理由を用意すべきである。

当事者がそのケースを説明した後に、ビデオを見るのが通常望ましい。

録画は、最初は何も話さず流すことを許し、その後証拠を持って来た当事者の意見を言う。そして、他の当事者の意見をつけて流す。質問は、通常のやり方で当事者およびプロテスト委員会メンバーから求めてよい。

シングル・レンズ・カメラの遠近感はほとんどなく、望遠レンズにいたっては遠近感がまったくない。例えば、カメラがオーバーラップした2艇をコースに直角に捉えた場合、両艇間の距離を判断することは不可能である。逆に、カメラが正面または背後から捉えた場合、オーバーラップが十分にある場合を除き、オーバーラップがいつ始まったか、オーバーラップが存在しているかさえ見ることは不可能である。この限界をしっかりと覚えておく。

録画を最初に見るのは、その場面に慣れるために用いる。カメラは艇との関係でどこあったのか？カメラと艇との角度と距離はどうであったか？カメラ台は動いていたか？動いていた場合、どの方向に、どのくらいの速さで動いていたのか？艇が問題の点に近づいたときに、カメラの角度は変わっていたか？（カメラの視野を早く動かすことは、極端に変わって見えることに注意する。）カメラの視野は、終始制限されていなかったか？制限されていた場合、証拠の価値をどのくらい下げているか？十分にその場面に慣れるためには、数回見る必要があることがあり、必要な時間を取る。

典型的なインシデントは短いので、各ジャッジが必要なすべての情報を引き出したことを確認するために必要な回数だけそれを見られたい。また、各当事者が、ビデオが表示

されているものと表示されていないものを彼が信じていることを指摘する機会が均等にあることを確認されたい。

審問室に機器を保持するか、審問が終了するまでビデオファイルの電子コピーを入手し、審問を通じて、どのような事実が確立するのに役立つかについての質問を解決するためのレビューを行う。ビデオファイルをフレームごとにステップスルーすると便利な場合がある。また、メンバーの1人が、他のメンバーが気づかなかったことに気付く可能性もある。

録画にあまり期待しないこと。たまに、幸運なカメラアングルから、それがインシデントの中心となる事実をはっきりと立証するであろう。しかし、1つの論点を解決する以上のことはないとしても、そのことだけでも正しい判決に達する助けとなる。

プロテスト委員会が審問の前にビデオ証言を見る場合、ビデオは審問中に見せられなければならない、各当事者に証言にコメントし質問する機会を与えられたい。

#### **F.10.6 証拠の評価**

人間の認知は、以前の知識に基づく期待から始まる。レースの記憶が豊富な人は、インシデントの発生時刻をどこで見るかを知っており、近くの艇、艇の位置と相対速度、一連の出来事など、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。しかし、人々は持続時間を判断するのはうまくない。また、規則に関する十分な知識があれば、証人は、適用されると考えられる規則の要件に適合する可能性が高い証言をする。規則をよく知らない人は、事実を見つけるために必要な艇の位置に関する重要な詳細を見逃している可能性がある。

提示のスタイルに基づいて証言の信頼性について判断することに注意されたい。自信を持って意見を表明する証人からの証言は、自信がない人からの証言よりも重要視されることがよくある。しかし、自信に満ちた証言は、思い出すことの正確さに関連するものばかりではないことがある。

#### **F.10.7 GPS およびインターネット・トラッキングの証拠**

GPS とインターネットの位置やトラッキングは一般的になり、ほとんど当然と見なされている。ただし、抗議審問で履歴などの GPS 情報やインターネット追跡情報を証拠として提示する場合は、適切な重みを付けるために、より深い理解が必要である。

##### **単一の GPS 位置履歴 (スネイル・トレイル)**

すべてのボートナビゲーション GPS システムは、後で確認するためにパフォーマンスを保存およびダウンロードする機能を有する。この単一ソースの情報が審問で役立つかどうかは、問題に大きく依存する。正確ではあるが、艇の位置だけでは通常、多くの有用な情報は得れない。他艇の位置、マークが配置された場所、またはスタート・ラインの端点に関する情報は含まれない。艇の速度に関する情報は、風速を決定するのに役立つ場合がある。

審問が、抗議艇と数キロ離れたわかりにくい海岸との間の内側にオーバーラップした艇に対する規則 19.2 (c) の抗議に関するものである場合、GPS トレイルは深さがセーリングに危険となる水深や海岸との距離に関する有用な情報を提供する可能性がある。

いずれの場合も、GPS 送信機の位置とサンプリング・レートは、プロテスト委員会が入手する必要がある。

### インターネット・トラッキングおよびアプリケーション表示情報

より多くのビジターを大会ウェブサイトに取り付けるために、商業用トラッキング・システムを使用して広報し、大会を宣伝します。小型の GPS 位置送信機（トラッカー）は、艇に配置されるか、マークやスタート・ラインと同じように乗員にクリップで留められる。地元の大会では、この情報は海岸基地に送信されます。オフショアレースでは、情報は衛星を介してレース本部に送信される。どちらの場合も、生データは表示アプリケーションに入力され、レガッタの Web サイトに表示される。レースや個々のチームは、世界中のどこからでもインターネットを介してフォローできる。

ディスプレイに表示されているトラッキングは、常に正確な位置にあるとは限らない。トラッカーからの位置が取れないか、またはソフトウェアが「位置ずれ」していると判断した場合、ソフトウェアは不足している位置を推定し、位置がずれていないように修正を行うことがある。これにより、ディスプレイに表示される推定位置が実際のセーリングの航跡と異なる場合がある。

着岸すると、選手とコーチはトラッキング・システムを使用し、レースを振り返る。水上でインシデントがあった場合には、トラッキング情報は抗議の審問や救済要求の証拠として提示することができる。レース委員会はトラッキング情報を着順と比較して記録洩れの有無を確認したり、救済要求につながる可能性のある得点照会に回答したりすることがある。

異なるトラッキング・サービス・プロバイダによって使用される基本技術は基本的に同じであるが、最終製品には様々なアプローチがある。各トラッキング・サービス・プロバイダは、一定周期で位置データを受信する GNSS レシーバーを使っている。位置データのためにトラッカーによって受信される生データは、少なくとも、緯度、経度、時刻、トラッカーID がある。その位置情報は、GNSS レシーバー内で毎秒最大 10 回まで繰り返し更新されるが、外洋レースでは、トラッキング・システムから入手可能な（または発行された）位置の頻度は、1 秒あたり 1~2 回から 1 時間またはそれ以下に変更することがある。

### 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ているか？

回答：GPS は 1 秒間に 10 回サンプリングできるが、提示がそんなに頻繁に行われることはめったにない。メモリチップの容量の節約、または衛星データ転送の費用を節約のため、すべての位置が送信または表示されるわけではない。30 分間のディンギーレースでは 1 秒に 1 回だけかもしれない。大洋横断のレースでは 10 分または 30 分に 1 回の可能

性がある。

位置はどのくらい正確か？

回答：GPS 装置の費用や大気の状態など、位置の精度に影響を与えるさまざまな要因がある。通常、95%の確率で、その精度は2~8メートルである。

コースのマークはトラッキングされるか？

回答：ほとんどの場合。レース委員会は、スタート・ラインとフィニッシュ・ラインの両端を含むコースのマークにトラッカーを設置する。これは、大会のトラッキング・チームによって確認されるべきである。通常、レース委員会は固定ブイや公共のブイにはトラッカーを設置しない。

トラッキング・システムでオーバーラップと衝突を表示できるか？

回答：競技者は、審問で接触やオーバーラップをトラッキング・システムにより示すことがある。ほとんどの場合、トラッキング・システムでは結論づけることができない。艇の表示はほとんど縮尺が反映されていない。様々な拡大縮小により艇のアイコン表示の長さを比較することによりこれを確認することができる。2016年のオリンピックでは、レーザーの長さは20メートルを超えていたようだ。

#### ヒアリングにおけるその他の配慮

競技者は、関連性があると考えられる証拠を提示する資格があり、トラッキング・システムでインシデントをアニメーションにて表示することができる。競技者はその情報に基づいて証言を行い、ジャッジはそれの何が事実で何が仮想であるかを知ることが重要である。

改良されたグラフィックは競技者およびジャッジに間違った結論をもたらすことができるため、プロテスト委員会が審問で提示されたトラッキング・データを取り扱うために行うべき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ことを勧める。競技者が艇にトラッカーを搭載することについての、口頭または書面による指示の内容を確認する。艇にトラッカーを設置する場所を知っておくこと。

競技者達が見るだろう、トラッカーのアプリを確認する。拡大縮小、縮尺を確認し、レース表示の開始、停止、艇やタグを取り除いて画面をすっきりさせ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、その情報に平均化または修正処理が使われているかどうかを調べる。

3艇身ゾーンの描写を説明するようにプロバイダーに依頼する。

トラッカーがマークとレース委員会船に設置されているか、設置場所はどこかをレース委員会に確認する。

・トラッキング・システムを表示するための機器を手配するのは、当事者の責任である。  
(RRS M7の最初の文参照)

審問では、トラッキングを提示する前に、最初に当事者から口頭での証言を得ること。それぞれの当事者へ互いの口頭証言への質問をさせること。プロテスト委員会は、口頭での証言にて事実を理解すること。トラッキング・データは、当事者によるインシデントの描写の補強として提示されると、評価し易い。

通常、ジャッジは審問前にトラッキング情報を見ることはない。トラッキング情報を当事者の立会いなしにジャッジが見た場合、それは当事者またはプロテスト委員会によって提出された証拠に含まれなければならない。

## F.11 事実認定

当事者達が大きく異なる証言をした場合でさえ、その証言に基づき事実を導くことは、プロテスト委員会の変わることはない責任である。異なる証言があることは普通であり、インシデント時点での見方が異なっていることを反映している。一方の当事者が両艇は1メートル離れていたというのに対し、他方の当事者が3メートルという場合にはプロテスト委員会はどちらの意見がより信用できるかを判断しなければならない。証拠すべてが見直され、距離が決められれば、距離が1メートルでも3メートルでもなくても、この距離が判決の元となる「事実」となる。

ほとんどすべてのケースで、意見の違いは証拠の重みにより決められる。レース規則は、規則 18.2 (e) の疑いを解決する場合を除き、どちらかの艇に対して立証の責任は与えていない。ポートは、スターボードを避けていたことを証明することは求められていない。プロテスト委員会は、証言すべてを検討し、何が起こったかをはっきりわかる最もよい位置にいたのは誰かを検討し、どの証言が最も信用できるかを判断し、その後、確からしさの比較でインシデントの事実を決定する必要がある。

## F.12 審議

すべての証言を取った時点で、事実を認定し、判決を作成することがプロテスト委員会の責任となる。パネル全員が同じ事実と結論に個々に到達することがよくある。チェアマンが各メンバーに結論を尋ねることにより、かなりの時間を節約できる。全員が同じ結論に達した場合、事実と結論を書くことは非常に迅速に進む。メンバー全員が同じ結論に達していないことがわかれば、再びその相違点に早く集中できる。

進め方の別の方法は、スクライバが審問中に彼が事実であると考えた点を書き留めることである。各ジャッジが各自の結論を示し相違点が解決された後、スクライバは事実を読み上げる。あるメンバーがいくつかの点で同意しない、または必須の事実が抜けていると考えている場合には、同意に達するためにその点についての協議がある。これらの事実に関連する規則を適用し、欠けている事項を特定する。次に、適用規則、結論、および判決を記述する。ワールドセーリングのインターナショナル・ジャッジ文書ライブラリーにある推奨される標準表現を使用すること。そして、最終確認のため、認定した事実、結論、および判決を読み上げる。

規則が異なる証明基準を規定しない限り、すべての判決は確からしさの比較に基づく。

## F.13 プロテスト委員会メンバー間の意見の相違の解決

プロテスト委員会の決定は、すべてのメンバーの多数決によって行われる。プロテスト委員会のメンバー間で一致を得ること。証拠を比較検討することにより、最も可能性の高いシナリオを確立すること。必要に応じて、当事者を呼び戻し、不足している情報や詳細を入手すること。プロテスト委員会メンバー間の意見の相違が解決された時点で、前の項の手順を用いる。協議と相違する視点の主張に相当の時間をかけたが、様々な見解が残っている場合、投票が有効なことがある。投票数が同じ場合、チェアマンは追加投票できる。

すべてのメンバーが同意していない場合、反対者に見解を述べて他のメンバーを説得させてみる機会を与えるべきである。あるメンバーが強い少数意見を持っている場合、それはレベル1またはレベル2として分類され解決できる。

レベル1：通常、協議の後、過半数の意見に同意しないプロテスト委員会のメンバーは、過半数の決定を受け入れる。これは、少数意見のプロテスト委員が誰であることを明かすことなく、多数決として単純に記録されるべきである。

レベル2：少数派のジャッジが判決に同意したくないと強く感じる場合には、判決が通告されるときに反対したと名乗り、かつ判決書に氏名を記録する権利がある。

プロテスト委員会の最終判決に不同意な場合でも、ジャッジは審問の判決を支持する義務がある。ジャッジは、そのメンバーであったかどうかに関わらず、プロテスト委員会の判決を公に批判することは控えなければならない。判決に対する批判は、批判の方法、時間、場所によって、規定32の条項の不正行為または「不適切な行為」となる可能性がある。

メンバーは、プロテスト委員会に判決を再検討して審問を再開するよう説得するため、または教育目的で、他のジャッジと個別に判決について議論や批判することができる。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、または一般の異論者と議論することは、決して適切な行為ではない。それは状況を悪化させ、他の役員との関係を損なうことになる。ジャッジが判決に同意を望まない場合、適切な措置は、判決に不同意のメンバーとして記載する権利を行使し、公示された判決のみに対し、疑問を照会する。

チェアマンは、反対意見のメンバーが要求した場合には、レガッタレポートにこのケースの詳細を含めなければならない。

## F.14 立証基準の適用

規則が別の基準を規定しない限り、判決の立証基準は「確からしさの比較」である。規則2のスポーツマンシップとフェアプレーの基準は、違反が「明確に確立されている」ことである。規則69における不正行為の基準は、「申し立てられた不正行為の重篤さを念頭に置く」ことで起こるプロテスト委員会の「心地よい満足感」である。

規則18.2(e)は、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合理的な疑いがある場合、プロテスト委員会が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、単にこの規則をあてにしているのではない。その他の方法により疑いを解決するために努力する積極的な役割を果たさなければならない。事実を認定し、実際に起こったことを知るため、すべての利用できる証言を引き出すために当事者および証人に質問することを勧める。その後、なお疑いがある場合には、その抗議を解決するために規則 18.2 (e) を用いることができる。

## F.15 決定の言い渡し

プロテスト委員会は、審問の結果を言い渡すために当事者とオブザーバーを呼び戻す。チェアマンまたはスクライバが、認定した事実、判決、適用規則、および課せられたペナルティーまたは免罪事項を読み上げる。必要な場合、通訳者が通訳する。

チェアマンが納得する場合、口頭で事実、結論および判決を伝えることができ、また、後で判決書のコピーを受け取るためにプロテストデスクに来ることができることを当事者に伝えることができる。書面による判決には、当事者に口頭で伝えられた情報を正確に記録する必要がある。当事者に判決が通告された日時が記録される。

プロテスト委員会は、事実認定と結論を含む判決を公表することができ、これにより、すべての競技者は判決を理解し、それに基づいて救済要求する理由があるかを定めることができる。ただし、問題がデリケートであるか未成年者が関与している場合、プロテスト委員会は判決のみを公表し、事実と結論は当事者のみが利用可能と決定する場合がある。

判決は、抗議を却下するか、または艇が規則違反し、他のペナルティーが適用されていない限り失格とするかのいずれかである。艇が規則違反または規則 36 で免除された場合、レースの再スタートまたは再レースが適用された場合、または艇がレース後ペナルティーを履行した場合、またはリタイアした場合を除いて、ペナルティーは適用される。

次の規則に違反した場合のペナルティーは、除外できない失格 (DNE) である。

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

成績に影響を与えるすべてのプロテスト委員会の判決を速やかに記録係に知らせ、この成績の変更記録を残すこと。

抗議の当事者が判決の説明を求めた場合、直ちに与えるのがよいが、この時点でそれ以上の話し合いを許さないことを勧める。納得しない当事者とのその後さらなる話し合いとその内容については、チェアマンとプロテスト委員会メンバーの経験と自信次第である。

抗議の判決を言い渡したときに、不満に応じてプロテスト委員会との非公式の話し合いを許し、この話し合いのために時間を設定することは、緊張した雰囲気をしぼしぼ和らげることができる。逆に、後での話し合いを拒否することは、悪感情をしぼしぼさらに悪化させることとなる。代わりに、非公式に判決を説明するためにプロテスト委員会メンバー2名を指名できる。

納得しない当事者が彼らにどのような手段があるかを尋ねた場合、審問の再開要求の規則に基づき彼らの権利について彼らに助言する。彼らはまた、規則 70.5 が適用されない場合、プロテスト委員会の判決に対して上訴する権利を有している。

## F.16 レース委員会またはテクニカル委員会からの抗議

規則 60.2 に基づきレース委員会が発議する抗議または規則 60.4 に基づきテクニカル委員会が発議する抗議は、確かな有効性の要件があり、プロテスト委員会は、審問を進める前に要件を満たしていることを確かめなければならない。プロテスト委員会は、抗議が救済要求または無効となった抗議からの情報、または利害関係のある人物からの報告から生じたものではないことを確認しなければならない。それ以外の場合、抗議は無効である。規則 61.1 (b) は、抗議者に通知することを求めている。規則 61.2 「抗議の内容」は、レース委員会またはテクニカル委員会による抗議にも適用される。抗議の提出締切時間は、委員会がレース・エリアにおいてインシデントを視認したかどうかによって異なる。

抗議を出したレース委員会またはテクニカル委員会の代表者は、抗議艇が行うのと同じように行動する。審問の当事者として、その代表者は証言し、質問をし、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、その代表者は退出する。

## F.17 帆走指示に関わる抗議

帆走指示には計測問題の取り扱いの定を含めることができる。多くの場合、レース前の手順からペナルティーに関わる計測チェックまでのすべてが含まれる。レース主催者が計測のチェックと適合の実行に積極的な役割を果たそうとする場合には、特別な規則と手順を帆走指示書に記載することが重要である。このような事前の計画は、後で発生する可能性のある問題を排除し、計測問題での権限と役割をはっきりと特定し、プロテスト委員会の無限の時間を節減することを助けるだろう。

## F.18 クラスの規則と装備に関する抗議

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により発議できる。この規則は、クラス協会、各国連盟または独立したメジャラーに抗議する権利を与えていない。

ほとんどの計測の問題は、レガッタ前の計測中に発見され、テクニカル委員会と艇の責任者との間で解決される。ただし、プロテスト委員会は、時には、レースが始まる前にクラス規則の解釈についての論争を解決することを求められる。それ以外の場合、クラス規則の抗議は、通常レース後の計測に基づいてのテクニカル委員会による抗議から生じる。

クラス規則は、艇をどのように計測または評価するか、あるいはその両方を行う必要が

あるかについての詳細を提供している。これらには通常、艇の計測に関する詳細に加えて、管理規定、オーナーの責任、およびレース中の禁止事項が含まれる。クラス協会の計測と選手権の規則がクラスを管理する。ただし、これらの規則は、審問が必要となるため、クラス協会が大会中の違反に対して艇を失格にする、さもなければペナルティーを課す権限を与えていない。

クラス規則またはレーティングに関する抗議は、オーナーまたは担当者が違反についての知識を持っている、または知っているべきであったことを意味するものではない。申し立てられた違反は、規則の解釈または適用についての単純な誤りまたは誤解である可能性がある。はっきりと許可していることとはっきりと禁止していることとの間に不確かな域がある場合があり、規則の解釈にばらつきが生じる。計測の抗議の全体プロセスは、わずかの原則によってのみ維持される。競技者および全ての競技役員は、これらの規則に従う必要がある。

規則 78 が基本である。これにより、オーナーおよび責任者であるその他の人物は、艇がクラス規則に従うように維持され、計測証明書がある場合は有効であることを維持する責任がある。規則 64.4 は、規則 78 に基づいて起こされた抗議を判断するための手順を扱っている。

テクニカル委員会が、レース中の艇が規則に従っていないと結論付けた場合、その唯一の選択肢は抗議することである。

抗議がクラス規則の違反を主張する場合、プロテスト委員会はまず、抗議が規則 61 の有効性の要件を満たしているかどうかを判断しなければならない。抗議はインシデントを特定していなければならない。「あの艇は計測していない」、「あの艇はレーティングの割には速すぎる」、または「あの艇のハルは違法である」とだけ述べる抗議は、艇がクラス規則に違反した方法の証拠がない、「インシデントを特定する」という規則 61.1 の要件を満たしていないため、通常は無効であると判断される。

有効性の要件が満たされている場合、審問は規則 63 に基づいて進行し、プロテスト委員会は当事者からの証言および必要と思われるその他の証言を取得する。クラス規則と手順に精通しているプロテスト委員会のジャッジがいると役立つ。

プロテスト委員会は、1人以上の専門家の証人を呼ばずには、クラス規則に関する抗議を解決することができない場合がある。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の証人の名前と連絡先の情報を持つとよい。艇の設計者は、利害関係がない場合、専門家の証人でありうる。証人はたとえ専門家であったとしても、証人に過ぎないことを覚えておくこと。プロテスト委員会が最終決定を行う。

テクニカル委員会が対応可能で、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計測チェックや再計測を指示することができる。このことは、判決を行うために必要である「その他の証言を得る」ための権限と義務の範囲内である。

この規則は、ある艇に他艇の再計測を要求する権利を与えていない。再計測を命令するまたは要求する決定は、プロテスト委員会の問題であり、またはレース公示または帆走指示書で権限を与えている場合には、主催団体に関する事項である。ただし、プロテスト委員会が別のことを決定しない限り、負けた当事者が再計測およびすべての計測の費用を支払う。

テクニカル委員会のメンバーは、インシデントの技術的詳細に関する証言するために証人として呼ばれることがある。ほとんどすべての場合、プロテスト委員会は規則 64.4 に沿った手続きで抗議を判定することができる。計測の正確さと規則の解釈に関する証言は、競技者と大会テクニカル委員会によって提示される。計測問題の解決には、ワールドセーリングのセーリング装備規則を使用する必要がある。

プロテスト委員会がクラス規則の解釈についてまだ疑問がある場合、規則 64.4 (b) は、プロテスト委員会が質問および関連する事実をその規則の解釈に責任のある当局に照会することを求めている。通常、この機関はクラス協会のテクニカル委員会、ワールドセーリング、または各国連盟となる。テクニカル委員会のメンバーがクラス・テクニカル委員会の委員長を兼務している場合でも、この機関は大会のテクニカル委員会ではない。プロテスト委員会が質問を照会すると、当局の回答に縛られることとなる。

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、艇が置かれている水域の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かもしれない。プロテスト委員会は、決定を下す際にその回答に拘束される。

上告が規則 70.5 により否認されていない場合に限り、計測規則に基づき失格とされた艇は、艇への変更を加えずにその後のレースで競技することができる。そうするためには、その艇は上告の意思を書面で述べなければならない。その艇は、上告しなかったか、または上告の裁決でその艇が非となった場合には、すべてのレースで失格とされる（規則 64.4(d)）。

## **F.19 プロテスト委員会による抗議**

規則 60.3 に基づいてプロテスト委員会によって発議された抗議は、規則 61.1 の有効性の要件を満たさなければならない。

プロテスト委員会の 1 人のメンバーが証言し、抗議を聞くパネルメンバーに参加しないことが最善である。

プロテスト委員会のメンバーがインシデントを視認した場合、規則 63.6 (b) は、審問でその事実を述べることを彼らに求めている。そのメンバーは証人として証言できる。証言は見たことに限定されるべきで、規則を違反したかどうかに関する結論であるべきでない。

証言するメンバーは、利害関係がないため、協議および判決に参加することができる。

彼らは独立した組織の一部であり、判決から得たり失ったりするものは何もない。判決のために留まるような証人は、当事者が退席した後は、いかなる新しい証言を行ってはいならない。

規則 N1.6 では、3 名が残り、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、プロテスト委員会は残りのメンバーで適正に構成されていると規定している。

## F.20 審問再開の要求

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、または規則 60.3 (b) に基づきプロテスト委員会により考慮された場合、当事者は救済要求されている艇である。他の艇すべては、「影響を受けた」艇であるが、当事者ではない。

規則 66 の最初の文中の「できる」という語は、プロテスト委員会には再開する絶対的義務はないということの意味している。プロテスト委員会は規則 66 の 2 つの要件のうちの 1 つが満たされた場合、審問を再開するべきである。第一は、プロテスト委員会が自ら明らかな間違いを犯したと決定した場合である。第二は、最初の審問のときには利用可能でなかった新しい証拠が妥当な時間内に利用可能になった場合である。

すなわち、敗訴した当事者にすでに検討した議論や明確化した証拠を高める目的のためだけで再開を認めることはその大会の最大の関心事ではない。このような状況では、再開はプロテスト委員会およびその他の関与した当事者にとって不合理な負担である。

再開へと導くプロテスト委員会の誤りには、不適切な手順や規則の適用の誤りが含まれる。プロテスト委員会は重要な結論が事実により裏付けられていないと判断するかもしれない。よく起こるのは、規則の解釈に誤りがあった場合に審問が再開される。

新しい証拠を検討するために再開された審問では、証拠は新しくかつ重要なものでなければならない。規則 M4 および World Sailing ケース 115 は、規則 66 で使用されている「新しい」という単語の解釈を提供している。

次の場合、証拠が新しいと言える：

- 再開を求める当事者が、元の審問前に証拠を発見することが合理的に不可能な場合。
- 再開を求める当事者が、元の審問前にその証拠を入念に探したが見つからなかったとプロテスト委員会が納得した場合。
- 元の審問の時点で当事者またはその委員会がその証拠を入手することができなかったと、プロテスト委員会があらゆる情報源から突き止めた場合。

要な証拠とは、検討している事項に直接的かつ実質的に付随し、重複的でなく、かつ、冗長的でもないことを意味している。重複的な証拠とは、既存の証拠と同じ性質の追加的な証拠であり、以前の審問で確立した事実、特にそれ以上の支持を必要としない事実

を支持する証拠を意味する。重要な証拠とは、判決に関連していなければならない、全ての証拠の事情を見た場合にケースの結果が変わるという合理的な可能性があるものをいう。

審問の当事者には、審問の準備、証人の居所の確認、審問の進行のための証拠の収集、必要とされる場合には規則 63.2 に記載されている通り、延期の要求を行うことに規則に基づく義務がある。証人その他の証拠があることは知っているが、審問に間に合うように得られなかった場合には、追加の時間を求めることはその当事者の責任である。書記はこのような要求を記録する。例えば、審問終了後に現れた新しい証人はまれにしか「新しい証拠」とみなされない。ただし、元の審問の前かその審問の間に当事者がプロテスト委員会に証人を知らせた場合、または証人とその証言が当事者に知られなかった場合を除く。当事者が証人を探さなかったか、プロテスト委員会に延期を求めなかった場合、「新しい」証人を審問するための遅い再開の要求は、まれにしか認められない。

ただし、当事者が審問に出席し、証人の居所を確認するために延期または延長を要求した場合には、その後の再開の要求は、規則 66 のテストを満たしていることがあり、プロテスト委員会はおそらく審問の再開を望む。

新しいと主張された写真とビデオの証拠は、証拠が新しく重要であり、重複していないことを確認するために、プロテスト委員会の一部または全員が試写することを勧める。チェアマンは証拠を見るために通常 2、3 人のジャッジを指名し、プロテスト委員会に報告を持ち帰る。証拠が適切であり、関連している場合、または疑いがある場合には、そのメンバーはプロテスト委員会全員に証拠を照会する。

プロテスト委員会は、重大な新しい証拠を自身で聞くこともでき、審問の再開を決定することができる。新しい証拠が検討されるようになる場合には、当事者は規則 63.3 に基づき出席する権利がある。更に、当事者は規則 63.6 に基づき新しい証人に質問する権利がある。

当事者が再開を要求する場合には、プロテスト委員会は審問の再開が有効であるかを決定しなければならない。審問の再開の要求にはタイム・リミットがある。規則 66 に基づき、当事者にはプロテスト審問の判決を知らされた後、再開を求めるまで最大 24 時間ある。レースの最終日には、そのタイム・リミットはその日の判決の通知後 30 分である。

要求が間に合っている場合には、プロテスト委員会は、要求している当事者が述べている理由から、重大な誤りを起こしたかまたは犯したかもしれない、または重大な新しい証拠があるのかを判断しなければならない。要求している当事者による最初の提示は、新しい証拠ではなく、再開についての理由に限定することを勧める。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。他の当事者が可能な場合には、この最初の事実認定に呼ぶとこと、ただし、規則はこの問題に触れてはならないことに注意すること。

プロテスト委員会は、自ら重大な誤りを犯したかもしれないと自身で判断した場合には、

新しい証拠を採用しないで、当事者の出席なしに判決を修正することができる。プロテスト委員会が自身の判決を再考することにタイム・リミットはない。プロテスト委員会は、判決を変更する場合、規則 65.1 に従って当事者に通知しなければならない。このことは修正した判決を掲示することにより、または審問の当事者に判決のコピーを配布することにより行うことができる。

再開の要求を認めるかどうかを判断するのは常にプロテスト委員会に任されている。プロテスト委員会が再開を認めることができる上記に述べた状況の例は、ガイドに過ぎず、ガイドとしてのみ用いるべきである。

プロテスト委員会は、当事者の出席なしに抗議を決定したが、後で当事者がやむを得ず欠席したことがわかった場合、規則 63.3(b)に基づいて審問を再開することもできる。この審問は改めて開始し、前に述べられた証言すべてを再度聴取する。

上告において各国連盟の決定が、規則 71.2 または規則 R5 を使用して、審問を再開することである場合、再開した審問は、当事者が提供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とともに進行する。

プロテスト委員会は、再開するための十分な理由があると決定した場合には、その決定を当事者に通知しなければならない。審問が再開される場合、抗議審問で必要とされるのと同じ通知を与えなければならない。更に、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あるべきである。ただし、再開が重大な誤りに基づく場合、可能ならばプロテスト委員会に最低 1 人の新しいメンバーを加えるものとする。しかしながら、古いプロテスト委員会がそれを見直しているという認識を避けるために、すべてではないが、より多くのメンバーを置き換えることを考慮すべきである。

再開された審問では、手続きに関する第 5 章の規則、特に規則 63.6 が適用される。プロテスト委員会は、審問で、出席している当事者、証人および必要と考えるその他の証言を取らなければならない。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じように進める。

## **F.21 World Sailing 規則違反**

規則 6 には、競技者、艇のオーナー、サポートパーソンが遵守すべき World Sailing 規則を掲載している。違反について抗議する前に、各規則を確認すること。

## **F.22 救済要求の審問**

レースまたはシリーズにおける得点または順位が、自艇の過失ではなく明らかに悪くなった艇は、規則 62.1 に適合する状況で、審問によって救済を与えられることがある。

## F.22.1 救済要求をすることができるのは誰か？

### (a) 艇（規則 60.1 (b)）

「セーリング競技規則」の序文に、「用語」の中に、「艇」はセールボートおよび乗艇している乗員をいう、と記載されている。通常、艇は自身のために救済要求をする。ただし、このことは規則の要件ではない。艇またはその乗員は、別の艇の救済要求をすることができる。規則 60.2(b)は、救済を求めたか否かにかかわらず、影響を受けた全ての艇を救済の裁定に含めることをプロテスト委員会に求めている。

### (b) レース委員会（規則 60.2 (b)）

レース委員会は、救済に対する資格があると思われる艇に対し救済要求をすることができる。艇に影響を与えたかもしれないレース委員会が行った誤りを正すことができる。

### (c) プロテスト委員会（規則 60.3 (b)）

プロテスト委員会は、無効となった抗議や救済要求を含む、または利害があるかどうかに関わらず、当事者からを含む、あらゆる情報源から受け取った報告または情報に基づいて審問を招集することができる。

プロテスト委員会は、救済を求めていたか否かに関わらず、ある艇が規則 62 に基づき救済の資格があると決定する場合には、抗議審問での判決の一部として救済を与えることもできる。（規則 64.2）

### (d) テクニカル委員会（規則 60.4(b)）

テクニカル委員会は、救済に対する資格があると思われる艇に対し救済要求をすることができる。艇に影響を与えたかもしれないテクニカル委員会が行った誤りを正すことができる。

## F.22.2 救済審問の当事者

審問の当事者の定義には、救済要求をしている、またはレース委員会が規則 60.2 (b) に基づき要求した、またはテクニカル委員会が規則 60.4 (b) に基づき要求した、もしくはプロテスト委員会が規則 60.3 (b) に基づく考慮した艇が含まれる。このような場合、救済が考慮されているすべての艇に審問に参加する資格がある。

規模の大きい審問を開催することは簡単ではない。まず、すべての当事者が出席できる十分な広さのスペースを用意する必要がある。ハーバーの隅で、室内でない静かな場所に集まる場合もある。第2に、証言の提出を希望するすべての当事者に、提出を許可する。第3に、パネルのチェアマンが、全員に発言の機会があることを説明するが、当事者には、すでに提示された証言を再度説明しないように求める。このようにすると、結果的には、最初の数人の当事者が救済を求める理由を説明し、その後、残りの証人のほとんどが「私も同じ証言と意見を持っている」と答えることが多い。

規則 62.1 (a) に基づく救済要求では、レース委員会またはテクニカル委員会もしくは主催団体が審問の当事者になることがある。

救済を与えると決定し、どの救済を与えるかを検討した後、プロテスト委員会は、他の

艇にも救済の資格があり、救済はそれらの艇に与えた方がよいとの公正な決定に達したと結論することがある。「公正な決定」がさらに調査を必要とする場合で、これらの艇が審問をあらかじめ知らされていなかったか、参加しなかった場合には、審問を一時休止し、救済の資格があり得るすべての艇に知らせた後、新たな審問を始めることができよう。救済審問のすべての当事者に審問の時刻と場所を知らさなければならないので、正式の通知が公式掲示板に掲示されなければならない。この状況で、抗議通知の掲示の時刻が過ぎていた場合には、すべての当事者に電話、e-メールまたは SMS（ショート・メッセージ・サービス）することも役に立つことがある。この審問は、新たな審問の当事者がすべての証言を聞く権利があるので、初めから再スタートしなければならない。

審問ルームはすべての当事者を収容するのに十分な大きさがあることを確認する。すべての当事者にはそれぞれの艇からの代表者 1 名を含めることができよう。

### F.22.3 救済要求の審問手順

救済要求の審問は、4 つの部分に分かれる。

有効性

適合性

インシデント

与える救済

有効性を最初に検討し、要求が無効の場合には、審問の当事者にこのことを知らせ、審問を打ち切るとよい。

有効の場合には、要求が規則 62.1 の要件に適合しているかどうかの検討を始めるとよい。要求が適合していない場合には、当事者はこの時点で知らされ、審問を打ち切るとよい。

要求が適合している場合には、プロテスト委員会は、インシデントと艇に救済の資格があるか否かを検討する。ない場合には、当事者は、認定した事実と救済が与えられないことを知らされ、審問は打ち切られる。

プロテスト委員会は、救済を与えると決定した場合には、これからどの救済が適切であるだろうかを決定する。決定したならば、当事者はその決定を知らされ、審問を終わらせるとよい。

### F.22.4 救済要求の有効性

救済要求を考慮するための審問では、プロテスト委員会は救済要求の有効性を最初に扱わなければならない。

救済要求は書面で行い、その理由が記載されていなければならない。

抗議旗は必要でなく、救済要求をする艇は、レース委員会に伝える義務はない。マッチ・レースおよびアデンダム Q に基づくメダル・レースのようなフリート制アンパイア・レースでは異なる要件がある。

艇は、主催者、レース委員会、プロテスト委員会やテクニカル委員会を抗議することはできない。彼らが関連している限り、このような抗議は規則 62.2 の要件に従っている場

合、救済要求として受理するべきである。

規則 62.2 に基づき、救済要求には、2 種類のタイム・リミットがある。インシデントがレース・エリアで起こった場合には、抗議締切時刻またはそのインシデントから 2 時間後のいずれか遅い方までに、レース・オフィスに提出しなければならない。それ以外の救済要求は、要求する根拠を知った後、できるだけ早く提出されなければならない。

インシデントの発生時刻は、それぞれの要求の状況に応じて異なる。得点記録の誤りの場合、または OCS または類似に得点記録された場合、その時が当事者が得点を知る最初の合理的な機会となるため、インシデントの時刻は、通常、成績結果が掲示された時となるだろう。しかし、合理的な時間内に結果が掲示されなかった場合には、インシデントの時刻はさらに遅くなると考えることができよう。

艇に対するレース委員会またはテクニカル委員会もしくはプロテスト委員会の救済要求は、規則 62.2 の通り、抗議締切時刻または当該情報を受けた後 2 時間以内に提出しなければならない。

救済要求が締切時刻外に受け取られた場合、もっともな理由があると決めた場合には、プロテスト委員会はその時刻を延長しなければならない。艇または救済要求をした委員会が状態に気づいた後、最初の合理的機会になるであろう。

#### F.22.5 救済の要件

救済要求が有効として受け取られた場合、プロテスト委員会は、救済要求が規則 62 の要件に従っているかどうか、言いかえると艇のレースまたはシリーズのいずれかの得点、順位が自艇の過失ではなく、次のいずれかの理由により明らかに悪くなったかどうかをこれから決定しなければならない。

- a) 大会のレース委員会、プロテスト委員会、主催団体、テクニカル委員会の不適切な処置または不手際。ただし、その艇が審問の当事者である場合、プロテスト委員会の判決によるものを除く。
- b) 第 2 章の規則に違反した艇、または避ける必要のあるレース中でない船舶、または IRPCAS に照らして過失を犯したと思われる船舶、または政府の通行権を持つ船舶の行動により被った傷害または物理的損傷。
- c) 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。
- d) 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た艇の行動またはその乗員。

プロテスト委員会は、当事者、証人、プロテスト委員会の目撃者から証言を取得する必要がある。

#### F.22.6 得点または明らかに悪くなった順位

規則 62.1 には、救済要求は「レースまたはシリーズにおける艇の得点または順位が、その艇の過失ではなく、明らかに悪くなったかまたは悪くなるかもしれないという主張または可能性に基づくものでなければならない」と記載されている。

レース委員会が得点の誤りを犯し、その誤りを修正した結果、前に掲示した得点より悪くなった場合には、修正した得点は、その艇が規則に従って得点記録されるべきであった得点より悪くなっていない。すべての艇にそのフィニッシュ順位に従って得点することを規則により求められているので、このことはレース委員会による不適切な処置ではないだろう。

レースまたはシリーズの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重要である。また、レガッタで6位と7位の差が1ポイントで決まるような場合にも重要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となるであろう。しかし、艇が救済を要求したという事実は、艇が自分の順位が悪くなったことを重要と考えていることを示している。特に他艇が影響を受けていない場合は、「重要」と考える解釈が最善であることが多い。

#### **F.22.7 その艇の過失でなく**

救済を受ける資格となるために、レースまたはシリーズにおける艇の得点または順位が、その艇の過失ではなく、明らかに悪くならなければならない。このことは、艇に、全体的または部分的にその艇の得点が悪くなったことに責任がある場合、責任のあった部分がどんなに小さくとも、救済を受ける資格はないことを意味する。

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、競技者がマリナを離れるのが遅く、スタートし損なった。このことは競技者の過失であって、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、レース委員会の不作為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かった。

#### **F.22.8 不適切な処置または不手際**

不適切な処置とは、レース委員会、プロテスト委員会、組織委員会、テクニカル委員会、その大会のルールで認められていないことを行うことである。不手際は、レース委員会、プロテスト委員会、組織委員会、テクニカル委員会が、規則で要求されているか否かにかかわらず、何かを行わなかった場合で、それにより艇の得点が明らかに悪くなったことをいう。例として、ケース 116 では、ある艇が最初の2レースのみの成績に基づいて3レース分の救済措置を受けた。このケースでは、プロテスト委員会は規則に違反していないものの、影響を受けるすべての艇に対して可能な限り公平な取り決めをしな

ったとしている。

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ルールではない。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。

例えば、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、コースが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終えることができず、コースが短縮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任意であり、不適切な処置や不手際ではない。

### F.22.9 物理的損傷と傷害

規則 62.1(b)には 3 つの要素がある

- 艇が、傷害または物理的損傷を被った場合
- 規則違反の艇の行動が原因である場合
- 他の艇が適切なペナルティーを履行している、あるいはペナルティーを受けた場合

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み、乗組員の海中転落、位置を見失うことなどは物理的損害ではない。

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

ケース 135 では、規則 62.1(b)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。

委員会は、規則違反した艇が適切なペナルティーを履行したか、ペナルティーを受けたかを判断する必要がある。艇がリタイアした、あるい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。救済措置を求めている艇が、その艇に対して有効な抗議を提出している場合は、救済措置の要求と合わせて聴取する。

### F.22.10 救助

規則 1.1 に従って救助する（自艇またはその乗員を除く）艇は、救済を受ける資格があり得る。また、艇が危険な状態にある可能性がある場合、救助を求めているなかった、または後で危険でないことがわかったとしても、救助する別の艇は、救済を受ける資格があ

る。規則 62.1 (c) および World Sailing ケース 20 を参照のこと。

#### F.22.11 ペナルティー行動

規則 2 に基づきペナルティーを課せられた、または規則 69 に基づき懲戒処置を受けた艇の行動により、得点が明らかに悪くなった艇は、救済を受けることができる。ペナルティーが課せられた後、プロテスト委員会は救済を検討するためにヒアリングを行うことを検討できる。

#### F.22.12 レース前の救済要求

レース開始前に提出された救済要求は、最初の妥当な機会に聴取されなければならない。このような異議申し立ては、主催団体またはレース委員会による不適切な行動または不作為の疑いに関連する可能性がある。

例えば、レース公示や帆走指示書に記載されている問題、計測手順、競技者の資格や排除などが挙げられる。

救済要求は、レース公示や帆走指示書が不完全であったり、矛盾していたり、規則に準拠していないと主張する場合がある。このような要求は、主催団体に対して文書の明確化や解釈を求めるのと似ている。このような場合、主催団体はプロテスト委員会に助言を求めることが多いが、主催団体は与えられた助言に従わなければならないわけではない。

#### F.22.13 レース委員会の誤りに対して申し立てる救済要求

艇が時には、OCS、ZFP、UFD、BFD、SCP、NSC、DNF と得点記録するレース委員会の決定に対して、規則 62.1 (a) に基づく救済要求により異議を唱える。

救済措置を受けるためには、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することはほとんどない。ビデオ証拠の使用を要求する艇は、ビデオとそれを見るための機器を提供する責任がある。事実を認定する際、プロテスト委員会は、立証の基準として、作為の蓋然性（どれくらいもっともらしいか？）に従う。ケース 136 を参照。

#### F.22.14 与える救済

プロテスト委員会は、救済要求がこれらの要件を満たしていると納得した場合、できるだけ公平な調整を行わなければならない。これは救済審問の最も困難な部分である。プロテスト委員会は要求された救済措置を与える義務はないが、影響を受けるすべての艇にとって最も公平な救済になると思われるものを当事者に尋ねること。

プロテスト委員会は、レースまたはシリーズに関する取り決めの事実または推定結果に疑問がある場合、特にレースを中止する前に、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、要請に関与していない他の艇からの証拠やレース委員会の記録が含まれることがある。規則 64.3 は、与えられる可能性のある救済措置の例を示している。

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以下であることを確認する。ケース 116 を参照。

大きな大会では、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される。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。

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

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ができる。この方法は、そのレースの早い時点でインシデントがあった場合に、まれに用いられるが、そのレースでのその艇の順位が十分に確立している場合を除き、用いないことを勧める。

フィニッシュ時刻：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与えることにより調整できよう。プロテスト委員会はケース 110 に従うことに注意しなければならない、接触またはインシデントの間の時間や順位のロスに対して救済を与えてはならず、むしろ傷害や損傷により起こった艇の進み方が遅くなったための時間や順位のロスに対してのみに救済を与えなければならない。

その他の調整：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、2 種類の混合フリート・レースでは、その艇の得点を同種類の他の艇に等しく与えることが公平とみなすことができよう。

中止：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。これは重要なことで、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からである。

予選シリーズとファイナル・シリーズ：シリーズが予選シリーズとファイナル・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そのシリーズのその部分に関係しており、その当該結果に基づくことを勧める。

規則 64.2 には、影響を受けた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と記載されていることを覚えておくこと。

## F.23 支援者に関する審問

支援者の定義は以下のとおりである：

- 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、その他競技者と一緒に働き、治療し、援助したりする人物を含め、競技者に物理的または助言的なサポートを提供する、または提供する可能性がある人物。

- 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ければならない。

### F.23.1 支援者への審問の手順

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開くことができる。最も一般的には、大会で有効な帆走指示書やレース公示、またはサポートチーム規則に記載されている規則に違反したという申し立てが行われる。プロテスト委員会は、自ら目撃したこと、またはあらゆる情報源から得た情報に基づいて、審問を行うことができる。これには審問中に得られた証言も含まれる。申し立ては、この章で後述するように、規則 69 に基づく不正行為である可能性もある。

審問を開始するためには、違反の申し立ては書面で行われなければならない、典型的には、いつ、どこで発生したかを含む出来事と、違反したと思われるルールが記述されている必要がある。支援者は、申し立てられた違反の詳細について通知されなければならない。この情報は通常、審問要求書に記載される。

審問については、規則 63.9 に記載されている手順に従う。プロテスト委員会のメンバーの利害関係をチェックする。当事者から証言を取り、当事者の証人の話を聞き、当事者及びその証人への質問を許可する。通常、審問手順の例外として、有効性要件が適用されない。

支援者は、審問の当事者である。さらに、定義上、支援者がサポートする艇もヒアリングの当事者となる。審問要求書は、支援者に関連する全ての艇を審問の当事者として特定する必要がある。支援者に審問要求書のコピーを提示し、申し立てられた違反の詳細を伝える。関連する艇のために、事務局にコピーを用意する。

プロテスト委員会は、支援者およびその支援者が支援するすべての艇に、審問の時間と場所を通知しなければならない。通知は、プロテスト委員会が違反の疑いを知った時点で、適時に行わなければならない。通知は、帆走指示書で許可されていれば、公式掲示板で行ってもよい。支援者の審問は、抗議および救済の審問と同時に行うことができる。

支援者およびその支援者が支援するすべての艇、当事者として審問に出席する権利がある。一部又は全部の艇が出席しない場合、それらが正当に通知されていれば、不在でも審問は進行することができる。すべての当事者に審問の準備のための合理的な時間が与えられる。

時には、プロテスト委員会が、特に自らの目撃情報に基づいて、支援者に対して申し立てを行うことがある。この場合、目撃したメンバーはプロテストのパネルメンバーから外れて、プロテスト委員会の決定には参加しない方が良い。あるいは、プロテスト委員会は、審問で申し立てを提示する別の人物を指名することができる。この方法は、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保証するものである。

### F.23.2 支援者へのペナルティー

プロテスト委員会は、作為の蓋然性（どれくらいもっともらしいか？）に基づいて、支援者が規則に違反したかどうか結論を下す。適用されるペナルティーの範囲が定められている。プロテスト委員会は、警告を与えたり、より深刻な違反の場合には、大会や開催地からの排除や、権利や特典の剥奪を行うことができる。この措置は、1レースや1日などの限られた期間であったり、大会終了までの長期間であったりする。また、主催者が主催する行事から支援者を除外するかどうかも検討する。さらに、支援者が大会終了後に機材を片付けるために会場に戻ることを許可するかどうかも決定する。主催者が支援者の認定を取り消すことを勧告する前に、その認定が必要かどうかを確認すること。また、プロテスト委員会は、その他の手段をとることができる。プロテスト委員会は、規則に定められた範囲内で他の措置を取ることもできる。

World Sailing の支援者と艇に対する裁量権のあるペナルティーについての方針 (DPI)は、プロテスト委員会に対して、適用される規則に関連するペナルティーのガイダンスを提供する。このガイダンスを利用することにより、プロテスト委員会は、大会間での類似した違反に対するペナルティーを整合させて行うことができる。このガイダンスのすべてのルールがすべての大会で適用されるわけではない。プロテスト委員会は、規則の適用やペナルティーを与える際に、その裁量内で判断することが重要である。

### F.23.3 支援者の違反による艇へのペナルティー

審問で支援者がペナルティーを受けた場合、プロテスト委員会は、支援者が支援する艇に警告を与えるかどうかも決定する。この決定は通常、艇を審問に参加させ、証言を得たのちに、審問中に警告を与えるべきかどうかについて検討される。艇への警告の利点は、その艇が支援者の行為に関連したペナルティーを受けることを予め知らされることである。

ただし、警告は必須ではなく、支援者の行動の状況を考慮する必要がある。警告を行った場合は、審問の判決書に記載されるべきである。

支援を受ける艇が、例えばセールナンバー1572、1539、1600、1602で、支援者がクリス・ブラックである場合の標準的な表現は以下の通り；

「艇 1572、1539、1600、1602 は、支援者であるクリス・ブラックによるさらなる違反があれば、艇にペナルティーが課せられる可能性があることを警告する。」

支援を受けている艇への警告とともに、判決を公式掲示板に掲示する。これにより、たとえ審問に参加しなかったとしても、艇に対して十分な警告がなされる。

また、プロテスト委員会は、規則に定められた一定の条件の下で、支援者に関する審問の当事者となった艇にペナルティーを課することができる。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与える条件として、支援者の違反の結果、艇が競技上有利になった場合がある。このような場合には、通常、艇にも抗議する正当な理由がある。可能であ

れば、抗議で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ものにする。そうでなければ、プロテスト委員会は関連規則を使用することができる。例としては、外部からの支援を受けた場合や、艇が改造されている場合、支援者がレース中の他の艇を妨害した場合のクラス規定違反に対する抗議などがある。

抗議と支援者に対する処置は、同じインシデントから発生しているため、審問で同時にヒアリングすることができる。

支援者の違反に対して艇にペナルティーを課すための第2の条件は、プロテスト委員会がペナルティーを課す可能性があることを書面で艇に警告した後、支援者がさらなる違反を犯した際である。さらなる違反は、同じ規則または異なる規則を含む可能性がある。

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 64.5(b)では、DSQ 以外の罰則を認めている。艇が審問に参加していなくても、ペナルティーを課すことができる。

#### **F.23.4 支援者あるいは支援者が支援する艇からの異議申し立て**

支援者が支援するすべての艇は、審問の当事者である。したがって、抗議の権利が否定されない限り、全員がプロテスト委員会の決定に異議を申し立てる権利を有する。プロテスト委員会は、その決定のコピーを要求したすべての当事者に書面で提供する。これには、支援者と支援者がサポートする艇も含まれる。

#### **F.23.5 支援者の不正行為に対する申し立て**

プロテスト委員会は、規則 69.1 に違反して不正行為を行ったと申し立てられた支援者の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 不正行為に関するガイダンス 2017」またはその最新版も、不正行為について調査や審問を行うプロテスト委員会にとっては良い資料となる。本マニュアルの規則 2 および規則 69 の項では、プロテスト委員会の手順と責任についてさらに詳しく説明している。

支援者に対する申し立てが不正行為の場合、その支援者が支援している艇も審問の当事者となる。これらの艇は自分たちが不正行為そのものを行ったとは申し立てられていないが、条件を満たせばペナルティーの対象となる。

## G 規則 2 と規則 69

目次	ページ
G.1 規則 2 公正な帆走	G 1
G.2 規則 69 の審問	G 2
G.2.1 プロテスト委員会が規則 69 に基づく処置を起こす時期	G 2
G.2.2 規則 69 の審問を受ける人	G 3
G.2.3 不正行為の行われた時間と場所	G 3
G.2.4 プロテスト委員会による準備	G 4
G.2.5 調査員の指名、規則 69.2 (c) および (d)	G 4
G.2.6 書面でその者に通告すること	G 5
G.2.7 規則 69 の審問開始の根拠の例	G 6
G.2.8 規則 69 の審問	G 6
G.2.9 軽減する状況と悪化する状況	G 8
G.2.10 訴訟	G 8
G.2.11 出席しない当事者	G 8
G.2.12 ケースの却下	G 9
G.2.13 ペナルティー	G 9
G.2.14 判決の上告	G 9
G.2.15 各国連盟への報告	G 10
G.2.16 各国連盟による処置	G 10

### G.1 規則 2 公正な帆走

規則 2 は、艇とその所有者が、スポーツマンシップとフェア・プレイの認められた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』には、スポーツマンシップとフェア・プレイの原則の違反とみなし得る行動についてのガイダンスが示されている。ケース 138 は、不正行為と見なされ、競争に直接影響を及ぼさない行動は、規則 69 に基づく行動の対象とすべきであると助言している。

艇は、この規則に違反したことが明確に立証された場合にのみ、ペナルティーが課されることがある。この証明の基準は、確率のバランスよりも高い。そのペナルティーはシリーズの得点から除外できない失格 (DNE) となる。

プロテスト員会は、抗議の中に述べられていなくても、規則 2 の違反については艇を失格とすることができる。規則 2 には、規則 69 の手続き上および形式上の保障条項の記述はない。プロテスト委員会は、競技者の行為が、規則 2 に違反する行為であることを検討している場合、プロテスト委員会はスポーツマンシップに違反した可能性のあることを説明し、判決をする前に、問題を解決する機会を艇に与える必要がある。

## G.2 規則 69 の審問

ワールドセーリングの不正行為に関するガイダンスの最新版を見直すことを勧める。ガイダンスは、World Sailing セーリング競技規則に基づいた、すべてのレース関係者、特にジャッジやプロテスト委員会のための完全な参考図書である。このマニュアルがリリースされた時点で、このガイダンスの現在のバージョンは2017年のものであり、2017-2020 規則を参照しているが、2021-2024 規則に基づくガイダンスを提供している。

<https://www.sailing.org/42208.php>

規則 69 の審問は、次の4つの主なやり方で、他の審問とは別で、異なっている。

- 則 69 に基づく処置は、抗議ではない。
- 規則 69 に基づく処置は、競技者、艇のオーナーまたは支援者に対してであって、艇に対してではない。
- 規則 69 に基づく処置は、プロテスト委員会のみが発議することができる。
- 報告を受けたプロテスト委員会は、審問に進むか否かといった裁量を有している。

プロテスト員会は、単独で、または誰か（レガッタに関与していない人を含む）から口頭または書面による報告を受け取った後に、規則 69 の審問を発議する。

注：主要な国際大会では、WS 規定、懲戒、上告と再調査で定義されているように、規則 69 に基づいて非常に異なる手続きをとる。このマニュアルはこれらの手続きをカバーしていないため、これらの大会のいずれかで不正行為の問題に関与している場合は、規則を参照することが重要である。

### G.2.1 プロテスト委員会が規則 69 に基づく処置を起こす時期

世界中のセーラーの間での倫理行動の基準は、非常に多様化しており、道徳的行動の問題で個人を教育することは、ジャッジの責任ではない。規則 69.1 (a) に基づき、競技者、艇のオーナーまたは支援者は、グッド・マナー、スポーツマンシップもしくは非道徳的なふるまいなどの違反や、セーリング・スポーツの名誉を傷つける不正行為をしてはならない。

このような処置は、2つの規則を通して扱われる。規則 2 は、艇、艇のオーナーおよび乗員は、一般に認められているスポーツマンシップとフェア・プレイの原則に従って競技しなければならないことを求めている。一方、規則 69 は不正行為を禁止し、競技者、艇のオーナーまたは支援者がこ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る手順を記載している。

意図的に競技規則に違反している競技者、艇のオーナーまたは支援者に重大なペナルティーが課せられることは、セーリング・スポーツの健全な発展にとって不可欠である。プロテスト委員会は、競技者が自らの優位のために故意に規則違反をした場合、意図的な違反により傷害を負わせた場合、もしくは競技者が審問で嘘をついたりごまかしたりした場合、セーリング・スポーツの名誉を傷つけるふるまいをした場合には、規則 69 に基づいて処置を起こすべきである。また、プロテスト委員会は、支援者の行動が競技の

公平性に影響を及ぼす場合、スポーツを楽しんでいる人々に深刻な影響を与える場合には、規則 69 に基づいて処置を起こすべきである。

## G 2.2 規則 69 の審問を受ける人

規則 69 で用いている用語「競技者」、「艇のオーナー」および「支援者」は、艇のオーナー、乗員メンバーおよび支援者を意味している。

支援者は、競技者が規則（規則 4.2）に拘束される支援者に代わって同意されるので、規則に拘束される。さらに、レースに参加した子の親または保護者は、規則（規則 4.1 (b)）に拘束されることに同意する。

親または他の支援者は、競技者が規則を遵守するために支援者を拘束する権限を持っておらず、支援を提供することが競技者を拘束することを知らなかったという理由で規則 69 による審問に反対する可能性がある。この異議が提起された場合は、もしそうであるならば、競技者が規則 4.2 に違反し、失格とならなければならないことを支援者に忠告しなさい。規則 64.5 (b) のある一つのレースにおける失格の制限は、競技者の規則 4.2 の違反には適用されない。ほとんどの場合、支援者は、拘束されていることを受け入れることになる。

この点を予備的な問題と考え、事実上、支援者が規則に拘束されているかどうかを検討しなさい。プロテスト委員会は、支持者が実際に拘束されていると確信している場合（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 の審問を続行するべきである。支持者が規則に拘束されていないとプロテスト委員会が判断した場合は、それを続行することはできず、競技者の規則 4.2 を遵守するよう考慮しなければならない。

## G 2.3 不正行為の行われた期間と場所

不正行為は大会と関連していなければならない。したがって、通常、競技者が大会のために会場に到着してから始まる。大会の直前の期間内に発生し、会場から去った後まで延ばすことができる。このように、プロテスト委員会は、不正行為が大会に関連しない限り、大会の開始前に起こった競技者の不正行為を扱うための規則 69 の審問を開催することは自由にできない。例えば、大会の前に、競技者は大会で何かをしようと脅かしたり、意図的に他の競技者の艇を傷つけたりして大会に参加できないようにする。そのような行為は、たとえそれが大会の前に起こったとしても、その人が競争相手であるなら大会と十分密接に関連している。

不正行為が発生した場所は必ずしも関係ない。一例は、レガッタ開催地とは関係のない公共の場所での喧嘩の間に暴行に関与した競技者である。これは、一般の人々が競技者を大会に関連付けるため、スポーツの評判を落とす可能性がある。そのため、競技者は規則 69 の審問の対象となる可能性がある。競技者とレガッタに関係のない人との間で、私的または公の場で、競技者がレガッタで競技していることを一般の人々が知らずにそ

の喧嘩が起こった場合、プロテスト委員会が規則 69 の審問を行うことはおそらく適切ではないだろう。

## **G 2.4**    **プロテスト委員会による準備**

プロテスト委員会は、規則 69 の審問を召集する前に、先ず自分の準備をすることを勧める。プロテスト委員会は、規則 69 の意義についてはっきりとした見解と従うべき手順を得るように努力する。

規則 69 を注意深く読み始めること。規則の言外の意味を話し合い、可能性のある違反について話し合うこと。

規則 M5 を再読し、**World Sailing Misconduct Guidance** を読み、従うべき手順を確実に知ること。審問の間に起こるかもしれないこととそれへの回答について考える。プロテスト委員会内で手順を計画し、メンバー間で任務を委任する。1 人は審問の議長を務め、別の者は書記となる。

審問にジュニアやユースが関係している場合には、可能であれば親、保護者またはコーチを手順についての証人として出席させるよう手配する。ジャッジとジュニア・セーラーの説も参照。

## **G 2.5**    **調査員の指名、規則 69.2 (c) および (d)**

プロテスト委員会は、審問を召集するか否かを決定するのに十分な情報がないときに、調査員を指名することができる。調査員の目的は、プロテスト委員会から独立しており、彼らの判断は調査中に得られた情報の影響を受けないことを確保することである。

可能であれば、調査員は規則 69 の手続きに精通しているべきである。プロテスト委員会のメンバーの一員、または他の競技役員または主催団体の一員である可能性がある。しかし、調査員は、プロテスト委員会の一員であろうとなかろうと、このケースに関してプロテスト委員会によって行われるさらなる決定に参加することを禁止されている。

調査員が入手したすべての証拠を書面で記録しておくことが重要である。規則 69.2 (d) は、調査員が収集した情報の開示であり、その後の手続の公正性に不可欠な要素である。公平性と規則 69.2 (d) には、審問が召集された場合には、調査員は有利であっても不利であってもすべての情報をプロテスト委員会と当事者に開示しなければならないことを指示している。

調査員は、69 (e) (2) に基づく審問で申し立てを提示するために、プロテスト委員会によって任命されることがある。この規則に基づいて任命された場合、調査員は当事者の地位を取得する。

## G 2.6 書面でその者に通告すること

規則 69 違反の申し立てが行われた相手に渡す陳述書を準備する。審問の時間と場所を含んで可能な限り詳細に申し立てを記述する（規則 69.2 (a)）。

プロテスト委員会が審問の間に不正行為の証拠を知った場合には、その審問で規則 69 を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に申立書を作成し、その人に速やかにそのステートメントを届けなければならない。たとえその人が直ちに審問を進めることを承認している場合でも、待つこと。その人には反論を準備するための適切な時間を与えなければならない。その人が申し立てを見直し、証人を集め、審問中に支援してくれる人を見つけるための十分な時間を与えるように規則 69 の審問の予定を立てる。これはしばしば翌日に行われる。

書面による通知には、規則 69.2 に基づく特定の行為または不正行為の申し立てを記述しなければならない。不正行為が何であるかを述べずに、グッド・マナー違反をして、不正行為を行ったと述べるだけでは十分ではない。不正行為の記述は具体的なものでなければならない。

通知は詳細に記載する必要がある。例えば、『決定が発表された直後に、競技者は決定が間違っていると大きな声で叫び、プロテスト委員のメンバーを「バカ」と呼び、彼らが「何をしているのか分からない」と書いた。「競技者はプロテスト委員会の決定が間違っていると言っている」と書き込むだけでは不十分である。

間違った言葉が使われている場合、その通知はその言葉を引用するか、それを明確に記述するかでなければならない。例えば、「性交を示す下品な言葉を使用する」などです。言葉の言い回しや言い換えをすることなく、「侮辱的な言葉」を競技者が使用したと単に記述しないでほしい。

良い証言は、冷静な外部者が通知を理解し、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。

また、通知には、もし知っていたら、他の関係者の時間、場所および身元を申し立てするべきである。

競技者の誤解がないように、不正行為を具体的に特定することが望ましい。審問の終わりの所見は、通知で申し立てられている場合を除き、不正行為にはなり得ないことを忘れてはならない。審問での証拠が通知で申し立てられているものと大きく異なる場合は、審問を延期して、申し立てのステートメントと準備のための時間を追加する文書を提出する必要がある。別の方法は、この追加の不正行為について知見が得られる可能性があることを競技者または他の人に知らせ、これに関して証拠を準備し収集するために彼らが追加の時間を必要とするかどうか尋ねることである。これが行われたことを記録する。この記録は、規則 69.2 (j) に基づいて作成された報告書に記載されるのがよい。

## G 2.7 規則 69 の審問開始の根拠の例

プロテスト委員会が、不正行為が発生したという確かな証拠を持っている場合に限り、規則 69 の審問が招集されるべきである。また、審問を招集するにはセーリング・スポーツの利益にかなうべきである。例えば、ジュニア・セーラーによる不正行為は、適切な指摘が出来ない場合には、審問を正当化できないかもしれない。しかし、ほとんどの場合、この試みは明らかに満たされる。

グッド・マナーの違反：行為がグッド・マナー違反かどうかは、競技者、競技役員または一般の人など他の人たちが行動により不快になったかどうかによって左右される。ある状況では許容できる行動かも知れないことが、別の状況では完全に許容できないことがある。日常生活で汚い言葉を一般的に用いていることは、ある若い者がこのような言葉が他人にいかにかに不快感を与えているかを理解するのが難しくしている。第 1 言語として大会で用いた言語を話さない人は、特定の用語の不快感をあまり理解していないかもしれない。このことは、一貫して判断するのが難しい分野である。個人に向けられた罵りは、誰にも向けられていない欲求不満の表現とは異なっていると考えることができる。

よきスポーツマンシップに対する違反：このことには、規則 2 違反による有利となるための行動、審問でうそをつくことでだますことを含む。規則違反があった場合には、意図的にしたのではないと推測される通常の抗議と違って、その人の意図や態度は、それが無謀だったとしても、行動がよきスポーツマンシップに違反しているかどうかを判断する際に重要になる。

プロテスト委員会が次の証言に気づいた場合、規則 69 に基づく処置が適切である場合の例としてケース 138 に記載している。

- 審問でうそをつくこと
- 不公正な有利さを得る意図で故意に規則違反すること
- おどす行為または身体の接触
- 計測書を改ざんすること
- 競技役員の合理的な要求に従わなかったこと
- 故意に他艇を損傷させること
- 競技役員を侮辱すること
- 窃盗
- 不快な酔態
- けんか

## G 2.8 規則 69 の審問

審問の際は、最新の注意を払って手続きを行ってください。競技者に最大の公平性を示す審議の過程において、正しい処置に関する疑義は、解決されるべきである。

規則 69 の審問では、形式的雰囲気を保ち、競技者に申し立てに答えるために十分な機会

を確実に与えることが、特に重要である。議事録を書面で保管すること。審問は、規則 69.2 (e) に記載されている規則に従って開催されなければならない。

プロテスト委員会は、審問の音声もしくは画像の記録の導入を検討するべきである。このような記録は後で、審問で何が起こったのか、証拠が何であったかといった、論争がある場合にしばしば非常に有用である。これは、特に、World Sailing または規程、懲戒、上告及び再審問、もしくはスポーツ仲裁裁判所での処置がある場合に該当する。

録音を行う場合は、審問を開始する前に、競技者、艇のオーナー、支援者、および証人から録音への同意を得る必要がある。さらに、録音の期間についても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、陳述の記録は作成されないものとする。当事者の同意のみが得られたが、証人の同意が得られない場合、証人の証言ではなく審問を記録できる。一部の国では、人の同意なしに行われた記録は刑事犯罪であり、その権限は通常、法執行機関（検察官および警察）のみに留められている。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こと。プロテスト委員会は、電子記録への個人的な同意が得られていない場合、陳述の口頭または類似の書面による記録しかできない。

当事者は、上告またはその後の処置のために必要とする場合に限り、記録のコピーを得る権利がある。その場合、当事者は、最初の記録がその目的のためにのみ使用され、その機密性を遵守することに同意しなければならない。録音期間の満了後、特に上告またはその後の処置が行われなかった場合、録音されたすべての人は録音をキャンセルする資格がある。書面による要求に応じて、資格のある人は、記録が配布された機関について通知されなければならない。記録を提供する代わりに、商業的プロバイダを介して記録の写しを注文することができる。

不正行為は、規則またはグッド・マナーもしくはスポーツマンシップの重大な違反や、セーリング・スポーツの名誉を傷つけることである。規則 69.2 (g) では、プロテスト委員会が申し立てた不正行為の重大性に留意した上で、競技者が規則 69.1 (a) に違反したか否かを「十分に納得して」認定することを求めている。この立証基準の次の説明は、World Sailing ケース 122 に基づいている。

「十分に納得」は、「確からしさの度合い」より大きい。規則 69 の審問で、プロテスト委員会は、規則 69.2 (h) または 69.2 (i) に基づき競技者または艇のオーナーもしくは支援者にペナルティーを課す前に、次の質問の両方に回答が「イエス」でなければならない。

- 認定した事実が申し立てられた行為が起こったことを立証していることに、プロテスト委員会は十分に納得したか？
- 起こった事実が不正行為であったと、プロテスト委員会は十分に納得したのか？

プロテスト委員会が十分に納得しなければならないという要件は、それらのすべてが納得される必要があるということの意味するものではない。大半が納得されていれば十分である。

証拠の基準は、World Sailing の同意を得て各国規定によって変更されている可能性がある。2020 年 10 月までこれを行った国はない。

十分に納得 はドーピング事件と同様に、スポーツ仲裁裁判所（CAS）が使用する基準である。

## G 2.9 軽減する状況と悪化する状況

プロテスト委員会は、その人が不正行為を行ったと判断した後、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、同様な不正行為よりもより厳しいペナルティーにつながる可能性のある悪化する状況か、ペナルティーの緩和につながる可能性のある軽減する状況かどうかを検討すべきである。

自らの不正行為に対する自責の念があるかどうかを検討する。これは、規則 69 の審問に召集されたこと、または下されるであろうペナルティーに対する自責の念とは異なる。行為が衝動的または自発的であったことを認めるインシデントに関して、本心からの自発的な謝罪があるか考慮すること。

## G 2.10 訴訟

過去に、競技者がプロテスト委員会に対して、名誉棄損でプロテスト委員会メンバーを訴えたと、脅しをかけた。辞書は名誉棄損を、「書面によるまたは恒久的な陳述、絵、その他による、恒久的な形式での中傷的な事項の公表など」と定義している。

レース担当者が（組織機関、MNA などを通じて）自分の仕事を保護するための適切な保険契約をすることは、個人的責任です。World Sailing は World Sailing レースオフィシャルには保険をかけていない。

民事裁判の手續から生じる費用に対してプロテスト委員会メンバーが保険を掛けることは、いくつかの国では適切であるかもしれない。競技者の行動は、うまくいかないことがあるが、弁明のコストはかなりになることがある。

規則 4 に基づき、それぞれの競技者、艇のオーナーおよび支援者は競技規則に従い、上告および再審の手續に従って、課せられたペナルティーまたは取られたその他の処置を受け入れることに同意する。国によって自由裁判は、規則 69 に基づきプロテスト委員会が判決するための競技規則よりもより大きな権限があると述べている。

## G 2.11 出席しない当事者

規則 69.2 (f) には、競技者が審問に出席できないもっともな理由がある場合には、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記載されている。

規則 69.2 (f) では、競技者が審問に出席できないもっともな理由を示さず、かつ審問の場に現れない場合には、プロテスト委員会は競技者が出席しなくとも審問を実施することができることと記載している。プロテスト委員会が競技者不在のまま審問を行い、競技者にペナルティーを課した場合には、規則 69.2 (j) に基づき作成する報告書に、認定した事実、判決および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競技者の出席なしには審問を実施しないこと

を選んだ場合、または競技者が出席するのに妥当と思われる審問の日時と場所が設定できない場合には、プロテスト委員会はすべての入手可能な情報を集め、その申し立てが正当と思われる場合には、当該各国連盟に報告しなければならない。プロテスト委員会が規則 89.2 (c) に基づき World Sailing が任命したインターナショナル・ジュリーの場合には、その報告書のコピーを World Sailing へ送付しなければならない。

規則 69.2 (k) では、プロテスト委員会が大会を離れてから、規則 69.1 (a) 違反を申し立てる報告を受け取った場合、レース委員会または主催団体は、この規則に基づき進めるために新しいプロテスト委員会を任命することができることを扱っている。

## G.2.12 ケースの却下

審問後、申し立てられた不正行為が立証されていない場合、プロテスト委員会はこのことを明らかにすべきである。規則 69 審問のニュースは、レガッタ全体に広がっており、競技者の名前を公に明らかにすることが重要である。

## G.2.13 ペナルティー

不正行為の申し立てが立証された場合、規則 69 の審問は、ペナルティーを課さなければならない。例えば、軽度の不正行為の後、謝罪がある場合には、警告で十分なことがある。1 回の DNE と同じもしくはより軽いペナルティーは、通常、各国連盟には報告されない（規則 69.2(j)(3)の下部を参照のこと）。大会や会場から除外された場合は、そのペナルティーを各国連盟に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、大会またはシリーズのその後の参加から競技者とその艇を排除することができる。プロテスト委員会には管轄権を有する大会の外でペナルティーを課す権限はないので、最大のペナルティーはレガッタ全体でその競技者を失格とすることである。

プロテスト委員会はまた、規則で定められているように、その管轄内で他の処置を取ることができる。プロテスト委員会は、大会を管理する規則のみを使用し、定義規則の範囲内で、レース公示または帆走指示書で指定された管轄内に留まらなければならない。

公式掲示板には通常は審問の結果を除き、結果の公表は通常は行われず（提案された文言については、World Sailing 不正行為ガイダンスを参照のこと）

## G.2.14 判決の上告

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 70.5 に基づき上告の権利が否認されたプロテスト委員会でない場合にのみ、競技者は判決を上告することができる。

## G.2.15 各国連盟への報告

各国連盟または World Sailing など別の機関により、更なるペナルティーを課せられる可能性のある者は、事前に、上告を準備する手続きの写し、またはその弁護を受ける権利を有する。

1回の DNE より軽いもしくは等しいペナルティーが課された場合、各国連盟に報告する必要はない。

1回の DNE より重いペナルティーを課した場合、そのケースは関係者の各国連盟に、または特定の事例の場合には、各国連盟の代わりに World Sailing に報告しなければならない。各国連盟は、さらなる調査をするかどうかの決定を報告書に依存するので、報告書は詳細に記述する必要がある。プロテスト委員会がさらにペナルティーを課するのが適切と思われるかどうかを推奨することも役に立つ。重要なことを忘れないように、この報告書はできるだけ早く作成するようにする。そして競技者はさらなる制裁が続くかどうかを知ることができる。他の人にとっては、その問題が速やかに処理されることを確認することも重要である。このような問題を報告するのが遅すぎると、セーリング・スポーツの規律の管理に不評をもたらす。報告書のコピーを競技者に与えるべきである。

規則 69.2 (j) (3)は、その他の事案において、報告することが適切とプロテスト委員会が考える場合、その決定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 回の DNE またはそれより軽いペナルティーを課した場合も含まれることがある。しかし、プロテスト委員会はこの権限を非常に慎重に行使し、その理由を競技者にも送られる報告で説明する必要がある。例として、キールボートの大型乗組員の 1 人が違法行為を行った人物であり、1 人の違法行為に対して艇と乗組員全員にペナルティーを科すのは不適切である場合があります。プロテスト委員会がその権限内にあるペナルティーを課していない任意の報告を作成することは珍しいことである。その大会でプロテスト委員会が対処できない場合、各国連盟または World Sailing が関与する理由がなければならない。特に、プロテスト委員会は、難しい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 の審問を実施せずに報告するべきではない。

## G.2.16 各国連盟による処置

プロテスト委員会が各国連盟に報告する必要があるときは、証人の大会での記憶が新鮮なうちに事実上可能な限り多くの情報と証拠を提供し、後に別の懲戒機関が最良の決定を下すのを助ける。これには、プロテスト委員会に提出された証拠を記録することが含まれます。

## H 付則 T 調停

目次	ページ
H.1 序文	H 1
H.2 調停員	H 1
H.3 レース後ペナルティー	H 2
H.4 調停の原理	H 3
H.5 手順	H 3
H.6 上告否認	H 6

### H.1 序文

付則 T 調停は、両当事者と経験豊富なジャッジの間で抗議を簡略化して検討することで、抗議審問の必要性を排除することができる。両当事者の意見を聞いた後、ジャッジは、プロテスト委員会がどのように抗議を決定する可能性があるかの意見を提供する。付則では、紛争を解決する方法、ルール違反をした艇に失格より軽いペナルティーを与える方法、そして抗議を終了させる方法を提案しています。

付則 T 調停は、レース公示または帆走指示書にその旨が記載されている場合に適用される。これは、『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)が適用されない場合に限り、第 2 章の規則または規則 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。艇は、規則に違反した判断した場合、30%の得点ペナルティーを受け入れることを選択することができる。この決定は、レース終了後、調停ミーティングの前または途中、および抗議審問の開始前まで行うことができる。

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を交えて、抗議者と非抗議者の調停ミーティングが行われる。選手がそれぞれ海上で起こったことを説明し、ジャッジが抗議の有効性、どの艇が規則に違反したのかについて意見を述べる。

『レース後ペナルティー』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。その場合、調停にあたったジャッジは、プロテスト委員会に代わって、通常のジュリー・ポリシーに従って、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行うジャッジは、規則に関する十分な知識を持っており、経験豊富であるべきである。調停員は、素早く考え、決断し、当事者から尊敬される存在でなければならない。RRS 付則 T、有効性、第 2 章の規則、規則 31、規則 44.1(b)を完全に理解していなければならない。決断を下すのに時間を必要とする優秀で思慮深いジャッジは、調停に選ぶのに最適なジャッジにはならないかもしれないし、通常、複雑な抗議を決定する審問でより価値を発揮する。

規則には記載されていないが、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。

抗議が取り下げされない場合、調停を行ったジャッジは、抗議を審問するプロテスト委員会の委員となることができる。

### H.3 レース後ペナルティー

付則 T は、『レース後ペナルティー』と調停ミーティングを許可するために、レース公示または帆走指示書によって規則として含まなければならない。

『レース後ペナルティー』と調停ミーティング制度は、『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失格処分より少なく、かつインシデント時に艇が水上で履行できたであろうペナルティーよりも厳しい場合にのみ機能する。

しばしば競技者が調停を拒否し、その代わりに審問で DSQ を回避する機会を得ることを決定する場合、厳しいペナルティーとなることが多い。数学的には、レースでの艇のフィニッシュ順位が悪ければ悪いほど、『レース後ペナルティー』を受けることは、審問で失格になる可能性よりも利点が少なくなる。同様に、より少ないペナルティーは、抗議艇が抗議を取り下げることが期待して、水上で回転ペナルティーを行わないよう艇に促す。

付則 T のペナルティーは、DNF の得点の 30% で、小数点以下は四捨五入される。主催者は、帆走指示書で付則 T1 (b) を修正し、パーセンテージを変更する、あるいは得点ペナルティーである『レース後ペナルティー』を適用し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の場合と同様に、レースでの他艇の確定順位に変更はない。従って、2 艇が同じ得点となることがある。

付則 T では、適切な場合、艇は『レース後ペナルティー』を受け入れることができる。傷害や重大な損害を引き起こした場合、または艇が違反により著しく有利となった場合、艇はリタイア以外のペナルティーを履行することはできない。競技規則 T1 (a) 及び 44.1 (b) を参照。

スポーツマンシップと規則の下での基本原則は、競技者が規則に違反した場合、速やかにペナルティーをとることである。もしプロテスト委員会が、ある艇が故意に規則違反をし、速やかにペナルティーを履行しなかっ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 に違反することになる。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』を履行することはできない。

付則 T の『レース後ペナルティー』の利点としては、以下のようなものがある。

- 艇は、陸上に戻ってきた後、1 つかそれ以上の第 2 章の規則または規則 31 に違反した認められた艇は、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または重大な損傷があった、または違反により明らかに有利を得たと認める場合を除き、それ以上のペナルティーを課されることはない。
- 艇は、調停ミーティングの前、途中、後、そしてそのインシデントに関わる抗議審問の開始前までに『レース後ペナルティー』を履行することができる。

## H.4 調停の原理

調停が適切な時：

- 規則 44.1 (b) は適用されない。ペナルティーを履行したとしても、その違反によって傷害や重大な損傷を与えた艇はなく、レースやシリーズで明らかに有利を得た艇はない。
- インシデントは第 2 章の規則または規則 31 に限定されている。他の規則が適用される場合、または別の艇が関係していることが明らかになった場合には、ジャッジはミーティングを打ち切り、抗議をプロテスト委員会へ引き渡すのがよい。
- インシデントには 2 艇のみが関係している。3 艇以上が関係している抗議は、通常、調停員が 15 分以内で扱うには複雑過ぎるかもしれない。
- 調停ミーティングは、抗議者が抗議を取り下げを求めないかもしれないので、プロテスト委員会によってまだ審問されるかもしれないことを理解した上で進行する。ジャッジは、抗議が取り下げられる前に、適用されるルールやルールの解釈についての議論に入ることも、結論に関する質問に答えることも決してない。

## H.5 手順

抗議がレース事務局に届けられると、抗議者は、ジャッジが抗議内容を確認し、その抗議が調停に適しているかどうか判断する間、待機するよう求める。

抗議が適切であり、抗議者が賛成する場合、ジャッジは抗議者に相手方を見つけ、調停ミーティングのためにレース事務局に来るよう求めることができる。ヒアリングの日程を決め、当事者が到着した時点で調停ミーティングを行う。審問の日程は、審問に先立ち、調停中にいくつかの抗議が取り下げられることを予期することができる。大規模な大会では、抗議を調停するために複数のジャッジを準備しておくこと。

抗議が調停に適している場合には、抗議者に相手艇の代表者を見つけるように求め、調停ミーティングは、できるだけ早く開催されるよう予定する。

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。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。証言するのは、抗議の当事者だけである。証人は許可されない。それが審問に持ち込まれた場合、調停ミーティング中に提出された証言は、証人候補に立ち聞きされるべきではない。当事者が反対しなければ、ジャッジ研修生またはジャッジ評価者が会議を傍聴することが許可される場合がある。

規則では、調停ミーティングにおいてオブザーバーが許可されるかどうかについては触れていない。通常、オブザーバーは推奨されない。オブザーバーが許可されている場合、例えば、ユースのイベントに参加する親は、オブザーバーとしてのみ参加することを認めなければならない。また、規則 63.3 の趣旨は明確で、調停ミーティングでのオブザーバーは、その後の抗議の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、あればそれらの変更箇所、現行ルールブック、時間の経過を保つための時計、艇の模型が利用できるとよい。艇が『レース後ペナルテ

ィー』を受け入れる場合、艇は書式に記入するか、抗議書の裏面に記録し、代表者が署名する。抗議書の裏面には、抗議者が抗議を取り下げするためのチェックボックスが付いている。

まず、ジャッジに利害関係がないことを確認する。

ジャッジは、調停ミーティングがどのように行われるか、15分程度で終わること、そしてミーティングの結果は当事者が決定することを当事者に説明します。

次に、インシデントの結果、損害や損傷があったかどうかを判断する。規則 44.1(b)が適用される可能性があるならば、規則 T1(a)と T2 は艇に『レース後ペナルティー』を履行することを許可しない。その場合、調停ミーティングは開催されず、進行中であれば終了となる。

調停ミーティングにおいて、ジャッジは抗議が調停に適さないことを見つけるかもしれない。それは、調停に適さないルールが含まれる、あるいは『レース後のペナルティー』が適切でない場合がある。その後、調停ミーティングは終了し、抗議が取り下げられない場合は、審問に進みます。

第1段階は、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、プロテスト委員会は抗議が無効であると判明する可能性が含まれる。例えば、抗議書と抗議者の証言が、抗議者が RRS 61.1 (a) に準拠していないことを明確に示している場合、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ことを当事者に通知する。抗議者は抗議の取下げを要求するか、プロテスト委員会の審問に進むことができる。どちらの場合でも、調停は終了する。

抗議者の最初の陳述の後に、抗議が明確に有効か明確に無効かどうか、有効性についての意見を述べることは、ジャッジの任務として簡単です。しかし、抗議が明確に有効であるとも明確に無効であるとも判断できない場合がよくみられる。そのような場合は、以下を考慮する。

- 調停ミーティング中に有効性を判断する任務は、徹底的な調査ではない。証人を呼び出すことができず、広範な質問が有効性を解決することは考えにくい。
- 当事者はいずれも調停員のジャッジの意見に拘束されないため、正当な手続きは危険にさらされない。
- 声をかけたそして旗を見せたという抗議者の陳述と、声は聞いていないそして旗は見えていないという被抗議者の陳述があった際、いずれかの当事者が真実を語っていないことを意味するものではない。

ジャッジは、確率のバランスに基づき、抗議が有効性の規則に合致しているかどうかを判断します。ジャッジがその抗議が調停に適しているかどうか疑わしい場合、審問に進みます。

ジャッジの意見で抗議が有効であり、RRS 44.1 (b) が適用されない場合、調停ミーティングは継続される。この段階では、ジャッジは、モデルシップを用いて、それぞれの当事者の証言を取る。ジャッジは必要ならば質問をするが、会話は厳重に管理する。

ジャッジは、プロテスト委員会の判決となる可能性が高いこととして、次のようにその

意見を提示する。

- 抗議は無効である。
- 一艇または両方の艇が 1 つまたはそれ以上の規則違反をした。 ジャッジは、規則違反を他艇に強制された艇に免除の原則を適用する。
- いずれの艇も、規則違反によるペナルティーは課せられないであろう。

ミーティングが終了しない場合、付則 T では、ジャッジはプロテスト委員会が提示しそうなこと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」と述べる選択はない。

ジャッジが意見を述べる際は、「この抗議が審問に進むならば、プロテスト委員会はおそらく.....と決めるだろう」と言うのが良い。

ジャッジの意見を聞いた後、抗議の当事者は審問の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。

規則違反の可能性が高いという意見を出された当事者は、調停ミーティング終了後にコーチなどと相談し、抗議の審問の開始前に『レース後ペナルティー』を履行するために戻ってくることが多いようです。艇は抗議の審問の開始まで『レース後ペナルティー』を履行することができることを忘れないでください。

また、『レース後ペナルティー』の履行するかしないかにかかわらず、抗議者は抗議の取り下げを要求することができ、調停をしたジャッジは、通常のジュリー・ポリシーの方針に従って取り上げを認める処置をすることができる。

抗議が取り下げられたら、ジャッジは、時間が許せば、抗議されたインシデントのどの場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、後日、当事者と会うことを調整することができる。

抗議が取り下げられない場合は、プロテスト委員会による審問を受けなければならない。

時には、抗議者は被抗議者が抗議の審問で DSQ と記録されると誤解して、抗議を取り下げをしないを選択することがある。ジャッジは、艇が適切なペナルティーを履行した場合、規則 64.2 (a) が適用されることを説明する必要がある。そして、プロテスト委員会が規則 44.1(b) または規則 2 の適用を理由に『レース後ペナルティー』を適用できないと判断しない限り、その艇はそれ以上ペナルティーを受けることはない。

抗議が審問に持ち込まれた場合、調整を行ったジャッジは審問のメンバーとして参加することができる。その場合、審問の前または最中に、調停ミーティングのどの様子についても、プロテスト委員会のいかなるメンバーとも話し合わないよう注意する必要がある。

審問の当事者は、調停ミーティングで提出された記述や証拠を含めることができる。抗議の審問で提示された情報との食い違いがあれば、当事者とプロテスト委員会は質問することができる。

## H.6 上告否認

調停ミーティングにおいてなされたジャッジの意見および当事者の決定は、不可逆的なものです。これらは、再開や上告の対象にはなりません。抗議が取り下げられた場合、プロテスト委員会の決定は上告できません。

## I オン・ザ・ウォーター・ジャッジ、規則 42 と付則 P を含む判定

目次	ページ
I.1 はじめに	I 1
I.2 規則が守られているか監視—全般	I 1
I.3 レース委員会との連絡	I 2
I.4 必要な機器・備品	I 2
I.5 付則 P—規則 42 に対する特別な処置	I 3
I.6 競技者（選手）ブリーフィング	I 3
I.7 規則 42—推進方法	I 5
I.8 ペナルティーを与えるか否かの判断	I 6
I.9 規則 42—判定の手順	I 6
I.9.1 ペナルティー信号を告げる（通知する）	I 8
I.9.2 ペナルティーの記録を取る	I 8
I.9.3 競技者にペナルティーを説明する	I 10
I.10 ジャッジ・ボートの位置取り	I 10
I.10.1 スタート前	I 11
I.10.2 スタート時	I 13
I.10.3 アップウインド	I 14
I.10.4 リーチ	I 16
I.10.5 ランニング	I 17
I.10.6 フィニッシュ	I 17

### I.1 はじめに

本セクションは、付則 P が適用される場面でのジャッジの行動に焦点をあてます。最初のセクションは、ジャッジが水上でレースを見ている間の全ての場面にあてはまります。その他のセクションは、付則 P が適用される場面での規則 42 判定に焦点をあてている。

### I.2 規則が守られているか監視—全般

水上で容易に確認できるジャッジの存在は、ルールに従う姿勢およびレースの質の向上につながる。近い位置からのジャッジの活動は、競技者（選手）による違反行為の減少につながる。ジャッジが見ている場合、競技者はペナルティーを課せられたり抗議されたりするかもしれない。通常はルールを守っている大半の競技者は、規則 42 に違反している他の競技者に遅れを取らないために違反をしようとするプレッシャーをあまり感じずにすむ。ジャッジが見ている（見ていた）かもしれないと分かっている場合、競技者がルールを守る、違反によるペナルティーを履行する、または抗議をする可能性が高まる。

他に優先すべきことがなければ、ジャッジはインシデントが多発する位置にいなければいけない。そうすることで、抗議の審問で信頼性のある独立した証人となりえる。

セーリングというスポーツの基本原則は、ジャッジではなく競技者自身が率先して、自分そして他の競技者に対してルールを守る責任を徹底させることである。そのため、水

上でジャッジが目にした全てのインシデントが抗議につながるとは限りらない。「World Sailing ジュリーの方針」にあるように、グッド・スポーツマンシップ (RRS 2) の明らかな違反を目撃しない限り、ジャッジは、第 2 章の規則違反に対して通常、抗議はしないことが勧められている。

またジャッジは、救済要求の対象になりえるレース委員会によるエラーや不適切な行動があった場合はこれらに関する詳細な記録をとらなければいけない。

### I.3 レース委員会との連絡

各クラスの多くでは、風速の違いによって規則 42 に基づいて認められる行動が禁止される行動のどちらにあてはまるかを判定する特別な規則がある。風速が特定の基準を上回るか下回る場合、レース委員会は O 旗あるいは R 旗を掲げることで、パンピング、ロックキング、ウーチングを認めるあるいは禁止することを告げる。これらが当てはまるクラスでは、ジャッジが規則 42 を適切に適用することを確実にするために、レース委員会とジャッジの間で活発で信頼できる連絡手段が整備されていることが必須である。

無線通信が困難な場合は、クラス規則適用の変更を告げる信号を確認するために、ジャッジはできるだけ先頭集団についてマークを回るようにすべきである。

### I.4 必要な機器・備品

プロテスト委員会の委員長は事前に、水上で規則 42 の判定を行うのにふさわしい艇を手配しておかなければいけない。ふさわしい艇とは、全般的な状況下でジャッジが安全に使用することができて、レースエリア内での競技の公平性に影響を与えないものを指す。ある時点で状況下で航海に適したふさわしい艇が提供できない場合、ジャッジは水上での規則 42 判定を試みるべきではない。

ジュリー・ボートは必ず判定しようとしている艇種にふさわしいものでなければならない。機動性があり、ハードボトムで、ジャッジが競技艇についていける速度をもったボートがなければならない。また、必ずジャッジが、2 名が乗れるものでなければならない。さらに、ジャッジ・ボートは競技者に接近して操縦されるため、風の影 (ブランケット) や引き波を最小限に抑えたデザインのものが最適である。これには略称リブ (リジット・インフレーターブル・ボート) が広く使われている。

追加人員を乗船させることなく、ジャッジ自らがボートを操縦することが望ましい。特にジャッジがレンタルボート (借りられたボート) を使用する場合、プロテスト委員会の委員長は事前に主催責任者とこれに関する準備をしなければいけない。

ジュリー・ボートは、観覧艇や支援艇との混同を避けるため、はっきりと区別がつくようになっていなければいけない。送受信の両方ができる無線通信機器をジュリー・ボートに装備することで、ジャッジ同士、そしてレース委員会とのコミュニケーションがとりやすくなる。

水上に出る際ジャッジは少なくとも、耐水メモ帳、ボイスレコーダー、帆走指示書、規則 42 に関連したクラス規則、および「規則 42 の解釈」を持ち合わせているべきである。ジャッジが付則 P に基づいて規則 42 判定を行う場合は、競技者にペナルティーを告げるためのイエロー・フラッグと笛を持ち合わせている必要がある。

## I.5 付則 P – 規則 42 に関する特別な処置

付則 P は水上で規則 42 違反へのペナルティーを課す際の手順を示している。これに至った経緯としては、オリンピッククラス（五輪艇種）やその他のセンターボード艇クラスの大会では、競技者による自制が機能していないことが明らかになり、違反に対する即時のペナルティーを伴う水上で判定が必要となったことからこのような制度が成立した。そして 1992 年のオリンピック競技からこれが導入された。

今、付則 P に基づいた規則 42 の水上での判定（オン・ザ・ウォーター・ジャッジ）制度は完成形となっている。選手やコーチもこれを承認し、違反抑制のため、及び違反が見られたときに他の競技者に代わって対応するために、今ではジャッジによる水上での判定が前提とされている。

付則 P に基づいた規則 42 判定が適用される大会でのジャッジ役を引き受けた場合、ジャッジは力量の限りを尽くして既定の規則と解釈に基づいた判定を進んで行う必要がある。規則を守らせる権威を持ちながらも違反を見て何もしないジャッジを水上に出すくらいであれば、ジャッジを全く出さない方がはるかによい。違反を無視するジャッジは選手やコーチから尊重されなくなる。規則 42 やその判定方法について、ジャッジの間では様々な意見があるかもしれない。しかしながら、ジャッジは規則を文字通りに、そして World Sailing の規則 42 解釈を容認する必要がある。容認できない規則がある場合は World Sailing の記載された手順に従って変更要請を提出することができる。

## I.6 競技者（選手）ブリーフィング

ユースの大会では次のことを選手に兼ねて伝えるとよい。ジャッジはレースエリア内で規則 42 が守られているかを観察し、競技者が明らかに規則 42 に違反した場合はこれに対してアクションを取る。

ジャッジはペナルティーを与えるために水上にいるわけではないことが伝わるようにコミュニケーションを図ることが重要である。ジャッジは選手の「味方」であり、選手に代わって違反をしている他の競技者にペナルティーを課す存在として水上にいる。ブリーフィングに参加している保護者にもこれを伝達し、ジャッジはセーリング選手の敵ではなく味方だということを伝える。

ジャッジが水上にいる場合でも、競技者は規則 42 違反の他艇に対して抗議をすることができるということを念を押して伝える。

## I.7 規則 42 – 推進方法

規則 42 は、基本規則 42.1、規則 42.2 にある禁止される行動、そして規則 42.3 の例外を含む。

World Sailing は規則 42 の解釈を公開しており、これらを権威のある遵守すべきルール解釈・説明としている。またこれらは定期的に見直され、改訂される。これらの解釈は、どのように艇を帆走させるかを示す選手のためのガイドであり、どのように規則 42 を水上で判定するかを示すジャッジのためのガイドである。これらは下記の World Sailing ウェブサイトに掲載されている。

<https://www.sailing.org/raceofficials/rule42/index.php>

クラス規則によって規則 42 を変更しているクラスもあり、これは水上での判定に影響をもたらす。

水上で規則 42 を守らせることの目的は、全ての選手にとって公平な大会を実現し、規則を守って帆走している選手を守ることである。ジャッジは一貫性のある判断をする必要がある。一貫性を確保する唯一の方法は完全に客観的になることである。違反者がいればペナルティーを与える。また、ジャッジ・チームが一体となって一貫性のある判断をすることが重要である。これには、各自が観察した事柄について常に伝え合うことが求められる。また、ジャッジがレースの初日の時点から、他のレース日と同様に判定できる状態で大会に入ることが求められる。初日であれ、ウォームアップのためのレース日ではない。

各クラス内、または複数のクラスを含む大会では全てのクラスを通して、規則 42 の判定には高い一貫性が期待される。ジュリー・ボートにはジャッジが 2 名いるので、ジュリー・ボートのうち 1 名が大会を通して一つのクラスにつき、もう 1 名がローテーション式にレース日毎に違うクラスにつくことで、一貫性を保つことができる。今ではオリンピックや World Sailing の大会ではこのようなジャッジのローテーションが恒例となっている。一つのクラスにずっとついていたい人もいれば、そうでない人もいるので、これはジャッジにとっても良い方法である。

各クラスで使われる特定のテクニックについては、該当クラスの最も一般的な違反を記した資料で解説されている。これらの資料は複数の言語に翻訳されている。下記の World Sailing ウェブサイトに掲載されている。

<https://www.sailing.org/raceofficials/rule42/index.php>

## I.8 ペナルティーを与えるか否かの判断

大会の最初のレースの前に、ジャッジは該当クラスで最も一般的な違反、そしてどのような場合にペナルティーを与えるかについて話し合わなければいけない。合わせて、最近の大会で見られる傾向や問題についても話し合うべきである。そして大会中は、課せられたペナルティーや目撃された不自然な動作（ボディ・アクション）を定期的に批評し合うべきである。このような話し合いでは競技者を特定すべきでない。

ジャッジは、競技者に対しては疑わしきは罰せず、規則 42 に違反していると確信した場合のみにペナルティーを与える。しかし、違反について確信したなら、公平に帆走している他の競技者を守るために行動する。

ジャッジは、全ての艇が同等な程度で規則に違反していることを理由に、一定の禁止される行動を特定のクラスに対して許してはいけない。ジャッジは常に客観性をもって、規則違反の艇にはペナルティーを与える必要がある。

ジャッジは、違反を目撃した確信があり、そしてルール・規則や World Sailing の解釈で使われる言葉・表現を使って競技者にそれを説明することができる場合にのみ、規則 42 違反のペナルティーを与えるべきである。偏見なく公平で客観的に判断することが極めて重要である。ある艇に対する 2 回目、3 回目やそれ以降のペナルティーは一回目の時と全く同様に判定されなければならない。これを実現するためには、ジャッジはその当日に水上で目撃した事象に基づいて、その動作を World Sailing 規則 42 の解釈と照らし合わせて考慮しなければいけない。大会での成績や何回目のイエロー・フラッグ・ペナルティーなのかといったことに焦点を置いてはいけない。

ある艇が規則 42 に違反しているかもしれない場合、通常最初に目につくのが、艇、リグ、セールやクルーの動きが他艇と違って見えることである。競技者が規則 42 に違反したと結論を出す前にジャッジは、艇の動きとその動き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与えることを決断する前に、以下の手順を踏まえることで、より客観的で一貫性のある判定ができる。

- 起こりうる違反を観察するのに適した位置にいる；
- 目視している内容を声に出して言う；
- 競技者の動作と艇やセールへの影響の関連性を見る；
- その動作が禁止される行動かどうかを判断する；

ジャッジが自身やお互いに問いかけるべき質問は：

#### パンピングの可能性

- サーフィング、フォイリング、プレーニングが可能な状況か？
- クルーはサーフィング、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？
- セールを引き込んだり緩めたりしているのは周囲の状況に対する反応か？
- 繰り返し引き込んで緩めることでセールをファンニングしているか？
- 繰り返してセールを引き込んで緩めることでセールをファンニングしているか？
- リーチのフリックはネガティブ・パンピングによって引き起こされているか。(パンプ 4 として許される)？
- リーチのフリックは選手の体の動作によるものかそれとも他の要因によるものか？

### ロッキングの可能性

- 選手が艇のローリングを引き起こしているか？
- 選手がバックグラウンド・ローリングをより大きくしているか？
- 選手が引き起こしているローリングが艇の操舵を容易にしているか？
- 艇のローリングの量は艇の方向転換の量と一致しているか？
- ロッキングは波に合っているか？

### ウーチングの可能性

ダウンウィンド：

- 選手は身体を急速に前方へ動かして、急に止まっているか？

アップウィンド：

- 波はあるか？
- 選手の動きは波に合っているか？
- 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って引き起こされている可能性があるか？
- 他の艇と比べてどうか？

### スカリングの可能性

- 舵を力強く動かしているか？
- 艇を前進させる、もしくは後進させないようにしているか？
- 艇はクロスホールドより風上の位置にあり、明らかにクロスホールドのコースへ方向転換しているか？
- スカリングは最初のスカリングを打ち消しているか？
- 選手がセールを逆に張っている場合、スカリングは艇の方向転換を防いでいるか？

### 繰り返しのタックまたはジャイブ

- タックまたはジャイブの間隔と頻度はどうか？
- ジャイブによって艇は方向転換をしているか？
- タックやジャイブは戦術上の駆け引きや風の振れのためと捉えられるか？

### 全般

ジャッジは、例えば他艇を手で押すことで自艇を前進させたり足や体を水中に入れて引きずることで減速させたりといった、上記にあげていないものも含め、全ての規則 42 違反を監視する必要がある。

## 1.9 規則 42 – 判定の手順

ジャッジは規則 42、規則 42 の解釈と付則 P、規則 42 に対する特別な処置に全面的に精通している必要がある。本付属は、規則 42 のオン・ザ・ウォーター・ジャッジのペナルテ

イーを課す際の手順の概要を示している。内容を鮮明に理解した状態でレースに望むためにジャッジは、毎度水上に出る前に規則 42 とその解釈、そしてクラス規則による変更を読み返すべきである。

レース中ジャッジはフリート全体を見るように努めなければいけないが、上位 3 分の 1 の集団を中心的に見る必要がある。上位にいる競技者がフリート全体の模範となる。

規則 42 違反は大抵 2 つのタイプに分けられます：戦術的なもの、またはセーリングテクニックによるもの。

- 戦術的な違反は起こっている期間が短く、瞬時に優位性を得るためにされる。一般的に、スタート時、航路権を持った他艇を横切る時、マーク周辺、そしてフィニッシュの時に起きる。
- セーリングテクニックによる規則 42 違反はコース全体で起こりうる、競技者の通常のセーリングスタイルによるものである。

通常、競技者のテクニックによる違反に対してペナルティーを課す前に、両者のジャッジがこれに同意しなければいけない。疑わしい場合は競技者の優位に働くよう判断しますが、違反を確信したら直ちにペナルティーを与え、他の選手のためにレースの公平性を守らなければいけない。

明らかな戦術的違反を確認したジャッジは単独でこれに対処することができるだけでなく、そうすることが望ましい。

## 1.9.1

### ペナルティーの信号

ジャッジがペナルティーを与えると決断したら、一方のジャッジはペナルティーを告げる信号と記録の全てを責任を持って行い、他方のジャッジはボートの操縦に専念しなければいけない。

ジュリー・ボートが競技者に声をかける位置につくため移動している間、信号を担当するジャッジはイエロー・フラッグを速やかに、高く、そして垂直に掲げなければならぬ。競技者に声をかけることができる位置にただちに移動するため、ジャッジ・ボートは通常より速やかに動くので、移動中に旗を掲げておくことでジュリー・ボートの急な動きには意図があることを競技者たちに伝える。

競技者が確実に聞こえる、そして理解できる距離にジュリー・ボートを近づけたら、ジャッジは力強く笛を吹き、イエロー・フラッグをペナルティー対象の艇に向けて指し、大きな声でその艇のセールナンバーを省略することなく呼ばなければいけない。もし競技者が聞こえていない、または理解していない様子の場合、再びセールナンバーを呼び、可能であれば競技者と視線を合わせる（アイコンタクト）。競技者が確実に笛の音と呼び声を聞き、自艇に向けられた旗を目視するようにする。ジャッジによるペナルティーが明確に告げられ、競技者がこれに気づいたと確信した時点で、ジャッジはイエロー・フラッグを下げなければいけない。競技者が行動をとるまで旗を掲げたままにしておいてはいけない。

ジャッジが安全な位置に移動するためにペナルティーを告げる信号が遅れる場合は、声かけの際に競技者がなぜペナルティーを課せられているのかが分かるように、違反内容

の簡潔な説明を加えるべきです。例えば、「スタート直前のスカリング。」や「マークでのボディー・パンプ。」である。

ジャッジがペナルティー履行の確認や違反の詳細記録を取っている間、フリートの他の艇も見ていることが明らかでなければいけない。そうすることで、ジャッジが他のことに気を取られているように見られる間に、競技者が規則 42 違反を行うことを防ぐことができる。1名のジャッジがペナルティーの経過を確認し違反の記録を取っている間、ボートを操縦しているジャッジがフリートを観察し続けなければいけない。

## 1.9.2 ペナルティーの記録を取る

ペナルティーの記録を取るジャッジは次の事項を記録しておかなければならない。艇の番号、何レース目のどのレグか、時間、違反の内容、該当する規則や解釈、ペナルティーに対して競技者がとった行動の内容、そして、例えばスタートの信号が出された等のその他の考慮すべき特別な状況。

2回転ペナルティーを履行している競技者を見ている場合、履行を開始した時と終了したときのタックの向きをメモしておく。ペナルティーを受けた艇が、2回のタックと2回のジャイブを含む完全な2回転をしたかどうかを注意深く見る。

ジャッジが同時に2艇に対してペナルティーを課した場合は、一名一艇ずつ見て、ペナルティーが適切に履行されたかを確認する。

ペナルティーの信号がフィニッシュの直前か直後に告げられた場合、ジャッジはペナルティーを課せられた艇が最初にフィニッシュラインを横切った時とペナルティー履行後に再度横切った時の両方、その艇の前後でフィニッシュした他艇を記録しておかなければいけない。そして陸上に戻った際、レース結果でその艇が正しい着順で記録されているかを確認しなければいけない。その艇がペナルティー履行後に正しくフィニッシュしなかった場合、得点がDNFと記録されるようにジャッジはこれをレース委員会に伝える必要がある。その艇が、ペナルティーが課せられた後のフィニッシュの定義に基づいてフィニッシュしたかどうかを確認する責任はレース委員会ではなくジャッジにある。

競技者がそのままレースを継続した、あるいはペナルティーを適切に履行しなかった場合、ジャッジはペナルティーの記録をとっているジャッジにこれを伝える必要がある。1回目のペナルティーをDSQとし、2回目以降のペナルティーをDNEとする。ペナルティー記録を担当しているジャッジが付則 P2 ペナルティーに基づいてレース委員会にこのことを教示する。成績表の確認を担当しているジャッジも掲示されたレース結果がペナルティーを正確に反映しているかを確認するべきである。

競技者が掲示された結果に対して救済要求を提出した場合、ジャッジは審問に出る準備をしなければいけない。付則 P1 に基づいて取られた行動に対する救済は、レース委員会の信号やクラス規則を考慮に入れなかったためジャッジの行動が不適切だった場合を除き、付則 P4 によって制限される。

ジャッジが競技者にペナルティーを与えた後にレース委員会がスタートを延期した、ゼネラル・リコールとした、またはレースを中止した場合、競技者はペナルティーを履行する必要がある。その艇の1回目の違反であれば、2回転ペナルティーをする必要はない。その艇の2回目、3回目以降の違反であれば、艇は再スタートに参加できる（付則 P3 参

照)。しかし、これらは競技者がシリーズ中にペナルティーを課せられた回数にカウントされるため、ジャッジはこれらのペナルティーを記録し、報告する必要がある。

ジャッジがある艇に対して3回目かそれ以降のペナルティーを課し、その艇がリタイアしない場合には、その艇へのペナルティーは、審問なしにレガッタの全てのレースで失格となる。得点はレガッタ中の全レースでDNEとし、プロテスト委員会は規則 69.1 (a) に基づく審問を召集することを考慮しなければならない。

録音や録画は大いに役立つ。これらを最大限に活用するための工夫を以下にあげる。

- 機器の防水対策をして水から守り、マイクが風の音を拾わないようにする。
- 特に開始と停止のボタンが一つである場合、録画が開始されたことを確認する。
- 戦術的に違反が起これるような位置にいる場合、レコーダーは回したままとする。これにはスタート直前の90秒間、マーク回航の間ずっと、フィニッシュを見ている間を含める。
- テクニックによる違反が疑われ、これについて話し合っている時は、競技者の行動を分析しているジャッジ間の会話を録音する。後で競技者にこれを説明する際に役立つかもしれない。
- 艇にペナルティーを与える場合、声かけの場面を録画し、艇がペナルティー履行を完了するまで録画を続ける。
- 録画・録音されている間は常に、客観的で感情を交えない態度で話す。艇を指す時はセールナンバーのみを使用し、個人的な意見や論説は避ける。ペナルティーを分かりやすく説明した質の良い録画・録音は、ジャッジの信用性を競技者の間で高めることになる。
- 録画・録音をする前に、他のジャッジの承認を得る。そして両者が録画・録音を他者と共有することに同意しない限り、その録画・録音は内密資料として扱われなければならない。
- 時には自身の録画・録音をレビューする。観察した動作を言葉で述べる際の改善点を探す。
- 音声情報をできるだけすぐに、規則 42 報告書に書きおこす。

レース後、陸に戻り次第、ジャッジは全てのイエロー・フラッグ・ペナルティーとその結果競技者がとった行動について、当日のレースが終了した時点でペナルティーの記録を担当しているジャッジにこれらを報告する必要がある。イエロー・フラッグ・ペナルティーを与えなかった場合は、何もなかったことを伝える報告の提出も必要である。デジタル（オンライン）システムを使用している場合、各ジャッジが自分の与えたペナルティーの情報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

各レース日の終わりに規則 42 違反の累積表が公式掲示板に掲載される。そこではそれぞれの違反でどのようなことが見られたのかをよく説明する。よい説明とは、全ての競技者にどのようにして規則違反が起きたのかを明確に伝えるものであり、ジャッジはしっかりと状況を理解した上で行動していることをも伝えるものである。このような掲示は、競技者がジャッジに説明を求めに行かないで済むようにする役目も果たす。ここでの説

明は、「実際に起きた事象（ファクト）」の列挙であり、可能な限り規則にある用語、必要であれば解釈にある用語を使って書かれたものでなければならない。

ジャッジは、水上で次のレースを待っている間かレース終了後陸上で、ペナルティーを課せられた競技者からの質問に答えられるようにしなければいけない。水上で説明を求めに来た競技者が誰なのかを確認し、選手の名前を呼んで迎え入れられるように、競技者名簿を持ち合わせておく。これは特にユースの大会で、友好的なやり取りに役立つ。

トップレベルの大会では、競技者やコーチは大抵ペナルティーの説明を求めに来る。ほとんどの場合、競技者はペナルティーを課せられた理由が分かっているが、これを確認するために問いかけてくる。

競技者の行動についてできるだけ多くの詳細を説明する。最初に何がジャッジの気をその艇に引き付けたのかを述べる。そして競技者の行動がどのように艇に影響を与えたのかを述べる。どの規則に違反したのか、および関連した World Sailing 解釈を競技者に説明する。

ジャッジからのペナルティーに対して、競技者は怒ったり、動揺したり、混乱したりするかもしれない。違反を否定する、あるいはいかさま行為をしたと非難されているというふうを受け取る競技者もいるかもしれない。競技者の動機や意図についての推測は避け、特定の行動について冷静に話をすることで、感情的な口論にエスカレートするリスクを和らげることができる。そのインシデントに関わったジャッジが2名とも競技者と話ができる状態にある場合はそうすべきである。1名のジャッジが主にやり取りを冷静に行う。もう1名のジャッジは、会話が対立的な論争に白熱しそうな兆しがないかを見ておく。もしそのような状況になったら、議論は後で続けることを頼むことができる。インシデントに関わったジャッジのうち競技者と話ができる状態にあるのが1名だけの場合は、競技者にペナルティーを説明する際の誤解を防ぐために、もう一人別のジャッジに同席してもらうように頼む。

大抵の場合、ジャッジは競技者が話しかけてくるのを待つべきである。競技者が自分たちの行動がどうして規則 42 違反に値するのかを理解していないと見受けられる場合、ジャッジはより積極的に競技者との話し合いの機会を設けるべきである。特にユースの大会や、競技レベルが低めの成人の大会、経験の浅い競技者、または同じ行動で2回目のペナルティーを受けた競技者に対しては、そうすることがより適切である。競技者になぜ規則違反が起きたのかを説明し明確にすることで、ジャッジは競技者がまたペナルティーを課せられるのを防ぐ手助けができる。

時に、競技者は規則 42 ペナルティーがジャッジの不適切な行動だとして救済要求をしたがるだろう。付則 P が適用される場合、規則 P1.2 に基づいて救済は、ジャッジがレース委員会の信号やクラス規則を考慮に入れなかった場合のみに制限される。

## 1.10 ジャッジ・ボートの位置取り

当を得た時に当を得た位置にいることは、よい役目を果たすために重要である。水上で規則 42 を判定するために、目標は、ジャッジ・ボートを問題が起こりそうな位置の近くにつけることである。これには次のことが必要になる。

- フリートレースの戦術を知り、艇の動きを予測すること。

- 禁止動作のどのタイプがその艇のタイプにとって最も効果的であるかを知るために、特定の艇の設計の特性の知識。
- ジャッジがレース中にフリート全体をカバーする能力を最大限に発揮できるよう、レース艇の種類、ジャッジ・ボート、ジャッジの数、状況、コースの形状、地域の地形を考慮すること。
- 状況の変化に速やかに対応するための常識と勤勉な集中力。
- 別のジャッジ・ボートの現在の位置を知ること。

すべての艇を常に監視することは明らかに不可能である。しかし、ジャッジ・ボートがどのレース艇にもそれぞれのレース中いつかは存在に気づくようにコースをカバーすることが達成する目標である。効果のある最もよいやり方は、フリートの前近くにジャッジ・ボートを位置させ、競技者と同じようなスピードで、動力により走ることである。ジャッジは先頭艇により注意を払うことを勧めるが、できるだけ多くの競技者を入念にみるために広い視野で眺める。

複数のフリートがあるレガッタでは、ジャッジにはフリートすべてをカバーする資源は十分でないかもしれない。選択しなければならない場合には、ジャッジはスタート、風下へ向かうレグ、フィニッシュのレグを優先させることを勧める。

ジャッジ・ボートを操縦するジャッジは、引き波を最小にし、風のさえぎりの影響を最小にするようにボートの位置取りをする責任がある。

ジャッジ・ボートは、競技者に近づくと、予測できるコースを維持し、艇を直角で横切るようにすることを勧める。ジャッジ・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艇身離すことを勧める。風下へ向かうレグでは、競技者がサーフィング状態で、波で最も有利さを得るようにコースを劇的に変更することが多いことを知っておく。艇にあまりに近いことを知った場合には、最善の選択が艇をうまく止めて、競技者にジャッジ・ボートの周りを帆走させることがある。ドライバーは、ジャッジ・ボートは止まったという競技者への信号として、両手を高く上げることができる。

スタート時と最初のビートの間を除いて、最大数の競技艇が見えるようにジャッジ・ボートの位置を決めることを勧める。

艇にペナルティーを課すときに、操縦者はペナルティーを明確に信号するために競技者に十分近くにいる必要と一方では競技者が実施できるペナルティー回転を妨害しないように十分に遠く離れていることとバランスさせなければならない。

### L.10.1 スタート前

規則 42 は準備信号から適用される。一般的に、規則 42 違反はスタート約1分前以前ではまれである。微風では、スタート・エリアへの到達に問題があった艇が、スタート・エリアに達するために準備信号後コーチ・ボートでのえい航を含む違法な動作を用いることがある。スタート・ラインの遠い方の端でスタートしたい艇は、スタート・ラインを

素早く横切ろうとして規則 42 に違反することがある。

インシデント後できるだけ早くペナルティーの合図をする。スタート信号を待たない。

ペナルティーを課された艇は他艇から十分離れて帆走し、速やかにペナルティーを履行するために両回転を実施しなければならない。

## I.10.2 スタート

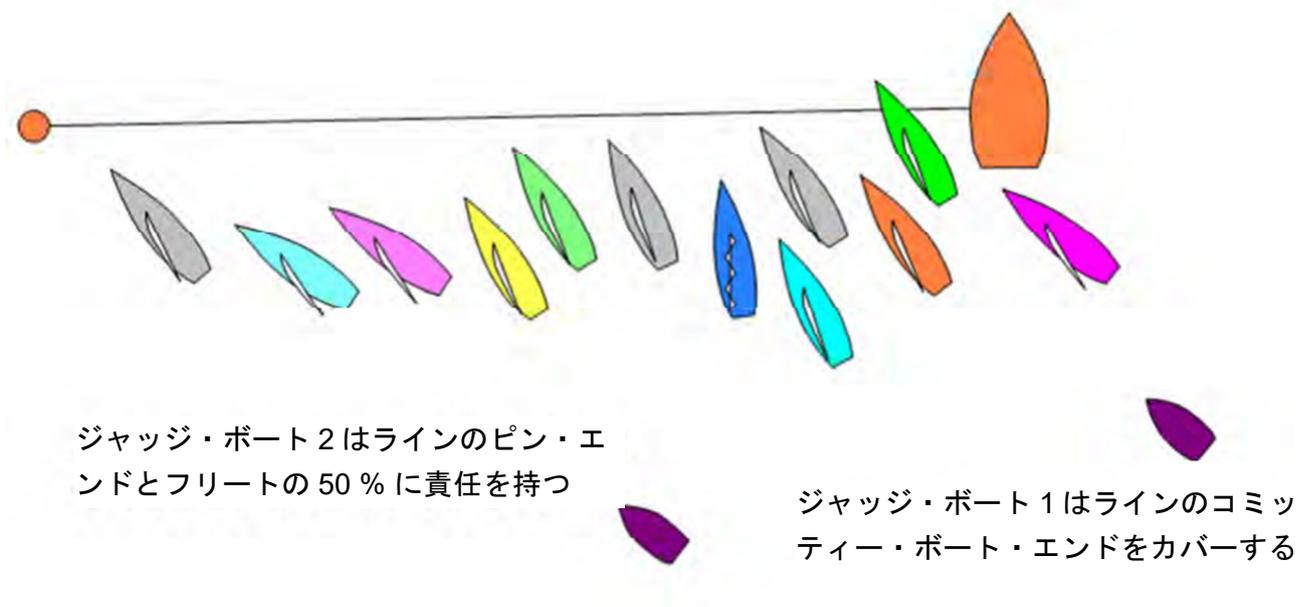
ペナルティーは素早く合図されなければならない、従って、ジャッジ・ボートは他の競技艇から離れていなければならない。

### スタート・ラインでの規則 42 違反

スカリング

ボディー・パンピング

微風でのロックキング



### 起こり得る違反

- スタート信号直前のスカリング。
- スタート時に艇をローリングさせる、またはセールをファニングする身体の動きによる繰り返しのパンピング/ロックキング。
- 艇が自らを「2列目」から「1列目」に進めようとするスタート前のロックキング。
- スタート・ラインでの明らかに艇を推進する 1 回のロール — 基本 4

## ジャッジ・ボートの位置取り

コース・チーフを務めているジャッジは、フリートの後でのジュリー・ボートの位置取りを割り当てる。通常、ジャッジ・ボートは右から左へ広がる。ジャッジ・ボートの位置取りは競技者の分布により、実際のスタート・ラインではない。左の端のピン・エンドを取るよう割り当てられた場合、ジャッジ・ボートはスタート・ラインのピン・エンドに最も近い複数の艇をカバーする。

各ジャッジ・ボートは、自分が担当するボートを特定しなければならない。100 艇の集団に 4 艇のジャッジ・ボートがいる場合、それぞれが 25 艇をカバーすることになる。2 人のジャッジがボートに乗っている場合、1 人のジャッジは自分の側の 13 艇を見て、もう 1 人のジャッジは自分の側の残りの艇を見る。自分の担当する艇に集中する。ジャッジ・ボートは、自分が担当するすべての艇を見るために艇団の後方に十分な距離をとり、艇団の大きさに応じて迅速に対応できるように近くに配置する。ほとんどの競技者は、スタート直前の最終の位置取りでスターボード・タックであるので、ジャッジ・ボートは競技艇の後方に位置するときに、最もよく見える。

スタート・ライン全体下、右側の位置から、スターボードでスタートしようとする大勢の競技者を見る。

### I.10.2 アップウィンド

ジャッジは、他の競技艇に影響しないでペナルティーを信号できる適切な位置にジャッジ・ボートを移動することの困難さがわかる。微風では掛け声とホイッスルは遠くまで届くので、ジャッジ・ボートはより少ない移動で信号することができる。スタート直後では、他の競技艇を妨害せずに速やかに信号することが不可能なことがある。この場合、競技者へうまく近づけるまで信号を待つ。信号を遅らせざるを得ない場合、競技者がなぜペナルティーを課されているかが分かるように「スタート時のロッキング・バック」のような短い説明を加える。

## アップウィンド・レグでの規則 42 違反



### 起こり得る違反

#### 微風下

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

#### 強風下

- デッキ上またはハイキング・ストラップでの身体をはずませることによりセールをファニングすること。
- メイン・シートの短く鋭い繰り返しのパンプによりセールをファニングすること。

### ジャッジ・ボートの位置取り

ジャッジ・ボートは、一般的にフリートの後に位置し、艇が多く集まっている点に焦点を当てる。ジャッジ・ボートは、引き波に細心の注意を払いながら、フリート内を移動することができる。ジャッジ・ボートは、長時間1艇のそばにいることは避けなければならない。エンジンの音とプロペラの引き波は、競技者にとって気になるものである。

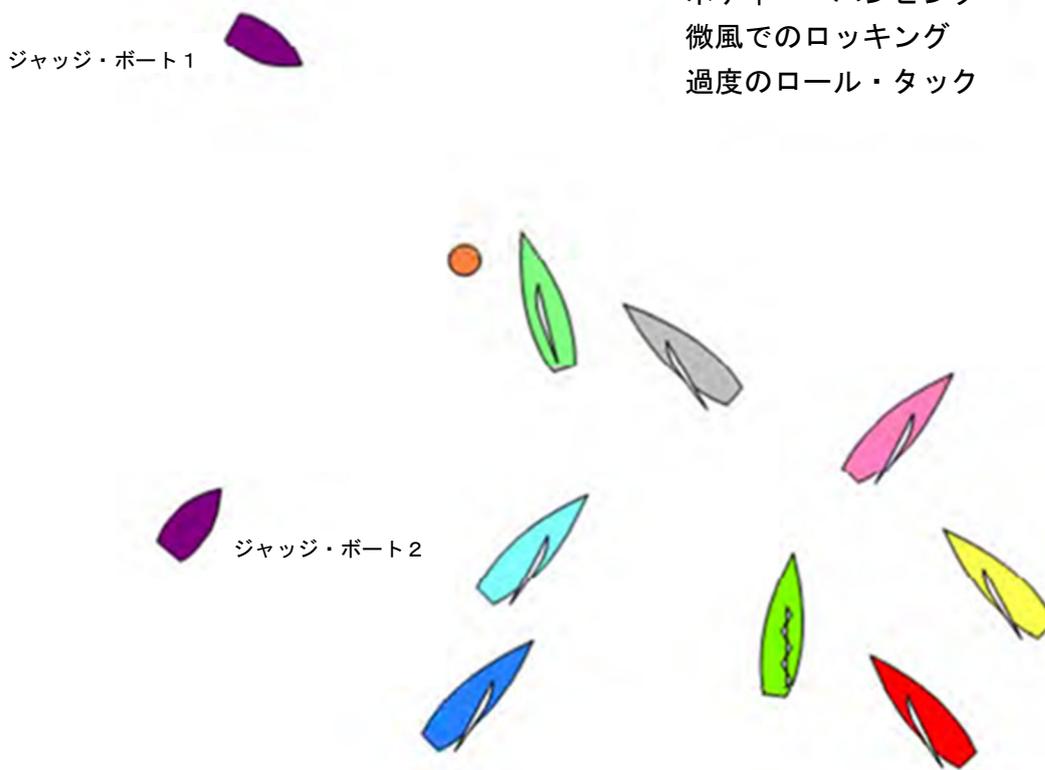
風上へ向かうレグの終点近くで、ジャッジ・ボートは次のレグでの位置取りを始めることを勧める。フリートの前3分の1を注視するジャッジ・ボートは、リーチまたはランニングを開始するときに先頭艇を見る位置へ移動することを勧める。風上マークの終点近くで、フリートの後3分の2を見るジャッジ・ボートは、風上マークの風上が見える位置へ移動することを勧める。

最初の風上マークでは、ジャッジ・ボートは目立つとよい。第2のジャッジ・ボートは、フリートの風下に位置して、フリートがリーチで帆走するときに、先頭集団についていくことを勧める。リーチでフリートの風下に位置することは、風のさえぎりや引き波での負の影響を少なくし、ジャッジはフリートにより近くいることができる。

### 風上マークでの規則 42 違反

ジャッジ・ボートは目立つことが最も重要

スカリング  
ボディー・パンピング  
微風でのロッキング  
過度のロール・タック



#### I.10.4 リーチ

レグの開始時に、ジャッジはサーフィングやプレーニングの条件が存在するかを積極的に話し合い、決定することを勧める。条件がぎりぎりの場合には、ジャッジは、風の小さい変化がサーフィングやプレーニングの条件になったり、なくなったりするので、頻繁に再考しなければならない。

艇のスピードが増すことが、サーフィング（急速に加速しながら波の前側を下ること）とみなす必要性はない。

リーチでは、1 競技者が違法なパンピングによるサーフィングを始めることが多く、他艇に勝ち始める。これを見て、他艇も、順位を保つために違法にパンピングを開始するこ

とがある。理想的には、ジャッジはこのことが起こる前に行動するが、できなかった場合には、ジャッジは、見た最初のはっきりとした違反にペナルティーを課すことを勧める。

ジャッジがフリートをコントロールできず、大多数の艇が規則 42 に違反しているまれなケースでは、ジャッジは行動しなければならない。ジャッジは最初のはっきりとした違反にペナルティーを課し、フリートが規則を守り始めるまで、ペナルティーを課し続けることを勧める。

一波の終わりと別の波の始まりを判断することが困難なことがある。艇速の急増の終わりを一波の終わりと判断できる。艇がプレーニングしているときに、艇が1つの波から別の波に移動できるとしても、競技者がパンプすることは許されていない。

強風下で、急速なトリムとパンピングとを区別することは、ほぼ困難である。規則では、急速であっても、コースまたは風、ガストまたは波の変化に合わせるトリムは許されている。ただし、規則では、風や波に結び付かない繰り返しトリムすることは許されていない。競技者がセールを絶えずパンプすることはできない。

#### 起こり得る違反

- 波や風に無関係に繰り返しトリムすること。
- 一波に2回以上のセールのパンピング。
- サーフィングやプレーニングを助長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しているときのセールのパンピング。
- ウーチング（一般的に強風でサーフィングを助長するため）。

#### ジャッジ・ボートの位置取り

ジャッジ・ボートの1艇は、フリートの風下にとどまることを勧める。風上マークにいたジャッジ・ボートは、フリートの風上側から注視する。

マーク回航中に不適切な行動を見た場合には、その艇がマークを離れ、次のレグになるまで、ペナルティーの信号を待つこと。

### 1.10.5 ランニング

競技者が方向を変更しないでマストと同じ方向に身体を繰り返し動かすことにより艇をローリングさせるは、ロッキングである。明確なロッキングでは、風上へのロールは、競技者が最初に風上へ動くことにより引き起こされる。効果のないロッキングでは、競技者が最初に風下へ動くことによりロッキングを始める。競技者が艇のロールと反対方向に身体を動かしている場合には、それは許されているトリムである。

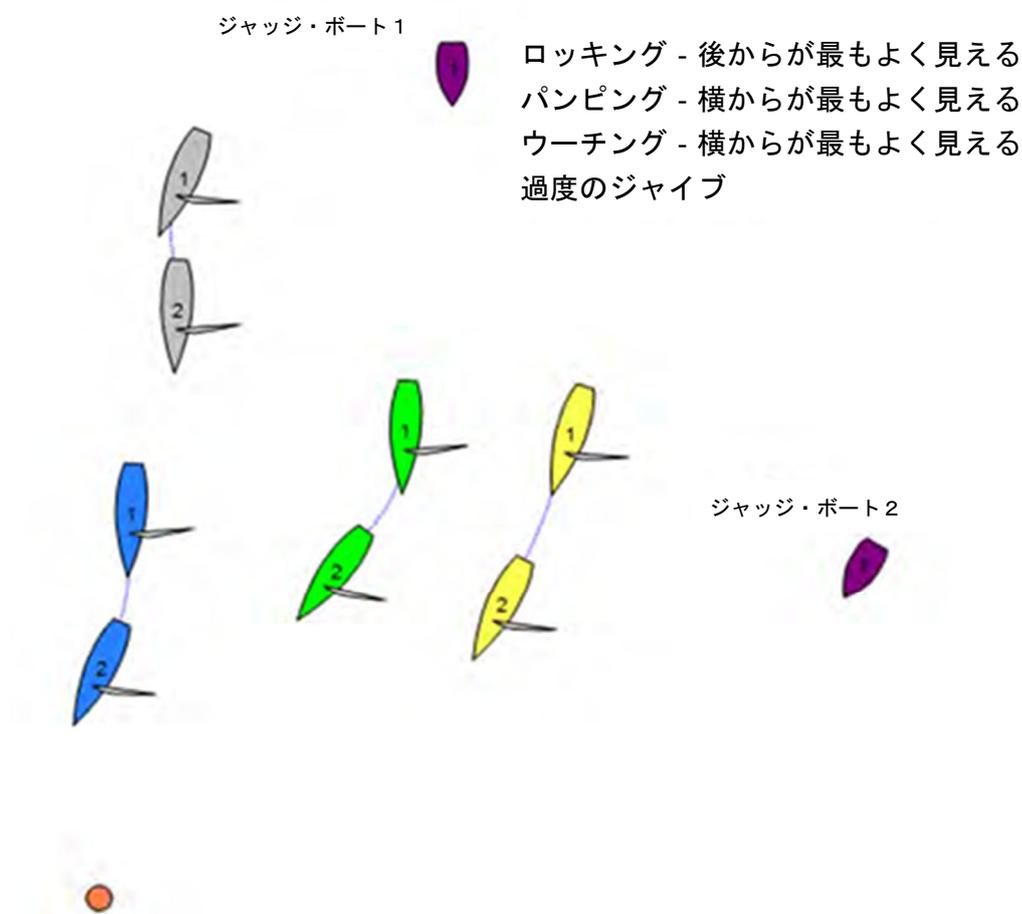
違法にロッキングしているかもしれない艇を特定する最もよい方法は、広い視野を保つことである。周りの艇より多くローリングしている艇を眼で自然に区別する。何で余分のローリングを引き起こしているかを特定するためにこれらの艇を注視する。ローリングを起こす風や波と無関係に、例外として許されていない身体の動きや繰り返しのトリムにペナルティーを課すことを勧める。競技者は許されている行動と禁止されている行動を混ぜ合わせているので、判定するのを難しくしていることがある。仲間のジャッジ

と見たことの詳細を話し合う。その動きが許されていると確信できない場合には、もう少し注視し、両ジャッジがそのローリングは禁止されており、競技者に対し禁止されている身体の動きを明確に述べるができることと納得した場合にのみペナルティーを課す。

World Sailing の解釈ロック 3 は、競技者が艇のバックグラウンド・ローリングを止める必要がない。ただし、艇が不安定になる場合、一回のロールがロッキングを起こすのに十分なことがあり、禁止されている（ロック 5）。

オーバーラップさせるか、オーバーラップを解くために、レグの最後の 100 m での過度のジャイブやパンピングに注意を払う。

## ダウンウィンド・レグでの規則 42



### 起こり得る違反

- ロッキング。
- 微風下で、風の振れや戦術的配慮と明らかに対応していない繰り返しのジャイブ。
- ジャイブしない場合に進むよりも艇をより速く推進するジャイブ中の過大なローリング。

## ジャッジ・ボートの位置取り

ジャッジ・ボート 1 艇が常にフリートの前近くに位置する。通常、同じジャッジ・ボートがレース中ずっと先頭集団につく。このことで、競技者が公正な帆走により勝ったり、負けたりすることを確実にさせる。

両ジャッジ・ボートは、フリート内で移動しようと試みることを勧める。ジャッジ・ボートがフリートの後方から前方に移動する場合には、安全と競技者への引き波の影響を最小にするために加速する前にフリートから十分離れることを勧める。スピードを出して移動する場合、ジャッジ・ボートの引き波が最も小さくなるスピードを見つける。小さいモーター・ボートの多くは中くらいのスピードで進むと引き波の大きさが最大になる。安全のために必要な場合を除き、このようなスピードを避ける。

先導のジャッジ・ボートは、レース運営や報道の視線から離れてゲートの中心から最初の回航を注視することを勧める。

### 1.10.6 フィニッシュ

最終レグでの問題は、艇がフィニッシュしているときは常にフィニッシュ・エリアにジャッジ・ボートがいなければならないことを除き、同じである。

ジャッジは、ちょうどフィニッシュする時に違反を見た場合、艇がレース中でなくなっても、艇にペナルティーを課すことを勧める。競技者がペナルティーの回航を完了して、再フィニッシュできるように、艇がフィニッシュしたときに素早くペナルティーを信号するあらゆる試みを行う。

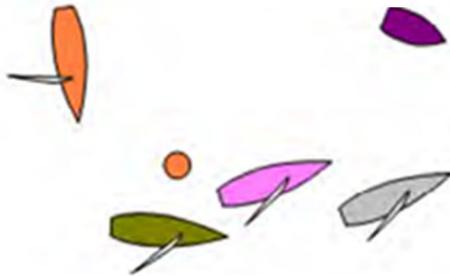
その競技者の 2 回目、3 回目またはその後の黄色旗抗議に対するペナルティーは、『2 回航ペナルティー』を行う代わりにそのレースをリタイアすることである。フィニッシュが混雑しており、レース委員会が忙しい場合には、競技者がレース委員会にフィニッシュ後リタイアすると知らせるためのよい機会まで待つことができる。



## 最後のリーチでの規則 42 違反

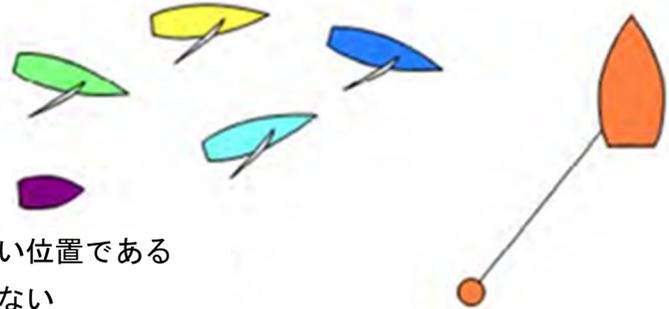
パンピング  
ボディー・パンキング  
ロックング

ジャッジ・ポート 2



位置の変更が可能な場合、  
2 番目の活動的なグループを捕える

ジャッジ・ポート 1



艇の風下が違法の行動を見る最もよい位置である  
判定は通常より早くしなければならない

### 起こり得る違反

- 艇がまさにフィニッシュしようとしているときに、1 艇ないしは 2 艇を追い抜くためのパンピング。
- 微風下のフィニッシュするためのビートまたはランニングで、力強くて、繰り返されるか風の変化や戦術と関係のない、またはタックやジャイブをしなかったときよりも艇が速く進むこととなるロール・タックやロール・ジャイブ。
- 多くの場合、2 つの艇がフィニッシュに近づくと、艇は 1 回の大きなロールや 1 回のパンプ、またはその両方を試して、フィニッシュに差し掛かるところで艇を推進させる。このような状況では、ジャッジは迅速に反応する準備ができていない必要がある。1 回のロールまたは 1 回のパンプは、明らかにボートを推進させ、規則 42.1 に違反しない限り、規則に違反していない。

## ジャッジ・ボートの位置取り

ジャッジ・ボート 1 艇は、最終の風下マーク近くに位置し、先頭集団とともにフィニッシュへ移動することを勧める。そのジャッジ・ボートは、接近して競っている艇の最初の小グループの風下近くに位置して、フィニッシュへとそれらの艇についていくことを勧める。そのジャッジ・ボートはその後フィニッシュ・エリアにとどまることを勧める。

2 番目のジャッジ・ボートは、最終のランニングの端を注視し、その後複数の艇がお互いに近づいて、艇が多く集まっている点に特別の注意を払い追い抜きが起こりそうな最終のリーチ・エリアをパトロールすることで規則 4.2 違反を見つけることを可能にする。

## J ジャッジとユース・セーラー

目次		ページ
J.1	序文	J 1
J.2	ユース・セーラーの定義	J 2
J.3	ユース・レガッタでの期待される行動	J 2
J.4	ジャッジの可視性	J 3
J.5	レガッタ・ブリーフィング	J 3
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	J 3
J.7	審問	J 3
J.8	審問時のオブザーバー	J 4
J.9	抗議旗の使用	J 4
J.10	規則 42 と付則 P	J 4
J.11	支援者と支援艇	J 5
J.12	児童保護と規則 69 不正行為	J 5

### J.1 序文

この節は、ジャッジが若いセーラーの育成における自分の役割を理解するのに役立つ。基本的な考え方は、すべてのユース・セーラーがスポーツへの参加により最大の価値を享受し、長きに亘ってセーリングへの継続が促進されることにある。彼らは私たちのスポーツの未来。この節では、地元のクラブレースから国際的な大会まで、異文化間のユニークな課題と機会をもたらすユースの大会で生じる問題について論じる。

ユース・セーラーのニーズや興味はさまざまです。彼らの能力、経験、ルールの知識のレベルは非常に異なるであろう。同じ年齢のカテゴリーでも、ユースの競技者の間には 1 年や 2 年の違いがあるだけで、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への耐性、スキルの向上などに違いが出てくるであろう。

レース・オフィシャルズ、コーチ、保護者は、リーダーシップと信頼のある立場にあるため、セーラーの参加、楽しさ、安心感、満足感を最大限に高める方法でスポーツを紹介する責任がある。コーチや保護者は、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、救助、抗議手続きなど、複数の役割を担っている。

若いセーラーが危害、傷害、ハラスメント、いじめ、または同様の好ましくない経験にさらされると、セーリングの楽しさが損なわれ、セーリングをやめてしまう可能性がある。若いセーラーは、自分の安全と他人の安全に責任を持つ方法も学ばなければならない。

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な問題を認識する必要がある。特に懸念されるのは、ドーピング、児童虐待、観客による暴力、性的暴行や不正行為、オフィシャルや他の競技者に対する敬意の欠如、幼い子供たちに親や同伴者からの過度のプレッシャーを与えることなど。

ジャッジは、クラスの抗議手続きに関しての方針がある場合、注意する必要がある。例えば、年齢の低いカテゴリーの抗議の審問には時間制限を設けることができる。

## J.2 ユース・セーラーの定義

競技規則では、セーラーの年齢区分を規定していない。しかし、特定のクラス協会では、そのクラスの伝統や方針に基づいて、レースでの年齢区分や抗議手続きを規定している。

ユース・セーラーは一般的に9歳から18歳くらいだが、クラスによっては19歳の選手も存在する。特に児童保護に関しては、現地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・セーラーの個々の行動に合わせる必要がある。実年齢は成熟度の指標としては不十分であるため、年齢に依存したアプローチは良い育成方法ではないかもしれない。より適切なアプローチは、成熟をレディネス（訳注：学習のための準備状態）準備性の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び、新しい情報を取り入れることができるような経験が蓄積されていることを前提とする。子どもや若者のレディネスは、以下の点に依存している。

- 身体的レディネス。例：基礎運動能力の習得や成長。
- 社会的レディネス。例：自意識や親と友人からの支援と褒め。
- 動機付けレディネス。例：参加や学習への意欲の表明。
- 認知レディネス。例：関連する言語での指示、規則または戦術を理解する能力、陳述書、図、目撃者の証拠を通して水上の状況を再構築する能力。
- 審問やその手続きの経験がある。
- 心理社会的レディネス。例 同じ状況でも異なる人物によって異なる認識がなされ、その結果、異なる発言や証拠が得られる可能性があること、また、異なる発言が必ずしもその人物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のこと。

## J.3 ユース・レガッタでの期待される行動

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ことができる。ユース・レガッタで期待される行動を定めるには、繊細さが必要である。些細なルール違反であっても、年齢を理由に認められるべきではない。セーラーのキャリアの最初の段階での厳格で公正な指導は、現在および将来の大会において重要な教育的効果をもたらす。

ジャッジは、年下の競技者や自信のない競技者を年上の競技者が威嚇しようとしたり、英語を母国語とする人が英語を学ぶ人を威嚇しようとしたりすることを阻止しなければならない。このような感情は、青少年の審問手続きの悪いイメージや自信のなさからセーリングというスポーツを続ける意欲を失わせる可能性がある。

## J.4 ジャッジの可視性

すべてのレガッタにおいて、ジャッジはセーラーとそのサポートチームにとって親しみやすい存在でなければならない。これは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かもしれないユース・レガッタではさらに重要である。

ジャッジが陸上にいて時間があるときは、セーラーに対してその時間を使うことを勧める。これには二人一組で艇置き場に行き、セーラー、コーチ、親と会話することを含む。先入観、利害関係、誤解などを避けるために、2人以上のジャッジがセーラーとの話し合いに参加することを勧める。

レガッタ期間中には、ルールのワークショップを行う機会もある。また、陸上ではコーチとルールや状況について話し合う機会もある。

## J.5 レガッタ・ブリーフィング

ブリーフィングは、他の大会の競技者のブリーフィングと変わらないが、プロテスト委員会の委員長は、その機会を利用することができます。

- 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中に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にアプローチすることができることをセーラーに伝える。
- セーリングが自己管理スポーツであること、および「スポーツマンシップと規則」に基づく義務をセーラーに認識させる。
- 競技規則に関係し、かつ他セーラーとの関係で期待される行動規範を認識させる。

限られたスペース、言語数、クラスの慣習などの現実的な理由から、大規模なユース・イベントでの競技者のブリーフィングは、コーチやチームリーダー向けのブリーフィングに置き換えられることがある。コーチへの明確な指示は、セーラーの良い行動と規則の遵守を促進する。

## 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

セーラーと話すときは、セーラーの名前を聞いて使うこと。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、規則で使われている用語を使う。可能であれば、セーラーのコーチや親も会話に含める。これらの会話の間、別のレースオフィシャルと一緒にいることを確認すること。

## J.7 審問

審問では、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。審問は正式なものであり、ジャッジは毅然とした態度で、すべての参加者を尊重し、

親切に対応しなければならない。ユース・セーラーは、審問に参加した経験がないかもしれない。審問の最初に、初めての審問であるかどうかを尋ねる。もしそうであれば、チェアマンは審問の始め及び進行中の両方で当事者とそのコーチや証人に今後の手順を知らせるべきである。

共通言語を持たないセーラー間の審問の前に、通訳を予期して手配する。可能であれば、競技者と同じ言語を話すジャッジに通訳をしてもらう。それ以外の場合は、サポートチームのメンバーを通訳として使用することができる。

ジャッジは、審問中、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必要がある。これは誤解を避けるためである。若いセーラーは、用語、規則、手続きを完全に理解していないかもしれない。必要に応じて説明を行う。定義された用語を使った質問には、その定義を示して質問する。

審問の最後に判決を下す際、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しなければならない。

## **J.8 審問時のオブザーバー**

審問のオブザーバーは、ユースのレガッタで奨励されるべきである。スペースに余裕があれば、コーチや親以外にも、他のセーラーがプロセスを観察することは有益である。審問の項にあるオブザーバーに関する通常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知らせておく。

## **J.9 抗議旗の使用**

競技規則ではユース・セーラーが帆走する艇のいくつかのクラスは抗議旗を必要としていない。抗議旗およびクラス毎の特別の手順に関するクラス規則を知っておくこと。

## **J.10 規則 42 と付則 P**

規則 42 の遵守を監視するために水上で付則 P を使用することは、ユース・レガッタで奨励されるべきである。これはセーラーが規則 42 の仕組みを理解するのに役立ち、他の規則の遵守を促すことになる。

いくつかのユース・レガッタでは、帆走指示書が付則 P を修正し、すべての付則 P のペナルティに 2 回転ペナルティを使用するようになっている。規則 42 の遵守は、一貫して高い水準で判断されるべきである。これはセーラーが規則 42 でどのような行為が禁止されているかを理解する助けとなり、またセーラーが自分のミスから学ぶことができるからである。

ジャッジは、必要であれば 2 回転ペナルティまたはリタイアが規則 44 に則って完了することを主張しなければならない。艇がペナルティを完了しない場合、ジャッジは付則 P の適切な処置をとるべきである。

このマニュアルの規則 42 を含む水上での運用」と「付則 P」のセクションでは、付則 P に基づいてジャッジがどのように運営するかについての詳細が記載されている。親しみやすく、ペナルティを説明するために水上および海上で対応することは、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.12 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。これにはシューズ・セーラーの親も含まれる。そのため、陸上や水上で規則に従う義務があることを支援者に思い出させることは有益である。これは、保護者が新しいユース・セーラーを大会に連れてきて、自分自身がルールを知らない場合に特に有効である。

支援艇は、レガッタにおける安全対策の重要な部分である。支援艇の移動と配置は制限される必要があるが、帆走指示書またはコーチ・ボート規則、あるいはその両方に含まれる制限に従って、ボートがコースを通過することができる。

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、その支援者が支援するすべての艇は、当事者であるため審問に招集されるべきである。申し立てが支持された場合、競技者は、その支援者がさらに違反を犯した場合、後にペナルティを受ける可能性があることを警告されるべきである。これらの手続きは、本マニュアルの「審問」の項で説明されている。

すべての若いセーラーが、支援要員を水上に置いているとは限らない。ジュリーボートは、たとえ無風であっても、レース前にボートをコースエリアまで曳航してはならない。これは、どの艇にも有利さを与えているように見えることを避けるためである。しかし、ジャッジがどの艇に支援を与えるかについて偏見や好みを示さない限り、レース後に艇を陸に曳航することは許される。

## J.12 児童保護と規則 69 不正行為

児童保護問題のガイダンスおよび未成年の子どもへの規則 69 の使用については、World Sailing の不正行為ガイダンスの付属文書 H に示されている。ジャッジは、児童虐待、児童保護またはいじめに関係するかもしれないいかなる調査を始める前に、これらの手順を勉強して遵守することを強く推奨する。地方の児童保護法には注意深く従わなければならない特定の要件がある。委員長は、そのような問題が起こった場合、地方当局からの助言を求めるべきである。最も悪いシナリオは、競技役員が善意かつ誠実に行動しているにもかかわらず、間違ったやり方で、子どもへのインタビューや深刻な苦情を調査することにより、正義の道を妨害することである。

## K オセアニック・レース及び外洋レースのジャッジ

目次		ページ
K.1	プロテスト委員会の構成と組織	K 1
K.2	プロテスト委員会の責任	K 2
K.3	帆走指示書における具体的な規則変更	K 2
K.4	審問の手順	K 4
K.5	ペナルティー	K 5
K.6	救済要求	K 5

### 略語

DPI	裁量ペナルティーが課された
DNE	除外できない失格
DSQ	失格
IRPACAS	海上における衝突予防のための国際規則
OSR	外洋特別規定
TSS	分離通航方式

### 序文

この節は、外洋及びオセアニック・レース(訳注:大洋、外洋レースの 800 マイル以上のレースを OSR で定義している)に於けるジャッジに情報と助言を提供する。読みやすく理解しやすいようにインターナショナル・ジャッジの職務を記述したセーリング競技規則(RRS)付則 N の概要に従っている。この節ではオセアニック及び外洋レースでは、RRS を変更する手続き(規則 86 に従って)が必要であることを考慮し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ている。この節は外洋またはオセアニック・レースでの具体的な手続きについても解説している。

#### K.1 プロテスト委員会の構成と組織

可能であれば、審問で適切なペナルティーや救済を決定するために必要な、ナビゲーション計算、トラッキングシステム、電子チャート、GPS、気象分析の知識を持つプロテスト委員会のメンバーを含める。IRPACAS (海上における衝突予防のための国際規則) と OSR (World Sailing 外洋特別規定) の知識も必要である。プロテスト委員会のメンバーにこのような知識を持っている者がいない場合は、必要に応じて独立した専門家を呼んでエビデンスを提出させることができる。また、レース委員会やレースディレクターは、情報や技術的な支援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体のミーティングを行うことが推奨される。最初のミーティングでは、プロテスト委員会内の通信手段を確立することができる。すべてのメンバーは、選択した技術の使用に精通していなければならない。その目的は、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、その他の手段により、リモートで問題を解決することができる。すべてのジャッジは、レース中、連絡が取れるようにしておかなければならない。

様々なレグや寄港があるレースでは、プロテスト委員会の構成が一貫していない可能性がある。様々なレグがあるレースで継続性を持たせるためには、プロテスト委員会の少なくとも委員長と他の1名のメンバーをレース全体を通して維持することが望ましい。レースのレグ終了後、必要なスキルがすべて維持されていれば、地元のジャッジが PC に参加することができる。

プロテスト委員会のメンバーは、緊急事態や重大な事故、あるいは競技者に関連するあらゆる危険に関する情報を敏感に取り扱わなければならない。情報の機密性は保護されなければならない。ワールドセーリングレースマネジメントの危機管理の章には、ガイドランスが記載されている。

## K.2 プロテスト委員会の責任

付則 N2 に記載されているインターナショナル・ジュリーの責任は、他の大会と変わらない。オセアニック・イベントは長期間に及ぶため、すべてのレース関係者の間で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重要である。

計測や安全装備、クラス要件に関するレース前の抗議は、慎重に取り扱わなければならない。装備またはレースに関する機密情報が含まれる場合があり、メディアから注目される可能性がある。ジャッジはこの情報を保護するために特別な注意を払わなければならない。

主催団体から照会があった場合、プロテスト委員会の責任には規則 N2.3 が含まれる。

### レース前

- NoR やクラスルールとの一貫性、あらゆる国内規程の関連性、そしてレース規則への変更について帆走指示書をチェックする事。
- 規則 85、86、87、89 を心に留めたいうでの、レース管理者の意図における相談。
- あらゆる裁量ペナルティーやナビゲーションペナルティーの算出方法を定め公表すること。

### レース中

- レースの様々な段階で、アイスゲートの再配置などの安全上の理由や、レースの延長・短縮のために、広範な協議が必要となる場合があるかもしれない。
- OA やレース管理者や RC に対する相談相手として RRS に関するアドバイスを与えること。

### レース後

- 該当する場合は、金銭的なペナルティー、不正行為など。

## K.3 帆走指示書における特定の規則変更

帆走指示書では、木容疑規則に様々な変更を加えることがある。このリストは、すべてを網羅しているわけではないが、これらのカテゴリーの帆走指示書で通常変更される規則の多くの例を示す。

### PC の抗議手順や判決に関連するもの

- 審問を実施するための違う方法を確立するために、RRS 86 に従って RRS6 章の抗議

の手順の修正。

- 指定された規則の違反に対して P C が D S Q に代わる裁量ペナルティーを課すように、S i s で RRS 64.1 が変更されているかどうかをチェックする。典型的な例は規則 28、29、32 である。
- ナビゲーションと 2 章の規則の違反に関する裁量ペナルティーは、審問の場で算定されなければならない。
- レース前、レース中、レース後に選手が抗議を提出するための様々なタイムリミット。
- 規則 61 の変更に対する RC、TC、PC のための様々なタイムリミット。
- 政府または公的機関の行動によりレース中に艇が止められたり遅延されたりした場合の救済の資格があるであろう状況。

#### 外部の援助(規則 41)に関するもの

- 主催者は頻繁にルーティング（訳註：経路算出ソフトなど）の使用を禁止し、レースの全参加者に共通の天気予報ファイルのセットを提供したり、アクセスを制限したりする。どのように管理されているのか、信頼できるものなのか、レース委員会に確認する。
- 船上での修理に対する陸の拠点からの技術的アドバイスの受領は許されるか、許されないか？
- 技術的な寄港（テクニカル・ストップ）は許されるか、許されないか？
- レース中の医学的問題を解決するための口頭での外部援助は許されるか？
- どのような種類の外部の援助が許されるか？

#### 安全に関するもの

- レース前の安全ブリーフィングに参加する事。
- 安全上の理由から、OCS 艇のために RRS 30 を変更する。
- 2 章規則と規則 31 の違反に対するペナルティーのための規則 44 の変更
- 安全のためレース管理者により課せられた計画的な無線会議。

#### ナビゲーションに関するもの

- 特定の禁止区域、分離通航方式（T S S）。
- レース中の艇間に、何時何処で RRS 2 章の規則が適用されるか、そして IRPCAS は常に船舶間に適用されることを念頭に置きながら、何時何処で IRPCAS が適用されるかの詳細。
- スタート・シークエンス（1 時間前かそれ以上）のための保護された（禁じられた）ゾーン。
- バーチャルなマーク（付則 WP 参照）。  
<https://www.sailing.org/documents/racingrules/experimental-rules.php>
- RC への報告を条件に緊急時 修理時、医学的治療時、港に入るためにエンジンが使用できるかどうか。
- 艇が入港することを許可するかどうか。

- 港で艇が上架できるかどうか。
- 技術的修理停泊中にクルーが上陸してよいかどうか。
- レース中に医学的理由のためクルーを入れ替えられるかどうか。

#### レース公示と帆走指示書でのメディア要件に関するもの

- 記者会見、開会式、表彰式、プロローグレースへの参加。
- 広告宣伝の要件を満たしていること。
- メディア目的のためにレース管理者により課せられたラジオ・セッションまたはビデオ・セッション。

## K.4 審問の手順

外洋レースとオセアニック・レースには特定の審問手順があるが、プロテスト委員会は、どのような審問の手順がとられたとしても、各当事者の意見を聴取される権利を常に守らなければならない。レース中に行われる審問のスケジューリングは、電子メールやその他の手段に関わらず、クルーの疲労や天候を考慮して行うべきである。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現場に立ち会うべきである。スタート前にヒアリングを行う必要がある場合、プロテスト委員会は、当事者が公式掲示板を確認する必要はないことを認識しておく必要がある。したがって、セーラーや支援者が審問のために呼ばれる場合、その通知は書面で作成され、本人に届けられるべきである。これはすべてのレガッタに当てはまることではあるが、例えば計測問題や OSR などの場合には、外洋のイベントで発生する可能性が高い。

### スタート・シークエンス時

2 章の規則に関係する抗議は、スタート・シークエンス中や最初の回航マークの周りで起こりやすい。PC メンバーを海上に配置することは役立つ。特にレースの早い段階では、競技者は電話会議による審問や完全な申立書を書くための時間を割くよりも、レースと交通の回避に集中したいと思うかもしれない。天候やレースの進行状況によっては、電子メールやその他の書面による連絡に後から対応することも可能かもしれない。

2 章や IRPCAS 論争の申し立てに同意がない場合、フィニッシュの後に審問を開くことがよりよい。損傷と救済の要求がある場合は、例外とすべきかもしれない。

### レース中とレースの間

スタート後、主催者は、いかなる抗議もしくは救済の要求も、艇のフィニッシュより前に解決されていることをしばしば望む。審問や判決のための協議呼び出しのタイミングは、プロテスト委員会のメンバーが多様な位置とタイム・ゾーンにいるかもしれないことを認識されていなければならない。委員長は、メンバーが E メールに答えるために十分な時間を与えるべきで、回答のための予定表を設けるべきである。

### 外海

艇から、一艇またはそれ以上の他艇に対する抗議はまれである。むしろ RC、TC、PC からの抗議がより頻繁である。

PC による抗議は、しばしば TSS と関連する B 節規則 10 を含む IRPCAS の侵害と関連する。(IRPCAS のいくつかの侵害はその国の海事高等裁判所への上告を引き起こすかもしれないことを心

に留めるべきである。)

抗議が決定された場合、それを当事者全員に通知することができる。実際の適用と情報提供のために、コピーを他のすべての委員会に送るべきである。

#### 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最も多く、シールの破損や装備の紛失などに関するもの。

### K.5 ペナルティー

長期間のレースでは、規則違反で艇を失格にすることは通常、適切ではない。例えば、外洋レース、フィガロ、ヴェンデ・グローヴでは DNE は存在しない。レースが長ければ長いほど、主催者は艇の失格に消極的になるだろう。裁量ペナルティー (DPI) に頼る傾向が強くなっている。

DPI の使用は帆走指示書に記載されるべきであり、主催団体の要件やレースの文化によって異なる場合がある。外洋レースおよびオーシャンレースにおける DPI の一貫したアプローチはまだないが、多くの主催者がペナルティーに対処するためのモデルを開発している。

#### 通常のカ量ペナルティー (DPI)

- タイム・ペナルティーは所要時間のパーセンテージとして適用される。(比較的な短期間の外洋のレース)。
- 「日/時/分」でのタイム・ペナルティーは所要時間に追加する。
- ストップ・ペナルティ、同じウェイポイントを通過するために。
- 短期間、港にいるステイ・ペナルティー。
- メディア義務の違反に対する金銭的ペナルティー。これは、審問なしに主催者団体によって適用される標準ペナルティーでもあるかもしれない。

### K.6 救済要求

これは、プロテスト委員会の仕事の中でも最も難しいものの一つで、救済を与えることは結果に直接影響するからである。最も一般的な救済要求は以下の通りである。

- 艇対艇の抗議に起因するスタートシーケンス中のインシデント。
- 主催団体、レース委員会、プロテスト委員会、テクニカル委員会の不適切な行為が疑われるような場合。例えば、観覧艇が艇を妨害した場合などで、主催者団体は SI で定義されているセーフティ・ゾーンを提供する責任がある。
- 危険な状況にある人または船舶の救助に対する救済を与える、または与えようとする要求。
- 与えられる救済の値は、通常、修正時間ではなく、所要時間の短縮として表現される。メディアの注目度を考慮して、救済の決定はできるだけ早く、可能であれば艇がフィニッシュする前に行われ、公表されることが望ましい。

## L ラジオ・セーリングでのジャッジ

目次	ページ
L.1 序文	L 1
L.2.1 レース公示への追加	L 2
L.2.2 帆走指示書への追加	L 2
L.3 アンパイアリング	L 3
L.4 装備	L 3
L.5 ラジオ・セーリング・アンパイアリングの基本原則	L 3
L.6 アンパイアの位置	L 5
L.7 未解決のインシデント	L 5
L.8 要約	L 6
ラジオアンパイアリングポジショニングフレームワーク	

### 略語

IRSA	International Radio Sailing Association
SYRPH	System for Reducing the Number of Protest Hearings

### L.1 序文

ラジオ・セーリングは、艇を操作する乗員が乗船していないので、他のすべての形態のセーリングとは異なる。競技者とレース役員が岸で横に並んでいる。その結果、ラジオ・セーリングは、RRS 付則 E で定められた特定の規則を作り、それに従ってレース・ジャッジおよびアンパイアが活動する。

一度に 24 艇以上の艇が水上で競うことはできない。ヒート方式が使用されることにより、最大 84 名の競技者で大会が実行できる。多くの場合、インシデントは次のヒートが始ま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。関係する 1 人または複数の競技者が出航する予定であるためである。他の要素の中でも、これらヒート方式は RRS 付則 A 「得点」を変更する。特に、これらの変更は、リタイアまたは失格の点で重要な違いをもたらす。

ほとんどのレースはアンパイアなしで実施される。しかし、ラジオ・セーリングでは、オブザーバーの活用は発展されており、オブザーバーはそのヒートでレースをしていない競技者で、艇間または艇とマークの衝突を声がけおよび記録する。これらの記録は、審問が開かれる前に当事者に提供される。審問の当事者は、リタイアを選択することができる。この手続きは、抗議審問の数を減らすための IRSA システムに設定されている (SYRPH)。

世界選手権や大陸選手権など、インターナショナル・ジュリーが任命される主要大会はアンパイアリングされる。レースがアンパイアリングされる場合、オブザーバーはアンパイアと密接に連携を行う。オブザーバーは通常、艇を迅速に認識し、差し迫った状況を予測する。彼らはアンパイアよりも、わずかな接触でも認識するかもしれない。そのため相互尊重の構築は不可欠であり、良好な協力関係を確立するための鍵となる。

ラジオ・セーリングのためのアンパイアリングは、15年間にわたって開発された。基本原則は明確に確立されているが、さらなる開発が続けられている。

アンパイアリングの手続きは、アンパイアド・レーシング規則に定められている。これは現在 IRSA の文書だが、この規則の管理を World Sailing へ移管することが進められている。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ができないことを認識している。アンパイアからの決定がない場合、競技者は依然として審問の権利を有する。この文書の最新の IRSA バージョンは次の場所にある。

<https://www.radiosailing.org/documents/category/276-umpiring>

(World Sailing 版がこの文章に代わる場合は、World Sailing の Web サイトにて入手できる。)

アンパイアリングは、通常の手続きを可能な限り修正しないよう意図されている。アンパイアド・ラジオセーリング規則は、アンパイアと密接に協力する競技者オブザーバーの利用を継続している。

その他の進展は：

- 抗議手順の迅速化。SYRPH を統合したもので、アンパイアやオブザーバーからの報告にアクセスすることで、審問が始まる前に当事者がリタイアする機会を提供するものである。
- ラジオ・セーリングに固有のルールと状況に関するガイダンスを提供するコールブック。この文書は当初 IRSA によって作成されたが、コールブックの管理は 2021 年までに World Sailing へ移管完了する必要がある。

### L.2.1 レース公示への追加

ラジオ・セーリングのレースは、競技規則付則 E に基づき帆走する。この種のレース用に変更されている規則が多いので、この事実をレース公示に記載することを勧める。レースがアンパイアリングされる場合、アンパイアド・ラジオセーリング規則を含み、SYRPH および加速プロテスト手順が大会を統制することができることを他の文書も言及すべきである。

IRSA はレース公示ガイドを公表している。

### L.2.2 帆走指示書への追加

付則 E では、特定の詳細が帆走指示書に明記されている必要がある。例えば、定義されたコントロール・エリア、定義された出艇エリア、およびその使用方法などである。

さらに、帆走指示書には、それぞれのヒートに対してどのようにオブザーバーが任命されるか、オブザーバーの務めを果たさなかったことに対するペナルティーが定められていなければならない。

IRSA は帆走指示書ガイドを公表している。

### L.3 アンパイアリング

大規模な大会では、7名のジャッジを任命すべきである。4人のアンパイアがそれぞれのヒートをアンパイアリングする。他の3人は付則 N1.4 (b) のパネルとして、抗議を審問する。ジャッジはヒートと審問を交代で担当する。これにより、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られる可能性がある。審問の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が悪化させる。常にパネルを用意しておくことで、次のヒートの構成に影響するような審問だけ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リングすることは可能である。しかし、アンパイアが見る必要のある艇が多くなればなるほど、より多くのインシデントが観察できなくなる。アンパイア・チームは、それぞれのアンパイアが6艇を扱うときにうまく機能する。

それぞれのアンパイアは、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、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、オブザーバーが提供する情報に基づいて判決を下すことができる。

### L.4 装備

装備はほとんど必要ない。アンパイアは1日 15km まで歩くかもしれないので、快適な歩行靴が不可欠である。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提供される。ジャッジもまた、インシデントを記録する手段を持つべきである。

ジャッジが艇をコントロールしている競技者のすぐ近くにいるので、ほとんどの信号は口頭である。大きいはっきりとした音声は、その瞬間のヒート中の競技者すべてに確実に聞こえるように発しなければならない。いくつかの大会では、アンパイアにはマイクロフォンが提供され、音声は拡声システムを通じて放送される。国際大会の場合、第一言語が英語でないかもしれない競技者がいることを考慮すべきである。ジャッジは最小限の標準的な声がけをすべきである。特に、RRS E2.1 (b) の下で、1桁の数字（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）を使用してセールナンバーを声かけしなければならない。

### L.5 ラジオ・セーリング・アンパイアリングの基本原則

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チームとして機能する。アンパイアはオブザーバーと協力して働き、1人のオブザーバーはそれぞれのアンパイアのために働く。アンパイアは、判決を下す際にオブザーバーが提供する情報に頼ることができる。

判決を下すために、アンパイアはインシデントの前、最中、そして後にその艇をフォローしなければならない。これを行うために、それぞれのアンパイアは、小さくて管理し

やすい数の艇に従う。ボートのグループとそれぞれのアンパイアが従う艇のグループがオーバーラップすることは普通である。それぞれのアンパイアは、他のアンパイアが担当する艇は他のアンパイアに任せるので、自分の担当の艇をフォローすることができる。

アンパイアは、コースの重要ポイントにアンパイアが集中することを確実にするための事前計画に取り組む。例えば、オブザーバーを伴った4人のアンパイア全員が最初の風上マークの周りの艇をフォローする。

オブザーバーが、フォローするべきグループに属していない艇間の「接触」を声かけした場合、そのオブザーバーはアンパイアがインシデントを見ていないと仮定しなければならない。アンパイアはオブザーバーに、関連するアンパイアに報告するよう要求することができる。パートナーのアンパイアは、規則に違反しているという説得力のある証拠をオブザーバーが提出した場合に限り、艇にペナルティーを課す。

アンパイアは、判決の根拠となる十分な情報を持っていない可能性がある。この場合、彼は黙っているか、競技者に知らせるために「判決なし」の声かけのいずれかをする。オブザーバーまたはアンパイアの「接触」の声かけの後、インシデントは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、判決が下されない場合、抗議者はヒートの後に抗議を続けることができる。

アンパイアは、確実性の最後のポイントの原則を適用する：アンパイアは、艇の状態または別の艇との関係は、変更されたことが確実になるまで変更されていないと仮定する。

アンパイアは、自分の艇を観察するための最良の視点を見つけるためにコントロール・エリアのまわりを移動する。この視点は、いくつかの競技者が艇を制御するために選んだ場所ではないかもしれない。ほとんどの場合、艇のグループの最善の視点は、先行する艇と同じレベルにいて背後を見回すことで得られる。

アンパイアリングは抗議のためのタイム・ロスをもっと抑え、アンパイア手続は誤りの可能性を減らすように設計されている。アンパイアは時には間違いを犯すので、その時はすぐに謝罪すべきである。接触があり、どの艇もペナルティーを履行していないとき、アンパイアは誰の失敗であるかを判決する。両方の競技者が決定に同意することはほとんどない。

判決を下すとき、アンパイアは少し説明を加えるかもしれない。要求があった場合、アンパイアはヒートが終わった後、より詳細な説明を与えることができる。

競技者は抗議があるとき、以下によって審判を支援することができる：

- インシデントの発生場所を示す。
- 抗議している理由を示す。
- ペナルティーを履行する予定があるかどうかを迅速に伝える。
- 速やかにペナルティーを履行する。

- 違反している艇がペナルティーを履行したにもかかわらず有利になったと信じているかどうかを示す。

## L.6 アンパイアの位置

オブザーバーが同行しているアンパイアは、コースを回る艇をフォローするよう決められた事前計画に従う。アンパイアは、競技者の動きを制限するコントロール・エリア内にとどまっていなければならない。これにより、艇を扱う競技者と同じ視点からアンパイアの判決が行われることが保証される。

アンパイアは、次のことを可能にするアンパイアのための枠組みを開発し、発展させ続けている。

- それぞれのアンパイアは、管理可能な艇のグループに従うこと。
- レース中の重要な瞬間を良好にカバーする。
- アンパイアの動きを減らす。（これは、コントロール・エリアが150メートルの長さであり、艇に追いつくために、特にダウンウィンドのレグで追いつくために走る必要がある場合に重要である）。

この枠組みは、以下の艇のグループを特定のゾーンを観察することと組み合わせる。たとえば、4人すべてのアンパイアがスタートをカバーし、それぞれのアンパイアは風上マークの周りに小さなグループの艇を受け持ち、最初のランを下る。2人のアンパイアがゲートを通過し、残りの2人は最後の艇を追いかけ、先頭グループをビートで通過する。

この枠組みは、「Radio Controlled Umpiring Positioning Framework」という文書に記載されており、競技者がオブザーバーとして任命された際に、より簡単にアンパイアをフォローできるようにするために、競技者に提供されている。この文書は、この章の最終ページに掲載されている。

## L.7 未解決のインシデント

直ちに解決されないインシデントは、ヒートの後に処理される。標準的な抗議手順の代わりに、10分の抗議の時間制限を含む、抗議者が書面による抗議を提出する必要のない、迅速な抗議手順を、ジャッジは作成している。代わりに、インシデント後にプロテストを声かけした抗議者は、フィニッシュ直後にアンパイアへ抗議する意思を表明する。アンパイアは本質的な詳細を書き留め、他のすべての当事者に抗議を呼び掛ける。関係するすべての競技者は艇を回収し、ジュリー・デスクに報告する。抗議に割り当てられたジャッジは、事前審問手続を適用し、必要に応じて抗議審問を開く。多くの場合、競技者は審問に進むことを選択するのではなく、リタイアする。

## L.8 要約

アンパイアド・レーシング規則の下でアンパイアされるレースは、第 2 章および規則 31 と規則 42 を含む規則が関係する抗議について水上で判定を行うジャッジとともに、非常にうまくいく。同時に、この方式は競技者の抗議の権利を維持し、その他の規則の違反の申し立てについては審問を開く。

加速された抗議手順は、ジャッジの判決が利用できなかったインシデントのための迅速な審問を確実なものにする。これにより、それぞれのヒートの結果がすぐに確定する。この手順は、IRSA のドキュメントページに掲載されている。

ラジオ・セーリング艇が航行する速度は、インシデントが非常に急速に発生することを意味する。ラジオ・セーリングは、すべてのレース役員にとって本当の挑戦である。

# Right to Left Course

# Left to Right Course Overleaf

## Radio Controlled Umpiring: A Positioning Framework

### Notes:

- Each umpire takes ¼ fleet plus 1. With 20 boat heats, umpires watch groups of 6 boats (so umpires overlap).
- If only 3 umpires, delete U4 on 1<sup>st</sup> lap and U2 for remainder. If only 2, delete U2 & U4.
- If more than 2 laps then repeat positions 6 through to 8 as many times as needed

### FIRST LAP

**Position 1: Prestart and start** U1 takes the boats nearest to the shore (near), U2 those in the middle (middle) and U3 those furthest (far). U4 is left with the boats that are further back from the line (back).  
At the start U1 will umpire the group of boats on the line nearest to the shore, U2 the group in the middle of the line and U3 the group on the line furthest from shore. U4 will take those boat in the second row at the start.

**Position 2: The first beat** As boats leave the starting line the umpires remain in the same configuration monitoring the progress of the fleet. While umpiring their areas U1 and U2 need to think about advancing their positions ahead of U3 in preparation to take over the first and second groups respectively in preparation for the first mark rounding. U4 takes the back group for Lap 1.

**Positions 3 and 4: Rounding the windward marks** Approaching Mark 1, U1 switches to the first group. U2 to the second and U3 to the third. U4 will remain with the last group.  
Umpires should be close enough so that U1 can tell U2 the last boat he is watching, likewise U2 tells U3.  
As boats begin to round, all umpires advance to be level with Mark 1 to watch their boats round Mark 1 & 2, then promptly start walking downwind as their boats leave Mark 2. From P4 onwards, umpires should walk level with the leading boat of their group.

**Position 5: Approaching and rounding the gate** As the boats do the final approach to the gate, U1 & 2 watch all boats' approach and round the Gate. U1 will usually choose the starboard hand gate mark and U2 will pick the other one (umpires should collaborate when most boats choose one mark to make sure they can keep up with the fast pace rounding). U3 and U4 switch to take the leaders on the beat from when they pass through the rounding boats.

**Position 6: The second beat** As boats finish the rounding, U3 takes front far, U4 front near. U1 & U2 take the back, same side as at the leeward gate.

**Position 7: The second windward rounding** As boats approach to round the windward mark for the second time U3 & U4 watch the windward mark rounding. U1 watches the first group as they leave Mark 1 and round Mark 2. U2 does the same with the second group, and then U3 & U4 revert to following their groups around Marks 1 and 2. All follow their groups on the downwind leg.

**Position 8: Second leeward gate rounding and final beat** The second rounding of the leeward gate is a repetition of Position 5, but as they start the final beat if boats are well-spread, U4 takes the 1<sup>st</sup> group, U3 the 2<sup>nd</sup>, U2 the 3<sup>rd</sup> and U1 the 4<sup>th</sup> until each group finishes.

### REMAINDER OF RACE

Repeat X laps and then to finish

# Radio Controlled Umpiring: A Positioning Framework

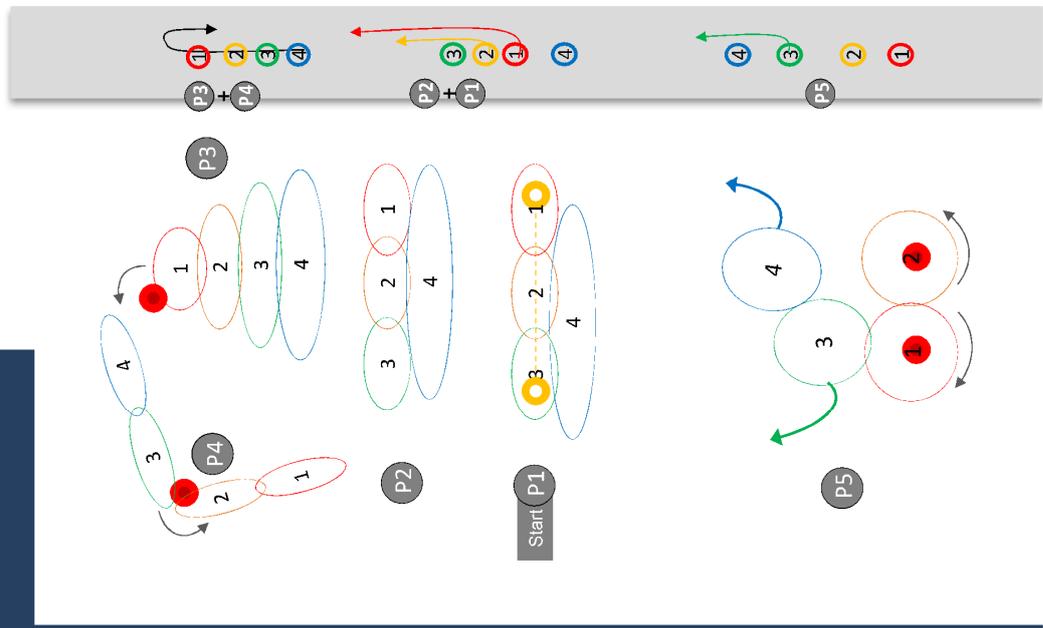
Left to Right  
Course

Right to Left Course  
Overleaf

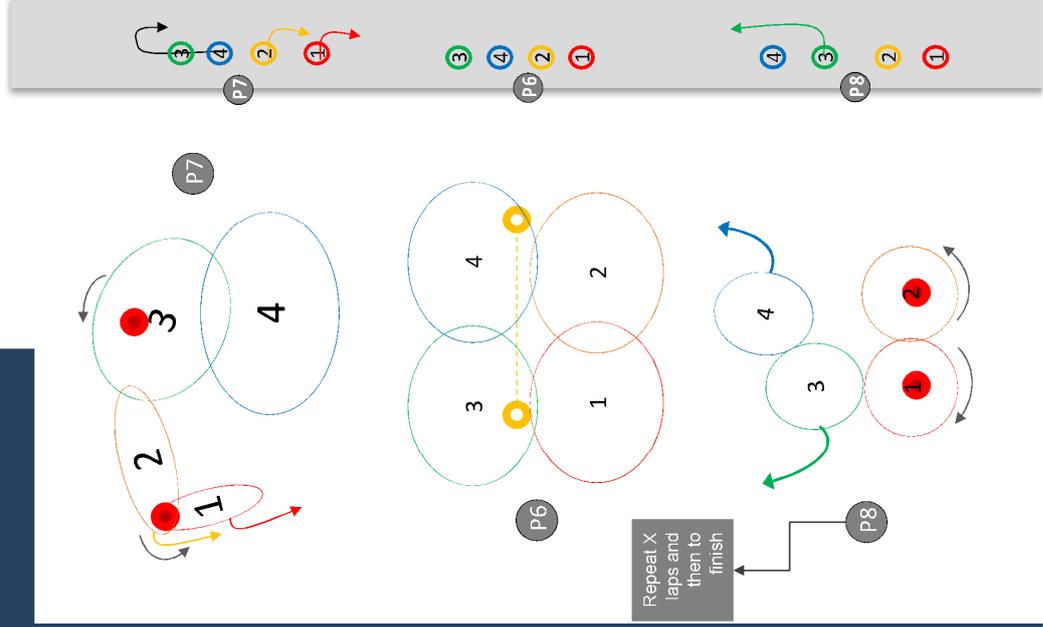
## Notes:

- Each umpire takes 1/4 fleet plus 1. With 20 boat heats, umpires watch groups of 6 boats (so umpires overlap).
- If only 3 umpires, delete U4 on 1<sup>st</sup> lap and U2 for remainder. If only 2, delete U2 & U4.
- If more than 2 laps then repeat positions 6 through to 8 as many times as needed

## FIRST LAP



## REMAINDER OF RACE



**Position 1: Prestart and start** U1 takes the boats nearest to the shore (near), U2 those in the middle (middle) and U3 those furthest (far). U4 is left with the boats that are further back from the line (back).  
At the start U1 will umpire the group of boats on the line nearest to the shore, U2 the group in the middle of the line and U3 the group on the line furthest from shore. U4 will take those boat in the second row at the start.

**Position 2: The first beat** As boats leave the starting line the umpires remain in the same configuration monitoring the progress of the fleet. While umpiring their areas U1 and U2 need to think about advancing their positions ahead of U3 in preparation to take over the first and second groups respectively in preparation for the first mark rounding. U4 takes the back group for Lap 1.

**Positions 3 and 4: Rounding the windward marks** Approaching Mark 1, U1 switches to the first group. U2 to the second and U3 to the third. U4 will remain with the last group.  
Umpires should be close enough so that U1 can tell U2 the last boat he is watching; likewise U2 tells U3.  
As boats begin to round, all umpires advance to be level with Mark 1 to watch their boats round Mark 1 & 2, then promptly start walking downwind as their boats leave Mark 2. From P4 onwards, umpires should walk level with the leading boat of their group.

**Position 5: Approaching and rounding the gate** As the boats do the final approach to the gate, U1 & 2 watch all boats' approach and round the Gate. U1 will usually choose the starboard hand gate mark and U2 will pick the other one (umpires should collaborate when most boats choose one mark to make sure they can keep up with the fast pace rounding). U3 and U4 switch to take the leaders on the beat from when they pass through the running boats.

**Position 6: The second beat** As boats finish the rounding, U3 takes front far, U4 front near. U1 & U2 take the back, same side as at the leeward gate.

**Position 7: The second windward rounding** As boats approach to round the windward mark for the second time U3 & U4 watch the windward mark rounding. U1 watches the first group as they leave Mark 1 and round Mark 2. U2 does the same with the second group, and then U3 & U4 revert to following their groups around Marks 1 and 2. All follow their groups on the downwind leg.

**Position 8: Second leeward gate rounding and final beat** The second rounding of the leeward gate is a repetition of Position 5, but as they start the final beat if boats are well-spread, U4 takes the 1<sup>st</sup> group, U3 the 2<sup>nd</sup>, U2 the 3<sup>rd</sup> and U1 the 4<sup>th</sup> until each group finishes.

## M セーラーの分類 World Sailing 規程

目次	ページ
L.1 序文	L 1
L.2 レース公示/帆走指示書	L 3
L.3 スポット・チェック	L 3
L.4 抗議	L 3
L.5 乗員制限についての抗議	L 5
L.6 分類委員会による変更	L 5
L.7 受理したその他の苦情または抗議	L 6

### M.1 序文

World Sailing 規程、World Sailing セーラー分類コードは、セーラーをアマチュアまたはプロに分類するための国際的なシステムを提供するもの。この規程とプロセスは、パラセーリングで使われている分類システムと区別するために「Classification」から改称された。

分類は、「ボートレーシングへの財政的関与（直接的または間接的を問わず）および/またはレースでのボートのパフォーマンスを向上させることができる知識またはスキルの船員の仕事への使用」に基づいている（規制 World Sailing セーラー分類コード-良くある質問（FAQs）。コードは、競技者を 2 つのカテゴリーに分類する。カテゴリー1 のセーラーは娯楽としてのみレースに参加し、カテゴリー3 のセーラーはセーリングの仕事またはサービスに対して支払いを受けている。

World Sailing 規程は随時変更される可能性があるため、最新のバージョンで作業しているかどうかを確認することが重要。

大会とクラスは、分類システムを使う義務は無い。しかし使用する場合、規則 79 は使用される唯一のシステムとして World Sailing セーラー分類コードを定めています。

分類制限が適用される大会のプロテスト委員会に任命される場合には、分類の特別の要件をよく理解しているとよい。まずは、「よくある質問」から始めるとよい。これは、ワールドセーリングの Web サイトの分類メインページからのリンクをたどって見つけることができる（コードの以前の名前名称に注意）

<https://www.sailing.org/classification>

World Sailing セーラー分類委員会（以下「分類委員会」という）は、World Sailing を代表して分類のシステムを管理する。分類委員会は、次の様な多くの責任を負っている。

- 競技者の分類申請の決定。
- 上告の審問
- クラスと大会との連絡。
- 分類規程申請についてのガイダンス。

このセクションでは、クラス分けされたイベントでジャッジに影響を与える可能性のあるいくつかの状況について説明する。分類委員会は、いつでもレースオフィシャルズに支援と指導を行うことができ、World Sailing のオフィス [categorization@sailing.org](mailto:categorization@sailing.org) を通じて連絡することができる。

分類規程が用いられているいくつかの大会では、直接または電話または音声またはビデオ会議で利用できるように、準備が分類委員会向けになされている。照会が緊急の場合、情報が緊急に必要なという場合には、通常分類委員会はすぐさま応じるか、状況を調査することができる。

分類問題は、競技者と艇のオーナーからの強い反応を引き起こすことがある。分類での変更は、レガッタ近くでの乗員リストに変更を求められることがあり、練習したり競技したりする艇の能力に影響する。それは脅迫されることに対する訴訟手続きや大会主催者と連絡を取る為の法定代理人として知られている。このような問題の場合、同様の問題に経験があり、通常援助することができる、World Sailing オフィスと分類委員会に直接連絡を取ること。

## M.2 レース公示/帆走指示書

クラス規則でそうしていない場合、レース公示または帆走指示書でセーラー分類に言及する乗員制限規則を含めることを勧める。

例えば、艇は乗艇してよいカテゴリー3 競技者の数を制限されるか、ヘルムスマンがカテゴリー1 でなければならない。要件ははっきりと、あいまいさを残さずに作成されることが重要である。

いくつかのクラスには、オリンピック競技会またはアメリカズ・カップにここ 10 年以内に競技したヘルムスマンの禁止のような追加の要件がある。これらは分類の要件ではないが、許される。クラスまたは大会が有効な分類を持っていない競技者を乗員制限規則に関してカテゴリー3 競技者であるとみなすことも許される（および World Sailing により推奨される）。

ただし、個人のあるタイプがカテゴリー1 かカテゴリー3 であるとか、ないとかを述べている規則があることは許されない。この決定は World Sailing のみが行うことができる。

## M.3 スポット・チェック

いくつかの大会では、分類委員会メンバーが登録に立ち会い、競技者との面接を行うことができる。分類委員会メンバーには、競技者の分類を変更するもっともな理由がある場合には（例、分類が間違っている場合）、大会でそうする権限がある。

大会通知には、分類委員会メンバーが受付時に立ち会い、抜き打ち検査を行う可能性があるかどうかを明記すること。分類委員会メンバーは、大会主催者またはクラスと協議の上、インタビュー・リストを作成し、公式掲示板に掲載する。インタビューは、通常、受付終了前、レース開始前に行われる。

面接は最初分類委員会メンバーだけで行われる。競技者の分類は変更する必要があるかもしれないと分類委員会メンバーが考える理由がある場合には、面接は中止され、競技者は2回目の面接に呼び戻される。2回目の面接のときは証人の出席の下に行われ、ジュリーメンバーの1人にこの証人になることを求めるのが通例である。ジャッジの役割は面接の独自のメモを取ることにある。最後に、分類委員会メンバーが競技者に対し決定を知らせる。

競技者は再分類する決定に対し上告することができるが、しかし、これはオンラインで行う必要があり、通常はかなりの時間がかかる。つまり、レース開始に間に合うようにアペールが決定される可能性は極めて低い。それまで、大会での分類委員会メンバーの決定は拘束力があると分類規程に記載されている。分類委員会は規則 62.1 (a) の対象に含まれていないので、競技者は救済要求することはできず、他の救済の手続きもない。

## M.4 抗議

艇は、次の場合には、乗員締切期限後（カテゴリーコード内で定義された用語）かつ分類抗議締切期限前（同じく定義された用語）、または変更されたクルーリストが掲載されてから24時間に抗議することができる。

- より高い分類をもたらしたであろう情報が、競技者が分類を申請したときに、開示されていなかった。
- 競技者が、分類された後に、分類と矛盾する活動に従事した。

そして、どちらの場合も、艇は、さらにレース公示、帆走指示書またはクラス規則の乗員制限に違反しているであろう。

これらのタイプの抗議は複雑であることが多く、分類委員会との密接な連絡が必要となる場合がある。また、プロテスト委員会は、コードに記載されているカテゴリー3の活動の種類と、競技者がこれらのカテゴリーに該当するかどうかをどのように評価するかを検討する必要がある。

分類委員会が発行している FAQ は、さまざまな状況でこれらを適用するときに非常に役に立つ。

[www.sailing.org/classification/](http://www.sailing.org/classification/)

計測抗議と同様に、プロテスト委員会が競技者のカテゴリー分けに確信を持っていない場合、プロテスト委員会は分類委員会のメンバーを聴聞会の証人として招集することができる。このメンバーは、競技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。また、プロテスト委員会は、認定した事実を分類委員会に照会し、その意見を求めることができる。そのときには、分類委員会の返答にプロテスト委員会は縛られる。

RRS 63.3 (a) を変更している分類規程に基づき、被抗議者は、要求により、抗議者がいないときに、個人的または内密の性質の証拠を提出することができる。そのときには、プ

プロテスト委員会は、その判決に提出された証拠を記録してはならない。プロテスト委員会は、証拠の審問で、その証拠が個人的または内密の性質のものであるとは納得できない場合には、抗議者の出席の下で再度証拠を提出する場合を除き、その証拠を無視しなければならない。

ペナルティーは分類規程中に定められている。艇は、まだレースをしていない場合には、ペナルティーを課されることはない。その艇がレースを完了した場合には、ペナルティーはそれぞれのレースでの失格となる（ただし、セーラー分類委員会からの報告に基づいて起こされた、レース委員会による義務的な抗議の結果として、抗議が生じた場合を除く。この場合のペナルティーはプロテスト委員会の裁量による（詳細については下記 M.6 参照））。

プロテスト委員会には、分類を変更する権限はなく、分類を別のものにすべきかどうかを決定するだけである。プロテスト委員会は、分類委員会に対して抗議の判決をプロテスト委員会が審問した証拠とともに報告しなければならない（内密に受け取った証拠を含む）。

## **M.5 乗員制限についての抗議**

RRS に基づく抗議は、レース公示または帆走指示書に単に従っていない場合、当然起こすことができる（例、カテゴリー3 セーラーが許される以上乗艇していた、または許可されていない乗員メンバーが操舵した）。このような状況では、プロテスト委員会は、抗議するための締切時刻、有効性、ペナルティーその他に関しては通常の規則を適用する。競技者に対して World Sailing ウェブサイトにリストされた分類は、これらの場合最も信頼がおける。

## **M.6 分類委員会による変更**

分類委員会が競技者の分類を変更する場合には（例、面接の結果）、その変更は大会の開始時に日付をさかのぼらせることができる。分類委員会は、艇がその後乗員制限規則に違反したであろうと思う場合にはレース委員会にそのことを報告し、その後レース委員会はその艇を抗議しなければならない。この状況での違反のペナルティーは、プロテスト委員会の裁量である。

## **M.7 受理したその他の苦情または報告**

プロテスト委員会は、競技者の分類について疑問を投げかける苦情または報告を大会で受け取った場合には、抗議が提出されない場合でも World Sailing オフィスを通じて分類委員会に内々に報告しなければならない。



World Sailing

World Sailing  
20 Eastbourne Terrace  
London W2 6IG, UK  
Tel: + 44 (0)2039 404 888  
[www.sailing.org](http://www.sailing.org)

sport / nature / technology

Official Partners

