

ジュリー・ポリシー

「競技者への情報」および「裁量ペナルティの指針」を含む

2023年5月版

セクション A：競技者への情報

A1：水上でのインシデントに対するジュリーからの抗議

ジュリーは通常、スポーツマンシップ（RRS 2）の明らかな違反を目撃したのではない限り、第2章の規則違反に対して抗議することはありません。ジュリーが抗議を検討する違反の例には以下のようがありますが、これらに限定されるものではありません：

- 意図的に、または違反したことを知っていたにもかかわらず、規則違反し、免責されることなく適切なペナルティーを履行しない。
- 他の艇を威嚇すること。多くの場合、不必要な怒鳴り声や汚い言葉を他の艇に浴びせることがそれにあたる。
- チーム戦術。自艇の順位を下げてでも、他艇に有利になるように帆走すること。
- 損傷や傷害、または明らかな有利をもたらす、またはもたらす可能性のある、帆走。

A2：外部の援助

準備信号の後に、支援艇から指示を受けたり、支援艇にセーリング・ギアを移したりした艇は、たとえ移動が準備信号の前に始まっていたとしても、RRS41に違反しています。

支援艇がレース区域に入ることが禁止されている場合、レース中ではない艇で助けを必要とする艇は、それができない場合を除き、レース区域外の支援艇のところまで帆走しなければなりません。

A3：推進方法

『World sailing 規則42「推進力」の解釈』の最新版は、World Sailing ウェブサイトのセーリング競技規則ページの「Document」セクションに掲載されている：

<https://www.sailing.org/inside-world-sailing/rules-regulations/racing-rules-of-sailing/>

『World Sailing 規則42「推進力」の解釈』に加えて、以下の点がRRS42の適用を理解するのに役立つかもしれません。

- 各ジュリー艇には通常2名のジャッジがありますが、ある艇がRRS42に違反したと判断した場合、1名のジャッジが黄色旗ペナルティーの信号を発します。
- ジャッジはできるだけ速やかにRRS42のペナルティーの信号を発しますが、それが、艇がフィニッシュラインを通過した後になることもあります。

競技者は、レース終了後にジャッジにペナルティーの説明を求めることができます。これは水上でも水上以外でも可能であり、またジュリー・オフィスに申し出て、担当ジャッジとの面談の手配をお願いすることもできます。

A4：艇の得点記録におけるRCの誤りを主張しての救済要求

競技者は、時にはレース委員会の得点記録に疑問を呈したいと思うことがある。その場合、競技者はRRS 62.2 の締切り時間内に、得点照会を記入しレース事務局に提出することができます。レース委員会は、照会に回答する前に競技者と証拠を共有するよう手配することもできます。競技者が得点照会に対するレース委員会の回答に満足しない場合には、競技者はRRS 62.2 の締切り時間内に救済要求を提出することができます。

大会が得点照会システムを提供していない場合には、競技者は抗議締切り時刻前、または成績が公表された後、常識的にできるだけ速やかに、救済要求を提出することができます。

このような救済要求の審問において、競技者はレース委員会が艇の得点記録を誤ったという証拠を提出しなければなりません。ビデオの証拠や、得点が異なる2艇の相対的な位置が、レース委員会が得点記録でミスを犯した証拠となることは稀です。事実を認定する際、プロテスト委員会は証拠の重み付けに従います。World Sailing Case 136 を参照のこと。

A5: ビデオとトラッキングの証拠

ビデオまたはトラッキング証拠を審問に持ち込むことを希望する当事者は、証拠を見るために必要な機器を用意する責任があります。一般に、審問中のインターネット接続が可能とは限りません。

すべての当事者とパネルが、同時に証拠を閲覧することが可能であるべきです。

公開されているトラッキング・システムの情報（利用可能な場合）が提示されることもありますが、通常は精度に限界があります。作成される画像は、実際のデータからビューアーの補助として強調されたものです。このシステムは、艇の位置や動きを視覚化して示すために利用できるかもしれませんが、厳密な位置情報を必要とする、レース・マネジメント目的やジュリーの判定に使用するには、十分な精度ではありません。

A6: 審問におけるオブザーバー

各当事者は、ジュリーのパネルが特定のケースにおいて不適切であると決定する場合を除き、審問を傍聴するために1名を同伴することができます。オブザーバーは、「オブザーバーのための情報」と題された文書に署名し、そこに記載された要件を遵守しなければなりません。

A7: 審問中の電子機器の使用

当事者、オブザーバー、証人が、メモを取ったり、規則や事例を確認したりするために電子機器（タブレット端末、スマートフォン、類似の機器など）を使用することは、審問中も許可されますが、その機器が録音や他の人との通信に使用されないことが条件となります。審問の開始前にジュリー・メンバーが、これらの機器がすべてフライトモードになっており、携帯電話、Wi-Fi、Bluetoothの無線がオフになっていることを確認することがあります。

A8: RRS 69

審問において真実を語らないことを含め、いかなる形態での不正行為もスポーツマンシップ違反であり、RRS69に基づく審問の対象となることがあります。

A9: ジュリーの手順と方針に関する質問

競技者、チーム・リーダー、支援者は、手順や方針について書面で質問を提出したり、ジュリー委員長と話し合ったりすることができます。ジュリー委員長は通常、プロテスト時間中、ジュリー室の近くにいるか、ジュリー・オフィスを通じて連絡を取ることができます。

セクション B：ジュリー内部方針

B1：質問に答える

質問に答えるときは、常に他のレース・オフィシャルと一緒にいることが望まれます。他のジャッジを伴う場合；

陸上では：ジャッジは、抗議に関わりのないレース規則の適用に関する質問には答えて結構です。ただし、規則や帆走指示書またはクラス規則の解釈に関わる質問は、書面にてジュリー宛て提出させるのがよいでしょう。

水上では：ジャッジは、競技者と規則 42 のペナルティーやメダルレースの判定について話し合うことは結構です。そのような会話が長くなったり、熱を帯びたりした場合には、競技者に、話し合いを続けるためジュリー・オフィスに来るよう求めてください。可能であれば、競技者とは英語で話しましょう（訳注：WSの文書は国際大会を想定しているため）。

陸上と水上で：主な会話は、ジャッジの1人と競技者の間で行ってください。2人目のジャッジはその話し合いを観察し、必要に応じて状況を落ち着かせる手助けをすることは結構ですが、説明しようとしないう方がよい。競技者や支援者と、こっそり会話することは避けてください。

B2：ジュリーからの抗議と水上でのインシデントの監視

「セクションA 競技者への情報」も参照のこと。

スポーツマンシップ（RRS 2）の明らかな違反を目撃したのではない限り、通常はジュリーが第2章の規則の違反に対して抗議することはありません。なぜなら、艇が水上で自主的なペナルティーを履行するか、規則64.6に基づきジュリーに報告する機会がある場合、規則を守らせる第一義的な責任は競技者にあるからです。

抗議を提出するか否かを決定するために、ジュリーが艇に対して抗議する根拠がある場合には、速やかにそれをジュリー委員長または副委員長に通知してください。抗議の意思は、抗議締切り時刻が過ぎる前に掲示し、抗議もその時刻内に提出しなければなりません。

ただし、ジャッジが時間内に陸上に戻ることができない場合には、締切り時刻を延長することができます。ジャッジが水上に留まらなければならない場合、可能な場合には、ジュリーが抗議の意思を掲示できるよう、基本的な情報を陸上に伝えるのがよいでしょう。

あるインシデントに関して有効な証言者となりうる情報を持っているジャッジは、メモを取り、ジュリーによる抗議が適切かどうかを判断する場合を除き、他のジャッジとインシデントについて議論することは避けましょう。審問に持ち込まれる水上のインシデントを目撃したジャッジは、レース・オフィシャルのジュリー・セクレタリーにレース番号、レグ、場所、関与した艇を通知してください。

B3：審問におけるオブザーバーの管理：会場の制約に従う

一般に、方針は審問でオブザーバーを認めることにあります。ただし、部屋の大きさや座席の配置により、招き入れることのできるオブザーバーの数が制限される場合があります。この場合、席は以下の順で埋めることとします：

- 各当事者が指名するオブザーバー1名；
- メディアの記者から代表1名；

- 他の競技者またはその代理人（1人の競技者につき1名）。座席を希望する全員を収容するのに十分なスペースがない場合にはこの限りではない。その場合は誰も認めない。
- 傍聴を希望する大会の競技役員：スペースが許す限り。
- 追加のメディア代表：スペースが許す限り。

オブザーバーは、"Information for Observers"（オブザーバーのための情報）に署名し、そこに記載された要件を遵守しなければなりません。パネル・チェアは、これらの要件とオブザーバーに期待される行動について、オブザーバーに注意喚起するのがよいでしょう。

B4: 審問要求書取り下げの許可

競技者は、プロテスト委員会に対し、その競技者が提出した抗議または救済要求の取り下げを認めるよう要求することができます。その承認はプロテスト委員会の決定によります（規則 63.1）。プロテスト委員会は、この決定を行う委員（1名または複数）を指名することができます。委員に疑義がある場合には、その決定をフルパネルに委ねることができます。パネルに疑義がある場合には、ジュリー委員長または副委員長に相談してください。

抗議や救済要求をする、または取り下げを要求するのは競技者が決めることです。プロテスト委員会は、なぜ取り下げられるのかを究明するべきです。損傷や傷害が疑われる場合、または抗議者が規則を破ったかもしれないと気づき、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考える場合、許可を与えるべきではありません。いずれの場合も、抗議者は規則 2「公正な帆走」に違反している可能性があります。

B5: 救済

救済を受ける艇は、その艇がある順位でフィニッシュしていた可能性が高い場合、そのフィニッシュ順位で得点記録されるべきです。これは、インシデントがレース後半に発生した場合や、艇がフィニッシュした後に発生した場合に、起こる可能性が高い。その他の場合は、平均点が適切でしょう。

推奨される平均点計算の方法

シングルフリート・シリーズのケース 01：オープニング・シリーズ最終日前のレースにおける救済については、「規則A9(b)に従い、“全レースの”を“AからBまでの全レースの”に置き換えた平均得点」を与えます。（Aはオープニング・シリーズ初日、Bは、少なくとも4レースの結果が含まれる場合にはオープニング・シリーズ最終予定日の前日、そうでなければオープニング・シリーズ最終予定日、のいずれか）。

シングルフリート・シリーズのケース 02：オープニング・シリーズ最終日のいずれかのレースにおける救済については、「規則A9(a)に従い、“全レースの”を“オープニング・シリーズの全レースの”に置き換えた平均得点」を与えます。

スプリットフリート・シリーズのケース Q1：予選シリーズ最終日前のレースにおける救済については、「規則A9(b)に従い、“全レースの”を“AからBまでの全レースの”に置き換えた平均得点」を与えます。（Aは予選シリーズ初日、Bは、少なくとも4レースの結果が含まれる場合には予選シリーズ最終予定日の前日、そうでなければ予選シリーズ最終予定日、のいずれか）。

スプリットフリート・シリーズのケース Q2：予選シリーズ最終日のいずれかのレースにおける救済については、「規則A9(a)に従い、“全レースの”を“予選シリーズの全レースの”に置き換えて平均得点」を与えます。

スプリットフリート・シリーズのケース F1：決勝シリーズ最終日前のレースにおける救済については、「規則A9 (b)に従い、“全レースの”を“AからBまでの全レースの”に置き換えた平均得点」を与えます。(Aは決勝シリーズの初日、Bは、少なくとも4レースの結果が含まれる場合には決勝シリーズの最終予定日の前日、そうでなければ決勝シリーズの最終予定日、のいずれか)。

スプリットフリート・シリーズのケース F2：決勝シリーズ最終日のいずれかのレースにおける救済については、「規則A9 (a)に従い、“全レースの”を“決勝シリーズの全レースの”に置き換えて平均得点を与えます。

スラローム・レース・シリーズのケース S1：スラローム・レースは WS Case 116 における「シリーズ」とみなされます。シリーズのどのレースにおいても救済は「規則 A9 (b)に従い、“全レースの”を“A から B までの全レースの”に置き換えた平均得点」を与えます。(Aはスラローム・レース・シリーズの初日、Bは、少なくとも4レースの結果が含まれる場合にはスラローム・レース・シリーズの最終予定日の前日、そうでなければスラローム・レース・シリーズの最終予定日、のいずれか)。コース・レース／マラソン・レースの成績は、この計算に含めるべきではありません。

コース・レース／マラソン・シリーズの ケース C/M1：コース・レース／マラソン・レースは、WS Case 116 における「シリーズ」とみなされます。シリーズのどのレースにおいても救済は「規則 A9 (b)に従い、“全レースの”を“AからBまでの全レースの”に置き換えた平均得点」を与えます。(Aはコース・レース／マラソン・レース・シリーズの初日、Bは、少なくとも4レースの結果が含まれる場合にはコース・レース／マラソン・レース・シリーズの最終予定日の前日、そうでなければコース・レース／マラソン・レース・シリーズの最終予定日、のいずれか)。スラローム・レースの成績は、この計算に含めるべきではありません。

その他の救済に関する推奨

フィニッシュ順位が付いた艇に平均点が与えられる場合すべてについて、「ただしN位より悪くなることはない」(Nは艇のフィニッシュ順位)を付け加えます。

いかなる救済ケースにおいても、艇は、WS Case116の回答2の以下の制限の範囲内においてのみ、救済を認められるべきです：「救済を与える場合、プロテスト委員会は、除外後の艇のシリーズ得点に含まれるレース得点の半分未満が平均点に基づいていることを確実にすべきである。」

適切な救済措置がなんであるかを決定する前に、可能であれば、パネルはその決定を下す前にジュリー委員長または副委員長に相談してください。

すべての救済判決は、できるだけ早くジュリー委員長または副委員長に報告してください。

B6: フリートの他の艇に影響する救済

パネルが、救済の起こりうる結果がフリートの大部分のフィニッシュ順位に影響を与えるかもしれないと気付いた場合、たとえ審問が開始されていたとしても、ジュリー委員長または副委員長に相談してください。

セクションC：競技者に対する裁量ペナルティーの指針

C1：全般

ジュリーが違反に対する適切なペナルティーを決定する裁量権を持つ場合、ペナルティーの範囲は0点からDNEまでに及びます。ペナルティーを決定する際、ジュリーはこの文書を指針として用います。

裁量ペナルティーは単なる標準ペナルティーのリストではありません。ペナルティーは、一貫性を保ちながら、正当なものとなるように調整されるべきです。全体的な考え方は、特定の違反に対する基本的なペナルティーを決定し、次に状況に応じてペナルティーを軽減または加重するというものです。

推奨される基本ペナルティーは、添付の2つの表に記載されています。これらは、一般的な特定の違反の基本バンドと、リストされた特定の違反に該当しない場合に用いられる一般的な質問への回答を示しています。特定の違反に対してペナルティーが幅をもって提案される場合は、その一般的な質問を用いて、特定の違反に対するバンドを決定します。

C2：ペナルティー・バンド

ペナルティーは4つのバンドに分けられ、その中点が通常の基本ペナルティーとなります：

- バンド1： 0～10%（中点5%）
- バンド2 10～30%（中点20%）
- バンド3 30～70%（中点50%）
- バンド4 DSQ / DNE（DSQが出发点）

まず、以下の表を用いてどのバンドが適用されるかを見つけてみます。「基本ペナルティー」は、そのバンドの中点にあると考えます。次に、そのバンド内でペナルティーを軽減または加重させる理由があるかどうか、またはバンドを変更する理由があるかどうかを決定します。

C3：特定の違反に対する基本のペナルティー・バンド

通常はバンドの中点が基本ペナルティーとなります。

特定の違反がリストに記載されていない、またはバンドが範囲で提案されている場合には、次の表に進んでください。

その違反には裁量ペナルティーの適用が認められていることを、確認してください。

安全

・ 陸上に留まる場合に、レース・オフィスに通知しなかった。	1
・ リタイア報告の要件を順守しなかった（通知しなかった、報告書の不提出、抗議締切時刻後の報告書提出、または出艇・帰着の申告漏れ）	1
・ 違反の結果、捜索や救助活動が発動された場合	4
・ 係留：指定された場所に係留しなかったが、主催団体に申し出た艇	1
・ 係留：速やかに主催団体に申し出なかった艇	2
・ 商業船通航を回避しなかった。	1-4
・ レース中でないとき、許される時間より長く個人用浮揚用具を脱いでいた。	1-2

行動規範

・ オフィシャルによる合理的な要求に従わなかった。	2-4
・ 支給された装備についての使用上の指示に従わなかった、適切な注意を怠った、または機能を妨害した。	1-4

出艇

・ 陸上に留まる指示に従わなかった（例：AP over H、D 旗）	1-4
------------------------------------	-----

スタート

・ スタートエリアの回避を怠ったが、レース艇は妨害しなかった。	1
・ スタートエリアの回避を怠り、RRS 23.1に違反した。	4

装備検査

・ 指示に従わなかった - もっともな理由または正当化できる事情があった。	1
・ 指示に従わなかった - もっともな理由または正当化できる事情がない。	3

乗員または装備の交換

・ 指示に従わなかった - もっともな理由または正当化できる事情があった。	1
・ 指示に従わなかった - もっともな理由または正当化できる事情がない。	3
・ 乗員または装備を、不適合な乗員または装備と交換した。	4

識別と広告

・ 要求されたとおりにイベント・ステッカーを貼り付けていない（例：広告、バウ・ナンバー、セール・ドットなど）。	2-4
・ イベント・ステッカーは貼り付けたが、剥がれた（主催団体が貼り付けした場合は0%）。	1
・ 要求されたとおりに ビブ を着用しなかった。	1-2
・ 国旗を貼り付けていなかった。	1
・ 国旗は貼り付けたが、剥がれた。	1
・ 国旗は貼り付けてあるが、クラス規則が要求するとおりに、承認されたメーカーによって製造されたものではなかった。	1

ポジショニング装置

・ 要求されたとおりに装置の回収・返却、またはサインアウト/サインインを怠った。	1
・ 取り付けなかった、または取り付け指示に従っていないかった。	3
・ 装置は取り付けしたが、その機能を妨げた。	4

無線通信

• 全ての艇に利用可能でない、無線やテキストまたは携帯電話のメッセージの送受信を行った	3
---	---

ごみの処分

• 故意にゴミを投棄した。	1-4
---------------	-----

クラス規則

• セール番号と国を示す文字	1
• セール・ストッパー（ブラック・バンド）が無い、または正しい位置にない。	2
• バンドを越えてセールをセットした。	3
• 製造業者が供給および統制する装備を改変した。	3
• ハル/フォイル表面の禁止されるフェアリングまたは再仕上げを行った。	4
• 登録されていない装備を使用した（ただし認証されている）。	3
• 安全装備の不搭載、または不適切。	1-4
• 禁止されているGPSやその他の電子機器を使用した。	4
• 認証されていない装備を使用した。	4
• 補正おもりがない、または正しくない位置にある。	4
• 計測の許容範囲を超える装備（損傷または通常の損耗を除く）。	
• 艇速に影響する可能性がない。	1
• 可能性はあるが、性能への明らかな効果ではない。	2
• 艇の性能に明らかな効果がある。	4

C4: 一般的質問および他の違反に対する基本ペナルティーのバンド

上記の表に特定の違反がない場合、または上記の表が複数のバンドを提示している場合に用います。

安全性が損なわれる可能性はありましたか？

• いいえ	1
• 可能性はあるが、確実ではない。	2-3
• はい	4

艇は競技上の有利を得ていないことを証明できますか？

• はい、有利はない。	1
• いいえ、有利になる可能性はあるが、確実ではない。	2-3
• いいえ、確かな有利がある。	4

この違反はセーリング・スポーツの名誉を傷つけることになりはしませんか？

(注：セーリング・スポーツの名誉が傷つけられたとジュリーが考える場合、特に他の規則が適用できない場合には、RRS 69 に基づく措置を検討すべきである。)

• いいえ	1
• 可能性はあるが、確実ではない。	2-3
• はい	4

違反が損傷や傷害につながる、可能性はありましたか？

• いいえ	1
• 可能性はあるが、確実ではない。	2-3
• はい	4

C5: バンド内またはバンドを越えてペナルティーを軽減または加重する

以下の質問への肯定的な答えは、ペナルティーの軽減につながります：

- 違反は偶発的なものだったのか？
- 違反にはもっともな理由や正当性があったか？
- 違反は競技者自らから報告されたか？
- 艇の乗員や支援チーム以外の誰かが違反の一因となったか？

以下の質問に対する肯定的な答えは、ペナルティーの加重につながります：

- 違反は繰り返されたか？
- 違反は、判断ミスや不注意ではなく、意図的だったか？
- 違反を隠そうとしたことはあったか？
- 誰かに迷惑をかけたか？

ジュリーは、ペナルティーが軽減されるべきか加重されるべきかを判断するために、他の質問を用いることもできます。

C6: ペナルティーの計算

ペナルティーの計算と適用にあたっては、以下の通りにします。

- 裁量ペナルティーは、艇のレース得点をリタイアや失格よりも悪くすることない。
- パーセンテージのペナルティーは、小数点第二位を四捨五入する。
- 違反がレース性能に影響する場合、抗議が全レースに有効であれば、ペナルティーはその日帆走した全レースに適用されるべきである。

- 違反がレース性能に影響を与えない場合、特に大部分が手続き上の問題であった場合には、RRS 64.2に規定されているように、ペナルティーはインシデントと時間的に最も近く帆走したレースに適用されるべきである。

C7: 判決の書き方

裁量ペナルティーの適用に関する判決または通告を作成する際には、以下の記述を含めてください：

- DP指針に基づき、出発点として xx% のペナルティーが決定された。
- であったので、ペナルティーは軽減された。または、軽減が妥当であるとする事情はなかった。
- であったので、ペナルティーは加重された。または、加重が妥当であるとする事情はなかった。
- ペナルティーをxx%とし、[当日の全レース]に適用する。または、[第 yy レース]に適用する。

セクションD：支援者および艇に対する裁量ペナルティーの指針

D1：全般

プロテスト委員会が、審問において支援者が規則や現地の規制に違反したと決定した場合、RRS 64.5は、支援者へのペナルティーと、特定の場合における艇へのペナルティーを規定しています。

裁量ペナルティーは単なる標準ペナルティーのリストではありません。ペナルティーは、一貫性を保ちながら、正当なものとなるように調整されるべきです。全体的な考え方は、特定の違反に対する基本的なペナルティーを決定し、次に状況に応じてペナルティーを軽減または加重するというものです。

不正行為に関する場合には、支援者および艇へのペナルティーは、RRS 69 に従って決定されます。

D2：支援者に適用されるペナルティーのレベル

ペナルティーは以下の5つのレベルに分けられます：

レベル1：警告

レベル2：その人物に、1レースまたはそれ以上、水上に出ることを禁止する

レベル3：その人物に、1日またはそれ以上、水上に出ることを禁止する

レベル4：その人物に、1日またはそれ以上、会場に入ることを禁止する

レベル5：その人物に、大会の残りの期間、会場に入ることを禁止する。および/または、規則 69 に基づきその支援者を不正行為で告発することを含め、規則が定めるプロテスト委員会の権限内で、他の措置を取る。

まず、以下の表を用いて、どのレベルが適用されるかを見つけます。つぎに、ペナルティーを軽減または加重する理由があるかどうかを決定します。

D3：特定の違反に対する基本のペナルティー・レベル

安全

• すべての安全装備を搭載していなかった。	2-4
• 支援者に通告したのに従わなかった。	4-5
• 乗員全員分のライフジャケットを搭載していなかった。	3-5
• 水上においてライフジャケットを着用していなかった、または同乗者に着用させなかった。ただし初回であった。	1-3
• 水上または陸上で警告を受けたにもかかわらず、従わなかった。	3-4
• 水上においてにキルコードの装着を怠った。ただし初回。	1-3
• 水上または陸上で警告を受けたにもかかわらず、従わなかった。	3-5
• 適切な保険に加入していない。	3-5
• 指定されたドライバーが、モーターボート運転免許を持っていない。	3-5
• 認められていない人員が乗艇していた。	2-4

機器、装置の一部、ブイ、標識、または同様のものを、水中に恒久的に放置した。	3-5
MNAの識別を、ボートのエンジンまたは艇体に、表示しなかった。	2-4
速度制限を含む、現地の港湾規制を遵守しなかった。	1-5
不適切な言動、危険な行動、不適切な活動、または競技の公正や安全に影響を与える行為を行った。	3-5

セーリング会場と制限区域

出艇または着艇に指定されたエリアを使用しなかった。禁止された区域にトレーラーを駐車または放置した。	1-2
未登録の支援艇をセーリング会場に持ち込んだ。	3-5
制限区域の外にいなかった。または指定された区域内にいなかった。	3
レース中の艇を妨害した。	3-5
レース中の艇の近くで、引き波を最小限に抑えることを怠った。	1-3
故意にゴミを水中に捨てた。	3-5

電子機器と通信

VHF無線機、タブレット、携帯電話、その他の通信機器の不正使用。	2-5
VHFでの不適切な通信（RCへの妨害）。	1-2
粗野な、または罵倒するような言葉遣い（RC、TC、OA、プロテスト委員会または他の競技者の支援者に対して）。	1-5
許可なくドローンを操作した。	2-5
テクニカル・ドーピング：情報（例えば気象学）、ハードウェア（例えば艇）、そして競技者を含め、パフォーマンスを向上させるために非倫理的な手段や技術などを用いること。	2-5

その他

その他の指示に従わなかった。	1-4
レース・オフィシャルからの合理的な要請に従わなかった。	1-5

D4: 艇に適用されるペナルティー・バンド

プロテスト委員会は、支援者の規則違反に関する規則60.3(d)または69に基づく審問の当事者である艇に対して、1つのレースにおける艇の得点を変更することで、DSQまたはそれ以下のペナルティーを課すこともできます。ペナルティーを決定する際、プロテスト委員会はこの文書を指針とします。

ペナルティーは4つのバンドに分けられ、中点が通常の基本ペナルティーとなります：

バンド1： 0～10%（中点5%）

バンド2： 10～30%（中点20%）

バンド3： 30～70%（中点50%）

バンド4： DSQ

まず、以下の表の質問を用いて、どのバンドが適用されるかを見つけます。プロテスト委員会は、ペナルティーが軽減されるべきか加重されるべきかを決定するために、他の質問を用いることができます。「基本ペナルティー」は、そのバンドの中点にあると考えます。

艇は、競技上の有利を得ることができたでしょうか？

• 有利になることはない。	1
• 有利を得る可能性がある。	2-3
• はい、確かな有利がある。	4

前回の審問を受けてプロテスト委員会が艇に対しペナルティーを課すこともあると書面で警告した後、支援者がさらなる違反を犯した場合：

違反が損傷や傷害につながる可能性はありましたか？

• いいえ。	1
• 可能性はあったが、確かではない。	2-3
• はい。	4

安全が損なわれる可能性はありましたか？

• いいえ。	1
• 可能性はあったが、確かではない。	2-3
• はい。	4

この違反はセーリング・スポーツの名誉を傷つけることになりはしませんか？

• いいえ。	1
• 可能性はあったが、確かではない。	2-3
• はい。	4

D5: レベルもしくはバンドの中で、またはそれを越えて、ペナルティーを軽減または加重する

プロテスト委員会には、警告を発することから、その人物の大会からの除外もしくは特権や特典の剥奪、または規則で定められた権限の範囲内でその他の措置を取ることで、違反に対する適切なペナルティーを決定する裁量権があります。

以下の質問の答えによって、ペナルティーを軽減または加重する理由があるかどうかが決まります。

以下の質問への肯定的な答えは、ペナルティーの軽減につながるでしょう：

- 違反は偶発的なものか、回避することができなかったのか？
- 違反にはもっともな理由や正当性があったか？
- 支援チームの一員でない誰かが違反の一因となったか？
- 支援者は違反を認め、調査に貢献したか？

以下の質問への肯定的な答えは、ペナルティーの加重につながるでしょう：

- 違反は、判断ミスや不注意ではなく、意図的だったか？
- 違反行為を隠そうとしたことはあったか？
- 誰かに迷惑をかけたか？
- 支援者はさらなる違反を犯したのか？

プロテスト委員会は、ペナルティーを軽減すべきか加重すべきかを決定するために、他の質問を用いることができます。

D6: ペナルティーの計算

ペナルティーの計算と適用にあたっては、以下の通りにします。

- 裁量ペナルティーは、艇のレース得点をリタイアや失格よりも悪くすることはない。
- パーセンテージのペナルティーは、小数点第2位を四捨五入する。
- 違反が競技上の有利に影響をおよぼした場合、ペナルティーは影響を受けたすべてのレースに適用されるべきである。
- 違反が競技上の有利に影響を与えない場合、RRS64.2に規定されているように、ペナルティーはインシデントと時間的に最も近く帆走したレースに適用されるべきである。

D7: 判決の書き方

裁量ペナルティーの適用に関する判決または通告を作成する際には、以下の記述を含めてください：

- DP指針に基づき、出発点としてxx%のペナルティーが決定された。
-であったので、ペナルティーは軽減された。または、軽減が妥当であるとする事情はなかった。
-であったので、ペナルティーは加重された。または、加重が妥当であるとする事情はなかった。
- [艇]に対し、ペナルティーをxx%とし、[その日の全レース]に適用する。または[第 yy レース]に適用する。



World Sailing

www.sailing.org

sport / nature / technology

Official Partners

