

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

G 003

Q&A 2019.001

7 January 2019

状況

帆走指示書に「スタート・ラインは、レース委員会船上のオレンジ旗を掲揚しているポールと、ポートの端のスタート・マークのコースの側の間とする。これは黄色のブイとする。」と記述している。レース委員会がスタート・ラインのポートの端にボートをアンカリングし、黄色のブイがそのスターボード側に付着していた。

質問 1

アンカリングされた運営船に接触したが、黄色のブイには接触しなかった艇は、規則 31 に違反しているか？

回答 1

はい。

レース委員会が意図的にマークに運営船を付着させた場合、レース運営船はマークの一部となる。よってそのレース運営船に接触したレース中の艇は、規則 31 に違反している。

質問 2

アンカーが黄色のブイに繋がれていて、レース運営船には繋がっていない場合は、質問 1 の回答は異なるか？

回答 2

いいえ。

質問 3

レース運営船と黄色のブイがどちらもアンカリングされていてそれぞれが接触している場合は、質問 1 の回答は異なるか？

回答 3

いいえ。

質問 4

黄色のブイがレース運営船の上にあった場合は、質問 1 の回答は異なるか？

回答 4

いいえ。

質問 5

帆走指示書にポートの端のスタート・マークが黄色のブイと記述されている場合、レース運営船がスタート・ラインのポートの端にボートをアンカリングし、黄色のブイをボートのスターボード側に付着させることは不適切な行動であるか？

回答 5

いいえ。

Q&As reflect the opinion of experienced race officials, they are not authoritative interpretations of the rules.

Q&As only address the specific question and not all of the factors a protest committee will need to consider in a hearing.

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

B 004

Q&A 2019.002

7 January 2019

質問

艇がオーバーラップしている場合、定義「避けている (b)」は、航路権艇が直ちに接触することなく、いずれの方向にもコースを変更できることを求めている。規則 16.1 は、航路権艇がコースを変更する場合、相手艇に対して避けているためのルームを与えなければならないことを求めている。

同様に、付則 F では、定義「避けている」は、航路権のあるカイトボードが直ちに接触することなく、いずれの方向にもカイトを移動するルームを含んでいる。規則 16.1 は、航路権のあるカイトの位置を変更する場合、相手のカイトボードに対して避けているためのルームを与えなければならないことを求めている。

これらの要求は、どのようにお互い矛盾がないのか？

回答

2 つの規則は、それぞれ独立している。

定義「避けている (b)」は、反対タックで風下へ帆走している場合、艇が規則 10 に従って相手艇を避けているか、規則 11 に従っているかを判断する基準である。一方、規則 16.1 は、航路権艇の権利に制限を与えるものである。

- ・航路権艇がとても近くを帆走するため、航路権艇がそこでコースを変更することが直ちに接触する場合、避けている艇が、定義「避けている (b)」に従わないことによって規則 10 または 11 に違反する。
- ・避けている艇が、そうできていたはずなのに航路権艇のコース変更十分に反応しない場合、定義「避けている (a)」に従わないことによって規則 10 または 11 に違反する。
- ・航路権艇が直ちに接触することなく、避けている艇が避けていることを続けることができない場合に、航路権艇が規則 16.1 に違反し、かつ避けている艇が規則 10 または 11 の違反したことに対し規則 21 に従って免罪されなければならない。

判決を下す場合、プロテスト委員会は、その他の優先する条件、速度、艇の操縦性、艇間の距離とそれらの各動作に関して考慮すべきである。

この原則は、艇、ボード、カイトボードに対して同じである。

Q&As reflect the opinion of experienced race officials, they are not authoritative interpretations of the rules.
Q&As only address the specific question and not all of the factors a protest committee will need to consider in a hearing.

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

M 003

Q&A 2019.003

10 February 2019

背景

レース公示で、大会 1 日目の前日に、プラクティス・レースが予定されていた。プラクティス・レース中に、ポートタックの艇 A が、スターボードタックの艇 B を避けておらず、両艇は衝突、艇 B に物理的損傷が生じた。艇 B は抗議し、損傷により大会 1 日目に帆走できないため、救済を要求した。

質問 1 セーリング競技規則は、プラクティス・レースに適用されるか？

回答 1 はい。

質問 2 プラクティス・レース中のインシデントに、艇は、抗議、救済要求できるか？

回答 2 はい。

質問 3 質問 2 の回答がはい。の場合、艇にペナルティーは科されるか？

回答 3 はい。

質問 4 質問 3 の回答がはい。の場合、どんなペナルティーが、どのレースに科されるか？

回答 4 問題のレース、ここではプラクティス・レースにペナルティーが科される。(規則 64.1 参照)

質問 5 物理的損傷を負った艇に救済は与えられるか？はい。の場合、どのレースに救済が与えられるか？

回答 5 はい。 プラクティス・レースに救済が与えられる。救済を受けた艇の損傷の修理が、以後のレース（ここでは大会 1 日目）まで影響する場合、ケース 116 を参照し、以後のレースに対して救済が与えられることもある。Q&A は経験豊富なジャッジの意見を反映しており、競技規則の正式な解釈ではない。Q&A は特定の質問に対する回答を提示しているが、審問では、プロテスト委員会が必ずすべての Q&A の項目を考慮する必要はない。

質問 6 重大な損傷かどうかは、判決に影響を与えるか？

回答 6 いいえ。

Q&As reflect the opinion of experienced race officials, they are not authoritative interpretations of the rules.

Q&As only address the specific question and not all of the factors a protest committee will need to consider in a hearing.

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

質問 7 プラクティス・レース中の規則違反に対するペナルティーは、他のレースにも科されるか？

回答 7 一般的にはいいえ。だが、違反した規則による。規則 5 や 69 は、はい。となりえる。

質問 8 セーリング競技規則は、大会のいつからいつまで適用されるか？

回答 8 規則によって、適用期間は異なる。例えば、(a)エントリーに関する規則は、エントリー手続きから適用される。(b)規則 69 は、ワールドセーリングの不正行為に関するガイダンスで記述されている通り適用されるが、たいてい、大会のあらゆる場面に適用される。(c)規則 5 アンチ・ドーピング、規則 6 賭け行為と腐敗防止は、大会の範囲外にも適用される。他の規則は例えば以下の通り。(d)第 2 章、第 4 章の規則は、それぞれの前文で規定される通りに適用される。(e)規則 31 マークとの接触は、規則 78.1 が、艇に、クラス規則に従うことを求めている間適用されるが、レース中のみである。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

N 002

Q&A 2019.004

11 February 2019

質問 大会のレース公示で、規則 55 ごみの処分を変更、削除できるか？

回答 はい。 規則 85.2、86 参照。しかし、基本原則 環境責任で記述されている通り、参加者には、セーリング・スポーツが環境におよぼすいかなる悪影響も、最小限にすることが奨励される。

注 2021 年 1 月から、規則 55 は、規則 86.1(a)に記載され、変更、削除できなくなる予定。提案書類 147-17 参照。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

N 003

Q&A 2019.005

11 February 2019

状況

「主催団体」というフレーズは、セーリング競技規則に 41 回、規定に 45 回表示されています。レース公示の通知は次のとおりです。

主催団体

[年度]、[ワールドセーリングクラス]の選手権は[ワールドセーリングクラス]の権限において、[各国連盟]の推薦を受け[クラブ名]によって主催されます。

質問 1

このレース公示の「主催団体」における 3 つの団体は、セーリング競技規則の目的のために「主催団体」を構成していますか？

回答 1

いいえ。「主催団体」はクラブです。クラブに大会の主催を許可しても、ワールドセーリングクラスの一部ではありません。同様に、その権限下のイベント推薦も、主催団体として各国連盟の組織権限の一部ではありません。

質問 2

要求に応じて「主催団体」の代理として行動し、代表する権限を持つ者は誰ですか。

回答 2

主催団体がその代理として行動を命じる者に制限はない。主要な大会の主催団体が特定の必要性に関連して代表者を任命するのが一般的です - 例えば、法律事務所、マーケティングと広報関連のコンサルタントや他のアドバイザー。主催団体が複数の機関で構成される場合は、共同で代表者を任命しなければならない。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

A 002

Q&A 2019.006

12 February 2019

状況

付録 T、調停、適用。

レースのスタート時に、スタートマークとの接触を認識されたボートが、インシデントの時点で1回転ペナルティを取らず、代わりに陸上に戻ったときに規則T1(a)の下でレース後のペナルティを取りました。

質問

レース後のペナルティは、ルールT1(a)の下、違反に対して適切ですか？

回答

いいえ。

セーリング競技規則の下でスポーツマンシップの基本的な原則は、競技艇がルール違反した時は、速やかにペナルティを取ることです。

規則 T1(a)の下でのレース後のペナルティは、インシデント発生時に艇が利用できる追加のペナルティオプションではありません。規則 44.2 に従うには遅すぎる時、艇がルールを破ったかもしれないことを判明した艇にのみ適用されます。

故意にルール違反し、速やかにペナルティをとっていないことから、その艇はスポーツマンシップの基本原則に違反しており、規則 2 にも違反する。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

G 004

Q&A 2019.007

20 February 2019

状況

フィニッシュラインの拡張型マークが定位置から流れた時、レース委員会は、それをM旗を掲揚し繰り返しの音響信号を発する船で置き換えた。船は錨で留めることが出来ず、エンジンでその位置を保ち、その時都合の良いフィニッシュラインのポート側またはスターボード側どちらかの端をなしていた。

質問

これはレース委員会の不適切な処置または不手際か？

回答

いいえ。レース委員会は、規則 34 で求められているように M 旗を掲げ繰り返しの音響信号を発している船で所定の位置にないマークを置き換えることにより適切に行動した。

規則 34 は、マークが紛失しているか所定の位置にない場合、レースを「救う」ためにレース委員会が行える手順を述べている。当然、置き換えたマークは元のマークの位置内にあり艇にはっきりと見えるべきだが、規則は錨で留められたマークを求めている。錨で固定されたマークでさえ風や潮流で動くだろう。錨で留めていない船の移動は、それが避けられる移動より大きい場合にのみ、不適切な処置となるであろう。それでも、救済を要求している艇は、移動が艇の得点を著しく悪くしている唯一の理由であるとプロテスト委員会を納得させなければならない。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

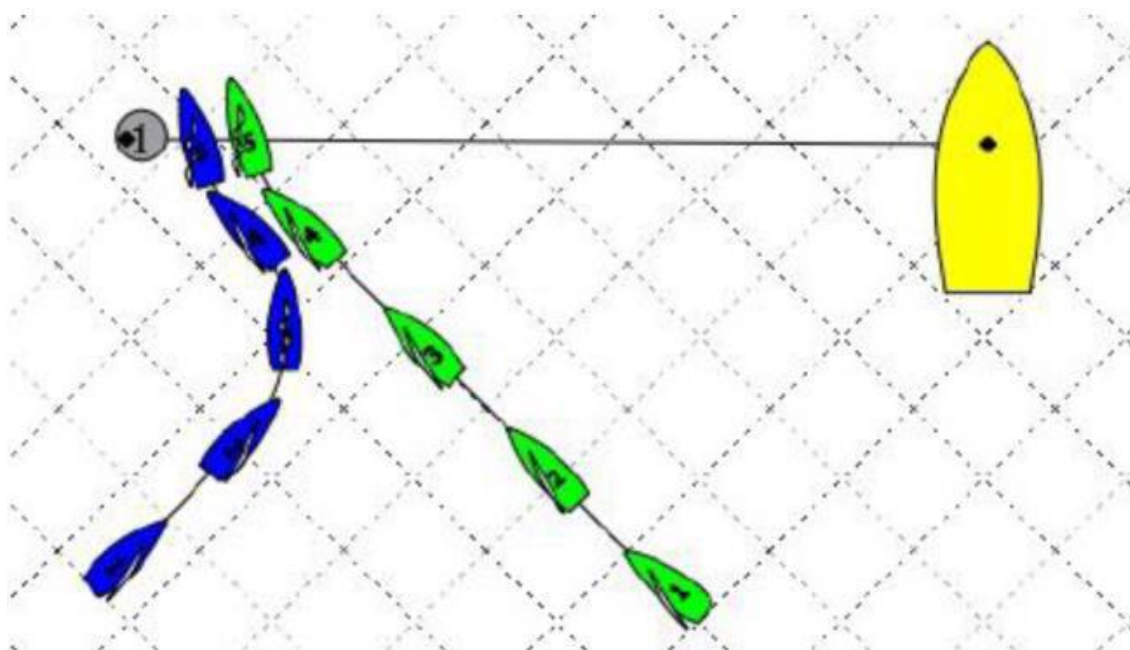
B 005

Q&A 2019.008

27 March 2019

状況

風上のフィニッシュラインにアプローチ中、ポートタックの青艇は、ポート端のフィニッシュマークのゾーン内で風位を越え、その後フィニッシュするためにクロスホールドを超えてラフした。緑艇は接触を避けるためにクロスホールドを超えてラフしなければならず、抗議した。



質問

規則に違反した艇はいたか？

回答

青艇は、ゾーンに入ってからスターボードタックであった緑艇が接触を避けるためにクロスホールドを超えて帆走させたため、規則 18.3 に違反した。

フィニッシュ後、艇は完全にフィニッシュラインを横切る必要はないのだが、艇がフィニッシュするまで両艇は、艇の同一の側でフィニッシュマークを通過することが求められている。したがって規則 18 が適用される。青艇がゾーン内でポートタックからスターボードタックへ風位を超えてポート側のフィニッシュマークをフェッチングした時、規則 18.3 が青艇と緑艇の間に適用される。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

N 004

Q&A 2019.009

27 March 2019

質問 1

艇のトリムや安定性を変えるためにビルジを汲み出すことは規則 51 違反か？

回答 1

いいえ。規則 51 の最後の文を参照。

しかし、クラス規則では、許容されるビルジの水量を制限し、および／または水を排出ために使用されるビルジポンプの時間および／または種類に制限を課すかもしれない。

質問 2

乗員がレース中のある時間と場所でビルジを汲み出すことは規則 51 違反か？

回答 2

いいえ。回答 1 参照

質問 3

ビルジを自動的に排出するための簡単な方法と、ビルジが汲み出される時間と場所を正確に管理するなど合理的で複雑なシステムの場合では回答が変わるか。

回答 3

いいえ。回答 1 参照

質問 4

アップウィンドでのハイキング中よりもダウンウィンドでの手動ポンプの使用が簡単であることを考えると、手動ポンプしか装備されておらず、ダウンウィンドの初めにのみビルジを汲み出すことを選んでいる艇は、規則 51 に違反しているか。

回答 4

いいえ。回答 1 参照

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

N 005

Q&A 2019.010

29 March 2019

状況

規則 89.1 には、従うべき主催団体のリストがある。規則 89.1 (e) には、「非加盟クラス協会」に言及しています。「加盟団体」とは、以下でさらに「開催地の各国連名に加盟している場合」と定義されている。

質問 1

セーリング競技規則における「非加盟クラス協会」とは何か？

回答 1

規則89.1では、「規則89.1では、加盟団体とは、その団体が開催地の各国連盟に加盟している場合をいう。それ以外は非加盟団体である。」とされている。開催地の各国連盟に加盟していないクラス協会は、非加盟団体となる。

質問 2

ワールドセーリングクラス協会は、規則89.1のどれに当てはまるか。

回答 2

ワールドセーリングクラス協会は、開催地の各国連名に加盟していない場合、規則 89.1 では非加盟クラス協会になる。したがって規則 89.1 (e) が適用される。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

N 006

Q&A 2019.011

30 March 2019

状況

各国ラジオセーリング連盟は、ワールドセーリングの加盟団体ではあるが、ラジオセーリングクラブが、各国連盟に加盟するための制度がない。

質問

各国ラジオセーリング連盟に加盟しているクラブが大会を主催する場合は、RRS89.1 に基づいているか？しかし、そのクラブは各国連盟に直接の加盟をしていない。

回答

基づいている。加盟団体とは、各国連盟に加盟しているか、または各国連盟の加盟団体に加盟しているものである。主旨は、各国連盟かそれに加盟している団体であるかの関係である。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

J 008

Q&A 2019.013

26 April 2019

質問 1

RRS71 における各国連盟の代表者は誰なのか？

回答 1

RRS においては、各国連盟は entity（統制団体）である。entity（統制団体）の人員または組織における代表者または権限については、RRS では規定されていない。

質問 2

各国連盟の理事会が、上告審問のための委員会を任命した場合、理事会は上告裁決を考慮するうえで、より一層の情報または、明確な説明を委員会に要求できるか？

回答 2

各国連盟機構の委員会の規定によって異なります。回答 1 参照

質問 3

委員会が手続きや事実認定に誤りがあった場合、各国連盟の理事会は何をしなければならないか？

回答 3

それは各国連盟に方針や手続きに委ねられる。回答 1 参照。

しかしながら、RRS71 に基づく各国連盟の判決は、RRS71.4 により「連盟裁決」として規定されている。採決が公布されると、この判決については最終であるとルールにも記載されており、従って各国連盟を含めだれにも変えることができない。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

J 009

Q&A 2019.014

8 May 2019

状況

規則 66 は、重要で新しい証拠が入手可能になった場合を含み、様々な状況下での審問の再開を規定しています。

質問 1

プロテスト委員会が当事者から、明白で新しい証拠があるとして審問を再開する要求を受けた場合どのように対処すべきか？

回答 1

審問の再開要求を受けたプロテスト委員会は次の事項を決定しなければいけません。

- ・ 要求が適切で規則66に基づいている場合
- ・ 証拠が新しく規則63.3(b)の最後の文に関する証拠を含んでいる場合。M4.2とケース115を参照

- ・ 証拠が明白でプロテスト委員会が決定を変更する可能性がある場合、
上記の要件が全て満たされていたら、プロテスト委員会は審問の再開を決定しなければいけません。

質問 2

この状況では規則61、63.1、63.2と65はどのように適用しますか？

回答 2

規則61および63.1は審問にのみ適用されまた審問の再開には適用されません。

規則63.2は審問の再開には適用されないが、プロテスト委員会が審問の再開を決定した場合、規則63.2では当事者に再開の時間と場所を通知しそれを準備するだけの妥当な時間を与える必要があります。

規則65は元の審問と再開された審問の両方に適用されます。

この要件は審問の再開要求には適用されませんが、再開を拒否されたときに審問再開の状況を当事者に知らせることは良いことです。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

質問 3

プロテスト委員会は審問再開の要求と共に提出された疑わしい新たな証拠を考慮しない場合、規則 66 を遵守していないことになりますか？

回答 3

プロテスト委員会は、要求が適切でない又は証拠が新しい物ではないと判断した場合、その重要性を検討する必要はありません。証拠が新しく要求が適正である時プロテスト委員会はそれを考慮しなければいけません。回答 1 を参照

質問 4

不適切な行動又はプロテスト委員会の不手際に基づく救済の要求は規則 66 と関連しますか？

回答 4

いいえ。艇は、審問の当事者であった場合、救済を要求することはできません。規則 62.1 (a) を参照のこと。Q&A は経験豊富なレース役員の意見を反映しており、それらは規則の正式な解釈ではありません。

Q&A は、具体的な質問にのみ対処するものであり、プロテスト委員会が審問において考慮する必要があるすべての要素に対処するものではありません。

質問 5

プロテスト委員会は、新しく時間内に提出された証拠を考慮せず、当事者は上告した。各国連盟は疑わしい新しい証拠を検討して、艇からの新しい証拠を受け取る為に審問を再開させるかどうかを決定する事はできますか？

回答 5

はい。各国強化は適切に提出された新しい証拠も重要であり、プロテスト委員会の決定を変更した可能性があると判断した場合、プロテスト委員会の決定を覆し審問の再開を命じることができます。規則 71.2 参照

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

J 008

Q&A 2019.015

8 May 2019

質問

ワールドセーリングの特別な大会は規則 8 9 に従わなければいけませんか？

回答

はい。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

L 003

Q&A 2019.017

2 August 2019

質問

ヘッドセイルのシーティングの支えの役割をするよう風下側にセットされるポールの使用が一般的になってきている。ポールはヘッドセイルのクルーには取り付けられておらず、シートはポールの長手方向に沿って先端のキャップの端を通してしている。これは規則 50 に従っているか？



ヘッドセイルのシーティング用に風下側にセットされるポールの使用例

質問

ヘッドセイルのシーティングの支えの役割をするよう風下側にセットされるポールの使用が一般的になってきている。ポールはヘッドセイルのクルーには取り付けられておらず、シートはポールの長手方向に沿って先端のキャップの端を通してしている。これは規則 50 に従っているか？

回答

はい。

規則 50.3(a)は、一般にアウトリガーの使用を禁じているが、規則 50.3(b)と(c)を満たす例外が規定されている。

規則 50.3(c)は、ヘッドセイルをスピネーカー・ポールまたはウィスカー・ポールにシートをとっても良いし、クルーに取り付けることを許可しており、それはどのようにヘッドセイルをポールにシートをとるかについては特定も制限もしていない。

Q&As reflect the opinion of experienced race officials, they are not authoritative interpretations of the rules.

Q&As only address the specific question and not all of the factors a protest committee will need to consider in a hearing.

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

J 010

Q&A 2019.018

2 August 2019

状況

帆走指示書では第2章の規則と規則31の違反に対する調停の手順を指定しています、当事者にとって任意ですが手順が同意された場合証人は許可されなく、また調停員の判断が最終となります。

質問

これは有効ですか？

回答

付則Tに基づく調停の根拠は当事者に意見を与えられることで、当事者は受け入れたり拒否して審問に進むことができます。説明された手順は事実上審問となる為、第5章のB節「審問と判決」が適用されます。帆走指示書は規則63.1及び規則66を変更できるため審問では証人は許可されず、また審問の再開要求をすることもできません。ただし上告は規則70.5に基づいてのみ拒否されます。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

A003

Q&A 2019.019

28 September 2019

状況

帆走指示書に記載されているコースは、風上マーク 1 とマークであるオフセットマーク 1 A である。マーク間のコースはアビームリーチであり、マーク 1 からオフセットマーク 1 A までの帆走所要時間はおおよそ 25 秒である。艇 A はマーク 1 を回航中にマーク 1 に接触し、選手はそれを認識していた。そして、艇 A は 1 A マーク 1 に向かって帆走、回航後に 1 ターンペナルティを履行した。

帆走指示書に、RRS44.2 の変更についての記載はなく、マークと接触してすぐにペナルティを履行するために必要な場所には艇はなかった。

質問 1

A 艇は RRS 44.2 を遵守しましたか？

回答 1

艇 A は違反している。

艇 A 周りには他艇がいなかったが、1 A マークを回航するまでには 1 回転ペナルティを履行することが遅かったこと、インシデント後にできるだけ早くペナルティを履行せず、RRS44.2 に求められている要件に違反している。

質問 2

A 艇はルール違反を理解していたとして、直ちにペナルティを履行しないことは規則 2 違反となるか。

回答 2

A 艇がペナルティを直ちに履行していないと認識していたら規則 2 に違反している、もし、そうでなければ艇 A は規則 2 に違反していない。

質問 3

帰着後、艇 A がリタイアした。それは適切なペナルティなのか？

回答 3

基本原則には、艇が規則を違反したときのペナルティを求められている。艇 A は 1 ターンペナルティの履行が遅れており、規則 44.2 が遵守されていなかった。艇 A が自艇の違反を認めた場合にできる選択肢はリタイアだけである。

Q&As reflect the opinion of experienced race officials, they are not authoritative interpretations of the rules.

Q&As only address the specific question and not all of the factors a protest committee will need to consider in a hearing.