

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2020.001

2 March 2020

質問 1

20~25 ノットの風の中、2 艇のレーザーが、スターボードタックで1 艇身の間隔を持ってオーバーラップしてリーチで帆走している。風上艇がキープクリアを保っている間、風下艇のラダーが破損し、風下艇は鋭くラフして両艇間で損傷を伴う接触があった。両艇のどちらかが規則 14 に違反したか？

回答 1

風下の航路権艇が風上で避けている艇に避けているためのルームを与えずにコースを変更した場合、風下艇は規則 16.1 に違反していて、接触があつてからは、規則 14 に違反している。風下艇がコントロールを失ったことは関係ない。ケース 99 を参照。風上艇にとって接触を避けることは常識的に可能ではない。故に、風上艇は規則 14 に違反していない。

質問 2

20~25 ノットの風の中、2 艇のレーザーがリーチで帆走している。クリア・アヘッドの艇が転覆。2 艇身後ろのクリア・アスターンの艇は避けようとしたが両艇間で損傷を伴う接触があった。両艇のどちらかが規則 14 に違反したか？

回答 2

コース変更せずにリーチでレーザーが転覆することは不可能である。したがって、クリア・アヘッドのレーザーがリーチで転覆した場合、そのコースはもちろん変わっている。クリア・アヘッドの航路権艇がクリア・アスターンで避けている艇に避けているためのルームを与えることなくコースを変更した場合クリア・アヘッドの艇は規則 16.1 に違反していて、接触があつてからは、規則 14 に違反している。クリア・アヘッドの艇がコントロールを失ったことは関係ない。ケース 99 を参照。クリア・アスターン艇が接触を避けることは常識的に可能ではない。故に、クリア・アスターン艇は規則 14 に違反していない。さらに、クリア・アスターン艇が転覆した艇を避けることは不可能である。故に、クリア・アスターン艇は規則 23 に違反していない。

質問 3

20~25 ノットの風の中、2 艇のレーザーが、リーチで両艇間4 艇身の間隔を持ってオーバーラップしている。風上艇がクリア・アヘッドになり相手艇の2 艇身前で転覆した。クリア・アスターン艇は避けようとしたが両艇間に損傷を伴う接触があった。両艇のいずれかが規則 14 に違反した？

回答 3

回答 2 を参照

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2020.002

2 March 2020

質問 1

大会の主催団体が規則 89.1「主催団体」に準拠しているか否か、競技者およびオフィシャルはどのように知ることができるか？

回答 1

競技者もレース関係者も、主催団体が規則 89.1 の要件に準拠しているかどうかを調査する必要はない。疑わしい場合、主催団体が規則 89.1 に準拠しているならば、競技者および関係者はワールドセーリング加盟の各国連盟の関係者に確認することができます。

質問 2

大会の主催団体が規則 89.1 に準拠していない場合、大会に参加する競技者とレース関係者にどのような影響があるか？

回答 2

規則 89.1 の要件に準拠しておらず、またワールドセーリングによって承認されていない大会は、ワールドセーリングのウェブサイトに記載され、禁止された大会となる可能性がある。規則 19.20(d) および 19.20(f)を参照。

競技者が、禁止された大会と知っていたか、或いは常識的に知り得る大会に参加した場合、懲戒処分を受ける可能性がある。規程 19.19(a)(ii)を参照。

それぞれ、ワールドセーリングのレース関係者は、禁止された大会と知っていたか、或いは常識的に知り得る大会に参加した場合、規程 32 および 35 の対象となる。

主催団体が規則 89.1 に準拠していないが、大会が禁止された大会でない場合、競技者とワールドセーリングのレース関係者に対するセーリング競技規則の下では何の意味も持たない。その他の意味合いは、この質問と回答の範囲外である。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2020.003

2 March 2020

状況

有効な抗議の審問において、インシデントに関与した可能性のある艇Aは、抗議者でも被抗議者でもない。プロテスト委員会は、艇Aが規則に違反したが、別の規則の下で免罪されたと結論付けた。

質問 1

プロテスト委員会は適切に行動したか？

回答 1

はい。規則に違反した可能性のある艇に抗議するのは、プロテスト委員会の裁量による。プロテスト委員会は、艇Aが免罪されると結論付けたため、抗議する必要はなかった。

質問 2

艇Aは審問の当事者ですか？

回答 2

いいえ。艇Aは抗議者でも被抗議者でもない。定義「当事者」参照。

質問 3

プロテスト委員会が艇Aにペナルティーを課した場合、質問1の答えは異なるか？

回答 3

はい。プロテスト委員会が、艇Aが規則に違反し、免罪されないと考えた場合、プロテスト委員会は、艇Aにペナルティーを課す前に規則 61.1 (c) の手順に従うことを要求される。

質問 4

プロテスト委員会が審問中に抗議する意思を艇Aに口頭で伝えたが、抗議書を提出せず、規則 61.1 (c) に記載された手順に従わなかった場合、質問2の答えは異なるか？

回答 4

いいえ。回答3参照。

質問 5

プロテスト委員会が審問なしにペナルティーを課した場合、艇Aができることは何か？

回答 5

艇Aは救済の要求ができる。審問の当事者ではなかった艇にペナルティーを課すことは、プロテスト委員会の不適切な処置。規則 64.1 では、抗議審問の当事者のみにペナルティーを課すことが許可されている。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2020.004

5 March 2020

状況

艇Aは、複数のフリートで実施された予選シリーズ5レース（レースQ1-Q5）を消化し、決勝シリーズのゴールドフリートに進出した。決勝シリーズでは5レース（レースF1-F5）の実施が予定されており、各艇のレガッタでの成績は、Q1-Q5、F1-F5すべてのレースの成績をもとに計算される。艇Aは、レースF1、F2でトップであったが、レースF3で、第2章の規則に違反した艇のために、修理不可能な損傷を被った。レースF3でフィニッシュできず、レースF4、F5にも参加できなかった。プロテスト委員会は艇Aの救済を認めた。複数のフリートで実施された予選レースQ1-Q5の成績を考慮せず、レースF3、F4、F5のそれぞれの得点を、レースF1、F2の平均に等しい1点とした。

質問 1

プロテスト委員会の判断は、ケース 116 に沿っているか？

回答 1

はい。ケース 116 では、レガッタを構成するレース数の半分以上のレースに、救済を与えることは公平でないことが述べられている。艇 A は 10 レースのうち、半分以上の 7 レースを消化しており、3 つのレースに救済を与えることはケース 116 に沿っている。

質問 2

プロテスト委員会の救済の与え方は妥当だったか？

回答 2

状況による。ケース 116 では、救済を与える際のレース数について述べられているが、得点の計算方法には言及していない。プロテスト委員会が、規則 62 に基づく救済を認めた場合、救済を求めたか否かにかかわらず、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。艇 A に対して与えられた救済の得点が、決勝 2 レースのみの平均点という判断は、他艇がレガッタで勝利する可能性を排除しており、すべての艇に対して公平とは言いがたい。平均点を計算する際に、予選シリーズと決勝シリーズの違いを考慮しながら、レース Q1 から Q5 も加えるか、レース F3 にのみ救済を与えるかどうか、妥当であったらう。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2020.005

6 March 2020

状況

49erクラスの2艇間におけるインシデントである。艇Aは2章の規則違反を起こし、艇Bは、規則の違反はなく常識的に接触を回避することができない状態であり、規則14条にも違反してなかった。このインシデントにより、艇Bのティラー・エクステンションが損傷した。艇Bは、損傷を避けることができなかった。艇Bはクラス規則に示されたとおりにスペア用のティラー・エクステンションを搭載しており、レースエリアの状況を見ながら、できる限る適切にそれを交換した。艇Bがレースを続行したときには、壊れたエクステンションを交換し終わってレースに戻ったときには、艇Bの順位が著しく下がっていた。

質問

艇Bは救済を受けることができるか？

回答

49erのクラスルールでは、ティラー・エクステンションが破損することは珍しくないことから、予備のティラー・エクステンションを搭載することを示しており、選手はレース中に交換することができる。レース中の交換は、通常レースのフィニッシュ順位に大きく影響を及ぼさないものである。しかしながら、クルーが適切にティラー・エクステンションを交換したにもかかわらず、またその艇の落度ではなくレースの順位またはシリーズの順位を大きく落とした判断すると、救済を与えるべきである。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2020.006

30 March 2020

状況

大会終了後数日経ってから、艇Aは大会のWebサイトに掲示された写真から艇Bが大会中に規則違反していたかもしれないことがわかった。疑いのある違反は、長距離レース中に発生し、艇Aは気づくことができなかった。艇Aは、その証拠の存在を知って、可能な限り速やかに抗議を提出した。

質問 1

大会事務局がすでに終了している場合、主催団体に提出されたその抗議は、規則 63.1 と付則 L に従っている帆走指示書の要件を満たしているか？

回答 1

はい。
抗議者は、実行委員会にその抗議を提出できる。

質問 2

その大会のプロテスト委員会は、そのような抗議に対しても審問を行うのか？

回答 2

はい。
その抗議は大会期間中のインシデントに関わっているので、主催団体に任命された元のプロテスト委員会は、主催団体が異なるプロテスト委員会を組織すると判断しない限り、審問を行う。

質問 3

質問 3 の回答が YES である場合、プロテスト委員会は大会終了の後まで延長できるか？それはどれくらいの期間か？

回答 3

プロテスト委員会は、抗議の取り下げが許可されない限り、レース事務局に提出されたすべての抗議と救済要求の審問をしなければならない。その妥当性を確かめた場合、プロテスト委員会は、もっともな理由がある場合には、タイムリミットを延長しなければならない。要因の数に依存するので、プロテスト委員会がどれくらい延期するか確定的な期間を回答することはできない。

注記

2021 年から規則 90.3(e)が導入される。その新しい規則により、レースやシリーズの得点を変更してはいけな期間をレース公示に規定することが可能となる。他の目的に関するものでない場合には、これはそのような抗議を意味の無いものとする事ができる。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2020.007

30 March 2020

質問 1

ワールドセーリングに加盟していない各国連盟の競技者はどのようにしてセーリングの大会で競技できますか？

回答 1

競技者が乗艇している艇が次のいずれかで参加申し込みをした場合、このような競技者はワールドセーリングの資格を必要としない大会に出場できる。

- a ワールドセーリングに加盟している各国連盟のクラブ又は組織；又は
- b ワールドセーリングに加盟している各国連盟のクラブ又は組織のメンバー；又は
- c ワールドセーリングに加盟している各国連盟の会員

規則 75.1 参照

理事会が規定 19.4(a)及び19.4(b)に記載されている要件を放棄した場合にのみ競技者は、ワールドセーリングの資格を必要とするセーリング大会に出場できる。規定 19.4、19.5 及 19.6 参照
どちらの場合も、競技者は競技資格を持っているものとする。

質問 2

セーリング大会がワールドセーリングの特別大会の場合、質問 1 の回答は異なりますか？

回答 2

いいえ。規則にも規定にもワールドセーリング特別大会の言及はありません。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2020.008

30 March 2020

状況 1

艇が定義通りにスタートした後、スタートマークに接触した。

質問

艇は規則 31 に違反したか？

回答

はい。

レース中だがスタート前、艇はスタートマークに接触してはならない。艇がスタートする瞬間から、スタートマークは艇が帆走するコースのレグの始まりであり、艇は接触してはならない。

状況 2

フィニッシュ・ラインの方向に帆走中の艇が、フィニッシュ・ラインのマークを走り過ぎ、ベアアウェイしてマークに接触した。艇はマークを通り過ぎた後、ラフしてフィニッシュした。

質問

艇は規則 31 に違反したか？

回答

はい。

艇が最終レグを帆走している間とフィニッシュするまで、フィニッシュ・マークは、前のマークからフィニッシュまでのレグの終わりであり、艇は接触してはならない。艇はフィニッシュした後だがまだレース中の間、艇はフィニッシュ・マークに接触してはならない。

状況 3

フィニッシュ・ライン方向にコースサイド側から帆走中の艇が、フィニッシュ・ラインのマークに接触して、規則44.2に基づきペナルティーを履行した。ペナルティー履行後、艇はコースサイド側からフィニッシュ・ラインを再び横切った。

質問

艇は規則 31 に違反したか？

回答

はい。

状況 2 を参照。しかし、規則 44.2 に基づくペナルティーを履行することにより艇は違反にふさわしいペナルティーを履行した。

状況 4

フィニッシュ・ライン方向に帆走中の艇が、フィニッシュ・マークを走り過ぎ、ベアアウェイしてマークに接触した。フィニッシュ前、最終マークを回航していないことにより規則28.2に基づく間違いを起こしたことに気づいた。艇はこの間違いを正してフィニッシュした。

質問

この艇は規則 31 に違反したか？

回答

はい。

フィニッシュ・ラインへ向う帆走の間、艇はフィニッシングレグを帆走していた。状況 2 を参照。フィニッシュ・マークは、艇が規則 28.2 に基づく誤りを正さなければならないと気付いた時から、艇が帆走しているコースのレグの始まり、境または終わりであることを終える。

World Sailing ケース 126 参照。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2020.009

30 March 2020

状況

フィニッシュ・ラインが2つのマークの間を通過することであり、競技艇は風下に向かってフィニッシュする状況にある。

質問

規則 18.4 は、内側にオーバーラップしてフィニッシュ・ラインに近づいている航路権艇にも適用されるか？

回答

はい。

規則 18.4 は、内側にオーバーラップした航路権艇が艇のプロパーコースを帆走するためにジャイブしなければならないことを条件に適用されます。フィニッシュ・ラインはゲートではありません；艇の航跡を示す糸をぴんと張った場合、フィニッシュ・ラインのマークの間を通過することは求められていません。定義のフィニッシュと規則 28.2(c)を参照してください。