

World Sailing
セーリング競技規則
Q&A 集

2023 年 5 月 3 日 更新

公益財団法人 日本セーリング連盟

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

序文

セーリング競技規則 Q&A(質問と回答)は、ルール委員会とレースオフィシャルズ委員会の共同責任においてワールドセーリング・ウェブサイトに掲載されます。

Q&A パネルは、レースオフィシャルズ委員会、各国加盟団体、ワールドセーリング・クラス協会にサービスを提供するために設置され、「セーリング競技規則(RRS)」に関してワールドセーリングを通じて質問を提出できます。

回答は、経験豊富なレース委員会のパネルにより作成されます。回答は正式の解釈ではありませんが、「セーリング競技規則(RRS)」の説明であり、ワールドセーリング規定に基づいて任命されたパネルのメンバーが慎重に検討した上での見解を提供された重要なサービスです。

回答は常に質問者に対し提供されるが、この小冊子には一般的に関心のある Q&A が掲載されています。これらの Q&A は、規則変更の提出、ワールドセーリング ケース・ブックまたはコール・ブックに含めること、レースオフィシャルズの教材のためにさらに検討されることを意図しています。

過去の Q&A は新版のセーリング競技規則が発行されても更新されないため、本冊子では 2021 年から 2024 年までの期間に関連すると考えられる Q&A のみを掲載しています。この冊子は、前の冊子に代わるもので、その中の Q&A は、この冊子の中で期限切れになったものや、残ったものもあります。このサービスは、上告プロセスの「代替」として使用されるものではなく、RRS 上の質問に対する考慮された意見を提供することを目的としています。

2 つの索引リストがあります。1 つ目は Q&A を公開順にリスト化したもの、2 つ目は競技規則のセクションごとに Q&A をリスト化し、最後に「その他のルール」をリスト化したものです。

委員長のタチアナ エルマコヴァ (RUS)、副委員長のジョルジョ ダバンツォ (ITA)、パネルの活動に参加しているレースオフィシャルに感謝します。

ミゲル・アマラル (POR)	リギ・ベルティニ (ITA)	ベンス ボロツツ (HUN)
デビッド・ブルックス (AUS)	ポーリン・デン・バーガー (NED)	レオナード・チン (MAS)
ピナール・コスクナー・ゲンク (TUR)	アレクサンダー・フィンスターブッシュ (ARG)	パット・ヒーリー (米国)
チョン・ソンチョル (韓国)	ミハエル・ジョドロフスキ (POL)	スタブロス・クーリス (GRE)
トレバー・ルイス (GBR)	クリス・リンズリー (IRL)	セルバム・ムーケン (SGP)
コン・マーフィー (IRL)	マニエル・サントス・エ・シルヴァ (POR)	スティーブン・シューバック (米国)
ミナ・スタニキク (SRB)	サンティアゴ・ファン・ビジャミル (ARG)	

アナ・サンチェス・デル・カンポ・ルール委員会前委員長

リカルド・ナバロ 委員長 レースオフィシャルズ委員会

最終更新日：2023 年 5 月 3 日

Q&A は、経験豊富なレースオフィシャルの意見を反映したものであり、規則の権威ある解釈ではありません。

Q&A は特定の質問にのみ対応しており、プロテスト委員会が審問で考慮しなければならない要素のすべてを網羅しているわけではありません。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Contents by Publishing Order

Retained Q&As

Q&A 2017. 004	RRS の翻訳版において差異があった場合、何が適用されるのか？
Q&A 2018. 009	当事者が遅れて審問に参加する場合
Q&A 2018. 010	2 章および規則 31 に違反していない損傷
Q&A 2019. 006	付則 T と基本原則
Q&A 2019. 010	イベントにおける主催団体としてのワールドセーリングクラス
Q&A 2019. 011	各国連盟への加盟
Q&A 2019. 014	審問の再開に関する規則および質問
Q&A 2020. 001	規則 14 に関する質問
Q&A 2020. 004	適切な救済の算出
Q&A 2020. 009	フィニッシュラインにおける規則 18. 4
Q&A 2020. 010	コビット 19 大会規制
Q&A 2020. 012	不適切な省略
Q&A 2020. 014	規則 18. 3 の「帆走させてはならない」の意味
Q&A 2020. 015	レース中ではない時の損傷
Q&A 2020. 020	規則 18. 3 の「フェッチング」という用語の明確化
Q&A 2020. 021	マークの説明とコースの帆走

Q&As 2021-2024

Q&A 2021. 001	伝聞証拠に関する明確化
Q&A 2021. 002	セーリング競技規則での「艇体」の意味
Q&A 2021. 003	艇の排除
Q&A 2021. 005	OCS だった艇の裁量ペナルティー
Q&A 2021. 006	ペナルティー履行の中断
Q&A 2021. 009	上告の手順
Q&A 2021. 010	規則 18. 3 の適用
Q&A 2022. 001	規則 90. 3 (c) におけるレース委員会自身の記録または観察の意味
Q&A 2022. 002	プロテスト委員会メンバーの利益相反
Q&A 2022. 003	規則 45 と「係留」の意味
Q&A 2022. 004	第 2 章、規則 31、またはクラスルール違反に対する裁量ペナルティー
Q&A 2022. 005	風下フィニッシュでの 3 艇の状況
Q&A 2022. 006	規則 T1 (a) 運用
Q&A 2022. 007	帆走指示書の発行義務
Q&A 2022. 008	セイルナンバーに使用されている書体
Q&A 2022. 009	部品交換の許可
Q&A 2022. 010	改造ハーネスの着用
Q&A 2023. 003	2 つのカイトの衝突
Q&A 2023. 004	コースの短縮

Q&A は、経験豊富なレースオフィシャルの意見を反映したものであり、規則の権威ある解釈ではありません。

Q&A は特定の質問にのみ対応しており、プロテスト委員会が審問で考慮しなければならない要素のすべてを網羅しているわけではありません。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2023. 005	規則 17 ペナルティー履行のために操船している間
---------------	---------------------------

Contents by Section

A-レース信号		
		現在のところ、このセクションの Q&A はない

B-定義		
	Q&A 2021. 002	セーリング競技規則での「艇体」の意味

C-基本原則		
	Q&A 2019. 006	付則 T と基本原則

D-第 1 章 基本規則		
		現在のところ、このセクションの Q&A はない

E-第 2 章 艇が出会った場合		
	Q&A 2020. 001	規則 14 に関する質問
	Q&A 2020. 009	フィニッシュラインにおける規則 18. 4
	Q&A 2020. 014	規則 18. 3 の「帆走させてはならない」の意味
	Q&A 2020. 015	レース中ではない時のダメージ
	Q&A 2020. 020	規則 18. 3 の「フェッチング」という用語の明確化
	Q&A 2021. 010	規則 18. 3 の適用
	Q&A 2022. 005	風下フィニッシュでの 3 艇の状況
	Q&A 2023. 003	2 つのカイトの衝突
	Q&A 2023. 005	規則 17 ペナルティー履行のために操船している間

F-第 3 章 レースの実施		
	Q&A 2020. 021	マークの説明とコースの帆走
	Q&A 2023. 004	コースの短縮

G-第 4 章 レース中のその他の要件		
	Q&A 2018. 010	2 章および規則 31 に違反していない損傷
	Q&A 2021. 006	ペナルティー履行の中断
	Q&A 2022. 003	規則 45 と「係留」の意味
	Q&A 2022. 010	改造ハーネスの着用

H-第 5 章 抗議、救済、審問、不正行為および上告		
	Q&A 2018. 009	当事者が遅れて審問に参加する場合
	Q&A 2019. 014	審問の再開に関する規則および質問

Q&A は、経験豊富なレースオフィシャルの意見を反映したものであり、規則の権威ある解釈ではありません。

Q&A は特定の質問にのみ対応しており、プロテスト委員会が審問で考慮しなければならない要素のすべてを網羅しているわけではありません。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

	Q&A 2020. 004	適切な救済の算出
	Q&A 2020. 012	不適切な省略
	Q&A 2021. 001	伝聞証拠に関する明確化
	Q&A 2021. 009	上告の手順
	Q&A 2022. 006	規則 T1 (a) 運用

I-参加と資格		
	Q&A 2021. 003	艇の排除

J-レースの主催		
	Q&A 2019. 010	イベントにおける主催団体としてのワールドセーリングクラス
	Q&A 2019. 011	各国連盟への加盟
	Q&A 2021. 005	OCS だった艇の裁量ペナルティー
	Q&A 2022. 001	規則 90. 3 (c) におけるレース委員会自身の記録または観察の意味
	Q&A 2022. 002	プロテスト委員会メンバーの利益相反
	Q&A 2022. 004	第 2 章、規則 31、またはクラスルール違反に対する裁量ペナルティー
	Q&A 2022. 007	帆走指示書の発行義務
	Q&A 2022. 009	部品交換の許可

K-その他の規則		
	Q&A 2017. 004	RRS の翻訳版において差異があった場合、何が適用されるのか？
	Q&A 2020. 010	コビット 19 大会規制
	Q&A 2022. 008	セイルナンバーに使用されている書体

Q&A は、経験豊富なレースオフィシャルの意見を反映したものであり、規則の権威ある解釈ではありません。

Q&A は特定の質問にのみ対応しており、プロテスト委員会が審問で考慮しなければならない要素のすべてを網羅しているわけではありません。

World Sailing 競技規則 Q&A サービス

N 001 Q&A2017.004

2017 年 10 月 5 日公表

状況

多くの各国連盟は、セーリング競技規則など、翻訳版の文書を公表している。翻訳する際、彼らは正確で正しい翻訳をするよう努力している。ただし、翻訳ミスが起こることがあり、その誤りは、オリジナルの文書の意味を変更してしまうことがある。

質問1

レース公示および/または帆走指示書に、「規則」に基づいた公式規則文書の翻訳版が記載されている場合、翻訳版とオリジナル版との間の潜在的な矛盾については何も言及しておらず、矛盾がある場合は、翻訳版またはオリジナル版のどちらが優先されるか？

回答 1

セーリング競技規則（RRS）はWorld Sailingによって英語で公表されており、特定の競技規則の翻訳が規則85および86に規定されている競技規則の変更の要件を満たしていない場合、いかなる翻訳よりも常に優先する。翻訳の時に起こる違いは、規則を明確に定めたものではなく、変更を明記するものではないため、有効な競技規則の変更ではない。レース公示または帆走指示書の代わりにRRSの翻訳が適用されるという記述は、規則J1.1（2）およびJ2.1（1）に準拠していない。

同様に、World Sailing規程は英語で公表されており、意図的かどうかにかかわらず、変更できない。セーラー分類規程は、World Sailingによってフランス語、イタリア語、スペイン語、およびドイツ語で追加公表されているが、公開されている翻訳では、言語間に矛盾がある場合、英語版が優先されることが明確に記載されている。

一部の競技規則は、規則85および86に規定しているように、各国連盟の規程、レース公示、帆走指示書またはクラス規則によって変更できる。意図的であろうとなかろうと、英語版のセーリング競技規則と異なる意味をもつ競技規則の翻訳は、規則85と86の制限と手続きを遵守している場合に限り優先される。

レース公示や帆走指示書が異なる言語で公布されている場合、どのバージョンが優先されるかを述べなくても、規則63.7を適用する。

規則85,86、および88.2は、意図的であろうとなかろうと、翻訳における変更を含み、各国連盟の規程の変更に適用される。

クラス規則は公表された言語が優先する。クラス規則を変更する効力を持つ翻訳は、変更が有効に適用されるため、規則85および87に従う必要がある。

同様の原則が、大会を管理するその他の文書の翻訳による相違にも適用される。"

質問2

質問1に対する回答が、翻訳版が優先され、国際大会で特定の文書（異なる各国連盟によって翻訳されたもの）の翻訳が複数ある場合、どのバージョンが優先されるのか？

回答2

適用できない。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

J 005

Q&A 2018.009

4 September 2018

質問 1

審問を始める前に、プロテスト委員会は、当事者が出席しているかを確認する。
いずれの当事者も出席していない場合、プロテスト委員会は RRS 63.3 (b) に従ってどのように進めるべきか？

回答 1

予定されている審問時間に当事者が出席していない場合、プロテスト委員会は関連する規則で要求されているように審問の適切な通知が当事者に与えられたことを注意深く確認すべきである。その後、プロテスト委員会の裁量により、RRS 63.3 (b) に基づき、審問を再設定するか、または審問を継続するかどうかを決定する。

プロテスト委員会が 63.3 (b) に従う場合、プロテスト委員会は抗議の有効性を確認しなければならない。抗議が有効であると認定した場合、プロテスト委員会は結論と結果に至るのに必要な事実の条件を成立させるよう努めなければならない。結論に至るために必要な事実を見つけるために十分な情報がない場合、抗議は却下されなければならない。

質問 2

審問が始まる前に、当事者の 1 人だけが出席している。5 分後、プロテスト委員会は、RRS 63.3 (b) に従って審問を進めることを決定する。その後、審問中に相手方が到着する。プロテスト委員会は何をすべきか？

回答 2

規則では必須ではないが、遅れた当事者がやむを得ずに欠席したかどうかを速やかに調査することは、時間を節約には良い。この場合、プロテスト委員会は審問を再開すべきである。遅れた当事者がやむを得ず欠席していなかった場合でも、プロテスト委員会は、遅れた当事者が現段階で審問に加わることを許可しなければならない。規則 63.3 (a) は、すべての証言の審問の間出席する権利を当事者に与えるが、正当な理由がないのに遅れている当事者の利益のために、既に与えられた証拠を再度与える必要はない。プロテスト委員会は、既に聞いた証拠を要約することができる。規則 63.5 は、プロテスト委員会が審問の始めに抗議の有効性を判定することを要求している。プロテスト委員会は、後で提示される証拠がそうならない限り、妥当性の問題を再検討する必要はない。規則 63.6 は、プロテスト委員会に当事者と証人の証拠を取らせることを要求しているので、遅れた当事者は証拠を提示して証人を呼び出すことが認められている。

質問 3

質問 2 の状況では、不在者は審問にどのくらい遅れて参加することが許されるか？

回答 3

当事者は、その当事者が出席する資格があるときはいつでも、審問に参加することが許可され、規則 63.3 (a) に従い証言が与えられている。当事者は、規則 63.3 (a) に従って、その当事者が出席する資格があるとき、すなわち証言がまだされている間はいつでも、審問に出席することが許される。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

D 001

Q&A 2018.010

4 September 2018

状況

レース中に艇がコースを構成するマークのアンカー・ラインに絡むようになった。艇を解放するためにクルーがマークのアンカー・ラインを切断してレースを続け、そのマークが漂流するままにしていた。このとき艇はマークに接触しなかった。

質問 1

規則 44.1(b) と 60.3(a)(1) の適用上、そのマークは損傷を受けているか、または重大な損傷を受けているか？

回答 1

それが重大な損傷である場合、損傷は規則44.1(b)と60.3(a)(1)に関連している。重大な損傷は、それらの規則のどれにもあてはまるために、レース・エリアにいる誰でもまた何にでも存在する可能性がある。

規則 44.1(b) の適用に関して：

インシデントが傷害や重大な損傷艇のクルーがマークのアンカー・ラインを切断したとき艇は損傷を与えている。この行動は重大な損傷を与えているが、2章の規則も規則 31 も違反していない。従って規則 44.1(b) は適用されない。

規則 60.3(a)(1) の適用に関して：

プロテスト委員会が傷害または重大な損傷に結び付いていたはずのインシデントが発生したと確信する場合は、この規則に基づき審問を開催することができる。インシデントは2艇の間である必要はない。プロテスト委員会は、規則 2 違反を考慮することもでき、スポーツマンシップまたはフェアプレイの原則に違反していたと認められるかを明確に立証する必要があるだろう。そうする場合は、プロテスト委員会は、アンカー・ラインを切断することが、通常の状況下でシーマンライクな行動をしたのかどうか考慮することが助けになるとわかるかもしれない。

プロテスト委員会は、規則 69 に基づいて行動を検討することもできる。

質問 2

切断されたのがアンカー・ラインであることに意味があるか？

回答 2

はい。回答 1 参照。

質問 3

マークが永久のマークであるか、またはレース委員会や他者が設置した一時的なマークであるかどうかによって回答は異なるか？

回答 3

いいえ。

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

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 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

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

風下の権利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・アヘッドの権利艇がクリア・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 2020.004

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いえない。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、妥当であっただろう。

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権利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権利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。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q & A 2020. 010

17 August 2020

COVID 19 regulations at events

コビット19大会規制

Question

How shall COVID-19 government regulations, protocols and guidance be implemented in race documents?

質問

C O V I D – 1 9 の規制、規定またガイダンスは、レース関連文書においてどのように履行すべきなのでしょうか？

Answer

It is not recommended to include legislation, protocols or guidance from external authorities in an event's rules, as breaches of such legislation are outside the jurisdiction of event officials and are subject to changes at short notice.

Most events will need to produce or adopt protocols to ensure compliance with government COVID-19 regulations and guidance.

Instructions or requests by an event official based on published guidance, protocols or legislation in effect at a venue at any time are likely to be reasonable. Failure by a competitor or support person to comply with a reasonable request or instruction may be misconduct and may be reported to the protest committee under rule 69.

It is recommended that:

1. Any specific guidance or protocols that govern the event are published on the official notice board in English or in a language that it is reasonable to be understood by all boats affected.
2. Events consider the appointment of an event medical officer to be able to assess any symptomatic issues and act in accordance with the event protocols.
3. The following sailing instructions are added:
 - [DP] Competitors and support persons shall comply with any reasonable request from an event official. Failure to comply may be misconduct.
 - Reasonable actions by event officials to implement COVID-19 guidance, protocols or legislation, even if they later prove to have been unnecessary, are not improper actions or omissions.

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.

回答

法律を含めることは推奨しない。大会のルールに関する外部機関の規定やガイダンス、その様な規則 legislation は大会等の役員の管轄外であり、また急に変更される場合がある。

ほとんどの大会では、政府の COVID-19 規制、ガイダンスへのコンプライアンスを確保するために、（政府の）規定を示し適用する必要がある。

大会実行委員会が示す指示書や要請は、一般的なガイダンスに基づいており、どのようなところでもどのような場合でも効力がある規定または規則は合理的なものである。

合理的な要請や指示に従わなかった競技者や支援者は、違法行為と見なされるか規則 69 によってプロテスト委員会から報告されるであろう。

次のことを推奨する。

1 大会を運営する特定のガイダンス

や規定は、影響を受けるすべての艇が理解できるように、英語または言語で公式掲示板に公開する。

2 大会では、大会感染予防責任者の任命を考慮して、感染症の状況を評価し、大会の規定に従って行動できるようにします。

3 帆走指示書の追加

〔D P〕 競技者と支援者は大会開催者からの適切な要請すべきである。遵守しなかった者は、違法行為となる場合がある。

-COVID-19 ガイダンス、規定、および規則を実行するための大会担当者による合理的な行動は、後で不要になったとしても、不適切な行動または省略するものではありません。

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

Q&A 2020.012

30 August 2020

Improper omission

不適切 不手際

Situation

Rule 62.1(a) refers to 'an improper action or omission'.

状況

'不適切な処置または不手際'規則 62.1 (a) 参照

Question 1

Does the word 'improper' apply to an omission?

質問 1

「不適切」とは不手際に該当するか？

Answer 1

Yes.

回答 1

する。

Question 2

Can the word 'omission' itself imply impropriety?

質問 2

「不手際」も言葉自体が不適切を意味しますか？

Answer 2

No.

'Omission' is a neutral word, meaning that something is not done.

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.

回答 2

しない。

「不手際」という言葉は中立的であり、何かが行われていない事を意味する。

Question 3

Will any omission by a committee that results in a boat's score or place in a race or series be, through no fault of her own, made significantly worse, justify redress?

質問 3

レース委員会の不手際により、艇の過失は無いにも関わらずレースまたはシリーズにおける点数または順位が大幅に悪くなった場合救済は正当化されますか？

Answer 3

No.

Redress is justified only when that omission was improper. See rule 62.

回答 3

されない

救済はその不手際が不適切であった場合のみに正当化される。規則 6 2 参照

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.

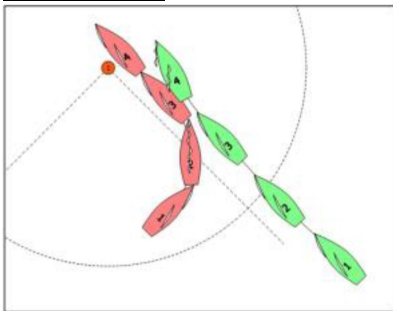
World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2020.014

2 November 2020

Interpretation of 'shall not cause' in rule 18.3

Situation 1



Red completes her tack slightly to leeward and on the limit of being overlapped with Green. Green's only option is to sail above close hauled to avoid contact with Red

状況 1

レッドはグリーンのわずかに風下でオーバーラップの境界でタックを完了した。グリーンの唯一の選択肢はレッドとの接触を避けるためにクローズドホールドより風上を帆走することであった。

Question

Did Red break rule 18.3?

質問

レッドは規則 18.3 に違反したか？

Answer

Yes.

Red caused Green to sail above close-hauled to avoid contact. All other requirements of rule 18.3 were met.

回答

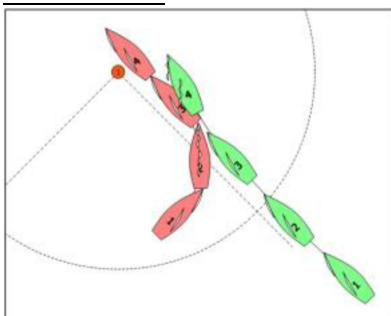
はい。

レッドはグリーンに接触を避けるためにクローズドホールドより風上を帆走させた。規則 18.3 の全ての他の要件は満たされた。

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.

Situation 2



Red completes her tack a quarter of a boat length ahead of Green. Green could have sailed either to windward or to leeward of Red. If Green had sailed to leeward of Red, she would not be able to pass the mark on the required side. Green sailed to windward of Red and sailed above close-hauled to avoid contact with Red

状況 2

レッドはグリーンの 1/4 艇身前方でタックを完了した。グリーンはレッドの風上へも風下へも帆走できた。グリーンがレッドの風下へ帆走した場合、グリーンは求められた側でマークを通過できなかった。グリーンはレッドの風上へ帆走してレッドとの接触を避けるためクローズドホールドより風上を帆走した。

Question

Did Red break rule 18.3?

質問

レッドは規則 18.3 に違反したか？

Answer

Yes.

See answer 1.

回答

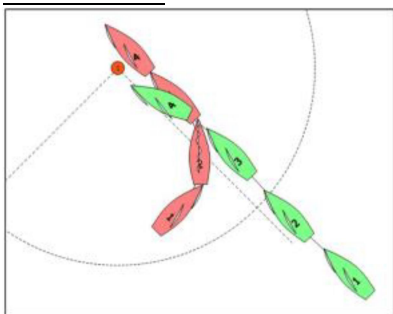
はい

答え 1 を参照。

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.

Situation 3



Red completes her tack a quarter of a boat length ahead of Green. Green could have sailed either to windward or to leeward of Red. Green sailed to leeward of Red. Red does not give Green mark-room. Green passes the mark on the wrong side.

状況 3

レッドはグリーンの 1/4 艇身前方でタックを完了した。グリーンはレッドの風上へも風下へも帆走できた。グリーンはレッドの風下へ帆走した。レッドはグリーンにマークルームを与えなかった。グリーンは間違った側で m-丸を通過した。

Question

Did Red break rule 18.3?

レッドは規則 18.3 に違反したか？

Answer

Yes.

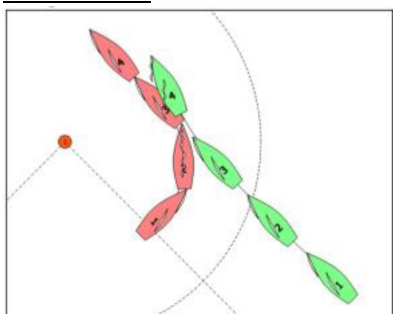
After passing head to wind from port to starboard tack inside the zone, Red did not give mark-room to Green who was overlapped inside her.

回答

はい

ゾーンの内側でポートからスターボードへ風位を超えた後、レッドは自艇の内側にオーバーラップしたグリーンにマークルームを与えなかった。

Situation 4



Red completes her tack a quarter of a boat length ahead of Green. Green could have sailed either

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.

to windward or to leeward of Red. If Green had sailed to leeward of Red, she would clearly be able to pass the mark on the required side. Green sailed to windward of Red and sailed above close-hauled to avoid contact with Red

状況 4

レッドはグリーンの 1/4 挺身前方でタックを完了した。グリーンはレッドの風上へも風下へも帆走できた。もしグリーンがレッドの風下へ搬送していれば、グリーンは明らかに求められた側でマークを通過することができたであろう。グリーンはレッドの風上側を帆走してレッドとの接触を避けるためにクローズドホールドより風上を帆走した。

Question

Did Red break rule 18.3?

質問

レッドは規則 18.3 に違反したか？

Answer

Yes.

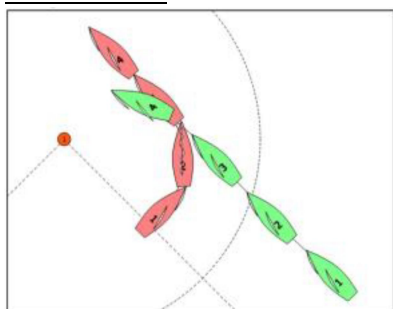
Green may choose between the two options available to her, and there is no rule that binds Green into one of the two options.

回答

はい

グリーンはその艇に対し可能な二つの選択枝のどちらでも選べる、かつ二つの選択枝のうちの一つにグリーンを縛る規則はない。

Situation 5



Red completes her tack a quarter of a boat length ahead of Green. Green could have sailed either to windward or to leeward of Red. Green sailed to leeward of Red. Red gives Green mark-room.

状況 5

レッドはグリーンの 1/4 挺身前方でタックを完了した。グリーンはレッドの風上へも風下へも帆走できた。グリーンはレッドの風下へ搬送した。レッドはグリーンにマークルームを与えた。

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.

Question

Did Red break rule 18.3?

質問

レッドは規則 18.3 に違反したか？

Answer

No.

Red complied with the requirements of rule 18.3.

答え

いいえ

レッドは規則 18.3 の要求に従っていた。

NOTE

Rule 18.3 does not only apply when luffing above close hauled is the only viable solution. The word 'cause' in the rule refers to a cause-effect relation between the actions of the port-tacker and the boat sailing on starboard. In the situations above, when the action of Green is a result of Red's actions, the 'cause' clause of rule 18.3 is satisfied, even if there was another way to avoid the boat that tacked.

注意

規則 18.3 は、クローズドホールドより風上ヘラフィングすることがただ一つ実行可能な解決策であるときだけに適用されるわけではない。規則中の語句「させる」は、ポートタック艇の行動とスターボードを帆走する艇との間の因果関係を参考にしている。上記の状況では、グリーンの行動がレッドの行動の結果である場合、たとえタックした艇を避ける他の方法があったとしても、規則 18.3 の「させる」の語句は満足されている。

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

Q&A 2020.015

2 November 2020

Damage while not racing

レース中ではない時のダメージ

Situation

A boat is sailing in the starting line area before her warning signal. No government rules apply to the racing area. The sailing instructions state that the starting line will be between a mark at the port end and a race committee vessel at the starboard end. The boat hits the anchored race committee vessel, causing serious damage to both. The race committee protests the boat.

状況

艇は予告信号前に、スタートラインエリアを帆走しています。レースエリアには国の管理

規則は適用されません。帆走指示書には、スタートラインは左舷のマークと右舷のレース委員会の船の間にあると記載されています。艇は錨泊中のレース委員会の船に衝突し、両方に深刻な損害を与えました。レース委員会は艇に抗議しました。

Question 1

Which rules apply

質問 1

どのルールが適用されるか

Answer 1

The race committee vessel is a mark but, as the boat is racing, rule 31, Touching a Mark does not apply. The boat is sailing in or near the racing area and intends to race while the race committee vessel is not sailing under the Racing Rules of Sailing, therefore, according to the Part 2 preamble, the boat shall comply with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (IRPCAS) with respect to the race committee Vessel.

There are several IRPCAS rules that apply in this situation:

IRPCAS rule 2(a) which refers to 'the ordinary practice of seamen' as a general requirement to act sensibly, overlays the detailed requirements of the IRPCAS. That would seem to include avoiding an anchored Vessel.

IRPCAS rule 5 specifically requires a vessel to maintain a proper look-out and IRPCAS rules 6 requires a vessel to proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to

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.

avoid collision.

回答 1

レース委員会の船はマークであるが、艇はレース中では無いので規則 3 1、マークに接触は適用されない。艇はレースエリア内またはその近くをレースをするためにセーリングしており、レース委員会の船はセーリング競技規則下にはない為パート 2 の前文によれば、艇は海上衝突予防のための国際規則に準拠するものとする(IRPCAS)。

この状況に適用されるいくつかの IRPCAS ルールがあります。

賢明に行動するための一般的な要件として「船員の通常の慣行」に言及している IRPCAS 規則 2 (a)は、IRPCAS の詳細な要件に重なっています。

これには、錨泊中の船舶を回避することも含まれるようです。IRPCAS 規則 5 は、船舶が適切な見張りを維持することを特に要求し、IRPCAS 規則 6 は、船舶が衝突を回避するために適切かつ効果的な行動をとることができるように、安全な速度で前進することを要求しています。

Question 2

Provided that the protest is valid, if the boat is found to have broken an IRPCAS rule, may the protest committee penalize her under rule 64.1?

質問 2

抗議が有効であるという条件で、艇が IRPCAS 規則に違反していることが判明した場合、プロテスト委員会は規則 64.1 に基づいて艇にペナルティーを科すことができますか？

Answer 2

Yes.

By breaking an IRPCAS rule when meeting a vessel that was not sailing under the rules of Part 2, the boat did not comply with the preamble to Part 2. Since the boat was not racing at the time of the incident and provided that no other penalty applies, the protest committee shall disqualify her from the race sailed nearest in time to that of the incident.

回答 2

はい。

パート 2 の規則に基づいて航行していない船舶に出会ったときに IRPCAS 規則に違反したため、艇はパート 2 の前文に準拠しませんでした。適用される場合、プロテスト委員会は、インシデントのレースに最も近い時間にスタートしたレースから艇を失格にするものとする。

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

Q&A 2020.020

2 November 2020

Clarification of the term 'fetching' in rule 18.3

規則 18.3 の「フェッチング」という用語の明確化

Situation

At a windward mark to be left to port, boat A entered the zone on starboard tack while boat B passed head to wind in the zone and completed her tack to starboard, below her layline and overlapped to leeward of boat A. In order to round the mark, she luffed, touching the mark and causing boat A to sail above close-hauled to avoid contact.

状況

風上マークをポート側に見て通過するマークにおいて、艇 A がスターボドタックでゾーン内に入っていたときに、艇 B はゾーン内で風位を超えてスターボドタックとなり、艇 B のレイラインより風下で艇 A の風下側にオーバーラップした。艇 B は、マークを回航するためにラフィングしてマークと接触し、このことにより艇 A は避けるためにクローズホールドを超えて帆走することとなった。

Question 1

Was boat B fetching the mark when she tacked to starboard?

質問 1

艇 B は、スターボードにタックしたときはマークにフェッチングしていたか？

Answer 1

Yes.

A boat is fetching the mark if she is able to pass to windward of the mark and leave it on the required side without changing tack. Boat B was able to pass the mark without changing tack; the fact that she touched it is not relevant. See definition 'Fetching'.

回答 1

していた。

艇がタックを変更することなく、マークの香風上をその定められた側で通過できる位置にいる場合であれば、艇 A はフェッチングしているという。

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.

Question 2

Would the answer be different if boat B additionally broke rule 42 in order to round the mark?

質問 2

艇 B マークを回航するためにさらに規則 42 に違反した場合、答えは異なるか？

Answer 2

No.

The definition 'Fetching' does not have exceptions.

回答 2

異なる。

定義「フェッチング」には例外はない。

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

Q&A 2020.021

2 November 2020

Description of marks and sailing the course

マークの説明とコースの帆走

Situation

The race committee communicates orally, under rule 90.2(c), that the course will be: start, mark C to port, mark T to starboard, mark CX to starboard, mark J to starboard, mark T to starboard, mark DP to starboard, finish. The intention of the race committee is that the boats sail the course in the drawing below.

状況

レース委員会は規則 90.2 (c) のもと、口頭で、コースは、スタートし、マーク C をポートに見て、マーク T をスターボード側に見て、マーク C X をスターボード側に、マーク J をスターボード側に、マーク T をスターボード側に、マーク D P をスターボード側に見てフィニッシュするよう伝えた。

レース委員会の参加艇の帆走するコースの意図は下図の通りである。

Question 1

Is mark T a rounding mark?

質問 1

マーク T は回航マークか？

Answer 1

No.

Rule J2.1(5) requires the race committee to identify all rounding marks in relation to rule 28.2. Mark T is not identified as a rounding mark.

回答 1

違う。

規則 J2 .1. (5) はレース委員会に全ての回航マークを規則 28.2 に従い特定するよう求めている。
マーク T は回航マークとして特定されていない。

規則 J2 .1. (5) はレース委員会に全ての回航マークを規則 28.2 に従い特定するよう求めている。
マーク T は回航マークとして特定されていない。

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.

Question 2

One of the boats sailed a course as per the drawing bellow. Did she sail the course according to rule 28?

質問 2

ある 1 艇が下図に描かれている様に帆走した。この艇は規則 28 に従って帆走したのか？

Answer 2

Yes.

For the purposes of rule 28.2, the string representing a boat's track passes each mark on the required side and in the correct order.

回答 2

正しく帆走した。

規則 28.2 の目的は艇の航跡を示す糸をピンと張った場合、それぞれのマークを定められた側及び正しい順序で通過することである。

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

Q&A 2021.001

2 November 2020

伝聞証拠に関する明確化

状況

規則63.6（a）ではプロテスト委員会は審問に出席した当事者および証人から、伝聞証拠を含んだ証拠を取得することを要求している。

規則63.6（c）では証拠を提出する当事者に質問する権利を与える。

付則M3.2dot9ではプロテスト委員会は全てのメンバーが同意したときのみ、質問することができない証人から書面による証拠を受け入れる。

そうすることで証人に質問する権利を放棄する。

質問

これらの規則間で矛盾はあるか？

答え

ない

書面による証拠が提示される場合、当事者とプロテスト委員会は規則63.6（c）で許可されている証拠を提示する当事者に質問することができ、また係争中の証拠を解決するために他の証人を呼ぶ事ができる。

当事者が証拠に同意した場合、プロテスト委員会にそれは異議のないものとして受け入れられる。もし当事者が同意しない場合、プロテスト委員会は、提示された証拠の重要性を決定する際に、当事者間に係争があったことを考慮に入れる。

注意

付則 M はプロテスト委員会の手順を説明しており、アドバイスにすぎない。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2021.002

4 January 2021

セーリング競技規則での「艇体」の意味

状況

用語「艇体」がセーリング競技規則の中の幾つかの場所で述べられている。

質問 1

「艇体」の該当する定義は何か？

答え 1

「船体」という用語は、セーリング競技規則で定義されていない。

したがって、序文/用語においては、海事的もしくは一般的な用途で不通に理解されている意味で使われる。

質問 2

固定されているか格納式のバウスプリットは艇体の一部か？

答え 2

クラス、レーティングまたは実践的なハンディキャップルールに特に定義されない限り
いいえ（違う）

質問 3

固定されているか格納式のスキフのウイングは艇体の一部か？

答え 3

クラス、レーティングまたは実践的なハンディキャップルールに特に定義されない限り
そうです。

質問 4

トランサム、デッキ、もしくは全ての上部構造に関連するフィッティングは船体の一部
とみなされるか？

回答 4

いいえ（みなされない）

Q&A 2021.003

26 April 2021

艇の排除

状況

艇 A は大会の第 1 レースを帆走した。艇 A は大会主催者の申込要件を満たしていなかった。

質問 1

レース委員会は艇 A の出艇を審問なしで取り消す事が出来るか？

回答 1

該当しない（出来ない）

艇 A は組織委員会の要求に従っていないので、大会に参加していなかった。

規則 7.5 参照

質問 2

もし前の質問が「出来る」場合、艇 A は第 1 レース終了後であっても、レース委員会によって大会から排除される事が出来るか？

回答 2

該当しない（出来ない）

質問 3

もし回答が「出来る」場合、艇 A を排除しない事は、主催者またはレース委員会の不適切な行為または不手際になるか？

回答 3

該当しない（ならない）

Q&A 2021.005

30 April 2021

OCS だった艇の代替ペナルティ

レース公示や帆走指示書で OCS であった艇に対し失格以外のペナルティを記載することは出来ますか？

レース規則ではレース公示や帆走指示書でスタートの定義を変更することは出来ません。しかしワールドセーリングでは規定 28.1.5(b)に基づき開発ルール「DR21-01 Alternative Starting Penalty」を承認しましたが、これにはスタートの定義の変更と、使用可能なペナルティの例が含まれています。この開発ルールは、テストルールとしての位置づけであり、使い方の内容が含まれています。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

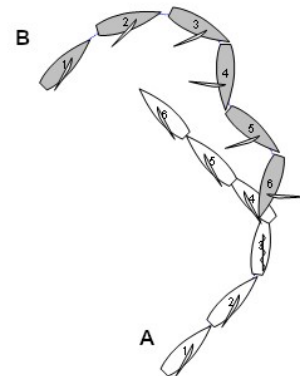
Q&A 2021.006

30 April 2021

ペナルティ履行中の中断

状況

風上へのビートにおいて艇 B はポートタックで他の艇から十分に離れており、ペナルティを履行するためにベアした。艇 A はスターボードにタックして艇 B との衝突コースになった。艇 B はラフィングして艇 A を避け、ジャイブして速やかにペナルティを履行した。



質問 1 規則違反をした艇はあったか？

回答

無かった

他艇から十分に離れている艇がペナルティを開始し、他艇の行為により規則 21.2 に従うためにペナルティを中断した場合、その後速やかにペナルティを完了すれば、その艇は規則 44.2 に従うことになる。艇 A は常に適切なコースを航行しているので、規則 23.2 は適用されない。

質問 2 審判がいたら答えは違ったか？

違わない

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2021.009

28 August 2021

上告の手順

状況

上告を検討している際に各国連盟がプロテスト委員会に対し、付則 R に規定されている追加の事実を提供するように求めた。プロテスト委員会は追加の事実を各国連盟に速やかに提出した。

質問 1

各国連盟は追加の事実を当事者に開示する必要がありますか？

答え 1

あります。

付則 R5 に基づいてプロテスト委員会が提出した追加の事実は、明確にする為のものである。各国連盟は規則 R4.3 の定めるところにより、これらを当事者に開示する。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

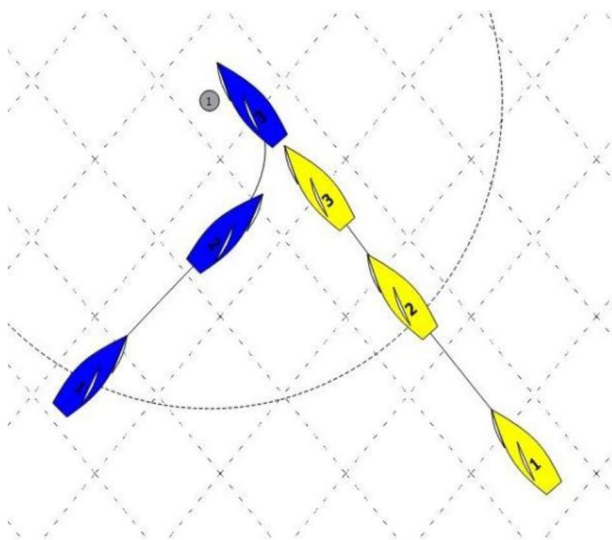
Q&A 2021.10

22 November 2021

規則 18.3 の適用

状況

ブルーはポートに見て通過するマークのゾーン内で、ポートタックからスターボードタックに風位を超え、それによりマークをフェッチングした。タックを完了後、ブルーはイエローのクリア・アヘッドであり、イエローには接触することなく、シーマンライクな方法でラフやベアをする十分なスペースがあった。イエローはコースを変えず、3の位置の後、イエローのパウとブルーのスタンが接触したが、損傷や怪我などは無かった。イエローは抗議を受けて規則 12 と 14 違反で失格となった。



質問

ブルーは規則 18.3 に違反したか？

回答

していない。

ブルーはイエローが接触を回避するためにクロスホールドより風上を帆走させてはおらず、イエローはブルーの内側でオーバーラップしなかった。したがってブルーは規則 18.3 に違反していない。規則 18 のその他の部分は状況によって適用される。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2022.001

2022 年 1 月 6 日

規則 90.3 (c) におけるレース委員会による自らの記録と観察の意味

質問 1

規則 90.3 (c) の目的のためにレース委員会自らの記録とは何か？またレース委員会自らの観察とはなにか？

回答 1

規則 90.3 (c) においてレース委員会自らの記録には、レース委員会が作成した全ての資料が含まれ、レース委員会による書面、音声又は映像の記録などであり一方でレース委員会自らの観察には情報源に拘らず、レース委員会が見たり聞いたりしたものすべてが含まれる。

質問 2

規則 90.3 (c) の目的で次のうちレース委員会自らの観察とはどのような場合か？

- 1 無効な抗議に起因する情報
- 2 制作したメディアコンテンツやソーシャルメディアの投稿
 - 主催者
 - 当事者
 - 支援者
 - 独立した情報源

回答 2

上記すべてにおいて。

レース委員会が観察する内容は特に限定されない。

回答 1 参照

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2022.002

2022 年 2 月 21 日

プロテスト委員会メンバーの利害関係について

状況

規則 89.2(a)は、主催団体は規則 J1 に従ったレース公示を、公表しなければならないと定めている。規則 90.2 には、レース委員会は、規則 J2 に従った帆走指示書を、書面により公表しなければならないと定めている。

質問 1

主催団体は、NoR（レース公示）や SI（帆走指示書）の作成について、任命するプロテスト委員会のメンバーに協力を求めることができるか。

回答 1

はい。

主催団体またはレース委員会は、任命するプロテスト委員会のメンバーを含み、他の誰に対しても、NoR（レース公示）または SI（帆走指示書）の作成に際しての支援を求めることができる。

さらに、インターナショナル・ジュリーが大会に任命された場合、要請があれば、競技の公平に直接影響すること（bodies）について、支援を行わなければならない。

規則 N2.1 参照。

質問 2

NoR（レース公示）または SI（帆走指示書）の作成を支援した委員は、本大会のプロテスト委員会メンバーとなると、利害関係があるとみなされるか。

回答 2

いいえ。

利害関係の定義を参照してください。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2022.003

2022 年 2 月 21 日

規則45と「係留する」の意味

状況

規則45は、艇は「係留してはならない」と言っている。(例外付きで)

質問

用語「係留する」は次に適用されるか、

- (a) ブイまたは杭に一本の索での艇を着けること、これにより艇は揺れ動くことができる。
- (b) ブイまたは杭に艇の前と後ろを着けること、これにより艇は揺れ動くことはできない。

回答

用語は上記のすべてに適用される。

艇が何かに留まっている若しくは着いている場合、艇は係留されている。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2022.004

2022 年 3 月 24 日

第 2 章、規則 31 またはクラスルールに違反した場合の裁量ペナルティー

質問 1

レース公示または帆走指示書に明記すれば第 2 章または規則 31 で裁量ペナルティーの対象になりますか？

回答 1

なります。

規則 64 は失格以外のペナルティーを適用することを認めています。
これには裁量ペナルティーも含まれます。

質問 2

レース公示または帆走指示書にクラスルール違反を明記すれば裁量ペナルティーの対象となりますか？

回答 2

なります。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

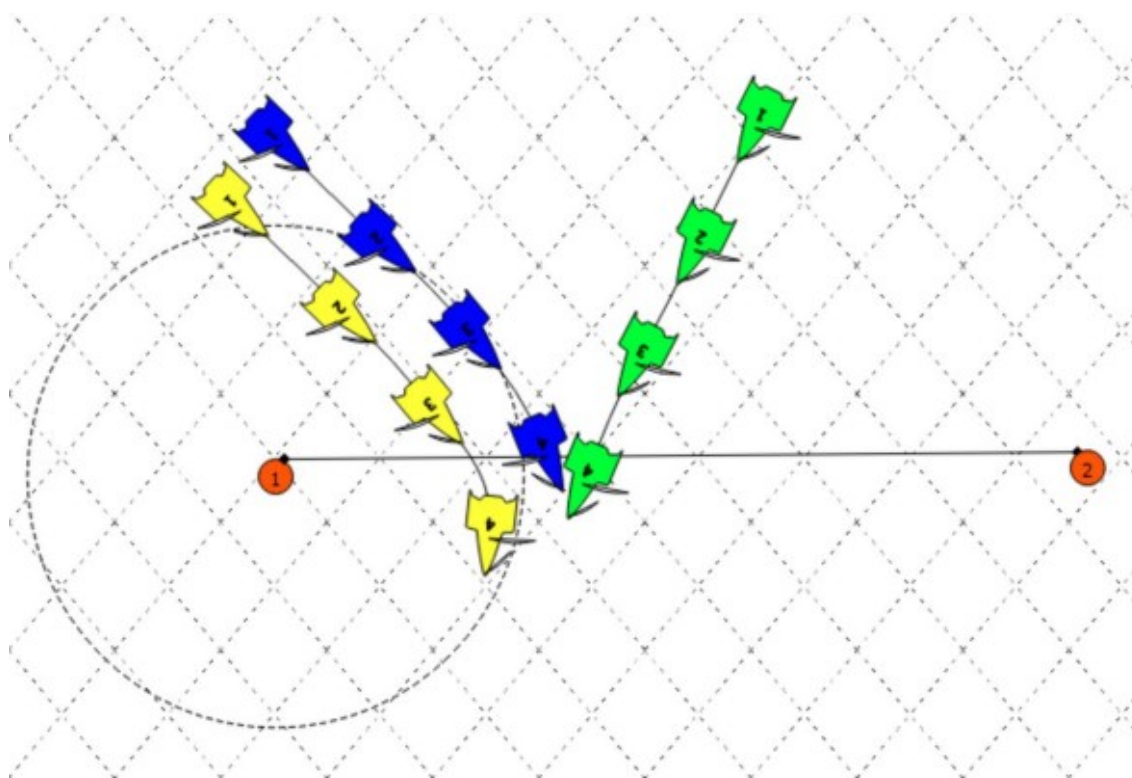
Q&A 2022.005

2022 年 4 月 11 日

ダウンウィンドでフィニッシュする 3 艇の状況

状況

49er がマークとの間でフィニッシュしている。4 の位置でブルーがまだゾーンの中にいる時、ブルーとグリーン間で損傷または負傷もない接触があった。



質問 1

ブルーは規則 10 と 14 に違反しても免罪されるか？

回答 1

はい。

イエローがゾーンに入ったとき、イエローはブルーとグリーンの内側にオーバーラップしており、グリーンはブルーとイエローの障害物であった。

ーもしプロテスト委員会が、イエローが 3 と 4 の間の位置で資格のあるマーク・ルーム内を帆走していたと認定すれば規則 18 が適用され規則 19 は適用されない。規則 19.1 (b) 参照。

ブルーは得る資格のあるマーク・ルームの範囲内を帆走しており規則 43.1 (b) により規則 10 の違反が免罪される。

-もしプロテスト委員会がイエローにマーク・ルームが与えられていたと判断した場合、規則 18 は適用されなくなり、規則 19 が適用される。ブルーはイエローとグリーンにルームを得る資格があり、イエローが規則 19.2 を違反したことにより、規則 10 の違反を余儀なくされたので、規則 43.1 (b) により免罪される。

ブルーはグリーンからのマーク・ルーム、イエローからのルームの資格があり、接触によって損傷も障害もなかったので規則 43.1 (c) によって規則 14 の違反は免罪される。

質問 2

もし前の質問の答えがノーならブルーはどのコースを帆走すれば、資格のあるマーク・ルーム内を帆走したと見なされるか？

回答 2

該当しない。

回答 1 参照

質問 3

イエローまたはグリーンは何か規則を違反したか？

回答 3

場合による。

回答 1 を参照

質問 4

もしフィニッシュではなくゲートを通過して、次のコースがビートででも答えは同じか？

回答 4

はい。

規則 T 1 (a) 運用

質問 1 の状況

レースでは付則 T が適用されている。

抗議は、第 2 章の規則（または第 31 条）に関するインシデントである。

審問の開始前までには、Post-Race Penalty（レース後ペナルティ）を履行した艇はなかった。

プロテスト委員会は判決を通告した後、プロテスト委員会は審問の再開を決定した。

質問 1

艇は、審問が再開される前にレース後ペナルティを履行することができるか？

回答 1

できない。

付則 T1(a)では、レース後にペナルティを履行することができる最も遅い時間が規定され、該当するインシデントに関する審問が開始されるまでの間としている。

質問 2 の状況

レースでは付則 T が適用されている。

抗議は、第 2 章の規則（または第 31 条）に関するインシデントである。

審問の開始前までには、Post-Race Penalty（レース後ペナルティ）を履行した艇はなかった。

その抗議における判決がなされた後であれば、規則 70.1(a)に基づいて各国連盟への上告ができる。

質問 2

各国連盟の判決が、審問を再開または新たな審問を行うことになった場合、当事者は新たな審問または再審が開始されるまでの間に Post-Race Penalty（レース後ペナルティ）を履行することができるか？

回答 2

できない。

その資格は最初の審問が開始された時点で終了している。規則 T1(a)を参照。

質問 3 の状況

レースでは付則 T が適用されている。

第 2 章の規則（または第 31 条）に関するインシデントについて、抗議が申し立てられた。

その抗議については審問が開催されなければ、規則 70.1(b)に基づいて各国連盟に上告することができる。

質問 3

各国連盟は、プロテスト委員会が抗議の審問開催を決定した場合、この審問が始まるまでの間に Post-Race Penalty（レース後ペナルティ）を履行することができるか？

回答 3

できる。

これは、規則 T 1 (a) による。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2022.007

25 August 2022

帆走指示書の発行義務

状況 1

主催者は大会のレース公示を発行した。大会の結果は年間総合ランキングの得点に貢献するものである。レース委員会は帆走指示書を発行しなかったが、シリーズのレースを実施し得点を記録した。

質問 1

レース委員会がレースの得点を記録することで、有効な大会になるか？

回答 1

状況による。

レース委員会は、規則 **90.2(a)**により文書による帆走指示書を発行し、規則 **25.1**によりレース開始前に各艇が入手できるようにすることが義務づけられている。ただし、レース公示と帆走指示書を別々に発行することは義務ではないので、規則 **J2**の要件を満たしていれば、一つの文書で発行することができる。そうしないと、どの艇がスタートし、コースを帆走し、ゴールしたのか判断が不可能だからだ。したがって、規則 **90.3(a)**の要件を満たしていないため、レースの得点を記録することはできない。

状況 2

あるセーラーがこの大会にエントリーしたが、帆走指示書がないため、帆走しなかった。

質問 2

質問 1 の答えが「はい」の場合、セーラーは、自分の過失によって年間ランキングの得点が明らかに悪くなったという主張に基づいて救済を受けることができるか？

回答 2

規則 **J2**で要求される情報を公表しないことは、レース委員会の不適切な行為であり、艇はそれに基づく救済を求めることができる。救済を認める前に、プロテスト委員会は救済を認める他の条件が満たされているかどうかを判断しなければならない（例：その不適切な行為が艇の過失なしに艇の得点を明らかに悪化させたかどうか）。ただし、救済要求を決定する際、プロテスト委員会は、**RRS**で理解されるようなシリーズのレースでない限り、「年間順位」にどのような影響があるかを考慮しない。

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

Q&A 2022.008

25 August 2022

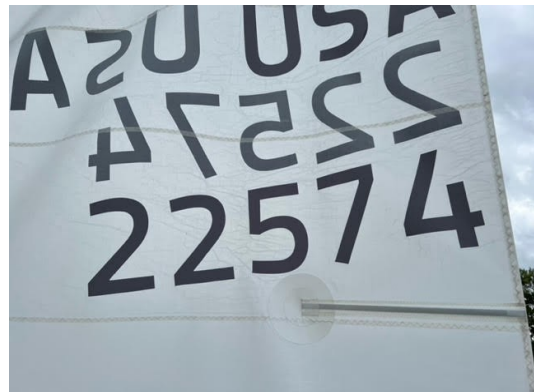
セイルナンバーに使用されている書体

質問 1

サンセリフ書体で、写真のように開いた
「4」をセイルナンバーとして使用する場合
、その書体は規則に適合するか？

回答 1

する。



この写真に写っているセイルナンバーは、規則G1.2 (a) のすべての要件を満たしている。

- ・アラビア数字で書かれていること
- ・全ての数字が同じ色であること
- ・セイル本体と強い対照的な色が使われていること
- ・書体がサンセリフ書体であること
- ・セイルを展開した時にはっきりと読み取れること

開いている「4」のすべてのバリエーションが最後の要件を満たすわけではないことに注意する必要がある。

読み易さについてはケースバイケースで判断されなければならない。

例えば数字や文字がデジタルの「8」のような書体で作られた数字や文字、あるいは四角い数字の切り抜きで作られた「8」はこの要件に適合しない。

1つ1つは明らかに読み易いがセイルの両面に使用すると混乱を招く恐れがあるため、規則G1.2 (a) には適合していない。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2022.009

17 October 2022

部品交換の許可

状況

クラス規則では、「各艇は、バテンを除く装備一式を 1 大会に 1 セットのみ計測することができる。レース委員会は、紛失または修理不能な損傷を受けた部品^①の交換を認めることがある。」とある。

組織委員会は、本大会のためにテクニカル委員会を任命した。

質問

テクニカル委員会が交換を承認することは出来るか？

回答

出来ない

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

Q&A 2022.010

28 November 2022

Wearing modified harness

Situation

Class rules permit the use of a harness, with a maximum weight of 4kgs.

A competitor uses a harness which weighed 2.5kg when purchased and 3,9 kg after being modified.

Question

Will it qualify as wearing equipment for the purpose of increasing competitor's weight?

Answer

It depends.

If the primary purpose for modifying the harness is to increase its weight by adding heavyweight elements or components, wearing such equipment will be considered as purposeful increasing of competitor's weight and therefore it will break rule 50.1(a), even if the harness is within the maximum weight allowed by the class rules.

The same principle applies to wearing an unnecessarily heavy unmodified equipment.

改造ハーネスの着用

状況

クラス規則では、最大重量 **4kg** のハーネスを使用することが認められている。
ある選手が、購入時 **2.5kg**、改造後 **3.9kg** のハーネスを使用している。

質問

競技者の体重を増加させる目的の装備に該当するか？

回答

場合による。

ハーネスを改造する主な目的が、重量のある要素や部品を追加して重量を増やすことである場合、そのような装備の着用は、競技者の重量を意図的に増加させるとみなされ、たとえばハーネスがクラス規則で認められている最大重量内であっても、規則 **50.1 (a)** に違反することになる。不必要に重い無改造の装備を身につけるのも、同じ原理である。

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

Q&A 2023.003

13 April 2023

2つのカイトの衝突

状況

2つのカイトボードは、10～15ノットの風の中、同じタックで風下へ帆走していた。カイトボードBはカイトボードAのクリア・アスターンで、また同じライン上にあり、両者の距離は10メートルであった。

カイトボードAのフォイルは水中に垂れた見えないナイロンシートを横切り、突然フォイルが脱落したが、カイトは水中に触れていない状態であった。

乗員は残っていたが操舵不能であった。

その1秒後カイトボードBはカイトボードAに衝突し損傷が発生した。

質問1

カイトボードAのフォイルが突然落下したがカイトは飛んでいた場合、直ちに復元中とみなすべきか？

回答1

はい。

転覆しない限り、カイトボードは操舵不能となった時から回復するまでを復元中であるという。

定義「回復中」を参照。

カイトは水中に落ちてなく、またラインも他のカイトとは絡まっていないため、カイトボードAは転覆していない。

質問2

カイトボードBは規則14に違反したか？

回答2

していない。

カイトボードBがカイトボードAとの接触を避けることは、両者の距離、風の状態、航行速度からして合理的に不可能であった。

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

Q&A 2023.004

03 May 2023

コース短縮

状況 1

コースタルレースの帆走指示書で、コースが短縮される場合には、最初の艇が指定された緯度線を超える前に通知することが記載されていた。

レース委員会は、コース短縮を決定し、その旨を通知した。

抗議や救済の要求はなく、レースは記録され、賞品が与えられた。

レース委員会は、すでに 1 艇が緯度線を越えた後に通告していたことを後で知った。

レース委員会は何の処置も取らなかった。

質問 1

レース委員会は、間違いを犯したことを知った場合、何の処置を取らなくてもよいのか？

回答 1

取らなくてもよい

レース委員会がミスをしたときに利用できる手続きは

(a) 競技の公正さに直接影響する理由がある場合、レースを中止する、または

(b) レース委員会の不適切な処置または不手際によって影響を受けた艇の救済を要求すること。規則 32.1(d) および 60.2(b) 参照

競技の公正さに影響がない場合、またはレース委員会のミスで艇の得点が明らかに悪くなっていない場合は、レース委員会はいかなる措置も取る必要はない。

質問 2

レース委員会が記録前にその誤りに気づけば、答えは変わっていたか？

回答 2

変わっていない。

回答 1 を参照

状況 2

帆走指示書にはこう書かれている。‘コース短縮は行わない。これは規則 32 を変更するものである。’ 3 週のレースで、各周帆走時に艇がラインを通過することが義務付けられていた。同じラインをフィニッシュラインとして特定されていた。このレースにタイムリミットは無い。風が弱まり、レース委員会は 2 回目のライン通過の前に音響 2 声とともに S 旗を掲揚した。艇 A は、帆走指示書を理解した上で、コースを帆走し、3 周目を終了した。他の艇は 2 周目を帆走後、レース・エリアを離れた。

質問 1

規則 28 に基づいてレースで帆走したのはどの艇か？

回答 1

艇 **A** だけが、帆走指示書に指定されたコースを帆走し、規則 **28** を遵守した。

質問 2

レース委員会が音響 2 声とともに **S** 旗を掲示することに不適切な行為や不手際があったか。

回答 2

はい。

規則 **32** は、規則 **85** と **86** に従った帆走指示書によって変更されたため、規則 **32** に規定されたコース短縮の手続きは利用できなかった。

質問 3

タイムリミットがあり、レース委員会がタイムリミット内にフィニッシュする艇はないと判断したが、艇 **A** がタイムリミット内に **3** 周した場合、前問の答えは異なるか？

回答 3

いいえ

回答 2 を参照

質問 4

レース委員会が帆走指示書を見落としていた場合、質問 **2** の回答は異なるか？

回答 4

いいえ

レース委員会は、規則 **5** に定める競技の実施および判定において、規則に従うものである。

質問 5

タイムリミットがあり、その時間内に **3** 周を終える艇がいる可能性が低いとレースオフィサーが判断した場合、レース委員会にはどのような手順があるか？

回答 5

コースを短縮する選択肢がレース委員会になく、どの艇もタイムリミット内にフィニッシュする見込みがない場合、レース委員会は、反復音響「・・・」を伴う **C** 旗の掲示によってレグの長さを短縮するか、レースを中止できる。規則 **32.1(b)** および **33(b)** を参照。

World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

Q&A 2023.005

03 May 2023

規則 17 ペナルティ履行のために操船している間

状況

付則 MR を適用する。イエローはスターボードタックで後方を確認しているが、同じくスターボードタックのブルーの風下で 2 艇身以内の距離でオーバーラップになった。イエローはプロパーコースを超えて帆走している。

質問 1

イエローは規則 17 に違反したか？

回答 1

はい。

質問 2

質問 1 の答えが「はい」の場合、イエローがプロパーコースより風上を帆走中に、ペナルティを履行するための操船をした場合、規則 17 に違反するか？

回答 2

はい。

ペナルティを履行する、またはペナルティを履行するように操船する艇は、MR1.1(a)にあるように、プロパーコースを帆走していない。

しかし、艇が 2 艇身以内でオーバーラップして、同じタックにある間は、規則 17 が引き続き適用される。

したがって、イエローがプロパーコースを超えて帆走した場合、ルール 17 に違反することになる。

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.