

World Sailing  
セーリング競技規則  
Q&A 集

2020年4月7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

## Introduction

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 に公表されます。

Q&A パネルは、レース委員会、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る。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 が掲載されていません。

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、競技役員マニュアル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。

「セーリング競技規則 (RRS)」の新しいバージョンが公開されても過去の質問と回答は更新されないため、この小冊子には2017年から2020年までの期間に関連すると考えられる質問と回答のみが含まれます。このブックレットでそれらは期限切れまたは保持されます。

このサービスは上告手続きの‘代替え’として使用ではありません。  
その目的はRRSに対する質問に考慮された意見を提供するものです。

パネル委員長を務めている Marina Psychogyiou (GRE)、パネル副委員長Tatiana Ermakova (RUS) とパネルの作業に参加している役員に私たちは感謝します。

Mats Bjorklund (FIN) Bence Böröcz (HUN) Lance Burger (RSA) Natalia Chubenko (RUS) Rosemary Collins (AUS) Giorgio Davanzo (ITA) Russell Green (NZL) Rick Hatch (CAN) Timo Haß (GER) Sungchul Jeong (KOR) Ewa Jodlowska (POL) Michal Jodlowski (POL) Trevor Lewis (GBR) Flavio Naveria (ARG) Andrus Poksi (EST) Manuel Santos e Silva (POR) David de Vries (AHO) Bruno de Wannemaeker (BEL)

John Doerr Jan Stage  
Chairman Chairman  
World Sailing World Sailing  
Racing Rules Committee Race Officials Committee

**Last update: 7 April 2020**

## World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

### 発行順コンテンツ

Q&A 2017 003	報告書受け取りの締切時刻および規則 69 の報告
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 2017 005	スタートラインで押し出された場合
Q&A 2017 006	規則違反に気づかない場合
Q&A 2018 002	複数のシリーズから成るレガッタにおける救済
Q&A 2018 003	時間の修正における小数点
Q&A 2018 004	デジタルセールナンバー
Q&A 2018 005	掲示と L 旗の掲揚
Q&A 2018 006	主催団体による決定
Q&A 2018 007	損傷、傷害と適切なペナルティー
Q&A 2018 008	規則 53 に従うこと
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 2018 011	支援者
Q&A 2018 012	得点ペナルティー
Q&A 2018 013	艇の所有者の権利
Q&A 2018 014	艇がフィニッシュした後のレースの中止
Q&A 2018 015	「プロテスト」という声かけの翻訳
Q&A 2018 016	満たされたエントリーと得点
Q&A 2018 017	マークルームとマークとの接触
Q&A 2019 001	マークに付着した物体
Q&A 2019 002	定義「避けている」と規則 16.1
Q&A 2019 003	プラクティスレースでのインシデントにおけるペナルティーと救済
Q&A 2019 004	規則 55 の変更
Q&A 2019 005	レース公示における主催団体
Q&A 2019 006	付則 T と基本原則
Q&A 2019 007	マークの紛失と移動する置き換えマーク
Q&A 2019 008	風上のフィニッシュマークにおける規則 18.3
Q&A 2019 009	規則 51 とビルジ
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 013	上告における MNA の責任

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.

Q&A 2019 014	審問の再開に関する規則および質問
Q&A 2019 015	特別な大会と規則 89.1
Q&A 2019 017	アウトリガーの使用
Q&A 2019 018	調停
Q&A 2019 019	ペナルティー履行のタイミング
Q&A 2020 001	規則 14 に関する質問
Q&A 2020 002	規則 89.1 に関する質問
Q&A 2020 003	審問の当事者
Q&A 2020 004	適切な救済の算出
Q&A 2020 005	救済に関する質問
Q&A 2020 006	大会終了後の抗議
Q&A 2020 007	MNA ではない国のセーラーの資格
Q&A 2020 008	スタートとフィニッシュにおける規則 31
Q&A 2020 009	フィニッシュラインにおける規則 18.4

## セクション別コンテンツ

A-レース信号	
Q&A 2018 005	掲示と L 旗の掲揚

B-定義	
Q&A 2019 001	マークに付着した物体

C-基本原則	
Q&A 2017 006	規則違反に気づかない場合
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 2018 017	マークルームとマークとの接触
Q&A 2019 002	定義「避けている」と規則 16.1
Q&A 2019 008	風上のフィニッシュマークにおける規則 18.3
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&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.

F-第 3 章 レースの実施	
Q&A 2018 014	艇がフィニッシュした後のレースの中止
Q&A 2019 007	マークの紛失と移動する置き換えマーク
Q&A 2020 008	スタートとフィニッシュにおける規則 31

G-第 4 章 レース中のその他の要件	
Q&A 2018 007	損傷、傷害と適切なペナルティー
Q&A 2018 008	規則 53 に従うこと
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 004	規則 55 の変更
Q&A 2019 009	規則 51 とビルジ
Q&A 2019 017	アウトリガーの使用
Q&A 2019 019	ペナルティー履行のタイミング

H-第 5 章 抗議、救済、審問、不正行為および上告	
Q&A 2017 003	報告書受け取りの締切時刻および規則 69 の報告
Q&A 2017 005	スタートラインで押し出された場合
Q&A 2018 002	複数のシリーズから成るレガッタにおける救済
Q&A 2018 006	主催団体による決定
Q&A 2018 009	当事者が遅れて審問に参加する場合
Q&A 2018 011	支援者
Q&A 2018 012	得点ペナルティー
Q&A 2018 015	「プロテスト」という声かけの翻訳
Q&A 2019 003	プラクティスレースでのインシデントにおけるペナルティーと救済
Q&A 2019 013	上告における MNA の責任
Q&A 2019 014	審問の再開に関する規則および質問
Q&A 2019 018	調停
Q&A 2020 003	審問の当事者
Q&A 2020 004	適切な救済の算出
Q&A 2020 005	救済に関する質問
Q&A 2020 006	大会終了後の抗議

I-参加と資格	
	現在のところ、このセクションの Q&A 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.

J-レースの主催		
	Q&A 2018 003	時間の修正における小数点
	Q&A 2018 016	満たされたエントリーと得点
	Q&A 2019 005	レース公示における主催団体
	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 015	特別な大会と規則 89.1
	Q&A 2020 002	規則 89.1 に関する質問
	Q&A 2020 007	MNA ではない国のセーラーの資格

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 2018 004	デジタルセールナンバー
	Q&A 2018 013	艇の所有者の権利

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 競技規則 Q&A サービス

### **J 001      Q&A 2017.003**

2017年10月2日公表

#### 状況

レガッタは5日間にわたって8レースが予定されていた。第2レース中に、ポートタックの艇Aとスターボードタックの艇Bの間で接触があった。インシデントの結果、Aは2回転ペナルティーを履行し、Bはそのレースをリタイアした。水上で、Bは冒瀆的で好ましくない言葉を叫んだ。Aは陸上に戻った時にリタイア報告書にサインした。

表彰式の後に、Aはプロテスト委員会事務局に規則69に関する報告書を提出した。

#### 質問1

プロテスト委員会事務局は、その報告が抗議締切時刻の後に大会が終わった後に提出されたことを理由として受け取ることを拒否できるか？

#### 回答1

できない。規則69の違反の可能性について通知することに締切時刻は無い。さらに、プロテスト委員会だけがその妥当性について決定できる。抗議、要求、報告は必ずプロテスト委員会に送付されなければならない。

#### 質問2

規則69に基づく報告を作成する期限はいつか？

#### 回答2

規則には規則69に基づく報告を作成する期限は定められていない。ただし、プロテスト委員会は審問を行うか決めるときに報告の適時性と遅れた理由について考慮しなければならない。

## 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、規則を明確にあらわすものではなく、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 競技規則 Q&A サービス

### **J 002      Q&A 2017.005**

2017年10月5日公表

#### 状況

状況と事実は、艇Bが規則2に違反していることを除いてWS ケース140質問1と同じ：

レースが規則 30.3、U 旗規則、または規則 30.4、黒色旗規則に基づいてスタートされた。スタート信号の 20 秒前に艇Aと艇Bの間でインシデントが起こった。レース委員会はAの一部がコース・サイドにあることを特定した。A はスタート・ラインのプレスタート・サイドに戻らず、コースの帆走を続け、フィニッシュした。レース委員会はAをUFDまたはBFDと適切に記録した。

AはBに対する有効な抗議を申し立てた。プロテスト委員会は2章の規則違反でBを失格とした。プロテスト委員会はBの規則違反の結果、Aは規則30.3または30.4違反を強いられたと認定した。また、傷害も物理的損傷も無く、Bは規則2「公正な帆走」に違反していると認定した。

#### 質問

Aは規則62.1(d)に基づいて救済を受ける資格があったか？

#### 回答

Aがスタート・ラインのプレスタート・サイドに戻らず、正しくスタートせず、コースを帆走してフィニッシュしない場合、規則28.1に従うことを妨げるものはなく、したがって規則62.1の「その艇の過失ではなく」という条件を満たさないため、救済を受ける資格が無い。ケース140の回答1のように、Aの得点はDNSになる。

A がスタート・ラインのプレスタート・サイドに戻り、正しくスタートし、コースを帆走してフィニッシュした場合、プロテスト委員会はAの規則30.3または規則30.4違反を免罪とし、規則A3に従いAのフィニッシュ順位を決定し、それに応じて他の艇の得点を調整するのがよい。

また、規則62.1 (d) に基づきプロテスト委員会が、Aのフィニッシュ時間またはフィニッシュ位置がBの規則2違反により著しく悪くなったと事実を認定した場合には、フィニッシュ順位よりも良い点で救済を受ける資格がある。

## World Sailing 競技規則 Q&A サービス

### **A001**      **Q&A2017.007**

2017年11月23日公表

#### 状況

艇はクラス規則またはセーリング競技規則に違反したが、レース中や抗議の締切時刻またはリタイア届の締切時刻まで、規則に違反したことに気づいていない。これらの締切時刻のしばらく後に艇が規則に違反したことに気づく。

例えば次のとおり。

- a 風上オフセット・マークを回航している時、艇のスピネーカーがマークと接触したが、乗員は接触を見たり聞いたり感じたりしていない。その日のレース終了後に、すべての締切時刻が経過してしばらく後、彼らはマーク回航のビデオを見る。ビデオは衝突を明確に示している。
- b 艇は専門のボートビルダーによって修復されている。ビルダーは、修理を行う際に、艇がクラス規則に適合しない技術または材料を使用した。この欠陥は、オーナーまたは様々な大会で艇をチェックするメジャーには明らかではない。いくつかの大会が終了した後、オーナーは艇がいくつかの大会でクラス規則に適合していなかったことを知る。
- c 競技者はインシデント（水上または陸上において）を認識しているが、適用される規則の理解や解釈が正しくないため、規則に違反していないと思いこんでいる。その後、競技者は正しい解釈を認識し、いくつかの大会で規則に違反したことに気づく。インシデントが起こった時にはペナルティーは履行されず、有効な抗議も提出されていない。

#### 質問 1

艇にリタイアの義務はあるのか、そうであればその方法は？

#### 回答 1

ある。セーリング競技規則にはリタイアの締切時刻はない。基本原則 - スポーツマンシップと規則は、競技者が規則に違反した場合、速やかにペナルティーを履行することであり、それはリタイアの場合もあると述べている。艇がその違反に気付くと速やかに、帆走指示書に記載されているフィニッシュ後のリタイアに関する手続きを行わなければならない。

#### 質問 2

レースや大会の後に艇がリタイアする場合は、レース/大会の結果を修正する必要があるか？

#### 回答 2

ある。規則A6.1にあてはまる。

### 質問 3

大会のレベル（オリンピックまたは水曜日の夕方のビールレース）によって、答えは違うか？

### 回答 3

変わらない。

### 質問 4

もし違反により艇が有利になったか否か、または重大な規則違反したか否かにより答えは違うのか？

### 回答 4

変わらない

### 質問 5

艇が、その日のレースの締切時刻後に、大会やシリーズが終了する前に規則に違反したことに気がついた場合、答えは違うか？

### 回答 5

変わらない

### 質問 6

艇は規則に違反したことに気付くと速やかに、レース終了後または大会終了後にリタイアする義務を負うという回答である場合、そうしなかったら規則69の不正行為に抵触するか？

### 回答 6

規則 69 に基づくプロテスト委員会の処置は、競技者が不正行為をしたとプロテスト委員会が判断した場合にのみ行われる。

## World Sailing 競技規則 Q&A サービス

### **J 003      Q&A 2018.002**

2018 年 2 月 6 日公表

#### 状況

6レースある予選シリーズの大会にて、艇は避けている必要があった船舶（レースの合間にコースのプレスタート・エリアにいた旗を掲揚していないメディア艇）との接触により損傷を受け、第4,5および6レースを完了できなかった。競技者は第1,2そして3レースは完了した。

#### 質問

大会が複数のシリーズ（オープニング・シリーズ、予選シリーズ、ファイナル・シリーズ等）で構成されている場合、救済を与えてWorld Sailing ケース116で示されている原則を維持するためにはプロテスト委員会はどのようにすべきか？

#### 回答

規則62に基づき艇が救済の資格を持つとプロテスト委員会が認めた場合、ケース116を適用するために予選シリーズは別のシリーズとみなされなければならない。ケース116の前文では、シリーズの得点（この場合は予選シリーズ）を含むレースの半分またはそれ以上の平均得点をその艇に与えることは、シリーズの他艇に対して公平ではないと述べている。カットレースがなければ、予選シリーズ6レースの得点はその艇の得点に含まれ、カットレースがあれば、予選シリーズ5レースの得点はその艇の得点に含まれる。どちらの場合も、ケース116に従うために、平均得点を最大2レースに与えることが出来る。

## World Sailing 競技規則 Q&A サービス

### **F 001      Q&A 2018.003**

2018 年2 月10 日公表

#### 状況

ハンディキャップ/レーティング・システムを使用している大会で、レース公示と帆走指示書には、艇の修正時間をどのように丸めるか（最も近い秒、切り上げまたは切り捨て、有効数字の桁数など）の言及はなかった。

成績は、結果を丸めるために使用されるシステムによって大きく変わりうる。例えば、02:23:14.5 と 02:23:15.4 の修正時間を持つ2つの艇は両方とも 02:23:15 に丸める。上記の例の0.9秒は、艇が10ノットで動いているとき約15フィート/4.5メートルの差である。

#### 質問

ハンディキャップ/レーティング・システムが丸めに関して言及していないとき、艇の修正時間を最も近い秒に丸めるのはレース委員会の誤りか？

#### 回答

はい。規則A3は、修正時間によって艇のフィニッシュ順位を決定することを要求している。

"修正時間を任意の小数点以下の桁数まで計算することは、存在しない時間精度を意味する。ただし、艇の修正時間を丸めるための条項が規則に含まれていない場合は、任意の時間単位で丸めるのは正しくない。

IRCやORCを含む多くのレーティング・システムでは、修正時間は最も近い秒に丸められなければならないと規定している。レーティング・システムに規定がない場合、レース公示または帆走指示書には、規則A3が変更されたという条項を含むことができる。

## World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

**L 001**

**Q&A 2018.004**

*13 August 2018*

### 質問

規則 **G1.2** ではセール番号にヘルベティカと同じか、それ以上に判読しやすい市販の書体の使用を求めている。デジタルフォントのセール番号の場合、規則 **G1.2** を満たすか？

### 回答

いいえ。1つずつ検討するとデジタルフォントのセール番号は明確に判別することができる。しかし、セールの両側に適用すると混乱を招く可能性があるため、規則 **G1.2(a)** を満たさない。

## World Sailing 競技規則 Q&A サービス

### **G 001 Q&A 2018.005**

2018年7月2日公表

#### 質問

規則 62.1 (a) では、通知を掲示するための他のすべての要件が満たされている場合、音響信号一声と共にL旗を掲揚すること無く、公式掲示板上で競技者に通知することは、委員会の不適切な処置または不手際とみなされるか？

#### 回答

状況によって異なる。レース信号では、陸上で音響信号一声とともに掲揚される L 旗は、競技者へ通告が掲示されていることを意味するが、L 旗の掲揚を要求している規則はない。

競技者には公式掲示板を確認する責任がある。しかし、L旗を掲揚することによりセイラーに注意を喚起し、通告が競技結果に影響を与える可能性のある情報が含まれている場合、L旗を掲揚できないことは規則 62.1 (a) に関する不適切な処置または不手際となる。

競技者に通告を掲示する際にL旗を掲揚できないことが委員会の不適切な処置または不手際であるとプロテスト委員会が認めた場合であっても、救済を与えるためには規則 62 のその他の要件も満たさなければならない。

特にその通告が即時の影響を及ぼす事項に関するものである場合は、競技役員からの通告の掲示に対し注意を喚起することが推奨される。

## World Sailing 競技規則 Q&A サービス

### **J 004 Q&A 2018.006**

2018年7月9日公表

#### 質問

各国連盟が自ら明らかな誤りを犯したかもしれないと判断した場合、または重要な新しい証拠や、World Sailing からの新しい解釈が得られた場合、各国連盟はその判決を変更することができるか？

#### 回答

規則 71 に基づく各国連盟による判決、つまり各国連盟の裁決は、規則 71.4 により統括されている。これらの裁決は、規則に書かれているとおり最終であり、その各国連盟を含むいかなる者も変更することはできない。

規則 69.2(j) に基づく報告を受けて行われる各国連盟による裁決は、World Sailing 規程 35（規則 69.3 を参照）に統括されている。World Sailing 規程の解釈は、World Sailing 規約委員会（規定 16.1 参照）の責任範囲であり、Q&A パネルの権限を超えている。

# World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

**M 001**

**Q&A 2018.007**

22 July 2018

## 質問 1

セーリング競技規則（RRS）序文では、RRS で使用されるいくつかの用語が定義されています。「艇」は、以下の意味で定義されています：セールボートおよび乗艇している乗員。

- a) これは RRS が適用されるセールボートを意味しますか？
- b) 「艇」という用語は、ボードやカイトボードやウィンドサーフィンのようなセーリング競技で使用する他の形式の機器もカバーしていますか？

## 回答 1

- a) 「艇」とは、セーリング競技規則が適用されるセールボートおよび乗艇している乗員を意味する。セーリング競技規則は、ルールが適用されないボートに「船舶」という言葉を使用しています。第 2 章の前文を参照してください。
- b) はい。付則 B と付則 F の前文を参照してください。

## 質問 2

規則 14 接触の回避 は、：艇は、常識的に可能な場合には、他艇の接触を回避しなければならないと述べており、規則 14 (b) では「この規則に違反したとしても、接触によって損傷または傷害が起きなかった場合には免罪されなければならない」という用語が用いられている。

第 2 章の前文および規則 44.1(b)において、「傷害または重大な損傷」という用語が使用されている。

この規則の「損傷または傷害」および「傷害または重大な損傷」という用語は、関与する艇の(重大な)損傷または障害を指すか、または例えばマーク、レース委員会船、ジュリー船、レジャー船または観客船なども含まれるか？

## 回答 2

第 2 章および規則 14 (b) の前文の「損傷または傷害」および「傷害または重大な損傷」という用語は、セーリングエリアの中または近くを帆走中のレースをしようとしているか、レースしているか、レースを行っているボートの「損傷または傷害」および「傷害または重大な損傷」を指す。

規則 44.1 (b) の「傷害または重大な損傷」という用語は、他艇とのインシデントにおける第 2 章の規則もしくは規則 31 に違反した艇の直接的な結果として発生した場合、レースエリアのいかなる人またはいかなる物、質問の例を含む、に対する傷害または重大な損傷を指す。。

IRPCAS が適用される場合、規則 14 (b) を含む第 2 章の規則は適用されない、規則 44 に基づく免罪も適用もされない。したがって、セーリング競技規則に準拠している船とそうでない船舶との間のインシデントでは、これらの規則で使用されている「損傷または傷害」および「傷害または重大な損傷」という用語は関係ありません。

### 質問 3

規則 62.1 (b) は、「傷害または物理的損害」という用語を使用する。

この規則の「傷害または物理的損傷」という用語は、救済を要求する艇での傷害または身体的損傷を指しますか、またはそれが他の艇または物に傷害または物理的損傷を与える可能性がありますか？  
例えば、別の艇が押した為にマークが船上に乗り、その艇が救済を要求している。マークが潰れてしばらくの間この艇に絡みついたが艇自体には損傷はない。この場合この潰れたマークは規則 62.1 (b) が規定している深刻な損傷に該当するか？

### 回答 3

この例の潰れたマークは、損傷を受けていても損傷していなくてもよいが、ルール 62.1 (b) は所定の状況には適用されない。この規則における「傷害または物理的損傷」という用語は、救済を要求する艇の傷害または物理的損傷を指す。

規則 62.1 (b) に基づく救済を与えるためには、物理的な損傷または傷害によって、また艇自身の過失によらず、着順が悪化していなければならない。インシデントにより傷害または身体的損傷が生じたことは十分ではない。

### 質問 4

「損傷」と「物理的損傷」の違いは何ですか？

### 回答 4

ルール 62.1 (b) の「物理的」という言葉は、インシデントの結果として競技者の心の状態に対する損傷に基づく救済を艇が与えられないことを明確にしている。

## World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

**L 002**

**Q&A 2018.008**

*23 July 2018*

### 状況

規則 53 表面摩擦には、以下のように記述されている。

艇は、ポリマーのような物質を噴出させたり、放出させたりしてはならない。また、境界層の内側の水流の特性を改良し得るような特殊構造の表面を用いてはならない。

### 質問

艇の艇体にはどのような措置を行っても良いか、規則 53 に違反することなく適用できる製品は何か？

### 回答

以下は、いずれも規則 53 に従っている。

- ・艇体の塗装、研磨、防汚、滑らかで連続的な表面を有することを条件とする。
- ・艇体のサンディング、滑らかで連続的な表面を有することを条件とする。
- ・滑らかで連続的な表面を有するステッカーまたは他の艇体フィルム（ステッカーまたはフィルムの端を含む。）
- ・その他の適用、滑らかで連続的な表面を有することを条件とする。

以下は、規則53に従っていない。

- ・艇体表面またはその付近で物質を噴出、放出する。
- ・特定の場所で境界層を変更したり、外したりするため、構造または他の異なる質感を含むことができる様々な表面の艇体。

注意：クラス規則でサンディングおよび艇体の用途に個別の制限がされている場合がある。

# 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るべきである。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

**J 006**

**Q&A 2018.011**

4 September 2018

### 状況

審問の結果、プロテスト委員会は支援者に警告を発する。警告の後、支援者が支援される競技者の意思に反して再び規則を破る。

### 質問 1

プロテスト委員会は審問無しに競技者にペナルティーを課してもよいか？

### 回答 1

いいえ。

### 質問 2

答えが「いいえ」の場合、プロテスト委員会は競技者にどの規則に基づき抗議するのか？

### 回答 2

抗議とは艇がルールを破ったという申し立てである。艇（競技者）がそれ自身、規則を破らなかった場合、プロテスト委員会が抗議する根拠がない。

支援者が規則を破ったか否かを検討する規則 60.3(d)に基づくプロテスト委員会により招集される審問において、支援艇は当事者である。規則 60.3(d)に基づく審問は規則 63.9 に従って行われなければならない。従って、艇の代表者は規則 63.3(a)に基づき与えられた権利がある。規則 63.3(d)に基づく審問のため、規則 64.4(b)は、支援艇がペナルティーを課せられるかもしれない境遇にする。

### 注意

次のセーリング競技規則への変更は2017年11月にワールドセーリング年次会議で承認されて2018年1月1日に有効となっている。

定義において、**当事者**を次の通り変更する：

(e) 規則 60.3(d)または 69 に基づく審問の対象となる**支援者**、当該人物が支援するいかなる艇、規則 60.3(d)に基づく申し立てを提起するために指名された人物。

規則 63.1 を次の通り変更する：

#### 63.1 審問の要件

艇または競技者は、規則30.2、30.3、30.4、64.3(d)、69、78.2、A5、P2に規定された場合を除き、抗議の審問なしにペナルティーを課せられることはない。救済の判決は審問無しに行ってはならない。プロテスト委員会は、レース・オフィスに提出されてすべての**抗議**または救済の要求を審問しなければならない。ただし、プロテスト委員会が、**抗議**または救済の要求の取り下げを認めた場合を除く。

新規則 63.9 を追加する：

63.9 規則 60.3(d)に基づく審問—支援者

プロテスト委員会が規則 60.3(d)に基づき審問を招集することを決定した場合、**当事者**に与えられる情報が申し立てられた詳細でなければならないことと、人物が、申し立てを提起したプロテスト委員会によって任命されるかもしれないことを除き、規則 63.2、63.3、63.4 および 63.6 の手続きに直ちに従わなければならない。

規則 64.4 を次の通り変更する：

64.4 支援者に関する判決

- (a) プロテスト委員会は規則 63.3(b)または 69 に基づく審問の**当事者**である支援者が**規則**に違反したと判定した場合、次のことができる。
- (1) 警告を与える。
  - (2) その人物を大会もしくは開催地から排除する、または、権利もしくは特典を剥奪する
  - (3) **規則**の定めたとおり、プロテスト委員会の権限内で他の処置を行う。
- (b) プロテスト委員会は、次のいずれかの判定をした場合、**支援者**の**規則**違反を理由に、艇のある 1 つのレースにおける得点に、失格またはそれ以下の変更を加えることによって、規則 60.3(d)または 69 に基づく審問における当事者である艇にもペナルティーを課すことができる。
- (1) **支援者**の違反の結果、競技者が競技上有利になった可能性がある。
  - (2) プロテスト委員会が先の審問委続き、艇にペナルティーを課すことがあると書面で艇に警告した後、**支援者**がさらなる違反を犯した。

## World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

**E 001**

**Q&A 2018.012**

*4 September 2018*

### 状況

規則 44.3、「得点ペナルティー」は、オフショアイベントで適用される。

### 質問 1

艇がコースにおいていくつかのマークに接触した場合、艇はそれぞれのインシデントに対する得点ペナルティーを履行する必要がありますか？

### 回答 1

はい。得点ペナルティーは、1回転ペナルティーと2回転ペナルティーに代わるものです（規則 44.1 参照）。

従って、規則 31 に違反したかもしれない艇は、得点ペナルティーを履行することができる。

そして、これは1回転ペナルティーと同様に、個々のインシデントに適用される。

### 質問 2

艇がフィニッシュ・マークに接触する場合、艇はその得点ペナルティーを履行した後、再びコース・サイドからフィニッシュ・ラインを横切る必要があるか？

### 回答 2

いいえ。得点ペナルティーは1回転ペナルティーと2回転ペナルティーに代わるものであり、規則 44.2 は適用されない。従って、定義「フィニッシュ」の例外(a)は適用されない。艇が最初にコース・サイドからフィニッシュ・ラインを横切った時がフィニッシュとなる。

## World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

**M 002**

**Q&A 2018.013**

*4 September 2018*

### 質問 1

セーリング競技規則において艇の所有者とは誰を指しますか？

### 回答 1

用語” “所有者” はセーリング競技規則では定義されていない為海事又は一般に通常理解されている意味で使います。

それは艇が属する個人、パートナーシップ又は組織の場合もあります。

### 質問 2

セーリング競技規則においてチャーターした一時的な所有者又は人が所有者とみなされる事がありますか？

### 回答 2

いいえ。回答 1 を参照してください。

### 質問 3

セーリング競技規則において 1 艇に複数の所有者がいる場合はありますか？

### 回答 3

はい。回答 1 を参照してください。

### 質問 4

セーリング競技規則において登録をした所有者の権利とは何ですか？

### 回答 4

セーリング競技規則ではボートのオーナーにいかなる権利も与えません。規則 2、3.1(a)、3.2、3.3(d)、6、7、および 69.1(a) および 78.1 は、義務を負うが所有者に権利を与えることはありません。

### 質問 4

登録された所有者が艇に乗っていない場合、またはボートを別の人に貸している場合プロテストや救済の申請、または判決に対しての上訴を求める権利を持っていますか？

### 回答 4

いいえ。この場合所有者は艇の一部ではありません。（「用語解説」を参照）

## World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

**G 002**

**Q&A 2018.014**

*7 October 2018*

### 状況

全ての艇がレースを終えた後、レース委員会はレース中にマークの位置がズレていたことに気づいた。レース委員会はマークが流れたことによって数艇にとって不公平となったと判断した。

### 質問 1

レース委員会は全ての艇がフィニッシュした後、レースを中止にすることはありますか？

### 回答 1

はい。規則 32.1 を参照してください。

しかしながら 1 艇またはそれ以上の艇がフィニッシュした後、もし必要ならレース委員会は影響を受けた全ての艇に代わって救済を要求することによって、可能な限りレースを成立させる努力をすべきである。

レース委員会は結果を考慮した後に、それがレースやシリーズの全ての艇において公平な処置と確信した場合に限りレースを中止にする。

### 質問 2

もし答えが「はい」の場合、レース委員会はどのようにしてそのレースが中止になったことを伝えますか？

### 回答 2

レース委員会はその決定を通知しなければならない。その通知には決定の理由が含まれる場合もある。

もしレース委員会が終わったレースを中止と決定した時に、レースエリアで更なるレースのために艇が留まっていたら、レース委員会はレース委員会艇から L 旗を掲揚し浮いている選手達に通知するように試みる。

N 旗を掲揚することは終わったレースを中止にするという意味には適していません、レースが進行中の時に中止することを前提としています。

## World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

**J 007**

**Q&A 2018.015**

*7 October 2018*

### 質問

英語とは異なる「Protest」の発音や、抗議者の言語での「Protest」の訳は、規則 61.1(a)の声掛けの要求を満たせるか？

### 回答

規則 61.1 の目的は、被抗議者に抗議者の抗議の意志が知らされる事を確実にする事である。

次は規則 61.1(a)に従っている：

英語の「プロテスト」

-規則 61.1(a)の公式翻訳に示される「Protest」という語句の訳で、その意味が被抗議者に理解される「Protest」という語句の訳。

## World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

**F 002**

**Q&A 2018.016**

*9 December 2018*

### 状況

45 艇が 2 日間のレガッタに登録し、オンラインで参加料を支払った。レース公示では、艇は装備検査でセールを示すことを含む現地登録を完了しなければならないと記述されていた。登録した 40 艇が現地に現れ、レース公示の要件を満たした。

### 質問

スタートしなかった、フィニッシュしなかった、リタイアした、又は失格とされた艇の得点は何点になるか？

### 回答

41 点。40 艇が主催団体の要件を満たし、規則 75.1 に従いエントリーしている。

## World Sailing Racing Rules Question and Answer Service

**B 003**

**Q&A 2018.017**

*17 December 2018*

### 質問

状況によっては艇がマークに接触しても規則 3.1 に違反していない。  
定められた側でマークを通過する為のマークルールの資格のある艇がマークに接触を強いられた場合  
マークルールは与えられていたか？

### 回答

いいえ。  
たとえ規則に違反しなくても、艇にマークと接触を強いる事はシーマンライクではありません。  
これは付則 B、C、および F の定義「マークルール」の追加要件には関係ありません。

## 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

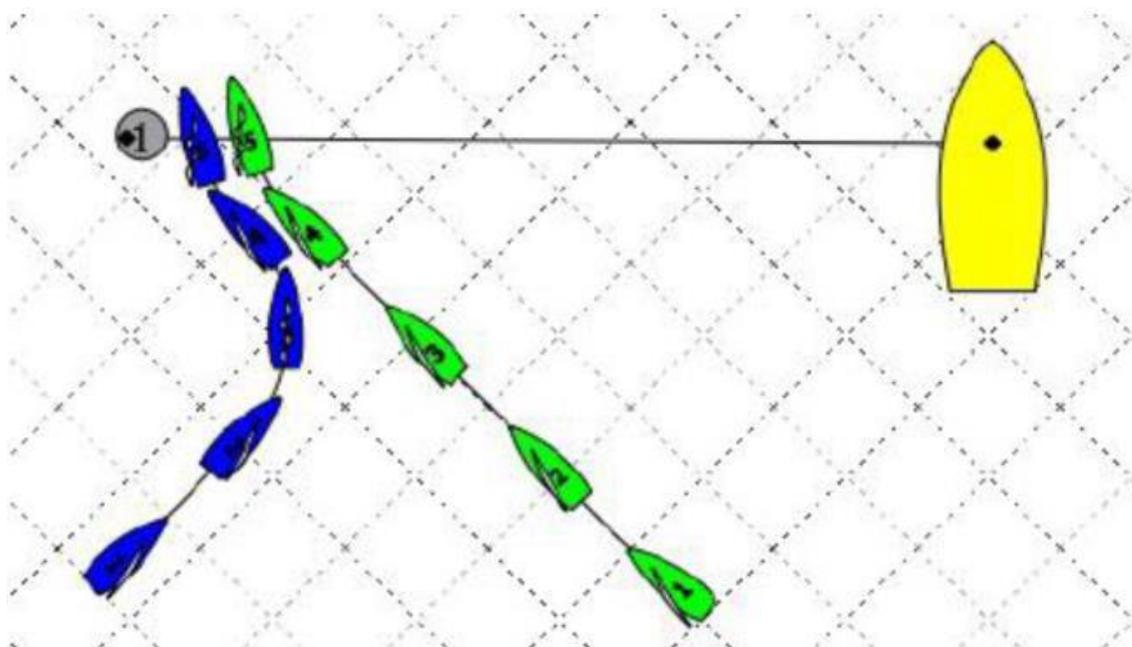
**B 005**

**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／または水を排出する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適切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見解を反映しており、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して判断した場合、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 ターンペナルティーを履行した。

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ー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 回転ペナルティー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ーを履行せず、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、直ちにペナルティーを履行しないことは規則 2 違反となるか。

### 回答 2

A 艇がペナルティー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ーなのか？

### 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ーを求められている。艇 A は 1 ターンペナルティー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.

## 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ぬと気付いた時から、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。