

ケース・ブック

——セーリング競技規則の解釈——

2013-2016

CASE BOOK-INTERPRETATIONS OF
THE RACING RULES OF SAILING

International Sailing Federation

翻訳 公益財団法人 日本セーリング連盟 ルール委員会

各国連盟とISAFの略号

ARYF	All Russia Yachting Federation (全ロシアヨット連盟)
CYA	Canadian Yachting Association (カナダヨット協会)
DSA	Danish Sailing Association (デンマークヨット協会)
FAY	Federacion Argentina de Yachting (アルゼンチンヨット連盟)
FIV	Federazione Italiana Yela (イタリアヨット連盟)
ISAF	Internatinal Sailing Federation (国際セーリング連盟)
KNWV	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond (王立オランダ水上スポーツ連盟)
NSF	Norwegian Sailing Federation (ノルウェーセーリング連盟)
RYA	Royal Yachting Association (イギリスヨット協会)
USSA	United States Sailing Association (アメリカセーリング協会)

見取図中の艇の符号

- A、B、C、その他 ある艇、または
- A クリア・アヘッド艇
 - B クリア・アスターン艇
 - I 内側艇
 - L 風下艇
 - M 中間の艇または入り込む艇
 - O 外側艇
 - P ポートタック艇
 - S スターボードタック艇
 - W 風上艇

これらの文字の組み合わせも、使われている。

第1部

規則番号とケースの要約

第1部は、読者が個々の規則を解釈するケースを見つけられるようにしてある。たとえば、2つのケース(ケース15と17)は規則13を解釈している。これら2つのケースの要約は第1部では表題「規則13 タッキング中」の下にある。ケースの要約では、ケースにより解釈されるすべての規則に触れられているとは限らない。したがって、読者はどのように規則が解釈されているか、または説明されているかを知るためには、第2部のケース自体を調べる必要がある。

定義

定義 クリア・アスターンとクリア・アヘッド、オーバーラップ

ケース12

規則 18.2(b)に基づくマークルームに対する内側艇の資格を決定するにあたって、先頭艇がゾーンに到達したときにオーバーラップが成立している限り、両艇が大きく異なるコースにいることは無関係である。

ケース23

ランニングで帆走中、先行するポートタックの2艇の間を通過するスターボードタック艇には、規則 19は適用されない。規則 10により、ポートタックの両艇は避けていなければならない。

ケース33

障害物に近づいている艇が、その艇にとって安全上タックすることが必要になる前に、タックするためのルームを求めて声をかける場合、その艇は規則 20.1(a)に違反している。しかしながら、たとえその声かけが規則 20.1(a)に違反しているとしても、声をかけられた艇は、応じなければならない。内側でオーバーラップした艇には、たとえ内側でオーバーラップする位置へその艇自身がタックしてきたのだとしても、規則 19.2(b)により、外側艇と障害物の間を通過するためのルームを得る資格がある。

ケース41

同一タックでオーバーラップしている2艇が、先行している同一タックの艇の風下に追いつき、通過する場合、規則 19.2(b)、定義『クリア・アヘッドとクリア・アスターン、オーバーラップ』をどのように適用するか議論。障害物にて、ルームを求めて声をかける義務はないが、そうすることは賢明である。

ケース43

障害物の近くを平行して帆走しているクロスホールドのポートタック艇は、スターボードへのタックを完了して衝突するコースで近づいてくる艇を避けていなければならない。

ケース91

避けている必要がある艇は、他艇の正常な位置にない装備が、それを視認し回避することができるほど十分に長い時間正常な位置になかった場合には、その装備も避けていなければならない。

定義 フィニッシュ

ケース45

レース委員会の誤りのせいで艇が正しくフィニッシュしなかったが、その結果として、レースしていたいずれの艇も有利にも不利にもならなかった場合、適切かつ公正な救済は、すべての艇にフィニッシュ・ラインを横切った順に得点を与えることである。

ケース58

帆走指示書でフィニッシュ・ラインのリミット・マークとして規定されたブイやその他のものが、フィニッシュ・ラインのフィニッシュ後の側にある場合には、艇はそれのいずれかの側でも通過できる。

ケース82

フィニッシュ・ラインが最終レグとほぼ一直線になっていて、定義に従ってフィニッシュするために、フィニッシュ・ラインをどちらから横切るのが正しいのか判断できない場合、艇はいずれの方向でもラインを横切ることができ、その艇のフィニッシュはそれに従って記録される。

ケース112

ある艇がコースの帆走に関して誤りを犯した場合には、他艇は誤りを犯した艇に対し、誤りを犯した艇がフィニッシュ前か、フィニッシュ後の最初の妥当な機会に、抗議の意思を通告してよい。

定義 避けている

ケース30

避けていなければならなかったのに、クリア・アヘッド艇と衝突したクリア・アスターン艇は、衝突が起こる前に適用されていた航路権規則に違反している。故意ではなくても、タックを変更することにより航路権を失った艇は、避けていなければならない。

ケース50

プロテスト委員会が、ポート・スターボードのインシデントで、Sがコース変更しなかったことと、Sの側にかつ合理的に衝突の恐れがなかったことを認定した場合、その抗議を却下すべきである。プロテスト委員会は、Sがコース変更し、Sがコースを変更しなければPがSの前を横切れたことが疑わしいことを認定した場合、Pを失格とすべきである。

ケース60

航路権艇がコース変更する場合、避けている必要がある艇が直ちに回避行動を取

たにもかかわらず、シーマンらしいやり方では避けていることができない場合には、航路権艇は規則16.1に違反している。

ケース77

艇の装備がマークと接触した場合、マークと接触したことになる。思いがけず正常な位置から外れて移動した航路権艇の装備が、避けている必要がある艇に接触した場合、避けている必要がある艇は規則に違反していない。

ケース87

航路権艇は、他艇が避けていないことが明らかになるまで、接触を回避する行動をとる必要はない。

ケース88

艇は、接触を回避したとしても、それでも避けていないことがある。

ケース91

避けている必要がある艇は、他艇の正常な位置にない装備が、それを視認し回避することができるほど十分に長い時間正常な位置になかった場合には、その装備も避けていなければならない。

定義 マーク

ケース58

帆走指示書でフィニッシュ・ラインのリミット・マークとして規定されたブイやその他のものが、フィニッシュ・ラインのフィニッシュ後の側にある場合には、艇はそれのいずれかの側でも通過できる。

定義 マークルーム

ケース15

マークを回航するためにタックする場合、クリア・アヘッド艇は、規則13に従わなければならない。クリア・アスターン艇は、コースを維持する資格が与えられており、それによって他艇がタックするのを妨げることができる。

ケース21

航路権艇が内側にオーバーラップした艇にマークルームを与える義務がある場合、与えなければならない余地の大きさは、最大も最小もない。与えなければならない余地の大きさは、風や海面の状況や、内側艇のスピード、上げているセール、艇の特性を含む、その場の状況に大きく左右する。

ケース25

マークルームを得る資格のある、内側にオーバーラップした風上艇が、資格のある余地以上の余地をとった場合、外側の風下艇を避けていなければならない、外側艇は内側艇が避けているためのルームを与えれば、ラフすることもできる。

ケース63

マークで、余地を得る資格がない艇が余地を利用できる場合、その艇は自身のリスクで、その余地を利用することができる。

ケース70

外側艇からマークルームの資格を得た、内側にオーバーラップしている風上艇は、外側艇を避けていなければならない。得る資格のあるマークルームの外側を帆走し、外側艇を避けていなかった場合、免罪されない。

ケース95

2艇が同一タックでオーバーラップして風上マークへ向かうビートにあり、規則18.2(b)に従っている場合には、いずれかが風位を越えたとき、規則18は適用されなくなる。

艇が他艇にマークルームを与えなければならない場合、その艇は他艇が規則31に従うための余地を含めて与えなければならない。艇がマークルームを得る資格がある場合、マークルームを帆走していてマークに接触させられた場合、規則31の違反から免罪される。

ケース114

艇がルームを得る資格がある場合、得る資格のある余地には、第2章の規則および規則31に基づく義務に従うための余地を含む。

ケース118

定義『マークルーム』における「マークへ帆走するためのルーム」という語句は、マークの近くの位置へ、かつマークを定められた側でシーマンらしいやり方で速やかに帆走するための余地を意味する。

定義 障害物

ケース11

複数の艇が、航路権艇である障害物を含む障害物においてオーバーラップしている場合、外側艇は内側艇に、障害物と外側艇の間を通過するためのルームを与えなければならない。

Case1 ◇ケース1

規則 60.1 抗議の権利、救済要求の権利、または規則 69 の処置

規則 63.1 審問：審問の要件

レース中に規則違反してもレースを続けている艇は、たとえレース後に、規則違反で失格となったとしても、その後のインシデントで抗議することができる。

【想定した事実】

艇 A、B、C は、他艇とともにレースをしていた。A と B との間のインシデント後、艇 A は「プロテスト」と声をかけ、抗議旗を掲揚したが、艇 B はペナルティを履行しなかった。その後、B は第 2 のインシデントの後、第 3 の艇 C を抗議した。プロテスト委員会は、B に対する A の抗議を審問し、B を失格とした。

【質問】

この失格で、C に対する B の抗議は無効となるか？

【回答】

無効とはならない。艇が規則違反後、レースを続けている場合、規則に基づく権利と義務は変わらない。したがって、たとえ B に対する A の抗議が支持されたとしても、プロテスト委員会は C に対する B の抗議を審問しなければならない。B の抗議が有効であり、プロテスト委員会が C の規則違反の証拠に納得した場合、C を失格としなければならない。

RYA 1962/25

Case2 ◇ケース2

規則 12 同一タックでオーバーラップしていない場合

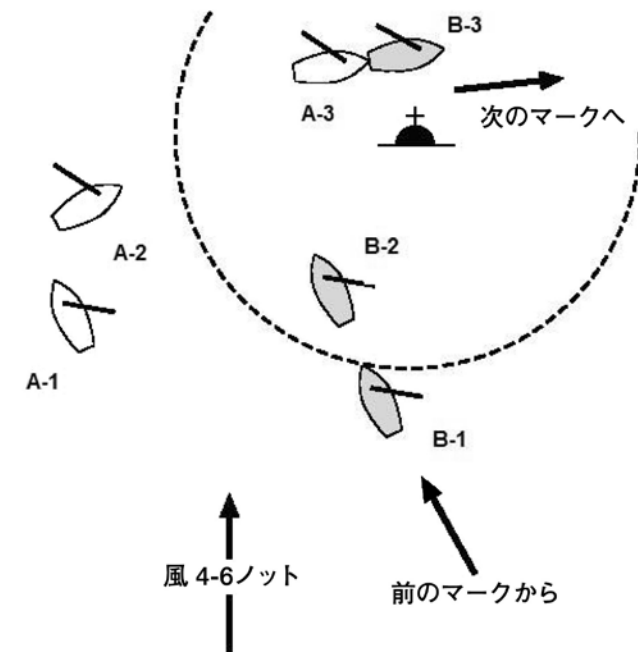
規則 14 接触の回避

規則 15 航路権の取得

規則 18.2(a) マークルーム：マークルームを与えること

規則 18.2(b) マークルーム：マークルームを与えること

2 艇のうちクリア・アスターン艇が最初にゾーンに到達し、その後もう 1 艇がゾーンに到達したときに 2 艇がオーバーラップした場合には、規則 18.2(a) が適用され、規則 18.2(b) は適用されない。複数の艇がオーバーラップしており、少なくともそのうちの 1 艇がゾーン内にいる間にのみ、規則 18.2(a) が適用される。



【事実の要約】

AとBは、両艇ともポートタックで、スターボード側に見て通過するマークに向かってリーチングで帆走していた。風は弱かった。位置1にてAは、マークの横に来たときにBのクリア・アヘッドであったが、マークから4.5艇身離れていた。そのときにゾーンに到達したBは、マークから3艇身離れていた。位置1と位置2の間でAはジャイブし、マークに向けた後、Bの外側にオーバーラップした。位置2と位置3の間、Bはジャイブし、針路を次のマークに向け、Aのクリア・アヘッドとなった。Bが最初にAのクリア・アヘッドとなったとき、両艇の間には、およそ1.5艇身の間隔があった。Bがクリア・アヘッドとなった数秒後、艇速の速いAは、Bのトランサムに当たった。損傷も傷害もなかった。Aは規則18.2(b)に基づきBを抗議した。Bは規則12に基づきAを抗議した。Aは失格とされ、上告した。

【裁決】

Aは、2艇が位置1にあるときに規則18.2(b)の2番目の文が適用され、そのときにクリア・アスターンであるBが、Aにマークルームを与える義務があると思い込んでいた。その文章に記載の通り、艇がゾーンに到達したときにクリア・アヘッドである場合のみ、規則18.2(b)は適用される。位置1で、Bはゾーンに到達したが、Aは完全にゾーン外にあった。そのうえ、先頭艇のBがゾーンに到達したとき、両艇はオーバーラップしていなかったため、規則18.2(b)の最初の文は適用されない。ただし、両艇がオーバーラップしている間は、規則18.2(a)は適用され、AがBにマークルームを与える必要があった。その間Bは、まず規則10に基づきAを避けていなければならず、その後(Bがジャイブした後)は規則11に基づき避けていなければならなかった。

Bがジャイブした後、BはAのクリア・アヘッドとなった。そのとき、規則18.2(a)と規則11は適用を終え、規則12と規則15の適用が始まった。規則15により、Bは初めに、Aが避けているためのルームを与えなければならなかった。Aがクリア・アスターンになったのち、Bのトランサムを回避するため、ただちに少しベア・アウェイすることにより避けていることは容易であったので、BはAにルームを与えていた。AがBのトランサムに当たったとき、Aは明らかにBを避けておらず、Aを規則12違反として失格としたことは適切であった。Aはまた、少しベア・アウェイすることにより、Bとの接触を回避することができたので、規則14にも違反している。

AがBを避けていないことが明らかとなった後は、Bが接触を回避することはおそらく不可能であった。しかしながら、たとえBが接触を回避することができたとしても、Bは航路権艇であり、接触が損傷も傷害も伴っていないので、Bは規則14(b)に基づき免罪される。

上告を棄却する。プロテスト委員会の判決を支持し、Aは規則12と規則14違反による失格のままとする。

USSA 1962/87

Case3

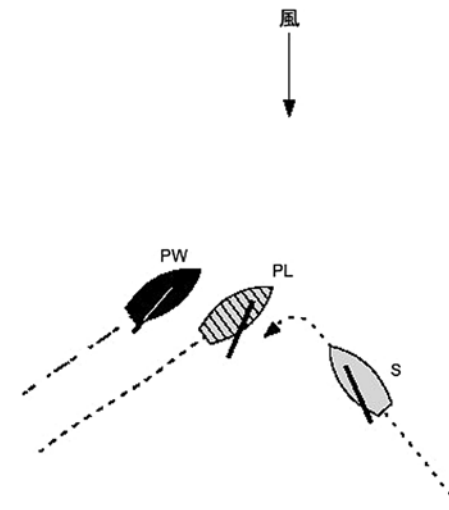
◇ケース3

規則19.2(a) 障害物を通過するためのルーム：障害物においてルームを与えること

規則20 障害物においてタックするためのルーム

規則64.1(a) 判決：ペナルティーと免罪

障害物である近づいてくるスターボードタック艇と直面し、タックするためのルームを求めて声をかけた風下のポートタック艇は、風上艇が直ちにタックするか、またはルームを与えるという義務に応じないことを予測する必要はない。



【事実の要約】

SとPLが衝突するコースで互いに近づいているとき、SはPLに声をかけた。続いて、PLは「タックするためのルームをくれ」と2度声をかけたが、PWは応じなかった。もはやSを避けていることができなくなったPLは3度目の声をかけ、その後PWはタックを始めた。その瞬間に、そのときPLから3フィート(1m)以内となっていたSが衝突を回避するために急激にベア・アウェイしなければならなくなった。PWはリタイアし、Sは規則10に基づきPLを抗議した。プロテスト委員会は、PWから時期を得た応答がなかったため、PLはラフの権利を用いて、PWにタックを強いるべきであったと認めて、PLを失格とした。

PLは、次のことを主張して、上告した。