

DECISION

Request for Redress

Request No.: 01

Heard Jointly With Number(s): 05

Event: 2023年度 関東学生ヨット個人選手権大会 (Kanto Intercollege Individual Championships 2023) Race Number: 2
Hearing Schedule: 2023-06-11 17:55

PARTIES AND WITNESSES

Request No.: 01: スナイブ - スナイブ - 明治大学 308 - 30597 - 小山 すみれ

Race Committee

Request No.: 05: Protest Committee

スナイブ - スナイブ - 慶應義塾大学 227 - 31012 - 八谷優美

スナイブ - スナイブ - 東京都立大学 84 - 31794 - 石田拓海

Witnesses: 土井俊輝 (RC/M4乗員)、大谷龍星 (204号艇)、石田拓海 (84号艇)、八谷優美 (227号艇)、長谷川聖斗 (308号艇)

VALIDITY

Objection to Jury: N/A

Within Time Limit: Within Time Limit

Incident Identified: Yes

Proper Hail: Hail not required PCは抗議の通告を掲示

Red Flag Displayed: Not required

Decision: Request Valid

PROCEDURAL MATTERS

当事者から利害関係に関する異議の申し立てはなかった。

本審問はプロテスト委員会で検討するため6月10日19時00分に中断し、6月11日17時55分に当該審問を再開した。

6月10日に実施した審問において当事者であるRCを招集していなかったという手続き上の誤りに気付いたため、規則66.1に基づき審問を再開した。

再開した審問において10日の審問に参加していた柳内茂氏に代わり、田中正昭氏が加わった。

Case5は救済要求からの情報の結果、84号艇と227号艇が308号艇と関与したインシデントが傷害をもたらしたかもしないとして規則60.3(a)(1)に基づき提出された抗議である。

FACTS FOUND

第2レース第4マークにおいてインシデントは発生した。

風速は10-12knot、波高は0.3m、帆走すべきコースはI2だった。

第4マークはゲートマークだった。

設置した当初は4Sマークと4Pマーク間の距離は6-7艇身あったが、その後潮流の影響によりアンカーが効いていなかった4Sマークが流れた。

インシデント発生時4Sマークと4Pマークの間は2艇身だった。

308号艇はゾーンに入ったとき4Sマーク側から見て、204号艇、308号艇、84号艇、227号艇の順番だった。

ゾーンに入ったとき204号艇と308号艇、227号艇はポートタックで、84号艇はスターボードタックでいずれの艇もオーバーラップしていた。

204号艇、308号艇、84号艇、227号艇は4Sマークを回航しようとしてマークにアプローチしていた。

4Pマークにアプローチしていたスターボードタックの艇（日本大学/セール番号不明）と227号艇はオーバーラップしていた。

227号艇は4Pマークに対して内側の艇であるスターボードタックの艇（日本大学/セール番号不明）にマークルームを与えるために、4Pマークから2艇身の位置でジャイブをした。

227号艇はジャイブをした直後、艇のスターボード側にいた84号艇と接触した。

84号艇は227号艇と接触した結果さらにスターボード側にいた308号艇と接触した。

308号艇のクルーが4Sマークに対して外側の艇である84号艇との接触を回避するために、反射的に手を出して84号艇のスターボード側のガンネルを掴んだ。

その際に308号艇のクルーの左手の親指が両艇のガンネルの間に挟まれた。

84号艇はインシデントにおいて風上側に押し出された後、4Pマークを回航した。

204号艇、308号艇、227号艇は接触が続いたまま4Sマークに達した。

308号艇と204号艇は227号艇の回航後に4Sマークから1艇身風下側でジャイブをして、4Sマークを回航した。

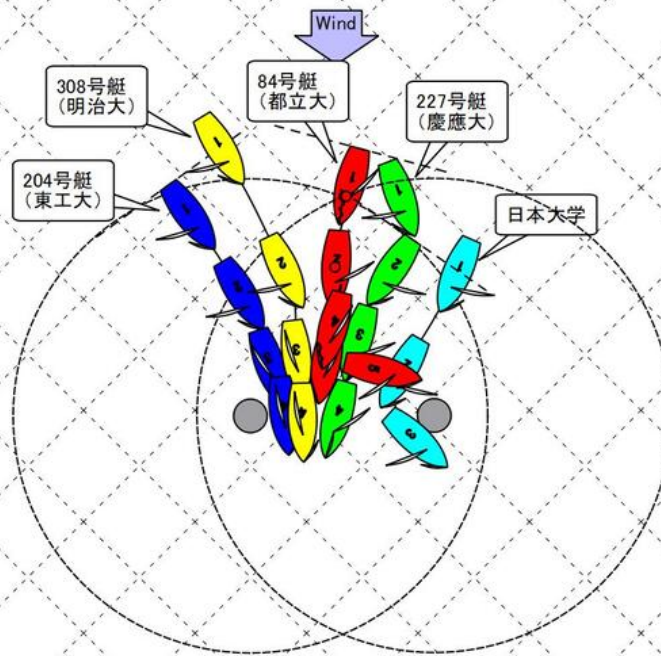
308号艇は4Sマークを回航後、リタイアをした。

308号艇クルーはハーバーバック後、救急車で病院に搬送され、左手親指の裂傷と骨折が診断された。

308号艇は6月10日に実施された第3レースをリタイアした。

227号艇、84号艇はいずれもペナルティを履行せず、そのままコースの帆走を続けた。

84号艇と227号艇は308号艇のクルーがけがをしたことについて着艇後、308号艇のヘルムスマンと話をした際に初めて知った。



Case1.jpg 175 KB

Diagram: Protest Committee diagram attached

CONCLUSIONS AND RULES THAT APPLY

Rules: 規則18.2(b) 規則62.1(a)、規則62.1(b)

ゾーンで204号艇の外側にオーバーラップした308号艇は204号艇にマークルームを与えなかった。308号艇は規則18.2(b)に違反した。

ゾーンで308号艇の外側にオーバーラップした84号艇は308号艇にマークルームを与えなかった。84号艇は規則18.2(b)に違反した。

ゾーンで84号艇の外側にオーバーラップした227号艇は84号艇にマークルームを与えなかった。227号艇は規則18.2(b)に違反した。

308号艇は84号艇が規則18.2(b)に違反した結果として、自身も規則18.2(b)の違反を強いられた。308号艇はこの規則違反について規則43.1(a)に基づいて免罪される。

84号艇は227号艇が規則18.2(b)に違反した結果として、自身も規則18.2(b)の違反を強いられた。84号艇はこの規則違反について規則43.1(a)に基づいて免罪される。

いずれの艇も接触を回避することは常識的には可能ではなかった。いずれの艇も規則14に違反していない。

レース委員会がマーク間の距離が2艇身のゲートマークを設置したことは不適切な処置だった。

227号艇は規則18.2(b)に違反し、免罪を得る資格はないが、レース委員会の不適切な処置によって規則違反をせざるを得なかったため、救済を与える。

308号艇の第2レース以降の得点は規則18.2(b)に違反してペナルティーを課された227号艇の行動により傷害を被った。

308号艇のクルーが手を出した結果傷害を負ったことはその艇自身の過失である。

従って、艇308は規則62.1の「その艇の過失ではなく」の要件を満たしておらず救済を得る資格はない。

DECISION

Date & Time: 2023-06-11 20:27 JST

第2レースにおいて227号艇において失格 (DSQ) とする。

第2レースにおいて227号艇に救済を与える。227号艇に与える救済はDSQを取り消し、フィニッシュ順位の得点 (66点) とする。本件に関連した他艇の得点の繰り上げはしない。

308号艇に救済は与えない。

PROTEST COMMITTEE

Committee Type Protest Committee

Chaired By: Masaaki Tanaka (JPN)

Committee Members: Ito Hirofuka (JPN), Kureha Yamamura (JPN), Kikuji Nakajima (JPN), Hideaki Saito (JPN), Shigeru Yanauchi (JPN)