



## Information #6

### 裁量ペナルティーガイドライン

#### 艇の違反に対する 裁量ペナルティーガイドライン

1. 違反に対するペナルティーを決定する裁量がプロテスト委員会にある場合、その範囲はゼロ点（ペナルティーなし）から DSQ（失格）までです。ペナルティーは、このガイドラインに沿って決定されます。
2. ただし、違反が故意あるいは悪質な場合には、プロテスト委員会は規則 2（公正な帆走）に基づくペナルティー（DNE）を考慮します。
3. 裁量ペナルティーは、予め決められた標準ペナルティーを単純に与えるものではありません。ペナルティーは、一貫性を保ちながら、状況に応じて調整されます。共通した基本的な考え方は、違反に対して先ずペナルティーの出発点を決定し、次に状況に応じてペナルティーを増減するというものです。
4. ペナルティー決定の出発点は、表 1 と表 2 に与えられています。表 1 には、具体的な規則違反に対するバンドが示されています。表 2 は、表 1 に挙げられていない規則違反に対するバンドを決める際に用いられます。表 1 にバンドの範囲が示されている場合には、その範囲の中でバンドを決める際にも表 2 が用いられます。
5. ペナルティーは次の 4 つのバンドに分けられます。
  - バンド 1： 0 - 10% (中点 5%)
  - バンド 2： 10 - 30% (中点 20%)
  - バンド 3： 30 - 70% (中点 50%)
  - バンド 4： DSQ
6. まず、表 1 と表 2 を用いて、どのバンドに相当するかを決定します。決定したバンドの中点をペナルティー決定の出発点とします。次に、バンド内でのペナルティーの増減やバンドの増減が必要な要素があるか否かを決定します。
7. 以下の質問に対する答えが「はい」の場合、ペナルティーは軽減されることがあります。
  - (a) 違反は偶発的であったか。
  - (b) 違反せざるを得ない事情やもっともな理由があったか。
  - (c) 競技者は、違反を自らプロテスト委員会に報告したか。
  - (d) その艇の乗員や支援者以外の者が、その違反の一因となったか。

8. 以下の質問に対する答えが「はい」の場合、ペナルティーは加重されることがあります。
- (a) 違反は繰り返されたか。
  - (b) 違反は、判断ミスや不注意ではなく、意図的であったか。
  - (c) 競技者や支援者は、違反を隠そうとしたか。
  - (d) 誰かに迷惑をかけたか。
9. プロテスト委員会は、7 と 8 以外のことを考慮してペナルティーを増減することがあります。
10. ペナルティーを決定した後は、以下に基づき得点が与えられます。
- (a) 得点は、DSQ の得点より悪くはない。
  - (b) パーcentageペナルティーは、小数点以下第 2 位を四捨五入する。
  - (c) 違反が艇の性能に影響した場合、影響したその日の全てのレースにペナルティーが課される（ただし、規則 64.4(c)に基づく場合を除き、有効な抗議がなされたレースに限る）。
  - (d) 違反が艇の性能に影響していない場合、規則 64.2 に定められている通り、ペナルティーはそのインシデントに時間的に最も近く帆走したレースに課される。
11. 裁量ペナルティーを適用する場合の判決文には、以下のような記述が含まれます。
- ((a)and ((b),(c)or(d)))
- (a) 「裁量ペナルティーガイドラインに基づき、出発点を●●%と決定した。」
  - (b) 「●●であったので、裁量ペナルティーガイドライン 7(x)に基づき、ペナルティーを軽減した。」
  - (c) 「●●であったので、裁量ペナルティーガイドライン 8(x)に基づき、ペナルティーを加重した。」
  - (d) 「ペナルティーを軽減または加重すべき事情はなかった。」

表 1 規則違反と対応するバンド

NOR 11	停泊		
	NOR 11	艇を指定された場所に保管しなかった	1
NOR 12	無線通信		
	SI 4	NOR 12 援助に当たる情報を得た	4
	SI 4.4	それ以外の場合	3
SI 2	識別・カメラや電子機器		
	SI 2	電子機器を指定された位置に搭載しなかった	2
SI 5	レース委員会からの要求		
	SI 5.1	合理的な要求に応じなかった	2-4
	主催団体によって提供された装備の取り扱い		
	SI 5.2	指示通りに実行しなかった	2-4

SI 6	WEB 上に発せられる信号		
	SI 6.3	信号が発せられる前にハーバーを離れた	2-3
SI 20	安全規定		
	SI 20.3	レース中の艇から離れていなかったが、妨害しなかった	1
		レース中の艇を妨害した	4
		レース中の艇に損傷または傷害を引き起こした	4
SI 21	装備の交換		
	SI 21.1	最初の妥当な機会に要請しなかったもともな理由があった	1
		最初の妥当な機会に要請しなかったもともな理由がなかった	3
SI 22	装備と計測のチェック		
	SI 22.1	指示に従わなかったもともな理由があった	1
	SI 22.2	指示に従わなかったもともな理由がなかった	3

表 2 ペナルティーを決定するための一般的な質問

競技者（自艇の乗員も含む）や競技役員、関係者に危険を及ぼす可能性があったか？		
及ぼさなかった、または可能性もなかった		1
及ぼす可能性はあったが、及ぼさなかった、または及ぼしたか否か明らかではない		2-3
及ぼした		4
艇は、競技上の有利を得なかったことを証明できたか？		
有利を得る可能性もなかった		1
有利を得る可能性はあったが、得なかった、または得たか否か明らかではない		2-3
有利を得た		4
スポーツや大会の名誉を傷つける可能性があるか？		
ない		1
懸念されるが、確かではない		2-3
ある（プロテスト委員会は規則 69 に基づく審問召集を検討する）		4
損傷や傷害を引き起こす可能性があったか？		
なかった		1
可能性はあったが、引き起こさなかった		2-3
引き起こした		4

## 支援者の違反に対する 裁量ペナルティーガイドライン

1. プロテスト委員会が、支援者の規則違反を審問で判定した場合、規則 64.5 はその支援者と、特定の場合には艇に対し、ペナルティーを課することができることを規定しています。裁量ペナルティーは、予め決められた標準ペナルティーを単純に与えるものではありません。ペナルティーは、一貫性を保ちながら、状況に応じて調整されます。共通した基本的な考え方は、違反に対して先ずペナルティーの出発点を決定し、次に状況に応じてペナルティーを増減するというものです。不正行為に関しては、規則 69 に基づきペナルティーが決定されます。ただし、違反が故意あるいは悪質な場合には、プロテスト委員会は規則 2（公正な帆走）に基づくペナルティー（DNE）を考慮します。

### 2. 支援者に対する裁量ペナルティー

2.1 ペナルティーは次の 5 つのレベルに分けられます。

レベル 1： 警告

レベル 2： その支援者を 1 レース以上、出艇させない

レベル 3： その支援者を 1 日以上、出艇させない

レベル 4： その支援者を 1 日以上、大会会場に入れない

レベル 5： その支援者を残りの大会期間中、大会会場に入れない、および／または、規則 69 に基づき不正行為でその支援者を告発するなど、規則に定めるとおり、プロテスト委員会の権限内で他の処置を講じる

### 2.2 裁量ペナルティーの基本ペナルティー

NOR 10	支援艇		
SI 24.2	NOR 10	ピンク色旗を掲げないもつともな理由があった	1
	SI 24.2	ピンク色旗を掲げないもつともな理由がなかった	3
SI 5	レース委員会からの要求		
	SI 5.1	合理的な要求に応じなかった	2-4
	主催団体によって提供された装備の取り扱い		
	SI 5.2	指示通りに実行しなかった	2-4
SI 20	安全規定		
	SI 20.4	救助を行わなかった	1-4
SI 21	装備の交換		
	SI 21.1	最初の妥当な機会に要請しなかったもつともな理由があった	1
		最初の妥当な機会に要請しなかったもつともな理由がなかった	3
SI 24	レースをしているエリアの外側にいること		
	SI 24.1	レースをしているエリアの内側にいた	3

### 3. 艇に対する裁量ペナルティー

3.1 プロテスト委員会は、規則 60.3(d)または規則 69 に基づき、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、審問の当事者である艇にもペナルティーを課することができます。プロテスト委員会は、本ガイドラインに基づきペナルティーを決定します。

3.2 ペナルティーは次の 4 つのバンドに分けられ、中点は通常の基本ペナルティーです。

バンド 1： 0 - 10% (中点 5%)

バンド 2： 10 - 30% (中点 20%)

バンド 3： 30 - 70% (中点 50%)

バンド 4： DSQ

3.3 以下の表を使用して適用されるバンドを決定します。プロテスト委員会は、ペナルティーを加重または軽減すべきかを決定するために他の質問を用いることができます。基本ペナルティーがバンドの中点にあると考えてください。

その艇は競技上の有利を得たか？	
有利を得た可能性はない	1
有利を得た可能性はある	2-3
明らかに有利を得た	4
プロテスト委員会が前の審問の後、艇にペナルティーを課すこともあると艇に対して書面で警告した後、支援者がさらなる違反を犯した。	
その違反行為により損傷または傷害が発生する可能性があったか？	
なかった	1
可能性があったが、確かではない	2-3
あった	4
その違反行為により安全性が損なわれる可能性があったか？	
なかった	1
可能性があったが、確かではない	2-3
あった	4
その違反行為がセーリング・スポーツの名誉を傷つける可能性があったか？	
なかった	1
可能性があったが、確かではない	2-3
あった	4

ペナルティーを決定した後は、以下に基づき得点が与えられます。

- (a) 得点は、DSQ の得点より悪くはない。
- (b) パーcentageペナルティーは、小数点以下第 2 位を四捨五入する。
- (c) 違反が競技上の有利さに影響を与えた場合、影響した全てのレースにペナルティーが課される。
- (d) 違反が競技上の有利さに影響を与えていない場合、規則 64.2 に定められている通り、ペナルティーはそのインシデントに時間的に最も近く帆走したレースに課される。

3.4 以下の質問に対する答えが「はい」の場合、ペナルティーは軽減されることがあります。

- (a) 違反は偶発的または不可避であったか。
- (b) 違反せざるを得ない事情やもっともな理由があったか。
- (c) 支援チーム以外の誰かが、その違反行為を犯したか。
- (d) 支援者は違反を認め、調査に貢献したか。

3.5 以下の質問に対する答えが「はい」の場合、ペナルティーは加重されることがあります。

- (a) 違反は、判断ミスや不注意ではなく、意図的であったか。
- (b) 違反を隠そうとしたか。
- (c) 誰かに迷惑をかけたか。
- (d) 支援者はさらなる違反を犯したか。

プロテスト委員長

林 健太