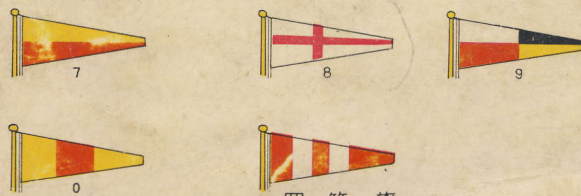
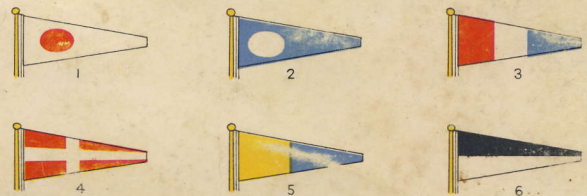


数 字 旗



回 答 旗

ヨット競技規則

1965年

日本ヨット協会

中村

ヨット競技規則

一九六五年

目 次

第1章 定 義

レース中	1 頁
スタート	◇
フィニッシュ	◇
ラフイング	◇
タッキング	◇
ベアリングアウェイ	2
ジャイピング	◇
タックの状態	◇
クローズホールド	◇
風上側と風下側	◇
クリアアスターンとクリアヘッド, オーバーラップ	◇
プロパーコース	3
マ ー ク	◇
障 害 物	◇
取 消	◇
延 期	◇
中 止	◇

第2章 レースの運営

レース委員会の権限と任務

1. レース委員会及びジャッジの権限	5
2. レースの公示	6
3. 帆走指示書	7
4. 信 号	9
5. レースの取消, 延期又は中止並にコースの短縮	13

6. スタートライン及びフィニッシングライン	14頁
7. レースのスタート	15
8. リコール	ク
9. マーク	16
10. フィニッシュ	ク
11. 同着	17
12. 不当に不利を蒙ったヨット	ク
13. 再レース	18
14. 賞の授与	ク

第3章 一般要件

ヨットの資格に関する所有者の責任

18. 参加申込	19
19. 計測証明書	20
20. ヨットの所有	ク
21. 乗艇者	ク
22. バラストの移動	21
23. アンカー	ク
24. 救命具	ク
25. セールの番号、文字及び記号	22
26. フォーステイ	26
27. 旗	26

第4章 ヨットが会った場合の帆走規定

航路権に関するヘルムスマンの権利と義務

§ A 常時適用される規定

31. 失格	27
32. 衝突を避けること	ク
33. リタイア	ク

34. 誤導又は妨害	28頁
35. 声をかけること	ク
§ B 反対のタックの原則	
36. 原則	ク
§ C 同一のタックの原則	
37. 原則	29
38. 権利艇のスタート後のラフィング	ク
39. スタート後プロパーコースより	

風下を帆走すること

40. 権利艇のスタート前のラフィング	ク
§ D タックの変更に関する規定	
41. タッキングとジャイピング	31
§ E 例外規定及び特別規定	
42. マーク又は障害物を廻航又は通過すること	32
43. クローズホールド、障害物のためタックするループ を求めて声をかけること	34
44. スタートするため復帰中のヨット	36
45. 投錨、坐礁又は顛覆	37

第5章 その他の帆走規定

ヨットを操縦するヘルムスマンとクルーの義務

49. 公正な帆走	38
50. 出走艇の資格	ク
51. コースの帆走	ク
52. マークとの接触	39
53. 霧中信号と灯火	40
54. セールの取付け及び展開	ク
55. ヨットの所有者が他のヨットを操縦すること	41

56. 乗 艇	42頁
57. 下船、落水者	42
58. 救助を与えること	◇
59. 外部の助力	◇
60. 推進方法	43
61. 測 深	◇
62. 人力のみ使用すること	◇
63. 投錨及び繫留	◇
64. 坐礁又は障害物との衝突	44

第6章 抗議、失格及び提訴

68. 抗 議	45
69. 抗議の却下	47
70. 審 問	48
71. 判 決	◇
72. 抗議後の失格	49
73. 抗議によらない失格	50
74. 重大な規則違反に対する罰則	51
75. 利害関係者は判決に参加しないこと	52
76. 抗議に要した費用	◇
77. 提 訴	◇
78. 提訴の際準備すべき資料	53

第1章 定 義

第1章に於て定義された用語を、その定義通りの意味で用いる場合には、これをゴシックで示してある。すべての定義及びアンダーラインで示した註は、規則と同様に取扱うものとする。

レース中——スタート準備信号から、あるヨットがフィニッシュして、フィニッシングライン又はフィニッシングマークから離れるか、リタイアするまで、或はレースが取消、延期又は中止されるまでは、そのヨットはレース中であるという。但し対抗レース又はチームレースに於て、準備信号以前のある特定の時刻からヨットはレース中である旨を帆走指示書で規定した場合はこの限りでない。

スタート——スタート信号後、ヨットの艇体、乗員又は艀装の一部が、第1マークの方向に向つてはじめてスタートラインを横切った時を以て、そのヨットはスタートしたという。

フィニッシュ——ヨットの艇体の一部、正常の位置にある乗員又は艀装の一部が、最終マークの方向からフィニッシングラインを横切った時を以て、そのヨットはフィニッシュしたという。

ラフィング——風に向い、風位に立つ点までコースを変えることをラフィングという。

タッキング——ヨットが風上に向つて進んでいる場合には、風位に立つ点を越えた瞬間から、クローズホールドのコースにベアウエイするまでの間、或は風上に向つて進んでいない場合には、メンスルが風をはらむコースにベアウエイするまで

の間、ヨットはタッキング中であるという。

ベアリングアウェイ——風を負い、ヨットがジャイブしはじめる点までコースを変えることを、ベアリングアウェイという。

ジャイビング——ヨットが後方から風を受けている場合、メンスルのフットがヨットの中心線を越えた瞬間から、ヨットはジャイブしはじめたといい、反対のタックでメンスルが風をはらんだ時、ヨットはジャイブを終えたという。

タックの状態——タッキング中であるか、或はジャイビング中である場合を除き、ヨットはタックの状態にあるという。ヨットはどちらの舷が風上側にあるかにより、スターボードタック又はポートタックであるという。

クローズホールド——ヨットが、できるだけ風上に向って有効に帆走し得る限度まで、風に向って帆走中の場合、そのヨットはクローズホールドであるという。

風下側と風上側——ヨットの風下側とは、そのヨットがメンスルを出している側、ラフィングして風位に立った場合には、メンスルを出していた側をいい、その反対側を風上側という。

同一のタックの2艇のヨットが、何れも他のクリアアスターンにいない場合、風下側のヨットを風下艇といい、他のヨットを風上艇という。

クリアアスターンとクリアヘッド、オーバーラップ——あるヨットの艇体及び艀装が、他のヨットの艇体及び艀装の最後部から真横に引いた仮定の線の後方にある場合、そのヨットは他のヨットのクリアアスターンにあるといい、他のヨットはクリアヘッドにあるという。2艇のヨットが、何れも他のクリアアスターンにいない場合、或は1艇が他艇のクリアアスターンにあっても、両艇の間に割り込んだヨットが両艇とオーバー

ラップした場合には、この2艇の間にもオーバーラップが存在するという。クリアアスターン、クリアヘッド及びオーバーラップという用語は、ヨットが規則42（マーク又は障害物を廻航又は通過すること）の適用を受ける場合に限り、反対のタックのヨットにも適用されるものとする。

プロパーコース——スタート信号後、関係のある他のヨットがいない場合、ヨットができるだけ早くフィニッシュするため帆走しようとする任意のコースを、プロパーコースという。ラフィング又はベアリングアウェイする以前に帆走していたコースは、そのヨットのプロパーコースと想定されるが、必ずしもそうではない。スタート信号前にはプロパーコースは存在しない。

マーク——マークとは、ヨットが、定められた側を廻航又は通過しなければならない旨、帆走指示書中に指定されているすべてのものをいう。

障害物——障害物とは、ヨットが1艇身以上離れている時、その一方の側を通過するか、或は他の側を通過するかによってコースの大幅な変更を必要とする程の大きさをもった何等かのもの（航行中の船舶を含む）、或はその一方の側だけしか通過できないものをいう。問題のヨットが、ブイと浅瀬又は浅瀬を表示するものとの間を安全に通過できない場合には、ブイも障害物と看做されるものとする。

取消——取消されたレースとは、レース委員会に於て、その後レースを行わないと決定したものをいう。

延期——延期されたレースとは、予定時刻にスタートしなかったもので、レース委員会が時刻を定めて随時レースを行うことができるものをいう。

中止——中止されたレースとは、レース委員会に於て、スタ

ート信号後随時無効を宣告したもので、その裁量により再レースを行うことができるものをいう。

第2章 レースの運営

レース委員会の権限と任務

第2章の規定は、レースの運営に当るレース委員会の任務と責任、並にレース委員会の発する信号その他の指示の意味を規定したものである。

1. レース委員会及びジャッジの権限

1. すべてのレースは、規則1.2に規定する場合を除き、主催団体の管理の下で、レース委員会によって準備され、運営され、且つ審判されるものとする。レース委員会は、レースの運営、抗議の審問及び判決、その他の任務を分科委員会に委任することができる。一旦分科委員会が設置されれば、委員会は常に「レース委員会」と同様に取扱われるものとする。
2. 主催団体は、特定の大会のため、抗議の審問、判決並にレースの運営を監督すべきジュリー又はジャッジを任命することができる。この場合、レース委員会は主催団体の委任の範囲内に於て、ジュリー又はジャッジの指示に従わなければならない。
3. 参加艇又はレース中のヨットはすべて、レース委員会の指揮監督に従わなければならない。但しスタートするか、しないか、或はレースを続けるか、どうかを決める責任は各ヨットにあるものとする。
4. 協会による特別な指示がない限り、レース委員会は、理由を明示しないで参加の申込を拒否することができる。
5. レース委員会は、本規則、協会附則、帆走指示書、公認さ

れたクラス規則（但し本規則に抵触するクラス規則については、その公認を拒否することができる）に従う外、協会のチームレース規則を用いる場合には、そのチームレース規則に従い、すべての問題を処理しなければならない。

2. レースの公示

レース又は大会の公示には、次の事項を記載しなければならない。

- (a) レースが I . Y . R . U . 規則及び協会附則によって行われること。
- (b) 大会の期日及び場所並に第 1 回レースのスタート時刻、できれば第 2 回以降のスタート時刻。
- (c) レースが行われるクラス。

公示には、更に必要と思われる次の事項を記載すべきである。

- (d) 規則 3 . 1 により 本規則又はクラス規則に変更を加え、或はこれに追加すべき特別な指示があれば、その指示。
- (e) 出走艇又は競技者の参加申込及び数に関する制限又は条件があれば、その制限又は条件。
- (f) 参加申込書の宛先、締切期日、参加料、その他参加申込の条件。
- (g) 賞の種類と数。
- (h) 帆走指示書を交付する日時及び場所。
- (i) 得点方法。
- (i) 大会の結果を直ちに確定する必要がある場合、その中の 1 レースの成績を決めるために、抗議の判決はこれを上告の対象としないこと。協会は、この処置を行うためには、協会の認可が必要である旨を規定すべきである。

3. 帆走指示書

1. 性格——帆走指示書は本規則の附則であって、規則と同様に取扱われ、特に必要があれば、規則に変更を加えることができるが、規則 3.2(k) による場合を除き、本規則第 1 章及び第 4 章の規定を変更することはできない。

2. 内容——帆走指示書には、次の事項を記載しなければならない。

- (a) レースが I . Y . R . U . 規則及び協会附則によって行われること。
- (b) 帆走すべきコース、又は採択さるべきマーク又はコースのリスト。このコースにはすべてのマークを図示すると共に、廻航又は通過すべきマークの順序とその廻り方を記載すること。
- (c) コース信号。
- (d) レースの行われるクラス、並にクラス信号を定めた場合には、その信号。
- (e) 各クラスのスタート時刻。
- (f) スタートライン、並にスタートエリアを用いる場合には、そのスタートエリア。
- (g) フィニッシングライン、及びコース短縮並にコース短縮の場合のフィニッシュに関する特別な指示。(コース短縮の場合のフィニッシュの方法は、できるだけ全コースを帆走してフィニッシュする場合と同一にすべきである)
- (h) フィニッシュのためのタイムリミットがあれば、そのタイムリミット。
- (i) 予め文書で公示されていない場合には、その得点方法。同

点となった場合これを決める方法があれば、これを含むこと。
帆走指示書には必要と思われる次の事項を記載すべきである。

- (j) レースの日時及び場所。
- (k) レースが日没後も続行される場合、海上衝突防止に関する国際規則又は各国の航路権規定が第4章のこれに相当する規則に代って用いられる時期又は場所、及び本部船の発する夜間信号。
- (l) 規則3.1により本規則又はクラス規則に変更を加え、或はこれに追加すべき特別な指示があれば、その指示、並に特別な信号があれば、その信号。
- (m) 資格、参加申込、計測証明書、宣誓に関する事項。
- (n) 参加艇の艇名、セール番号、文字及びレーティング。
- (o) スタート及びリコールの方法を定める特別な指示があれば、その指示。
- (p) 参加艇のリコール番号又は文字を使用する場合は、その番号又は文字。
- (q) タイム・アローアンス。
- (r) コースの長さ。
- (s) コースの変更をレース艇に通告する方法。
- (t) 賞。
- (u) 必要があれば、規則を守った旨の宣誓書、或は抗議書を提出すべき特定の期限とその宛先、並に抗議書に添付すべき正規の手数料。
- (v) 抗議を審問する時刻及び場所。
- (w) 大会の結果を直ちに確定する必要がある場合、その中の1レースの成績を決めるために、抗議の判決は、これを上告の対象としないこと。協会はこの処置を行うためには、

協会の認可が必要である旨を規定すべきである。

- (x) 当日延期又は中止されたレースが、後日行われるかどうか。行うとすれば、その時期及び場所。
- (y) そのクラスのスタートにヨットがただ1艇しか出場しなかった場合、そのヨットに対して取るべき処置。
- 3. 配布——帆走指示書は、レースに出場する資格のある各ヨットがこれを入手できるようにしなければならない。
- 4. 変更——レース委員会は、通告により帆走指示書を変更することができる。但しこの通告は、そのクラスの予告信号前に、できれば文書により、関係のある各ヨットに与えられなければならない。
- 5. 口頭による指示を行ってはならない。但し帆走指示書により、特別な方法を規定している場合は、この限りでない。

4. 信 号

- 1. 国際信号旗による信号——協会又は帆走指示書による特別な指示がない限り、国際信号旗は以下の通り用いるものとする。

A P 旗——回答旗(延期信号)のみをクラス信号の上に掲げた時は、^{*}指定されたレースのスタート予定時刻の15分の延期^{*}を意味する。

(この延期は15分の間隔を置いて信号を上げ下げすることにより、何回でも延長することができる)

回答旗をクラス信号の上の球又はシェイプ1個の上に掲げた時は、^{*}指定されたレースのスタート予定時刻を30分延期^{*}すること^{*}を意味する。

(この延期は、15分に付球又はシェイプ1個を加えること

により、何回でも延長することができる)

回答旗をクラス旗の上の1から9迄の数字旗の何れかの上に掲げた時は、^レ指定されたレースのスタート予定時刻を1時間、2時間等……延期する^レことを意味する。

回答旗をクラス信号の上のA旗の上に掲げた時は、^レ指定されたレースを後日に延期する^レことを意味する。

上記信号の中何れかを、その下のクラス信号なしに掲げた時は、^レレースのプログラム全体をその信号の示す通りに延期する^レことを意味する。

L 旗——この信号を掲げた時は、^レ声の届く範囲内に来い^レということの意味する。

M 旗——マーク信号。

この信号をブイ、船、その他に掲げた時は、^レ元のマークの代りに、この信号を掲げたものを廻航又は通過せよ^レということの意味する。

N 旗——中止信号。

この信号のみを掲げた時は、^レ全レースの中止^レを意味する。

この信号をクラス信号の上に掲げた時は、^レそのクラスのレースの中止^レを意味する。

P 旗——準備信号。

この信号を掲げた時は、^レ予告信号によって示されたそのクラスは、正確に5分後にスタートせよ^レということの意味する。

R 旗——逆コース信号。

この信号のみを掲げた時は、^レ帆走指示書に示されたコースを逆の方向に帆走せよ^レということの意味する。

この信号をコース信号の上に掲げた時は、^レそのコースを逆の方向に帆走せよ^レということの意味する。

S 旗——コース短縮の信号。

この信号のみを、

(a) スタートライン又はその近くで掲げた時は、^レすべてのクラスは帆走指示書に示された短縮コースを帆走せよ^レということの意味する。

(b) フィニッシングライン又はその近くで掲げた時は、^レすべてのクラスは、先頭艇が正に完了しようとしている回の終りで、定められたフィニッシングラインを横切ることによって、レースをフィニッシュせよ^レということの意味する。但し規則3.2(g)により帆走指示書に他の方法が指示されている場合はこれによるものとする。

(c) これ以外の場所で掲げた時は、^レすべてのクラスは、近くのマークと本部船との間をフィニッシュせよ^レということの意味する。

上記(a)、(b)及び(c)の何れの場合でも、クラス信号の上にS旗を掲げた時は、^レ上記信号はそのクラスのみに適用される^レということの意味する。

第1予備旗——ゼネラルリコール信号。

この信号を掲げた時は、^レ帆走指示書に指示された新たなスタートを行うため、そのクラスをリコールする^レということの意味する。

2. 信号によってコースを示すこと——協会による特別な指示がない限り、レース委員会は、予告信号前、或は予告信号と共に、適当なコース信号を発するか、他の方法を以てコースを指示しなければならない。

3. コースの変更——まだスタートしていないクラスのコースは、次のようにしてこれを変更することができる。

- (a) 適当な延期信号を掲げ、これを降した後予告信号を掲げる前、或は予告信号と共に新しいコースを示すこと、或は
- (b) 予告信号前或は予告信号と共にコース信号を掲げるか、或は前のコース信号を降して代りの信号を掲げること。
- (コースの変更によって本部船又はスタートマークの移動を必要とする場合、或は準備信号が発せられる以前の5分間では、到底完了し得ないようなセールの変更を必要とする場合には、レース委員会は(a)の方法を用うべきである)

4. レースのスタート信号

- (a) 協会又は帆走指示書による特別な指示がない限り、レースのスタート信号は、すべて5分間隔で、正確に次の通り発しなければならない。

- (i) 予告信号——クラス旗の展開、又は特定の信号の掲揚。

準備信号——P旗の展開、又は特定の信号の掲揚。

スタート信号——予告信号及び準備信号の降下。又は

- (ii) 予告信号——白シェイプ

準備信号——青シェイプ

最初にスタートすべきクラスの

スタート信号——赤シェイプ

(i)の方法を用いる場合には、各信号は次の信号の掲揚30秒前に降下するものとする。クラス毎にスタートするヨットに於ては、各クラスのスタート信号を以て次のクラスの準備信号とする。

- (b) 規則 4.4 (a) は、信号間に5分の間隔を規定しているが、このことはレース委員会が自ら適当と思う間隔で、一連のレースをスタートさせることを妨げるものではない。

- (c) 予告信号は、その予定時刻前にこれを発してはならない。但しレースの参加資格を有するすべてのヨットの同意を得た場合はこの限りでない。

- (d) 予告信号と準備信号との間隔に誤差があり、且つゼネラルリコール信号が発せられなかった場合には、レース委員会は、準備信号とスタート信号との間で正しい間隔をとるように調整しなければならない。

5. フィニッシュ信号——青旗又は青シェイプ。この信号をフィニッシュで掲げた時は、本部船はフィニッシングライン上に位置している、ということの意味する。

6. その他の信号——帆走指示書により、他の特別な信号を定めることができるが、この場合には、その意味を明確にしておかなければならない。

7. 信号に対する注意の喚起——レース委員会が信号を発した時は、次のようにして注意を喚起しなければならない。但し予告信号前にR旗又はS旗を掲げた場合は、この限りではない。N旗を掲げた時は、号砲3発又はその他の音響信号。

第1予備旗、AP旗又はS旗を掲げた時は、号砲2発又はその他の音響信号。

その他の信号の時は、号砲1発又はその他の音響信号。

8. 視覚による信号の優先——視覚によるスタート信号を以て計時するものとし、号砲又はその他の音響信号の失敗、又はタイミングの誤りはこれを無視するものとする。

5. レースの取消、延期又は中止並にコースの短縮

1. レース委員会は

- (a) スタート信号に先立ち、何等かの理由によりコースの短

縮、或はレースの取消又は延期を行うことができる。

- (b) スタート信号後は、悪天候のためヨットが危険に瀕した場合、或は風が不十分な場合、或はマークが紛失又は移動した場合、或はレースの安全又は公正に直接影響を及ぼすような他の理由がある場合には、どの廻航マークに於ても、コースを短縮して、レースをフィニッシュさせ、或は取消又は中止することができる。
2. 延期後は、規則4.4(a)に規定する通常のスタート信号を用いるものとし、延期信号がすべてのヨットに適用される場合には、最初の予告信号又はコース信号が発せられる前に、降下されるものとする。
3. レース委員会は、延期又は中止されたレースを、何時、何処で行うかを、信号その他の方法により関係のあるヨットすべてに通告しなければならない。

6. スタートライン及びフィニッシングライン

スタートライン及びフィニッシングラインは下記の何れかとする。

- (a) マークと、本部船のマスト又は旗竿、或は帆走指示書で明示された点とを結ぶ線。
- (b) 2つのマークを結ぶ線。
- (c) 2つの固定した点を結ぶ線の延長。この場合には、ヨットがその内側を通過すべき外側のリミットに、或はその近くにマークを打ってもよいし、打たなくてもよい。
- (a)及び(c)に定めるスタートライン及びフィニッシングラインの場合には、帆走指示書により、ラインの内側の端又はその近くにマークを設置することができる。この場合ヨットは、このマ

ークと外側のマークとの間を通過しなければならない。

7. レースのスタート

1. スタートエリア——帆走指示書により、パイで区劃したスタートエリアを指定することができる。この場合、パイはマークと看做されることはない。
2. スタートの計時——ヨットのスタートは、スタート信号から計時されるものとする。

8. リコール

1. 協会又は帆走指示書による特別な指示がない限り、レース委員会は、各ヨットにリコール番号又は文字を割当てなければならない。できればヨットのセール番号をリコール番号として使用すべきであるが、これを使用しない場合には、レース委員会は、各ヨットに適当なりコール番号又は文字を割当てなければならない。(規則3.2(p) 参照)
2. (a) スタート信号が発せられた時、ヨットの艇体、クルー又は艀装の一部がスタートライン又はその延長線を越えている場合には、
- (i) できるだけ早く、そのヨットのリコール番号又は文字を掲示すると共に、適当な音響信号を発するか、
- (ii) 協会附則又は帆走指示書に定める他の方法によらなければならない。
- (b) 多数のヨットが早過ぎるスタートをして、これを見分けることができない場合、或はスタートのやり方に過失があった場合には、レース委員会は、規則4.1(第一予備旗)及び4.7によりゼネラルリコール信号を発する

ことができる。協会又は帆走指示書による特別な指示がない限り、改めて予告信号及び準備信号を発すべきである。新しいスタートの準備信号前の規則違反は失格とされることはない。

3. リコールされたヨットが、スタートライン又はその延長線の正しい側に完全に復帰した場合には、レース委員会は、リコール番号が掲げられておれば、直ちにこれを取下げ、そうでない場合には、できれば声をかけ、或は帆走指示書に定められた何等かの方法により、復帰した旨を通告しなければならない。

9. マーク

1. マークの紛失

- (a) マークが紛失又は移動した場合には、レース委員会は、できれば、これを定められた位置に復旧するか、同様な形の新しいマーク、或は国際信号のM旗—マーク信号—を掲げたブイ又は船を代りに置かなければならない。
- (b) ヨットがそのマークを廻航又は通過するまでに、マークを復旧するか、新しいマークを代りに置くことができない場合には、レース委員会はその裁量により規則 5.1 を準用することができる。

2. マークが見えなかった場合——レースが霧の中又は夜間に行われた場合には、推測航法のみを以て、マークを廻航又は通過した証拠としてはならない。

10. フィニッシュ

協会又は帆走指示書による特別な指示がない限り、タイムリ

ミットがあるレースに於て、1艇が定められたリミット内にフィニッシュすれば、このレースに出場した他のすべてのヨットに対しても、レースは有効である。

11. 同 着

レースのフィニッシュに於て、実際に同着か、修正時間に於ても同着の場合には、得点は同着となったヨットの順位に対する得点とそのすぐ下の順位のヨットの得点を合計した上、これを等分するものとする。単独のレース又は一連のレースに於て、2艇以上のヨットが同着となり、これに対する賞品が、トロフィーその他の賞であるという場合には、できれば同着となったヨット間で決定レースを行うべきであるが、これを行わない場合には、規則 3.2 に於て定められた方法によってこれを決めるか、或は同着となったヨットがそれぞれ同じ賞を受けるか、或は賞を共有すべきである。

12. 不当に不利を蒙ったヨット

あるヨットが規則 58 (援助を与えること) によって援助を与えるか、避ける義務のある他のヨットのため航行不能となるか、或はレース委員会の処置等自己の過失によらないで、フィニッシュに於けるそのヨットの順位が著しく不利となったと、レース委員会が認めた場合には、レース委員会は、そのレースを取消するか、中止するか、或は他の適当と思われる処置をとることができる。

13. 再 レ ー ス

再レースが行われる場合、

1. 最初のレースに参加したヨットはすべて、再レースに出場することができる。
2. 最初のレースの参加条件次第で、またレース委員会の裁量により、新規の参加申込を受理することができる。
3. 最初のレースにおける規則違反は失格とされることはない。
4. レース委員会は、再レースの日時及び場所に関係のあるヨットに通告しなければならない。

14. 賞 の 授 与

そのヨットのフィニッシュに於ける順位が受賞に関係がある場合には、レース委員会は賞の授与に先立ち、そのヨットがレース規則及び帆走指示書を守ったかどうかを確認しなければならない。帆走指示書に於て、各艇の責任者に対しフィニッシュ後特定の時間内に「一月一日のレースに於て、すべての規則及び帆走指示書を守った」旨の宣誓書の提出を命ずることが望ましい。

(規則15, 16及び17は予備とする)

第3章 一 般 要 件

ヨットの資格に関する所有者の責任

レースに参加しようとするヨットは、準備信号前及び本章が適用される場合にはレース中も、第3章の規定を守り、これによって失格となる事を避けなければならない。

18. 参 加 申 込

公示又は帆走指示書中に、協会又はレース委員会による特別な指示がない限り、参加申込は次の書式によって行わなければならない。

参 加 申 込 書

御中

____月____日____で行われる____

に参加を申込みます。

識 別 旗 _____

セール番号及び文字 _____ 艀装 _____

艇 体 の 色 _____

レーティング又はクラス _____

私は I . Y . R . U . 規則、レースを主催する協会の附則及び帆走指示書を守ることを誓います。

署名 _____ 年 ____ 月 ____ 日

(所有者又はその代理人)

氏 名 _____

住 所 _____

電話番号 _____

所属団体 _____

参加料金 _____ 円を同封します。

19. 計 測 証 明 書

レースに参加するヨットはすべて、協会その他の公式機関、クラス規則、レースの公示又は帆走指示書によって定められた正規の計測証明書、又はレーティング証明書を保持し、且つ証明書に規定された要件を厳守しなければならない。

20. ヨ ッ ト の 所 有

1. 参加資格に特別な条件がある場合を除き、ヨットはすべて、協会の公認するヨットクラブ、セーリングクラブ又はそのメンバーの所有するものか、或はチャーターしたもので、且つ正式に参加を認められたものに限り、競技する資格ありと看做される。
2. 同一の団体又は個人が所有（共有の場合を含む）又はチャーターする2艇以上のヨットは、同一のレースに参加することはできない。但し事前にレース委員会の承認を得た場合は、この限りでない。

21. 乗 艇 者

ヨットはすべて、協会の公認するヨットクラブ又はセーリングクラブのメンバーが乗艇しているものでなければならない。この場合、そのメンバーは、ヨットの所有者又はその代理人として、そのヨットの責任者となるものとする。

22. バ ラ ス ト の 移 動

1. 一般制限 —— 床板は固定されていなければならない。隔壁及び扉はこれを直立させておかなければならない。梯子、階段及び水槽は定った場所におかなければならない。キャビン、厨房、前部船倉の造作類はこれを船内におかなければならない。可動式バラストはすべて、床板の下又はロッカーの中に正しく積載しなければならない。また固定重量物は、これを移動してはならない。
2. バラストの積込、積卸し又は移動、水 —— 固定式たると可動式たるとを問わず、いかなるバラストもこれを積込んだり、卸したり、移動してはならない。またレースの前日の午前9時以降、ヨットがレースを終了するまでの間、ヨットは船舶用水以外の水を取入れたり、排出してはならない。但しあかを汲み出すことはこの限りでない。

23. ア ン カ ー

協会又はそのクラス規則による特別な指示がない限り、ヨットはすべて、適当なサイズのアンカー、鎖又はロープを積載していなければならない。

24. 救 命 具

クラス規則による特別な指示がない限り、ヨットはすべて、乗組員全員を救うに適した救命具をもたなければならない。但し事故の際、乗組員を支えるのに十分な浮力を有するヨットは、この限りでない。救命具の中1個は、直ちに役立つよう準備されていなければならない。

25. セールの番号, 文字及び記号

1. I.Y.R.U.の公認する国際クラスのヨットはすべて, そのメンスルに次に定める番号, 文字及び記号をつけていなければならない。

(a) 自国以外の水面でレース中の場合は, その国籍を示す文字。

A	Argentina	J	Japan
AR	United Arab Republic	K	United Kingdom
B	Belgium	KA	Australia
BA	Bahamas	KB	Bermuda
BL	Brazil	KC	Canada
BU	Bulgaria	KG	British Guiana
CA	Cambodia	KB	Gibraltar
CY	Ceylon	KH	Hong Kong
CZ	Czechoslovakia	KI	India
D	Denmark	KJ	Jamaica
E	Spain	KK	Kenya
EC	Ecuador	KR	Zambia Southern Rhodesia and Malawi
F	France		Nyasaland
G	West Germany		
GO	East Germany	KS	Singapore
GR	Greece	KT	West Indies
H	Holland	KZ	New Zealand
HA	Netherland Antilles	L	Finland
		LE	Lebanon

I	Italy	LX	Luxemburg
IR	Republic of Ireland	M	Hungary
MA	Morocco	S	Sweden
MO	Monaco	SA	South Africa
MX	Mexico	SE	Senegal
N	Norway	SR	Union of Soviet Socialist Republics
NK	Democratic Peoples Republic of Korea	T	Tunisia
OE	Austria	TH	Thailand
P	Portugal	TK	Turkey
PH	The Philippines	U	Uruguay
PR	Puerto Rico	US	United States of America
PU	Peru	V	Venezuela
PZ	Poland	X	Chili
RC	Cuba	Y	Yugoslavia
RI	Indonesia	Z	Switzerland
RM	Roumania		

(b) ヨットの所属するクラスを示す番号, 文字又は記号。

(c) ヨットの番号。

協会から割当てられた識別番号。但し番号が世界共通な国際クラスの場合には, 番号はそのクラス連盟から割当てられるものとする。

例えば, アルゼンチン共和国の5.5米クラスヨットに対し, アンゼンチン協会が3という番号を割当てたとなれば, そのセールのマークは, 次の通りである。

5・5

A 3

割当てられた番号の前に、そのヨットの国籍を示す文字をつける余地がない場合には、これを番号の上につけなければならない。

- (d) セール番号、文字及び記号は、メンスルの両面で、セールを一杯にリーフした時でも、一番下の番号が見えるように、ブームの上、セールの略3分の2の高さの所に付けなければならない。セール番号、文字及び記号は、セールと全く対照的な色とし、セールが透けるために起る混乱を避けるため、セールの両面のちがった高さの所に、スターボード側を上にして付けなければならない。スピネーカーにはセール番号のみ、上記同様、その両面、略半分の高さの所に付けなければならない。

- (e) 番号及び文字の大きさは、次に規定する通りである。

I. Y. R. U. の公認するクラスのセールにつける番号及び

文字の大きさ

ク ラ ス	数字及び文字の幅の寸法 (最小)	数字の幅 (最小) (但し1を除く)	数字又は文字の各部の太さ (最小)	数字の間隔 (最小)
12米	0.66(26)	0.46(18)	0.10(4)	0.15(6)
13.5～15米クルーザー・レーザ	0.66(26)	0.43(17)	0.10(4)	0.15(6)
10.5～12米 ク ク	0.56(22)	0.35(14)	0.10(4)	0.12(5)
9 米 ク ク	0.50(20)	0.33(13)	0.075(3)	0.10(4)
7～8米 ク ク	0.245(18)	0.30(12)	0.075(3)	0.10(4)
8 米	0.50(20)	0.36(14)		

6 米				
5.5 米	0.46(18)	0.30(12)	0.075(3)	0.10(4)
30平方米				
22 ク				
ドラゴン	0.38(15)	0.25(10)	0.064(2.5)	0.10(4)
〓Cカタマラン				
スター				
フライング・ダッチマン	0.30(12)	0.20(8)		
505				
12平方米シャーパー				
ライトニング	0.23(9)	0.15(6)		
フィン				
14呎ディンキー				
ヴォーリエ	0.23(9)	0.15(6)		
キャデット				
スナイプ				

単位：米（括弧内は吋）

- (f) セール・メーカーのマークをつける場合には、セールのタックの近くとし、その大きさは、15×15呎（6×6吋）をこえてはならない。

- 上記以外のヨットは、セールの番号、文字又は記号の割当、付け方及びその大きさに関しては、できるだけ上記要件に合致した協会附則又はクラス規則によらなければならない。
- 規則25に対する違反については、ヨットは、事前の注意及び訂正を行う適当な機会を与えられることなしに、失格とされることはない。

26. フォーステイ

クラス規則による特別な指示がない限り、フォーステイは艇の略中心線上に固定されていなければならない。

27. 旗

協会は旗の使用法を規定することができる。この場合、その管轄下にあるヨットはこれを守らなければならない。

(規則28、29及び30は予備とする)

第4章 ヨットが出会った場合の帆走規定

航路権に関するヘルムスマンの権利と義務

第4章の規定は、同一のレース又は異なるレースに於て、レースに参加しようとするヨット又はレース中のヨットにのみ適用され、規則3.2(k)が適用される場合を除き、レースに参加しようとするヨットが、スタートラインの近くを帆走しはじめてから、フィニッシュするか、或はリタイアして、コースの近くを離れるまでの間は、海上衝突防止に関する国際規則又は当該水域に適用される各国の航路権規定によって代るものとする。

§ A 常時適用される規定

31. 失格

1. ヨットは、レース中衝突の有無に拘らず、違反が起った場合にのみ、第4章の規定違反として失格とされるものとする。
2. あるヨットが、レース前又はレース後、レース中のヨットを故意に妨害し、又は帆走指示書に違反した場合には、そのヨットは失格とされるものとする。

32. 衝突を避けること

権利艇が、重大な損傷を起す虞のある衝突を避けることに、何の努力もしなかった場合には、権利艇も他のヨットと同様、失格とされるものとする。

33. リタイア

ヨットが、レース規則又は帆走指示書に違反したと自認した

場合には、直ちにリタイアすべきであるが、そのヨットがレースを継続している場合には、他のヨットは、第4章の規定によって認められたそのヨットの権利を引続き尊重しなければならない。

34. 誤導又は妨害

1. あるヨットが、他のヨットを避けなければならないという場合、権利艇は次のようなコースの変更をしてはならない。但し規則38（スタート後のラフィング）によって許される限度までは差支えない。

(a) 他のヨットが避けるのを邪魔するような、或は

(b) 避けようとしているヨットを誤導又は妨害するようなコースの変更。

2. 風力又は風向の変化に應ずるため、ヨットがラフィング又はベアリングアウェイしてそのコースを変えることは、誤導又は妨害ではない。

35. 声をかけること

規則38.1（スタート後のラフィング）によるラフィングの場合を除き、権利艇は、他のヨットの予見し得ないようなコースの変更をする前に、又はコースの変更中、或はマーク又は障害物に於てルームを要求する場合には、声をかけるべきである。

§ B 反対のタックの規定

36. 原則

ボートタックのヨットは、スターボードタックのヨットを避けなければならない。

§ C 同一のタックの規定

37. 原則

1. 風上艇は風下艇を避けなければならない。
2. クリアアスターンのヨットは、クリアヘッドのヨットを避けなければならない。
3. クリアアスターンから、あるヨットの風下側でオーバーラップしたヨットは、風上艇に対し（風下艇を）避けるのに十分なルームと機会とを与えなければならない。またそのオーバーラップが存在する間は、風下艇は、そのプロパーコースより風上を帆走してはならない。

38. 権利艇のスタート後のラフィング

1. ラフィングの権利とその制限——スタートしてスタートラインから離れた後では、クリアヘッドのヨット又は風下艇は、任意にラフすることができる。但し、

風上艇のヘルムスマンが（その定位置からアビームを見て、且つ風下艇より風上を目指して帆走していない場合）風下艇のメンマストの横又は前となった時、オーバーラップがあれば、そのオーバーラップが存在する間は、風下艇は常にそのプロパーコースより風上を帆走してはならない。

2. オーバーラップの制限——本規則では、2艇が大きい方のヨットの明かに2艇身以内でない限り、その2艇間にオーバーラップは存在しない。また先行するヨットがスタートした時、或は2艇の中1艇又は双方ともにタック又はジャイブ

を終えた時、2艇間にオーバーラップが存在しておれば、この時を以て2艇間に新しいオーバーラップが成立したものと看做される。

3. ラフを中止させるための合図——風下艇がラフの権利をもつことに関し疑義がある場合には、風上艇のヘルムスマンが「マスト・アビーム」或はこれに類する言葉をかけない限り、風下艇に権利ありと看做される。風下艇は、このような合図に従わなければならないが、不当だと思えば、抗議することができる。

4. ラフの妨害——風上艇は、風下艇に接近して、そのため風下艇がラフできなくなるようなことをしてはならない。但しラフに応ずる風上艇の能力が、障害物、他のヨットその他のため制約される場合は、この限りでない。

5. 2艇以上に対するラフィング——ヨットは、そのヨットのラフによって影響を受けるであろうヨットすべてに対してラフする権利をもっていない限り、ラフをしてはならない。この場合、中間にあるヨットが通常ならラフの権利をもたない場合でも、すべてそのラフに応じなければならない。

39. スタート後プロパーコースより風下を帆走すること

スタートして、スタートラインから離れた後、フリーのコースを帆走中のヨットが、風下艇又はその風下側を通過するコースを帆走中のクリアスターンのヨットの明かに3艇身以内にいる場合には、そのヨットはそのプロパーコースより風下を帆走してはならない。

40. 権利艇のスタート前のラフィング

ヨットがスタートして、スタートラインから離れるまでに、他のヨットに影響を及ぼすようなラフを行う場合には、これを緩慢に行わなければならない。風下艇は、風上艇のヘルムスマンが（その定位置からアビームを見て）風下艇のメンマストの後方にある場合にのみ、同様なラフを行うことができる。しかしスタート信号後は、風下艇は、その関係位置からみて、通常ならラフの権利をもたない場合でも、そのプロパーコースをとるため緩慢なラフを行うことができる。規則38.3（ラフを中止させるための合図）38.4（ラフの妨害）及び38.5（2艇以上に対するラフィング）も同時に適用されるものとする。

§ D タックの変更に関する規定

41. タッキングとジャイピング

1. タッキング中又はジャイピング中のヨットは、何れもタックの状態にあるヨットを避けなければならない。
2. タック又はジャイブして航路権を得ようとするヨットは、タック又はジャイブを終えるまでの間、タックの状態にある他のヨットがそのコースの変更を開始しなくてもすむよう、他のヨットとの間隔を十分とらない限り、タック又はジャイブしてはならない。
3. タック又はジャイブしたヨットは、規則41.2に従ってタック又はジャイブを終えたことに関し、レース委員会を納得させるに足る立証を行わなければならない。
4. 2艇が同時に、双方ともタッキング中又はジャイピング中の場合には、ポート側のヨットが避けなければならない。

§ E 例外規定及び特別規定

本項の規定が適用される場合には、それが権利義務を明確に規定している限り、第4章 (§ A 常時適用される規定を除く) のこれに抵触するすべての規定に優先するものとする。

42. マーク又は障害物を廻航又は通過すること

同一のタックで、又は反対のタックで、スタートして、スタートラインを離れた後、マークの定められた側又は障害物の同じ側を廻航又は通過しようとするヨットは、次によるものとする。

オーバーラップしている場合

1. (a) 外側のヨットは、その内側でオーバーラップしているヨットに対し、マーク又は障害物を廻航又は通過するためのルームを与えなければならない。但し規則 42.1 (e), (d)及び(e)に規定する場合は、この限りでない。ルームとは、タック又はジャイブが廻航又は通過の必要条件である場合に、タック又はジャイブするルームを含むものとする。
- (b) 反対のタックで、オーバーラップしている2艇以上のヨットの中、内側のヨットが直ちに次のコースのプロバークコースをとるため、マークを廻航するにはジャイブしなければならないという場合には、ルームが与えられた時ジャイブすべきである。
- (c) 反対のタックの2艇が風上に向っている場合、又はその中の1艇がマークを廻航するか、障害物を避けるため、

タックしなければならないという場合には、この2艇間には、規則 42.1 (a) は適用されず、規則 36 (反対のタックの原則) 及び41 (タッキング又はジャイビング) の適用を受けるものとする。

- (d) ラフする権利をもっている外側の風下艇は、内側のヨットをマークの風上側へつれて行くことができるが、この場合には、マークまで2艇身以内となる前に、この旨声をかけてラフを開始すると共に、自らもマークの風上側を通過しなければならない。
- (e) スタートするため、スタートラインに近付いている場合、風下艇は、風上艇に対し、航行可能な水面にあるスタートマークの風下側を通過するルームを与える義務はない。しかしスタート信号後は、風下艇は、次のようにしてそのマークで風上艇のルームを奪ってはならない。
 - (i) 第1マークより風上に向うこと、或は
 - (ii) クローズホールドより風上にラフすること。

クリアースターンとクリアヘッドの場合

2. (a) クリアヘッドのヨットが同じタックであるか、或はジャイブした場合、クリアースターンのヨットは、相手の廻航又は通過の方法を予想して、その廻航又は通過の間、これを避けなければならない。
- (b) マークを廻航するためタックしようとするクリアヘッドのヨットは、規則41(タッキング又はジャイビング)に従う必要があるが、クリアースターンのヨットは、クリアヘッドのヨットのタッキングを妨害する目的でクローズホールドより風上にラフしてはならない。

オーバーラップの成立と継続の条件

3. (a) クリアスターンのヨットは次のような場合には、クリアヘッドのヨットの内側でオーバーラップしてはならない。また規則 42.1 (a) によってルームを要求してはならない。
- (i) 規則 42.3 (b) に規定する場合を除き、クリアヘッドのヨットがマーク又は障害物の 2 艇身以内に入った時、或は
- (ii) 必要なルームを与えることができない時。
- (b) クリアスターンのヨットは、クリアヘッドのヨットと、浅瀬又は海岸のような連続した障害物との間に、安全にオーバーラップするルームがある場合に限り、その間にオーバーラップすることができる。
- (c) クリアヘッドのヨットは、オーバーラップが成立する前には、ルームを与える義務を負わない。この場合、適当な時期にオーバーラップが成立したことに付き、レース委員会を納得させるに足る立証の責任は、クリアスターンにあったヨットにある。
- (d) 外側のヨットが、マークまで 2 艇身以内に入った時、オーバーラップが存在していれば、その後オーバーラップがとけても、そのヨットは、規則 42・1 (a) に従わなければならない。

43. クローズホールド、障害物のためタックする

ルームを求めて声をかけること

1. 声をかけること——クローズホールドの 2 艇の中、1 艇が

航行安全のため、コースを大きく変えて障害物を避ける必要があり、且つそのヨットがタックしようとするれば、他のヨットと衝突してしまうという場合には、後者に対しタックするルームをくれと声をかけなければならない。

2. 合図に応ずること——声をかけられたヨットは、合図後できるだけ早い機会に、

(a) タックしなければならないが、この場合声をかけたヨットは、

(i) 声をかけられたヨットがそのタッキングを終える前に、或は

(ii) タックすれば、声をかけられたヨットと衝突してしまうという場合には、タックできるようになれば直ちにタックするか、或は、

(b) タックしなくても、或はタッキングを遅らせた後でも、避けることができると思えば「タックせよ」又はこれに類する言葉を返さなければならない。この場合、

(i) 声をかけたヨットは、直ちにタックしなければならない。

(ii) 声をかけられたヨットは、これを避けなければならない。

(iii) また避けたことに付き、レース委員会を納得させるに足る立証を行う責任は「タックせよ」と答えたヨットにある。

3. ルームを求める権利に対する制限

(a) 障害物が、声をかけられたヨットが交わすことのできるマークである場合には、声をかけたヨットはタックするルームを求める権利はなく、声をかけられたヨットは、

直ちにこの旨を声をかけたヨットに通告しなければならない。

- (b) その後声をかけたヨットが、再度タックするルームをくれと声をかけた場合には、ルームが与えられた後、直ちにリタイアしなければならない。
- (c) 声をかけられたヨットが、規則 43・3(a)により合図に応ずることを拒否した後、そのマークを交わすことができなかった場合には、そのヨットは、直ちにリタイアしなければならない。

44. スタートするため復帰中のヨット

- 1. (a) 早過ぎるスタートをして、正しくスタートするため、復帰中のヨット、或はスタート信号が発せられた時、スタートライン又はその延長線の反対側から、スタートの位置につこうとしているヨットは、そのヨットがスタートライン又はその延長線の正しい側に完全に入るまでは、正しくスタート中の、或はスタートしたすべてのヨットを避けなければならない。
- (b) そのヨットが、スタートライン又はその延長線の正しい側に完全に入った後は、正しくスタートしたヨットのもつ第4章の権利をもつものとする。これにより、そのヨットが正しくスタート中の他のヨットに優先する航路権をもっている場合には、他のヨットが避けるのに十分なルームと機会とを与えなければならない。
- 2. 早過ぎるスタートをしたヨットが、コースの帆走を継続している場合、及びそのヨットがスタートするため復帰中であることが明白となるまでは、そのヨットは、スタートしたヨ

ットのもつ第4章の権利をもつものとする。

45. 投錨、坐礁又は顛覆

- 1. 航行中のヨットは、投錨、坐礁又は顛覆した他のレース艇を避けなければならない。投錨している2艇間では、後から投錨したヨットが避けなければならない。但し投錨したヨットが錨を引摺っている場合には、錨を引摺っていないヨットが避けなければならない。
- 2. 投錨又は坐礁しているヨットは、そのヨットと接触の危険のある他のヨットに、その旨を通告しなければならない。ヨットの大きさ又は天候次第で何等かの別の信号を必要としない限り、その合図は声をかけるだけで十分である。
- 3. 危険に瀕したヨットを救助しようとしているヨットが、その相手と接触したとしても、また自艇の直前で坐礁又は顛覆したヨットと接触したとしても、そのヨットは接触を理由として罰せられることはない。

(規則46. 47及び48は予備とする)

第5章 その他の帆走規定

ヨットを操縦するヘルムスマンとクルーの義務

規則49の場合を除き、第5章の規定は、ヨットがレース中である場合にのみ、適用されるものとする。

49. 公正な帆走

ヨットは公正な帆走、優れた速力及び技術、並に個人の努力（チームレースの場合を除く）によってのみ、勝利を収めることに専心すべきである。しかしヨットは、この原則に明らかに違反した場合、並に他の規定が適用されない場合にのみ、本項により失格とされるものとする。

50. 出走艇の資格

準備信号とスタート信号との間に、スタートラインの附近を帆走中のヨットは、たとえスタートしなくても、出走したものと看做される。

51. コースの帆走

1. (a) 本部船が帆走指示書に示されたスタートマーク又はフィニッシングマークの反対側に投錨している場合でも、ヨットは、スタート及びフィニッシュの定義に示された通りに、スタートし、フィニッシュしなければならない。
- (b) 帆走指示書による特別な指示がない限り、スタートラインを横切るのが早過ぎたヨット、又はスタート信号の際、又はスタート信号前のある特定の時期にラインの反対側にいたヨットは、復帰して、定義通りにスタートし

なければならない。

- (c) リコールの通告を見落すか、聞き損ねたヨットは、正しくスタートするというそのヨットの義務を免れることはできない。

2. ヨットは、各マークを正しい順序で、定められた側から廻航又は通過して、ヨットがスタートしてからフィニッシュするまでの航跡を糸で示し、これを強く引いた場合、その糸が各マークの定められた側にあるように、コースを帆走しなければならない。
3. ヨットがコースを帆走中である限り、そのコースの一辺の起点となり、その境界となり、或はその末端となるマークには定められた側がある。スタートマークは、ヨットがスタートした時、定められた側をもちはじめ、フィニッシングマークは、ヨットがフィニッシュするや否や、定められた側を失うものとする。
4. マークの反対側を廻航又は通過したヨットは、規則51.2に規定する通りのコースをとり、その誤りを正して差支えない。
5. ヨットはフィニッシングラインを完全に通過する必要はなく、フィニッシュした後は何れの方角に離れても差支えない。

52. マークとの接触

1. ヨットは次のような場合には、直ちにリタイアしなければならない。
 - (a) (i) スタートする前にスタートマークと接触した場合、
 - (ii) ヨットが帆走中のコースの起点となり、その境界となり、或はその末端となるマーク、或は
 - (iii) フィニッシュした後で、フィニッシングマーク、

と接触した場合、或は

- (b) マークボートをして接触を避けるため移動させた場合、但しそのヨットが、他のヨットのため、不当にマークとの接触を余儀なくされたことを主張した場合は、この限りでない。この場合、そのヨットは抗議をしなければならない。
2. 規則「2.1」のマークとは、マークの一部として認められたものの通常部分すべてをいい、旗、旗竿、ブーム又は吊ボートを含むが、アンカー類、及びマークに偶然又は一時的に附着したものは、これを含まない。

53. 霧中信号と灯火

霧中信号、及び少なくとも夜間用灯火の携行に関しては、ヨットはすべて、海上衝突防止に関する国際規則又は各国の規定に従うものとする。

54. セールの取付け及び展開

1. セールの取替——ヘッドスル及びスピネーカーを取替える際には、そのセールが取込まれる前に、これに代わるセールを十分に取付け、トリムして差支えない。但しメンスルは1枚のみ、及びスピネーカーは、取替中の場合を除き、1枚のみしか使用できない。
2. スパーにセールを展開すること——協会又はクラス規則による特別な指示がない限り、すべてのセールは、ブームに展開するか、或はその上に導かなければならない。この場合、ブームとは、正規に用いられ、且つセールのヘッドを取付けるマストに固定されたブームを指すものとする。

また、いかなるセールもアウトリガーの上に、又はアウトリガーを用いて展開してはならない。アウトリガーとは、ヨットを水平に置き、その艇体またはデッキブランキングの外側、或はクラス規則で定められた特定の場所の外側のある点から、シートに外側に向う力を伝えることができる装置で、規則54.2の前段で認められた以外のものをいう。(この場合、外側とは、水平面に降した垂線の外側を意味する)ブルワーク、レール、ラビングストレイクは、この規定でいう艇体又はデッキブランキングの一部とは看做されない。またタッキングの際、何等調整する必要のないフオースルのついたブームは、アウトリガーではない。

3. スピネーカー、スピネーカー・ブーム——スピネーカーはブームなしに取付けてはならない。スピネーカーを張った場合、スピネーカーのタックは、スピネーカー・ブームのできるだけ外側の端にくるようにしなければならない。ヘッドスルはスピネーカーを張っていない場合には、スピネーカー・ブームに取付けても差支えない。第1マストの後方に取付けたセールはヘッドスルではない。スピネーカー・ブームは、一時に、ただ一本のみしか用いることはできないが、この場合には、第1マストのメンブームの反対側で用いられ、且つマストに固定されなければならない。スピネーカー・ブーム又はこれに取付けてあるセールを移動する場合には、規則54.3は適用されない。

55. ヨットの所有者が他のヨットを操縦すること

ヨットの所有者は、レース委員会の事前の承認なしに、自己の所有するヨットが出場するレースに於て、他のヨットを操縦

することはできない。

56. 乗 艇

協会又は帆走指示書による特別な指示がない限り、規則58（救助を与えること）の場合、又は負傷又は病気の乗員を看護するため、或は衝突したヨットの乗員の1人として一時的に乗艇する場合を除き、何人もヨットに乗艇してはならない。

57. 下 船、落 水 者

協会又は帆走指示書による特別な指示がない限り、準備信号が発せられた時、ヨットに乗艇しているものは、負傷又は病気の場合、或は規則58（救助を与えること）の場合を除き、艇を離れてはならない。但し乗員が船外に落ちるが、泳ぐため艇を離れるか、投錨のため水底に立つか、修理、セールのリーフ又はあかくみのためヨットを岸に引揚げるか、或は坐礁又は他の船舶その他との衝突後艇を引離す場合は、この限りでない。この場合には、ヨットがレースを継続する前に、その乗員は艇内に復帰すべきである。

58. 救助を与えること

すべてのヨットは、危険に瀕したヨット又は人員に対し、援助を与えることができる場合には、できる限りの援助を与えないければならない。

59. 外 部 の 助 力

規則56（乗艇）、58（救助を与えること）及び64（坐礁又は障害物との衝突）により認められた場合を除き、ヨットは外部か

らの助力を借りることは許されないし、且つ準備信号が発せられた時、艇内にあった用具以外のものを用いることはできない。

60. 推 進 方 法

規則58（援助を与えること）に規定する場合、又は事故により落水したものを復帰させる場合を除き、ヨットは、セール、スパー及び艇体に対する風、並に艇体に対する水の自然の作用によってのみ推進さるべきで、且つ船足を不自然な方法で阻止してはならない。緊急の場合には、オール、パドルその他を操舵のため用いることができる。アンカーは、規則64（坐礁又は障害物との衝突）により認められた場合に限り、ボートを用いて打つことができる。

61. 測 深

規則60（推進方法）に違反しない限り、いかなる測深方法をも用いることができる。

62. 人力のみ使用すること

ヨットは、人力のみを使用しなければならない。但し協会又は帆走指示書により、アンカーの引揚げのため、或は坐礁又は何かと衝突後これから離れるため、動力ウインチ又は巻上機を使用することが特に認められている場合は、この限りでない。

63. 投 錨 及 び 繫 留

1. ヨットは投錨することができる。投錨の方法としては、乗員が水底に立ってもよいし、おもりを水底に下してもよい。

使用したアンカー、おもり及びこれに取付けられた鎖又はロープ類は、ヨットがレースを継続する前に、これを収容しなければならない。但し収容するためあらゆる努力をしたにも拘らず、これが不可能とわかったときは、この限りでない。この場合、そのヨットはこの旨をレース委員会に報告しなければならないが、若しレース委員会に於て、アンカーを収容するのに、用具が不適当なため、或はその努力が不十分なためアンカーを収容できなかったと認めた場合には、レース委員会は、そのヨットを失格とすることができる。

2. ヨットは、準備信号前に水面に浮んでいなければならないし、且つ繋留を離していなければならないが、投錨することは差支えない。但し準備信号以後は、投錨以外の方法で繋留してはならない。また規則64（坐礁又は障害物との衝突）に規定する場合、或は修理、セールのリーフ又はあかくみを目的とする場合を除き、岸に引揚げることは許されない。

64. 坐礁又は障害物との衝突

坐礁、或は他の船舶その他と衝突したヨットは、規則62（人々のみを使用すること）に従う必要があるが、これから離れるため、自艇のアンカー、ボート、ロープ類、スパーその他の用具を使用する外、ボートを用いてアンカーを打つことができる。また、ヨットを押出すため、乗員を船外に送って水底に立たせたり、海岸に上らせることは差支えないが、衝突した船舶の乗員以外の外部の助力を借りることは許されない。離礁等のため使用した用具はすべて、ヨットがレースを継続する前に収容しなければならない。

（規則65、66及び67は予備とする）

第6章 抗議、失格及び提訴

68. 抗議

1. ヨットは、他のヨットすべてに対して抗議を行うことができる。但し第4章の規則違反に対する抗議に関しては、そのケースに直接関与したか、或は目撃したヨットを除き、抗議をすることは許されない。
2. 異なる団体によって主催される別々のレースで競技中のヨット間に生じた抗議は、両団体の合同委員会によって審問されるものとする。
3. (a) レース中規則又は帆走指示書に違反したことに対する抗議は、最初の適当な機会に抗議艇のリギンに目立つように旗（国際信号の“B”旗は、帆走指示書の他のいかなる規定にも拘らず、常に有効である）を掲げ、それをフィニッシュするか、又はリタイアするまで上げ続けておくことにより示さなければならない。但し旗を掲げる最初の機会が、フィニッシュ後となった場合には、レース委員会が認めるまで、旗を上げておかななければならない。1人乗のヨットの場合には、ケースの後で、できるだけ早く（被抗議艇の）注意を惹くように旗を示し（リギンに掲げると否とを問わない）、且つ抗議艇がフィニッシュする際、レース委員会に旗を示せば、それで十分である。
(b) 前項に拘らず、フィニッシュ又はリタイアするまでに抗議を正当とする事実について気がつかなかったヨットは、抗議旗を示さなくとも、抗議することができる。

(c) 抗議艇は、被抗議艇に対し、抗議を提出する旨を通知することに努力しなければならない。

(d) 抗議はすべて文書により、ヨットの所有者又はその代理人が署名したもので、且つ次の事項を記載したものでなければならない。

(i) ケースの日日、時間及び場所

(ii) 違反があったと申立てられている特定の規則又は帆走指示書

(iii) ケースの説明

(iv) 無関係でない限り、ケースの見取図

(e) 帆走指示書による特別な指示がない限り、抗議は抗議艇のフィニッシュ後2時間以内に、若しフィニッシュしなかった場合には、錨地に到着してから2時間以内に、レース委員会に提出するか、これが不可能な場合には、郵送しなければならない。尤も規則3.2(u)により帆走指示書に於て抗議書を提出すべき特定の期限及び手数料を定めている場合は、これによるものとする。但しレース委員会に於て理由ありと認めた場合には、この期限を延長することができる。

(f) レース委員会は、規則68.3(d)に定める細目の不備については、事後の補正を許可しなければならない。

4. (a) レース中に計測、各部寸法又は浮力規定に違反していること、或はクラス別又はレーティング証明書が何等かの理由で無効であることを理由とする抗議は、レースの翌日の午後6時までに、レース委員会に提出しなければならない。レース委員会は、抗議書のコピーを被抗議艇に送付すると共に、抗議に正当な理由ありと認めた場合

には、この種の問題を決定する権限をもつ委員会に、本文を照会しなければならない。

(b) レース委員会は、その判決を行うに当り、上記委員会の決定に従わなければならない。また判決書のコピーは、関係があるすべてのヨットにこれを送付しなければならない。

5. (a) レース委員会の行った処置又は手落ちにより受賞の機会を失ったと主張するヨットは、規則68.3(d), (e) 及び(f)に規定された抗議の要件に従い、レース委員会に対しその救済を求めることができる。

(b) レース委員会に於て、上記処置又は手落ちが不利を来し、これがためそのレースの成績が変わったと判断した場合には、レース委員会は、そのレースを取消するか、中止するか、或は他の適当と思う処置をとらなければならない。

6. 文書による抗議は、これを取下げることはいできない。またレース委員会はこれに判決を下さなければならない。但し審問前に1艇又はそれ以上のヨットが自己の責任を認めた場合は、この限りでない。

69. 抗議の却下

1. レース委員会に於て、抗議が規則68(抗議)の要件を満たしていないと判定した場合には、レース委員会は、抗議艇に対し、その抗議は審問されない旨を、その理由と共に通告しなければならない。

2. 上記の場合には、抗議艇に対し、抗議は規則68(抗議)の要件を満たしたものであるという証拠を提出する機会を与える

ことなしに、判決を下してはならない。

70. 審 問

1. レース委員会に於て、抗議が規則68（抗議）のすべての要件を満たしていると判定した場合には、できるだけ速かに審問を行わなければならない。この場合には、関係があるすべてのヨットが抗議書又はそのコピーを入手できるようにすると共に、できれば文書により、上記のすべてのヨットに、審問の時刻及び場所を通告しなければならない。また抗弁の準備のため、適当な時間的余裕も与えなければならない。審問に際しては、レース委員会は、抗議の当事者から提出された証拠と、その他の必要と思われる証拠を採択しなければならない。抗議の当事者又は双方の代理人は、立会いの権利を有するが、その他のものは、証人として証言する場合を除き、この権利を有しないものとする。抗議に於て指名されたヨット以外のヨットにも関係がある場合には、そのヨットは、最初に指名されたヨットのもつ特権のすべてをもつものとする。
2. ヨットは、規則73.1(a)（抗議によらない失格）に規定された場合を除き、審問なしに罰せられることはない。
3. 当事者又はその代理人が抗議の審問に出席する努力を怠った場合には、レース委員会は、審問なしに適当と思う判決を下すことができる。

71. 判 決

レース委員会は、審問後速かにその判決を下さなければならない。判決は、関係者の要求があれば文書により、関係者全員にこれを通達すると共に、事実並に判決理由を明らかにし、規

則違反があれば、その規則を明示しなければならない。関係の事実に関しては、レース委員会の認定を以て最終とする。

72. 抗議後の失格

1. レース委員会又は提訴委員会に於て抗議及び審問の後、
 - (a) あるヨットが、本規則又は帆走指示書に違反したことに関し、レース委員会が明確にこれを認めたか、
 - (b) あるヨットが、本規則又は帆走指示書を無視した結果、他のヨットをして本規則又は帆走指示書に違反するの余儀なきに至らしめた、と判定した場合には、そのレースの帆走指示書に於て別の罰則を定めていない限り、そのヨットは失格とされるものとする。失格その他の罰則の原因となった規則又は帆走指示書が、抗議書中に記載されていると否とに拘らず、またヨットが誤って記載されていたり、抗議されていたとしても、これに関係なく、失格その他の罰則は課せられなければならない。（例えば抗議艇又は関係のない艇が失格とされ、被抗議艇が無罪となる場合もあり得るのである）
2. 規則又は帆走指示書違反後のリタイアは、失格と同一に看做されることはない。この罰則は、規則72（抗議後の失格）及び73（抗議によらない失格）によってのみ課せられるものとする。
3. ヨットが失格とされたか、或はリタイアした場合には、次の順位のものとその順位を占めるものとする。
4. 本規則違反によって生じた損害に関する問題は、協会の定める特別規則があれば、これによって処理されるものとする。

73. 抗議によらない失格

- 1.(a) スタート又はフィニッシュしなかったヨットは、レース終了後抗議又は審問なしに失格とされることがある。但し錯誤があったという点につき、レース委員会の確認を得た場合には、そのヨットは、審問をうける資格を与えられるものとする。
- (b) 罰せられたヨットは、レースの結果につき、文書又は通告によって、そのとられた処置につき知らされなければならない。
2. レース委員会が、
 - (a) (規則 73.1 に規定されている場合を除き) ヨットが本規則又は帆走指示書に明らかに違反したのを目撃した場合、或は
 - (b) レースで競技をしていない証人、又は利害関係のない証人から、この種の違反を指摘した報告書を、その日の中に受取った場合、或は
 - (c) 正式な抗議の審問に於ける証言から、ケースに関係があるヨットが、この種の違反に関与したかもしれないと想像するに足る十分な根拠を得た場合には、レース委員会は、
 - (i) レースの終了後、又は
 - (ii) 報告書の受領後、又は
 - (iii) 抗議の審問後、24時間以内にその旨を文書により、或は郵便によって、そのヨットに通告するものとする。この通告には、ケースの事実、及び違反があったと思われる

る特定の規則又は帆走指示書を記載しなければならない。またレース委員会は、レース艇から抗議が提出された場合と同様の処置を直ちに取らなければならない。

74. 重大な規則違反に対する罰則

1. ヨットの所有者、その代理人、ヘルムスマン又は艇長が、本規則に対し重大な違反を行ったことが判明した場合には、協会はこれらの人々に対し、適当と思われる期間、その管轄のもとに開催されるすべてのレースに於ける操舵又は帆走を停止することができる。
2. 本規定によって課された処罰は、すべてこれを I . Y . R . U . に連絡しなければならない。I . Y . R . U . はこれを各国協会に通知するものとする。

75. 利害関係者は判決に参加しないこと

レース委員会又は提訴委員会のメンバーは、利害関係のある係争の討議又は判決に参加してはならないが、そのケースに対する証拠を提出することは差支えない。

76. 抗議に要した費用

レース委員会による特別な指示がない限り、計測又はクラス別に関する抗議に要した手数料及び経費は、敗訴者の負担とする。

77. 提 訴

1. 主催団体を公認した協会による特別な指示がない限り、レース委員会の判決に対する提訴は、規則77(提訴)及び78(提

訴の際準備すべき資料)によって処理されなければならない。

2. 協会又は帆走指示書(規則2(j)又は3.2(w))による特別な指示がない限り、レース委員会により判定された抗議は、次の場合には、本規則の解釈に関する問題についてのみ、判決の受領後協会の定める特定の期間内に、協会に移牒しなければならない。

(a) レース委員会が自らの発議により移牒を適当と認めた場合、或は

(b) 抗議の当事者の誰かが、照会を申請した場合

この場合、提訴をしようとするものは、協会の規定する供託金を添えなければならない。この供託金は提訴者の負担とし、提訴が却下された場合には、協会の基金として没収されるものとする。

3. 協会は、レース委員会の判決を支持、又は破棄することができる。レース委員会によって認定された事実から、抗議に関係があるヨットが適用規定に違反したと思えば、そのヨットの失格の原因となった規則又は帆走指示書が、抗議書中に記載されていると否とに拘らず、協会はそのヨットを失格としなければならない。

4. 協会の判決はこれを以て最終とし、当事者すべてに文書によりこれを通告しなければならない。

5. オリンピック大会及びI.Y.R.U.によって特に公認された国際レースに於ては、レース委員会、ジュリー又はジャッジの判決を以て最終とする。

6. 協会に一旦提出された提訴はこれを取下げることはいない。

78. 提訴の際準備すべき資料

1. 協会に対する提訴は、文書により、且つ必要に応じ、次の資料を順に添付したものでなければならない。

(a) レースのコピー及びヨットに交付された帆走指示書のコピー。

(b) 規則68.3(d)に従って作成された抗議書のコピー、並に関係者から提出された供述書のコピー。

(c) これに対するレース委員会の見解、認定された事実に関する十分な記述、その判決及びその判決理由。

(d) 認定した事実に基づき、レース委員会が準備した次の事項に関する正式の図面。

(i) 次のマークへのコース、若しマークに近い場合は、マークとその廻航すべき側。

(ii) 風向及び風力。

(iii) 潮流があれば、その方向と強さ。

(iv) 必要あれば、その水深。

(v) 関係ヨットの位置とそのコース。

(vi) できれば、ヨットは図の下辺から上辺に向って帆走しているように描くべきである。

(e) 提訴の理由は、

(i) 規則77.2(a)の場合は、レース委員会から、また

(ii) 規則77.2(b)の場合は、提訴者から、提出するものとする。

(f) レース委員会又は当事者の提訴に関する意見があれば、その意見。

2. レース委員会は、提訴があった旨をすべての当事者に通告

すると共に、提訴に関する意見を述べさせるため、当事者を
召喚しなければならない。またこれらの意見書は、提訴と共
に送達しなければならない。

中
村