

HPR チャンピオンシップ 2018 関東シリーズ

裁量ペナルティーのガイドライン

プロテスト委員会がある違反行為に対して適切なペナルティーを決定する裁量権を持つ場合、そのペナルティーの範囲はゼロ点からDNE（除外できない失格）にまで及ぶ。ペナルティーを決定するにあたって、プロテスト委員会はこの文書を指針として用いる。

裁量ペナルティーは単純な標準ペナルティーのリストではない。そのペナルティーは、一貫性を保ちながら、正当と思われるように調整されるべきものである。全体の考え方は、特定の違反行為に対する初期のペナルティーを確定し、そのうえで状況に応じてそれを増やしたり減じたりするというものである。

推奨する基本ペナルティーを下記の2つの表にリスト・アップする。これらは、一般的な違反行為として特定されたものに対する基本バンド（表1）、および特定の違反行為のリストに無いものに対しては、いくつかの一般的な質問に対する答えという形で（表2）、ペナルティーを提示する。ある特定の違反行為に対して一定の範囲を持つペナルティーが提示されている場合、その違反行為に対するバンドを決定するために、表2に記載される一般質問を用いること。

ペナルティーは次の4つのバンドに分けられる。中央値が通常の基本ペナルティーである。

- バンド 1 - 0 – 10% (中央値 5%)
- バンド 2 - 10 – 30% (中央値 20%)
- バンド 3 - 30 – 70% (中央値 50%)
- バンド 4 - DSQ/DNE (初期値 DSQ)

下記の表を用いて、どのバンドが適用されるかを見つけることから始める。そのバンドの中央値が「基本ペナルティー」と考える。そして、そのバンド内でペナルティーを増減させたり、バンドを変えたりする理由があるかどうかを判定する。

次の質問に対する肯定的答えはペナルティーを減じることにつながる。

1. 違反行為は偶発的だったか？
2. 違反行為にはもっともな理由または言い訳できるようなことはあったか？
3. 競技者自身により違反行為が報告されたか？
4. その艇のクルーまたはサポート・チーム以外の誰かが違反行為の原因となったか？

次の質問に対する肯定的答えはペナルティーを増やすことにつながる。

1. 違反行為は繰り返されたか？
2. 違反行為は、判断ミスや不注意とは反対に、意図的だったか？
3. 違反行為を隠そうとする試みはあったか？
4. 誰かに迷惑をかけたか？

プロテスト委員会は、ペナルティーを増減すべきかどうか決定するために、他の質問を用いてもよい。

ペナルティーを計算し適用するにあたっては以下に従うものとする

- 裁量ペナルティーの結果、艇の得点をリタイアまたは失格より悪くしてはならない。
- パーセンテージ・ペナルティーの計算は、小数点以下第1位までとすること。（第2位を四捨五入）
- 違反行為がレース性能に影響があった場合、ペナルティーはその日に帆走したすべてのレースに適用されるべきである。ただし、抗議がすべてのレースに対して有効な場合に限る。
- 違反行為がレース性能に影響なく、とりわけ大部分が手続き上の問題であった場合には、規則 64.1 に定められたように、ペナルティーは当該インシデントに時間的に最も近く帆走したレースに適用される。

裁量ペナルティーが適用される判決を記述する際には、以下の文言を含めること。

- DP ガイドを用い、初期ペナルティー x x % が決定された。
- ペナルティーは _____ の理由により軽減された。（または）ペナルティーの軽減を正当とする状況はなかった。
- ペナルティーは _____ の理由により増加された。（または）ペナルティーの増加を正当とする状況はなかった。
- ペナルティーは x x % とし、[当日の全レースに]（または）[第 y y レース] に適用される。

表 1 基本ペナルティー・バンド表 (通常はバンドの中央値が基本ペナルティーである)

特定の違反行為	バンド
<ul style="list-style-type: none"> - リストにない違反行為について、またはバンドが範囲で提示されている場合は表 2 を参照すること。 - その違反行為には DP の適用が認められていることを確認すること。 	
クラス旗 Si.6	
<ul style="list-style-type: none"> • レース旗を艇後部に掲揚していなかった。 	1
安全規定 Si.17	
<ul style="list-style-type: none"> • 艇長は、帆走指示書 17 の要件を怠った。 	1
<ul style="list-style-type: none"> • 違反の結果、捜索や救助活動の開始をもたらした。 	4
<ul style="list-style-type: none"> • レース中ではないときに、許される時間以上にライフジャケットを着用していなかった。 	1-2
乗員の交代と装備の交換 Si.18	
<ul style="list-style-type: none"> • 指示に従わなかった—正当な理由がある。 	1
<ul style="list-style-type: none"> • 指示に従わなかった—正当な理由がない。 	3
<ul style="list-style-type: none"> • 乗員または装備を、規則に適合していない乗員または装備と交換した。 	4
装備と計測のチェック Si.19	
<ul style="list-style-type: none"> • 指示に従わなかった—正当な理由がある。 	1
<ul style="list-style-type: none"> • 指示に従わなかった—正当な理由がない。 	3
ごみの処分	
<ul style="list-style-type: none"> • ゴミを故意に投棄した。 	4

表 2 一般質問

一般質問	バンド
<p>上記表にリスト・アップされていない違反行為の場合、または上記表が複数のバンドを提示している場合、この表を用いる。</p>	
違反行為が安全を脅かす可能性があったか？	
No	1
可能性はあったが確実ではない	2-3
Yes	4
その艇は競技上の有利を得ることができたか？	
No –その可能性はない。	1
可能であったが、順位に影響をおよぼしたとは考えにくい。	2-3
フィニッシュ順位に影響したことは、ほぼ確実である。	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はあったか？ (注：プロテスト委員会が、セーリング・スポーツの名誉が傷つけられたと考える場合には、規則 69 に基づく処置を、とりわけほかの規則が適用されない場合には、検討するべきである。)	
No	1
可能性はあったが確実ではない	2-3
Yes	4
違反行為が損傷や傷害をもたらしたか？	
No	1
可能性はあったが確実ではない	2-3
Yes	4

2018年 8月 13日

プロテスト委員長

松原次夫