

# Policy della Giuria

Incluse informazioni ai Concorrenti e  
Policy delle Penalità Discrezionali  
Maggio 2023

## Sezione A: Informazioni ai Concorrenti

### A1: Proteste della giuria per incidenti in acqua

La Giuria di solito non protesterà per un'infrazione ad una regola della Parte 2 a meno che non osservi un'apparente infrazione del buon spirito sportivo (RRS 2). Esempi di infrazioni, per le quali la Giuria prenderà in considerazione di protestare, includono, ma non si limitano a:

- infrazione deliberata o consapevole di una regola senza essere esonerato e mancata esecuzione della penalità appropriata;
- intimidazione delle altre barche, spesso evidenziata da urla o linguaggio volgare non necessari, diretti ad altre barche; e
- tattiche di squadra, navigando a beneficio di un'altra barca a discapito della propria posizione;
- navigazione che provoca, o rischia di provocare, danni o lesioni o il guadagno di un vantaggio significativo.

### A2: Aiuto esterno

Una barca, che riceve istruzioni o trasferisce attrezzatura velica tramite un'imbarcazione di supporto dopo il segnale preparatorio, infrange la RRS 41, anche se il trasferimento inizia prima del segnale preparatorio.

Quando alle imbarcazioni di supporto è vietato entrare nell'area di regata, una barca non in regata, che necessita di ricevere aiuto, deve navigare verso l'imbarcazione di supporto all'esterno dell'area di regata, a meno che non sia impossibilitata a farlo.

### A3: Propulsione

Si può trovare la versione corrente delle Interpretazioni World Sailing della RRS 42, Propulsione, nella sezione dei Documenti Online della pagina Racing Rules of Sailing sul sito World Sailing al link: <https://www.sailing.org/inside-world-sailing/rules-regulations/racing-rules-of-sailing/>

In aggiunta alle Interpretazioni di World Sailing della RRS 42, Propulsione, i seguenti punti possono aiutare a comprendere l'applicazione della RRS 42.

- Sebbene di solito su ciascuna imbarcazione giuria ci siano due giudici, un singolo giudice segnalerà una penalità con la bandiera gialla quando è convinto che una barca abbia infranto la RRS 42.
- Sebbene i giudici segnalino al più presto una penalità per la RRS 42, ciò potrebbe avvenire dopo che la barca ha tagliato la linea di arrivo.

Un concorrente può chiedere ai giudici spiegazione per una penalità dopo il termine della prova. Ciò può avvenire sia in acqua che fuori dall'acqua, oppure chiedendo alla Segreteria di Giuria di organizzare un incontro con i giudici.

### A4: Richieste di Riparazione, Affermando che il CdR ha commesso un errore nel Classificare una Barca

A volte i concorrenti vogliono chiedere al Comitato di Regata il modo in cui sono stati classificati. In tal caso, possono compilare e consegnare alla Segreteria di Regata una richiesta di revisione del punteggio entro il tempo limite della RRS 62.2. Il CdR può organizzarsi per condividere le proprie evidenze con il concorrente prima di rispondere alla richiesta di revisione. Se il

concorrente non è soddisfatto della risposta del CdR alla sua richiesta di revisione della classifica, il concorrente può consegnare una richiesta di riparazione entro il tempo limite della RRS 62.2.

Se in un evento non è previsto il sistema di revisione della classifica, i concorrenti possono consegnare una richiesta di riparazione entro il termine delle proteste o non appena ragionevolmente possibile dopo la pubblicazione dei risultati.

Nell'udienza per tale richiesta di riparazione, un concorrente deve fornire la prova che il Comitato di Regata ha commesso un errore nel classificare una barca. Le prove video o le posizioni relative di due o più barche classificate in modo diverso raramente forniscono la prova che il CdR ha commesso un errore di classifica. Nel determinare i fatti, il Comitato delle Proteste sarà governato dal peso delle prove. Si veda il Caso World Sailing 136.

## **A5: Prove Video e prove basate sul Tracking**

Una parte, che desideri portare in udienza prove video o prove basate sul tracking, è responsabile di fornire l'attrezzatura necessaria per vedere le prove. Generalmente durante un'udienza la connessione Internet non sarà disponibile.

Dovrebbe essere possibile, per tutte le parti e per il Pannello, vedere le prove nello stesso momento.

Se disponibili, possono essere presentate informazioni tratte dal sistema pubblico di tracking, ma di solito hanno una precisione limitata. Le immagini prodotte sono supportate dai dati reali che fungono da aiuto per chi le vede. Si può utilizzare il sistema per avere indicativamente una posizione oppure i movimenti delle barche ai fini della visualizzazione, ma il sistema non è sufficientemente preciso per essere utilizzato per la gestione della prova o per decisioni della giuria che richiedano informazioni precise sul posizionamento.

## **A6: Osservatori alle Udienze**

Ogni parte può portare ad un'udienza una persona come osservatore, a meno che il pannello della giuria in un caso particolare decida che ciò non sia appropriato. Gli osservatori devono firmare il documento intitolato Informazioni per gli Osservatori e rispettarne le prescrizioni.

## **A7: Uso di dispositivi elettronici durante le Udienze**

L'uso di dispositivi elettronici (ad esempio tablet, smartphone e dispositivi simili, etc...) da parte delle parti, degli osservatori e dei testimoni per prendere appunti, controllare regole, casi, etc... è consentito durante le udienze, a condizione che il dispositivo non sia utilizzato per registrare o per comunicare con altre persone. Prima dell'inizio di un'udienza, un membro della giuria può controllare che tutti questi dispositivi siano in modalità aereo e con WiFi e Bluetooth disattivati.

## **A8: RRS 69**

Qualsiasi forma di frode, incluso il non dire la verità in un'udienza, rappresenta un'infrazione dello spirito sportivo e può comportare un'udienza in base alla RRS 69.

## **A9: Domande sulle Procedura e sulla Policy della Giuria**

I concorrenti, i team leaders e le persone di supporto possono presentare domande in forma scritta o discutere di procedure e policy con il Presidente della Giuria. Il Presidente della Giuria di solito sarà disponibile vicino alle sale Giuria durante le proteste, o può essere contattato tramite la Segreteria di Giuria.

## Sezione B: Policy interne della Giuria

### B1: Rispondere alle Domande

È sempre preferibile essere con un altro ufficiale di regata quando si risponde alle domande. Quando si è insieme ad un altro giudice:

A terra: i giudici possono rispondere a domande sull'applicazione di regole di regata che non riguardano una protesta. Tuttavia, le domande che riguardano un'interpretazione di una regola, di un'istruzione di regata o di una regola di classe dovrebbero essere presentate alla giuria in forma scritta.

In acqua: i giudici possono discutere con i concorrenti le penalità date per la RRS 42 e le chiamate della Medal Race. Se tale conversazione diventasse lunga o accesa, chiedere al(i) concorrente(i) di venire alla Segreteria di Giuria per continuare la discussione. Se possibile, parlare in inglese ai concorrenti.

A terra e in acqua: la conversazione principale dovrebbe essere tra uno dei giudici e il concorrente. Il secondo giudice seguirà la discussione e potrà aiutare a calmare la situazione secondo necessità, ma non tenterà di dare spiegazioni. Evitare conversazioni con concorrenti o persone di supporto in privato.

### B2: Proteste della Giuria e Osservazione di Incidenti in acqua.

Vedere anche: Informazioni ai Concorrenti nella Sezione A

La Giuria di solito non protesterà per infrazioni ad una regola della Parte 2, a meno che essa non osservi un'apparente infrazione del buon spirito sportivo (RRS 2), e ciò perché l'obbligo primario di far rispettare le regole è dei concorrenti, quando la barca ha la possibilità di eseguire una penalità volontaria in acqua o presentare alla Giuria una dichiarazione in base alla RRS 64.6.

Informare prontamente il Presidente o il Vice-Presidente della Giuria di qualsiasi motivo per una protesta della giuria contro una barca, al fine di decidere se presentare o meno una protesta. L'intenzione di protestare deve essere pubblicata prima della scadenza del tempo limite per le proteste ed anche la protesta deve essere presentata entro tale termine. Tuttavia, il tempo limite può essere esteso se il giudice non ha potuto tornare a terra in tempo. Se il giudice è trattenuto in acqua, le informazioni base dovrebbero essere trasmesse a terra, se possibile, in modo che la Giuria possa pubblicare l'intenzione di protestare.

Un giudice, che dispone di informazioni che potrebbero renderlo testimone ben informato di un incidente, prenderà appunti ed eviterà di discutere dell'incidente con qualsiasi altro giudice, eccetto che per decidere se una protesta della Giuria è appropriata. Un giudice, che assiste ad un incidente in acqua che va in udienza, informerà la Segreteria di Giuria degli UdR circa numero della prova, lato, posizione e barche coinvolte.

### B3: Gestione degli Osservatori alle Udienze, Soggetta alla Restrizioni del Luogo

In generale, la policy è di ammettere osservatori alle udienze. Tuttavia, la dimensione e la disposizione dei posti possono limitare il numero di osservatori invitati. I posti saranno occupati in questo ordine:

- un (1) osservatore nominato da ciascuna parte.
- un (1) rappresentante dei media.

- Qualsiasi altro concorrente o loro rappresentanti (uno per concorrente), a meno che non ci sia spazio insufficiente per ospitare tutti quelli che richiedono un posto, nel qual caso nessuno sarà ammesso.
- responsabili tecnici dell'evento che desiderano assistere, se lo spazio lo consente.
- rappresentanti aggiuntivi dei media, se lo spazio lo consente.

Gli osservatori devono firmare e rispettare le prescrizioni del documento “Informazioni per gli Osservatori”. Il Presidente del Pannello dovrebbe ricordare agli osservatori questi requisiti e aspettative di comportamento degli osservatori.

#### **B4: Permesso di Ritirare una Richiesta di Udienza**

Un concorrente può chiedere che il comitato delle proteste permetta il ritiro di una protesta o di una richiesta di riparazione che il concorrente ha consegnato. Tale approvazione è una decisione del comitato delle proteste (RRS 63.1). Il comitato delle proteste può nominare uno o più membri per prendere la decisione. Se il membro fosse in dubbio, la decisione può essere sottoposta al pannello completo. Se il pannello fosse in dubbio, consultare il Presidente o il Vicepresidente della Giuria.

Protestare o chiedere riparazione, o chiedere che la protesta o richiesta sia ritirata, è una decisione del concorrente. Il comitato delle proteste dovrebbe stabilire il motivo per cui è ritirata. Se c'è il sospetto di danni o lesioni, o il comitato delle proteste pensa che il protestante si è accorto che può aver infranto una regola e sta tentando di evitare una penalità, non si dovrebbe accordare il permesso. In entrambi i casi, il protestante può aver infranto della RRS 2 “Corretto navigare”.

#### **B5: Riparazione**

Una barca a cui è stata concessa riparazione dovrebbe essere classificata nella sua posizione di arrivo quando c'è un'alta probabilità che la barca sarebbe arrivata in quella posizione. Ciò è più probabile che si verifichi quando l'incidente avviene alla fine della prova o dopo che una barca è arrivata. Negli altri casi, risulterebbe appropriata la media dei punti conseguiti.

##### **Metodi raccomandati per il calcolo della media dei punti:**

Caso O1 - Serie per Flotta Unica: Per riparazioni in qualsiasi prova prima dell'ultimo giorno della serie iniziale, assegnare “la media dei punti come da RRS A9(a) sostituendo ‘in tutte le prove’ con ‘in tutte le prove da A a B’” (dove A è il primo giorno della serie iniziale e B è il giorno prima dell'ultimo giorno programmato per la serie iniziale a condizione che siano inclusi i risultati di almeno quattro prove, oppure B è l'ultimo giorno programmato della serie iniziale).

Caso O2 - Serie per Flotta Unica: Per riparazioni in qualsiasi prova nell'ultimo giorno della serie iniziale, assegnare “la media dei punti come da regola A9(a) sostituendo ‘in tutte le prove’ con ‘in tutte le prove della serie iniziale’”.

Caso Q1 - Serie per Flotta divisa in Batterie: Per riparazioni in qualsiasi prova prima dell'ultimo giorno della serie di qualificazione, assegnare “la media dei punti come da regola A9(a), sostituendo ‘in tutte le prove’ con ‘in tutte le prove da A a B’” (dove A è il primo giorno della serie di qualificazione e B è il giorno prima dell'ultimo giorno programmato della serie di qualificazione a condizione che siano inclusi i risultati di almeno quattro prove, oppure B è l'ultimo giorno programmato della serie di qualificazione).

Caso Q2 - Serie per Flotta divisa in Batterie: Per riparazioni in qualsiasi prova dell'ultimo giorno della serie di qualificazione, assegnare “la media dei punti come da regola A9(a) sostituendo ‘in tutte le prove’ con ‘in tutte le prove della serie di qualificazione’”.

Caso F1 - Serie per Flotta divisa in Batterie: per riparazioni in una prova della serie finale prima dell'ultimo giorno, assegnare “la media dei punti come da regola A9(a), sostituendo ‘in tutte le prove’ con ‘in tutte le prove da A a B’” (dove A è il primo giorno della serie finale e B è il giorno prima dell'ultimo giorno programmato della serie finale a condizione che siano inclusi i risultati di almeno quattro prove, oppure B è l'ultimo giorno programmato della serie finale).

Caso F2 - Serie per Flotta divisa in Batterie: per riparazioni in qualsiasi prova dell'ultimo giorno della serie finale, assegnare “la media dei punti come da regola A9(a) sostituendo ‘in tutte le prove’ con ‘in tutte le prove della serie finale’”.

Caso S1 - Serie per Prove Slalom: le prove Slalom valgono come una “serie” ai fini del Caso WS 116. Per riparazioni in qualsiasi prova della serie, assegnare “la media dei punti come da regola A9(a), sostituendo ‘in tutte le prove’ con ‘in tutte le prove da A a B’” (dove A è il primo giorno della serie delle prove slalom e B è il giorno prima dell'ultimo giorno programmato della serie delle prove slalom a condizione che siano inclusi i risultati di almeno quattro prove, oppure B è l'ultimo giorno programmato della serie delle prove slalom). In questo calcolo, non si dovrebbero includere i risultati delle prove course / marathon.

Caso C/M1 - Serie per Prove Course / Marathon: le prove Course / Marathon valgono come una “serie” ai fini del Caso WS 116. Per riparazioni in qualsiasi prova della serie, assegnare “la media dei punti come da regola A9(a), sostituendo ‘in tutte le prove’ con ‘in tutte le prove da A a B’” (dove A è il primo giorno della serie delle prove course / marathon e B è il giorno prima dell'ultimo giorno programmato della serie delle prove course / marathon a condizione che siano inclusi i risultati di almeno quattro prove, oppure B è l'ultimo giorno programmato della serie delle prove course / marathon). In questo calcolo, non si dovrebbero includere i risultati delle prove slalom.

### **Altre Raccomandazioni per le Riparazioni**

In tutti i casi nei quali si assegnerà la media dei punti ad una barca che ha una posizione d'arrivo, aggiungere ‘ma non peggio di N’ (dove N è la posizione d'arrivo della barca).

In qualsiasi caso di riparazione, la riparazione dovrebbe essere concessa ad una barca soltanto entro il seguente limite del Caso World Sailing 116, Risposta 2: “Quando il Comitato delle Proteste dà riparazione, dovrebbe assicurarsi che meno della metà dei punteggi delle prove di una barca inclusi nel suo punteggio della serie, dopo qualsiasi scarto(i), si basi sulla media dei punti”.

Prima di decidere il provvedimento appropriato per la riparazione, il pannello dovrebbe, se possibile, consultare il Presidente o il Vice-Presidente della Giuria prima di prendere la decisione.

Riferire il prima possibile al Presidente o al Vice-Presidente della Giuria tutte le decisioni in materia di riparazione.

## **B6: Riparazioni con Effetto sul Resto della Flotta**

Quando un pannello si rende conto che il possibile esito di una riparazione potrebbe avere effetto sulle posizioni di arrivo di larga parte della flotta, dovrebbe consultare il Presidente o il Vice-Presidente della Giuria, anche se l'udienza è iniziata.

## Sezione C: Policy sulle Penalità Discrezionali per i concorrenti

### C1: Generalità

Quando la Giuria ha la discrezionalità di decidere l'appropriata penalità per un'infrazione, le penalità possono variare da zero punti fino a DNE. Questo documento guiderà la Giuria nel determinare la penalità.

Le Penalità Discrezionali non sono solo un elenco di penalità standard. La penalità dovrebbe essere sia adeguata che giustificata, ed essere coerente. L'idea di fondo è di stabilire una penalità-base per una particolare infrazione e poi aumentare o ridurre la penalità in funzione delle circostanze.

Nelle due tabelle allegate si elencano le penalità-base proposte. Le tabelle propongono delle fasce-base per specifiche infrazioni comuni, e le risposte ad alcune domande generali da utilizzare quando la specifica infrazione non è nell'elenco. Quando per una specifica infrazione si propone un intervallo di penalità, utilizzare le domande generali per determinare la fascia in cui ricade la specifica infrazione.

### C2: Fasce di Penalità

Le penalità sono divise in 4 fasce il cui valore medio rappresenta la penalità-base normale:

- Fascia 1: 0% - 10% (valore medio 5%)
- Fascia 2: 10% - 30% (valore medio 20%)
- Fascia 3: 30% - 70% (valore medio 50%)
- Fascia 4: DSQ / DNE (valore iniziale DSQ)

Iniziare utilizzando le tabelle seguenti per trovare la fascia da applicare. Considerare la 'penalità-base' come il valore medio della fascia. Poi determinare se c'è motivo per diminuire o aumentare la penalità all'interno della fascia, oppure cambiare fascia.

### C3: Fasce di penalità-base per Penalità Discrezionali

Generalmente, la penalità-base sarà il valore medio della fascia.

Se la specifica infrazione non è nell'elenco o si propone un intervallo di fasce, andare alla seconda tabella.

Essere sicuri che una Penalità Discrezionale sia ammessa per la specifica infrazione.

#### Sicurezza

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non avvertire la Segreteria di Regata quando si rimane a terra</li> </ul>	<b>1</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non rispettare le disposizioni in merito alla comunicazione del proprio ritiro (mancata comunicazione, mancata compilazione del modulo, compilazione del modulo oltre il tempo limite per le proteste o mancata firma all'uscita in acqua o al rientro)</li> </ul>	<b>1</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quando l'inosservanza ha come effetto l'avvio delle operazioni di ricerca e soccorso</li> </ul>	<b>4</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ormeggio – la Barca non è nello spazio assegnato ma lo ha comunicato all'Autorità Organizzatrice</li> </ul>	<b>1</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ormeggio – Barca che non lo ha comunicato prontamente alla AO</li> </ul>	<b>2</b>

• Non evitare il traffico commerciale	<b>1 – 4</b>
• Rimozione dei dispositivi personali di galleggiamento per un tempo più lungo del necessario mentre non si è in regata	<b>1 – 2</b>

### Codice di Condotta

• Non ottemperare a una richiesta ragionevole di un ufficiale di regata	<b>2 – 4</b>
• Non seguire le istruzioni ricevute, non prendersi adeguata cura, o interferire con il funzionamento del materiale fornito	<b>1 – 4</b>

### Andare in acqua

• Non rispettare un'istruzione di rimanere a terra (es. Intelligenza sopra H, bandiera D)	<b>1 – 4</b>
-------------------------------------------------------------------------------------------	--------------

### La Partenza

• Non evitare l'area di partenza senza interferire con una barca in regata	<b>1</b>
• Non evitare l'area di partenza infrangendo la RRS 23.1	<b>4</b>

### Ispezione dell'Attrezzatura

• Mancato rispetto delle istruzioni – buona ragione o giustificazione	<b>1</b>
• Mancato rispetto delle istruzioni – nessuna buona ragione o giustificazione	<b>3</b>

### Sostituzione di Membri dell'Equipaggio o Attrezzature

• Mancato rispetto delle istruzioni – buona ragione o giustificazione	<b>1</b>
• Mancato rispetto delle istruzioni – nessuna buona ragione né giustificazione	<b>3</b>
• Sostituzione di membri dell'equipaggio o di attrezzature con membri di equipaggio o attrezzature non conformi	<b>4</b>

### Identificazione e Pubblicità

• Mancata applicazione degli adesivi della manifestazione come richiesto (p.e. pubblicità, numeri di prua, identificativi sulle vele etc...)	<b>2 – 4</b>
• Adesivi della manifestazione applicati, ma questi si sono staccati (0% se applicati dalla AO)	<b>1</b>
• Non indossare le pettorine come richiesto	<b>1 – 2</b>
• Bandiera nazionale non applicata	<b>1</b>
• Bandiera nazionale applicata ma che non resta al suo posto	<b>1</b>
• Bandiera nazionale applicata, ma non è prodotta da un produttore approvato come richiesto dalle regole di Classe	<b>1</b>

### Apparecchiature per determinare la posizione

• Mancato ritiro o restituzione delle apparecchiature come richiesto o mancata firma in/out	<b>1</b>
• Mancata installazione o mancato rispetto delle istruzioni d'installazione	<b>3</b>
• Se le apparecchiature sono state installate, ma si è interferito sul loro funzionamento	<b>4</b>

### Comunicazioni Radio

• Inviare o ricevere messaggi radio, di testo o tramite cellulari, non disponibili a tutti le barche	<b>3</b>
------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------

### Smaltimento rifiuti

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Smaltimento intenzionale dei rifiuti</li> </ul>	<b>1 – 4</b>
------------------------------------------------------------------------------------------	--------------

### Regole di Classe

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Numeri velici e codici nazionali</li> </ul>	<b>1</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stopper delle vele mancanti o fuori posto</li> </ul>	<b>2</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vela armata al di fuori dei limiti</li> </ul>	<b>3</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifiche ad attrezzature fornite e controllate dal produttore</li> </ul>	<b>3</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carenatura o finitura proibite delle superfici di scafo/foil</li> </ul>	<b>4</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizzo di attrezzatura non registrata (ma certificata)</li> </ul>	<b>3</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attrezzatura di sicurezza mancante o inadeguata</li> </ul>	<b>1 – 4</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizzo di GPS o di altra elettronica proibiti</li> </ul>	<b>4</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizzo di attrezzatura non certificata</li> </ul>	<b>4</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pesi correttori mancanti o mal posizionati</li> </ul>	<b>4</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attrezzatura fuori dalle tolleranze di stazza (esclusi usura e rottura)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun possibile effetto sulla velocità della barca</li> </ul>	<b>1</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effetto possibile ma non significativo sulla prestazione</li> </ul>	<b>2</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualsiasi effetto significativo sulla prestazione</li> </ul>	<b>4</b>

### C4: Domande Generali e Penalità-Base per altre Infrazioni

Da usare quando non c'è una specifica infrazione nella tabella sopra, o quando la tabella sopra propone più di una fascia.

#### L'infrazione potrebbe compromettere la sicurezza?

<ul style="list-style-type: none"> <li>• No</li> </ul>	<b>1</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibile ma non certo</li> </ul>	<b>2 – 3</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sì</li> </ul>	<b>4</b>

#### La barca può dimostrare di non aver ottenuto un vantaggio competitivo?

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sì, non è possibile nessun vantaggio</li> </ul>	<b>1</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• No, vantaggio possibile ma non certo</li> </ul>	<b>2 – 3</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• No, vantaggio certo</li> </ul>	<b>4</b>

#### L'infrazione potrebbe portare discredito allo sport?

*(Nota: se la Giuria ritiene che possa essere stato portato discredito allo sport, essa dovrebbe considerare un'azione in base alla RRS 69, specialmente se nessun'altra regola è applicabile)*

<ul style="list-style-type: none"> <li>• No</li> </ul>	<b>1</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibile ma non certo</li> </ul>	<b>2 – 3</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sì</li> </ul>	<b>4</b>

#### L'infrazione potrebbe provocare danni o lesioni?

<ul style="list-style-type: none"> <li>• No</li> </ul>	<b>1</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibile ma non certo</li> </ul>	<b>2 – 3</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sì</li> </ul>	<b>4</b>

## C5: Diminuire o Aumentare la Penalità Entro o Attraverso una Fascia

Una risposta positiva a queste domande porterebbe a diminuire la penalità.

- L'infrazione è stata accidentale?
- C'era una buona ragione o giustificazione per l'infrazione?
- L'infrazione è stata riferita dal concorrente?
- Ha contribuito all'infrazione una qualsiasi persona che non fosse parte dell'equipaggio della barca o del team di supporto?

Una risposta positiva a queste domande porterebbe ad aumentare la penalità.

- L'infrazione è stata ripetuta?
- L'infrazione era deliberata piuttosto che essere stato un errore di giudizio o una negligenza?
- C'è stato un qualsiasi tentativo di nascondere l'infrazione?
- È stato recato disagio a qualcuno?

## C6: Calcolo della Penalità

Per calcolare ed applicare la penalità:

- La penalità discrezionale non può peggiorare il punteggio di una barca rispetto al ritiro o la squalifica.
- Le penalità percentuali sono calcolate al decimale più vicino (0.05 arrotondato per eccesso).
- Quando l'infrazione ha avuto effetto sulla prestazione in regata, si dovrebbe applicare la penalità a tutte le prove disputate quel giorno, a condizione che una qualche protesta sia valida per tutte le prove.
- Quando l'infrazione non ha effetto sulla prestazione in regata e specialmente quando è in gran parte di tipo amministrativo, la penalità dovrebbe applicarsi nella prova disputata più prossima nel tempo a quella dell'incidente come specificato nella RRS 64.2.

## C7: Scrivere la Decisione

Quando si scrive una decisione o un comunicato circa l'applicazione di una penalità discrezionale, includere le seguenti affermazioni:

- Utilizzando la DP Policy è stata decisa una penalità iniziale del xx%
- La penalità è stata diminuita perché ..... OPPURE Non c'erano circostanze per giustificare la riduzione della penalità.
- La penalità è stata aumentata perché ..... oppure Non c'erano circostanze per giustificare un aumento della penalità.
- La penalità applicata è del xx% applicata a [tutte le prove del giorno] o a [numero delle prove yy]

## Sezione D: Policy sulle Penalità Discrezionali per le Persone di Supporto e per le Barche

### D1: Generalità

Quando un comitato delle proteste decide in un'udienza che una persona di supporto ha infranto una regola o una disposizione come richiesto dalle normative locali, la RRS 64.5 prevede penalità per la persona di supporto e penalità per una barca in casi specifici.

Le Penalità Discrezionali non sono solo un elenco di penalità standard. La penalità dovrebbe essere sia adeguata che giustificata, ed essere coerente. L'idea di fondo è di stabilire una penalità-base per una particolare infrazione e poi diminuire o aumentare la penalità in funzione delle circostanze.

In caso di Cattiva Condotta, la penalità per le persone di supporto e per le barche sarà determinata come da RRS 69.

### D2: Livelli di Penalità applicati a Persone di Supporto

Le penalità sono divise in 5 livelli come segue:

Livello 1: Richiamo

Livello 2: Escludere la persona dall'andare in acqua per una o più prove.

Livello 3: Escludere la persona dall'andare in acqua per uno o più giorni.

Livello 4: Escludere la persona dalla sede della manifestazione per uno o più giorni.

Livello 5: Escludere la persona dalla sede della manifestazione per il resto della manifestazione e/o intraprendere altre azioni nell'ambito delle competenze del comitato delle proteste come previsto dalle regole, incluso accusare la persona di supporto di cattiva condotta in base alla RRS 69

### D3: Livelli di Penalità-Base per specifiche Infrazioni

#### Sicurezza

<ul style="list-style-type: none"> <li>Non portare a bordo tutta l'attrezzatura di sicurezza</li> </ul>	2 – 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>Inadempienza dopo che la persona di supporto ha ricevuto notifica</li> </ul>	4 – 5
<ul style="list-style-type: none"> <li>Non portare a bordo un numero sufficiente di giubbini di salvataggio per tutte le persone a bordo</li> </ul>	3 – 5
<ul style="list-style-type: none"> <li>Non indossare il giubbinino di salvataggio o permettere ai passeggeri di non indossarlo mentre si è in acqua - prima volta</li> </ul>	1 – 3
<ul style="list-style-type: none"> <li>Inadempienza dopo il richiamo, in acqua o a terra</li> </ul>	3 – 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>Non indossare la kill-cord mentre si è in acqua - prima volta</li> </ul>	1 – 3
<ul style="list-style-type: none"> <li>Inadempienza dopo il richiamo, in acqua o a terra</li> </ul>	3 – 5
<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disporre di adeguata assicurazione</li> </ul>	3 – 5
<ul style="list-style-type: none"> <li>Il guidatore indicato non è in possesso di patente nautica per barche a motore</li> </ul>	3 – 5
<ul style="list-style-type: none"> <li>Trasportare persone non accreditate</li> </ul>	2 – 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lasciare permanentemente in acqua un qualsiasi dispositivo, parte di attrezzatura, boe, segnalatori o oggetti simili</li> </ul>	3 – 5
<ul style="list-style-type: none"> <li>Non esporre l'identificativo della Federazione nazionale sul motore della barca o sullo scafo</li> </ul>	2 – 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mancato rispetto delle normative portuali locali, inclusi i limiti di velocità</li> </ul>	1 – 5

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commettere un qualsiasi comportamento inappropriato, azioni pericolose o pratiche improprie, o azioni che abbiano effetto sull'equità o sulla sicurezza della competizione</li> </ul>	<b>3 – 5</b>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------

### Sede della Regata e Aree Riservate

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mancato utilizzo delle aree indicate per il varo o il rientro a terra. Parcheggiare o lasciare i carrelli in un'area vietata.</li> </ul>	<b>1 – 2</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avere una barca di supporto non registrata nel sede della regata</li> </ul>	<b>3 – 5</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non rimanere all'esterno dell'area riservata o non rimanere all'interno delle aree indicate</li> </ul>	<b>3</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interferire con barche che sono in regata</li> </ul>	<b>3 – 5</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non ridurre al minimo la scia vicino a barche che sono in regata</li> </ul>	<b>1 – 3</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gettare intenzionalmente rifiuti in acqua</li> </ul>	<b>3 – 5</b>

### Dispositivi elettronici & Comunicazioni

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizzo non autorizzato di radio VHF, tablet, telefoni cellulari o altri dispositivi di comunicazione</li> </ul>	<b>2 – 5</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comunicazione impropria su VHF (Interferire col CdR)</li> </ul>	<b>1 – 2</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linguaggio irriverente o offensivo (verso il CdR, il CT, la AO, il comitato delle proteste o persone di supporto di altri)</li> </ul>	<b>1 – 5</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizzare droni senza autorizzazione</li> </ul>	<b>2 – 5</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doping tecnico: l'uso di sistemi non etici, metodi, tecnologie, etc... per migliorare le prestazioni, tra cui informazioni (ad esempio meteorologia), hardware (ad esempio barche) e concorrenti</li> </ul>	<b>2 – 5</b>

### Altro

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mancato rispetto di qualsiasi altra istruzione</li> </ul>	<b>1 – 4</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mancato rispetto di una ragionevole richiesta da parte di un ufficiale di regata</li> </ul>	<b>1 – 5</b>

## D4: Fasce di Penalità Discrezionali applicate a una Barca

Il comitato delle proteste può anche penalizzare una barca che sia parte di una udienza svolta in base alla RRS 60.3(d) o alla RRS 69 per un'infrazione di una regola commessa da una persona di supporto modificando il punteggio della barca in una singola prova, fino al DSQ (incluso). Questo documento guiderà il comitato delle proteste nel determinare la penalità.

Le penalità sono divise in quattro fasce il cui valore medio rappresenta la penalità-base normale:

Fascia 1: 0% - 10% (valore medio 5%)

Fascia 2: 10% - 30% (valore medio 20%)

Fascia 3: 30% - 70% (valore medio 50%)

Fascia 4: DSQ

Iniziare utilizzando le domande nelle tabelle seguenti per trovare la fascia da applicare. Il comitato delle proteste può utilizzare altre domande per decidere se una penalità debba essere aumentata o ridotta. Considerare la penalità-base come il valore medio della fascia.

### La barca potrebbe aver ottenuto un vantaggio competitivo?

• Non è possibile nessun vantaggio	1
• Possibile vantaggio	2 – 3
• Sì, vantaggio certo	4

**Quando la persona di supporto ha commesso una ulteriore infrazione dopo che il comitato delle proteste ha informato in forma scritta la barca, a seguito di una udienza precedente, che potrebbe esserle imposta una penalità:**

### L'infrazione potrebbe provocare danni o lesioni?

• No	1
• Possibile ma non certo	2 – 3
• Sì	4

### L'infrazione potrebbe compromettere la sicurezza?

• No	1
• Possibile ma non certo	2 – 3
• Sì	4

### L'infrazione potrebbe portare discredito allo sport?

• No	1
• Possibile ma non certo	2 – 3
• Sì	4

## D5: Diminuire o Aumentare la Penalità Entro o Attraverso una Fascia

Il comitato delle proteste ha la discrezionalità di decidere l'appropriata penalità per un'infrazione, dall'emettere un richiamo all'escludere la persona dalla manifestazione o rimuoverne qualsiasi privilegio o vantaggio, o intraprendere altre azioni nell'ambito delle proprie competenze come previsto dalle regole.

Le risposte alle domande seguenti determinano se c'è motivo per diminuire o aumentare la penalità.

Una risposta positiva a queste domande porterebbe a diminuire la penalità.

- L'infrazione è stata accidentale o inevitabile?
- C'era una buona ragione o giustificazione per l'infrazione?
- Ha contribuito all'infrazione una qualsiasi persona che non fosse parte del team di supporto?
- La persona di supporto ha ammesso l'infrazione e ha contribuito all'indagine?

Una risposta positiva a queste domande porterebbe a aumentare la penalità.

- L'infrazione era deliberata anziché che essere un errore di giudizio o una negligenza?
- C'è stato un qualsiasi tentativo di nascondere l'infrazione?
- È stato recato disagio a qualcuno?
- La persona di supporto ha commesso un'ulteriore infrazione?

## D6: Calcolo della Penalità

Per calcolare ed applicare la penalità:

- La penalità discrezionale non può peggiorare il punteggio di una barca rispetto al ritiro o la squalifica.

- Le penalità percentuali sono calcolate al decimale più vicino (0.05 arrotondato per eccesso).
- Quando l'infrazione ha determinato effetto un vantaggio competitivo, si dovrebbe applicare la penalità a tutte le prove su cui ha avuto effetto.
- Quando l'infrazione non ha determinato un vantaggio competitivo, la penalità dovrebbe essere applicata nella prova disputata più prossima nel tempo a quella dell'incidente come specificato nella RRS 64.2.

## **D7: Scrivere la Decisione**

Quando si scrive una decisione o un comunicato circa l'applicazione di una penalità discrezionale, includere le seguenti affermazioni:

- Utilizzando la DP Policy è stata decisa una penalità iniziale del xx%
- La penalità è stata diminuita perché ..... OPPURE Non c'erano circostanze per giustificare la diminuzione della penalità.
- La penalità è stata aumentata perché ..... OPPURE Non c'erano circostanze per giustificare un aumento della penalità.
- Per [una barca], la penalità applicata è del xx% applicata a [tutte le prove del giorno] o a [numero delle prove yy].