

World Sailing
Il Libro dei Casi
2017 - 2020

Interpretazioni delle
Regole di Regata



Federazione Italiana Vela

Aggiornato 2018-2019-2020

sport / nature / technology



Quale massima autorità per lo sport, World Sailing promuove e sostiene la protezione dell'ambiente in tutte le competizioni veliche e relative attività in tutto il mondo.

Contatti per World Sailing Executive Office:

Ariadne House
Town Quay
Southampton
Hampshire SO14 2AQ
UK

Tel +44 (0) 2380 635111
Fax +44 (0) 2380 635789
Email office@sailing.org
Sito web: sailing.org

Published by World Sailing (UK) Ltd., Southampton, UK
© World Sailing Limited.
January 2017

Edizione italiana:

FEDERAZIONE ITALIANA VELA
Corte Lambruschini
Piazza Borgo Pila 40, Torre A - 16° piano
16129 Genova

Testo aggiornato con le modifiche e le aggiunte pubblicate da World Sailing nel Supplemento 2018, ed in particolare:

- è stato modificato il Caso 78
- sono stati aggiunti i nuovi Casi 141, 142 e 143.

Le linee marginali indicano i paragrafi nuovi o modificati.

Integrazione 2018: modifica caso 132

Supplemento 2019: sono stati aggiunti i nuovi casi 144, 145, 146

Supplemento 2020: revisione caso 116

*Al grande amico e maestro
Osvaldo "Dino" Magnaghi*

Osservazioni ed errori
sono da segnalare a
evaccaro53@yahoo.it

Prefazione

Il Libro dei Casi 2017-2020 comprende la completa revisione di tutti i casi già pubblicati e include tutti i nuovi casi adottati dal World Sailing Council dal 2013. Molti casi sono stati riscritti, alcuni solo parzialmente e altri completamente, per illustrare con più chiarezza possibile l'applicazione delle regole di regata 2017-2020. I casi sono numerati progressivamente iniziando da "1", ma mancano alcuni numeri di casi, risultato di precedenti cancellazioni. Molti casi si basano su reali appelli sottoposti ad autorità nazionali secondo la regola 70.1, o richieste di conferma o correzione presentate secondo la regola 70.2. Tuttavia altri, in formato "domanda e risposta", si basano su situazioni ipotetiche o presunte; molte di queste sono il risultato di interrogativi sottoposti al World Sailing Question and Answer Panel.

Nuovi casi possono essere aggiunti ogni anno in novembre, durante World Sailing Annual Meeting, e a volte qualche caso viene corretto o cancellato. Nel 2018, 2019 e 2020, molto probabilmente in gennaio, nuovi casi e modifiche a casi esistenti saranno pubblicati sul sito web di World Sailing (www.sailing.org) e trasmessi ai giudici, arbitri e ufficiali di regata internazionali, come pure alle autorità nazionali e alle associazioni di classe World Sailing.

Il Libro dei Casi 2017-2020 è stato allestito dal Case Book Working Party: Dick Rose, presidente, Lance Burger, Trevor Lewis, Dave Perry e Michael Short.

I lettori sono invitati a spedire commenti e suggerimenti a:

The World Sailing Case Book Working Party
International Sailing Federation
Ariadne House
Town Quay
Southampton, Hampshire SO14 2AQ
United Kingdom
Fax: +44 2380 635789
E-mail: office@sailing.org

John Doerr, Vice Presidente
World Sailing Racing Rules Committee
Gennaio 2017

Normative World Sailing e interpretazioni delle regole

Le seguenti Normative World Sailing governano la pubblicazione del Libro dei Casi e l'emissione di ogni altra interpretazione delle regole di regata.

- 28.3 L'interpretazione delle Regole di Regata da parte di World Sailing sarà data esclusivamente tramite la pubblicazione dei casi nel *The Case Book* o delle chiamate nel *The Call Book for Match Racing* o nel *The Call Book for Team Racing*. I casi costituiscono interpretazioni e spiegazioni autorevoli delle regole per ogni tipo di regata, mentre le chiamate sono interpretazioni e spiegazioni autorevoli delle regole solo per le regate di match race o a squadre.
- 28.3.1 Il Comitato per il Regolamento di Regata studierà i casi ... sottoposti conformemente alla Regulation 1, casi proposti dal Case Book Working Party o dal Racing Rules Question and Answer Panel ... e raccomanderà al Consiglio quelli approvati per la loro pubblicazione nel *Libro dei Casi* ...
- 28.3.2 Le richieste o le proposte per nuovi casi ..., in inglese con allegati i necessari diagrammi, dovranno essere ricevuti dalla Segreteria di World Sailing entro la scadenza indicata nella Regulation 15.6. Se la richiesta o la proposta replica un caso pubblicato ..., la richiesta o la proposta deve indicare perché il caso proposto ... sia preferibile.
- 28.3.3 I punti seguenti costituiscono le linee direttive per la pubblicazione dei casi nel *Libro dei Casi*:
- a) Ogni caso dovrà chiarire significativamente un importante concetto di una regola, oppure migliorare la comprensione di una regola complessa.
 - b) Il caso non dovrà essere la ripetizione di uno già pubblicato. Se il caso fosse il miglioramento di uno esistente, sarebbe da includere eliminando quello esistente.
- 28.4 Oltre alla pubblicazione dei libri dei casi e delle chiamate, World Sailing non emetterà interpretazioni o spiegazioni autentiche delle Regole di Regata, che non siano esaminate e approvate dal Presidente del Racing Rules Committee o da un componente dello stesso designato dal Presidente.

Autorità nazionali ed abbreviazioni World Sailing

ARG	Federacion Argentina de Yachting
CAN	Sail Canada
DEN	Danish Sailing Association
GBR	Royal Yachting Association
ITA	Italian Sailing Federation
NED	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond
NOR	Norwegian Sailing Federation
RUS	Russian Yachting Federation
USA	US Sailing

Lettere identificative delle barche nei disegni dei casi

A, B, C, ecc.	una barca qualsiasi
A	barca libera dalla prua
B	barca libera dalla poppa
I	barca interna
L	barca sottovento
M	barca nel mezzo o che interviene
O	barca esterna
P	barca mure a sinistra
S	barca mure a dritta
W	barca al vento

Vengono usate anche combinazioni di lettere diverse.

SEZIONE 1

RIASSUNTO DEI CASI PER NUMERO DI REGOLA

La Sezione 1 permette al lettore di trovare i casi che interpretano una particolare regola. Per esempio i casi 15 e 17 interpretano la regola 13. I riassunti di questi casi si trovano in questa sezione sotto la voce “Regola 13: Mentre si sta virando”. Un riassunto del caso può non citare tutte le regole che vengono interpretate dal caso, perciò il lettore deve studiare il caso nella Sezione 2, per vedere come la regola è stata interpretata o illustrata.

DEFINIZIONI

Definizione: Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio

Caso 12

Nel determinare il diritto della barca interna a spazio alla boa per la regola 18.2(b) è irrilevante il fatto che le barche siano su rotte molto differenti, sempre che esista un ingaggio quando la prima di esse raggiunge la zona.

Caso 23

In un lato di poppa la regola 19 non si applica ad una barca con mure a dritta che sta passando tra due barche con mure a sinistra che la precedono. La regola 10 richiede che entrambe le barche con mure a sinistra si tengano discoste.

Caso 33

Quando una barca che si avvicina ad un ostacolo chiama spazio per virare prima del tempo necessario per iniziare la procedura descritta nella regola 20 per evitare l'ostacolo in sicurezza, infrange la regola 20.1(a). Tuttavia la barca richiamata deve rispondere anche se la chiamata infrange la regola 20.1(a). Una barca ingaggiata interna ha diritto a spazio tra la barca esterna e l'ostacolo per la regola 19.2(b) anche se ha virato ingaggiandosi all'interno.

Caso 41

La discussione di come la regola 19.2(b) e la definizione: “Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio” si applicano quando due barche ingaggiate sulle stesse mure raggiungono e sorpassano sottovento una barca libera dalla prua sulle stesse mure. Non vi è obbligo di chiamare spazio ad un ostacolo, ma è prudente farlo.

Caso 43

Una barca di bolina stretta, mure a sinistra, che sta navigando parallelamente e vicino a un ostacolo continuo deve tenersi discosta da una barca che ha completato la sua virata su mure a dritta e che sta avvicinandosi su di una rotta di collisione.

Caso 91

Una barca, con l'obbligo di tenersi discosta, deve tenersi discosta anche dall'attrezzatura dell'altra barca fuori della sua posizione normale, a condizione che

tale attrezzatura sia stata fuori della sua normale posizione per un periodo abbastanza lungo da poter essere notata ed evitata.

Definizione: Arrivo

Caso 45

Quando una barca non arriva correttamente a causa di un errore del comitato di regata, ma nessuna delle barche in regata guadagna o perde nel punteggio, una forma corretta e appropriata di riparazione è classificare tutte le barche nell'ordine in cui hanno attraversato la linea di arrivo.

Caso 58

Se una boa o altro oggetto, specificato nelle istruzioni di regata come boa limite della linea di arrivo è situato oltre la linea di arrivo, può essere lasciato da entrambe le parti.

Caso 82

Quando una linea d'arrivo è posata quasi in linea con l'ultimo lato del percorso, e non è chiaro quale sia la direzione corretta d'attraversamento per arrivare secondo la Definizione, una barca può attraversare la linea in qualsiasi direzione e il suo arrivo è accettabile.

Caso 112

Una barca che commette un errore di percorso e non lo corregge, non infrange la regola 28 finché non arriva. Se una barca commette tale errore, una seconda barca può informarla della sua intenzione di protestarla prima che quella barca arrivi, o alla prima ragionevole occasione dopo che quella barca è arrivata.

Caso 128

Se una barca compie un errore per la regola 28.2 o infrange la regola 31 sulla linea di arrivo e arriva senza aver corretto il suo errore o eseguito una penalità, deve essere classificata secondo la sua posizione d'arrivo. Essa può essere penalizzata per infrazione alla regola 28.2 o alla regola 31 se viene protestata e il comitato delle proteste decide che ha infranto la regola.

Caso 129

Quando il percorso viene ridotto a una boa da girare, la boa diventa boa di arrivo. La regola 32.2(a) permette al comitato di regata di posizionare il battello che espone la bandiera S a entrambe le estremità della linea di arrivo. Una barca deve tagliare la linea conformemente alla definizione di Arrivo, anche se facendo così, lascia la boa dalla parte opposta rispetto a quanto prescritto se la regata non fosse stata ridotta.

Definizione: Tenersi discosta

Caso 30

Quando una barca libera dalla poppa che deve tenersi discosta collide con la barca libera dalla prua, infrange la regola di diritto di rotta che era in vigore prima del verificarsi della collisione. Una barca che perde il diritto di rotta in seguito a un cambio di mure non intenzionale deve in ogni caso tenersi discosta.

Caso 50

Quando un comitato delle proteste accerta che in un incidente mure a dritta - mure a sinistra, S (mure a dritta) non ha cambiato rotta e che da parte della stessa S non c'è stato mai un vero e ragionevole timore di collisione, la protesta deve essere respinta. Quando il comitato delle proteste accerta che S ha cambiato rotta e che esisteva un ragionevole dubbio che P (mure a sinistra) potesse incrociare a prua di S senza modifica di rotta da parte di quest'ultima, allora P deve essere squalificata.

Caso 77

Un contatto fra la boa e l'attrezzatura di una barca equivale ad avere toccato la boa. Una barca obbligata a tenersi discosta, non infrange una regola quando viene toccata dall'attrezzatura di una barca con diritto di rotta, che si muove inaspettatamente dalla sua posizione normale.

Caso 87

Una barca con diritto di rotta non ha l'obbligo di agire per evitare un contatto finché non è chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta.

Caso 88

Una barca può evitare un contatto e tuttavia non essersi tenuta discosta.

Caso 91

Una barca, con l'obbligo di tenersi discosta, deve tenersi discosta anche dall'attrezzatura dell'altra barca fuori della sua posizione normale, a condizione che tale attrezzatura sia stata fuori della sua normale posizione per un periodo abbastanza lungo da poter essere notata ed evitata.

Caso 135

Se una barca infrange una regola della Parte 2 per non essersi tenuta discosta, la barca con diritto di rotta, o una terza barca, può aver diritto a riparazione se è danneggiata materialmente, anche se il danno non è causato direttamente dalla collisione con la barca che doveva tenersi discosta.

Definizione: Boa

Caso 58

Se una boa o altro oggetto, specificato nelle istruzioni di regata come boa limite della linea di arrivo è situato oltre la linea di arrivo, può essere lasciato da entrambe le parti.

Definizione: Spazio alla boa

Caso 15

Durante la virata per girare una boa, una barca libera dalla prua deve attenersi alla regola 13; una barca libera dalla poppa ha il diritto di mantenere la propria rotta impedendo così all'altra di virare.

Caso 21

Quando la barca con diritto di rotta è obbligata a dare spazio alla boa a una barca ad essa ingaggiata interna, non esiste una misura minima o massima dello spazio che

essa deve lasciare. La dimensione dello spazio che essa deve concedere dipende principalmente dalle condizioni esistenti nel momento, incluse le condizioni del vento e del mare, la velocità della barca interna, la velatura che issa e le sue specifiche caratteristiche.

Caso 25

Quando la barca interna ingaggiata sopravvento con diritto di spazio alla boa si prende più spazio di quanto ha diritto, deve tenersi discosta dalla barca esterna sottovento, e la barca esterna può orzare a condizione che lasci alla barca interna spazio per tenersi discosta

Caso 63

Quando viene concesso spazio in boa ad una barca che non ne ha diritto, questa può avvantaggiarsene a suo rischio e pericolo.

Caso 70

Una barca ingaggiata interna al vento che ha diritto a spazio alla boa da parte della barca esterna, deve tenersi discosta dalla barca esterna e se naviga oltre lo spazio alla boa cui ha diritto, non è esonerata nel caso in cui non si tenga discosta.

Caso 95

Se due barche ingaggiate sulle stesse mure sono su un'andatura di bolina a sono soggette alla regola 18.2(b), la regola 18 cessa di essere applicata quando una di esse virando passa la posizione di prua al vento. Quando una barca è obbligata a dare a un'altra spazio alla boa, lo spazio che deve concedere include lo spazio perché l'altra barca possa rispettare la regola 31. Quando la barca con diritto a spazio alla boa è costretta a toccare la boa mentre naviga all'interno dello spazio alla boa cui ha diritto, essa è esonerata per la sua infrazione alla regola 31

Caso 114

Quando una barca ha diritto a spazio, lo spazio cui ha diritto comprende lo spazio per adempiere ai suoi obblighi in base alle regole della Parte 2 e alla regola 31.

Caso 118

Nella definizione di Spazio alla boa, l'espressione "spazio per navigare verso la boa" significa spazio per navigare con prontezza ed in modo marinaresco verso un punto vicino alla boa dalla parte prescritta.

Definizione: Ostacolo

Caso 11

Quando le barche sono ingaggiate ad un ostacolo, incluso un ostacolo che è una barca con diritto di rotta, la barca esterna deve dare alla barca interna spazio per passare tra essa e l'ostacolo.

Caso 23

In un lato di poppa la regola 19 non si applica ad una barca con mure a dritta che sta passando tra due barche con mure a sinistra che la precedono. La regola 10 richiede che entrambe le barche con mure a sinistra si tengano discoste.

Caso 29

Una barca sottovento è un ostacolo per una barca ingaggiata sopravvento e per una terza barca libera dalla poppa. La barca libera dalla poppa può navigare tra le due barche ingaggiate ed ha diritto a spazio da parte della barca al vento per passare tra essa e la barca sottovento a condizione che la barca al vento abbia la possibilità di lasciare lo spazio al momento dell'inizio dell'ingaggio.

Caso 41

La discussione di come la regola 19.2(b) e la definizione: "Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio" si applicano quando due barche ingaggiate sulle stesse mure raggiungono e sorpassano sottovento una barca libera dalla prua sulle stesse mure. Non vi è obbligo di chiamare spazio ad un ostacolo, ma è prudente farlo.

Caso 117

Quando tre barche sono sulle stesse mure e due di loro sono ingaggiate e stanno raggiungendo la terza da libere dalla poppa, se la barca sottovento a poppa diventa ingaggiata con la barca davanti, la barca davanti non è più un ostacolo, e la regola 19.2(b) non si applica. Non ci sono situazioni in cui una fila di barche che navigano vicine una all'altra sia un ostacolo continuo.

Caso 125

Quando una barca ingaggiata esterna deve dare spazio a una o più barche interne per passare un ostacolo, detto spazio deve essere sufficiente da permettere a tutte le barche interne di attenersi ai loro obblighi secondo le regole della Parte 2.

Definizione: Parte

Caso 55

Una barca non può protestare un comitato di regata. Tuttavia può chiedere riparazione o, se è parte in una udienza, richiederne la riapertura. Una barca che non era parte in un'udienza non ha diritto di presentare appello. Quando una barca ritiene che la sua posizione d'arrivo sia stata significativamente peggiorata da un'azione non corretta o da un'omissione del comitato di regata, la sua unica possibilità è chiedere riparazione. Potrà poi appellarsi contro la decisione presa in quella udienza.

Definizione: Giusta rotta

Caso 9

Quando una barca con mure a dritta sceglie di passare oltre una boa al vento, una barca con mure a sinistra deve tenersi discosta. Non esiste regola che imponga ad una barca di assumere una giusta rotta.

Caso 13

Prima del suo segnale di partenza una barca sottovento non infrange alcuna regola se tiene una rotta più al vento di quella della barca sopravvento.

Caso 14

Quando, a causa di una divergenza d'opinione sulla giusta rotta di una barca sottovento, due barche sulle stesse mure convergono, la barca al vento deve tenersi discosta. Due barche che navigano sullo stesso lato di percorso una vicina all'altra possono avere diverse giuste rotte.

Caso 46

Una barca sottovento ha il diritto di orzare fino alla propria giusta rotta, anche quando abbia stabilito un ingaggio sottovento dalla posizione libera dalla poppa ed entro due sue lunghezze dalla barca al vento.

Caso 75

Quando si applica la regola 18, le regole della Sezione A e B rimangono in vigore. Quando la barca ingaggiata interna con diritto di rotta deve abbattere a una boa, essa ha il diritto di navigare la sua giusta rotta fino a quando abbatte. Una barca con mure a dritta che modifica la propria rotta non infrange la regola 16.1 se dà alla barca con mure a sinistra spazio sufficiente per tenersi discosta e la barca mure a sinistra non ne approfitta prontamente

Caso 134

La giusta rotta di una barca dipende in ogni momento dalle condizioni esistenti. Alcune di queste condizioni sono l'intensità e la direzione del vento, la configurazione delle raffiche e delle mollane di vento, le onde, la corrente e le caratteristiche intrinseche dello scafo e dell'equipaggiamento, incluse le vele in uso in quel momento

Definizione: In regata

Caso 5

Una barca che è ancorata mentre sta regatando è ancora in regata. Una barca non infrange la regola 42.1 o la regola 45 se, mentre recupera la cima dell'ancora per salpare, ritorna nella posizione che aveva al momento dell'ancoraggio. Tuttavia se tirando la cima rapidamente viene spinta in un punto diverso, essa infrange queste regole.

Caso 68

Il fatto che il comitato di regata non si sia accorto dell'invalidità di un certificato di stazza, non legittima una richiesta di riparazione da parte di una barca. Una barca che può aver violato una regola e che prosegue la regata, mantiene i propri diritti secondo il regolamento di regata, inclusi quelli delle regole della Parte 2, nonché il diritto di protestare o di presentare appello, anche se in seguito viene squalificata.

Caso 127

Una barca libera la linea di arrivo e le boe quando nessuna parte del suo scafo, attrezzatura o equipaggio si trova sulla linea e nessuna boa influisce sulla scelta della sua rotta.

Definizione: Spazio

Caso 21

Quando la barca con diritto di rotta è obbligata a dare spazio alla boa a una barca ad essa ingaggiata interna, non esiste una misura minima o massima dello spazio che essa deve lasciare. La dimensione dello spazio che essa deve concedere dipende principalmente dalle condizioni esistenti nel momento, incluse le condizioni del vento e del mare, la velocità della barca interna, la velatura che issa e le sue specifiche caratteristiche.

Caso 24

Quando una barca diventa ingaggiata sottovento dalla posizione di libera dalla poppa, l'altra barca deve agire prontamente per tenersi discosta. Se non può farlo in modo marinaresco, non le è stato dato lo spazio necessario come previsto dalla regola 15.

Caso 93

Se una barca orza immediatamente dopo essersi ingaggiata sottovento a un'altra, e non esiste manovra marinaresca che permetta all'altra barca di tenersi discosta, la barca che ha orzato ha infranto le regole 15 e 16.1. L'altra barca infrange la regola 11 ma è esonerata.

Caso 95

Se due barche ingaggiate sulle stesse mure sono su un'andatura di bolina e sono soggette alla regola 18.2(b), la regola 18 cessa di essere applicata quando una di esse virando passa la posizione di prua al vento. Quando una barca è obbligata a dare a un'altra spazio alla boa, lo spazio che deve concedere include lo spazio perché l'altra barca possa rispettare la regola 31. Quando la barca con diritto a spazio alla boa è costretta a toccare la boa mentre naviga all'interno dello spazio alla boa cui ha diritto, essa è esonerata per la sua infrazione alla regola 31

Caso 103

L'espressione "in modo marinaresco" nella definizione di Spazio si riferisce alla conduzione di un'imbarcazione che ci si può ragionevolmente attendere da un equipaggio competente, ma non esperto, formato da un numero di componenti adeguato al tipo di imbarcazione.

Caso 114

Quando una barca ha diritto a spazio, lo spazio cui ha diritto comprende lo spazio per adempiere ai suoi obblighi in base alle regole della Parte 2 e alla regola 31.

Caso 118

Nella definizione di Spazio alla boa, l'espressione "spazio per navigare verso la boa" significa spazio per navigare con prontezza ed in modo marinaresco verso un punto vicino alla boa dalla parte prescritta.

Caso 125

Quando una barca ingaggiata esterna deve dare spazio a una o più barche interne per passare un ostacolo, detto spazio deve essere sufficiente da permettere a tutte le barche interne di attenersi ai loro obblighi secondo le regole della Parte 2.

Definizione: Regola

Caso 85

Se una regola non è elencata nella regola 86.1(c) non può essere modificata dalle regole di classe. Se una regola di classe tenta comunque di cambiare una regola, la regola di classe non è valida e non si applica.

Caso 98

Le regole elencate nella definizione di Regole si applicano alle regate corse secondo il Regolamento di Regata, sia che ciò venga dichiarato esplicitamente dal bando o dalle istruzioni di regata, sia che non venga fatto. Le istruzioni di regata, sempre che rispettino ogni prescrizione alla regola 88.2, possono modificare alcune o tutte le prescrizioni di un'autorità nazionale. Normalmente, né il bando di regata né le istruzioni di regata possono modificare una regola di classe. Quando una barca corre con un sistema ad handicap o rating, si applicano le regole di quel sistema, così come tutte o parte delle regole della sua classe. Quando il bando di regata è in conflitto con le istruzioni di regata, nessuno di questi documenti prevale sull'altro.

PRINCIPI DI BASE

Le Regole e il Comportamento Sportivo

Caso 31

Quando viene esposto il corretto segnale visivo di richiamo individuale, ma senza il prescritto segnale sonoro, e una barca richiamata, che è in posizione da poter udire il segnale sonoro, non vede il segnale visivo e non ritorna, essa ha diritto a riparazione. Comunque, se la barca è consapevole di essere oltre la linea, deve ritornare e partire regolarmente.

Caso 39

Un comitato di regata non ha nessun obbligo di protestare una barca. La primaria responsabilità per far rispettare le regole spetta ai concorrenti.

Caso 65

Quando una barca è consapevole di aver infranto la regola della Bandiera Nera, è obbligata a ritirarsi prontamente. Se essa non lo fa e poi deliberatamente ostacola un'altra barca in regata, commette una grave infrazione al corretto comportamento sportivo e alla regola 2, e il suo timoniere commette un atto di comportamento sconveniente.

Caso 71

Un richiamo alla voce non è un “segnale sonoro” necessario quando viene esposta la bandiera X. Risposte relative a quesiti che derivano da richieste di riparazione dopo un errore di procedura commesso dal comitato di regata.

PARTE 1 – REGOLE FONDAMENTALI

Regola 1.1: Sicurezza; Aiutare chi è in pericolo

Caso 20

Quando una barca potrebbe essere in pericolo, un'altra barca che porta aiuto ha diritto a riparazione, anche se il suo aiuto non è stato richiesto oppure se più tardi dovesse risultare che non esisteva pericolo.

Regola 2: Corretto navigare

Caso 27

Una barca non ha l'obbligo di prevedere che un'altra barca infrangerà una regola. Quando una barca acquisisce il diritto di rotta come esito di una propria azione, l'altra barca ha diritto a spazio per tenersi discosta.

Caso 31

Quando viene esposto il corretto segnale visivo di richiamo individuale, ma senza il prescritto segnale sonoro, e una barca richiamata, che è in posizione da poter udire il segnale sonoro, non vede il segnale visivo e non ritorna, essa ha diritto a riparazione. Comunque, se la barca è consapevole di essere oltre la linea, deve ritornare e partire regolarmente.

Caso 34

Ostacolare un'altra barca può costituire un'infrazione alla regola 2 e motivo per concedere riparazione ed iniziare un'azione ai sensi della regola 69.2.

Caso 47

Una barca che deliberatamente fa un richiamo alla voce “Mure a dritta” ben sapendo di essere mure a sinistra, non si comporta correttamente ed infrange la regola 2.

Caso 65

Quando una barca è consapevole di aver infranto la regola della Bandiera Nera, è obbligata a ritirarsi prontamente. Se essa non lo fa e poi deliberatamente ostacola un'altra barca in regata, commette una grave infrazione al corretto comportamento sportivo e alla regola 2, e il suo timoniere commette un atto di comportamento sconveniente.

Caso 73

Se, con un'azione deliberata, il prodiere di L (barca sottovento) si stende fuori e tocca W (barca al vento) e tale azione non può avere altra motivazione che quella di provocare l'infrazione della regola 11 da parte di W, allora L infrange la regola 2.

Caso 74

Non esiste regola che imponga come debba stare seduto il timoniere o il prodiere di una barca sottovento; il contatto con una barca al vento non infrange la regola 2 a meno che la posizione del timoniere o del prodiere non sia deliberatamente impropria.

Caso 78

In una regata di flotta sia di barche monotipo che di barche che corrono ad handicap o con un sistema a compensi, una barca può usare la tattica di interferire e intralciare chiaramente l'avanzamento di un'altra barca in regata, a condizione che, se questa protesta in base alla regola 2 per questo comportamento, il comitato delle proteste accerti che esistevano ragionevoli possibilità che la sua tattica potesse giovare al suo risultato finale nell'evento o alla sua possibilità di essere selezionata per un successivo evento o per la sua squadra nazionale. Tuttavia infrange la regola 2, e probabilmente anche la regola 69.1(a), se, mentre usa questa tattica, infrange intenzionalmente una regola.

Caso 138

In generale, quando un concorrente fa un'azione che influisce direttamente sulla correttezza della competizione oppure quando non esegue la penalità prevista, nonostante sia consapevole di infrangere una regola, l'azione dovrebbe essere considerata secondo la regola 2. Qualsiasi azione, compresa una grave violazione della regola 2 o di qualsiasi altra regola, che il comitato ritenga che potrebbe essere un atto di cattiva condotta, dovrebbe essere considerato a norma della regola 69.

Regola 3: Accettazione delle regole

Caso 98

Le regole elencate nella definizione di Regole si applicano alle regate corse secondo il Regolamento di Regata, sia che ciò venga dichiarato esplicitamente dal bando o dalle istruzioni di regata, sia che non venga fatto. Le istruzioni di regata, sempre che rispettino ogni prescrizione alla regola 88.2, possono modificare alcune o tutte le prescrizioni di un'autorità nazionale. Normalmente, né il bando di regata né le istruzioni di regata possono modificare una regola di classe. Quando una barca corre con un sistema ad handicap o rating, si applicano le regole di quel sistema, così come tutte o parte delle regole della sua classe. Quando il bando di regata è in conflitto con le istruzioni di regata, nessuno di questi documenti prevale sull'altro.

PARTE 2 – QUANDO LE BARCHE SI INCONTRANO

Parte 2: Preambolo

Caso 19

Interpretazione del termine "danno".

Caso 67

Quando una barca in regata incontra un'altra che non lo è, entrambe sono vincolate dalle regole di rotta governative. Quando, secondo queste regole, la barca in regata deve tenersi discosta ma intenzionalmente collide con l'altra, commette un atto di comportamento sconveniente.

Caso 109

Le NIPAM o le norme governative sul diritto di rotta si applicano tra barche che sono in regata solamente se le istruzioni di regata lo prescrivono, e in questo caso sostituiscono tutte le regole della Parte 2. Le NIPAM o le norme governative possono essere fatte applicare inserendole nelle istruzioni di regata o in un altro documento che disciplina l'evento.

Caso 141

Interpretazione del termine 'serio' nell'espressione 'danno serio'.

Sezione A – Diritto di rotta

Regola 10: Su mure opposte

Caso 9

Quando una barca con mure a dritta sceglie di passare oltre una boa al vento, una barca con mure a sinistra deve tenersi discosta. Non esiste regola che imponga ad una barca di assumere una giusta rotta.

Caso 23

In un lato di poppa la regola 19 non si applica ad una barca con mure a dritta che sta passando tra due barche con mure a sinistra che la precedono. La regola 10 richiede che entrambe le barche con mure a sinistra si tengano discoste.

Caso 43

Una barca di bolina stretta, mure a sinistra, che sta navigando parallelamente e vicino a un ostacolo continuo deve tenersi discosta da una barca che ha completato la sua virata su mure a dritta e che sta avvicinandosi su di una rotta di collisione.

Caso 50

Quando un comitato delle proteste accerta che in un incidente mure a dritta - mure a sinistra, S (mure a dritta) non ha cambiato rotta e che da parte della stessa S non c'è stato mai un vero e ragionevole timore di collisione, la protesta deve essere respinta. Quando il comitato delle proteste accerta che S ha cambiato rotta e che esisteva un ragionevole dubbio che P (mure a sinistra) potesse incrociare a prua di S senza modifica di rotta da parte di quest'ultima, allora P deve essere squalificata.

Caso 75

Quando si applica la regola 18, le regole della Sezione A e B rimangono in vigore. Quando la barca ingaggiata interna con diritto di rotta deve abbattere a una boa, essa ha il diritto di navigare la sua giusta rotta fino a quando abbatte. Una barca con mure a dritta che modifica la propria rotta non infrange la regola 16.1 se dà alla barca con

mure a sinistra spazio sufficiente per tenersi discosta e la barca mure a sinistra non ne approfitta prontamente

Caso 87

Una barca con diritto di rotta non ha l'obbligo di agire per evitare un contatto finché non è chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta.

Caso 88

Una barca può evitare un contatto e tuttavia non essersi tenuta discosta.

Caso 99

Il fatto che una barca che deve tenersi discosta sia fuori controllo, non l'esonera automaticamente per l'infrazione di una regola della Parte 2. Quando una barca con diritto di rotta diventa obbligata della regola 14 a "evitare il contatto ... se ragionevolmente possibile" e l'unica possibilità per farlo è di effettuare una strambata improvvisa, essa non infrange la regola se non effettua tale manovra. Quando la penalità per una barca, secondo la regola 44.1(b), è il ritiro, ed essa si ritira (sia pure per scelta o necessità) essa non può essere squalificata.

Caso 105

Quando due barche sono in poppa su mure opposte, quella con mure a dritta può cambiare rotta, sempre che dia alla barca mure a sinistra spazio per tenersi discosta.

Caso 123

Quando sarebbe stato chiaro a un velista competente, ma non necessariamente esperto, al timone di una barca mure a dritta, che esisteva un concreto rischio di collisione con una barca mure a sinistra, la barca mure a dritta infrange la regola 14 se avviene un contatto e c'era abbastanza tempo per modificare la rotta quanto bastava per evitare il contatto.

Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiate

Caso 7

Quando una barca che era libera dalla poppa diventa ingaggiata entro due sue lunghezze sottovento all'altra barca, la barca al vento deve tenersi discosta ma la barca sottovento deve inizialmente dare all'altra barca spazio per tenersi discosta e non deve navigare sopra la propria giusta rotta. La giusta rotta della barca al vento non è rilevante

Caso 12

Nel determinare il diritto della barca interna a spazio alla boa per la regola 18.2(b) è irrilevante il fatto che le barche siano su rotte molto differenti, sempre che esista un ingaggio quando la prima di esse raggiunge la zona.

Caso 13

Prima del suo segnale di partenza una barca sottovento non infrange alcuna regola se tiene una rotta più al vento di quella della barca sopravvento.

Caso 14

Quando, a causa di una divergenza d'opinione sulla giusta rotta di una barca sottovento, due barche sulle stesse mure convergono, la barca al vento deve tenersi discosta. Due barche che navigano sullo stesso lato di percorso una vicina all'altra possono avere diverse giuste rotte.

Caso 24

Quando una barca diventa ingaggiata sottovento dalla posizione di libera dalla poppa, l'altra barca deve agire prontamente per tenersi discosta. Se non può farlo in modo marinaresco, non le è stato dato lo spazio necessario come previsto dalla regola 15.

Caso 25

Quando la barca interna ingaggiata sopravvento con diritto di spazio alla boa si prende più spazio di quanto ha diritto, deve tenersi discosta dalla barca esterna sottovento, e la barca esterna può orzare a condizione che lasci alla barca interna spazio per tenersi discosta

Caso 41

La discussione di come la regola 19.2(b) e la definizione: "Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio" si applicano quando due barche ingaggiate sulle stesse mure raggiungono e sorpassano sottovento una barca libera dalla prua sulle stesse mure. Non vi è obbligo di chiamare spazio ad un ostacolo, ma è prudente farlo.

Caso 46

Una barca sottovento ha il diritto di orzare fino alla propria giusta rotta, anche quando abbia stabilito un ingaggio sottovento dalla posizione libera dalla poppa ed entro due sue lunghezze dalla barca al vento.

Caso 51

Un comitato delle proteste deve esonerare le barche quando sono state costrette ad infrangere una regola come risultato dell'infrazione a una regola da parte di un'altra barca.

Caso 53

Una barca libera dalla prua non ha necessità di intraprendere un'azione per tenersi discosta, prima che la barca libera dalla poppa stabilisca un ingaggio da sottovento

Caso 70

Una barca ingaggiata interna al vento che ha diritto a spazio alla boa da parte della barca esterna, deve tenersi discosta dalla barca esterna e se naviga oltre lo spazio alla boa cui ha diritto, non è esonerata nel caso in cui non si tenga discosta.

Caso 73

Se, con un'azione deliberata, il prodiere di L (barca sottovento) si stende fuori e tocca W (barca al vento) e tale azione non può avere altra motivazione che quella di provocare l'infrazione della regola 11 da parte di W, allora L infrange la regola 2.

Caso 74

Non esiste regola che imponga come debba stare seduto il timoniere o il prodiere di una barca sottovento; il contatto con una barca al vento non infrange la regola 2 a meno che la posizione del timoniere o del prodiere non sia deliberatamente impropria.

Regola 12: Sulle stesse mure, non ingaggiate

Caso 2

Se la prima di due barche che raggiunge la zona è libera dalla poppa quando la raggiunge, e se in seguito sono ingaggiate quando l'altra raggiunge la zona, si applica la regola 18.2(a) e non la regola 18.2(b). La regola 18.2(a) si applica solo mentre le barche sono ingaggiate e almeno una di esse è nella zona.

Caso 15

Durante la virata per girare una boa, una barca libera dalla prua deve attenersi alla regola 13; una barca libera dalla poppa ha il diritto di mantenere la propria rotta impedendo così all'altra di virare.

Caso 24

Quando una barca diventa ingaggiata sottovento dalla posizione di libera dalla poppa, l'altra barca deve agire prontamente per tenersi discosta. Se non può farlo in modo marinaresco, non le è stato dato lo spazio necessario come previsto dalla regola 15.

Caso 41

La discussione di come la regola 19.2(b) e la definizione: "Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio" si applicano quando due barche ingaggiate sulle stesse mure raggiungono e sorpassano sottovento una barca libera dalla prua sulle stesse mure. Non vi è obbligo di chiamare spazio ad un ostacolo, ma è prudente farlo.

Caso 77

Un contatto fra la boa e l'attrezzatura di una barca equivale ad avere toccato la boa. Una barca obbligata a tenersi discosta, non infrange una regola quando viene toccata dall'attrezzatura di una barca con diritto di rotta, che si muove inaspettatamente dalla sua posizione normale.

Caso 91

Una barca, con l'obbligo di tenersi discosta, deve tenersi discosta anche dall'attrezzatura dell'altra barca fuori della sua posizione normale, a condizione che tale attrezzatura sia stata fuori della sua normale posizione per un periodo abbastanza lungo da poter essere notata ed evitata.

Regola 13: Mentre si sta virando

Caso 15

Durante la virata per girare una boa, una barca libera dalla prua deve attenersi alla regola 13; una barca libera dalla poppa ha il diritto di mantenere la propria rotta impedendo così all'altra di virare.

Caso 17

Una barca non è più soggetta alla regola 13 quando si trova su di una rotta di bolina stretta, senza tenere in alcun conto il suo movimento sull'acqua o la portanza delle sue vele.

Caso 27

Una barca non ha l'obbligo di prevedere che un'altra barca infrangerà una regola. Quando una barca acquisisce il diritto di rotta come esito di una propria azione, l'altra barca ha diritto a spazio per tenersi discosta.

Sezione B – Limitazioni generali

Regola 14: Evitare il contatto

Caso 2

Se la prima di due barche che raggiunge la zona è libera dalla poppa quando la raggiunge, e se in seguito sono ingaggiate quando l'altra raggiunge la zona, si applica la regola 18.2(a) e non la regola 18.2(b). La regola 18.2(a) si applica solo mentre le barche sono ingaggiate e almeno una di esse è nella zona.

Caso 7

Quando una barca che era libera dalla poppa diventa ingaggiata entro due sue lunghezze sottovento all'altra barca, la barca al vento deve tenersi discosta ma la barca sottovento deve inizialmente dare all'altra barca spazio per tenersi discosta e non deve navigare sopra la propria giusta rotta. La giusta rotta della barca al vento non è rilevante

Caso 11

Quando le barche sono ingaggiate ad un ostacolo, incluso un ostacolo che è una barca con diritto di rotta, la barca esterna deve dare alla barca interna spazio per passare tra essa e l'ostacolo.

Caso 13

Prima del suo segnale di partenza una barca sottovento non infrange alcuna regola se tiene una rotta più al vento di quella della barca sopravvento.

Caso 14

Quando, a causa di una divergenza d'opinione sulla giusta rotta di una barca sottovento, due barche sulle stesse mure convergono, la barca al vento deve tenersi discosta. Due barche che navigano sullo stesso lato di percorso una vicina all'altra possono avere diverse giuste rotte.

Caso 23

In un lato di poppa la regola 19 non si applica ad una barca con mure a dritta che sta passando tra due barche con mure a sinistra che la precedono. La regola 10 richiede che entrambe le barche con mure a sinistra si tengano discoste.

Caso 25

Quando la barca interna ingaggiata sopravvento con diritto di spazio alla boa si prende più spazio di quanto ha diritto, deve tenersi discosta dalla barca esterna sottovento, e la barca esterna può orzare a condizione che lasci alla barca interna spazio per tenersi discosta

Caso 26

Una barca con diritto di rotta non occorre che agisca per evitare il contatto fino a quando non è chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta. Comunque se la barca con diritto di rotta potrebbe in quel momento evitare una collisione, e la collisione provoca danni, questa deve essere penalizzata per la regola 14.

Caso 27

Una barca non ha l'obbligo di prevedere che un'altra barca infrangerà una regola. Quando una barca acquisisce il diritto di rotta come esito di una propria azione, l'altra barca ha diritto a spazio per tenersi discosta.

Caso 30

Quando una barca libera dalla poppa che deve tenersi discosta collide con la barca libera dalla prua, infrange la regola di diritto di rotta che era in vigore prima del verificarsi della collisione. Una barca che perde il diritto di rotta in seguito a un cambio di mure non intenzionale deve in ogni caso tenersi discosta.

Caso 43

Una barca di bolina stretta, mure a sinistra, che sta navigando parallelamente e vicino a un ostacolo continuo deve tenersi discosta da una barca che ha completato la sua virata su mure a dritta e che sta avvicinandosi su di una rotta di collisione.

Caso 50

Quando un comitato delle proteste accerta che in un incidente mure a dritta - mure a sinistra, S (mure a dritta) non ha cambiato rotta e che da parte della stessa S non c'è stato mai un vero e ragionevole timore di collisione, la protesta deve essere respinta. Quando il comitato delle proteste accerta che S ha cambiato rotta e che esisteva un ragionevole dubbio che P (mure a sinistra) potesse incrociare a prua di S senza modifica di rotta da parte di quest'ultima, allora P deve essere squalificata.

Caso 75

Quando si applica la regola 18, le regole della Sezione A e B rimangono in vigore. Quando la barca ingaggiata interna con diritto di rotta deve abbattere a una boa, essa ha il diritto di navigare la sua giusta rotta fino a quando abbatte. Una barca con mure a dritta che modifica la propria rotta non infrange la regola 16.1 se dà alla barca con mure a sinistra spazio sufficiente per tenersi discosta e la barca mure a sinistra non ne approfitta prontamente

Caso 77

Un contatto fra la boa e l'attrezzatura di una barca equivale ad avere toccato la boa. Una barca obbligata a tenersi discosta, non infrange una regola quando viene toccata

dall'attrezzatura di una barca con diritto di rotta, che si muove inaspettatamente dalla sua posizione normale.

Caso 81

Quando una barca con diritto a spazio alla boa per la regola 18.2(b) passa con la prua al vento, la regola 18.2(b) cessa di essere applicata ed essa deve conformarsi alle regole applicabili della Sezione A

Caso 88

Una barca può evitare un contatto e tuttavia non essersi tenuta discosta.

Caso 91

Una barca, con l'obbligo di tenersi discosta, deve tenersi discosta anche dall'attrezzatura dell'altra barca fuori della sua posizione normale, a condizione che tale attrezzatura sia stata fuori della sua normale posizione per un periodo abbastanza lungo da poter essere notata ed evitata.

Caso 92

Quando una barca con diritto di rotta cambia rotta, la barca che si deve tenere discosta deve manovrare solamente in risposta a quanto esegue in quel momento la barca con diritto di rotta, non a quanto quest'ultima potrebbe fare successivamente.

Caso 99

Il fatto che una barca che deve tenersi discosta sia fuori controllo, non l'esonera automaticamente per l'infrazione di una regola della Parte 2. Quando una barca con diritto di rotta diventa obbligata della regola 14 a "evitare il contatto ... se ragionevolmente possibile" e l'unica possibilità per farlo è di effettuare una strambata improvvisa, essa non infrange la regola se non effettua tale manovra. Quando la penalità per una barca, secondo la regola 44.1(b), è il ritiro, ed essa si ritira (sia pure per scelta o necessità) essa non può essere squalificata.

Caso 105

Quando due barche sono in poppa su mure opposte, quella con mure a dritta può cambiare rotta, sempre che dia alla barca mure a sinistra spazio per tenersi discosta.

Caso 107

Durante la procedura di partenza una barca che non è sempre vigile, può, per questo, non aver fatto quanto è ragionevolmente possibile per evitare il contatto. Un richiamo ad alta voce è un modo per "agire per evitare contatti". Quando per l'infrazione a una regola della Parte 2 una barca causa seri danni e quindi si ritira, ha eseguito un'appropriata penalità e non può essere squalificata per lo stesso incidente.

Caso 123

Quando sarebbe stato chiaro a un velista competente, ma non necessariamente esperto, al timone di una barca mure a dritta, che esisteva un concreto rischio di collisione con una barca mure a sinistra, la barca mure a dritta infrange la regola 14 se avviene un contatto e c'era abbastanza tempo per modificare la rotta quanto bastava per evitare il contatto.

Regola 14(a): Evitare il contatto

Caso 87

Una barca con diritto di rotta non ha l'obbligo di agire per evitare un contatto finché non è chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta.

Regola 14(b): Evitare il contatto

Caso 19

Interpretazione del termine "danno".

Regola 15: Acquisire il diritto di rotta

Caso 2

Se la prima di due barche che raggiunge la zona è libera dalla poppa quando la raggiunge, e se in seguito sono ingaggiate quando l'altra raggiunge la zona, si applica la regola 18.2(a) e non la regola 18.2(b). La regola 18.2(a) si applica solo mentre le barche sono ingaggiate e almeno una di esse è nella zona.

Caso 7

Quando una barca che era libera dalla poppa diventa ingaggiata entro due sue lunghezze sottovento all'altra barca, la barca al vento deve tenersi discosta ma la barca sottovento deve inizialmente dare all'altra barca spazio per tenersi discosta e non deve navigare sopra la propria giusta rotta. La giusta rotta della barca al vento non è rilevante

Caso 13

Prima del suo segnale di partenza una barca sottovento non infrange alcuna regola se tiene una rotta più al vento di quella della barca sopravvento.

Caso 24

Quando una barca diventa ingaggiata sottovento dalla posizione di libera dalla poppa, l'altra barca deve agire prontamente per tenersi discosta. Se non può farlo in modo marinaresco, non le è stato dato lo spazio necessario come previsto dalla regola 15.

Caso 27

Una barca non ha l'obbligo di prevedere che un'altra barca infrangerà una regola. Quando una barca acquisisce il diritto di rotta come esito di una propria azione, l'altra barca ha diritto a spazio per tenersi discosta.

Caso 53

Una barca libera dalla prua non ha necessità di intraprendere un'azione per tenersi discosta, prima che la barca libera dalla poppa stabilisca un ingaggio da sottovento

Caso 81

Quando una barca con diritto a spazio alla boa per la regola 18.2(b) passa con la prua al vento, la regola 18.2(b) cessa di essere applicata ed essa deve conformarsi alle regole applicabili della Sezione A

Caso 93

Se una barca orza immediatamente dopo essersi ingaggiata sottovento a un'altra, e non esiste manovra marinaresca che permetta all'altra barca di tenersi discosta, la barca che ha orzato ha infranto le regole 15 e 16.1. L'altra barca infrange la regola 11 ma è esonerata.

Caso 105

Quando due barche sono in poppa su mure opposte, quella con mure a dritta può cambiare rotta, sempre che dia alla barca mure a sinistra spazio per tenersi discosta.

Caso 117

Quando tre barche sono sulle stesse mure e due di loro sono ingaggiate e stanno raggiungendo la terza da libere dalla poppa, se la barca sottovento a poppa diventa ingaggiata con la barca davanti, la barca davanti non è più un ostacolo, e la regola 19.2(b) non si applica. Non ci sono situazioni in cui una fila di barche che navigano vicine una all'altra sia un ostacolo continuo.

Regola 16.1: Cambiare rotta

Caso 6

Una barca con mure a dritta che vira dopo che una barca con mure a sinistra ha poggato per passarle di poppa, non necessariamente infrange una regola.

Caso 7

Quando una barca che era libera dalla poppa diventa ingaggiata entro due sue lunghezze sottovento all'altra barca, la barca al vento deve tenersi discosta ma la barca sottovento deve inizialmente dare all'altra barca spazio per tenersi discosta e non deve navigare sopra la propria giusta rotta. La giusta rotta della barca al vento non è rilevante

Caso 13

Prima del suo segnale di partenza una barca sottovento non infrange alcuna regola se tiene una rotta più al vento di quella della barca sopravvento.

Caso 14

Quando, a causa di una divergenza d'opinione sulla giusta rotta di una barca sottovento, due barche sulle stesse mure convergono, la barca al vento deve tenersi discosta. Due barche che navigano sullo stesso lato di percorso una vicina all'altra possono avere diverse giuste rotte.

Caso 25

Quando la barca interna ingaggiata sopravvento con diritto di spazio alla boa si prende più spazio di quanto ha diritto, deve tenersi discosta dalla barca esterna sottovento, e la barca esterna può orzare a condizione che lasci alla barca interna spazio per tenersi discosta

Caso 26

Una barca con diritto di rotta non occorre che agisca per evitare il contatto fino a quando non è chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta. Comunque se la barca con diritto di rotta potrebbe in quel momento evitare una collisione, e la collisione provoca danni, questa deve essere penalizzata per la regola 14.

Caso 46

Una barca sottovento ha il diritto di orzare fino alla propria giusta rotta, anche quando abbia stabilito un ingaggio sottovento dalla posizione libera dalla poppa ed entro due sue lunghezze dalla barca al vento.

Caso 52

La regola 16.1 non limita la rotta di una barca che deve tenersi discosta. Manovrare per spingere un'altra barca lontano dalla linea di partenza non infrange necessariamente questa regola.

Caso 75

Quando si applica la regola 18, le regole della Sezione A e B rimangono in vigore. Quando la barca ingaggiata interna con diritto di rotta deve abbattere a una boa, essa ha il diritto di navigare la sua giusta rotta fino a quando abbatte. Una barca con mure a dritta che modifica la propria rotta non infrange la regola 16.1 se dà alla barca con mure a sinistra spazio sufficiente per tenersi discosta e la barca mure a sinistra non ne approfitta prontamente

Caso 92

Quando una barca con diritto di rotta cambia rotta, la barca che si deve tenere discosta deve manovrare solamente in risposta a quanto esegue in quel momento la barca con diritto di rotta, non a quanto quest'ultima potrebbe fare successivamente.

Caso 93

Se una barca orza immediatamente dopo essersi ingaggiata sottovento a un'altra, e non esiste manovra marinaresca che permetta all'altra barca di tenersi discosta, la barca che ha orzato ha infranto le regole 15 e 16.1. L'altra barca infrange la regola 11 ma è esonerata.

Caso 105

Quando due barche sono in poppa su mure opposte, quella con mure a dritta può cambiare rotta sempre che dia alla barca mure a sinistra spazio per tenersi discosta.

Caso 114

Quando una barca ha diritto a spazio, lo spazio cui ha diritto comprende lo spazio per adempiere ai suoi obblighi in base alle regole della Parte 2 e alla regola 31.

Regola 16.2: Cambiare rotta

Caso 6

Una barca con mure a dritta che vira dopo che una barca con mure a sinistra ha poggato per passarle di poppa, non necessariamente infrange una regola.

Caso 92

Quando una barca con diritto di rotta cambia rotta, la barca che si deve tenere discosta deve manovrare solamente in risposta a quanto esegue in quel momento la barca con diritto di rotta, non a quanto quest'ultima potrebbe fare successivamente.

Regola 17: Sulle stesse mure, giusta rotta

Caso 7

Quando una barca che era libera dalla poppa diventa ingaggiata entro due sue lunghezze sottovento all'altra barca, la barca al vento deve tenersi discosta ma la barca sottovento deve inizialmente dare all'altra barca spazio per tenersi discosta e non deve navigare sopra la propria giusta rotta. La giusta rotta della barca al vento non è rilevante

Caso 13

Prima del suo segnale di partenza una barca sottovento non infrange alcuna regola se tiene una rotta più al vento di quella della barca sopravvento.

Caso 14

Quando, a causa di una divergenza d'opinione sulla giusta rotta di una barca sottovento, due barche sulle stesse mure convergono, la barca al vento deve tenersi discosta. Due barche che navigano sullo stesso lato di percorso una vicina all'altra possono avere diverse giuste rotte.

Caso 46

Una barca sottovento ha il diritto di orzare fino alla propria giusta rotta, anche quando abbia stabilito un ingaggio sottovento dalla posizione libera dalla poppa ed entro due sue lunghezze dalla barca al vento.

Caso 134

La giusta rotta di una barca dipende in ogni momento dalle condizioni esistenti. Alcune di queste condizioni sono l'intensità e la direzione del vento, la configurazione delle raffiche e delle mollane di vento, le onde, la corrente e le caratteristiche intrinseche dello scafo e dell'equipaggiamento, incluse le vele in uso in quel momento

Sezione C – Alle boe ed agli ostacoli

Regola 18.1: Spazio alla boa; Quando si applica la regola 18

Caso 9

Quando una barca con mure a dritta sceglie di passare oltre una boa al vento, una barca con mure a sinistra deve tenersi discosta. Non esiste regola che imponga ad una barca di assumere una giusta rotta.

Caso 12

Nel determinare il diritto della barca interna a spazio alla boa per la regola 18.2(b) è irrilevante il fatto che le barche siano su rotte molto differenti, sempre che esista un ingaggio quando la prima di esse raggiunge la zona.

Caso 15

Durante la virata per girare una boa, una barca libera dalla prua deve attenersi alla regola 13; una barca libera dalla poppa ha il diritto di mantenere la propria rotta impedendo così all'altra di virare.

Caso 26

Una barca con diritto di rotta non occorre che agisca per evitare il contatto fino a quando non è chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta. Comunque se la barca con diritto di rotta potrebbe in quel momento evitare una collisione, e la collisione provoca danni, questa deve essere penalizzata per la regola 14.

Caso 81

Quando una barca con diritto a spazio alla boa per la regola 18.2(b) passa con la prua al vento, la regola 18.2(b) cessa di essere applicata ed essa deve conformarsi alle regole applicabili della Sezione A

Caso 95

Se due barche ingaggiate sulle stesse mure sono su un'andatura di bolina e sono soggette alla regola 18.2(b), la regola 18 cessa di essere applicata quando una di esse virando passa la posizione di prua al vento. Quando una barca è obbligata a dare a un'altra spazio alla boa, lo spazio che deve concedere include lo spazio perché l'altra barca possa rispettare la regola 31. Quando la barca con diritto a spazio alla boa è costretta a toccare la boa mentre naviga all'interno dello spazio alla boa cui ha diritto, essa è esonerata per la sua infrazione alla regola 31

Caso 132

Una barca è "su un'andatura di bolina" quando la rotta che vorrebbe seguire per arrivare più presto possibile in assenza delle altre barche è di bolina stretta o oltre.

Regola 18.2: Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Caso 114

Quando una barca ha diritto a spazio, lo spazio cui ha diritto comprende lo spazio per adempiere ai suoi obblighi in base alle regole della Parte 2 e alla regola 31.

Regola 18.2(a): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Caso 2

Se la prima di due barche che raggiunge la zona è libera dalla poppa quando la raggiunge, e se in seguito sono ingaggiate quando l'altra raggiunge la zona, si applica la regola 18.2(a) e non la regola 18.2(b). La regola 18.2(a) si applica solo mentre le barche sono ingaggiate e almeno una di esse è nella zona.

Caso 59

Quando una barca arriva al traverso di una boa, ma si trova fuori della zona e quando il suo cambiamento di rotta verso la boa ha come risultato che una barca, che è nella zona e che precedentemente era libera dalla poppa diventa ingaggiata al suo interno, la regola 18.2(a) prescrive che essa conceda spazio a quella barca senza tenere

conto del fatto che la sua distanza dalla boa sia dovuta o no dall'aver dato spazio ad altre barche ingaggiate all'interno.

Regola 18.2(b): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Regola 18.2(c): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Caso 2

Se la prima di due barche che raggiunge la zona è libera dalla poppa quando la raggiunge, e se in seguito sono ingaggiate quando l'altra raggiunge la zona, si applica la regola 18.2(a) e non la regola 18.2(b). La regola 18.2(a) si applica solo mentre le barche sono ingaggiate e almeno una di esse è nella zona.

Caso 12

Nel determinare il diritto della barca interna a spazio alla boa per la regola 18.2(b) è irrilevante il fatto che le barche siano su rotte molto differenti, sempre che esista un ingaggio quando la prima di esse raggiunge la zona.

Caso 15

Durante la virata per girare una boa, una barca libera dalla prua deve attenersi alla regola 13; una barca libera dalla poppa ha il diritto di mantenere la propria rotta impedendo così all'altra di virare.

Caso 25

Quando la barca interna ingaggiata sopravvento con diritto di spazio alla boa si prende più spazio di quanto ha diritto, deve tenersi discosta dalla barca esterna sottovento, e la barca esterna può orzare a condizione che lasci alla barca interna spazio per tenersi discosta

Caso 59

Quando una barca arriva al traverso di una boa, ma si trova fuori della zona e quando il suo cambiamento di rotta verso la boa ha come risultato che una barca, che è nella zona e che precedentemente era libera dalla poppa diventa ingaggiata al suo interno, la regola 18.2(a) prescrive che essa conceda spazio a quella barca senza tenere conto del fatto che la sua distanza dalla boa sia dovuta o no dall'aver dato spazio ad altre barche ingaggiate all'interno.

Caso 63

Quando viene concesso spazio in boa ad una barca che non ne ha diritto, questa può avvantaggiarsene a suo rischio e pericolo.

Caso 70

Una barca ingaggiata interna al vento che ha diritto a spazio alla boa da parte della barca esterna, deve tenersi discosta dalla barca esterna e se naviga oltre lo spazio alla boa cui ha diritto, non è esonerata nel caso in cui non si tenga discosta.

Caso 75

Quando si applica la regola 18, le regole della Sezione A e B rimangono in vigore. Quando la barca ingaggiata interna con diritto di rotta deve abbattere a una boa, essa

ha il diritto di navigare la sua giusta rotta fino a quando abbatte. Una barca con mure a dritta che modifica la propria rotta non infrange la regola 16.1 se dà alla barca con mure a sinistra spazio sufficiente per tenersi discosta e la barca mure a sinistra non ne approfitta prontamente

Caso 81

Quando una barca con diritto a spazio alla boa per la regola 18.2(b) passa con la prua al vento, la regola 18.2(b) cessa di essere applicata ed essa deve conformarsi alle regole applicabili della Sezione A

Caso 95

Se due barche ingaggiate sulle stesse mure sono su un'andatura di bolina e sono soggette alla regola 18.2(b), la regola 18 cessa di essere applicata quando una di esse virando passa la posizione di prua al vento. Quando una barca è obbligata a dare a un'altra spazio alla boa, lo spazio che deve concedere include lo spazio perché l'altra barca possa rispettare la regola 31. Quando la barca con diritto a spazio alla boa è costretta a toccare la boa mentre naviga all'interno dello spazio alla boa cui ha diritto, essa è esonerata per la sua infrazione alla regola 31

Caso 118

Nella definizione di Spazio alla boa, l'espressione "spazio per navigare verso la boa" significa spazio per navigare con prontezza ed in modo marinaresco verso un punto vicino alla boa dalla parte prescritta.

Regola 18.2(c)(2): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Caso 63

Quando viene concesso spazio in boa ad una barca che non ne ha diritto, questa può avvantaggiarsene a suo rischio e pericolo.

Regola 18.2(d): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Caso 15

Durante la virata per girare una boa, una barca libera dalla prua deve attenersi alla regola 13; una barca libera dalla poppa ha il diritto di mantenere la propria rotta impedendo così all'altra di virare.

Caso 25

Quando la barca interna ingaggiata sopravvento con diritto di spazio alla boa si prende più spazio di quanto ha diritto, deve tenersi discosta dalla barca esterna sottovento, e la barca esterna può orzare a condizione che lasci alla barca interna spazio per tenersi discosta

Caso 81

Quando una barca con diritto a spazio alla boa per la regola 18.2(b) passa con la prua al vento, la regola 18.2(b) cessa di essere applicata ed essa deve conformarsi alle regole applicabili della Sezione A

Regola 18.3: Spazio alla boa; Virare nella zona

Caso 93

Se una barca orza immediatamente dopo essersi ingaggiata sottovento a un'altra, e non esiste manovra marinaresca che permetta all'altra barca di tenersi discosta, la barca che ha orzato ha infranto le regole 15 e 16.1. L'altra barca infrange la regola 11 ma è esonerata.

Caso 95

Se due barche ingaggiate sulle stesse mure sono su un'andatura di bolina e sono soggette alla regola 18.2(b), la regola 18 cessa di essere applicata quando una di esse virando passa la posizione di prua al vento. Quando una barca è obbligata a dare a un'altra spazio alla boa, lo spazio che deve concedere include lo spazio perché l'altra barca possa rispettare la regola 31. Quando la barca con diritto a spazio alla boa è costretta a toccare la boa mentre naviga all'interno dello spazio alla boa cui ha diritto, essa è esonerata per la sua infrazione alla regola 31

Regola 18.4: Spazio alla boa; Abbattere

Caso 75

Quando si applica la regola 18, le regole della Sezione A e B rimangono in vigore. Quando la barca ingaggiata interna con diritto di rotta deve abbattere a una boa, essa ha il diritto di navigare la sua giusta rotta fino a quando abbatte. Una barca con mure a dritta che modifica la propria rotta non infrange la regola 16.1 se dà alla barca con mure a sinistra spazio sufficiente per tenersi discosta e la barca mure a sinistra non ne approfitta prontamente

Regola 19: Spazio per passare un ostacolo

Caso 23

In un lato di poppa la regola 19 non si applica ad una barca con mure a dritta che sta passando tra due barche con mure a sinistra che la precedono. La regola 10 richiede che entrambe le barche con mure a sinistra si tengano discoste.

Caso 30

Quando una barca libera dalla poppa che deve tenersi discosta collide con la barca libera dalla prua, infrange la regola di diritto di rotta che era in vigore prima del verificarsi della collisione. Una barca che perde il diritto di rotta in seguito a un cambio di mure non intenzionale deve in ogni caso tenersi discosta.

Regola 19.2: Spazio per passare un ostacolo; Dare spazio ad un ostacolo

Caso 3

Una barca sottovento mure a sinistra che chiama spazio per virare quando si trova di fronte a una barca che sopraggiunge mure a dritta, che per essa è un ostacolo, non è obbligata a prevedere che la barca al vento non rispetterà il suo obbligo di virare prontamente o di concedere spazio in altro modo.

Caso 11

Quando le barche sono ingaggiate ad un ostacolo, incluso un ostacolo che è una barca con diritto di rotta, la barca esterna deve dare alla barca interna spazio per passare tra essa e l'ostacolo.

Caso 29

Una barca sottovento è un ostacolo per una barca ingaggiata sopravvento e per una terza barca libera dalla poppa. La barca libera dalla poppa può navigare tra le due barche ingaggiate ed ha diritto a spazio da parte della barca al vento per passare tra essa e la barca sottovento a condizione che la barca al vento abbia la possibilità di lasciare lo spazio al momento dell'inizio dell'ingaggio.

Caso 33

Quando una barca che si avvicina ad un ostacolo chiama spazio per virare prima del tempo necessario per iniziare la procedura descritta nella regola 20 per evitare l'ostacolo in sicurezza, infrange la regola 20.1(a). Tuttavia la barca richiamata deve rispondere anche se la chiamata infrange la regola 20.1(a). Una barca ingaggiata interna ha diritto a spazio tra la barca esterna e l'ostacolo per la regola 19.2(b) anche se ha virato ingaggiandosi all'interno.

Caso 41

La discussione di come la regola 19.2(b) e la definizione: "Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio" si applicano quando due barche ingaggiate sulle stesse mure raggiungono e sorpassano sottovento una barca libera dalla prua sulle stesse mure. Non vi è obbligo di chiamare spazio ad un ostacolo, ma è prudente farlo.

Caso 43

Una barca di bolina stretta, mure a sinistra, che sta navigando parallelamente e vicino a un ostacolo continuo deve tenersi discosta da una barca che ha completato la sua virata su mure a dritta e che sta avvicinandosi su di una rotta di collisione.

Caso 49

Quando due proteste scaturiscono dallo stesso incidente o da incidenti molto strettamente collegati, è consigliabile discuterle congiuntamente nella stessa udienza, alla presenza di tutte le barche coinvolte.

Caso 117

Quando tre barche sono sulle stesse mure e due di loro sono ingaggiate e stanno raggiungendo la terza da libere dalla poppa, se la barca sottovento a poppa diventa ingaggiata con la barca davanti, la barca davanti non è più un ostacolo, e la regola 19.2(b) non si applica. Non ci sono situazioni in cui una fila di barche che navigano vicine una all'altra sia un ostacolo continuo.

Caso 124

In qualsiasi momento mentre due barche si stanno avvicinando ad un ostacolo, la barca che in quel momento ha diritto di rotta può scegliere di passare l'ostacolo da qualunque parte a condizione che possa poi attenersi alle regole applicabili.

Caso 125

Quando una barca ingaggiata esterna deve dare spazio a una o più barche interne per passare un ostacolo, detto spazio deve essere sufficiente da permettere a tutte le barche interne di attenersi ai loro obblighi secondo le regole della Parte 2.

Regola 20: Spazio per virare ad un ostacolo

Caso 3

Una barca sottovento mure a sinistra che chiama spazio per virare quando si trova di fronte a una barca che sopraggiunge mure a dritta, che per essa è un ostacolo, non è obbligata a prevedere che la barca al vento non rispetterà il suo obbligo di virare prontamente o di concedere spazio in altro modo.

Caso 10

Se una barca chiama spazio per virare mentre non si sta avvicinando a un ostacolo o mentre non sta navigando di bolina stretta o più all'orza, infrange la regola 20.1. La barca richiamata deve rispondere anche se la barca che chiama infrange la regola 20.1.

Caso 11

Quando le barche sono ingaggiate ad un ostacolo, incluso un ostacolo che è una barca con diritto di rotta, la barca esterna deve dare alla barca interna spazio per passare tra essa e l'ostacolo.

Caso 33

Quando una barca che si avvicina ad un ostacolo chiama spazio per virare prima del tempo necessario per iniziare la procedura descritta nella regola 20 per evitare l'ostacolo in sicurezza, infrange la regola 20.1(a). Tuttavia la barca richiamata deve rispondere anche se la chiamata infrange la regola 20.1(a). Una barca ingaggiata interna ha diritto a spazio tra la barca esterna e l'ostacolo per la regola 19.2(b) anche se ha virato ingaggiandosi all'interno.

Caso 35

Quando una barca viene richiamata alla voce per ottenere spazio per virare ad un ostacolo e questa replica "Vira tu", e la barca che chiama è allora in grado di virare ed evitare la barca richiamata in modo marinaresco, la barca richiamata si è attenuta alla regola 20.2(c).

Caso 54

Una barca ha diritto di chiamare spazio per virare nel momento in cui ha necessità di iniziare la manovra descritta dalla regola 20 per evitare un ostacolo in modo sicuro. Una barca che chiama deve dare alla barca richiamata tempo sufficiente per rispondere prima di virare. La chiamata deve far capire chiaramente la necessità di virare della barca che chiama e deve essere ben udibile nelle condizioni del momento. Se la barca richiamata non risponde, la barca che chiama può ripetere la chiamata tempo permettendo o può evitare l'ostacolo e protestare.

Caso 101

Quando una barca con diritto di rotta deve dare a un'altra barca spazio per manovrare, il diritto di rotta non si trasferisce alla barca con diritto a spazio. Quando, in risposta alla sua chiamata di spazio per virare avvicinandosi ad un ostacolo, l'altra barca risponde: "vira tu", e dopo aver virato è in grado di virare nuovamente in modo marinaresco per tenersi discosta, l'altra barca ha dato lo spazio prescritto.

Caso 113

Un chiarimento sull'applicazione della regola 20 quando tre barche che navigano di bolina sulle stesse mure si avvicinano a un ostacolo e la barca più sottovento chiama spazio per virare, ma non può virare a meno che entrambe le barche sopravvento a lei non virano.

Sezione D – Altre regole

Regola 21: Esoneri

Caso 11

Quando le barche sono ingaggiate ad un ostacolo, incluso un ostacolo che è una barca con diritto di rotta, la barca esterna deve dare alla barca interna spazio per passare tra essa e l'ostacolo.

Caso 12

Nel determinare il diritto della barca interna a spazio alla boa per la regola 18.2(b) è irrilevante il fatto che le barche siano su rotte molto differenti, sempre che esista un ingaggio quando la prima di esse raggiunge la zona.

Caso 24

Quando una barca diventa ingaggiata sottovento dalla posizione di libera dalla poppa, l'altra barca deve agire prontamente per tenersi discosta. Se non può farlo in modo marinaresco, non le è stato dato lo spazio necessario come previsto dalla regola 15.

Caso 25

Quando la barca interna ingaggiata sopravvento con diritto di spazio alla boa si prende più spazio di quanto ha diritto, deve tenersi discosta dalla barca esterna sottovento, e la barca esterna può orzare a condizione che lasci alla barca interna spazio per tenersi discosta

Caso 49

Quando due proteste scaturiscono dallo stesso incidente o da incidenti molto strettamente collegati, è consigliabile discuterle congiuntamente nella stessa udienza, alla presenza di tutte le barche coinvolte.

Caso 63

Quando viene concesso spazio in boa ad una barca che non ne ha diritto, questa può avvantaggiarsene a suo rischio e pericolo.

Caso 70

Una barca ingaggiata interna al vento che ha diritto a spazio alla boa da parte della barca esterna, deve tenersi discosta dalla barca esterna e se naviga oltre lo spazio alla boa cui ha diritto, non è esonerata nel caso in cui non si tenga discosta.

Caso 93

Se una barca orza immediatamente dopo essersi ingaggiata sottovento a un'altra, e non esiste manovra marinaresca che permetta all'altra barca di tenersi discosta, la barca che ha orzato ha infranto le regole 15 e 16.1. L'altra barca infrange la regola 11 ma è esonerata.

Caso 95

Se due barche ingaggiate sulle stesse mure sono su un'andatura di bolina e sono soggette alla regola 18.2(b), la regola 18 cessa di essere applicata quando una di esse virando passa la posizione di prua al vento. Quando una barca è obbligata a dare a un'altra spazio alla boa, lo spazio che deve concedere include lo spazio perché l'altra barca possa rispettare la regola 31. Quando la barca con diritto a spazio alla boa è costretta a toccare la boa mentre naviga all'interno dello spazio alla boa cui ha diritto, essa è esonerata per la sua infrazione alla regola 31

Caso 124

In qualsiasi momento mentre due barche si stanno avvicinando ad un ostacolo, la barca che in quel momento ha diritto di rotta può scegliere di passare l'ostacolo da qualunque parte a condizione che possa poi attenersi alle regole applicabili.

Caso 125

Quando una barca ingaggiata esterna deve dare spazio a una o più barche interne per passare un ostacolo, detto spazio deve essere sufficiente da permettere a tutte le barche interne di attenersi ai loro obblighi secondo le regole della Parte 2.

Regola 23: Barca rovesciata, all'ancora o incagliata, che presta soccorso

Caso 5

Una barca che è ancorata mentre sta regatando è ancora in regata. Una barca non infrange la regola 42.1 o la regola 45 se, mentre recupera la cima dell'ancora per salpare, ritorna nella posizione che aveva al momento dell'ancoraggio. Tuttavia se tirando la cima rapidamente viene spinta in un punto diverso, essa infrange queste regole.

Regola 24.2: Interferenza con un'altra barca

Caso 126

Allo scopo di determinare se la regola 24.2 sia applicabile o no in un incidente, verificare se la rotta di una barca, immediatamente prima dell'incidente, era coerente con il lato su cui navigava e i suoi motivi per tenere quella rotta.

PARTE 3 – CONDUZIONE DI UNA REGATA

Regola 26: Partenza delle singole prove

Caso 31

Quando viene esposto il corretto segnale visivo di richiamo individuale, ma senza il prescritto segnale sonoro, e una barca richiamata, che è in posizione da poter udire il segnale sonoro, non vede il segnale visivo e non ritorna, essa ha diritto a riparazione. Comunque, se la barca è consapevole di essere oltre la linea, deve ritornare e partire regolarmente.

Regola 28: Compimento del percorso

Caso 28

Quando una barca infrange una regola e come conseguenza un'altra barca tocca una boa, l'altra barca deve essere esonerata. Il fatto che una boa di partenza si sia spostata, per una qualunque ragione, non deve esentare una barca dall'obbligo di partire. Un comitato di regata può annullare una prova in base alla regola 32.1(c) solo quando il cambiamento di posizione della boa ha pregiudicato direttamente la sicurezza o la regolarità della competizione.

Caso 58

Se una boa o altro oggetto, specificato nelle istruzioni di regata come boa limite della linea di arrivo è situato oltre la linea di arrivo, può essere lasciato da entrambe le parti.

Caso 90

Quando il filo (della scia) di una barca passa una boa dalla parte prescritta, la barca non infrange la regola 28.2 se il suo filo, quando tesato, passa quella boa anche dal lato non prescritto.

Caso 106

Quando il filo che rappresenta la scia della barca lascia dalla parte prescritta le boe di arrivo o quelle del cancello, non è rilevante se, dopo tesato, gira anche attorno a una di queste boe dalla parte non prescritta.

Caso 108

Quando esegue una penalità dopo aver toccato una boa, una barca non ha bisogno di completare il giro di 360°, e può eseguire la penalità mentre gira la boa. Il suo giro attorno alla boa basterà anche come penalità se include una virata e una abbattuta, se è stata eseguita prontamente subito dopo aver toccato la boa ed essersi ben allontanata dalle altre barche, e senza che sorga il dubbio di essersi avvantaggiata.

Caso 112

Una barca che commette un errore di percorso e non lo corregge, non infrange la regola 28 finché non arriva. Se una barca commette tale errore, una seconda barca può informarla della sua intenzione di protestarla prima che quella barca arrivi, o alla prima ragionevole occasione dopo che quella barca è arrivata.

Caso 128

Se una barca compie un errore per la regola 28.2 o infrange la regola 31 sulla linea di arrivo e arriva senza aver corretto il suo errore o eseguito una penalità, deve essere classificata secondo la sua posizione d'arrivo. Essa può essere penalizzata per infrazione alla regola 28.2 o alla regola 31 se viene protestata e il comitato delle proteste decide che ha infranto la regola.

Caso 129

Quando il percorso viene ridotto a una boa da girare, la boa diventa boa di arrivo. La regola 32.2(a) permette al comitato di regata di posizionare il battello che espone la bandiera S a entrambe le estremità della linea di arrivo. Una barca deve tagliare la linea conformemente alla definizione di Arrivo, anche se facendo così, lascia la boa dalla parte opposta rispetto a quanto prescritto se la regata non fosse stata ridotta.

Regola 29.1: Richiami; Richiamo individuale

Caso 31

Quando viene esposto il corretto segnale visivo di richiamo individuale, ma senza il prescritto segnale sonoro, e una barca richiamata, che è in posizione da poter udire il segnale sonoro, non vede il segnale visivo e non ritorna, essa ha diritto a riparazione. Comunque, se la barca è consapevole di essere oltre la linea, deve ritornare e partire regolarmente.

Caso 71

Un richiamo alla voce non è un “segnale sonoro” necessario quando viene esposta la bandiera X. Risposte relative a quesiti che derivano da richieste di riparazione dopo un errore di procedura commesso dal comitato di regata.

Caso 79

Quando una barca non ha motivo di ritenere di aver tagliato anzitempo la linea di partenza ed il comitato di regata non segnala tempestivamente il “Richiamo individuale” e poi la classifica OCS, ciò costituisce un errore, che peggiora significativamente la posizione della barca nella classifica finale non per sua colpa e pertanto la barca ha diritto a riparazione.

Caso 136

Per accertare i fatti il comitato delle proteste sarà guidato dal peso delle prove. Generalmente un membro del comitato di regata che traguarda la linea di partenza sarà posizionato meglio di qualsiasi barca concorrente per decidere se una barca era oltre la linea al segnale di partenza e, se lo era, se è ritornata e partita correttamente.

Regola 30.2: Penalità alla partenza; Regola della bandiera Z

Regola 30.3: Penalità alla partenza; Regola della bandiera U

Regola 30.4: Penalità alla partenza; Regola della bandiera nera

Caso 65

Quando una barca è consapevole di aver infranto la regola della Bandiera Nera, è obbligata a ritirarsi prontamente. Se essa non lo fa e poi deliberatamente ostacola un'altra barca in regata, commette una grave infrazione al corretto comportamento sportivo e alla regola 2, e il suo timoniere commette un atto di comportamento sconveniente.

Caso 96

Quando una barca, dopo un richiamo generale, vedendo esposto il proprio numero velico, apprende di essere stata squalificata dal comitato di regata come specificato nella seconda frase della regola 30.4, e ritiene che il comitato di regata abbia commesso un errore, la sua unica possibilità è di non partire e quindi chiedere riparazione. Tuttavia se il comitato di regata non espone il suo numero velico e la barca partecipa alla regata che viene fatta ripartire, la barca dovrebbe essere classificata BFD e non DNE.

Caso 111

Se una barca infrange la regola 30.2 o la regola 30.4 durante una procedura di partenza che si conclude con un richiamo generale, il comitato di regata deve penalizzarla anche se la prova era stata differita prima di quella procedura di partenza o se durante la successiva procedura il differimento è stato segnalato prima del segnale di partenza.

Caso 140

Come vengono applicate le regole quando una barca è costretta ad attraversare la linea di partenza a causa di un'altra barca che infrange una regola della Parte 2.

Regola 31: Toccare una boa

Caso 77

Un contatto fra la boa e l'attrezzatura di una barca equivale ad avere toccato la boa. Una barca obbligata a tenersi discosta, non infrange una regola quando viene toccata dall'attrezzatura di una barca con diritto di rotta, che si muove inaspettatamente dalla sua posizione normale.

Caso 128

Se una barca compie un errore per la regola 28.2 o infrange la regola 31 sulla linea di arrivo e arriva senza aver corretto il suo errore o eseguito una penalità, deve essere classificata secondo la sua posizione d'arrivo. Essa può essere penalizzata per infrazione alla regola 28.2 o alla regola 31 se viene protestata e il comitato delle proteste decide che ha infranto la regola.

Regola 32: Riduzione o annullamento dopo la partenza

Caso 28

Quando una barca infrange una regola e come conseguenza un'altra barca tocca una boa, l'altra barca deve essere esonerata. Il fatto che una boa di partenza si sia spostata, per una qualunque ragione, non deve esentare una barca dall'obbligo di partire. Un comitato di regata può annullare una prova in base alla regola 32.1(c) solo quando il cambiamento di posizione della boa ha pregiudicato direttamente la sicurezza o la regolarità della competizione.

Caso 37

Ogni regata di una manifestazione è una regata distinta; in una manifestazione cui partecipano più classi, l'interruzione può essere opportuna per alcune classi, ma non per tutte.

Caso 129

Quando il percorso viene ridotto a una boa da girare, la boa diventa boa di arrivo. La regola 32.2(a) permette al comitato di regata di posizionare il battello che espone la bandiera S a entrambe le estremità della linea di arrivo. Una barca deve tagliare la linea conformemente alla definizione di Arrivo, anche se facendo così, lascia la boa dalla parte opposta rispetto a quanto prescritto se la regata non fosse stata ridotta.

Regola 36: Prove fatte ripartire o ripetute

Caso 19

Interpretazione del termine "danno".

Caso 141

Interpretazione del termine 'serio' nell'espressione 'danno serio'.

PARTE 4 – ALTRI OBBLIGHI QUANDO SI È IN REGATA

Regola 41: Aiuto esterno

Caso 78

In una regata di flotta sia di barche monotipo che di barche che corrono ad handicap o con un sistema a compensi, una barca può usare la tattica di interferire e intralciare chiaramente l'avanzamento di un'altra barca in regata, a condizione che, se questa protesta in base alla regola 2 per questo comportamento, il comitato delle proteste accerti che esistevano ragionevoli possibilità che la sua tattica potesse giovare al suo risultato finale nell'evento o alla sua possibilità di essere selezionata per un successivo evento o per la sua squadra nazionale. Tuttavia infrange la regola 2, e probabilmente anche la regola 69.1(a), se, mentre usa questa tattica, infrange intenzionalmente una regola.

Caso 100

Quando una barca chiede e riceve consigli tattici per la regata, essa riceve un aiuto esterno, anche se li chiede e riceve su un canale radio accessibile a chiunque

Caso 120

“Informazione liberamente disponibile” nella regola 41(c) è un’informazione che sia disponibile senza spesa monetaria e che può essere ottenuta facilmente da tutte le barche di una regata. La regola 41(c) è una regola che può essere modificata per una manifestazione a condizione che sia seguita la procedura stabilita nelle regole.

Regola 42: Propulsione

Caso 5

Una barca che è ancorata mentre sta regatando è ancora in regata. Una barca non infrange la regola 42.1 o la regola 45 se, mentre recupera la cima dell’ancora per salpare, ritorna nella posizione che aveva al momento dell’ancoraggio. Tuttavia se tirando la cima rapidamente viene spinta in un punto diverso, essa infrange queste regole.

Caso 8

Ripetuti movimenti del timone per orientare una barca in modo da aumentare la velocità su ciascuna di una serie di onde generate dal passaggio di una nave non è sculling, salvo che siano fatti con forza, e l’incremento di velocità sia il risultato di un consentito uso dell’acqua per aumentare la velocità

Caso 69

L’abbrivo di una barca dopo il segnale preparatorio, causato dalla propulsione del motore, usato prima del segnale, non infrange la regola 42.1.

Caso 132

Una barca è “su un’andatura di bolina” quando la rotta che vorrebbe seguire per arrivare più presto possibile in assenza delle altre barche è di bolina stretta o oltre.

Regola 43.1: Indumenti ed equipaggiamento dei concorrenti

Caso 89

Un concorrente, che non sia su un windsurfer o kiteboard, non può indossare oppure portare sulla propria persona contenitori di bevande.

Regola 44.1: Penalità al momento di un incidente; Eseguire una penalità

Regola 44.2: Penalità al momento di un incidente; Penalità di un giro e due giri

Caso 19

Interpretazione del termine “danno”.

Caso 99

Il fatto che una barca che deve tenersi discosta sia fuori controllo, non l’esonera automaticamente per l’infrazione di una regola della Parte 2. Quando una barca con

diritto di rotta diventa obbligata della regola 14 a “evitare il contatto ... se ragionevolmente possibile” e l’unica possibilità per farlo è di effettuare una strambata improvvisa, essa non infrange la regola se non effettua tale manovra. Quando la penalità per una barca, secondo la regola 44.1(b), è il ritiro, ed essa si ritira (sia pure per scelta o necessità) essa non può essere squalificata.

Caso 107

Durante la procedura di partenza una barca che non è sempre vigile, può, per questo, non aver fatto quanto è ragionevolmente possibile per evitare il contatto. Un richiamo ad alta voce è un modo per “agire per evitare contatti”. Quando per l’infrazione a una regola della Parte 2 una barca causa seri danni e quindi si ritira, ha eseguito un’appropriata penalità e non può essere squalificata per lo stesso incidente.

Caso 108

Quando esegue una penalità dopo aver toccato una boa, una barca non ha bisogno di completare il giro di 360°, e può eseguire la penalità mentre gira la boa. Il suo giro attorno alla boa basterà anche come penalità se include una virata e una abbattuta, se è stata eseguita prontamente subito dopo aver toccato la boa ed essersi ben allontanata dalle altre barche, e senza che sorga il dubbio di essersi avvantaggiata.

Caso 141

Interpretazione del termine ‘serio’ nell’espressione ‘danno serio’.

Regola 45: Alaggio, ormeggio, ancoraggio

Caso 5

Una barca che è ancorata mentre sta regatando è ancora in regata. Una barca non infrange la regola 42.1 o la regola 45 se, mentre recupera la cima dell’ancora per salpare, ritorna nella posizione che aveva al momento dell’ancoraggio. Tuttavia se tirando la cima rapidamente viene spinta in un punto diverso, essa infrange queste regole.

Regola 46: Persona responsabile

Caso 40

Salvo che sia diversamente stabilito dalle regole di classe, dal bando o dalle istruzioni di regata, il proprietario o la persona incaricata della barca è libera di decidere chi sta al timone in una prova, a condizione che non venga infranta la regola 46.

Regola 48: Segnali da nebbia e luci, schemi di separazione del traffico

Caso 109

Le NIPAM o le norme governative sul diritto di rotta si applicano tra barche che sono in regata solamente se le istruzioni di regata lo prescrivono, e in questo caso sostituiscono tutte le regole della Parte 2. Le NIPAM o le norme governative possono essere fatte applicare inserendole nelle istruzioni di regata o in un altro documento che disciplina l’evento.

Regola 49: Posizione dell'equipaggio

Caso 4

Un concorrente può tenere fuoribordo una scotta.

Caso 36

Posizione dell'equipaggio rispetto alle draglie

Caso 83

La regolazione ripetuta delle vele, mantenendo il torso fuori dalle draglie, non è consentita.

Regola 50.3: Norme per issare e manovrare le vele; Uso di buttafuori

Caso 4

Un concorrente può tenere fuoribordo una scotta.

Caso 97

Un'asta di manovra attaccata al braccio di un tangone dello spinnaker non è un buttafuori.

PARTE 5 – PROTESTE, RIPARAZIONI, UDIENZE, CATTIVA CONDOTTA ED APPELLI

Sezione A – Proteste, Riparazioni, Azioni per la regola 69

Regola 60: Diritto di protestare, diritto di chiedere riparazione o azioni per la regola 69

Caso 1

Una barca che infrange una regola mentre è in regata, ma continua la regata, può protestare per un incidente successivo, anche se, dopo la regata, viene squalificata per la sua infrazione.

Caso 19

Interpretazione del termine “danno”.

Caso 39

Un comitato di regata non ha nessun obbligo di protestare una barca. La primaria responsabilità per far rispettare le regole spetta ai concorrenti.

Caso 44

Una barca non può protestare un comitato di regata per la violazione di una regola. Tuttavia può chiedere riparazione, ed ha il diritto di ottenerla, se viene stabilito che, non per sua colpa, il suo punteggio è stata significativamente peggiorato da un'azione non corretta o da una omissione del comitato di regata.

Caso 57

Il comitato di regata deve protestare solo in seguito a un rapporto ricevuto da un ispettore di equipaggiamento o da uno stazzatore responsabile dell'evento. Quando un certificato in corso di validità, regolarmente autenticato, è stato presentato in buona fede da un armatore che si è attenuto a quanto previsto dalla regola 78.1, il risultato finale della regata o della serie deve restare valido, anche se il certificato viene in seguito ritirato.

Caso 80

Un'udienza per una protesta o per una richiesta di riparazione deve essere circoscritta allo specifico incidente, azione o omissione. Sebbene una barca possa essere classificata DNF se non arriva nel senso della definizione, non può essere classificata DNF per non aver compiuto il percorso.

Caso 141

Interpretazione del termine 'serio' nell'espressione 'danno serio'.

Regola 61.1: Requisiti della protesta; Informare il protestato

Caso 19

Interpretazione del termine "danno".

Caso 72

Discussione sul termine "bandiera".

Caso 85

Se una regola non è elencata nella regola 86.1(c) non può essere modificata dalle regole di classe. Se una regola di classe tenta comunque di cambiare una regola, la regola di classe non è valida e non si applica.

Caso 112

Una barca che commette un errore di percorso e non lo corregge, non infrange la regola 28 finché non arriva. Se una barca commette tale errore, una seconda barca può informarla della sua intenzione di protestarla prima che quella barca arrivi, o alla prima ragionevole occasione dopo che quella barca è arrivata.

Caso 141

Interpretazione del termine 'serio' nell'espressione 'danno serio'.

Regola 61.2: Requisiti della protesta; Contenuto della protesta

Caso 22

Non è rilevante per la validità della protesta che la regola che il protestante ritiene sia stata infranta non sia una delle regole che il comitato delle proteste in seguito stabilisce siano state infrante

Caso 80

Un'udienza per una protesta o per una richiesta di riparazione deve essere circoscritta allo specifico incidente, azione o omissione. Sebbene una barca possa essere

classificata DNF se non arriva nel senso della definizione, non può essere classificata DNF per non aver compiuto il percorso.

Regola 62.1: Riparazione

Caso 31

Quando viene esposto il corretto segnale visivo di richiamo individuale, ma senza il prescritto segnale sonoro, e una barca richiamata, che è in posizione da poter udire il segnale sonoro, non vede il segnale visivo e non ritorna, essa ha diritto a riparazione. Comunque, se la barca è consapevole di essere oltre la linea, deve ritornare e partire regolarmente.

Caso 55

Una barca non può protestare un comitato di regata. Tuttavia può chiedere riparazione o, se è parte in una udienza, richiederne la riapertura. Una barca che non era parte in un'udienza non ha diritto di presentare appello. Quando una barca ritiene che la sua posizione d'arrivo sia stata significativamente peggiorata da un'azione non corretta o da un'omissione del comitato di regata, la sua unica possibilità è chiedere riparazione. Potrà poi appellarsi contro la decisione presa in quella udienza.

Caso 140

Come vengono applicate le regole quando una barca è costretta ad attraversare la linea di partenza a causa di un'altra barca che infrange una regola della Parte 2.

Regola 62.1(a): Riparazione

Caso 37

Ogni regata di una manifestazione è una regata distinta; in una manifestazione cui partecipano più classi, l'interruzione può essere opportuna per alcune classi, ma non per tutte.

Caso 44

Una barca non può protestare un comitato di regata per la violazione di una regola. Tuttavia può chiedere riparazione, ed ha il diritto di ottenerla, se viene stabilito che, non per sua colpa, il suo punteggio è stata significativamente peggiorato da un'azione non corretta o da una omissione del comitato di regata.

Caso 45

Quando una barca non arriva correttamente a causa di un errore del comitato di regata, ma nessuna delle barche in regata guadagna o perde nel punteggio, una forma corretta e appropriata di riparazione è classificare tutte le barche nell'ordine in cui hanno attraversato la linea di arrivo.

Caso 68

Il fatto che il comitato di regata non si sia accorto dell'invalidità di un certificato di stazza, non legittima una richiesta di riparazione da parte di una barca. Una barca che può aver violato una regola e che prosegue la regata, mantiene i propri diritti

secondo il regolamento di regata, inclusi quelli delle regole della Parte 2, nonché il diritto di protestare o di presentare appello, anche se in seguito viene squalificata.

Caso 71

Un richiamo alla voce non è un “segnale sonoro” necessario quando viene esposta la bandiera X. Risposte relative a quesiti che derivano da richieste di riparazione dopo un errore di procedura commesso dal comitato di regata.

Caso 80

Un'udienza per una protesta o per una richiesta di riparazione deve essere circoscritta allo specifico incidente, azione o omissione. Sebbene una barca possa essere classificata DNF se non arriva nel senso della definizione, non può essere classificata DNF per non aver compiuto il percorso.

Caso 82

Quando una linea d'arrivo è posata quasi in linea con l'ultimo lato del percorso, e non è chiaro quale sia la direzione corretta d'attraversamento per arrivare secondo la Definizione, una barca può attraversare la linea in qualsiasi direzione e il suo arrivo è accettabile.

Caso 119

In una regata per barche che corrono secondo un sistema di rating, il rating che dovrebbe essere usato per calcolare il tempo corretto di una barca è il suo rating al momento in cui la regata è stata corsa. La sua classifica non dovrebbe essere modificata se più tardi l'ente responsabile del rating, agendo di sua volontà, modifica il suo rating.

Caso 129

Quando il percorso viene ridotto a una boa da girare, la boa diventa boa di arrivo. La regola 32.2(a) permette al comitato di regata di posizionare il battello che espone la bandiera S a entrambe le estremità della linea di arrivo. Una barca deve tagliare la linea conformemente alla definizione di Arrivo, anche se facendo così, lascia la boa dalla parte opposta rispetto a quanto prescritto se la regata non fosse stata ridotta.

Regola 62.1(b): Riparazione

Caso 19

Interpretazione del termine “danno”.

Caso 110

Una barca materialmente danneggiata da un contatto con una barca che ha infranto una regola della Parte 2 ha diritto a riparazione solamente se il danno stesso ha significativamente peggiorato il suo punteggio. Non è indispensabile il contatto perché una barca possa causare lesioni o danni materiali a un'altra. Il peggioramento del punteggio di una barca causato da una manovra evasiva non è di per sé motivo di riparazione. “Lesione” si riferisce a una lesione corporale a una persona e, nella regola 62.1(b) “danno” si limita a un danno materiale alla barca o al suo equipaggiamento.

Caso 116

Si discute di una richiesta di riparazione in cui una barca che ha subito un danno all'inizio di una serie e ha diritto a riparazione per la regola 62.1(b), a causa del danno non è in grado di correre le prove rimanenti. In questa situazione non è equo verso le altre barche partecipanti concederle la media dei punti per la metà o più delle prove che costituiscono la serie.

Caso 135

Se una barca infrange una regola della Parte 2 per non essersi tenuta discosta, la barca con diritto di rotta, o una terza barca, può aver diritto a riparazione se è danneggiata materialmente, anche se il danno non è causato direttamente dalla collisione con la barca che doveva tenersi discosta.

Caso 142

Quando una barca chiede riparazione a causa di lesioni o danni materiali provocati dall'azione di una barca che stava infrangendo una regola della Parte 2, non è necessario che protesti la barca che ha causato il danno o le lesioni, ma la sua richiesta non sarà accolta a meno che le prove fornite durante l'udienza per la riparazione portino il comitato delle proteste a concludere che l'altra barca ha infranto una regola della Parte 2.

Regola 62.1(c): Riparazione

Caso 20

Quando una barca potrebbe essere in pericolo, un'altra barca che porta aiuto ha diritto a riparazione, anche se il suo aiuto non è stato richiesto oppure se più tardi dovesse risultare che non esisteva pericolo.

Regola 62.1(d): Riparazione

Caso 34

Ostacolare un'altra barca può costituire un'infrazione alla regola 2 e motivo per concedere riparazione ed iniziare un'azione ai sensi della regola 69.2.

Regola 62.2: Riparazione

Caso 102

Quando una barca chiede riparazione perché ritiene che un incidente abbia influito sulla sua posizione nella classifica di una prova, e conseguentemente nella serie, il tempo limite per presentare la richiesta è il tempo limite di quella prova, piuttosto che il tempo limite basato sul momento dell'esposizione dei risultati della serie.

Sezione B – Udienze e Decisioni

Regola 63.1: Udienze; Requisiti di un'udienza

Caso 1

Una barca che infrange una regola mentre è in regata, ma continua la regata, può protestare per un incidente successivo, anche se, dopo la regata, viene squalificata per la sua infrazione.

Regola 63.2: Udienze; Tempo e luogo dell'udienza, tempo alle parti per prepararsi

Caso 48

La Parte 5 del regolamento di regata si prefigge di proteggere le barche dall'esecuzione di procedure ingiuste, non di procurare scappatoie per i protestati. Una barca protestata ha il dovere di proteggersi agendo ragionevolmente prima dell'udienza.

Regola 63.3: Udienze; Diritto di essere presenti

Caso 49

Quando due proteste scaturiscono dallo stesso incidente o da incidenti molto strettamente collegati, è consigliabile discuterle congiuntamente nella stessa udienza, alla presenza di tutte le barche coinvolte.

Regola 63.4: Udienze, Conflitto d'interessi

Caso 137

Quando bisogna decidere se un conflitto d'interessi è significativo, il comitato delle proteste dovrà considerare il grado del conflitto, il livello dell'evento e la percezione generale di equità.

Regola 63.5: Udienze; Validità della protesta o richiesta di riparazione

Caso 19

Interpretazione del termine "danno".

Caso 22

Non è rilevante per la validità della protesta che la regola che il protestante ritiene sia stata infranta non sia una delle regole che il comitato delle proteste in seguito stabilisce siano state infrante

Caso 141

Interpretazione del termine 'serio' nell'espressione 'danno serio'.

Regola 63.6: Udienze; Assunzione delle prove e accertamento dei fatti

Caso 104

Tentare di distinguere fra fatti e conclusioni negli accertamenti di un comitato delle proteste è talvolta complicato poiché gli accertamenti potrebbero essere basati parte su un fatto e parte su una conclusione. Un'autorità nazionale può modificare una decisione di un comitato delle proteste ed ogni altro accertamento che coinvolga un ragionamento o giudizio, ma non l'accertamento dei fatti. Un'autorità nazionale può ricavare ulteriori elementi di prova da una logica deduzione. Nessuno scritto o disegno prevale su un altro. Il comitato delle proteste deve risolvere i conflitti fra fatti accertati quando ne viene richiesto da un'autorità nazionale.

Caso 136

Per accertare i fatti il comitato delle proteste sarà guidato dal peso delle prove. Generalmente un membro del comitato di regata che riguarda la linea di partenza sarà posizionato meglio di qualsiasi barca concorrente per decidere se una barca era oltre la linea al segnale di partenza e, se lo era, se è ritornata e partita correttamente.

Regola 63.7: Udienze; Conflitto fra le Regole

Caso 98

Le regole elencate nella definizione di Regole si applicano alle regate corse secondo il Regolamento di Regata, sia che ciò venga dichiarato esplicitamente dal bando o dalle istruzioni di regata, sia che non venga fatto. Le istruzioni di regata, sempre che rispettino ogni prescrizione alla regola 88.2, possono modificare alcune o tutte le prescrizioni di un'autorità nazionale. Normalmente, né il bando di regata né le istruzioni di regata possono modificare una regola di classe. Quando una barca corre con un sistema ad handicap o rating, si applicano le regole di quel sistema, così come tutte o parte delle regole della sua classe. Quando il bando di regata è in conflitto con le istruzioni di regata, nessuno di questi documenti prevale sull'altro.

Regola 64.1: Decisioni; Penalità ed esoneri

Caso 22

Non è rilevante per la validità della protesta che la regola che il protestante ritiene sia stata infranta non sia una delle regole che il comitato delle proteste in seguito stabilisce siano state infrante

Caso 26

Una barca con diritto di rotta non occorre che agisca per evitare il contatto fino a quando non è chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta. Comunque se la barca con diritto di rotta potrebbe in quel momento evitare una collisione, e la collisione provoca danni, questa deve essere penalizzata per la regola 14.

Regola 64.1(a): Decisioni; Penalità ed esoneri

Caso 3

Una barca sottovento mure a sinistra che chiama spazio per virare quando si trova di fronte a una barca che sopraggiunge mure a dritta, che per essa è un ostacolo, non è obbligata a prevedere che la barca al vento non rispetterà il suo obbligo di virare prontamente o di concedere spazio in altro modo.

Caso 28

Quando una barca infrange una regola e come conseguenza un'altra barca tocca una boa, l'altra barca deve essere esonerata. Il fatto che una boa di partenza si sia spostata, per una qualunque ragione, non deve esentare una barca dall'obbligo di partire. Un comitato di regata può annullare una prova in base alla regola 32.1(c) solo quando il cambiamento di posizione della boa ha pregiudicato direttamente la sicurezza o la regolarità della competizione.

Caso 30

Quando una barca libera dalla poppa che deve tenersi discosta collide con la barca libera dalla prua, infrange la regola di diritto di rotta che era in vigore prima del verificarsi della collisione. Una barca che perde il diritto di rotta in seguito a un cambio di mure non intenzionale deve in ogni caso tenersi discosta.

Caso 49

Quando due proteste scaturiscono dallo stesso incidente o da incidenti molto strettamente collegati, è consigliabile discuterle congiuntamente nella stessa udienza, alla presenza di tutte le barche coinvolte.

Caso 51

Un comitato delle proteste deve esonerare le barche quando sono state costrette ad infrangere una regola come risultato dell'infrazione a una regola da parte di un'altra barca.

Caso 93

Se una barca orza immediatamente dopo essersi ingaggiata sottovento a un'altra, e non esiste manovra marinaresca che permetta all'altra barca di tenersi discosta, la barca che ha orzato ha infranto le regole 15 e 16.1. L'altra barca infrange la regola 11 ma è esonerata.

Caso 95

Se due barche ingaggiate sulle stesse mure sono su un'andatura di bolina e sono soggette alla regola 18.2(b), la regola 18 cessa di essere applicata quando una di esse virando passa la posizione di prua al vento. Quando una barca è obbligata a dare a un'altra spazio alla boa, lo spazio che deve concedere include lo spazio perché l'altra barca possa rispettare la regola 31. Quando la barca con diritto a spazio alla boa è costretta a toccare la boa mentre naviga all'interno dello spazio alla boa cui ha diritto, essa è esonerata per la sua infrazione alla regola 31

Regola 64.1(b): Decisioni; Penalità ed esoneri

Caso 99

Il fatto che una barca che deve tenersi discosta sia fuori controllo, non l'esonera automaticamente per l'infrazione di una regola della Parte 2. Quando una barca con diritto di rotta diventa obbligata dalla regola 14 a "evitare il contatto ... se ragionevolmente possibile" e l'unica possibilità per farlo è di effettuare una strambata improvvisa, essa non infrange la regola se non effettua tale manovra. Quando la penalità per una barca, secondo la regola 44.1(b), è il ritiro, ed essa si ritira (sia pure per scelta o necessità) essa non può essere squalificata.

Caso 107

Durante la procedura di partenza una barca che non è sempre vigile, può, per questo, non aver fatto quanto è ragionevolmente possibile per evitare il contatto. Un richiamo ad alta voce è un modo per "agire per evitare contatti". Quando per l'infrazione a una regola della Parte 2 una barca causa seri danni e quindi si ritira, ha eseguito un'appropriata penalità e non può essere squalificata per lo stesso incidente.

Caso 140

Come vengono applicate le regole quando una barca è costretta ad attraversare la linea di partenza a causa di un'altra barca che infrange una regola della Parte 2.

Regola 64.2: Decisioni; Decisioni in tema di riparazione

Caso 31

Quando viene esposto il corretto segnale visivo di richiamo individuale, ma senza il prescritto segnale sonoro, e una barca richiamata, che è in posizione da poter udire il segnale sonoro, non vede il segnale visivo e non ritorna, essa ha diritto a riparazione. Comunque, se la barca è consapevole di essere oltre la linea, deve ritornare e partire regolarmente.

Caso 45

Quando una barca non arriva correttamente a causa di un errore del comitato di regata, ma nessuna delle barche in regata guadagna o perde nel punteggio, una forma corretta e appropriata di riparazione è classificare tutte le barche nell'ordine in cui hanno attraversato la linea di arrivo.

Caso 71

Un richiamo alla voce non è un "segnale sonoro" necessario quando viene esposta la bandiera X. Risposte relative a quesiti che derivano da richieste di riparazione dopo un errore di procedura commesso dal comitato di regata.

Caso 116

Si discute di una richiesta di riparazione in cui una barca che ha subito un danno all'inizio di una serie e ha diritto a riparazione per la regola 62.1(b), a causa del danno non è in grado di correre le prove rimanenti. In questa situazione non è equo verso le altre barche partecipanti concederle la media dei punti per la metà o più delle prove che costituiscono la serie.

Regola 64.3(a): Decisioni; Decisioni su proteste concernenti le regole di Classe

Caso 19

Interpretazione del termine “danno”.

Regola 66: Riapertura di un’udienza

Caso 115

Interpretazione della parola “nuova” usata nella regola 66.

Sezione C – Comportamento sconveniente

Regola 69: Comportamento sconveniente

Caso 138

In generale, quando un concorrente fa un’azione che influisce direttamente sulla correttezza della competizione oppure quando non esegue la penalità prevista, nonostante sia consapevole di infrangere una regola, l’azione dovrebbe essere considerata secondo la regola 2. Qualsiasi azione, compresa una grave violazione della regola 2 o di qualsiasi altra regola, che il comitato ritenga che potrebbe essere un atto di cattiva condotta, dovrebbe essere considerato a norma della regola 69.

Regola 69.1(a): Comportamento sconveniente; Impegno a non tenere un comportamento sconveniente

Caso 78

In una regata di flotta sia di barche monotipo che di barche che corrono ad handicap o con un sistema a compensi, una barca può usare la tattica di interferire e intralciare chiaramente l’avanzamento di un’altra barca in regata, a condizione che, se questa protesta in base alla regola 2 per questo comportamento, il comitato delle proteste accerti che esistevano ragionevoli possibilità che la sua tattica potesse giovare al suo risultato finale nell’evento o alla sua possibilità di essere selezionata per un successivo evento o per la sua squadra nazionale. Tuttavia infrange la regola 2, e probabilmente anche la regola 69.1(a), se, mentre usa questa tattica, infrange intenzionalmente una regola.

Regola 69.2: Comportamento sconveniente: Azione da parte di un comitato delle proteste

Caso 34

Ostacolare un’altra barca può costituire un’infrazione alla regola 2 e motivo per concedere riparazione ed iniziare un’azione ai sensi della regola 69.2.

Caso 65

Quando una barca è consapevole di aver infranto la regola della Bandiera Nera, è obbligata a ritirarsi prontamente. Se essa non lo fa e poi deliberatamente ostacola

un'altra barca in regata, commette una grave infrazione al corretto comportamento sportivo e alla regola 2, e il suo timoniere commette un atto di comportamento sconveniente.

Caso 67

Quando una barca in regata incontra un'altra che non lo è, entrambe sono vincolate dalle regole di rotta governative. Quando, secondo queste regole, la barca in regata deve tenersi discosta ma intenzionalmente collide con l'altra, commette un atto di comportamento sconveniente.

Caso 122

Un'interpretazione del termine "con pieno convincimento" e un esempio di come viene usato.

Caso 139

Esempi che illustrano quando è "appropriato", secondo la regola 69.2(j)(3), riferire una violazione alla regola 69 all'autorità nazionale o a World Sailing.

Sezione D – Appelli

Regola 70: Appelli e richieste ad una autorità nazionale

Caso 55

Una barca non può protestare un comitato di regata. Tuttavia può chiedere riparazione o, se è parte in una udienza, richiederne la riapertura. Una barca che non era parte in un'udienza non ha diritto di presentare appello. Quando una barca ritiene che la sua posizione d'arrivo sia stata significativamente peggiorata da un'azione non corretta o da un'omissione del comitato di regata, la sua unica possibilità è chiedere riparazione. Potrà poi appellarsi contro la decisione presa in quella udienza.

Caso 104

Tentare di distinguere fra fatti e conclusioni negli accertamenti di un comitato delle proteste è talvolta complicato poiché gli accertamenti potrebbero essere basati parte su un fatto e parte su una conclusione. Un'autorità nazionale può modificare una decisione di un comitato delle proteste ed ogni altro accertamento che coinvolga un ragionamento o giudizio, ma non l'accertamento dei fatti. Un'autorità nazionale può ricavare ulteriori elementi di prova da una logica deduzione. Nessuno scritto o disegno prevale su un altro. Il comitato delle proteste deve risolvere i conflitti fra fatti accertati quando ne viene richiesto da un'autorità nazionale.

Caso 143

Quando l'autorità organizzatrice di una regata non è un'organizzazione come specificato nella regola 89.1, una parte dell'udienza non ha accesso alla procedura di appello.

Regola 71.4: Decisioni dell'autorità nazionale

Caso 61

Quando la decisione di un comitato delle proteste è modificata o ribaltata in sede d'appello, le classifiche finali ed i titoli devono essere adeguati in conseguenza.

PARTE 6 – ISCRIZIONE E QUALIFICAZIONE

Regola 75: Iscrivere a una regata

Caso 40

Salvo che sia diversamente stabilito dalle regole di classe, dal bando o dalle istruzioni di regata, il proprietario o la persona incaricata della barca è libera di decidere chi sta al timone in una prova, a condizione che non venga infranta la regola 46.

Caso 143

Quando l'autorità organizzatrice di una regata non è un'organizzazione come specificato nella regola 89.1, una parte dell'udienza non ha accesso alla procedura di appello.

Regola 78: Conformità alle regole di classe; Certificati

Caso 57

Il comitato di regata deve protestare solo in seguito a un rapporto ricevuto da un ispettore di equipaggiamento o da uno stazzatore responsabile dell'evento. Quando un certificato in corso di validità, regolarmente autenticato, è stato presentato in buona fede da un armatore che si è attenuto a quanto previsto dalla regola 78.1, il risultato finale della regata o della serie deve restare valido, anche se il certificato viene in seguito ritirato.

Caso 131

Alla fine di un evento, se una barca ha infranto la regola 78.2 non presentando il certificato richiesto o non organizzando di verificare la sua esistenza, il comitato di regata deve classificarla 'DSQ' in tutte le regate dell'evento, senza udienza.

PARTE 7 – ORGANIZZAZIONE DELLA REGATA

Regola 84: Regole vigenti

Caso 44

Una barca non può protestare un comitato di regata per la violazione di una regola. Tuttavia può chiedere riparazione, ed ha il diritto di ottenerla, se viene stabilito che, non per sua colpa, il suo punteggio è stata significativamente peggiorato da un'azione non corretta o da una omissione del comitato di regata.

Caso 66

Un comitato di regata non può modificare o rifiutare di attenersi ad una decisione di un comitato delle proteste, compresa una decisione basata su un rapporto di un'autorità responsabile dell'interpretazione delle regole di classe.

Caso 98

Le regole elencate nella definizione di Regole si applicano alle regate corse secondo il Regolamento di Regata, sia che ciò venga dichiarato esplicitamente dal bando o dalle istruzioni di regata, sia che non venga fatto. Le istruzioni di regata, sempre che rispettino ogni prescrizione alla regola 88.2, possono modificare alcune o tutte le prescrizioni di un'autorità nazionale. Normalmente, né il bando di regata né le istruzioni di regata possono modificare una regola di classe. Quando una barca corre con un sistema ad handicap o rating, si applicano le regole di quel sistema, così come tutte o parte delle regole della sua classe. Quando il bando di regata è in conflitto con le istruzioni di regata, nessuno di questi documenti prevale sull'altro.

Regola 85: Modifiche alle regole

Caso 121

La procedura che deve essere seguita allo scopo di modificare una regola di regata in una manifestazione è descritta dettagliatamente.

Regola 86: Modifiche alle regole di regata

Caso 32

Un concorrente ha il diritto di seguire esclusivamente le istruzioni di regata scritte e ogni modifica scritta per tutti i dettagli relativi al compimento del percorso.

Caso 85

Se una regola non è elencata nella regola 86.1(c) non può essere modificata dalle regole di classe. Se una regola di classe tenta comunque di cambiare una regola, la regola di classe non è valida e non si applica.

Caso 121

La procedura che deve essere seguita allo scopo di modificare una regola di regata in una manifestazione è descritta dettagliatamente.

Regola 87: Modifiche alle regole di classe

Caso 98

Le regole elencate nella definizione di Regole si applicano alle regate corse secondo il Regolamento di Regata, sia che ciò venga dichiarato esplicitamente dal bando o dalle istruzioni di regata, sia che non venga fatto. Le istruzioni di regata, sempre che rispettino ogni prescrizione alla regola 88.2, possono modificare alcune o tutte le prescrizioni di un'autorità nazionale. Normalmente, né il bando di regata né le istruzioni di regata possono modificare una regola di classe. Quando una barca corre con un sistema ad handicap o rating, si applicano le regole di quel sistema, così come

tutte o parte delle regole della sua classe. Quando il bando di regata è in conflitto con le istruzioni di regata, nessuno di questi documenti prevale sull'altro.

Regola 88.2: Prescrizioni nazionali, Modifiche alle prescrizioni

Caso 98

Le regole elencate nella definizione di Regole si applicano alle regate corse secondo il Regolamento di Regata, sia che ciò venga dichiarato esplicitamente dal bando o dalle istruzioni di regata, sia che non venga fatto. Le istruzioni di regata, sempre che rispettino ogni prescrizione alla regola 88.2, possono modificare alcune o tutte le prescrizioni di un'autorità nazionale. Normalmente, né il bando di regata né le istruzioni di regata possono modificare una regola di classe. Quando una barca corre con un sistema ad handicap o rating, si applicano le regole di quel sistema, così come tutte o parte delle regole della sua classe. Quando il bando di regata è in conflitto con le istruzioni di regata, nessuno di questi documenti prevale sull'altro.

Regola 89: Autorità organizzatrice; Bando di regata; Nomina degli ufficiali di regata

Caso 143

Quando l'autorità organizzatrice di una regata non è un'organizzazione come specificato nella regola 89.1, una parte dell'udienza non ha accesso alla procedura di appello.

Regola 90.2(c): Comitato di regata, istruzioni di regata, punteggi; Istruzioni di regata

Caso 32

Un concorrente ha il diritto di seguire esclusivamente le istruzioni di regata scritte e ogni modifica scritta per tutti i dettagli relativi al compimento del percorso.

APPENDICE A – PUNTEGGIO

Regola A3: Tempo di partenza e posizioni di arrivo

Caso 119

In una regata per barche che corrono secondo un sistema di rating, il rating che dovrebbe essere usato per calcolare il tempo corretto di una barca è il suo rating al momento in cui la regata è stata corsa. La sua classifica non dovrebbe essere modificata se più tardi l'ente responsabile del rating, agendo di sua volontà, modifica il suo rating.

Regola A5: Punteggi determinati dal comitato di regata

Caso 28

Quando una barca infrange una regola e come conseguenza un'altra barca tocca una boa, l'altra barca deve essere esonerata. Il fatto che una boa di partenza si sia

spostata, per una qualunque ragione, non deve esentare una barca dall'obbligo di partire. Un comitato di regata può annullare una prova in base alla regola 32.1(c) solo quando il cambiamento di posizione della boa ha pregiudicato direttamente la sicurezza o la regolarità della competizione.

Caso 80

Un'udienza per una protesta o per una richiesta di riparazione deve essere circoscritta allo specifico incidente, azione o omissione. Sebbene una barca possa essere classificata DNF se non arriva nel senso della definizione, non può essere classificata DNF per non aver compiuto il percorso.

Caso 128

Se una barca compie un errore per la regola 28.2 o infrange la regola 31 sulla linea di arrivo e arriva senza aver corretto il suo errore o eseguito una penalità, deve essere classificata secondo la sua posizione d'arrivo. Essa può essere penalizzata per infrazione alla regola 28.2 o alla regola 31 se viene protestata e il comitato delle proteste decide che ha infranto la regola.

Caso 131

Alla fine di un evento, se una barca ha infranto la regola 78.2 non presentando il certificato richiesto o non organizzando di verificare la sua esistenza, il comitato di regata deve classificarla 'DSQ' in tutte le regate dell'evento, senza udienza.

Regola A10: Suggerimenti per le riparazioni

Caso 116

Si discute di una richiesta di riparazione in cui una barca che ha subito un danno all'inizio di una serie e ha diritto a riparazione per la regola 62.1(b), a causa del danno non è in grado di correre le prove rimanenti. In questa situazione non è equo verso le altre barche partecipanti concederle la media dei punti per la metà o più delle prove che costituiscono la serie.

APPENDICE J – BANDO ED ISTRUZIONI DI REGATA

Regola J1: Contenuto del Bando di Regata

Regola J2: Contenuto delle Istruzioni di Regata

Caso 98

Le regole elencate nella definizione di Regole si applicano alle regate corse secondo il Regolamento di Regata, sia che ciò venga dichiarato esplicitamente dal bando o dalle istruzioni di regata, sia che non venga fatto. Le istruzioni di regata, sempre che rispettino ogni prescrizione alla regola 88.2, possono modificare alcune o tutte le prescrizioni di un'autorità nazionale. Normalmente, né il bando di regata né le istruzioni di regata possono modificare una regola di classe. Quando una barca corre con un sistema ad handicap o rating, si applicano le regole di quel sistema, così come tutte o parte delle regole della sua classe. Quando il bando di regata è in conflitto con le istruzioni di regata, nessuno di questi documenti prevale sull'altro.

Caso 121

La procedura che deve essere seguita allo scopo di modificare una regola di regata in una manifestazione è descritta dettagliatamente.

APPENDICE R – PROCEDURE PER APPELLI

Regola R5: Fatti inadeguati; Riapertura

Caso 104

Tentare di distinguere fra fatti e conclusioni negli accertamenti di un comitato delle proteste è talvolta complicato poiché gli accertamenti potrebbero essere basati parte su un fatto e parte su una conclusione. Un'autorità nazionale può modificare una decisione di un comitato delle proteste ed ogni altro accertamento che coinvolga un ragionamento o giudizio, ma non l'accertamento dei fatti. Un'autorità nazionale può ricavare ulteriori elementi di prova da una logica deduzione. Nessuno scritto o disegno prevale su un altro. Il comitato delle proteste deve risolvere i conflitti fra fatti accertati quando ne viene richiesto da un'autorità nazionale.

SAGNALI DI REGATA

Segnali di regata: Bandiera X

Caso 31

Quando viene esposto il corretto segnale visivo di richiamo individuale, ma senza il prescritto segnale sonoro, e una barca richiamata, che è in posizione da poter udire il segnale sonoro, non vede il segnale visivo e non ritorna, essa ha diritto a riparazione. Comunque, se la barca è consapevole di essere oltre la linea, deve ritornare e partire regolarmente.

Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare (NIPAM)

Caso 38

Il Regolamento Internazionali per Prevenire gli Abbordi in Mare (NIPAM - IRPCAS in lingua inglese) si prefigge di garantire la sicurezza dei natanti in mare eliminando le situazioni che possono portare a collisioni. Quando le regole della Parte 2 RRS sono sostituite dalle regole del diritto di rotta NIPAM, queste effettivamente proibiscono ad una barca con diritto di rotta di modificare la rotta quando è vicina ad una barca obbligata a tenersi discosta.

Caso 109

Le NIPAM o le norme governative sul diritto di rotta si applicano tra barche che sono in regata solamente se le istruzioni di regata lo prescrivono, e in questo caso sostituiscono tutte le regole della Parte 2. Le NIPAM o le norme governative possono essere fatte applicare inserendole nelle istruzioni di regata o in un altro documento che disciplina l'evento.

SEZIONE 2 - CASI

Caso 1

Regola 60.1: Diritto di protestare, diritto di chiedere riparazione o azioni per la regola 69

Regola 63.1: Udienze; Requisiti di un'udienza

Una barca che infrange una regola mentre è in regata, ma continua la regata, può protestare per un incidente successivo, anche se, dopo la regata, viene squalificata per la sua infrazione.

I fatti

Le barche A, B e C sono in regata insieme ad altre. Dopo un incidente fra A e B, A grida "protesto" ed espone la bandiera di protesta, ma la barca B non esegue la penalità. In seguito, B protesta una terza barca, C, per un incidente successivo. Il comitato delle proteste esamina la protesta di A contro B e squalifica B.

Domanda

La squalifica di B può invalidare la sua protesta contro C?

Risposta

No. Quando una barca continua la regata dopo una presunta infrazione di una regola, i suoi diritti e obblighi nei confronti delle regole non cambiano. Di conseguenza, anche se la protesta di A contro B viene accolta, il comitato delle proteste deve ascoltare la protesta di B contro C e, se la protesta di B è valida e il comitato delle proteste si convince dalle prove che C ha infranto una regola, quest'ultima deve essere squalificata.

GBR 1962/25

Caso 2

Regola 12: Sulle stesse mure, non ingaggiate

Regola 14: Evitare il contatto

Regola 15: Acquisire il diritto di rotta

Regola 18.2(a): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

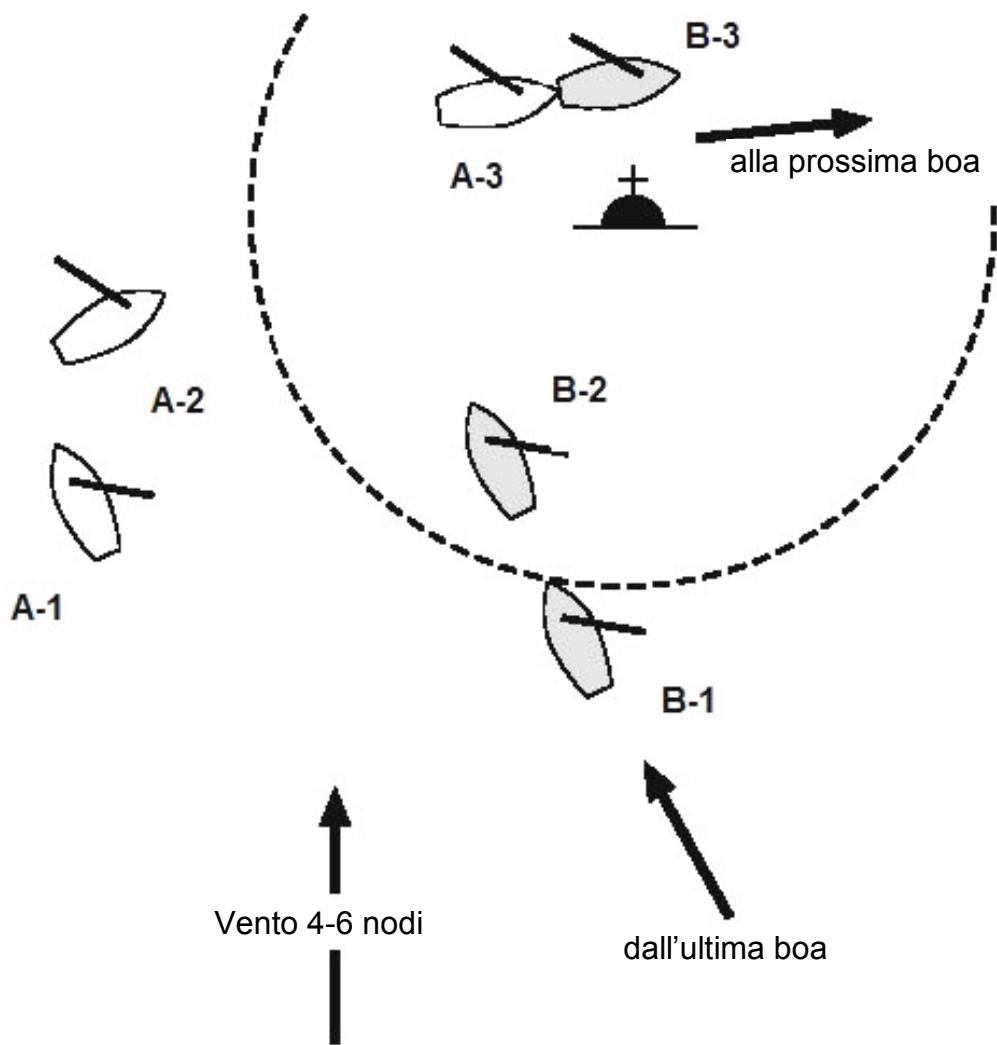
Regola 18.2(b): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Se la prima di due barche che raggiunge la zona è libera dalla poppa quando la raggiunge, e se in seguito sono ingaggiate quando l'altra raggiunge la zona, si applica la regola 18.2(a) e non la regola 18.2(b). La regola 18.2(a) si applica solo mentre le barche sono ingaggiate e almeno una di esse è nella zona.

I fatti

Le barche A e B, entrambe mure a sinistra, sono al lasco in direzione della boa da lasciare a dritta. Il vento è debole. Nella posizione 1, quando A arriva al traverso della boa è libera dalla prua di B ma distante quattro lunghezze e mezza dalla boa. B, che ha già raggiunto la zona è a tre lunghezze dalla boa. Tra le posizioni 1 e 2 A abbatte

e si dirige verso la boa diventando ingaggiata esterna di B. Tra le posizioni 2 e 3, dopo aver abbattuto in direzione della boa successiva, B diventa libera dalla prua di A. In quel momento le barche distano circa una lunghezza e mezza. Alcuni secondi dopo A, che naviga più veloce, colpisce B sullo specchio di poppa, senza danni o lesioni. A protesta B per la regola 18.2(b). B protesta A per la regola 12. A viene squalificata e presenta appello.



Decisione

A quanto pare A riteneva che la seconda frase della regola 18.2(b) fosse applicabile quando le due barche erano nella posizione 1 e che B, essendo allora libera dalla poppa, fosse obbligata a dare ad A spazio alla boa. Com'è precisato, questa frase si applica solo se la barca è libera dalla prua quando essa raggiunge la zona. Nella posizione 1, B raggiunge la zona ma A ne è ancora ben lontana. Inoltre la prima frase della regola 18.2(b) non è applicabile poiché le barche non sono ingaggiate quando B, per prima, raggiunge la zona. Comunque, mentre le barche sono ingaggiate, si applica la regola 18.2(a), che esige che A dia spazio alla boa a B. Durante questo tempo B deve tenersi discosta da A, prima per la regola 10 e in seguito (dopo l'abbattuta) per la regola 11.

Quando B abbatte, diventa libera dalla prua di A. In quel momento le regole 18.2(a) e 11 cessano di essere applicate e entrano in vigore le regole 12 e 15. La regola 15 richiede che B dia inizialmente ad A spazio per tenersi discosta, cosa che B ha fatto, infatti sarebbe stato facile per A tenersi prontamente discosta poggiando leggermente per evitare lo specchio di poppa di B dopo che B è diventata libera dalla prua. Quando A ha colpito la poppa di B ovviamente non era discosta da B, e così è stato giusto squalificare A per infrazione alla regola 12. Inoltre A ha infranto la regola 14 poiché aveva la possibilità di poggiare leggermente ed evitare il contatto con B.

Dopo che divenne chiaro che A non si sarebbe tenuta discosta da B, era probabilmente impossibile per B evitare il contatto. Tuttavia, anche se B avesse potuto evitare il contatto, sarebbe comunque esonerata dalla regola 14(b) in quanto barca con diritto di rotta e il contatto non ha causato danni o lesioni.

L'appello è respinto, la decisione del comitato delle proteste è accolta, e A resta squalificata per infrazione alle regole 12 e 14.

USA 1962/87

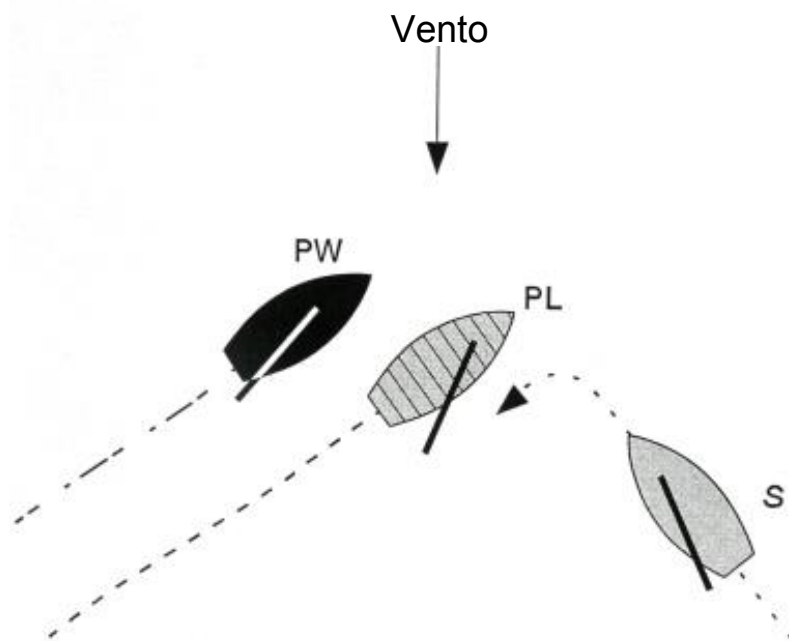
Caso 3

Regola 19.2(a): Spazio per passare un ostacolo; Dare spazio ad un ostacolo

Regola 20: Spazio per virare ad un ostacolo

Regola 64.1(a): Decisioni; Penalità ed esoneri

Una barca sottovento mure a sinistra che chiama spazio per virare quando si trova di fronte a una barca che sopraggiunge mure a dritta, che per essa è un ostacolo, non è obbligata a prevedere che la barca al vento non rispetterà il suo obbligo di virare prontamente o di concedere spazio in altro modo.



I fatti

S richiama alla voce PL quando le due derive si avvicinano l'una all'altra in rotta di collisione. PL allora grida a PW per due volte "spazio per virare", ma questa non risponde. A questo punto PL, impossibilitata a tenersi discosta da S, chiama una terza volta ed allora PW inizia a virare. In quel momento S, che era ad una distanza di tre piedi (circa 1 metro) da PL, deve poggiare bruscamente per evitare la collisione. PW si ritira e S protesta PL per la regola 10. Il comitato delle proteste squalifica PL osservando che questa, non avendo avuto risposta in tempo da PW, avrebbe dovuto usare il proprio diritto di orzata per forzarla a virare.

PL presenta appello, sostenendo che:

- 1) non aveva il diritto di forzare PW fino a mure opposte;
- 2) anche se ambedue fossero andate fino a prua al vento, S avrebbe dovuto cambiare rotta per evitare la collisione, e che
- 3) aveva previsto lo sviluppo della situazione ed aveva dato il richiamo alla voce a PW ampiamente in anticipo.

Decisione

L'appello di PL è accolto. PL deve essere rimessa in classifica. Poiché S era un ostacolo per PL e per PW, PL, quale la barca con diritto di rotta, aveva il diritto, per la regola 19.2(a), di scegliere fra poggiare o chiamare spazio per virare (vedi regola 20.1). Avendo deciso di virare ed avendo dato per tre volte il richiamo alla voce per ottenere spazio, PL, per le regole 20.2(b) e 20.2(c), aveva il diritto di aspettarsi che PW rispondesse e che desse spazio per virare. PL non era obbligata a prevedere che PW non avrebbe rispettato le regole 20.2(b) e 20.2(c). PL ha infranto la regola 10 ma è esonerata in quanto vittima innocente dell'infrazione di una regola da parte di un'altra barca, come previsto dalla regola 64.1(a).

GBR 1962/37

Caso 4

Regola 49: Posizione dell'equipaggio

Regola 50.3(a): Norme per issare e manovrare le vele; Uso di buttafuori

Un concorrente può tenere fuori bordo una scotta.

Domanda

Un membro d'equipaggio può tenere fuori bordo la scotta del fiocco o dello spinnaker?

Risposta

La regola 50.3(a) proibisce l'uso del buttafuori e definisce come buttafuori un'attrezzatura o altro dispositivo. Un concorrente non è né un'attrezzatura né un dispositivo, quindi è consentito a un concorrente tenere una scotta fuori bordo, purché si attenga alla regola 49.

GBR 1962/41

Caso 5

Definizione: In regata

Regola 23: Barca rovesciata, all'ancora o incagliata, che presta soccorso

Regola 42.1: Propulsione; Regola base

Regola 45: Alaggio, ormeggio, ancoraggio

Una barca che è ancorata mentre sta regatando è ancora in regata. Una barca non infrange la regola 42.1 o la regola 45 se, mentre recupera la cima dell'ancora per salpare, ritorna nella posizione che aveva al momento dell'ancoraggio. Tuttavia se tirando la cima viene spinta chiaramente in un punto diverso, essa infrange queste regole.

I fatti

Nelle regate in cui il primo lato è contro vento e contro corrente, e il vento è molto leggero, alcune barche si ancorano sulla o vicino alla linea di partenza per impedire che la corrente le spinga indietro. Quando il vento rinfresca o la corrente si calma le barche recuperano le ancore ed iniziano a navigare

Domanda 1

Una barca ancorata è ancora "in regata" nel senso usato nel preambolo della Parte 4?

Risposta 1

Sì. Nel preambolo della Parte 4 l'espressione "in regata" è stampata in corsivo grassetto, e quindi deve essere intesa nel senso della Definizione (vedi Terminologia nell'Introduzione).

La definizione "in regata" non fa menzione di una barca che è ancorata, incagliata, rovesciata o non avanza nella regata per altri motivi. Di conseguenza le barche ancorate sono ancora "in regata", ciò significa che sono protette dalla regola 23 e sottostanno alle regole di regata, incluse le regole 42.1 e 45.

Domanda 2

Una barca è obbligata a navigare a vela fino al punto sopra la sua ancora prima di salparla o può recuperare l'ancora persino se la sua azione di tirare la cima dell'ancora ha come effetto che essa viene spinta più avanti nell'acqua o rispetto al fondo?

Risposta 2

Le azioni che sono permesse dalla regola 45 rappresentano eccezioni alla regola 42.1. La regola 45 permette alle barche di ancorarsi. Per ancorare una barca in modo marinaresco, è necessario, dopo che l'ancora ha toccato il fondo, filare ulteriore cima. La regola 45 impone alle barche di recuperare la loro ancora prima di continuare la regata, a meno che siano impossibilitate a farlo. Per recuperare l'ancora bisogna necessariamente, per prima cosa, tirare la cima addizionale, e questa azione sposterà la barca sopra al punto ove si trova l'ancora. Dato che questa azione è permessa dalla regola 45 non infrange la regola 42.1.

Tuttavia se il calumo viene tirato con forza e così rapidamente che, dopo che l'ancora è salpata dal fondo, la barca viene chiaramente spinta in un punto diverso da quello

dove l'ancora è stata posata, essa ha continuato la regata prima del recupero dell'ancora, e questa azione infrange la regola 42.1 e la regola 45.

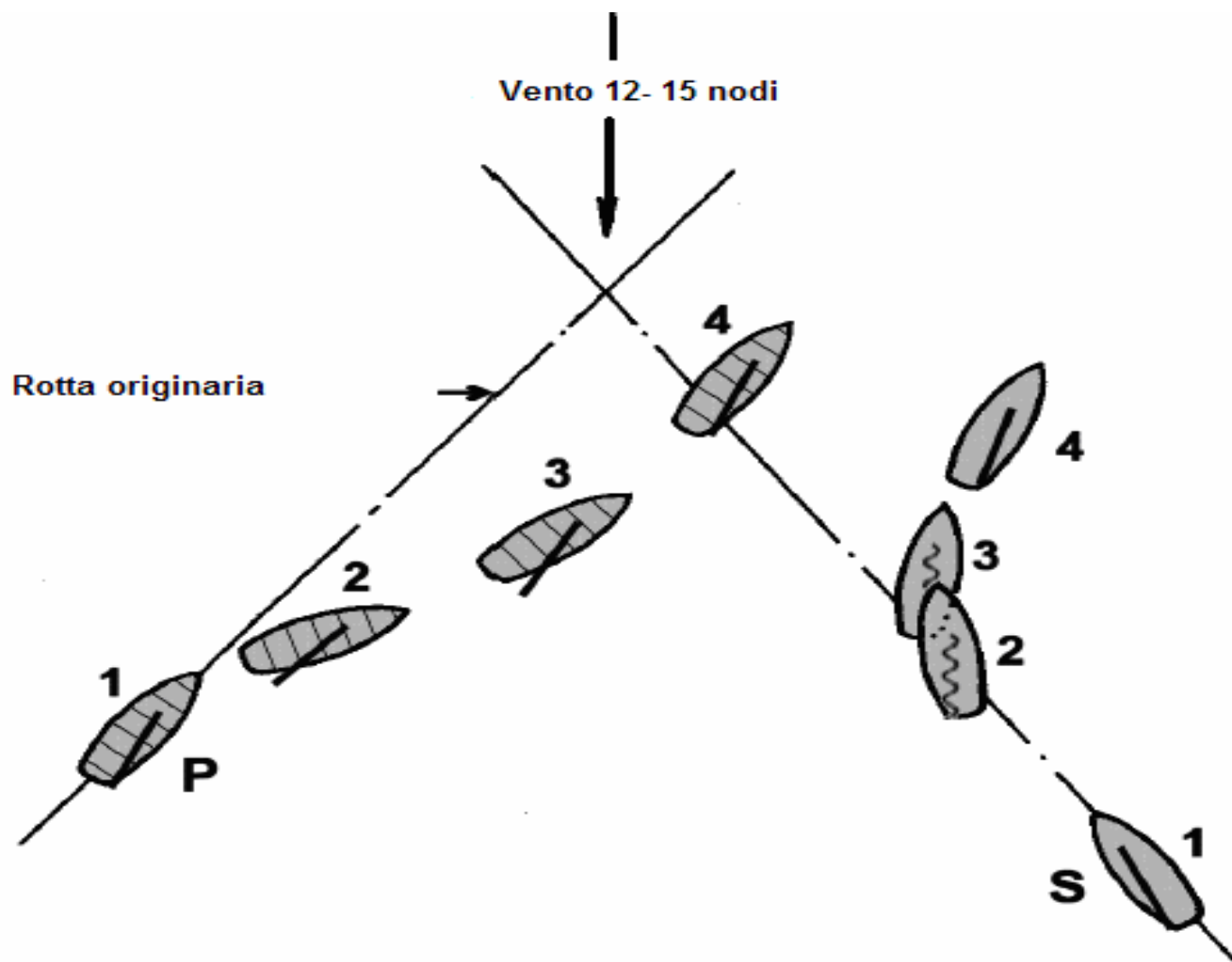
Revised by World Sailing 2012

Caso 6

Regola 16.1: Cambiare rotta

Regola 16.2: Cambiare rotta

Una barca con mure a dritta che vira dopo che una barca con mure a sinistra ha poggato per passarle di poppa, non necessariamente infrange una regola.



I fatti

Fra le posizioni 1 e 2 P poggia per passare a poppa di S. Un momento più tardi S decide di virare. Dopo aver navigato libera per circa una lunghezza, P riprende la sua rotta di bolina stretta, dopo aver perso circa una lunghezza rispetto al vento e passando circa una lunghezza sopravvento a S. Dopo la virata di S, l'orzata di P fino alla bolina stretta non è stata causata dalla necessità di tenersi discosta da S. P protesta S per la regola 16.1, sostenendo che S ha virato dopo che P aveva poggato

per passarle di poppa e non ha concesso a P spazio per tenersi discosta. Il comitato delle proteste squalifica S per la regola 16.1, ma questa presenta appello.

Decisione

L'appello di S è accolto e deve essere rimessa in classifica. S era soggetta alla regola 16 solo durante l'orzata da una rotta di bolina stretta mure a dritta fino alla posizione di prua al vento. Durante quel periodo P ha avuto spazio per tenersi discosta, pertanto S non ha infranto la regola 16.1 e non ha infranto neppure la regola 16.2 poiché P è stata in grado di continuare a proseguire nella sua rotta "per circa una lunghezza" il che dimostra che l'orzata di S non ha richiesto a P di cambiare immediatamente rotta per continuare a tenersi discosta. Quando S passa la posizione di prua al vento, P diventa barca con diritto di rotta secondo la regola 13 e le regole 16.1 e 16.2 non sono più in vigore. S si è tenuta discosta da P come richiesto dalla regola 13. Nessuna regola è stata infranta da S.

USA 1963/93

Caso 7

Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiate

Regola 14: Evitare il contatto

Regola 15: Acquisire il diritto di rotta

Regola 16.1: Cambiare rotta

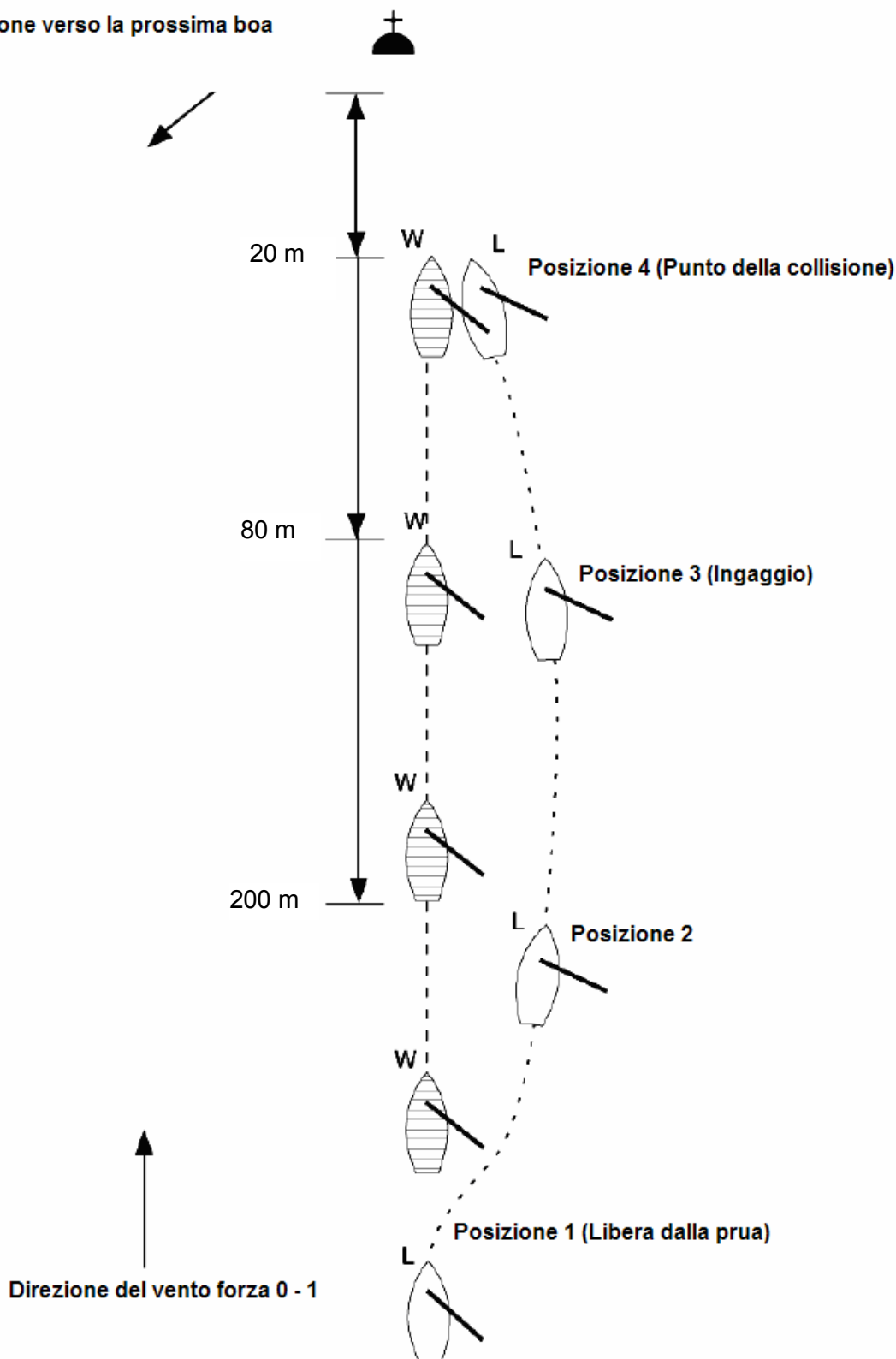
Regola 17: Sulle stesse mure, giusta rotta

Quando una barca che era libera dalla poppa diventa ingaggiata entro due sue lunghezze sottovento all'altra barca, la barca al vento deve tenersi discosta ma la barca sottovento deve inizialmente dare all'altra barca spazio per tenersi discosta e non deve navigare sopra la propria giusta rotta. La giusta rotta della barca al vento non è rilevante

I fatti

Le barche L e W sono derive di circa 5 metri di lunghezza. Ad una distanza di circa 200 metri dalla boa, L diventa ingaggiata sottovento a W dalla posizione di libera dalla poppa, a meno di due sue lunghezze di distanza. Poi le due barche navigano affiancate distanti circa una lunghezza e mezza fino a quando giungono a circa 80 metri dalla boa. A questo punto L orza leggermente in direzione della boa. L'orzata non coinvolge W che mantiene una rotta costante. L non diventa mai libera dalla prua. Il boma di W tocca le sartie di L senza causare danni o lesioni e L protesta per la regola 11. La protesta di L è respinta e la barca viene squalificata con la motivazione di non aver concesso a W abbastanza spazio per assolvere al proprio obbligo di tenersi discosta come richiesto dalla regola 15. L presenta appello.

Direzione verso la prossima boa



(Nota: disegno non in scala. Le distanze mostrate sono ravvicinate rispetto alla prossima boa. Al momento del contatto nessuna barca aveva raggiunto la zona)

Decisione

L'appello di L è accolto. Quando L si ingaggia sottovento a W, quest'ultima diventa obbligata dalla regola 11 a tenersi discosta da L. Allo stesso tempo L è obbligata dalla regola 15 a dare a W spazio per potersi tenere discosta, ma tale obbligo non è di tipo

continuativo ed in questo caso l'ingaggio è durato un periodo di tempo considerevole, durante il quale W certamente ha avuto spazio per tenersi discosta.

La regola 17 si applica a L poiché, come mostra il disegno, essa era libera dalla poppa prima che le barche divenissero ingaggiate e si trovava entro due sue lunghezze da W quando è iniziato l'ingaggio. La modifica di rotta di L è giustificata per navigare direttamente verso la boa a condizione che non navighi sopra la sua giusta rotta; ed è la giusta rotta di L il criterio per decidere se abbia infranto o no la regola 17. Secondo quanto mostra il disegno accettato dalle parti, L non ha mai navigato sopra la sua giusta rotta. Perciò L non ha infranto la regola 17. Solo dopo la posizione 3 L orzava leggermente. Chiaramente c'era spazio perché W potesse tenersi discosta, e perciò L non ha infranto la regola 16.1. L ha infranto la regola 14 poiché avrebbe potuto evitare il contatto con W, ma è esonerata dalla regola 14(b) perché non vi furono danni o lesioni. W viene squalificata per la regola 11 e L reintegrata in classifica

GBR 1963/10

Caso 8

Regola 42.1: Propulsione; Regola base

Regola 42.2(d): Propulsione; Azioni vietate

Ripetuti movimenti del timone per orientare una barca in modo da aumentare la velocità su ciascuna di una serie di onde generate dal passaggio di una nave non è sculling, salvo che siano fatti con forza, e l'incremento di velocità sia il risultato di un consentito uso dell'acqua per aumentare la velocità

I fatti

Due piccole derive, A e B, navigavano al lasco vicino alla velocità limite con un vento di circa 8 nodi. Un grosso motoscafo passa in velocità su una rotta parallela alla loro, sottovento, creando parecchie grandi onde. All'arrivo di ogni onda sul giardinetto di A, il suo timoniere muove la barra senza eccessiva forza, in una serie di cambiamenti di rotta ritmicamente calcolati al passaggio di ogni onda sotto la sua barca. Questa azione viene ripetuta a ogni onda e A aumenta la velocità ogni volta. B protesta A per sculling secondo la regola 42.2(d). Il comitato delle proteste squalifica A che si appella.

Decisione

L'appello è accolto e A deve essere rimessa in classifica.

Il movimento del timone, benché ripetuto, non era energico. Ogni incremento di velocità non dipendeva direttamente dal movimento del timone, ma dal mettere la barca in condizione di potersi avvalere dell'azione delle onde, e ciò è conforme alla regola 42.1. Per farlo un timoniere può muovere la barra del timone come meglio crede, purché questi movimenti non infrangano la regola 42.2(d).

USA 1962/91

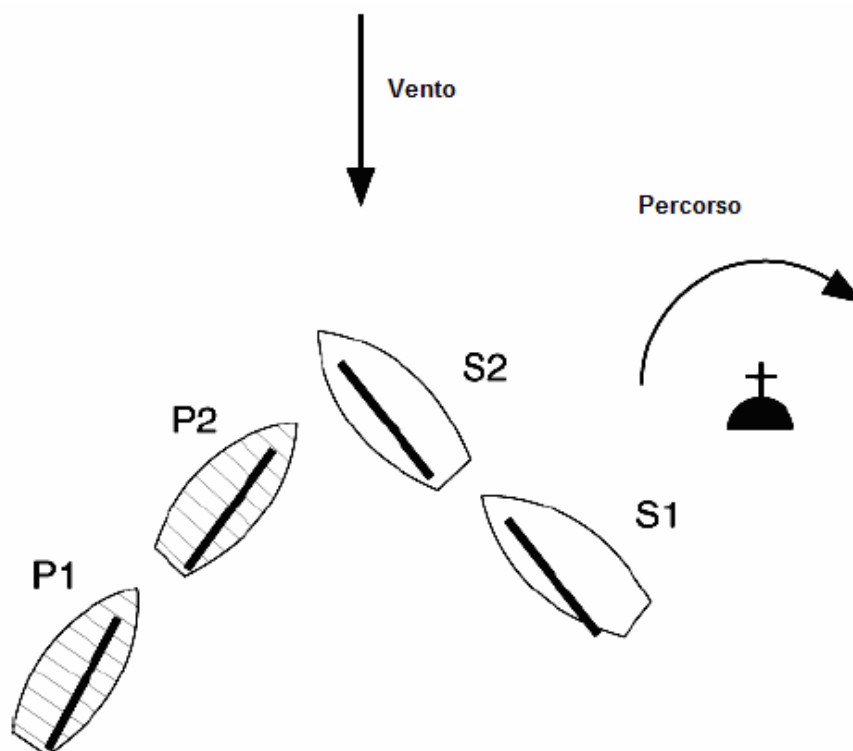
Caso 9

Definizione: Giusta rotta

Regola 10: Su mure opposte

Regola 18.1(b): Spazio alla boa; Quando si applica la regola 18

Quando una barca con mure a dritta sceglie di passare oltre una boa al vento, una barca con mure a sinistra deve tenersi discosta. Non esiste regola che imponga ad una barca di assumere una giusta rotta.



Domanda

Due barche di bolina stretta su mure opposte si avvicinano alla boa al vento da lasciare a dritta. S ha spazio sufficiente per virare e girare la boa, compreso quello necessario nelle condizioni di vento e corrente del momento ma, invece di virare, S mantiene la sua rotta con l'intenzione di forzare P a virare per tenersi discosta. Può P ignorare la regola 10, se ritiene che S stia navigando oltre la propria giusta rotta e che abbia spazio sufficiente per girare la boa?

Risposta

No; si applica la regola 10. La regola 18.1(b) prevede che le barche non sono soggette alla regola 18 poiché sono su mure opposte e la giusta rotta per una di loro (S), ma non per entrambe, è virare. Quando S decide di mantenere la propria rotta, P deve tenersi discosta. Benché in alcune circostanze alle barche non sia consentito navigare sotto o oltre la propria giusta rotta, non esiste regola che imponga ad una barca di assumere una giusta rotta.

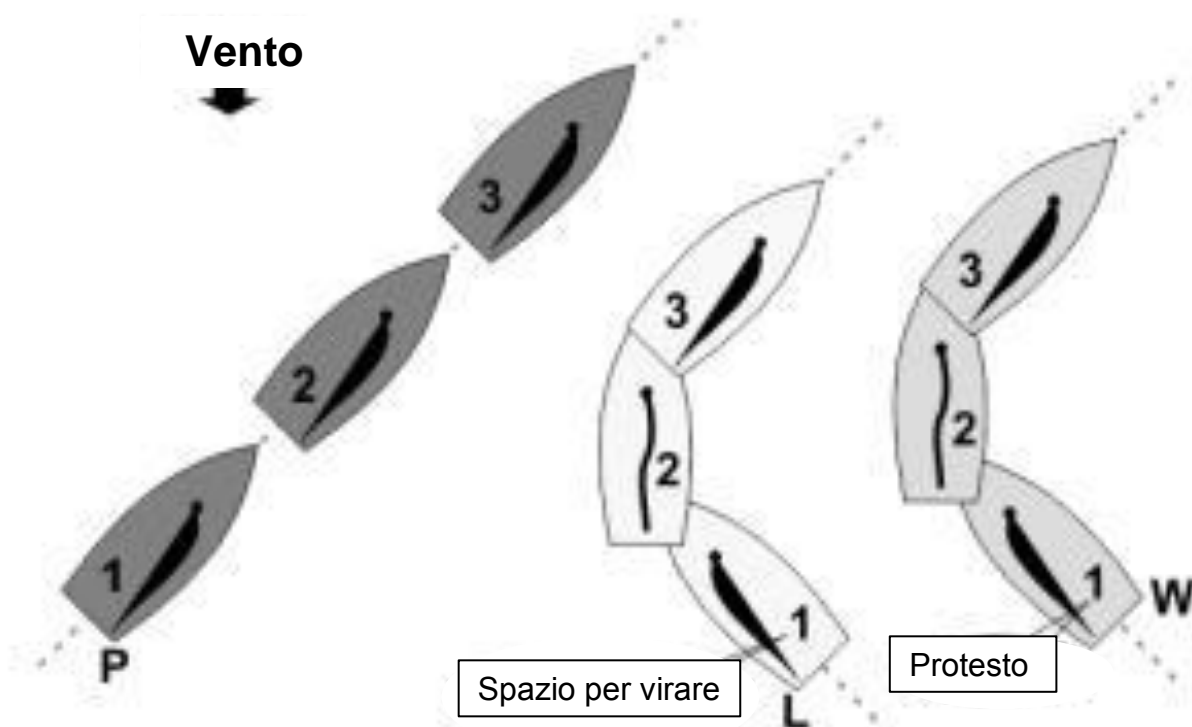
GBR 1964/2

Caso 10

Regola 20: Spazio per virare a un ostacolo

Se una barca chiama spazio per virare mentre non si sta avvicinando a un ostacolo o mentre non sta navigando di bolina stretta o più all'orza, infrange la regola 20.1. La barca richiamata deve rispondere anche se la barca che chiama infrange la regola 20.1.

I fatti per la domanda 1



L e W navigano di bolina stretta mure a dritta. L è in rotta di collisione con P che naviga di bolina stretta mure a sinistra. L chiama W spazio per virare, W risponde e protesta.

Domanda 1

Come si applica la regola 20 in questa situazione?

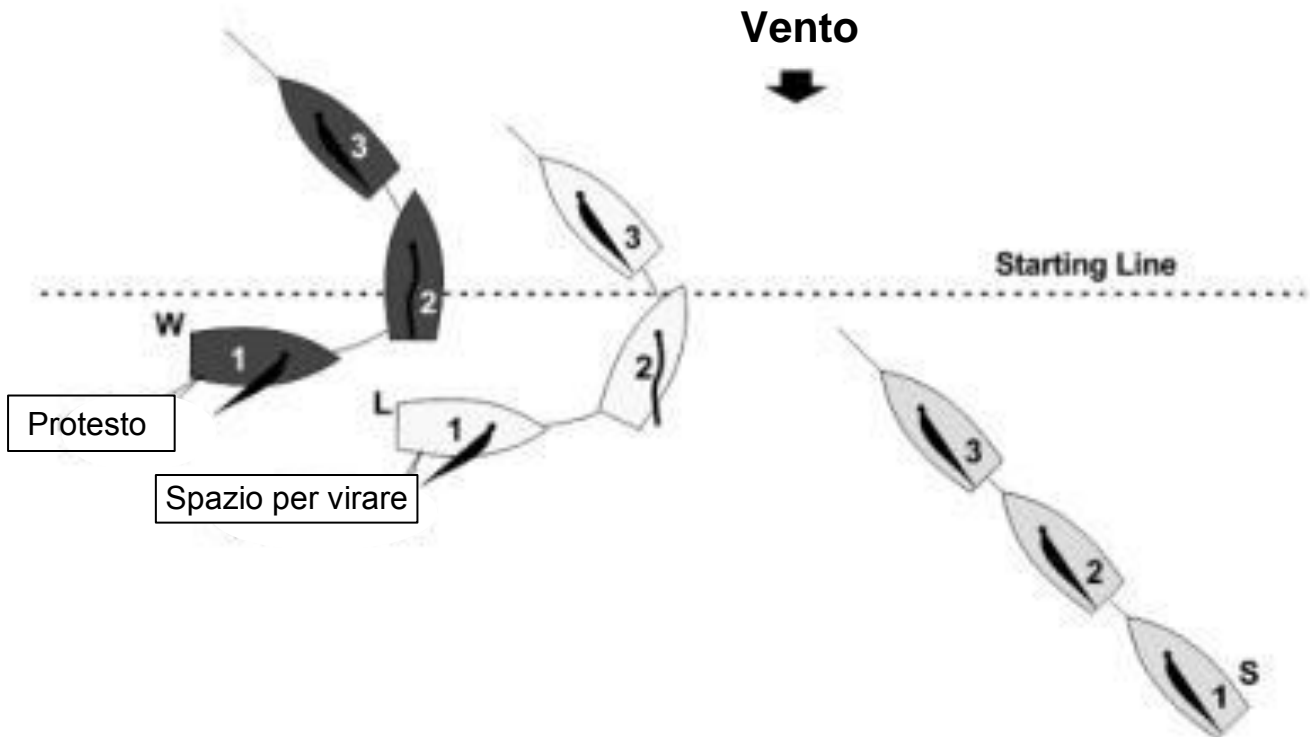
Risposta 1

Nonostante ci sia il rischio di collisione tra L e P, P non è un ostacolo per L e W, perché né L né W devono tenersi discoste da essa.

Quando L chiama spazio per virare non si sta avvicinando a un ostacolo e infrange la regola 20.1(a).

La regola 20.2(b) richiede a W di rispondere alla chiamata anche se non ci sono i requisiti della regola 20.1. Perciò W deve virare il più presto possibile o rispondere "vira tu" e dare a L spazio per virare ed evitarla. Appena W risponde, L deve virare il più presto. W risponde virando e non infrange alcuna regola.

I fatti per la domanda 2



L e W stanno navigando al lasco con mure a sinistra lungo la linea di partenza. L è in rotta di collisione con S che si sta avvicinando alla linea di bolina stretta mure a dritta. L chiama W spazio per virare. W risponde e protesta.

Domanda 2

Come si applica la regola 20 rispetto a questa situazione?

Risposta 2

S è un ostacolo sia per W che per L.

Quando L chiama spazio per virare si sta avvicinando a un ostacolo e perciò deve fare un'importante modifica di rotta per evitarlo. Però, dato che non sta navigando su una rotta di bolina stretta o più all'orza, infrange la regola 20.1(b).

Come nella risposta 1, la regola 20.2(b) richiede a W di rispondere alla chiamata anche se non ci sono i requisiti della regola 20.1. Perciò W deve virare al più presto o rispondere "vira tu" e dare spazio a L per virare ed evitarla. W risponde virando e non infrange alcuna regola. Se L non vira e decide di navigare a poppa di S infrange anche la regola 20.2(d).

GBR 2016/1

Caso 11

Definizione: Ostacolo

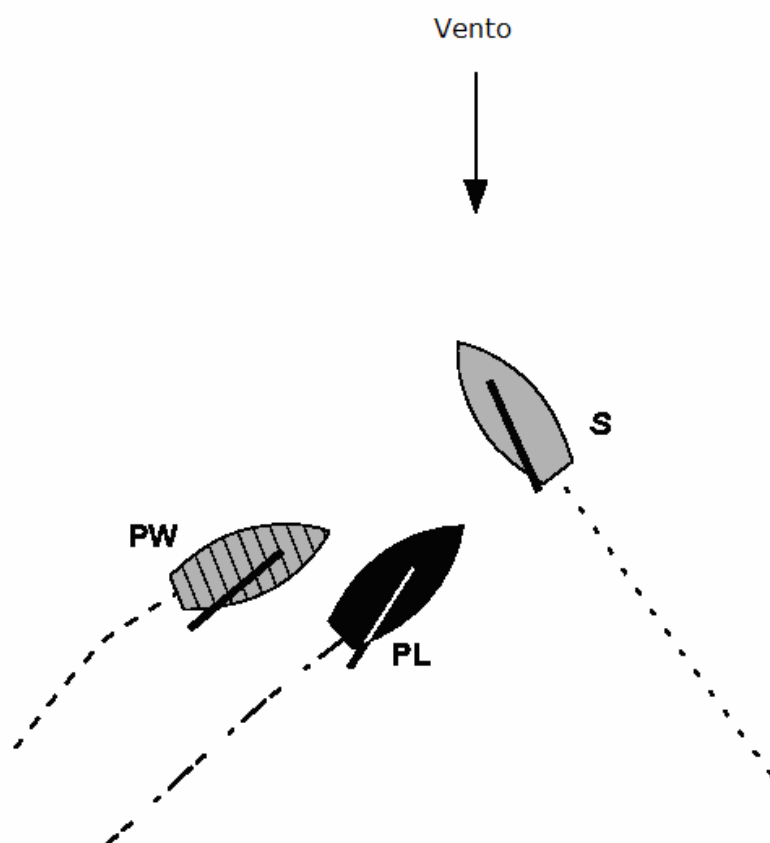
Regola 14: Evitare il contatto

Regola 19.2(b): Spazio per passare un ostacolo; Dare spazio a un ostacolo

Regola 20.1: Spazio per virare ad un ostacolo; Chiamare

Regola 21(a): Esoneri

Quando le barche sono ingaggiate ad un ostacolo, incluso un ostacolo che è una barca con diritto di rotta, la barca esterna deve dare alla barca interna spazio per passare tra essa e l'ostacolo.



I fatti

In un lato al vento PW e PL, di bolina stretta ingaggiate mure a sinistra, si avvicinano a S. PL potrebbe passare in sicurezza di poppa a S. Quando PW e PL sono ancora a circa tre lunghezze da S, PW, in rotta di collisione con S, dà un richiamo alla voce a PL per ottenere spazio per passare di poppa a S. PL ignora il richiamo e mantiene la propria rotta. Quando PW poggia per evitare S, avviene un leggero contatto a centro barca senza danni o lesioni tra PW e PL. PW protesta per la regola 19.2(b).

Il comitato delle proteste decide che la regola 19.2(b) non può essere applicata; PW avrebbe potuto facilmente virare al vento verso acque libere per tenersi discosta e questo avrebbe dovuto fare. PW è squalificata per la regola 11, ma presenta appello.

Decisione

S era un ostacolo per PW e PL poiché entrambe avrebbero avuto bisogno di cambiare sostanzialmente la loro rotta quando esse navigavano direttamente verso S a una lunghezza fuori tutto da essa, e poiché entrambe dovevano tenersi discoste da essa per la regola 10 (vedi definizione di Ostacolo). Secondo la regola 19.2(a), PL, quale barca con diritto di rotta, aveva la facoltà di passare dall'una o dall'altra parte di S. Scelse di passare sottovento a S. Quindi, per la regola 19.2(b) PW aveva diritto a spazio per passare tra PL e la poppa di S. PL non dava spazio a PW, quindi PL infrangeva la regola 19.2(b). PL era soggetta alla regola 14, ma dato che aveva il diritto di rotta su PW e non vi furono danni o lesioni, è esonerata dall'infrazione a questa regola (vedi regola 14(b)).

PW potrebbe non aver saputo che PL non le avrebbe concesso spazio sufficiente fino a quando non fosse stata impegnata a passare fra S e PL. PW ha infranto la regola 11, ma lo fece mentre navigava all'interno dello spazio a cui aveva diritto per la regola 19.2(b). Dunque PW è esonerata dall'infrazione alla regola 11, come previsto dalla regola 21(a). Inoltre, quando divenne chiaro che PL non stava dando spazio, non era ragionevolmente possibile per PW evitare il contatto avvenuto, quindi PW non ha infranto la regola 14.

PW non era obbligata a "virare verso acque libere al vento per tenersi discosta" poiché PL non aveva chiamato spazio per virare ed evitare S, come da regola 20.1. Se PL avesse chiamato, PW avrebbe dovuto rispondere secondo le regole 20.2 (b) e 20.2(c) sebbene la regola 20.1 (a) proibiva a PL di chiamare perché non doveva fare nessuna modifica di rotta per evitare S.

L'appello di PW è accolto. La decisione del comitato delle proteste che squalificava PW è annullata. PW è riammessa in classifica e PL squalificata per infrazione alla regola 19.2(b). (vedi Caso 125 per l'esame di una situazione analoga)

GBR 1964/18

Caso 12

Definizione: Libera dalla poppa e libera dalla prua, Ingaggio

Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiate

Regola 18.1: Spazio alla boa; Quando si applica la regola 18

Regola 18.2(b): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Regola 21(a): Esoneri

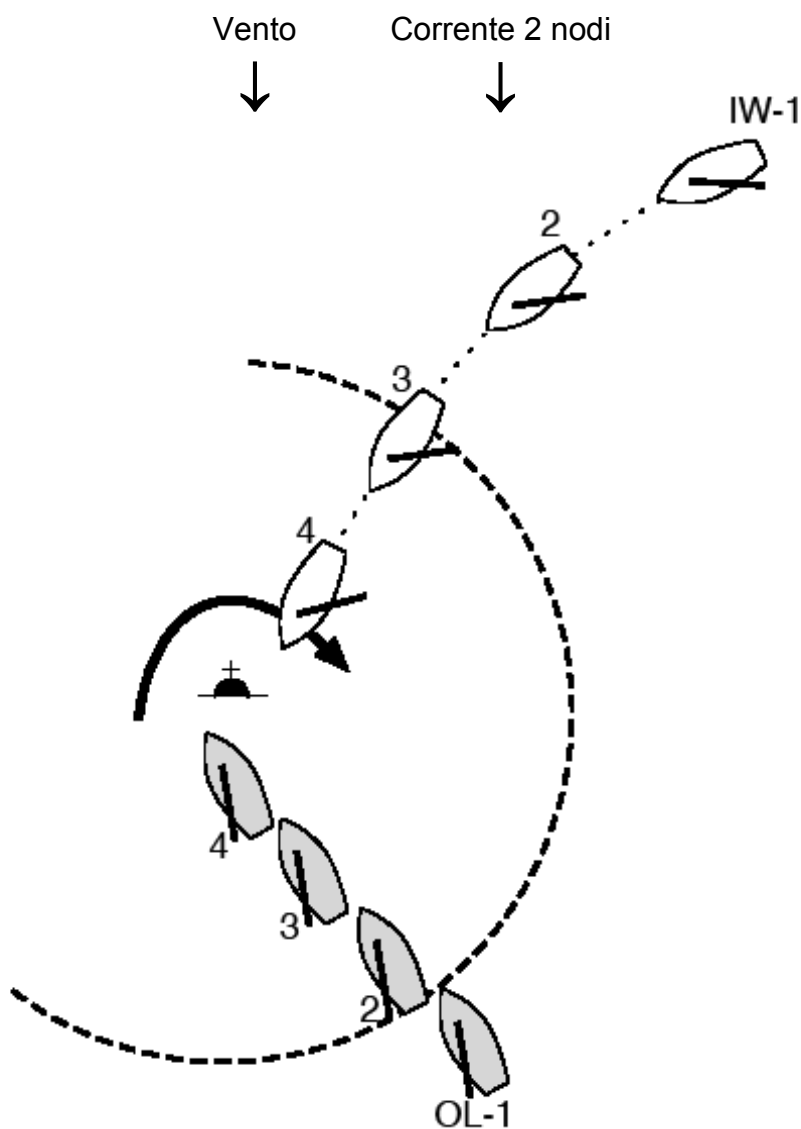
Nel determinare il diritto della barca interna a spazio alla boa per la regola 18.2(b) è irrilevante il fatto che le barche siano su rotte molto differenti, sempre che esista un ingaggio quando la prima di esse raggiunge la zona.

I fatti

OL e IW si stanno avvicinando a una boa da lasciare a dritta. Il vento è leggero e c'è una corrente di due nodi nella stessa direzione del vento. IW ha navigato alta sulla rotta per la boa per contrastare l'effetto della corrente ed ora si avvicina alla boa in favore di corrente, quasi di poppa. OL invece è rimasta sottovento e, nella posizione

1, a circa tre lunghezze dalla boa, procede lentamente di bolina contro corrente. IW per due volte chiama spazio e per due volte OL risponde “non puoi infilarti”. All’ultimo momento, poco dopo la posizione 4 del disegno, quando IW orza per iniziare la manovra per passare la boa, OL cerca di dare spazio, ma le due barche hanno un contatto senza danni o lesioni.

OL protesta per la regola 11, ma viene squalificata per la regola 18.2(b). Allora OL presenta appello asserendo che considerare ingaggiate due barche le cui rotte divergono di 90° è illogico e va oltre il significato della definizione “Libera dalla poppa e libera dalla prua, Ingaggio” e della regola 18. Sostiene inoltre, che lo scopo della regola 18 è quello di proteggere una barca che rischia di urtare la boa quando è impossibilitata a portarsi a poppa della barca esterna ed argomenta che IW, durante l’avvicinamento alla boa e fino a quando questa alla fine aveva orzato, aveva la possibilità di passare facilmente a poppa di OL e che pertanto IW non era una barca interna fino ad un momento prima del contatto.



Decisione

L'appello di OL è respinto e la squalifica confermata.

Le barche dovevano lasciare la boa dalla stessa parte ed erano sulle stesse mure, pertanto si applicava la regola 18 dalla posizione 1, quando OL raggiungeva la zona. Da quel momento fino all'avvenuto contatto nessuna delle due barche era libera dalla poppa dell'altra e quindi erano ingaggiate (vedi definizione: Libera dalla poppa e libera dalla prua; Ingaggio). Di conseguenza si applica la prima frase della regola 18.2(b) che limita i diritti di OL, barca esterna, concessi dalla regola 11, e le impone di dare a IW, barca interna, spazio alla boa. OL non concede a IW spazio alla boa e quindi è squalificata per la regola 18.2(b).

IW ha infranto la regola 11 mentre navigava all'interno dello spazio alla boa a cui aveva diritto, e quindi è esonerata per la regola 21(a).

Entrambe le barche hanno infranto la regola 14 poiché ciascuna avrebbe potuto evitare il contatto. Tuttavia, poiché OL aveva diritto di rotta e IW aveva diritto a spazio alla boa, e non ci furono danni o lesioni, entrambe sono esonerate dalla regola 14(b) per l'infrazione alla regola 14.

GBR 1964/19

Caso 13

Definizione: Giusta rotta

Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiate

Regola 14: Evitare il contatto

Regola 15: Acquisire il diritto di rotta

Regola 16.1: Cambiare rotta

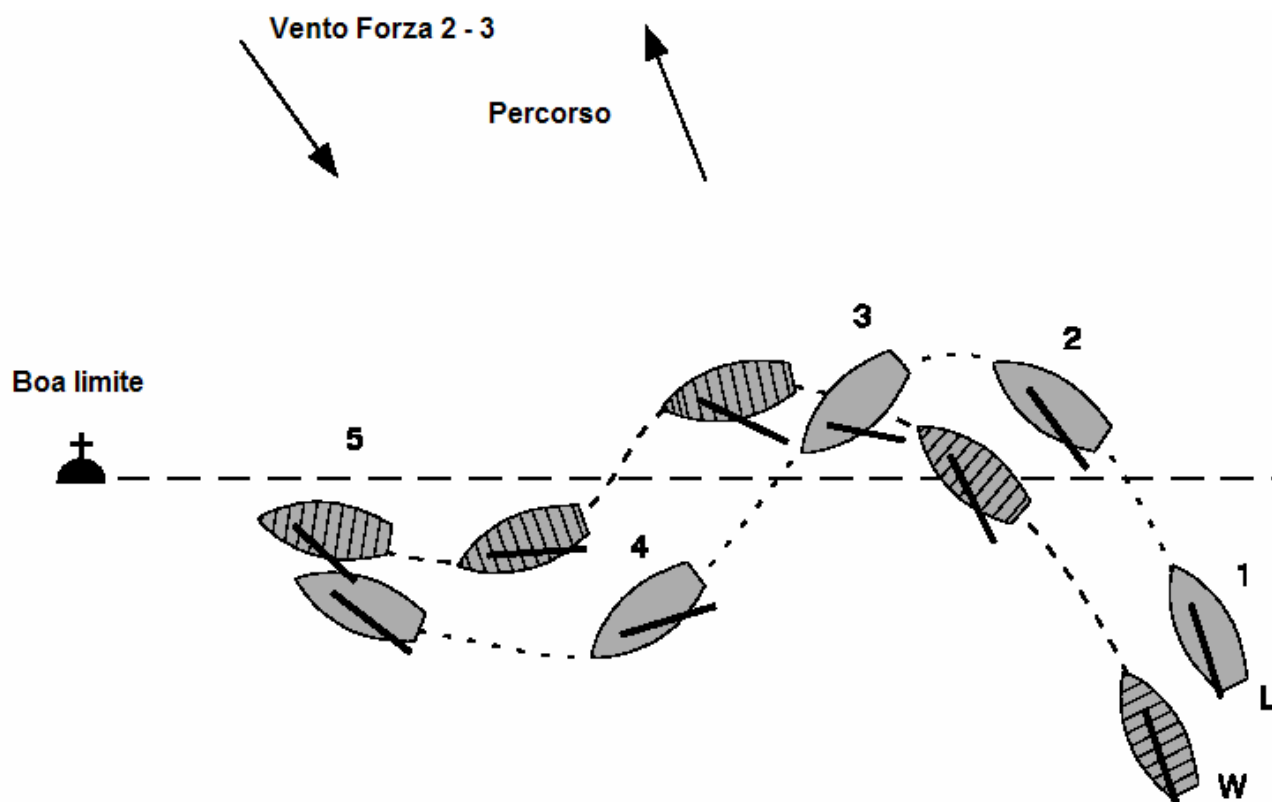
Regola 17: Sulle stesse mure, giusta rotta

Prima del suo segnale di partenza una barca sottovento non infrange alcuna regola se tiene una rotta più al vento di quella della barca sopravvento.

I fatti

Due derive di 14 piedi, manovrando prima del segnale di partenza, attraversano la linea. Quando poggiano per ritornare nel lato di pre-partenza, L, inizialmente barca sopravvento, passando dietro la poppa di W diventa sottovento. Immediatamente dopo la posizione 4, L orza fino alla bolina stretta e naviga dritto verso l'estremità sinistra nella linea. W intanto, con le scotte lasciate, naviga lungo la linea più lentamente. Nella posizione 5 si verifica il contatto: il boma di W tocca le sartie sopravvento di L.. L protesta W per la regola 11; W, per contro, protesta L per le regole 12 e 15.

Il comitato delle proteste ritiene che L abbia avuto diritto di rotta per la regola 11, dal momento in cui ha assunto una rotta stabile fino al momento del contatto. W ha avuto abbastanza spazio per tenersi discosta, anche se per poterlo fare avrebbe dovuto tagliare la linea di partenza in anticipo. Quindi la protesta di W è respinta e quella di L è accolta. W si appella, questa volta, citando la regola 16.1.



Decisione

L'appello di W è respinto. Fra le posizioni 2 e 3 L stabilisce un ingaggio sottovento a W, acquisendo il diritto di rotta secondo la regola 11, ma nei limiti della regola 15 che impone di dare inizialmente a W spazio per tenersi discosta. L ha assolto ai propri obblighi dando a W spazio per tenersi discosta. Poco dopo la posizione 4, quando L orzava su una rotta di bolina, doveva dare a W spazio per tenersi discosta per la regola 16.1, e così fece.

L era libera dalla poppa da W ed entro due lunghezze quando divenne ingaggiata sottovento a W. Perciò era tenuta, per la regola 17, a non navigare sopra la sua giusta rotta. Tuttavia non esiste giusta rotta prima del segnale di partenza (vedi Definizione di Giusta rotta) e il segnale di partenza non venne dato se non dopo l'incidente. Quindi l'orzata di L non infranse la regola 17 e in effetti aveva il diritto di orzare più di quanto ha fatto, addirittura fino a prua al vento, purché facendo ciò non infrangesse la regola 16.1.

Dopo che L divenne ingaggiata sottovento con W, W era tenuta, dalla regola 11 a tenersi discosta da L. Essa non lo fece e conseguentemente la sua squalifica secondo la regola 11 è confermata. Inoltre W ha infranto la regola 14 poiché avrebbe potuto evitare il contatto con L.

Anche L ha infranto la regola 14 poiché le sarebbe stato facile poggiare leggermente per evitare il contatto. Comunque non viene penalizzata poiché era barca con diritto di rotta e non ci furono danni o lesioni.

GBR 1965/10

Caso 14

Definizione: Giusta rotta

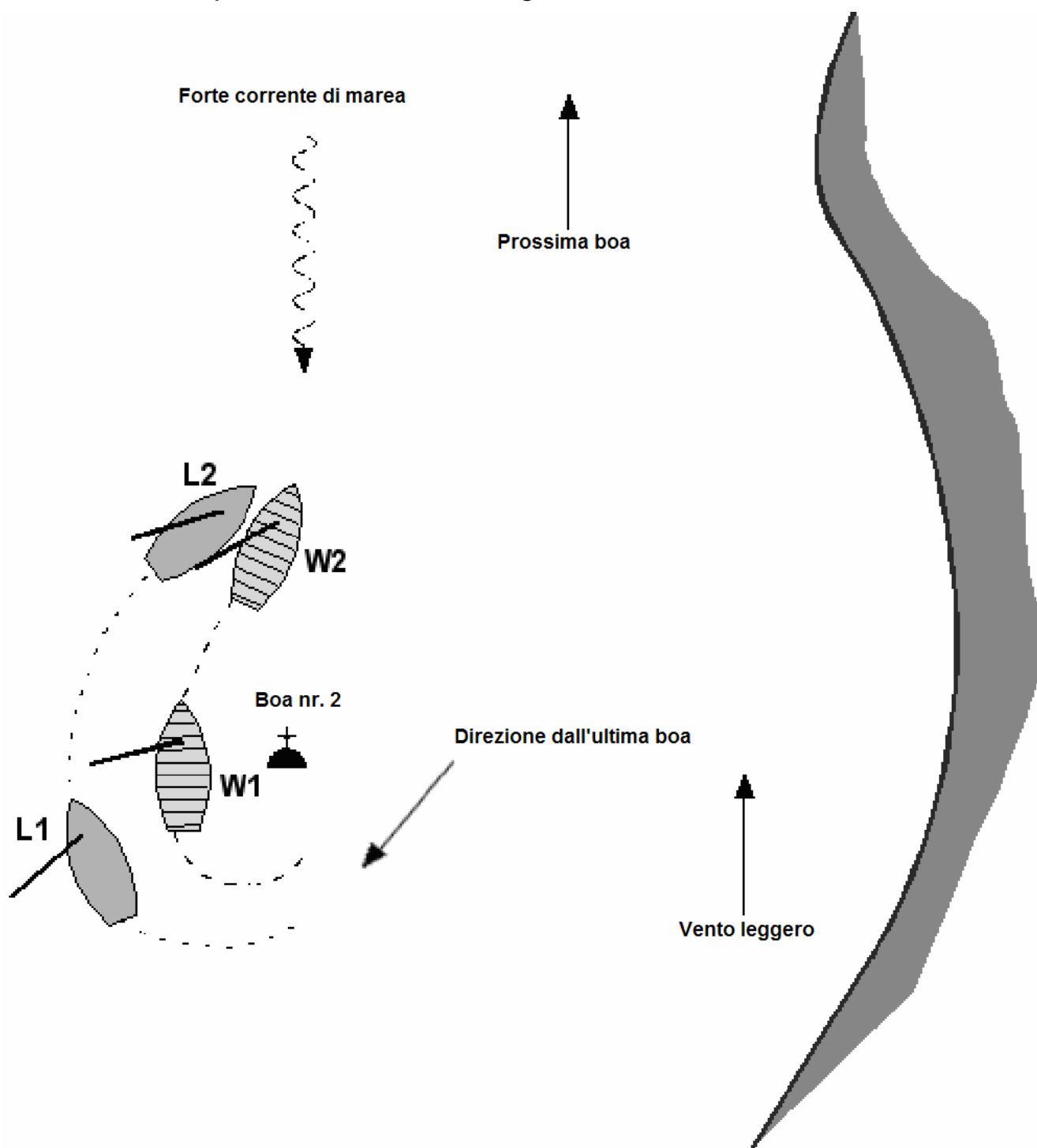
Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiate

Regola 14: Evitare il contatto

Regola 16.1: Cambiare rotta

Regola 17: Sulle stesse mure, giusta rotta

Quando, a causa di una divergenza d'opinione sulla giusta rotta di una barca sottovento, due barche sulle stesse mure convergono, la barca al vento deve tenersi discosta. Due barche che navigano sullo stesso lato di percorso una vicina all'altra possono avere diverse giuste rotte.



I fatti

Dopo aver girato la boa di bolina con vento leggero, la flotta si divide; alcune barche navigano verso la costa per evitare la corrente di marea mentre altre rimangono più al largo nella speranza di un vento più favorevole. L ha stabilito un ingaggio sottovento a W dalla posizione libera dalla poppa, mentre era entro due sue lunghezze da W, e girano la boa ingaggiate. W sceglie di stare lontana dalla costa mentre L comincia a orzare lentamente e informa W della sua intenzione di dirigersi verso terra. W risponde "Non hai diritto di orzare". L replica che sta seguendo la sua giusta rotta e che W deve tenersi discosta. La discussione prosegue per qualche tempo. L cambia rotta molto gradualmente ed in nessun momento W comunica di non avere la possibilità di tenersi discosta. Le due barche si toccano, entrambe protestano. Il comitato delle proteste squalifica L per la regola 17, per aver navigato oltre la propria giusta rotta, e L presenta appello.

Decisione

Quando, a causa di una divergenza d'opinione sulla giusta rotta da tenere, due barche sulle stesse mure convergono, W è obbligata dalla regola 11 a tenersi discosta e dalla regola 14 a evitare contatti.

Il caso illustrato dimostra che due barche che navigano sullo stesso lato di percorso molto vicine una all'altra possono avere differenti giuste rotte. Quale delle due differenti rotte fosse la più veloce per raggiungere la prossima boa non è cosa che possa essere predeterminata e non è necessariamente dimostrata dal fatto che una barca o l'altra sia la prima a raggiungere la boa successiva.

La protesta di W era basata sul fatto che L navigava oltre la propria giusta rotta mentre era soggetta alla regola 17. La difesa e la contro-protesta di L sostenevano che lei aveva deciso che la rotta vicino alla costa fuori dalla corrente di marea sarebbe risultata più rapida per il suo arrivo e che, per questo motivo, la rotta che stava seguendo era per lei la giusta rotta. Inoltre L sosteneva che W aveva infranto la regola 11 e la regola 14.

I fatti accertati non dimostrano che L abbia navigato sopra la propria giusta rotta quindi non infranse la regola 17. Quando L orzava lentamente tra le posizioni 1 e 2, W aveva spazio per tenersi discosta, quindi L non infranse la regola 16.1. L poteva evitare il contatto con W. Non facendolo infranse la regola 14, ma non viene penalizzata poiché era barca con diritto di rotta e il contatto non ha causato danni o lesioni.

Non essendosi tenuta discosta da L, W ha infranto la regola 11. W avrebbe potuto evitare il contatto, non facendolo ha infranto anche la regola 14, e da ciò non è esonerata.

L'appello è accolto. L viene reintegrata in classifica e W viene squalificata per infrazione alle regole 11 e 14.

GBR 1966/3

Caso 15

Definizione: Spazio alla boa

Regola 12: Sulle stesse mure, non ingaggiate

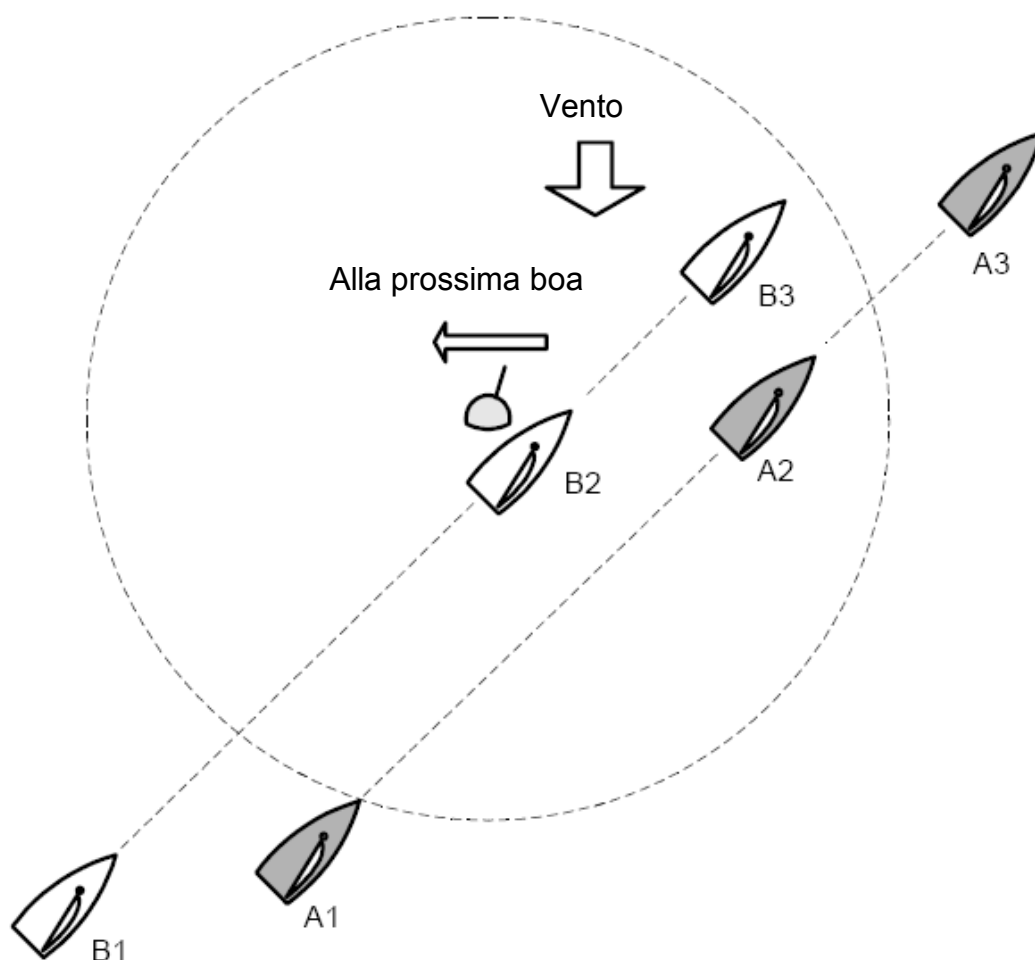
Regola 13: Mentre si sta virando

Regola 18.1(b): Spazio alla boa; Quando si applica la regola 18

Regola 18.2(b): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Regola 18.2(d): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Durante la virata per girare una boa, una barca libera dalla prua deve attenersi alla regola 13; una barca libera dalla poppa ha il diritto di mantenere la propria rotta impedendo così all'altra di virare.



I fatti

A e B si stanno avvicinando alla boa al vento che devono lasciare a sinistra. Sono di bolina stretta su rotte parallele con A libera dalla prua. A si aspetta che B, quando ha la possibilità di virare e prendere la boa, viri per girarla in direzione della successiva. Invece B mantiene la sua rotta come indicato nel diagramma e procede decisamente oltre la boa.

Domanda

B ha il diritto di mantenere la sua rotta come indicato e, in tal modo, impedire ad A di virare?

Risposta

Sì. Fintanto che A rimane mure a sinistra, B deve tenersi discosta secondo la regola 12 e, poiché A era libera dalla prua al momento di entrare nella zona, per la regola 18.2 (b) B deve pure dare ad A spazio alla boa. Sempre che B si tenga discosta da A e dia ad A spazio alla boa se A orza (anche se A orza fino a prua al vento), B ha il diritto di navigare su qualunque rotta scelga compresa quella che sta tenendo. Tuttavia B non è più tenuta a dare ad A spazio alla boa dopo che A lascia la zona. (vedi regola 18.2(d)).

Lo spazio alla boa di cui A ha diritto, non include lo spazio per virare (vedi ultima frase della definizione di Spazio alla boa). Se A dovesse oltrepassare la prua al vento, allora da quel momento ogni parte della regola 18 cesserebbe di essere applicata poiché le barche avrebbero mure opposte (vedi regola 18.1(b)). Inoltre A non avrebbe più diritto di rotta per la regola 12, e B diverrebbe barca con diritto di rotta per la regola 13.

GBR 1966/8

Caso 16: Cancellato

Caso 17

Regola 13: Mentre si sta virando

Una barca non è più soggetta alla regola 13 quando si trova su di una rotta di bolina stretta, senza tenere in alcun conto il suo movimento sull'acqua o la portanza delle sue vele.

Domanda

La regola 13 si applica fino a quando la barca che vira “non si mette su una rotta di bolina stretta.” Comunque la regola non dice se la barca debba essere in movimento quando assume una rotta di bolina stretta. E' forse da intendersi che al momento in cui la regola 13 cessa di essere in vigore, la barca deve essere in movimento sull'acqua in rotta di bolina stretta e non solamente sulla rotta?

Risposta

Una barca non è più soggetta alla regola 13 quando si trova su di una rotta di bolina stretta, senza tenere in alcun conto il suo movimento sull'acqua o la portanza delle sue vele.

GBR 1967/8

Caso 18: Cancellato

Caso 19

Parte 2: Preambolo

Regola 14(b): Evitare il contatto

Regola 36(b): Prove fatte ripartire o ripetute

Regola 44.1(b): Penalità al momento dell'incidente; Eseguire una penalità

Regola 60.3(a)(1): Diritto di protestare, diritto di chiedere riparazione o azioni per la regola 69

Regola 61.1(a)(4): Requisiti della protesta; Informare il protestato

Regola 62.1(b): Riparazione

Regola 63.5: Udienze; Validità della protesta o richiesta di riparazione

Regola 64.3(a): Decisioni; Decisioni su proteste concernenti le regole di Classe

Interpretazione del termine "danno".

Domanda

Esiste uno speciale significato del termine "danno" nel Regolamento di Regata?

Risposta

No. Non è possibile definire "danno" in maniera onnicomprensiva, ma un recente dizionario inglese lo definisce come "danneggiamento che diminuisce il valore o la possibilità di utilizzo di qualcosa".

Questa definizione presuppone che si debbano fare diverse considerazioni, quali ad esempio:

- è diminuito il valore corrente di mercato di una parte della barca o dell'intera barca?
- è stata resa meno funzionale una qualche parte della barca o del suo equipaggiamento?

GBR 1968/2

Caso 20

Regola 1.1: Sicurezza; Aiutare chi è in pericolo

Regola: 62.1(c) Riparazione

Quando una barca potrebbe essere in pericolo, un'altra barca che porta aiuto ha diritto a riparazione, anche se il suo aiuto non è stato richiesto oppure se più tardi dovesse risultare che non esisteva pericolo.

I fatti

La deriva A si è rovesciata durante una regata e B, vedendo l'accaduto si dirige verso di essa, offrendo aiuto. A accetta l'aiuto, B accosta e prende a bordo i due componenti dell'equipaggio. Tutti si adoperano quindi per diversi minuti per raddrizzare la barca A, il cui albero si era infilato nel fango del fondo. All'arrivo a terra B richiede riparazione in base alla regola 62.1(c).

Il comitato di regata prende in considerazione diversi fattori nella sua decisione: Primo, il timoniere di A era un regatante di grande esperienza. Secondo, il vento era

leggero, la marea era montante ed avrebbe liberato l'albero in breve tempo. Terzo, A non aveva richiesto aiuto, ma questo le era stato offerto. Poiché né la barca, né l'equipaggio erano in pericolo, la riparazione viene negata. B presenta appello, affermando che la regola 1.1 non pone a carico della barca che porta soccorso alcun obbligo di decidere se vi sia una effettiva situazione di pericolo in essere o di provare in seguito che la decisione era corretta.

Decisione

L'appello di B è accolto. Una barca nella possibilità di prestare aiuto ad un'altra che potrebbe essere in pericolo, è obbligata a farlo. E' irrilevante il fatto che un comitato delle proteste, a posteriori, abbia concluso che non esistesse pericolo o che l'aiuto offerto non fosse richiesto. B ha il diritto a riparazione. Al comitato delle proteste è ordinato di riaprire l'udienza e concedere appropriata riparazione secondo quanto richiesto e previsto dalle regole 64.2 e A10.

GBR 1968/14

Caso 21

Definizione: Spazio alla boa

Definizione: Spazio

Quando la barca con diritto di rotta è obbligata a dare spazio alla boa a una barca ad essa ingaggiata interna, non esiste una misura minima o massima dello spazio che essa deve lasciare. La dimensione dello spazio che essa deve concedere dipende principalmente dalle condizioni esistenti nel momento, incluse le condizioni del vento e del mare, la velocità della barca interna, la velatura che issa e le sue specifiche caratteristiche.

Domanda

Quando la regola 18 richiede a una barca con diritto di rotta di dare spazio alla boa a una barca ad essa ingaggiata interna, qual è l'ampiezza massima di spazio che deve concedere? Qual è l'ampiezza minima che deve lasciare?

Risposta

In questa situazione la definizione di Spazio alla boa stabilisce che la barca interna ha diritto allo spazio per quattro manovre:

- Spazio per lasciare la boa dalla parte prescritta,
- Spazio per navigare verso la boa, ma solo se la giusta rotta della barca interna è di navigare vicino alla boa,
- Spazio per girare la boa come prescritto per compiere il percorso,
- Spazio per virare, ma solo se queste condizioni supplementari sono rispettate: la barca interna è ingaggiata sopravvento alla barca esterna, la virata fa parte della rotazione necessaria per compiere il percorso, e la barca interna vorrebbe prendere la boa dopo aver virato.

Le definizioni di Spazio e di Spazio alla boa non includono alcun riferimento a una misura massima o minima di spazio, e nessuna regola prevede che la barca esterna con diritto di rotta debba dare uno spazio di un'ampiezza massima o minima. Quest'ultima deve dare alla barca interna lo spazio di cui ha bisogno nelle condizioni del momento per compiere questa manovra con prontezza e in modo marinaresco. Inoltre la barca interna ha diritto allo spazio per evitare di toccare la boa e lo spazio per attenersi ai suoi obblighi derivanti dalle regole della Parte 2 nei confronti della barca esterna come pure di ogni altra barca vicina.

Il termine "condizioni del momento" merita qualche considerazione. Ad esempio, la barca interna tra due derive che si avvicinano ad una boa in un lago calmo con poco vento, avrà bisogno di uno spazio di poco maggiore rispetto al suo scafo ed alle sue vele messe a segno. Diversamente se si tratta di due barche a bulbo, in mare aperto e con mare formato, che si stanno avvicinando ad una boa che viene sbalottata di qua e di là con larghe ed imprevedibili oscillazioni, la barca interna può aver necessità di un'intera lunghezza di spazio o anche di più per passare in sicurezza. Una barca con lo spinnaker issato spesso ha bisogno di più spazio rispetto a una senza spinnaker. Una barca in planata o surfing necessita di meno spazio per girare di una che sta scalando una ripida onda. Le "condizioni del momento" includono anche le caratteristiche della barca interna. Per esempio una barca con chiglia lunga o un multiscafo richiede più spazio per girare una boa di un monoscafo che ruota facilmente. Una barca con un grande timone necessita meno spazio di una con un timone piccolo.

La frase "manovra con prontezza ed in modo marinaresco" si applica ad entrambe le barche. Per prima cosa l'espressione è riferita alla barca interna che non può reclamare di non aver avuto spazio sufficiente se non esegue con ragionevole efficienza le manovre con timone, scotte e vele durante il passaggio. Ciò implica anche che la barca esterna deve concedere abbastanza spazio affinché la barca interna non abbia necessità di eseguire manovre estreme o anormali (vedi anche Caso 103).

World Sailing 1969

Caso 22

Regola 61.2(d): Requisiti della protesta; Contenuto della protesta

Regola 63.5: Udienze; Validità della protesta o richiesta di riparazione

Regola 64.1: Decisioni; Penalità ed esoneri

Non è rilevante per la validità della protesta che la regola che il protestante ritiene sia stata infranta non sia una di quelle che il comitato delle proteste in seguito stabilisce che sono state infrante.

I fatti

Dopo una collisione vicino ad una boa, S protesta P citando la regola 18 nel modulo della sua protesta come richiesto dalla regola 61.2(d). Il comitato delle proteste dichiara la protesta inammissibile e rifiuta di procedere con l'udienza dichiarando che la protesta avrebbe dovuto citare la regola 10 anziché la regola 18. A detta del

comitato, se la protesta avesse avuto seguito e le parti fossero state interrogate, la protesta avrebbe potuto avere esito favorevole. S presenta appello.

Decisione

La regola 61.2(d) richiede che la protesta identifichi ogni regola che il protestante ritenga sia stata violata. Se questa prescrizione non viene osservata nella protesta scritta presentata alla segreteria di regata, può essere regolarizzata prima o durante l'udienza. Non esiste una prescrizione che la regola o le regole indicate siano la regola o le regole che in seguito viene accertato che sono state infrante, ed è irrilevante per decidere sull'ammissibilità della protesta che il protestante citi una regola che molto probabilmente non sarà applicabile.

È il comitato delle proteste, dopo l'accertamento dei fatti, che decide la regola applicabile. La regola 64.1 stabilisce che una squalifica o un'altra penalità debba venire applicata, tanto nel caso in cui nella protesta sia citata la regola applicabile, quanto che non lo sia.

L'appello viene accolto, nel senso che il comitato delle proteste è incaricato di aprire una nuova udienza

ITA 1967/4

Caso 23

Definizione: Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio

Definizione: Ostacolo

Regola 10: Su mure opposte

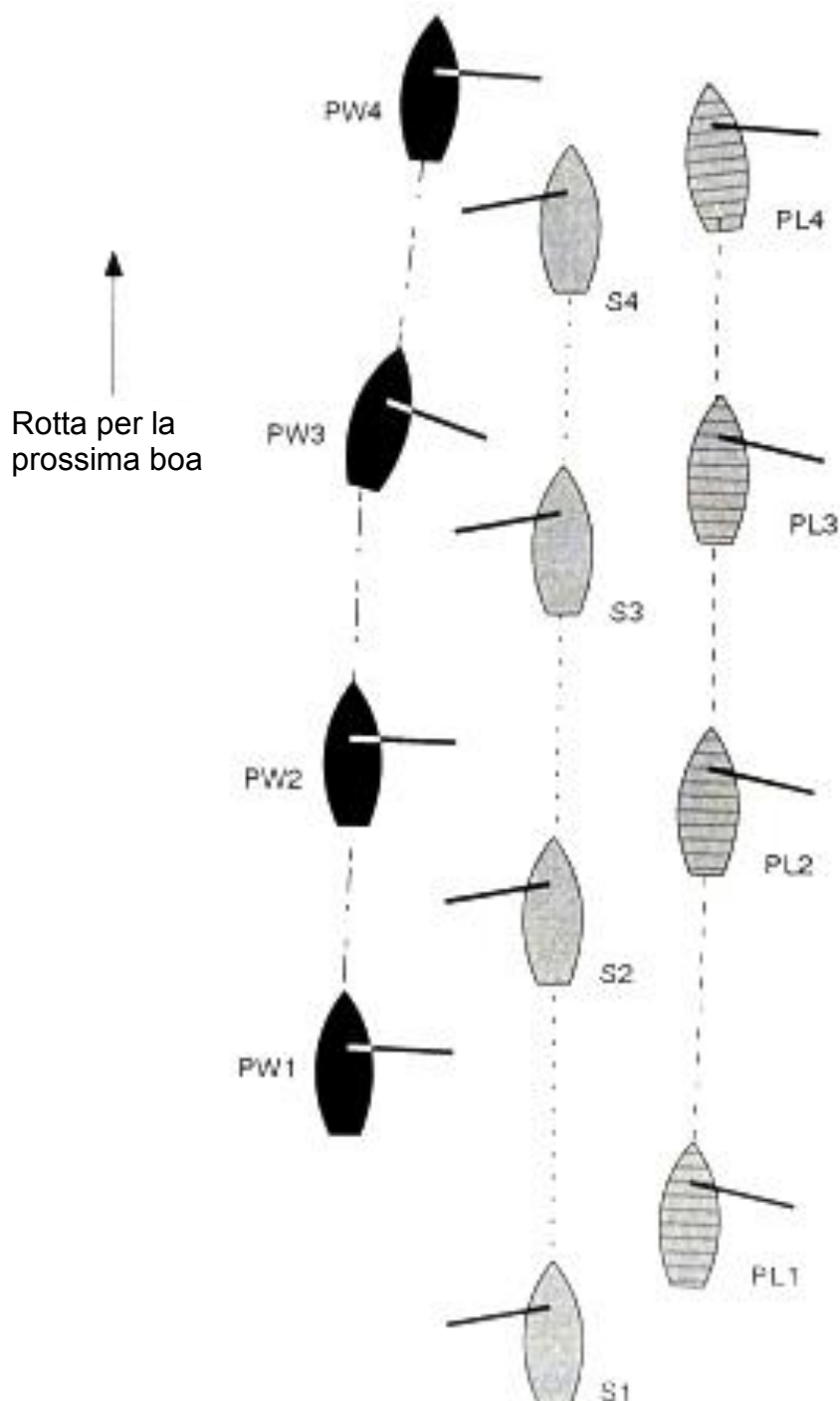
Regola 14: Evitare il contatto

Regola 19: Spazio per passare un ostacolo

In un lato di poppa la regola 19 non si applica ad una barca con mure a dritta che sta passando tra due barche con mure a sinistra che la precedono. La regola 10 richiede che entrambe le barche con mure a sinistra si tengano discoste.

I fatti

Tre barche: una mure a dritta e due mure a sinistra, sono in poppa. S raggiunge PL e PW e si intromette fra di loro come illustrato nel disegno. Le tre barche continuano su rotte leggermente convergenti, come illustrato, fino a che S tocca prima PW e poi PL. PW protesta S, sostenendo che questa ha infranto la regola 19.2(c) poiché PL, come barca sottovento, costituiva un ostacolo per PW, barca al vento e che pertanto S non aveva diritto di inserirsi fra di loro. Il comitato delle proteste squalifica PL e PW per la regola 10 e PW presenta appello.



Decisione

Fintanto che le barche navigano dalla posizione 1 fino alla posizione 4, la regola 10 richiede ad entrambe (PW e PL) di tenersi discoste da S. Poiché le tre barche stavano navigando con un angolo superiore a 90° rispetto al vento reale, S e PL erano ingaggiate dalla posizione 1 alla posizione 4, e S e PW si sono ingaggiate poco dopo la posizione 2 fino alla posizione 4 (vedi la definizione Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio).

Fintanto che esistevano questi ingaggi, la regola 19 non si applicava poiché non c'era alcun ostacolo che due delle tre barche stessero passando dalla stessa parte. La penultima frase della definizione di Ostacolo dimostra che PW non costituiva ostacolo né per S che per PL, poiché nessuna delle due doveva tenersi discosta da PW. Allo stesso modo PL non era un ostacolo per S o per PW, poiché S non doveva tenersi

discosta da PL. Poiché sia PL che PW erano obbligate dalla regola 10 a tenersi discoste da S, la penultima frase della definizione di Ostacolo indica invece che S era un ostacolo per entrambe le barche (PW e PL). Tuttavia la regola 19 non si applica poiché in nessun momento PL e PW stavano per passare S dalla stessa parte.

Anche la regola 19.2(c), che viene citata nella protesta di PW, si applica solo mentre le barche stanno passando un ostacolo continuo, e, come afferma l'ultima frase della definizione di Ostacolo, una barca in regata che sta navigando non è mai un ostacolo continuo.

Ci fu contatto tra S e PW e tra S e PL. Tuttavia, poiché S era intrappolata tra PW e PL le cui rotte convergevano, non era "ragionevolmente possibile" per S evitare il contatto dopo che fu chiaro che PW e PL non si stavano tenendo discoste. Perciò S non infranse la regola 14.

Per la regola 10, S aveva il diritto di rotta su PL e PW, entrambe barche a mure sinistra, nessuna delle quali si è tenuta discosta. Perciò sia PW che PL hanno infranto la regola 10, e poiché avrebbero potuto facilmente evitare il contatto con S, entrambe hanno infranto anche la regola 14. La decisione del comitato delle proteste di squalificare tutte e due le barche è confermata e l'appello di PW è respinto.

GBR 1970/1

Caso 24

Definizione: Spazio

Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiate

Regola 12: Sulle stesse mure, non ingaggiate

Regola 15: Acquisire il diritto di rotta

Regola 21(a): Esoneri

Quando una barca diventa ingaggiata sottovento dalla posizione di libera dalla poppa, l'altra barca deve agire prontamente per tenersi discosta. Se non può farlo in modo marinaresco, non le è stato dato lo spazio necessario come previsto dalla regola 15.

I fatti

Due barche, A e B, sono al gran lasco con mure a dritta e vento leggero, sulla loro giusta rotta per la prossima boa ancora abbastanza distante. Inizialmente B è libera dalla poppa ed esattamente dietro ad A, ma essendo leggermente più veloce stabilisce un ingaggio sottovento vicino alla poppa di A.

Domande

1. In quale momento gli obblighi per B derivanti dalla regola 12 vengono sostituiti dai diritti per la regola 11?
2. Quali sono gli obblighi di B per la regola 15?
3. Quali sono gli obblighi di A per la regola 11?

Risposte

1. Non appena B stabilisce l'ingaggio, la regola 12 cessa di essere in vigore. A diventa soggetta alla regola 11 e B alla regola 15.
2. La regola 15 include il principio, esistente nelle regole, che quando il diritto di rotta improvvisamente passa da una barca ad un'altra, la barca che lo ha appena acquisito deve dare all'altra spazio e tempo per poter rispondere ed anche una buona opportunità di tenersi discosta. Gli obblighi di B per la regola 15 non sono di carattere continuativo; essi garantiscono A solo temporaneamente e solamente nel caso in cui risponda prontamente dopo l'inizio dell'ingaggio (vedi definizione di Spazio).
3. La regola 11 richiede che A si tenga discosta e, se per farlo deve orzare, essa è obbligata ad orzare prontamente. Se A lo fa, ma qualche parte del suo scafo, equipaggio o attrezzatura tocca una qualsiasi parte dello scafo, equipaggio o attrezzatura di B, A infrange la regola la regola 11. Se il contatto avviene nonostante A abbia orzato in modo marinaresco, B ha infranto la regola 15 per non aver dato ad A abbastanza spazio per tenersi discosta e A è esonerata per la regola 21(a) dalla sua infrazione alla regola 11. Comunque se A compie un'orzata più ampia di quanto necessario per potersi tenere discosta da B ed a causa di ciò si verifica un contatto con B, allora ad A è stato dato lo spazio richiesto dalla regola 15 e non è esonerata.

GBR 1970/2

Caso 25

Definizione: Spazio alla boa

Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiate

Regola 14: Evitare il contatto

Regola 16.1: Cambiare rotta

Regola 18.2(b): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Regola 18.2(d): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Regola 21(a): Esoneri

Quando la barca interna ingaggiata sopravvento con diritto di spazio alla boa si prende più spazio di quanto ha diritto, deve tenersi discosta dalla barca esterna sottovento, e la barca esterna può orzare a condizione che lasci alla barca interna spazio per tenersi discosta

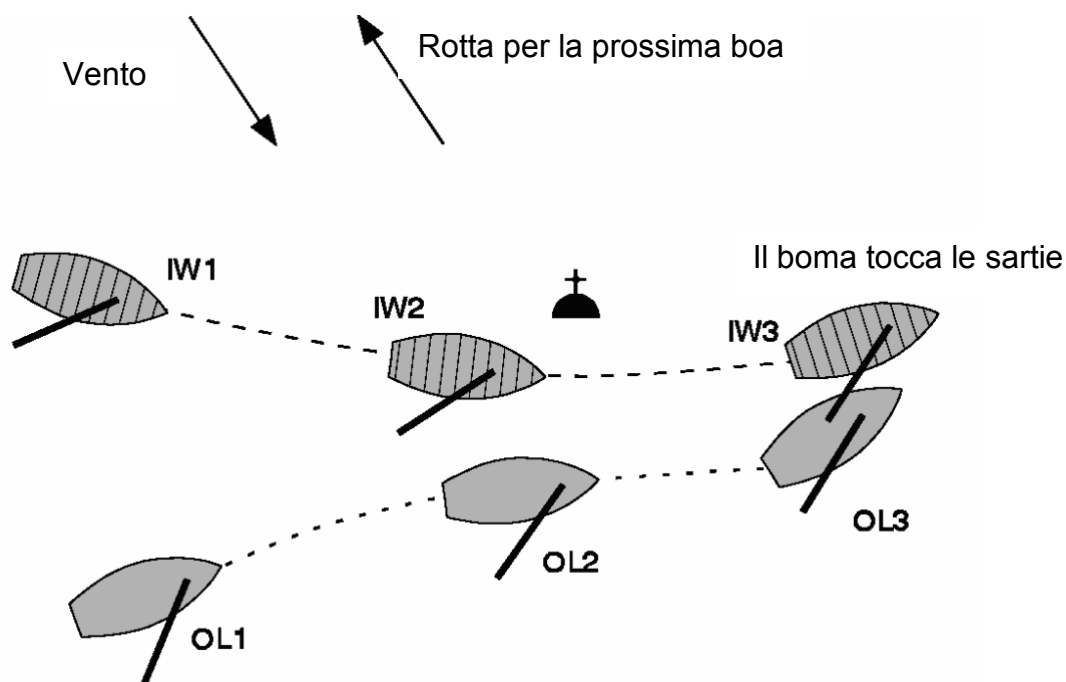
I fatti

Due derive di 15 piedi (4,50 m) IW e OL si stavano avvicinando ad una boa di sottovento da lasciare a sinistra. Il successivo lato era di bolina. IW stabiliva un ingaggio interno con OL ben prima di raggiungere la zona e OL lasciava a IW spazio per raggiungere e girare la boa verso una rotta di bolina stretta. Dopo che IW aveva passato la boa OL incominciava a orzare verso la sua rotta per la prossima boa. IW orzava più lentamente e il suo boma, ancora lasco, toccava il timoniere e le sartie di OL. Al momento del contatto IW era a una lunghezza oltre la boa e più di 45 gradi

sotto la bolina stretta. Non si verificarono danni o lesioni. IW protestava OL per la regola 18.2(b) e OL a sua volta protestava IW per la regola 11.

Il comitato delle proteste decise che IW, poiché non prese subito la rotta di bolina dopo aver girato la boa, prese più spazio di quanto aveva diritto per la regola 18.2(b). IW non negava il fatto contestato, ma lo giustificava spiegando che l'attacco della sua scotta era a fondo boma mentre quello dell'avversario era in centro boma.

Il comitato delle proteste ritenne infondata la protesta di IW e decise in favore della protesta di OL squalificando IW per la regola 11. IW presentò appello.



Decisione

La giusta rotta di IW era di passare vicino alla boa, ed era necessario modificare la rotta per prendere il nuovo lato orzando su una rotta di bolina stretta. Conseguentemente la regola 18.2(b) richiedeva a OL di dare a IW spazio per raggiungere e girare la boa fino ad una rotta di bolina stretta, lasciandola dalla parte prescritta. Tra le posizioni 1 e 2 OL dava a IW spazio per passare la boa e tra le posizioni 2 e 3 spazio per girare la boa fino alla rotta di bolina stretta. Quindi OL non infranse la regola 18.2(b).

Circa a metà strada tra le posizioni 2 e 3, a IW è stato dato lo spazio necessario per navigare verso la boa e per girarla fino a una rotta di bolina stretta, lasciandola dalla parte prescritta. Essa ha quindi avuto da OL spazio alla boa e in quel momento la regola 18.2(b) cessa di essere applicabile (vedi regola 18.2(d)).

Durante l'intero incidente la regola 11 imponeva a IW di tenersi discosta da OL. IW ha navigato una lunghezza oltre la boa su una rotta più bassa della bolina stretta, e poco prima del contatto in corrispondenza della posizione 3, IW ha infranto la regola 11 per non essersi tenuta discosta.

Quando OL ha orzato tra le posizioni 2 e 3, la regola 16.1 le imponeva di dare a IW lo spazio per di tenersi discosta. OL orzò circa 30 gradi mentre avanzava di circa due

lunghezze. Anche con la scotta fissata all'estremità del boma, una barca che naviga in modo marinaresco può orzare di 30 gradi e orientare la randa appropriatamente mentre avanza di due lunghezze. Quindi OL diede a IW spazio per tenersi discosta e OL non infranse la regola 16.1.

La regola 21(a) non esonera IW per aver infranto la regola 11 perché, quando lo ha fatto essa non aveva più diritto di spazio alla boa da parte di OL. IW non stava navigando dentro, ma sottovento, allo spazio a cui aveva diritto per la regola 16.1.

OL avrebbe potuto evitare il contatto con IW e quindi ha infranto la regola 14, ma viene esonerata in quanto barca con diritto di rotta, e il contatto non ha provocato danni o lesioni (vedi regola 14(b)).

Per IW era possibile evitare il contatto e quindi ha infranto anche la regola 14. Tuttavia poiché IW aveva diritto a spazio per la regola 16.1 e il contatto non ha prodotto danno o lesioni, anch'essa è esonerata dall'infrazione alla regola 14.

L'appello di IW è respinto. La decisione del comitato delle proteste di squalificare IW per infrazione alla regola 11 è confermata.

CAN 1971/9

Caso 26

Regola 14: Evitare il contatto

Regola 16.1: Cambiare rotta

Regola 18.1: Spazio alla boa; Quando si applica la regola 18

Regola 64.1: Decisioni; Penalità ed esoneri

Una barca con diritto di rotta non occorre che agisca per evitare il contatto fino a quando non è chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta. Comunque se la barca con diritto di rotta potrebbe in quel momento evitare una collisione, e la collisione provoca danni, questa deve essere penalizzata per la regola 14.

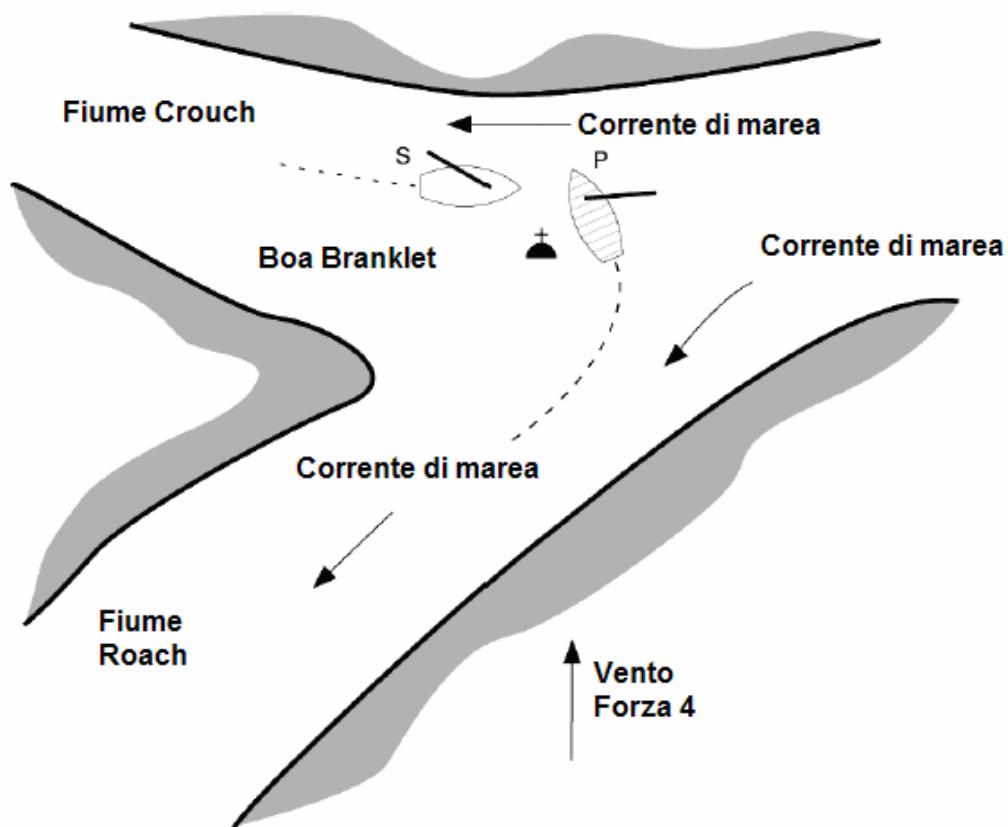
I fatti

Un Soling (S) e un 505 (P) sono in regate diverse e si avvicinano alla stessa boa su mure differenti. P, che sta ammainando lo spinnaker e sta andando all'orza per lasciare la boa a sinistra, non è a conoscenza del fatto che S deve invece girarla a dritta e si sta preparando a farlo.

P non sente nessun richiamo alla voce e non si accorge della presenza di S fino a quando le barche non sono nella posizione illustrata; solo in quel momento il prodiere di P vede S, e lancia un grido, saltando via proprio nel momento in cui lo scafo di P viene colpito dalla prua di S a poppavia all'albero, causando un danno.

P protesta S per la regola 14 per il fatto che S avrebbe potuto evitare la collisione. S e due testimoni dichiarano che questa non ha in nessun momento cambiato rotta prima della collisione. S, protestando per la regola 10, asserisce che se avesse cambiato rotta avrebbe infranto la regola 16.1.

Il comitato delle proteste squalifica P per le regole 10 e 14. P presenta appello.



Decisione

P, come barca che doveva tenersi discosta, non ha tenuto la dovuta guardia ed ha mancato al suo primario dovere di tenersi discosta e di evitare i contatti. Essa ha infranto le regole 10 e 14. Lo scopo principale delle regole della Parte 2 è di evitare contatti fra le barche. Tutte le barche che abbiano o no diritto di rotta, devono mantenere la massima attenzione, particolarmente quando si avvicinano a una boa. Se P avesse fatto così, si sarebbe accorta per tempo della presenza di S e avrebbe avuto la possibilità di evitare la collisione.

La regola 18 non si applica in quanto S e P non stavano per girare la boa dalla stessa parte (vedi regola 18.1).

Quando divenne evidente che P non si stava tenendo discosta, S avrebbe dovuto, per la regola 14, agire per evitare il contatto con P (vedi regola 14(a)). Prima delle posizioni indicate nel disegno, fu chiaro che le barche erano su rotte convergenti e che P non si stava tenendo discosta. In quel momento S avrebbe potuto orzare ed evitare il contatto con P. Tale cambiamento di rotta da parte di S avrebbe potuto dare a P più spazio per tenersi discosta e non avrebbe costituito infrazione alla regola 16.1. La collisione causò un danno. Di conseguenza S infranse la regola 14 e, poiché la collisione causò un danno, essa deve essere penalizzata per averlo provocato (vedi regole 14(b) e 64.1).

P fu correttamente squalificata per la regola 10 e 14. Anche S viene squalificata per infrazione alla regola 14.

GBR 1971/4

Caso 27

Regola 2: Corretto navigare

Regola 13: Mentre si sta virando

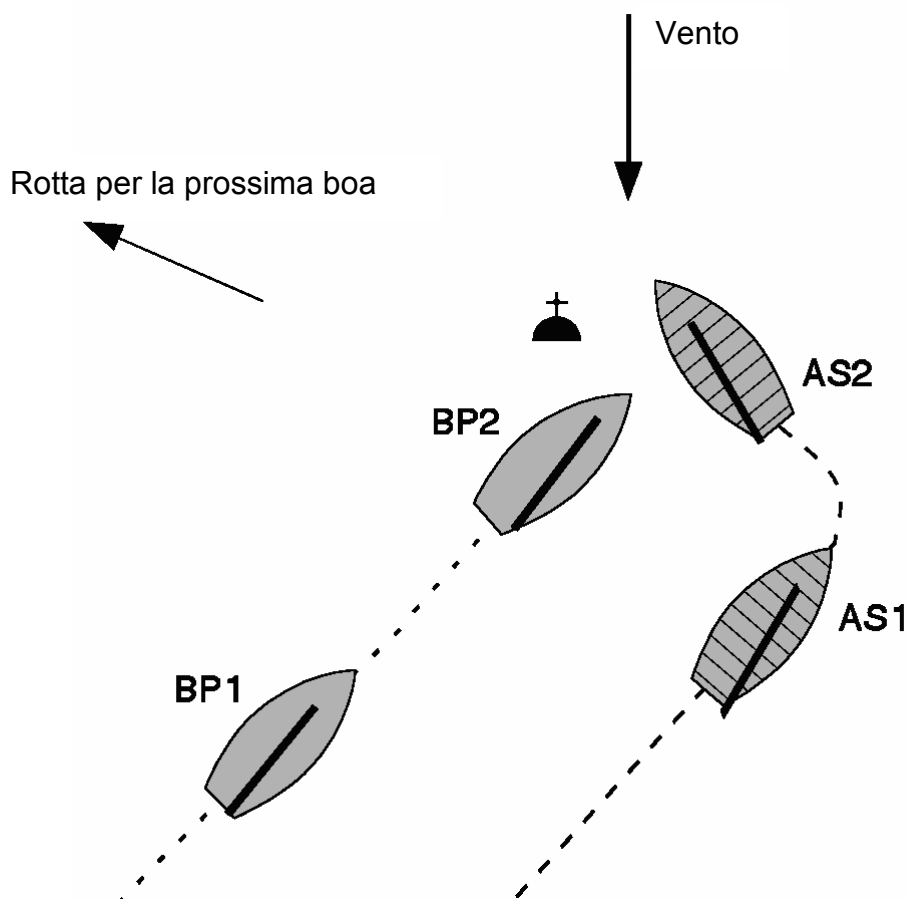
Regola 14: Evitare il contatto

Regola 15: Acquisire il diritto di rotta

Una barca non ha l'obbligo di prevedere che un'altra barca infrangerà una regola. Quando una barca acquisisce il diritto di rotta come esito di una propria azione, l'altra barca ha diritto a spazio per tenersi discosta.

I fatti

AS era libera dalla prua di BP quando raggiunse la zona. Tra la posizione 1 e 2 AS, una lunghezza sottovento ed una lunghezza davanti a BP, vira non appena arriva alla lay-line di dritta. Quasi immediatamente viene colpita e danneggiata da BP che naviga a circa 10 nodi. Il comitato delle proteste squalifica AS per aver infranto la regola 15. Squalifica anche BP per la regola 2, precisando che sapeva che AS stava per virare e non ha fatto nulla per evitare la collisione. BP presenta appello sostenendo che non era obbligata a prevedere una virata eseguita in violazione delle regole.



Decisione

Dopo che AS ha raggiunto la zona, BP doveva per la regola 12 tenersi discosta da lei e per la regola 18.2(b) dare spazio alla boa. Entrambi gli obblighi cessarono quando AS oltrepassò la prua al vento (vedi regole 18.1(a) e 18.2 (d)). Quando AS ha passato la posizione di prua al vento BP è diventata barca con diritto di rotta per la regola 13

e ha mantenuto il diritto fino a quando AS non si mise su una rotta di bolina stretta mure a dritta. In quel momento AS, avendo appena acquisito il diritto di rotta per la regola 10, fu obbligata dalla regola 15 a dare a BP spazio per tenersi discosta.

La collisione avvenne quasi immediatamente dopo che AS assunse una rotta di bolina stretta con mure a dritta. Di conseguenza BP avrebbe dovuto agire per evitare il contatto prima che AS completasse la sua virata. In quel momento BP aveva diritto di rotta per la regola 13, quindi AS ha infranto la regola 13. AS ha anche infranto le regola 15 poiché, dopo aver acquisito il diritto di rotta per la regola 10, non ha dato a BP spazio per tenersi discosta. Infine AS ha infranto la regola 14 poiché avrebbe potuto evitare il contatto ritornando sulle mure a sinistra dopo aver passato la posizione di prua al vento.

BP non ha fatto alcuna manovra per evitare la collisione; ma cosa avrebbe potuto fare?

Considerando la sua velocità e la distanza avrebbe forse avuto uno o due secondi per decidere cosa fare e per metterlo in pratica. E' un principio delle regole del diritto di rotta, come recita la regola 15, che la barca che diventa obbligata a tenersi discosta a seguito di un'azione di un'altra barca, ha il diritto di avere sufficiente tempo per poter rispondere. E ancora, anche se era ovvio che AS avrebbe forse voluto virare per girare la boa, nessuna regola stabiliva che BP dovesse prevedere che AS avrebbe infranto una regola.

BP ha infranto la regola 10 ma è esonerata dalla regola 64.1(a) o dalla regola 21(a). BP non infranse la regola 14 poiché non era ragionevolmente possibile per lei evitare la collisione dopo che AS infranse la regola 13. BP non ha violato nessun principio di sportività e correttezza e quindi non ha infranto la regola 2.

L'appello di BP è accolto. BP deve essere riammessa in classifica. AS resta squalificata.

USA 1971/140

Caso 28

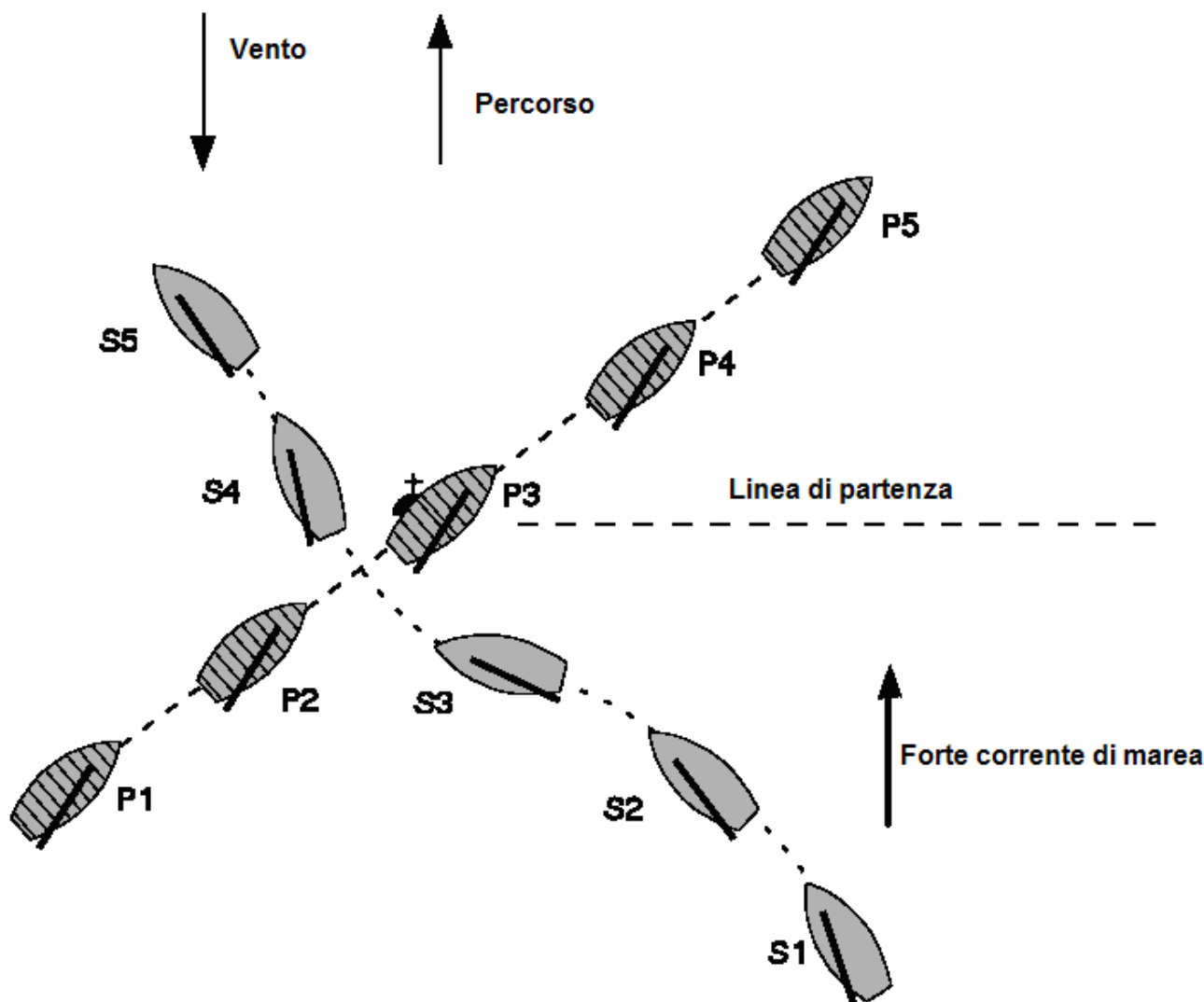
Regola 28.1: Compimento del percorso

Regola 32.1: Riduzione o annullamento dopo la partenza

Regola 64.1(a): Decisioni; Penalità ed esoneri

Regola A5: Punteggi determinati dal comitato di regata

Quando una barca infrange una regola e come conseguenza un'altra barca tocca una boa, l'altra barca deve essere esonerata. Il fatto che una boa di partenza si sia spostata, per una qualunque ragione, non deve esentare una barca dall'obbligo di partire. Un comitato di regata può annullare una prova in base alla regola 32.1(c) solo quando il cambiamento di posizione della boa ha pregiudicato direttamente la sicurezza o la regolarità della competizione.



I fatti

S e P si avvicinano di bolina stretta all'estremità sinistra della linea di partenza, una forte corrente di marea le spinge verso la linea di partenza e la boa. Quando S si trova a due lunghezze dalla boa, grida a P di tenersi discosta. Non c'è risposta e S è costretta a poggiare per evitare la collisione. Subito dopo il segnale di partenza P urta la boa, passandole sopra. Quando S torna ad orzare fino alla bolina stretta, su una rotta verso il lato sbagliato della boa, questa salta fuori da sotto lo scafo di P, sbattendo contro S. P non esegue giri di penalità e S non ritorna per partire fra le boe di partenza.

S protesta P per la regola 10 e 31 ed inoltre richiede riparazione, chiedendo che la regata venga annullata citando la regola 32.1(c). Il comitato delle proteste squalifica P per infrazione alle regole 10 e 31, ma rifiuta di concedere riparazione a S classificandola come DNS. Quest'ultima decisione viene inviata all'autorità nazionale per conferma o correzione insieme a un quesito: Se S fosse ritornata per partire come richiesto dalla regola 28.1, la regata avrebbe potuto essere annullata secondo la regola 32.1(c) in considerazione del fatto che la boa si era spostata?

Decisione

Sebbene S abbia toccato la boa, non può essere tenuta a prevedere i movimenti della boa quando questa viene urtata da un'altra barca. Pertanto, come previsto dalla regola 64.1(a), S viene esonerata dall'infrazione alla regola 31, poiché furono le due infrazioni di P a causare il contatto della boa con S. Tuttavia S avrebbe dovuto ritornare e partire come prescritto dalla regola 28.1. Il fatto che la boa di partenza si sia mossa non la esonera dal suo obbligo di partire.

Poiché S non è partita, il comitato di regata ha agito correttamente classificandola DNS (vedi regola A5).

La regola 32.1(d) indica chiaramente che il più importante criterio per l'annullamento di una regata è che, per qualsiasi ragione, la sicurezza o la regolarità della competizione sia stata pregiudicata. Le regole 32.1(a), (b) e (c) mostrano esempi di ragioni che possono giustificare l'annullamento di una regata; la regola 32.1(d) indica che possono esserci altri motivi. In questo caso un imprevisto spostamento della boa di partenza causato da P che vi naviga sopra, non giustifica l'annullamento della regata.

In verità l'esatta posizione di una boa cambia frequentemente e comunemente a causa del vento, della corrente, delle onde o quando viene toccata da una barca, anche se la sua ancora non si è mossa. Questi spostamenti sono un rischio che i concorrenti devono accettare e non giustificano l'annullamento di una regata.

RUS 1971

Caso 29

Definizione: Ostacolo

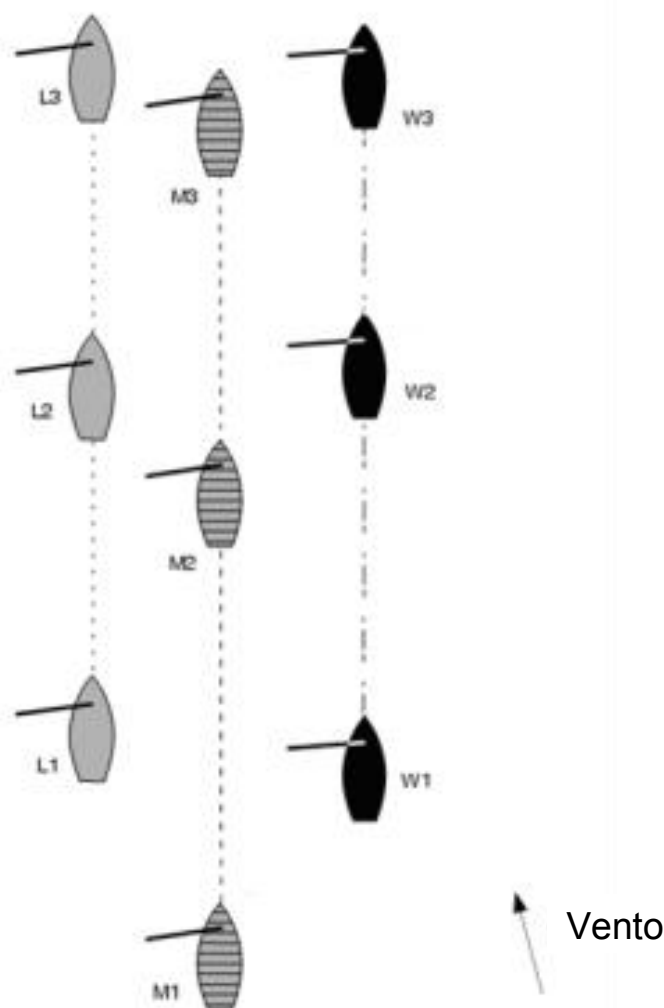
Regola 19.2(b): Spazio per passare un ostacolo; Dare spazio ad un ostacolo

Regola 19.2(c): Spazio per passare un ostacolo; Dare spazio ad un ostacolo

Una barca sottovento è un ostacolo per una barca ingaggiata sopravvento e per una terza barca libera dalla poppa. La barca libera dalla poppa può navigare tra le due barche ingaggiate ed ha diritto a spazio da parte della barca al vento per passare tra essa e la barca sottovento a condizione che la barca al vento abbia la possibilità di lasciare lo spazio al momento dell'inizio dell'ingaggio.

I fatti

Navigando di poppa su un lato sottovento, W stabiliva un ingaggio con L ad una distanza di circa due lunghezze sopravvento da questa. Successivamente M navigava nello spazio tra L e W. Le tre barche mantenevano la loro rotta senza che si riducesse lo spazio fra L e W e senza che avvenissero contatti. W protestò M per essersi presa spazio a cui non aveva diritto, citando le regole 19.2(b) e 19.2(c). La protesta venne respinta, in quanto W aveva lasciato a M spazio come richiesto dalla regola 19.2(b). W presentò appello.



Decisione

La regola 11 prescrive che W si tenga discosta da L durante tutto l'episodio. Mentre M è libera dalla poppa di L la regola 12 prescrive che si tenga discosta da L, e dopo essersi ingaggiata con L la regola 11 richiede di tenersi discosta da L. Come appare dal disegno, entrambe M e W avevano gli stessi obblighi.

Poiché entrambe W e M dovevano tenersi discoste da L durante tutto l'incidente, L era un ostacolo per W e M durante questo tempo (vedi la penultima frase della definizione di Ostacolo). Tuttavia, poiché L era una barca in navigazione, non era un ostacolo continuo per loro (vedi l'ultima frase della definizione di Ostacolo). Quando M stabilì l'ingaggio con W, la regola 19.2(b) cominciò a essere applicata. Questa prescriveva che W desse spazio a M tra lei e l'ostacolo, a meno che non fosse impossibilitata a farlo al momento dell'inizio dell'ingaggio.

Come appare chiaramente, W aveva la possibilità di dare spazio quando iniziò l'ingaggio e continuò a farlo per tutto il tempo fino a quando le barche arrivarono. Quindi W rispettò la regola 19.2(b). La regola 19.2(c) non si applica poiché l'ostacolo L non era un ostacolo continuo. M non infranse alcuna regola; quindi l'appello è respinto.

USA 1974/163

Caso 30

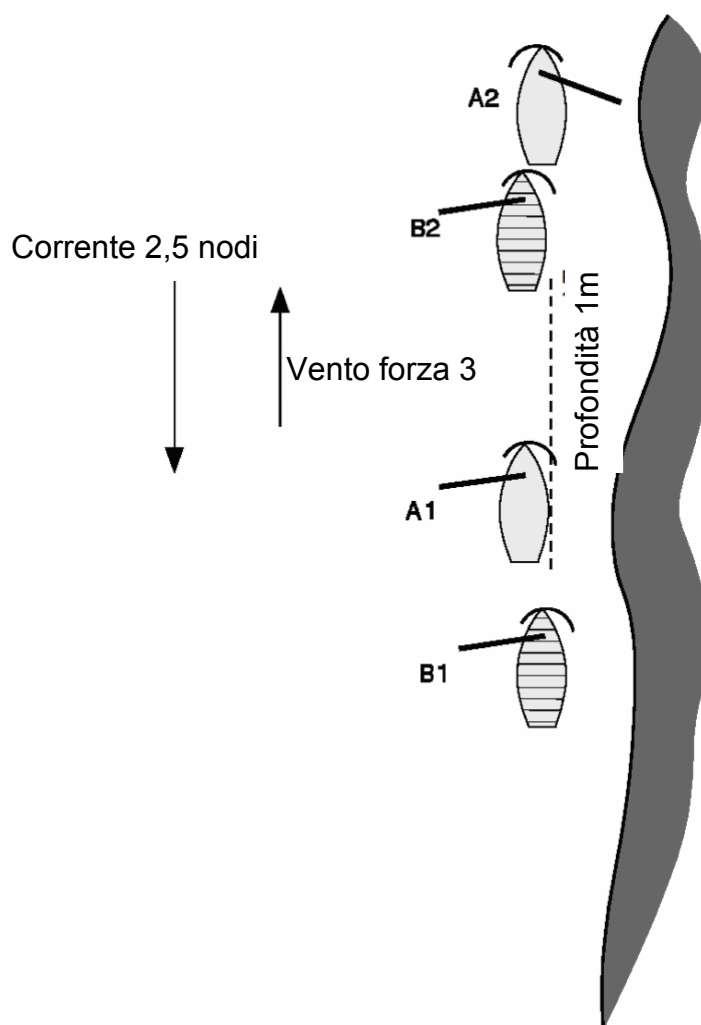
Definizione: Tenersi discosta

Regola 14: Evitare il contatto

Regola 19: Spazio per passare un ostacolo

Regola 64.1(a): Decisioni; Penalità ed esoneri

Quando una barca libera dalla poppa che deve tenersi discosta collide con la barca libera dalla prua, infrange la regola di diritto di rotta che era in vigore prima del verificarsi della collisione. Una barca che perde il diritto di rotta in seguito a un cambio di mure non intenzionale deve in ogni caso tenersi discosta.



I fatti

Le barche A e B navigano in poppa mure a dritta, vicino alla costa, contro una forte corrente di marea e con un vento forza 3. Nella posizione 1 A è libera dalla prua di B, non più di mezza lunghezza avanti ad essa. B copre A, causandone un rallentamento e, in posizione 2, un'abbattuta non intenzionale, cui immediatamente fa seguito una collisione, comunque senza danni o lesioni. B protesta A per la regola 10. I fatti accertati concordano ed entrambe le barche vengono squalificate: B per la regola 12 perché, subito prima dell'abbattuta di A, era troppo vicina ad A per potersi tenere

discosta, ed A per la regola 10, per non essersi tenuta discosta da una barca mure a dritta.

A si appella motivando che fu costretta dall'azione di B a infrangere la regola 10. Il comitato delle proteste commentando l'appello, osservava che B aveva provocato sia l'abbattuta di A che la collisione, non essendosi tenuta discosta quando le barche erano sulle stesse mure.

Decisione

Le barche stavano passando vicino alla linea di costa che era un ostacolo e pure un ostacolo continuo. Quindi le clausole della regola 19 sono applicabili. Tuttavia, poiché le barche non erano ingaggiate nessuna delle due parti della regola 19 che stabilisce un obbligo a una barca (19.2(b) e 19.2(c)) è applicabile.

Quando B era libera dalla poppa di A, per la regola 12 aveva l'obbligo di tenersi discosta, ma non lo fece. La sua violazione si verificò prima della collisione, nel momento in cui A per la prima volta ebbe necessità "di compiere manovre per evitarla" (vedi definizione di Tenersi discosta).

Quando B collise con A infranse anche la regola 14. Tuttavia in quel momento aveva diritto di rotta per la regola 10, e, non essendosi verificati danni o lesioni, viene esonerata, come da regola 14(b).

Dopo aver abbattuto, A diventò barca che si deve tenere discosta per la regola 10, sebbene non avesse avuto intenzione di abbattere. Essa infranse questa regola, ma solo a causa dell'infrangimento della regola 12 da parte di B che rese così impossibile per A di tenersi discosta. A non ha infranto la regola 14 poiché non le fu "ragionevolmente possibile" evitare il contatto.

Di conseguenza B veniva giustamente squalificata dal comitato delle proteste per la regola 12. Invece A, secondo la regola 64.1(a), viene esonerata dall'infrangimento alla regola 10. L'appello di A viene accolto e A viene riammessa in classifica.

GBR 1974/3

Caso 31

[Le Regole e il Comportamento Sportivo](#)

[Regola 2: Corretto navigare](#)

[Regola 26: Partenza delle singole prove](#)

[Regola 29.1: Richiami; Richiamo individuale](#)

[Regola 62.1: Riparazione](#)

[Regola 64.2: Decisioni; Decisioni in tema di riparazione](#)

[Segnali di regata: Bandiera X](#)

Quando viene esposto il corretto segnale visivo di richiamo individuale, ma senza il prescritto segnale sonoro, e una barca richiamata, che è in posizione da poter udire il segnale sonoro, non vede il segnale visivo e non ritorna, essa ha diritto a riparazione. Comunque, se la barca è consapevole di essere oltre la linea, deve ritornare e partire regolarmente.

I fatti

Alla partenza di una regata, il segnale visivo di richiamo individuale richiesto dalla regola 29.1 viene esposto correttamente, ma non viene dato il prescritto segnale sonoro. Una delle barche richiamate, A, non ritorna e viene classificata OCS. In seguito A chiede riparazione dichiarando di essere partita contemporaneamente al segnale di partenza e di non aver sentito alcun segnale sonoro di richiamo.

Il comitato delle proteste accerta che A non era completamente sul lato di pre-partenza della linea al segnale di partenza, e concede ad A riparazione riammettendola in classifica nella posizione di arrivo, a causa della mancanza del segnale sonoro. Questo cambia la posizione di arrivo di B che presenta richiesta di riparazione affermando che la sua posizione di arrivo fu peggiorata dalla decisione, che essa ritiene inappropriata, di aver dato ad A la sua posizione di arrivo. B, non ottenendo riparazione, presenta quindi appello in forza della regola 26 che recita: "la mancanza di un segnale sonoro deve essere trascurata".

Decisione

La regola 62.1(a) considera tre requisiti per concedere riparazione. Il primo è che sia avvenuta "un'azione non corretta o un'omissione". Qui il comitato di regata non fece il segnale sonoro prescritto dalla regola 29.1, una omissione chiaramente irregolare. Il secondo requisito è che il piazzamento finale di una barca sia stato "significativamente peggiorato". Qui il requisito è confermato giacché A è stata classificata OCS. Il terzo requisito è che una barca subisce le conseguenze di un'azione non corretta o un'omissione "non per sua colpa". Qui A non fu complice del comitato di regata all'omissione del segnale sonoro e ritenne di essere partita correttamente.

Quando viene deciso che una barca è meritevole di riparazione, la regola 64.2 richiede che il comitato delle proteste "deve adottare un provvedimento che sia il più equo possibile per tutte le barche coinvolte". Quando la situazione riguarda una barca classificata OCS, se la riparazione assegnata è adeguare il punteggio della barca nella prova, si deve riflettere sul fatto che, quando una barca richiamata ritorna nel lato di pre-partenza della linea dopo il segnale di partenza, normalmente parte qualche tempo dopo le barche non richiamate. Deve essere fatta una valutazione di quel tempo

La prescrizione contenuta nella regola 29.1 e nei Segnali di Regata, relativa al segnale sonoro da farsi all'esposizione della bandiera X, è essenziale per richiamare l'attenzione delle barche sul fatto che una o più di esse è soggetta al richiamo. Quando non viene effettuato un segnale sonoro in un richiamo individuale ed una barca richiamata, che è in un punto da poter sentire il segnale sonoro, non vede il segnale visivo e non ritorna, essa ha diritto a riparazione. Comunque una barca che si accorge di essere oltre la linea non ha diritto a riparazione, e si deve attenere alle regole 28.1 e, se in vigore, alla regola 30.1. Se non si comporta come prescritto, infrange queste regole. Inoltre non si attiene al Principio Base "Regole e Comportamento Sportivo", ed infrange la regola 2.

Relativamente alla richiesta di B, la regola 26 che "la mancanza di un segnale sonoro deve essere trascurata" si applica solo al Segnale di avviso, al preparatorio, a quello dell'ultimo minuto ed a quello di partenza. Quando viene dato un segnale di Richiamo Individuale, entrambi questi segnali, sonoro e visivo, sono obbligatori a meno che le istruzioni di regata non dispongano altrimenti.

L'appello di B è respinto, la decisione di concedere riparazione ad A è accolta.

GBR 1974/7

Caso 32

Regola 86: Modifiche alle regole di regata

Regola 90.2(c): Comitato di regata, istruzioni di regata, punteggiaggio; Istruzioni di regata

Un concorrente ha il diritto di seguire esclusivamente le istruzioni di regata scritte e ogni modifica scritta per tutti i dettagli relativi al compimento del percorso.

I fatti

Le istruzioni di regata comprendevano, fra le altre cose, i seguenti punti:

1. Tutte le regate saranno disputate secondo il Regolamento di Regata, eccetto quanto sotto modificato:
2. Verrà tenuto un briefing nella sala del Club, 60 minuti prima della partenza della prima prova di ogni giornata.
3. La riduzione di percorso sarà segnalata con due colpi di cannone e con l'esposizione della bandiera S e della relativa bandiera di Classe. Le barche di quella classe dovranno girare la boa che sta per essere girata dalla barca di testa e dovranno quindi dirigersi direttamente alla linea di arrivo. Questo modifica il significato della bandiera S nei Segnali di Regata.

Durante uno dei briefing l'ufficiale di regata incaricato chiariva che la frase: "dovranno quindi dirigersi direttamente alla linea di arrivo" del punto 3 indicava che se il percorso fosse stato ridotto, tutte le barche avrebbero dovuto attraversare la linea di arrivo in direzione contro vento. Ciò avrebbe assicurato che tutte le classi, alcune delle quali sarebbero arrivate provenienti da boe diverse, potessero arrivare dalla stessa direzione anche se non fosse stata la direzione del percorso dalla boa alla quale era stata disposta la riduzione.

In seguito una prova di regata veniva ridotta. Sei barche, che non erano state presenti al briefing e che si erano attenute alle istruzioni di regata fornite per iscritto, attraversarono la linea di arrivo dalla parte del percorso. Per attraversare la linea dalla parte del percorso fu necessario, per queste barche passare navigando in favore di vento. Le sei barche vennero classificate come non arrivate e presentavano richiesta di riparazione. Le barche sostenevano che il comitato di regata aveva impropriamente modificato la definizione di Arrivo e non si era attenuto a quanto prescritto dalla regola 90.2(c). Il comitato delle proteste accettava la richiesta di riparazione per i motivi lamentati dalle barche.

Il comitato di regata si è quindi appellato all'autorità nazionale sostenendo che i briefings costituivano una parte delle istruzioni di regata, con un apposito numero, che ad essi avrebbero dovuto partecipare tutti i concorrenti e che costituivano una procedura per dare istruzioni verbali. Il comitato di regata sosteneva inoltre che le istruzioni di regata non erano state modificate, ma esclusivamente chiarite da un ufficiale di regata per spiegare il significato delle parole "dovranno quindi dirigersi direttamente alla linea di arrivo".

Decisione

Appello respinto. Le spiegazioni dell'ufficiale di regata erano qualcosa di più che mere spiegazioni. Ciò è provato dai fatti, da come hanno agito le barche che non erano presenti al briefing. I concorrenti hanno il diritto di tener conto esclusivamente delle istruzioni di regata e delle modifiche eventuali, per tutti i particolari del percorso. La regola 90.2(c) prescrive che le modifiche alle istruzioni di regata vengano fatte per iscritto. In ogni caso nessuna circostanza permette alle istruzioni di regata di modificare la definizione di Arrivo o la definizione di qualunque altro termine definito nelle Definizioni (vedi regola 86).

GBR 1975/3

Caso 33

Definizione: Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio

Regola 19.2(b): Spazio per passare un ostacolo; Dare spazio ad un ostacolo

Regola 20.1: Spazio per virare ad un ostacolo; Chiamare

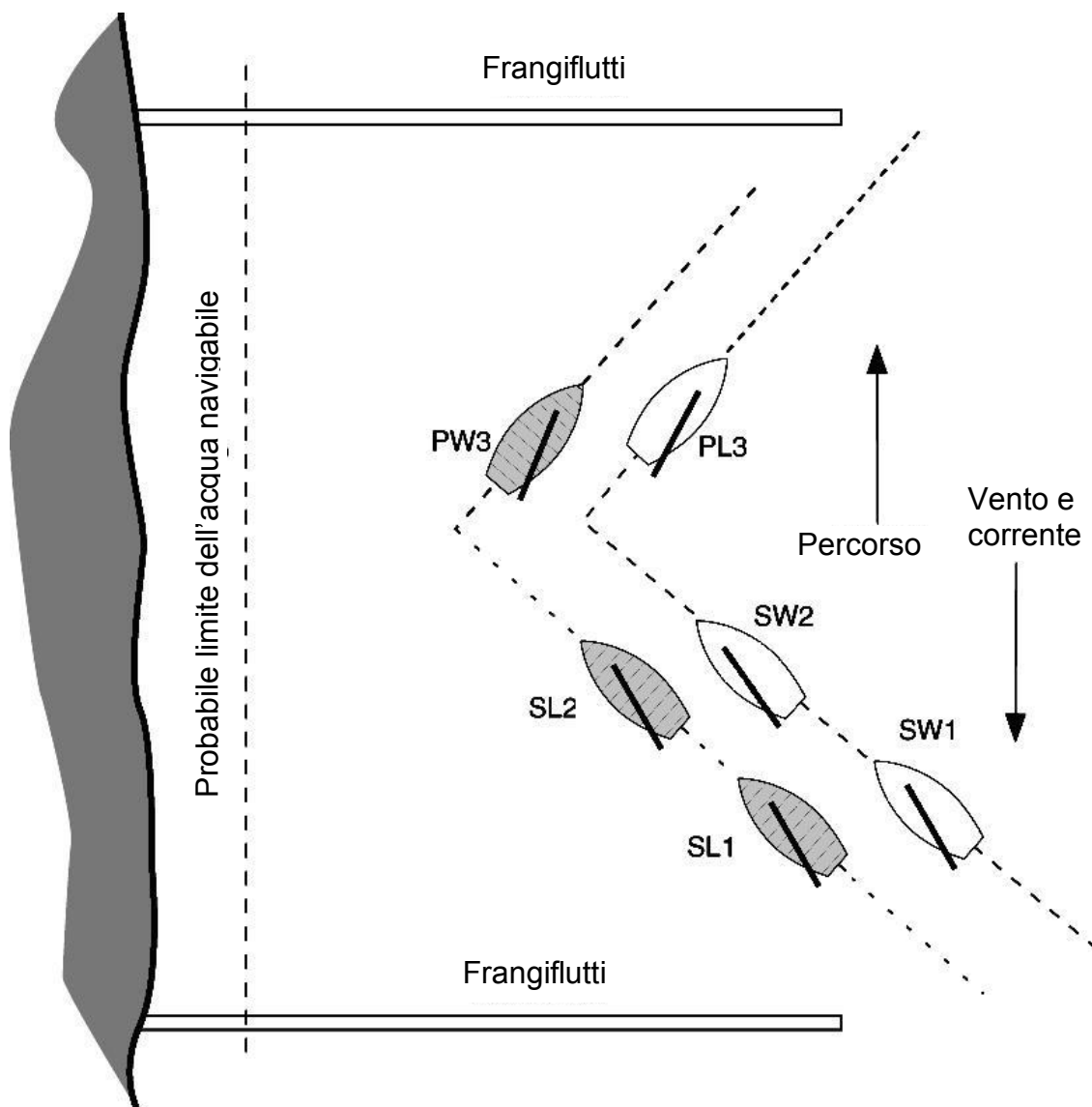
Regola 20.2: Spazio per virare ad un ostacolo; Rispondere

Quando una barca che si avvicina ad un ostacolo chiama spazio per virare prima del tempo necessario per iniziare la procedura descritta nella regola 20 per evitare l'ostacolo in sicurezza, infrange la regola 20.1(a). Tuttavia la barca richiamata deve rispondere anche se la chiamata infrange la regola 20.1(a). Una barca ingaggiata interna ha diritto a spazio tra la barca esterna e l'ostacolo per la regola 19.2(b) anche se ha virato ingaggiandosi all'interno.

I fatti per la domanda 1

Ci sono dei frangiflutti, che si protendono dalla costa ad intervalli quasi regolari, con ragionevole spazio e profondità di acqua fra di loro. Per stare nelle prime posizioni quando si naviga di bolina, con una corrente contraria, è vantaggioso bordeggiare entrando ed uscendo dall'area fra i frangiflutti adiacenti.

SL e SW, due piccole barche a bulbo, entrano ingaggiate nell'area descritta, di bolina stretta, mure a dritta. In assenza di SW, SL virerebbe in un punto in cui, con mure a sinistra e di bolina stretta passerebbe appena la testata del prossimo frangiflutti.



Domanda 1

Se SL avesse chiamato spazio per virare in posizione 2, SW avrebbe dovuto rispondere come stabilito dalla regola 20.2(c)?

Risposta 1

Affermativo. SW avrebbe dovuto rispondere come da regola 20.2(b) e (c), anche se in posizione 2 SL non era ancora in pericolo di arenarsi e la sua chiamata avrebbe quindi infranto la regola 20.1(a). Per evitare di infrangere la regola 20.1(a) SL non deve chiamare spazio prima del tempo necessario per iniziare la procedura descritta dalla regola 20 per evitare un'ostacolo in sicurezza..

Ulteriori fatti accertati per la domanda 2

SL non chiama spazio per virare. Quindi SW vira tra la posizione 2 e 3 in un punto in cui, dopo aver completato la virata, la sua rotta di bolina stretta passa appena sottovento la testata del successivo frangiflutti. Vedendo che SW inizia a virare, SL immediatamente inizia a virare anche lei.

Domanda 2

Dopo la posizione 2, PL (già SW) deve dare a PW (già SL) spazio per passare tra lei e il frangiflutti?

Risposta 2

Sì. Quando SW vira, SL è in grado di virare senza infrangere regole. Quando SW passa la posizione di prua al vento, l'ingaggio tra lei e SL cessa, poiché diventano barche su mure opposte che navigano con un angolo inferiore a 90 gradi rispetto al vento reale (vedi la definizione Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio). Un nuovo ingaggio inizia quando SL passa la prua al vento, da quel momento le barche sono nuovamente sulle stesse mure. Dopo che il nuovo ingaggio è iniziato PL, poggiando, può facilmente dare a PW spazio tra lei e il frangiflutti. Perciò si applica la regola 19.2(b) che impone a PL di dare quello spazio a PW, sempre che PL e PW rimangano ingaggiate.

GBR 1975/8

Caso 34

Regola 2: Corretto navigare

Regola 62.1(d): Riparazione

Regola 69.2: Comportamento sconveniente; Azione da parte di un Comitato delle Proteste

Ostacolare un'altra barca può costituire un'infrazione alla regola 2 e motivo per concedere riparazione ed iniziare un'azione ai sensi della regola 69.2.

I fatti

All'inizio della sesta ed ultima regata di un campionato il punteggio di A è tale che l'unica possibilità di perdere il primo premio è che B arrivi davanti ad essa e fra le prime tre delle 48 concorrenti. A taglia la linea di partenza in anticipo e viene richiamata con un megafono. A circa 70 o 100 metri oltre la linea di partenza A torna indietro, ma quando ha percorso solo 20 o 30 metri verso la linea, incrocia B che è partita regolarmente. Invece di continuare verso la zona di pre-partenza della linea, A torna indietro e inizia a ostacolare B coprendola da vicino.

Il comitato di regata richiama nuovamente A segnalando che si trova ancora oltre la linea di partenza, ottenendone un cenno di risposta, ma A continua a navigare sul percorso, ostacolando B durante tutto il lato al vento. Quando A e B raggiungono la boa di bolina sono rispettivamente penultima ed ultima, dopo di che A si ritira e B arriva, classificandosi al 22° posto.

Poiché al comitato di regata appare evidente che A ha continuato la prova esclusivamente con lo scopo di ostacolare B, la protesta per la regola 2. A, che è stata classificata OCS, riceve allora una squalifica non scartabile per infrazione alla regola 2. A presenta appello sostenendo che aveva creduto di essere ritornata e partita correttamente.

Decisione

L'appello di A è respinto. È chiaro dai fatti accertati che A sapeva di non essere partita come richiesto dalla regola 28.1, ed essa scelse di non farlo. I fatti non sono appellabili. Penalizzare A con una squalifica non scartabile per aver infranto la regola 2 è stato appropriato.

A non avrebbe infranto la regola 2 se fosse ritornata dalla parte di pre-partenza della linea di partenza e fosse partita e, dopo aver fatto ciò e senza infrangere intenzionalmente nessuna regola, avesse governato per raggiungere e sorpassare B e poi coprirla da vicino.

B avrebbe potuto chiedere riparazione e aveva il diritto di ottenerla per la regola 62.1(d).

I fatti dimostrano una grave violazione al comportamento sportivo e quindi alla regola 2. Un tale comportamento deliberato per vincere con mezzi sleali deve essere punito con severità. Il comitato delle proteste avrebbe potuto anche aprire un'udienza per la regola 69.2 il cui risultato sarebbe potuto essere la squalifica di A dall'intera serie di regate o una qualche altra azione come da regola 69.2(h).

NOR 1975/1

Caso 35

Regola 20.2(c): Spazio per virare ad un ostacolo; Rispondere

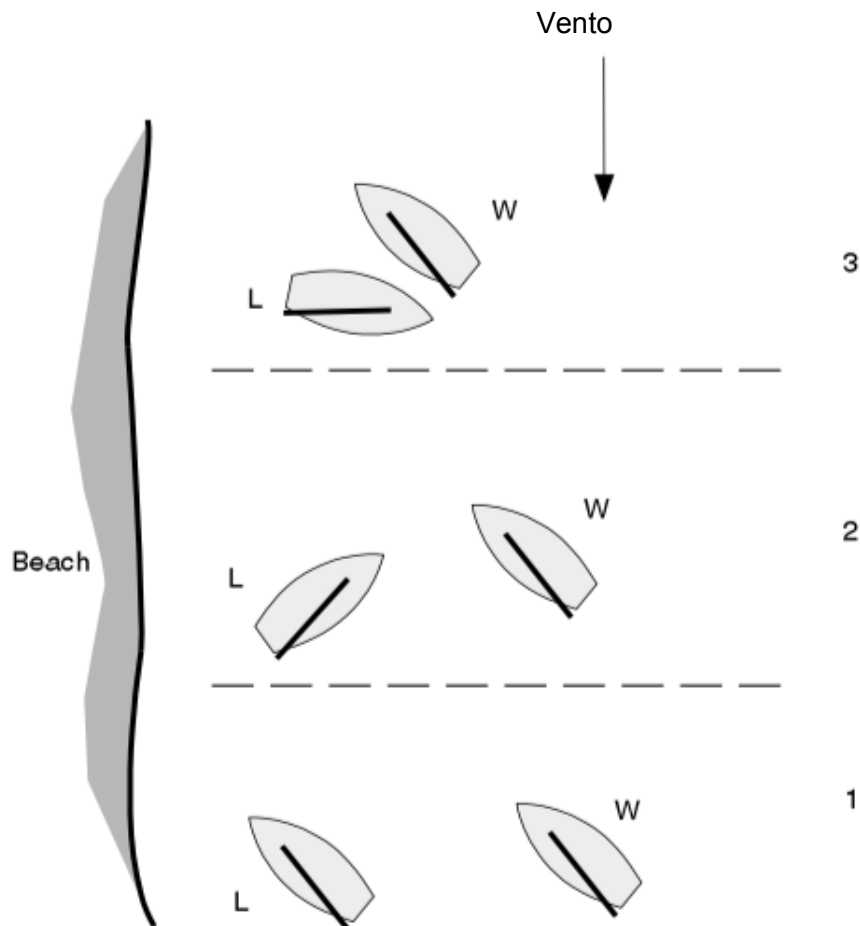
Quando una barca viene richiamata alla voce per ottenere spazio per virare ad un ostacolo e questa replica "Vira tu", e la barca che chiama è allora in grado di virare ed evitare la barca richiamata in modo marinaresco, la barca richiamata si è attenuta alla regola 20.2(c).

I fatti

Due barche di bolina stretta si avvicinano alla riva, L richiama W, chiedendo spazio per virare. W risponde "Vira tu" e così L vira immediatamente. Dopo aver virato L poggia in modo marinaresco e passa a poppa di W, tenendosi lontana di 1 metro o poco più.

L protesta W per la regola 20.2(c). Le barche erano lunghe 4,50 metri e il vento era moderato.

Il comitato delle proteste, stabilisce che W non ha dato spazio come richiesto dalla regola 20.2(c) e la squalifica. W presenta appello.



Decisione

L'appello di W viene accolto e la barca deve essere riammessa in classifica. L'azione di L dimostra che ha avuto spazio per virare ed evitare W. W pertanto ha assolto i propri obblighi secondo la regola 20.2(c).

USA 1976/189

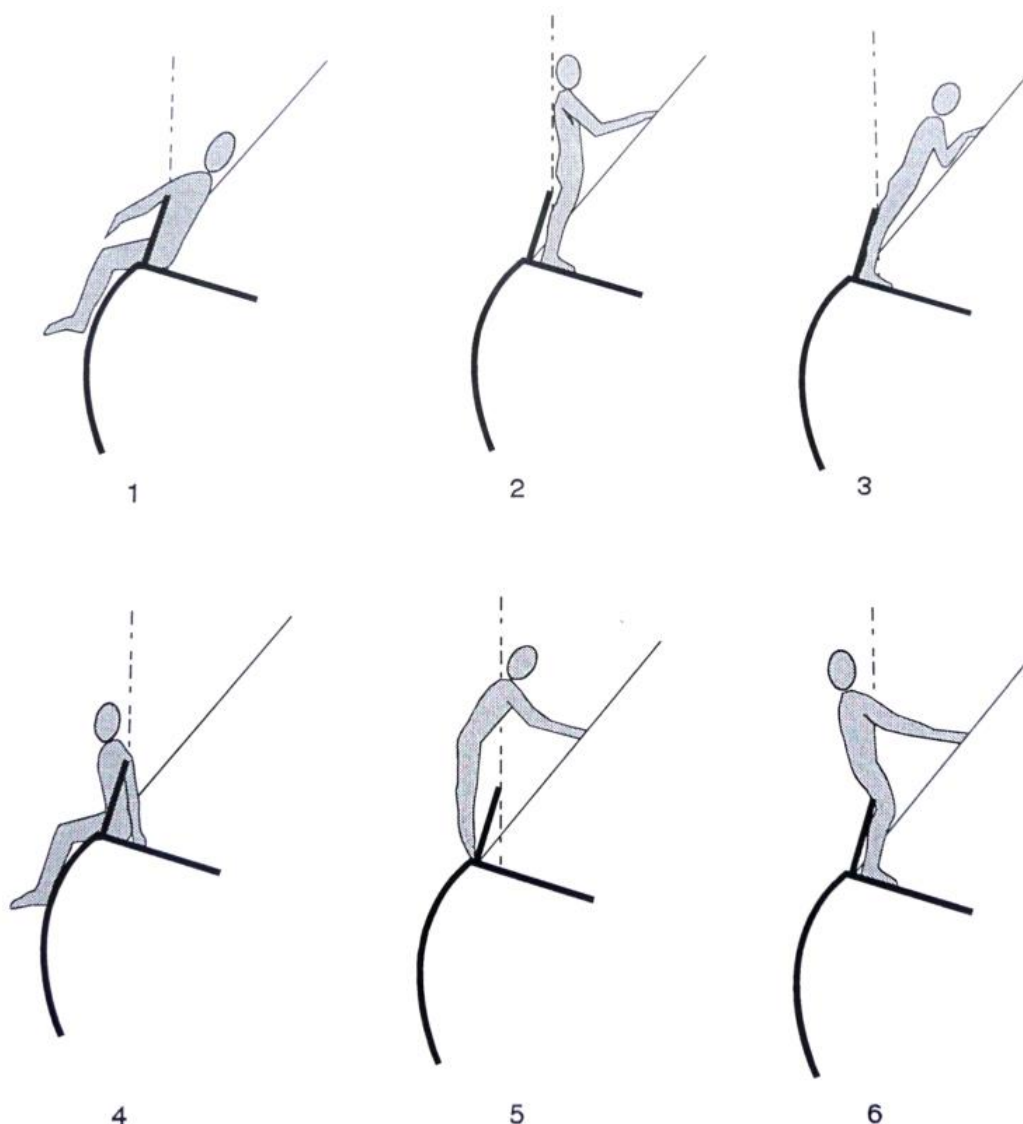
Caso 36

Regola 49.2: Posizione dell'equipaggio, draglie

Posizione dell'equipaggio rispetto alle draglie.

I fatti

Una barca di una classe d'altura, durante la bolina, in due occasioni aveva un membro dell'equipaggio posizionato per diversi minuti vicino alle sartie con i piedi sulla coperta e le gambe all'interno delle draglie, ma a contatto con queste. Mentre il suo torso era sostanzialmente diritto, parte di esso era esterno ad una linea immaginaria proiettata verticalmente dall'estremità superiore delle draglie. La barca venne squalificata per la regola 49.2 e presentò appello.



Decisione

Appello respinto. Per chiarire la regola il disegno mostra le possibili posizioni dell'equipaggio. La posizione 6 è la posizione del membro d'equipaggio dell'appellante. Le posizioni 1, 2 e 3 non infrangono la regola, mentre le posizioni 5 e 6 la infrangono. Sulle barche equipaggiate con una draglia, la posizione 4 infrange la regola. Sulle barche equipaggiate due draglie, un membro dell'equipaggio seduto in coperta con la faccia fuori bordo e la cintola all'interno del cavo inferiore e la parte superiore del suo corpo fuori dal cavo superiore, come mostra la posizione 4, non infrange la regola.

USA 1976/194

Caso 37

Regola 32.1(c): Riduzione o annullamento dopo la partenza

Regola 62.1(a): Riparazione

Ogni regata di una manifestazione è una regata distinta; in una manifestazione cui partecipano più classi, l'interruzione può essere opportuna per alcune classi, ma non per tutte.

I fatti

Nella terza prova di una manifestazione alla quale partecipavano circa 120 barche, suddivise in 15 classi d'altura con tutte le classi sullo stesso percorso, ci si accorse che una boa di lasco aveva arato per circa un miglio (1.6 km) dalla propria posizione originale. A causa di ciò numerose barche appartenenti a diverse classi presentavano richiesta di riparazione. Ciascuna delle barche delle ultime due classi impiegò più di un'ora per raggiungere la boa spostata. Nessuna delle barche di queste due classi richiese riparazione. Il comitato delle proteste annullava comunque la regata per tutte le classi. Le barche delle ultime due classi chiesero riparazione, sostenendo che la decisione di annullare la loro prova non era corretta. La riparazione veniva loro negata e le barche presentavano appello.

Decisione

Il comitato delle proteste ha errato nel non fare distinzione fra le differenti procedure secondo le quali si può annullare una regata. Il comitato di regata avrebbe potuto annullare la regata in forza della regola 32.1(c), in quanto la boa era fuori posizione. Non lo ha fatto e comunque sembrava soddisfatto della decisione di considerare valide le diverse regate.

Quando regatano contemporaneamente diverse classi, ogni classe sta compiendo una regata separata. Se il comitato delle proteste avesse considerato la questione classe per classe, prendendo in esame regata per regata, avrebbe concluso che non esistevano elementi o necessità per annullare la regata per le ultime due classi. Potevano esserci sufficienti elementi per giustificare l'annullamento della regata per alcune classi, ma il comitato delle proteste ha errato nell'applicare la stessa decisione anche alle classi nelle quali nessuna barca aveva presentato richiesta di riparazione. La sua decisione in tal senso è stata "un'azione non corretta", nei termini della regola 62.1(a). L'appello viene accolto e tutte le barche delle due classi in questione vengono reintegrate in classifica secondo l'ordine d'arrivo delle rispettive prove.

USA 1977/200

Caso 38

Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare (NIPAM)

Il Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare (NIPAM - IRPCAS in lingua inglese) si prefigge di garantire la sicurezza dei natanti in mare eliminando le situazioni che possono portare a collisioni. Quando le regole della Parte 2 RRS sono sostituite dalle regole del diritto di rotta NIPAM, queste effettivamente proibiscono ad una barca con diritto di rotta di modificare la rotta quando è vicina ad una barca obbligata a tenersi discosta.

I fatti

Circa alle 00:30 L e W navigano di poppa, mure a dritta, su rotte parallele distanziate di circa due lunghezze. W è la barca al vento, libera dalla poppa di L, alla quale si sta avvicinando sempre più. Le istruzioni di regata stabilivano che, dal tramonto alla levata del sole, le regole della parte 2 RRS erano sostituite dalle regole del diritto di

rotta delle NIPAM. L modifica la rotta verso dritta costringendo W a rispondere per evitare una collisione. W protesta L per il fatto che “è proibito orzare di notte”. Il comitato delle proteste ritiene giusta la protesta ai sensi delle NIPAM, Parte B, Sezione II, regola 17. L presenta appello, asserendo che il comitato delle proteste ha erroneamente applicato le NIPAM relative al caso in questione.

Decisione

La regola 13(a) NIPAM, stabilisce che “una nave che ne raggiunge un’altra deve lasciare libera la rotta alla nave raggiunta” e la regola 13(b) stabilisce: “Una nave deve essere considerata come una nave che ne raggiunge un’altra, quando si avvicina all’altra venendo da una direzione di più di 22,5° a poppavia del traverso di quest’ultima, cioè che si trova, relativamente alla nave che sta raggiungendo, in posizione tale che di notte potrebbe scorgere solo il fanale di poppa ma nessuno dei fanali laterali di quest’ultima.” Nel caso in questione W era la barca raggiungente. La regola 13(d) stabilisce: “Qualunque susseguente modifica di rilevamento fra le due navi non farà divenire la nave raggiungente una nave che incrocia entro il significato di questa regola, né la solleva dal suo obbligo di lasciare il passo alla nave raggiunta finché non è passata e diventata libera “.

La barca raggiunta, in questo caso L, ha obblighi verso la barca sopraggiungente. Questi sono dettagliati nella regola 17 che stabilisce: “Quando una delle due navi deve lasciare libera la rotta, l’altra deve mantenere immutata la rotta e la velocità“. E’ questa la regola che proibisce le manovre di regata conosciute come “orzata” quando le barche sono così vicine che l’orzata di L forza W a cambiare rotta per evitare il contatto.

Pertanto l’appello di L è respinto e la decisione del comitato delle proteste di penalizzarla viene confermata.

CAN 1976/32

Caso 39

Principio base: Le Regole e il Comportamento Sportivo

Regola 60.2(a): Diritto di protestare, diritto di chiedere riparazione o azioni per la regola 69

Un comitato di regata non ha nessun obbligo di protestare una barca. La primaria responsabilità per far rispettare le regole spetta ai concorrenti.

I fatti

Per tutta la serie di cinque regate, A aveva corso con un equipaggio di 3 membri. Al termine dell’ultima prova B, insieme ad altri, protestava A asserendo che questa aveva infranto una regola di classe che limita l’equipaggio a due. Questa era la prima protesta che veniva presentata sulla questione. La protesta fu dichiarata invalida perché nessuna delle barche protestanti aveva esposto la bandiera rossa, nonostante le barche fossero più lunghe di 6 metri. La decisione fu portata in appello, argomentando che il comitato di regata avrebbe dovuto protestare A di propria iniziativa in tutte le regate.

Decisione

Come previsto dalla regola 63.5, la protesta era invalida poiché nessuna bandiera rossa era stata esposta come prescritto dalla regola 61.1(a). L'accoglimento di questo appello porterebbe alla conclusione che un comitato di regata dovrebbe essere a conoscenza delle regole di classe di ogni classe e che, in aggiunta, esso dovrebbe avere l'obbligo di farle osservare quando gli associati stessi alla classe mancassero a tale obbligo. Un tale onere non grava certo sul comitato di regata ed inoltre la regola 60.2(a) è chiaramente discrezionale. Come stabiliscono i Principi di Base, le Regole ed il Comportamento Sportivo "Nello sport della vela i concorrenti sono governati da un insieme di regole che essi sono tenuti a osservare e far rispettare". La primaria responsabilità per far rispettare le regole spetta ai concorrenti

L'appello è respinto e la decisione del comitato delle proteste è confermata.

CAN 1977/35

Caso 40

Regola 46: Persona responsabile

Regola 75.1: Iscrizione a una regata

Salvo che sia diversamente stabilito dalle regole di classe, dal bando o dalle istruzioni di regata, il proprietario o la persona incaricata della barca è libera di decidere chi sta al timone in una prova, a condizione che non venga infranta la regola 46.

I fatti

In una serie di regate la barca A era stata iscritta dal proprietario che ne era stato al timone durante la prima prova. Nella seconda e terza regata era al timone un'altra persona che non risultava aver presentato una richiesta d'iscrizione. Il comitato di regata protestò A asserendo che aveva infranto la regola di Classe 11(e) nelle regate 2 e 3. La regola di Classe 11(e) stabiliva: "La distribuzione degli incarichi fra timoniere e prodiere sarà interamente a discrezione del timoniere a meno di differenti prescrizioni nelle istruzioni di regata".

Il comitato delle proteste, considerò A come non iscritta e non partente nelle regate 2 e 3 e la classificò DNS in queste regate affermando che la regola di Classe 11(e) non consentiva la sostituzione permanente al timone da parte del prodiere per un'intera regata o serie di regate, dato che l'unico scopo di tale sostituzione sarebbe stato quello di aumentare le possibilità della barca di vincere nella serie di regate. A presentò appello.

Decisione

L'appello di A è accolto. Il proprietario di una barca può incaricare un'altra persona di stare al timone. E' la barca ad essere iscritta alla regata (vedi regola 75.1), e, salvo diverse e specifiche disposizioni in materia contenute nelle regole di quella classe, nel bando o nelle istruzioni di regata (che non era in questo caso), è facoltà del proprietario o di altra persona incaricata decidere chi deve stare al timone in

qualunque momento, purché non venga infranta la regola 46. A viene reintegrata in classifica.

GBR 1977/2

Caso 41

Definizione: Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio

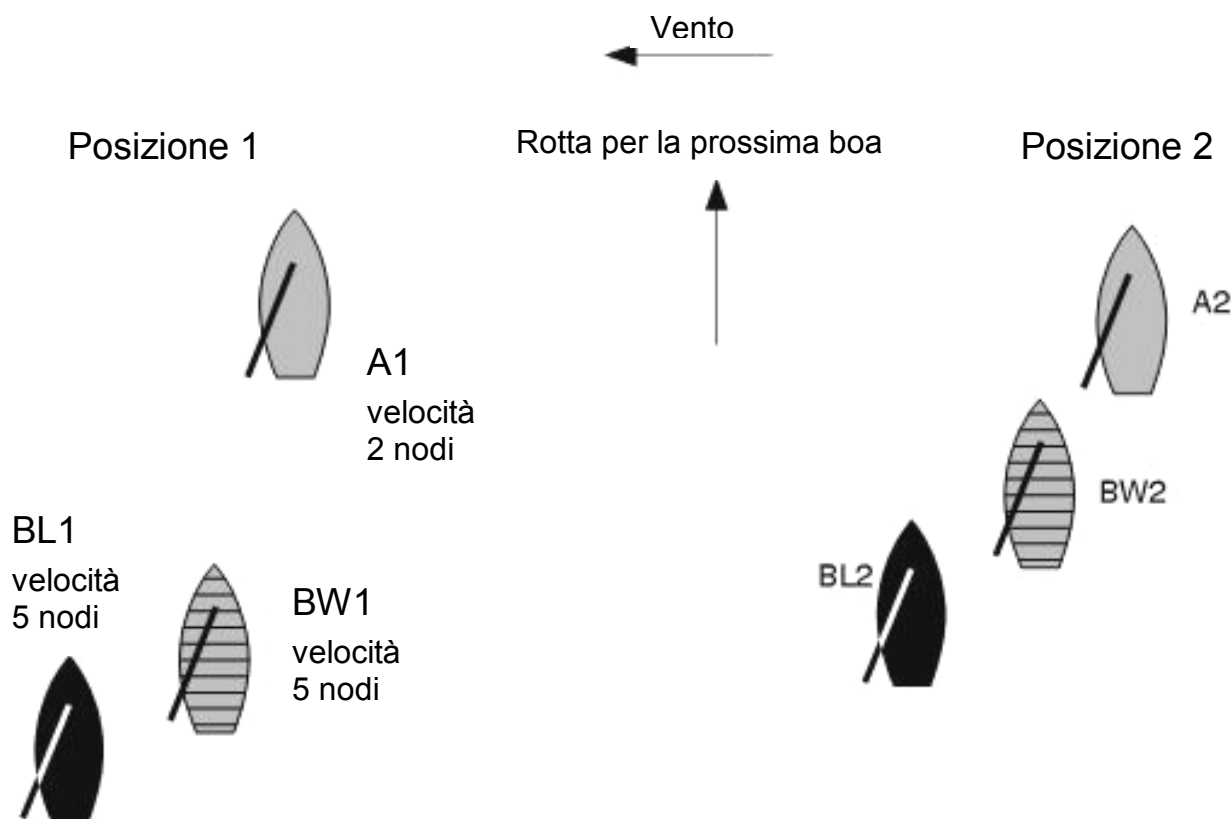
Definizione: Ostacolo

Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiati

Regola 12: Sulle stesse mure, non ingaggiate

Regola 19.2: Spazio per passare un ostacolo; Dare spazio ad un ostacolo

La discussione di come la regola 19.2(b) e la definizione: “Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio” si applicano quando due barche ingaggiate sulle stesse mure raggiungono e sorpassano sottovento una barca libera dalla prua sulle stesse mure. Non vi è obbligo di chiamare spazio ad un ostacolo, ma è prudente farlo.



I fatti

Le barche BL e BW, ingaggiate con mure a dritta, stanno raggiungendo la barca A, anch'essa mure a dritta, ma più lenta. Prima che le barche raggiungessero la posizione 1, BW aveva raggiunto BL da libera dalla poppa.

Domanda 1

Quali regole sono applicabili

- mentre BW e BL stanno raggiungendo A?

- dopo che BW si ingaggia sottovento ad A nella posizione 2?

Risposta 1

Poiché BW ha raggiunto BL da libera dalla poppa prima che le barche raggiungessero la posizione 1, la regola 17 non si applica tra BW e BL durante tutto l'incidente.

Mentre BW e BL stanno raggiungendo A, la regola 12 richiede che entrambe BL e BW si tengano discoste da A. Perciò A è un ostacolo per entrambe BL e BW. Comunque A non è un ostacolo continuo come indica chiaramente l'ultima frase della definizione di Ostacolo. BL può scegliere di passare A da entrambe le parti (vedi regola 19.2(a)). BL sceglie di passare A sottovento. Durante lo spazio di tempo in cui BW si trova tra BL e A e finché entrambe BW e BL sono libere dalla prua di A, la regola 19.2(b) impone a BL, barca esterna, di dare a BW, barca interna, spazio per passare tra lei e A, ostacolo.

Quando BW diventa ingaggiata con A le regole applicabili cambiano: BL diventa ingaggiata con A poiché BW è tra A e BL (vedi la quarta frase della definizione di Libera dalla poppa, libera dalla prua, ingaggio); la regola 12 cessa di essere applicabile; BL e BW ottengono il diritto di rotta su A per la regola 11 e quindi A cessa di essere un ostacolo per BW e BL, e BL diventa un ostacolo per BW e A. Inizialmente la regola 15 richiede a BL e BW di dare ad A spazio per tenersi discosta e, non appena è in grado di farlo, A, per la regola 19.2(b), deve dare a BW lo spazio per passare tra A e BL.

Domanda 2

Una barca, se ha diritto di spazio per la regola 19.2(b), deve dare un richiamo alla voce per ottenere spazio?

Risposta 2

No, una barca che ha diritto di spazio per la regola 19.2(b) non è obbligata a dare un richiamo alla voce per avere spazio, benché sia prudente farlo per evitare malintesi.

GBR 1977/6

Caso 42 Cancellato

Caso 43

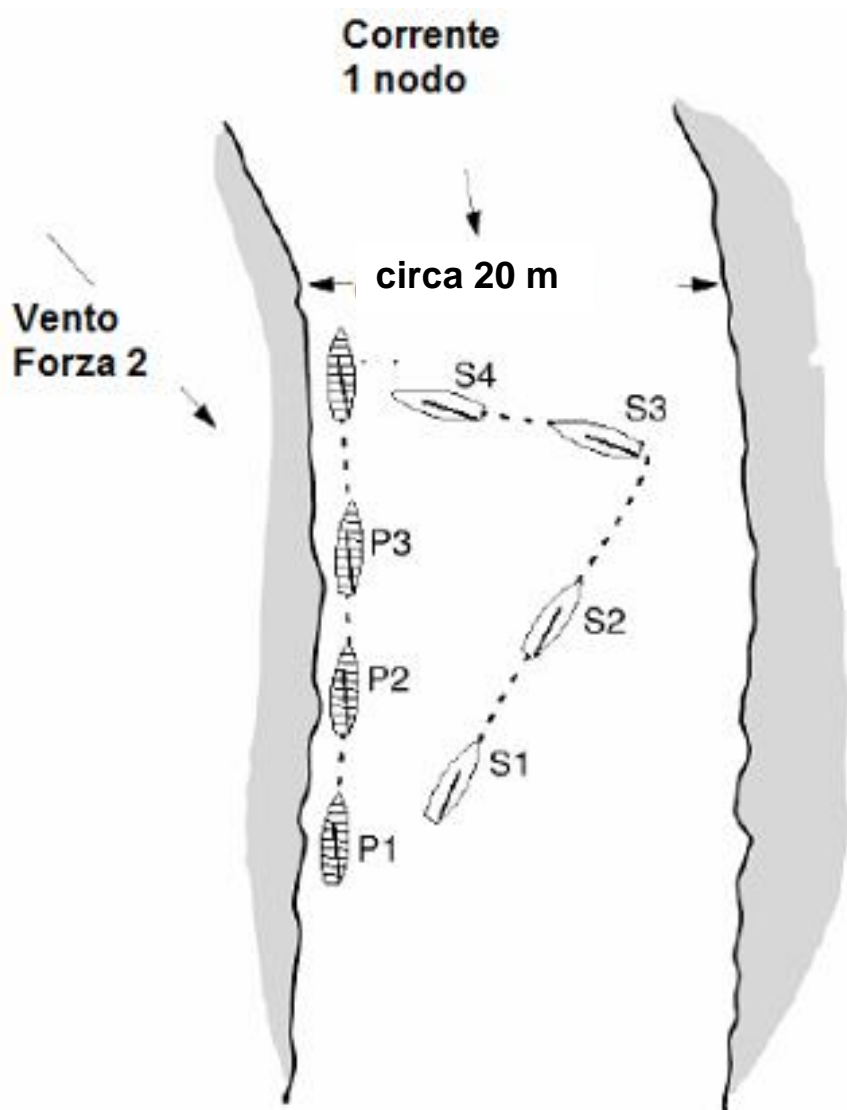
Definizione: Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio

Regola 10: Su mure opposte

Regola 14: Evitare il contatto

Regola 19.2(b): Spazio per passare un ostacolo; Dare spazio ad un ostacolo

Una barca di bolina stretta, mure a sinistra, che sta navigando parallelamente e vicino a un ostacolo continuo deve tenersi discosta da una barca che ha completato la sua virata su mure a dritta e che sta avvicinandosi su di una rotta di collisione.



I fatti

P sta risalendo il fiume di bolina stretta mure a sinistra vicinissima alla sponda. S non riesce a stringere quanto P ed è costretta ad allontanarsi dalla riva. S quindi vira su mure a dritta ed immediatamente grida " Mure a dritta" a P. P continua nella sua rotta e quando arriva in una posizione in cui non può orzare senza urtare la sponda o poggiare senza collidere con S, allora grida per avere spazio.

Domanda

Quale regola o regole si applicano?

Risposta

P è soggetta alla regola 10 e deve tenersi discosta. P, per la regola 14, deve anche evitare il contatto se ragionevolmente possibile. S acquisisce il diritto di rotta su P quando vira su mure a dritta, ma deve attenersi alle regole 13 e 15. S si attiene alla regola 13 in quanto non vira vicino a P tanto da obbligarla ad azioni per evitare collisioni prima di aver raggiunto una rotta di bolina stretta. Dopo aver acquisito il diritto di rotta su P per la regola 10, S rispetta la regola 15 dando inizialmente spazio a P per tenersi discosta.

La regola 19.2(b) non è applicabile poiché S e P sono su opposte mure con rotta inferiore a 90 gradi rispetto al vento reale e quindi non sono ingaggiate tra le posizioni 3 e 4 (vedi l'ultima frase della Definizione: Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio). La regola 20 non si applica perché P e S non sono sulle stesse mure. Quindi S non è obbligata a dare a P spazio in risposta alla sua chiamata di spazio. Tuttavia dopo che è chiaro che P non si sta tenendo discosta, la regola 14 impone a S, se ragionevolmente possibile, di evitare il contatto con P. S potrebbe rischiare la squalifica se avviene un contatto che causa danni o lesioni.

GBR 1978/5

Caso 44

Regola 60: Diritto di protestare, diritto di chiedere riparazione o azioni per la regola 69

Regola 62.1(a): Riparazione

Regola 84: Regole vigenti

Una barca non può protestare un comitato di regata per la violazione di una regola. Tuttavia può chiedere riparazione, ed ha il diritto di ottenerla, se viene stabilito che, non per sua colpa, il suo punteggio è stata significativamente peggiorato da un'azione non corretta o da una omissione del comitato di regata.

I fatti

Le istruzioni di regata in un evento multi-classe, al punto 18 stabilivano che la linea di partenza e la prima boa fossero posate in modo che il primo lato fosse al vento. Dopo che il comitato di regata fece come detto e diede la partenza alla prima classe, il vento ruotò di 55 gradi. La classe Finn era la successiva a partire, ma la prima boa non poteva essere spostata poiché la classe precedente stava ancora navigando verso la boa e ne era vicina. Alla partenza dei Finn, nessuno avrebbe potuto prendere la prima boa con un solo bordo, ma in seguito, un'ulteriore rotazione del vento lo rese possibile. La barca A "protestava il comitato di regata", sostenendo che, in conformità alla regola 84 ed alla definizione di Regole, il punto 18 delle istruzioni di regata costituiva una regola che il comitato di regata aveva infranto.

Il comitato delle proteste si convinse che il primo lato del percorso non era un lato "al vento" secondo gli intendimenti delle istruzioni di regata. D'altro canto il comitato non trovò alcun elemento per sostenere che, ai sensi della regola 62.1 (a), il punteggio di A nella prova o serie fosse stato, non per sua colpa, peggiorato dal fatto che il primo lato non era "al vento". Il comitato delle proteste decretò la conferma dei risultati della regata.

A presentò appello sostenendo che la sua protesta non era basata su di una richiesta di riparazione secondo la regola 62.1(a), ma semplicemente sul fatto che il comitato di regata non si era attenuto al punto 18 delle istruzioni di regata, una regola, nonché alla regola 84 che vincola il comitato di regata al rispetto delle regole. Il comitato delle proteste aveva basato la propria decisione sulla regola 62.1(a), formulando una decisione non corretta. Considerare valida una prova quando questa non era stata

disputata in conformità alle regole, costituiva una violazione alla regola 84 e non poteva rientrare nell'ambito della regola 62.1(a).

Decisione

Il Regolamento di Regata non consente che un comitato di regata sia protestato o penalizzato; tuttavia una barca può chiedere riparazione (vedi regola 60). Il comitato delle proteste accettò di considerare le lamentele di A come se si trattasse di una richiesta di riparazione ai sensi della regola 62.1(a). Non si trovarono prove che il punteggio di A fosse stato peggiorato da un'azione o un'omissione del comitato di regata. Di conseguenza l'appello è respinto.

GBR 1978/8

Caso 45

Definizione: Arrivo

Regola 62.1(a): Riparazione

Regola 64.2: Decisioni in tema di riparazione

Quando una barca non arriva correttamente a causa di un errore del comitato di regata, ma nessuna delle barche in regata guadagna o perde nel punteggio, una forma corretta e appropriata di riparazione è classificare tutte le barche nell'ordine in cui hanno attraversato la linea di arrivo.

I fatti

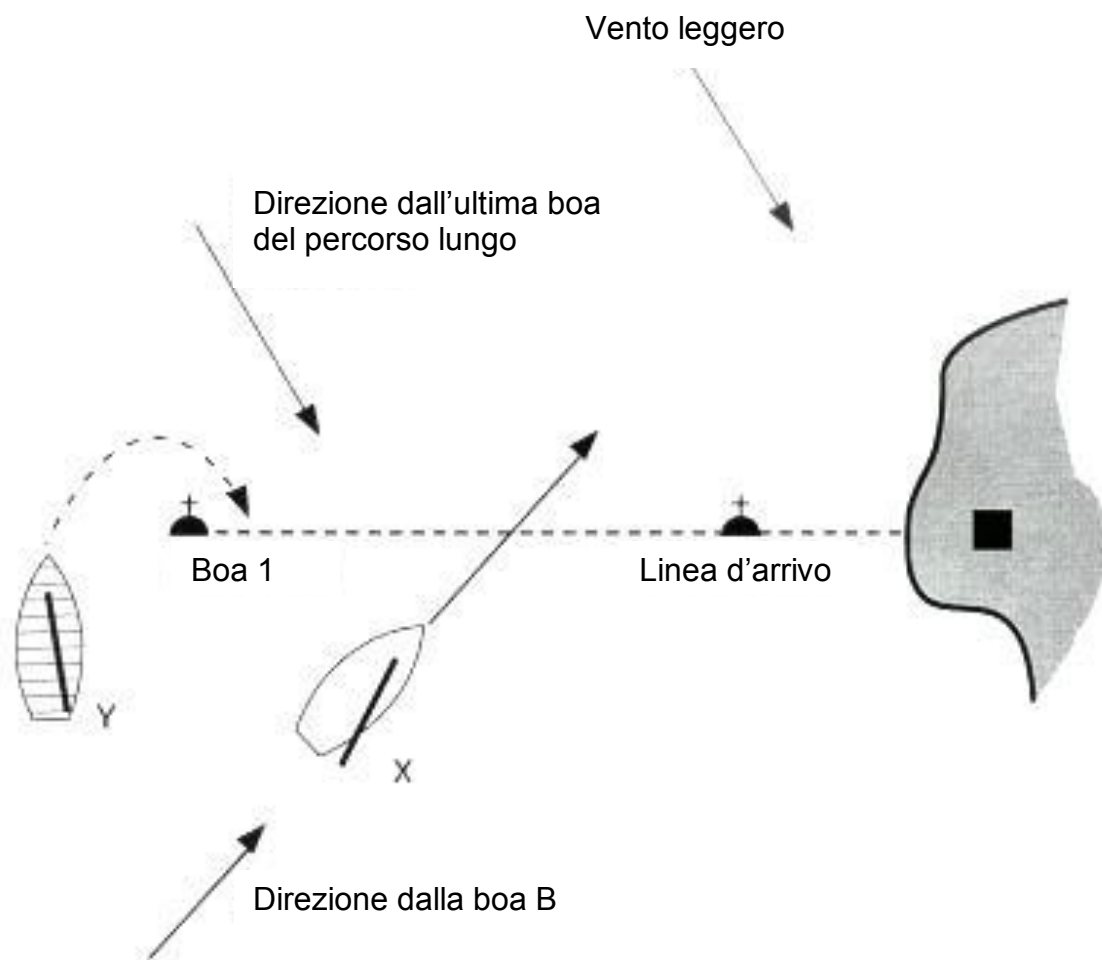
Quel giorno la classe corse due regate. Dopo la prima regata in cui le barche arrivarono lasciando la boa 1 a dritta, il vento divenne leggero. Di conseguenza l'ufficiale di regata decise di accorciare la seconda regata e pubblicò una modifica alle istruzioni di regata che specificava che, sebbene la boa B fosse l'ultima da girare, la boa 1 doveva essere lasciata a dritta. La stessa boa era usata per la linea di arrivo di un'altra regata e l'ufficiale di regata era stato consigliato di non posare percorsi che avrebbero potuto indurre differenti barche a passare la boa di arrivo o attraversare la linea da direzioni opposte.

X e due altre barche arrivarono lasciando la boa 1 a sinistra e vennero classificate DNF. Y, seguita dal resto della flotta, compì il percorso come prescritto dalla modifica alle istruzioni di regata, lasciando la boa 1 a dritta. Così passarono la linea d'arrivo "a uncino" come mostra il disegno.

X chiese riparazione asserendo che il comitato di regata non aveva applicato correttamente la definizione di Arrivo assegnando la prima posizione a Y, mentre X era stata la prima barca ad arrivare conformemente alla definizione. Il comitato delle proteste diede ragione a X e alle altre due barche che arrivarono correttamente e le rimise in classifica. Per le barche arrivate dall'altra parte il comitato delle proteste si avvale della discrezione prevista dalla regola 64.2 di "adottare un provvedimento che sia più equo possibile per tutte le barche coinvolte" ed aggiustò i punteggi della regata secondo l'ordine in cui le barche attraversarono la linea di arrivo.

X si appellò contro il nuovo ordine di arrivo, sostenendo che il testo della definizione di Arrivo fosse inequivocabile e affermando che un tale aggiustamento fosse in

conflitto con la definizione e vanificasse il suo scopo, che, egli riteneva, fosse quello di prevenire gli arrivi “a uncino”.



Decisione

L'appello di X è respinto. Poiché le Istruzioni di regata che erano in conflitto con la definizione di Arrivo erano invalide, la loro pubblicazione fu un'azione non corretta da parte del comitato di regata cosa che permise alle tre barche di ricevere riparazione come da regola 62.1(a). Nessuna delle barche in regata guadagnò o perse come risultato dell'errore del comitato di regata, così la riparazione concessa fu appropriata. Fu quindi il provvedimento più equo possibile per tutte le barche coinvolte, come previsto dalla regola 64.2.

GBR 1979/1

Caso 46

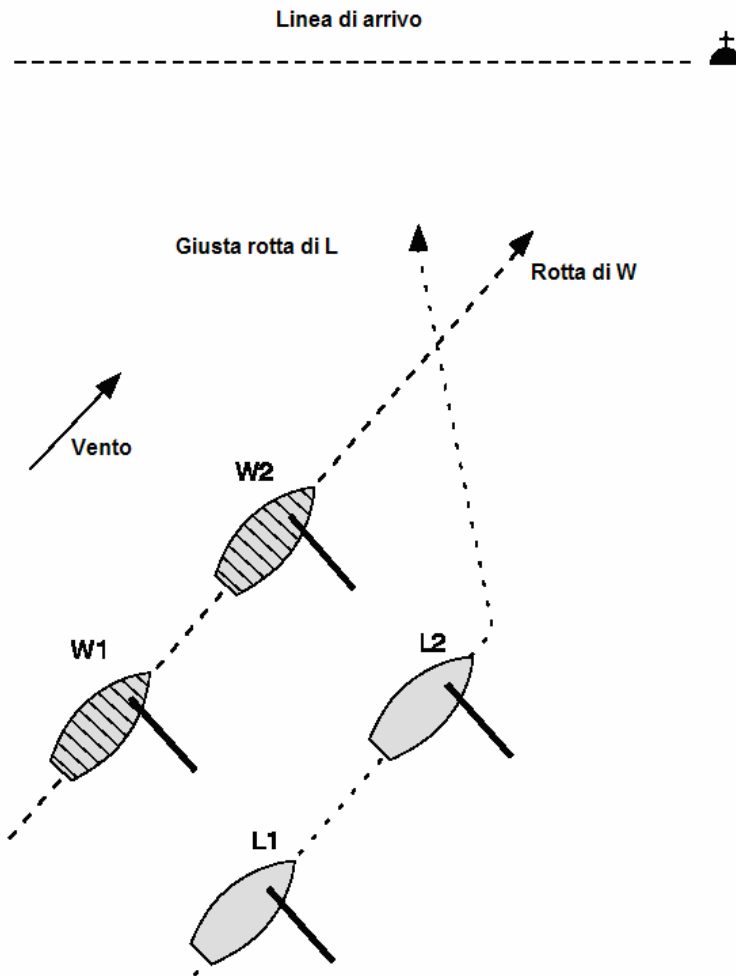
Definizione: Giusta Rotta

Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiate

Regola 16.1: Cambiare rotta

Regola 17: Sulle stesse mure, giusta rotta

Una barca sottovento ha il diritto di orzare fino alla propria giusta rotta, anche quando abbia stabilito un ingaggio sottovento dalla posizione libera dalla poppa ed entro due sue lunghezze dalla barca al vento.



I fatti

Per qualche tempo W aveva navigato quasi in poppa piena con una rotta in direzione dell'estremità destra della linea di arrivo quando L, dalla posizione libera dalla poppa, si ingaggia sottovento a W entro due sue lunghezze. In assenza di W, L avrebbe navigato su di una rotta più al vento direttamente verso la linea di arrivo. Per fare ciò L richiama alla voce W affinché questa vada all'orza, ma non ottiene risposta. L grida ancora ed orza fino a una posizione molto vicina a W, ma W continua a non rispondere. L interrompe l'orzata e riprende la poppa subito prima che potesse avvenire un contatto. L protesta per la regola 11.

Il comitato delle proteste ritiene che non sia stato sufficientemente provato che W sarebbe arrivata prima navigando su di una rotta più all'orza. Pur ammettendo che ci possa anche essere un contrasto fra la rotta di una barca al vento e quella di una sottovento, quando una barca raggiunge un'altra da una posizione di libera dalla poppa non ha il diritto di forzare la barca al vento a navigare oltre la sua giusta rotta.

La protesta viene quindi respinta ed L presenta appello, reclamando il proprio diritto ad orzare fino alla propria giusta rotta secondo la regola 17.

Decisione

La regola 11 stabilisce che, quando due barche sulle stesse mure sono ingaggiate, la barca al vento deve tenersi discosta. Le azioni di una barca sottovento sono comunque limitate dalle regole 16.1 e 17. In questo caso, quando L ha orzato, vi era

spazio sufficiente per W per potersi tenere discosta; pertanto L non ha infranto la regola 16.1. Il comitato delle proteste, pur non dichiarandolo esplicitamente, ha riconosciuto che la giusta rotta di L è quella che va diretta verso la linea di arrivo. Una rotta diretta verso la linea era non solo più breve, ma avrebbe anche consentito ad entrambe le barche un'andatura più veloce. Se L non aveva il diritto di navigare sopra la sua giusta rotta, aveva tuttavia il diritto di orzare fino alla sua giusta rotta, anche se aveva stabilito un ingaggio dalla posizione di libera dalla poppa ed entro le due sue lunghezze. Conseguentemente L non ha infranto la regola 17.

La giusta rotta di W non è rilevante ai fini dell'applicazione delle regole in questo incidente. A lei era richiesto di tenersi discosta da L. Quando L orza, deve dare a W spazio per tenersi discosta come previsto dalla regola 16.1. Nel momento in cui L è costretta a interrompere l'orzata e poggiare per evitare il contatto, W infrange la regola 11. Quindi l'appello di L è accolto e W viene squalificata per aver infranto la regola 11.

USA 1979/224

Caso 47

Regola 2: Corretto navigare

Una barca che deliberatamente fa un richiamo alla voce "Mure a dritta" ben sapendo di essere mure a sinistra, non si comporta correttamente ed infrange la regola 2.

I fatti

Un timoniere esperto su di una barca mure a sinistra richiama alla voce gridando "Mure a dritta" ad un principiante che, benché mure a dritta, non è sicuro di sé stesso e, probabilmente temendo di trovarsi con la barca sfondata, vira su mure a sinistra per evitare una collisione. Non viene presentata alcuna protesta. Una scuola di pensiero considera corretto un tale modo di agire, poiché se un timoniere non conosce le regole, è peggio per lui. Un'altra scuola di pensiero rifiuta questa argomentazione, ritenendo che ingannare un concorrente in questo modo è chiaramente contrario allo spirito del Regolamento di Regata

E' risaputo che tali stratagemmi sono spesso usati, particolarmente ai danni dei novellini.

Domanda

In questo caso, oltre all'infrazione alla regola 10, la barca mure a sinistra ha infranto anche la regola 2?

Risposta

Una barca che intenzionalmente dà un richiamo alla voce "Mure a dritta" ben sapendo di essere mure a sinistra, non si comporta correttamente ed infrange la regola 2. Il comitato delle proteste può prendere in considerazione la possibilità di un'azione per la regola 69.

GBR 1980/1

Caso 48

Regola 63.2: Udienze; Tempo e luogo dell'udienza, tempo alle parti per prepararsi

La Parte 5 del regolamento di regata si prefigge di proteggere le barche dall'esecuzione di procedure ingiuste, non di procurare scappatoie per i protestati. Una barca protestata ha il dovere di proteggersi agendo ragionevolmente prima dell'udienza.

I fatti

La barca Y veniva protestata dalla barca X per un incidente tra di loro. La barca Y veniva squalificata e presentava appello.

Il suo appello si basava sul fatto che, in contrasto alla regola 63.2, il timoniere di Y era venuto a conoscenza dell'udienza solo quando gli era stato richiesto di essere presente alla stessa e che gli era stata negata la possibilità di leggere la protesta fuori della sala dell'udienza, mentre gli era stato richiesto di leggerla durante lo svolgimento dell'udienza stessa e, infine, che non gli era stato concesso un tempo ragionevole per preparare la difesa.

Per contro il comitato delle proteste, riguardo all'appello, commentava come segue: l'orario dell'udienza era stato esposto all'albo ufficiale; la protesta di X era stata depositata presso la segreteria della regata, disponibile alla lettura ben più di un'ora prima dell'orario dell'udienza; il timoniere di X aveva informato il timoniere di Y di aver presentato la protesta; questi non aveva fatto nulla per preparare una difesa; era stato necessario farlo chiamare dalla sala da pranzo del club, quando il comitato delle proteste, la parte avversa ed i testimoni erano riuniti e pronti a procedere.

Decisione

L'appello di Y è respinto per le ragioni fornite dal comitato delle proteste nei suoi commenti. Il timoniere di Y era a conoscenza del fatto che la sua barca era stata protestata ed era suo dovere proteggersi agendo in maniera responsabile, il che comprende l'esame e la lettura del modulo di protesta di X e l'uso dell'ampio tempo concesso per preparare la propria difesa.

GBR 1980/5

Caso 49

Regola 19.2(b): Spazio per passare un ostacolo; Dare spazio ad un ostacolo

Regola 21(a): Esoneri

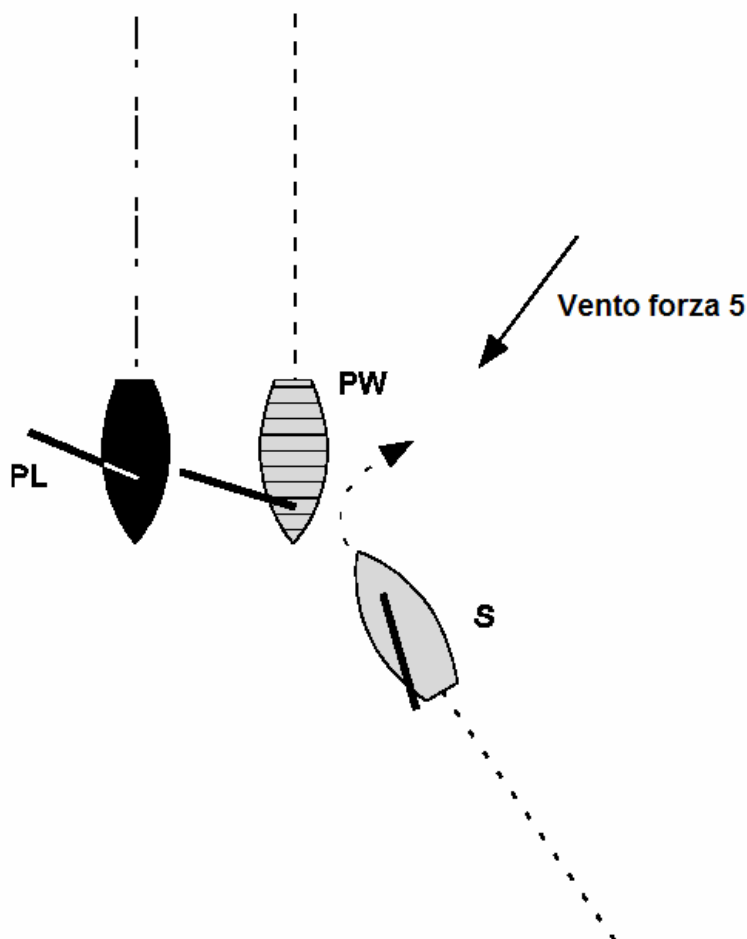
Regola 63.3: Udienze; Diritto di essere presenti

Regola 64.1(a): Decisioni; Penalità ed esoneri

Quando due proteste scaturiscono dallo stesso incidente o da incidenti molto strettamente collegati, è consigliabile discuterle congiuntamente nella stessa udienza, alla presenza di tutte le barche coinvolte.

I fatti

In condizioni di mare da mosso ad agitato e con vento fresco S, sulla sua giusta rotta di bolina stretta con mure a dritta, è in una rotta di collisione con PW e PL che sono su un altro lato del percorso ingaggiate fra loro al gran lasco mure a sinistra. Le attrezzature di PW e di S si toccano benché quest'ultima abbia bruscamente orzato, nel tentativo di evitare il contatto; non si verificano danni o lesioni.



Da quest'incidente scaturiscono due proteste che sono discusse separatamente. Nella prima protesta, S contro PW, quest'ultima viene squalificata per la regola 10. I fatti accertati non fanno alcuna menzione di PL. Nella seconda protesta, PW contro PL, PL dichiarava di sapere che S stava convergendo verso PW e PL, che PW avrebbe probabilmente avuto bisogno di spazio da PL per evitare una possibile seria collisione, e che la situazione si stava sviluppando rapidamente. PL viene squalificata per la regola 19.2(b) per non aver dato a PW spazio per tenersi discosta da S, che era un ostacolo. PW presenta appello sulla decisione del comitato delle proteste che la squalifica per la regola 10.

Decisione

In casi di questa natura entrambe le proteste dovrebbero essere discusse congiuntamente alla presenza di tutte le barche coinvolte. Questo garantisce a tutti l'ascolto di tutte le testimonianze date sull'incidente al comitato delle proteste come previsto dalla regola 63.3. Se questa procedura fosse stata seguita, il comitato delle proteste avrebbe appreso che la collisione fra PW e S era stata causata dall'impossibilità di PW di poggiare poiché PL non le dava spazio per poterlo fare e,

come previsto sia dalla regola 21(a) sia dalla regola 64.1(a), PW sarebbe stata esonerata dall'aver infranto la regola 10.

L'appello di PW è accolto. PW viene esonerata dall'infrazione alla regola 10 e riammessa in classifica. La decisione del comitato delle proteste di squalificare PL per infrazione alla regola 19.2(b) è confermata.

GBR 1981/6

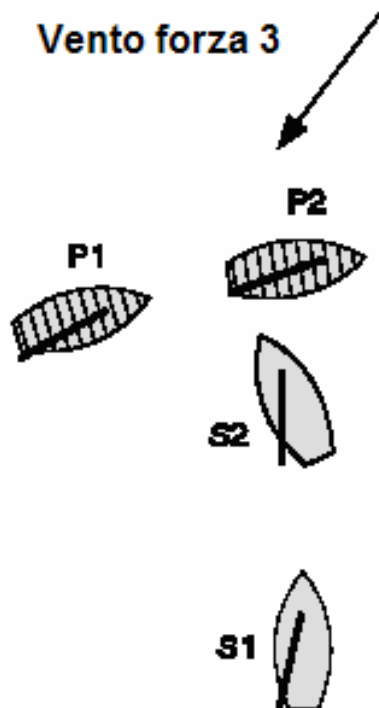
Caso 50

Definizione: Tenersi discosta

Regola 10: Su mure opposte

Regola 14: Evitare il contatto

Quando un comitato delle proteste accerta che in un incidente mure a dritta - mure a sinistra, S (mure a dritta) non ha cambiato rotta e che da parte della stessa S non c'è stato mai un vero e ragionevole timore di collisione, la protesta deve essere respinta. Quando il comitato delle proteste accerta che S ha cambiato rotta e che esisteva un ragionevole dubbio che P (mure a sinistra) potesse incrociare a prua di S senza modifica di rotta da parte di quest'ultima, allora P deve essere squalificata.



I fatti

In un lato al vento P va all'incrocio con S, seguendo una rotta per passare a prua di S. S poggia, espone la bandiera di protesta, segnalando a P la propria intenzione di protestare. Le barche sono a bulbo, identiche, di 27 piedi (8m), e il vento è Forza 3.

S protesta in base alla regola 10 affermando di aver dovuto poggiare per evitare la collisione con P. Il comitato delle proteste non dà seguito alla protesta di S affermando che: “La necessità di cambiare rotta non è stata provata, a causa delle testimonianze contrastanti rese dai due timonieri”. S presenta appello.

Decisione

Le proteste per la regola 10 che si riferiscono ad incidenti senza contatto sono estremamente comuni ed i comitati delle proteste tendono a gestirle in modi diversi. Alcuni comitati attribuiscono alla barca con mure a sinistra l'onere di provare in maniera definitiva che essa sarebbe riuscita a passare liberamente a prua della barca mure a dritta, anche quando le prove addotte da quest'ultima sono a malapena credibili. Ma la regola 10 non prevede alcun onere della prova. Altri comitati delle proteste sono riluttanti ad accogliere proteste per la regola 10 in assenza di un contatto, a meno che la barca mure a dritta non fornisca prove conclusive che il contatto si sarebbe verificato in assenza di un suo cambiamento di rotta. Nessuno di questi modi di procedere può essere definito corretto.

Il disegno di S, più tardi confermato dal comitato delle proteste, mostra che questa ha poggiato per evitare il contatto mentre quello di P, non confermato dal comitato delle proteste, mostra una collisione di poco mancata, se S non avesse poggiato. P non ha negato, né confermato che S abbia poggiato, ma ha dichiarato che se anche l'avesse fatto, questa manovra non sarebbe stata certamente necessaria.

In tali circostanze, una barca con mure a dritta non deve avere la necessità di mantenere la propria rotta allo scopo di provare, entrando in contatto con la barca mure a sinistra, che la collisione era inevitabile. Inoltre, così facendo, andrebbe ad infrangere la regola 14. In sede di udienza di protesta, S deve dimostrare o che si sarebbe verificato un contatto, se avesse mantenuto la propria rotta, oppure che vi era un dubbio sufficiente circa la possibilità per P di poter incrociare in sicurezza davanti alla sua prua, tale da creare in S un ragionevole timore di un contatto e che non era assolutamente verosimile che S avrebbe potuto fare a meno di “manovrare per evitare contatti “ (vedi la Definizione di Tenersi Discoste).

Nella propria difesa, P deve presentare prove adeguate per dimostrare che S non ha cambiato rotta o che P avrebbe potuto incrociare in sicurezza a prua di S e che S pertanto non aveva necessità di fare manovre per evitare contatti. Quando un comitato delle proteste accerta, dopo aver considerato tutte le prove, che S non ha cambiato rotta, oppure che non esisteva un reale e ragionevole timore di collisione da parte sua, questo comitato non dovrebbe dare seguito alla protesta. Quando invece il comitato si convince che S ha effettivamente cambiato rotta, che c'era un ragionevole dubbio che P potesse incrociare a prua e che S era giustificata nell'iniziare azioni per evitare contatti poggiando, allora P dovrebbe essere squalificata.

Dall'esame dei fatti come vengono illustrati dal disegno e dalla relazione del comitato delle proteste, la possibilità di P di incrociare a prua di S appare, nel migliore dei casi, incerta. L'appello di S è accolto e P squalificata.

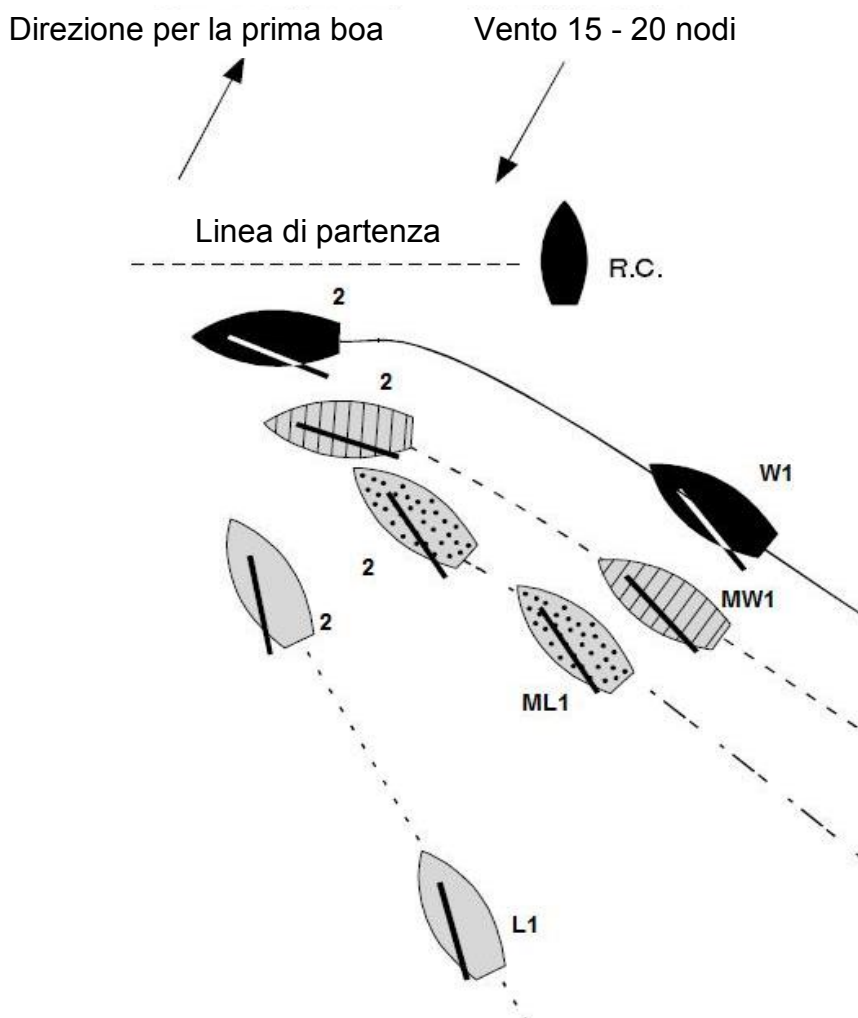
CAN 1981/58

Caso 51

Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiate

Regola 64.1(a): Decisioni; Penalità ed esoneri

Un comitato delle proteste deve esonerare le barche quando sono state costrette ad infrangere una regola come risultato dell'infrangere a una regola da parte di un'altra barca.



I fatti

Il disegno mostra le rotte di quattro barche d'altura approssimativamente tra trenta e quindici secondi prima del loro segnale di partenza. Nella posizione 2 MW era costretta a poggiare per evitare la collisione con W, e conseguentemente anche ML e L erano ugualmente forzate a poggiare per evitare la barca sopravvento a ciascuna di loro. Non ci fu contatto tra nessuna delle barche. Se W avesse tenuto una rotta per tenersi discosta, avrebbe tagliato la linea di partenza prima del suo segnale di partenza. Ciascuna barca sottovento richiamò la barca che le era al vento e ciascuna protestò la barca o le barche sopravvento ad essa.

Il comitato delle proteste squalifica W, MW e ML, giustificando la propria decisione nei riguardi delle barche che si trovano nel mezzo con l'affermazione che: "Non prendere tale decisione significherebbe limitare l'efficacia della regola 11, poiché tutte le

barche, eccetto quella più al vento di tutti, sarebbero risultate immuni dalla squalifica”. MW e ML presentano appello.

Decisione

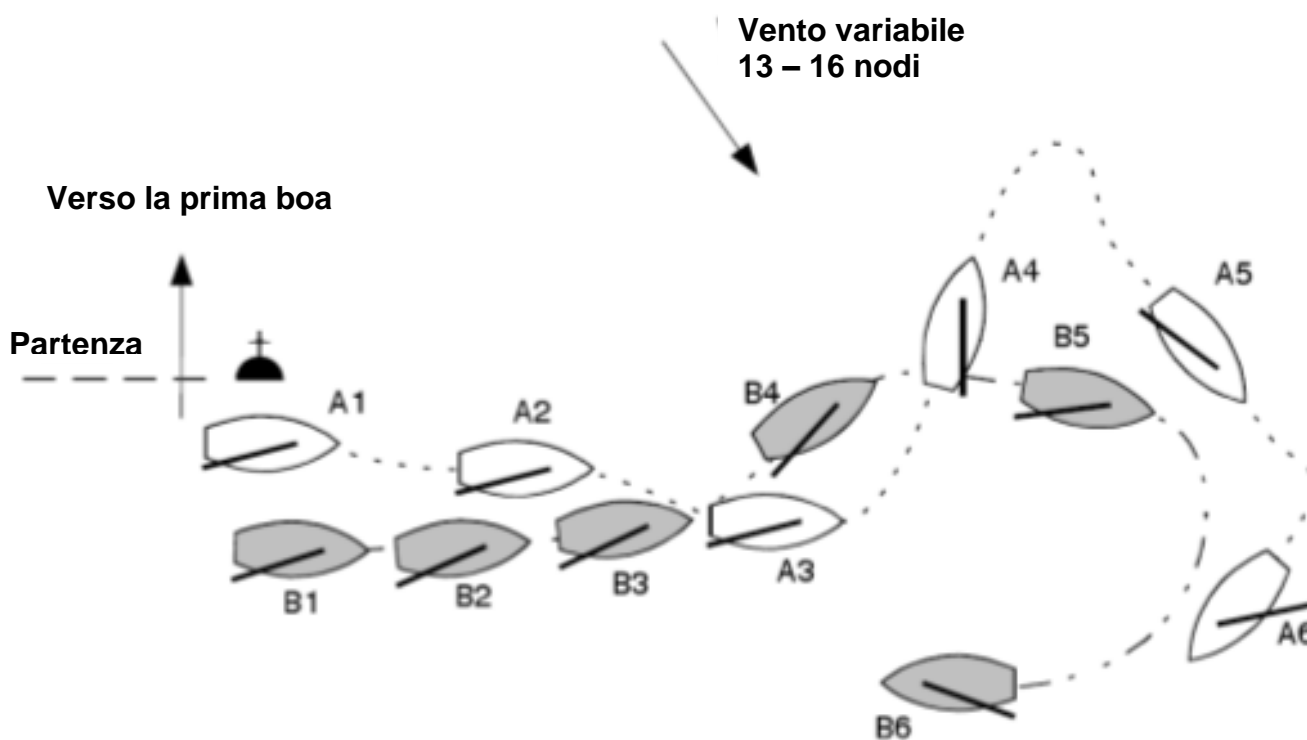
Entrambi gli appelli sono accolti. MW e ML devono essere reintegrate in classifica. Entrambe le barche con i loro richiami tentarono di evitare di poggiare e nessuna di loro poggiò prima di essere obbligata a farlo per evitare il contatto con la barca immediatamente al vento. La regola 14 impone di evitare il contatto se ciò è “ragionevolmente possibile”, ed esse hanno rispettato tale regola. Entrambe hanno infranto la regola 11, ma furono costrette a farlo poiché W infranse la regola 11. Pertanto entrambe hanno diritto a essere esonerate secondo quanto previsto dalla regola 64.1(a).

USA 1950/37

Caso 52

Regola 16.1: Cambiare rotta

La regola 16.1 non limita la rotta di una barca che deve tenersi discosta. Manovrare per spingere un'altra barca lontano dalla linea di partenza non infrange necessariamente questa regola.



I fatti

Prima del segnale di partenza le due barche si allontanano al lasco dalla linea di partenza. A, più veloce, passa e si libera dalla prua di B nella posizione 3. Nella posizione 4, A orza fino alla bolina stretta, intendendo virare per tornare verso la linea di partenza, ma si accorge che anche B ha orzato portandosi in posizione tale che se

A avesse virato, avrebbe provocato immediatamente una collisione. Allora A poggia per abbattere e scopre che B ha poggiato, in una posizione tale che, se avesse abbattuto, sarebbe entrata di nuovo in collisione. Finalmente B abbatte e punta verso la linea di partenza, lasciandosi A ben dietro la poppa.

A protesta B per la regola 16.1 reclamando che B aveva interferito durante la sua manovra per tenersi discosta. Il comitato delle proteste squalifica B, che presenta appello sostenendo che le proprie manovre in questione costituivano un legittimo mezzo per allontanare l'avversaria dalla linea di partenza.

Decisione

Appello accolto e B é reintegrata in classifica. L'azione di B costituisce una manovra classica in regate di match e team race, usata per guadagnare una posizione di partenza favorevole rispetto a un altro concorrente. Il punto essenziale è che la regola 16.1 si applica solo a una barca con diritto di rotta cosa che B, nelle posizioni 3 e 4, non era.

Nella posizione 4, B, come barca al vento, doveva tenersi discosta per la regola 11, ma A non poteva virare senza infrangere la regola 13. Nella posizione 5, B diventa barca sottovento con diritto di rotta secondo la regola 11. Se A avesse abbattuto su mure a dritta, sarebbe stata soggetta alle regole 15 e alla regola 16.1 se avesse cambiato rotta dopo essersi portata su mure a dritta. I fatti dimostrano che nessuna barca ha infranto regole.

USA 1955/63

Caso 53

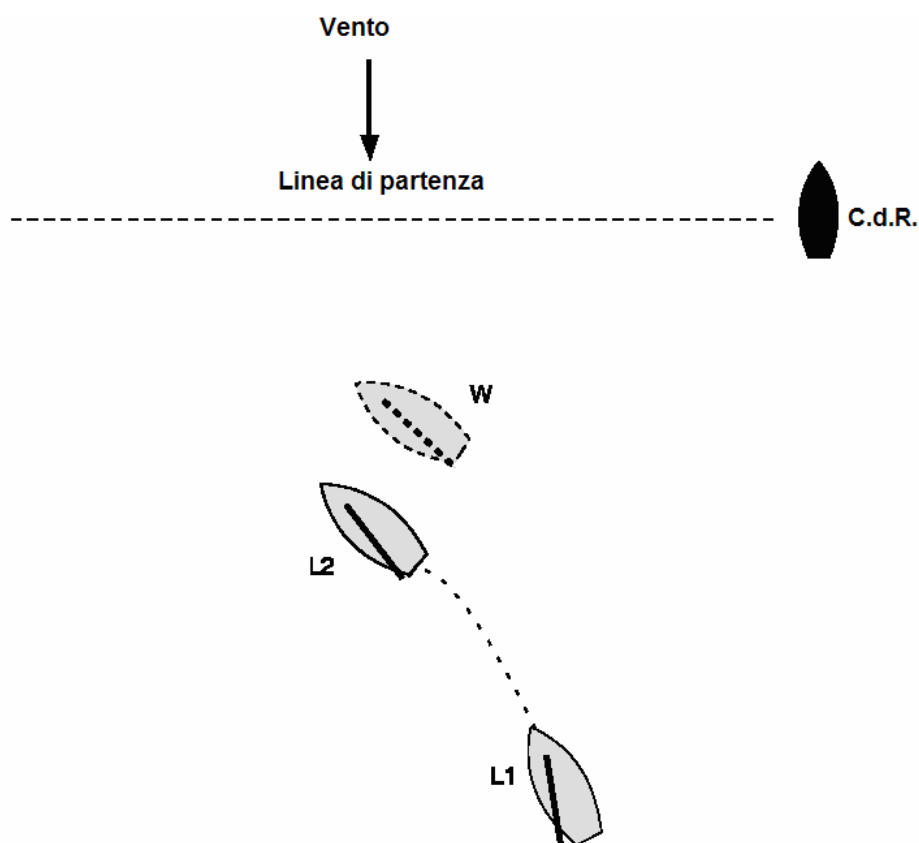
Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiate

Regola 15: Acquisire il diritto di rotta

Una barca libera dalla prua non ha necessità di intraprendere un'azione per tenersi discosta, prima che la barca libera dalla poppa stabilisca un ingaggio da sottovento

I fatti

Trenta secondi prima del segnale di partenza W è quasi ferma, con le vele in bando. Almeno tre lunghezze prima di stabilire un ingaggio da sottovento L grida: "barca sottovento". W non inizia manovre evasive. Immediatamente dopo aver stabilito l'ingaggio L deve poggiare per evitare una collisione con W mentre questa inizia a mettere a segno le vele e orza. L protesta. Il comitato delle proteste decide che W, avendo ricevuto adeguato avviso della situazione che si stava creando, non si è tenuta discosta dalla barca sottovento, infrangendo così la regola 11. W presenta appello chiedendo se: " W ha l'obbligo, per le regole 11 e 15, di prevedere un imminente ingaggio da sottovento e così doversi muoversi in anticipo, in modo da poter rispondere adeguatamente quando sarà stato stabilito l'ingaggio?"



Decisione

Accordare un tempo adeguato per rispondere, quando i diritti e gli obblighi cambiano fra due barche, è implicito nella regola 15, che impone di dare “spazio per tenersi discosta” a una barca che è appena divenuta barca con obblighi. Questa regola non richiede a una barca libera dalla prua di anticipare i propri obblighi di tenersi discosta, come barca al vento, prima che la barca libera dalla poppa stabilisca un ingaggio da sottovento.

Se L non avesse poggato immediatamente avrebbe infranto la regola 15. Dopo che L divenne ingaggiata sottovento a W, W ha immediatamente cazzato le vele, ha portato la prua verso il vento e da quel momento si è tenuta discosta. Con quella manovra W ha assolto i propri obblighi per la regola 11. L'appello di W è accolto, nessuna delle due barche ha infranto regole. W è riammessa in classifica

USA 1969/126

Caso 54

Regola 20: Spazio per virare ad un ostacolo

Una barca ha diritto di chiamare spazio per virare nel momento in cui ha necessità di iniziare la manovra descritta dalla regola 20 per evitare un ostacolo in modo sicuro. Una barca che chiama deve dare alla barca richiamata tempo sufficiente per rispondere prima di virare. La chiamata deve far capire chiaramente la necessità di virare della barca che chiama e deve essere ben udibile nelle condizioni del momento. Se la barca richiamata non

risponde, la barca che chiama può ripetere la chiamata tempo permettendo o può evitare l'ostacolo e protestare.

I fatti

La barca **A** sta navigando di bolina stretta con mure a sinistra verso un ostacolo e deve virare per evitarlo. La barca **B** naviga di bolina stretta a una lunghezza di distanza sopravvento e a una lunghezza dalla poppa di **A**. **A** chiama spazio per virare.

Domanda 1

Avvicinandosi all'ostacolo, da quando **A** ha diritto di chiamare spazio per virare?

Risposta 1

A può chiamare spazio per virare nel momento in cui, per evitare l'ostacolo in modo sicuro, ha necessità di iniziare la manovra descritta nella regola 20. Può chiamare nel momento in cui ha abbastanza tempo nelle condizioni del momento per

- chiamare **B** per avere spazio per virare e chiamare una seconda volta se **B** non dovesse rispondere;
- dare a **B** il tempo per rispondere (vedi risposta 2)
- dare tempo a qualsiasi altra barca che deve rispondere alla chiamata per dare ad **A** spazio per virare (vedi Caso 113); e
- virare lei stessa il più presto possibile in modo marinaresco ed evitare l'ostacolo.

Domanda 2

Quanto tempo ha **B** per rispondere?

Risposta 2

Quando è evidente che le barche si avvicinano a un ostacolo che richiederà ad **A** spazio per virare, **B** deve rendersi conto della situazione e anticipare una chiamata da parte di **A**. Anticipare una chiamata è necessario, perchè la regola 20.2(c) richiede che **B** risponda immediatamente "vira tu" o viri al più presto. Se **B** non risponde subito "vira tu" **A** deve dare tempo all'equipaggio di **B** (competente ma non necessariamente esperto) di prepararsi e procedere a virare in modo marinaresco il più presto possibile nelle condizioni del momento.

Domanda 3

Cosa deve fare **A** se **B** non risponde alla sua chiamata?

Risposta 3

Nonostante la regola richieda solo una chiamata, se c'è tempo, è opportuno che **A** ripeta la chiamata. La mancata risposta di **B** non significa che **A** deve continuare sulla sua rotta. Se necessario, **A** dovrebbe evitare l'ostacolo nel modo più sicuro che comprende anche orzare fino contro vento o abbattere. **A** potrà poi protestare se **B** non ha risposto come previsto dalla regola 20.2(c).

Domanda 4

Quale azione di **A** è considerata una chiamata ai fini della regola 20?

Risposta 4

Diversamente dalla regola 20.2(c), la regola 20.1 non richiede che A usi parole specifiche per la chiamata, ma esige che le parole indichino chiaramente che **A** ha bisogno di spazio per virare. La chiamata deve essere diretta a **B** in modo ben udibile nelle condizioni del momento per essere ben compresa da **B**. Una chiamata di solito consiste di parole, ma in aggiunta la barca che chiama può attirare l'attenzione usando anche gesti, fischi o suoni o, di notte, segnali di luce. Se le barche devono usare uno specifico canale radio durante la regata, la chiamata può anche essere fatta via radio. Questi metodi di chiamata si applicano egualmente a **B** se risponde "vira tu".

GBR 2016/2

Caso 55

Definizione: Parte

Regola 62.1: Riparazione

Regola 70.1: Appelli e richieste ad una autorità nazionale

Una barca non può protestare un comitato di regata. Tuttavia può chiedere riparazione o, se è parte in una udienza, richiederne la riapertura. Una barca che non era parte in un'udienza non ha diritto di presentare appello. Quando una barca ritiene che la sua posizione d'arrivo sia stata significativamente peggiorata da un'azione non corretta o da un'omissione del comitato di regata, la sua unica possibilità è chiedere riparazione. Potrà poi appellarsi contro la decisione presa in quella udienza.

I fatti

A "protesta" il comitato di regata per l'inadeguatezza dei mezzi di assistenza, in violazione degli impegni derivanti dallo Statuto del Club. Dopo aver ricevuto la "protesta" di A, il comitato di regata annulla la prova già portata a termine. Nessuna udienza ebbe luogo in seguito dalla "protesta" di A. La barca B presenta appello.

Decisione

L'appello di B non è accolto perché non può essere discusso in conformità alla regola 70.1. B non ha diritto di appellarsi, non essendo parte di un'udienza. Pertanto il suo "appello" è, nei fatti, non un appello bensì una richiesta di riparazione, che sarebbe dovuta essere indirizzata al comitato delle proteste e da questo discussa.

I punti seguenti possono essere d'aiuto nella valutazione di questo caso:

1. Solo una barca può essere protestata; nel regolamento di regata non esiste nessuna disposizione in base alla quale una barca possa protestare il comitato di regata. La sola azione che una barca può intraprendere contro il comitato di regata o contro qualunque autorità elencati nella regola 62.1(a) è una richiesta di riparazione, quando reclama che la sua posizione nell'ordine d'arrivo in una regata o in una serie di regate è stata significativamente peggiorata a causa di un'azione non corretta o di un'omissione dell'autorità coinvolta, o chiedere che sia riaperta l'udienza secondo la regola 66 quando è parte di questa. Nel caso in esame A non

ha fatto tale tipo di reclamo; la sua “protesta” era puramente una critica al comitato di regata, che non ha fondamento alcuno nel regolamento di regata.

2. Indipendentemente dal suo diritto di chiedere riparazione, previsto nel regolamento di regata, un concorrente è libero di far notare al comitato di regata che esso ha commesso un errore. Quando il comitato di regata si rende conto del proprio errore, potrà considerare l’annullamento della regata in base alla regola 32.1 o cercare di correggerlo chiedendo al comitato delle proteste di prendere in considerazione la concessione di una riparazione, in conformità alla regola 60.2(b).
3. Se B fosse stato un concorrente in quella regata, o nella serie di cui la regata faceva parte, e avesse presentato una valida richiesta di riparazione come da regola 62.1(a) lamentando che la sua posizione nell’ordine d’arrivo della regata o della serie era stata significativamente peggiorata non per sua colpa, a causa dell’annullamento della prova, avrebbe avuto il diritto a un’udienza di riparazione nella quale sarebbe stato parte. E in seguito avrebbe potuto appellare quella decisione.

GBR 1982/11

Caso 56 Cancellato

Caso 57

Regola 60.2: Diritto di protestare, diritto di chiedere riparazione o azioni per la regola 69

Regola 78.3: Conformità alle regole di classe; Certificati

Il comitato di regata deve protestare solo in seguito a un rapporto ricevuto da un ispettore di equipaggiamento o da uno stazzatore responsabile dell’evento. Quando un certificato in corso di validità, regolarmente autentificato, è stato presentato in buona fede da un armatore che si è attenuto a quanto previsto dalla regola 78.1, il risultato finale della regata o della serie deve restare valido, anche se il certificato viene in seguito ritirato.

I fatti

A e B sono tra le barche che regatano con un sistema a rating in una serie di regate estive. Dopo la fine della serie B chiede riparazione basandosi sul fatto che il comitato di regata ha utilizzato per A, durante tutta la serie di prove, un certificato di rating inesatto. Dopo la presentazione della richiesta, l’ente che rilascia i certificati di stazza conferma che nel certificato di A esisteva un errore imprevedibile, fatto dall’ente di rating, risalente alla prima misurazione dello scafo avvenuta qualche anno prima. B dichiara che il comitato di regata avrebbe dovuto protestare A, come richiesto dalla regola 60.2.

Il comitato delle proteste conclude che l’armatore di A non può essere considerato responsabile dell’errore di calcolo nel rating e che non ci sono prove che egli abbia

infranto la regola 78.1. Stabilisce anche che nessun atto o omissione da parte del comitato di regata è stato causa dell'errore o del fatto che questo non venisse rilevato e che pertanto B non ha diritto a riparazione. Deferisce il caso ai sensi della regola 70.2 per la conferma o la correzione della sua decisione.

Decisione

La decisione del comitato delle proteste è confermata. B lamentava che il comitato di regata avesse sbagliato a non protestare A, il che era stato di pregiudizio per essa e per le altre barche in quella classe. Comunque il diritto del comitato di regata di protestare una barca come da regola 60.2(a) è discrezionale e non obbligatorio. Inoltre in questo caso la relazione dell'errore nel certificato di A arrivò dopo la fine della serie e proveniva dalla Commissione Nazionale di Stazza, sulla quale né l'ente organizzatore né il comitato di regata avevano autorità.

Quando un certificato valido si rivela inesatto, esso può essere ritirato dall'autorità che l'ha emesso, ma nessuna azione retroattiva può essere intrapresa, relativamente ad una serie di regate già completata, oppure a ciascuna regata terminata di una serie ancora in corso. Pertanto quando un certificato regolarmente convalidato è presentato in buona fede e la regata o la serie di regate è completata, i risultati finali restano validi, anche se in seguito il certificato viene ritirato.

GBR 1983/1

Caso 58

Definizione: Arrivo

Definizione: Boa

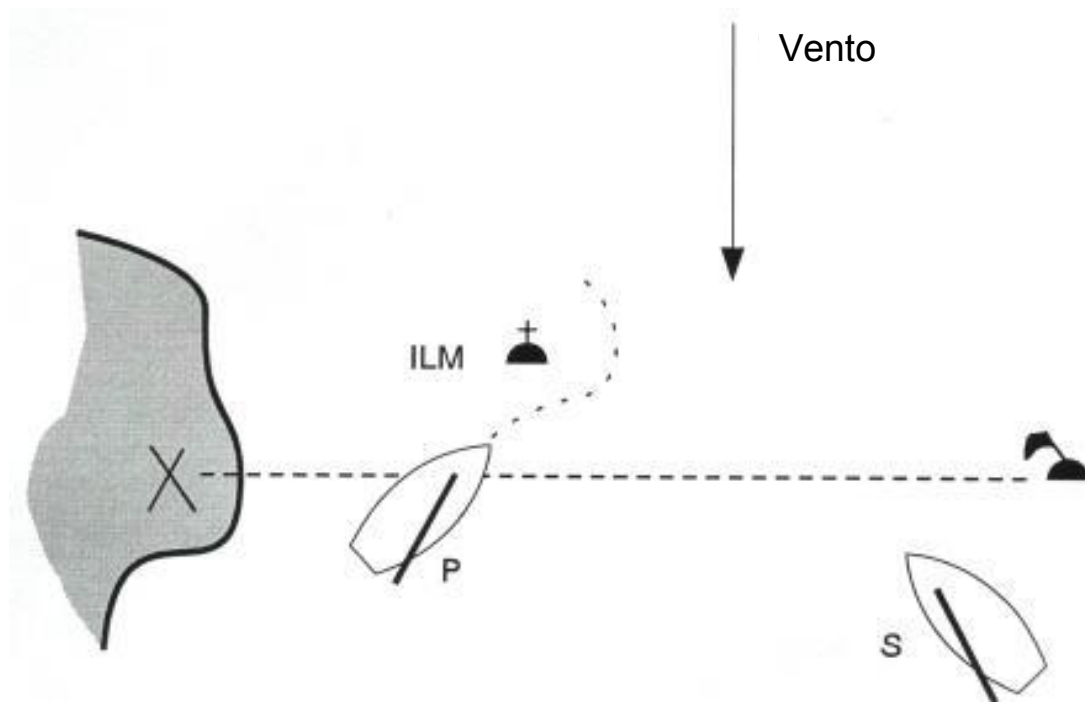
Regola 28.1: Compimento del percorso

Se una boa o altro oggetto, specificato nelle istruzioni di regata come boa limite della linea di arrivo è situato oltre la linea di arrivo, può essere lasciato da entrambe le parti.

I fatti

Le istruzioni di regata stabilivano che la linea di arrivo era tra un pennone a terra ed una boa, con una boa limite interna da lasciare a sinistra. Nel giorno in questione la boa limite interna si trovava oltre la linea di arrivo. P tagliava la linea di arrivo e poi girava la boa limite interna, come illustrato nel disegno. Il comitato di regata la classificava arrivata, con il tempo del momento quando la sua prua aveva tagliato la linea, prima che avesse girato la boa limite.

S chiedeva riparazione, basandosi sul fatto che il comitato di regata aveva agito erroneamente considerando arrivata P, prima che questa avesse completato il percorso. Il comitato delle proteste non concedeva riparazione a S, deferendo la propria decisione alla commissione di appello, in base alla regola 70.2, per ottenere una conferma.



Decisione

La decisione del comitato delle proteste è confermata. La regola 28.1 afferma che “una barca può lasciare da qualsiasi parte una boa che non inizi, delimiti o termini il lato su cui essa sta navigando”. Poiché la boa limite era oltre la linea di arrivo, questa non delimitava o terminava il lato del percorso.

Solo quando una boa limite è sulla linea di arrivo, o sul lato di percorso della stessa, una barca ha il dovere di lasciarla dalla parte prescritta prima o al momento dell'arrivo

GBR 1983/5

Caso 59

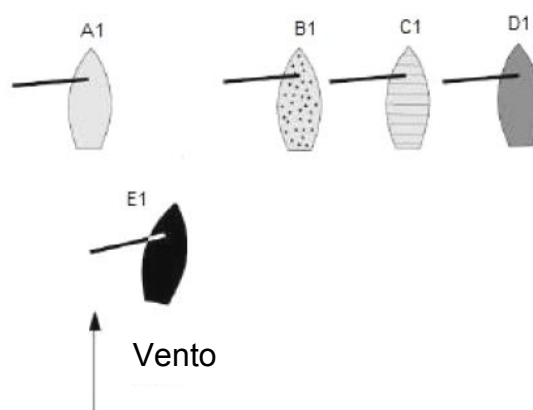
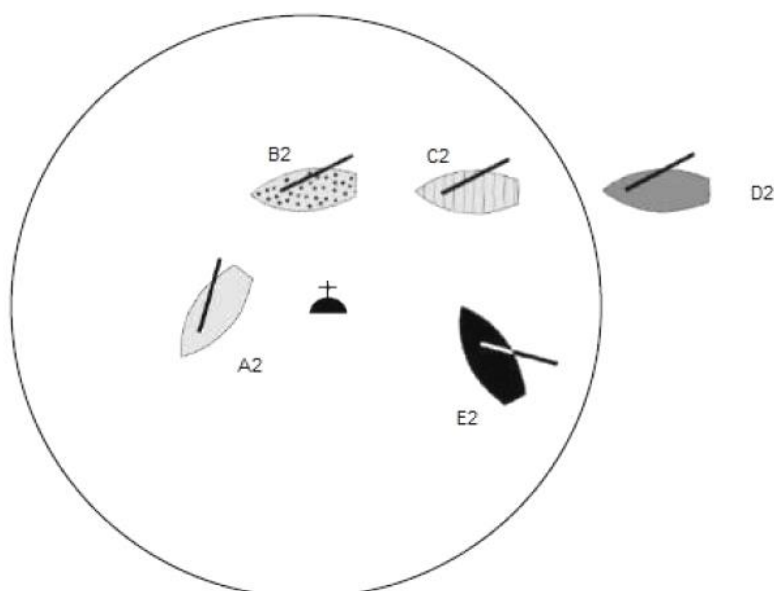
Regola 18.2(a) Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Regola 18.2(b) Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Quando una barca arriva al traverso di una boa, ma si trova fuori della zona e quando il suo cambiamento di rotta verso la boa ha come risultato che una barca, che è nella zona e che precedentemente era libera dalla poppa diventa ingaggiata al suo interno, la regola 18.2(a) prescrive che essa conceda spazio a quella barca senza tenere conto del fatto che la sua distanza dalla boa sia dovuta o no dall'aver dato spazio ad altre barche ingaggiate all'interno.

I fatti

Cinque barche si stanno avvicinando alla boa sottovento, navigando in poppa piena. Quattro di queste sono ingaggiate in linea, con A che è la più vicina alla boa. La quinta barca, E, è libera dalla poppa di A, B e C, quando queste tre raggiungono la zona. Nel momento in cui D arriva al traverso della boa e orza per girarla, E diventa ingaggiata interna di D. Questo succede dopo che E ha già raggiunto la zona e prima che D la raggiunga. E gira la boa dietro ad A, B e C, ma interna a D, che è in grado di dare ad E spazio alla boa.



Domanda

Si chiede se E ha diritto a spazio alla boa da D, in forza della regola 18.2(a)?

Risposta

Sì! Poiché E era libera dalla poppa di A, B e C, quando queste raggiunsero la zona essa doveva, per la regola 18.2(b), dare ad esse spazio alla boa. Fra E e D, invece, si sviluppò un rapporto diverso. Allo scopo di lasciare spazio alle tre barche interne coi loro boma completamente lasciati, D dovette avvicinarsi alla boa su una rotta che la portò al traverso di questa e fuori dalla zona. Quando E raggiunse la zona era libera dalla poppa di D e D era ancora fuori dalla zona. Perciò la regola 18.2(b) non si applicava tra D e E. Quando D cambiò rotta verso la boa, E stabilì un ingaggio all'interno e la regola 18.2(a) iniziò ad essere applicata tra D e E. E aveva diritto a spazio alla boa secondo tale regola, spazio che D era in grado di dare.

USA 1982/250

Caso 60 Ritirato per revisione

Caso 61

Regola 71.4: Decisioni dell'autorità nazionale

Quando la decisione di un comitato delle proteste è modificata o ribaltata in sede d'appello, le classifiche finali ed i titoli devono essere adeguati in conseguenza.

Domanda

Possono il bando o le istruzioni di regata stabilire che, sebbene non sia negato l'appello, le classifiche finali ed i titoli non saranno influenzati da eventuali decisioni d'appello?

Risposta

No. La regola 86.1 proibisce qualunque modifica delle regole 70 e 71 da parte delle istruzioni di regata. Un appello comporta non solo la sentenza circa la disputa sull'interpretazione di una regola, ma, nel caso di annullamento o modifica di una decisione del comitato delle proteste, anche un adeguamento dei risultati della regata e dell'esito finale della manifestazione, in base ai quali vengono conferiti i premi. La regola 71.4 stabilisce che la decisione dell'autorità nazionale è definitiva e che questa decisione deve essere eseguita dagli enti soggetti alla regola 84, che devono attenersi alle regole: in altre parole dall'autorità organizzatrice, dal comitato di regata e dal comitato delle proteste.

USA 1983/252

Caso 62 Cancellato

Caso 63

Definizione: Spazio alla boa

Regola 18.2(b): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Regola 18.2(c)(2): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Regola 21(a): Esoneri

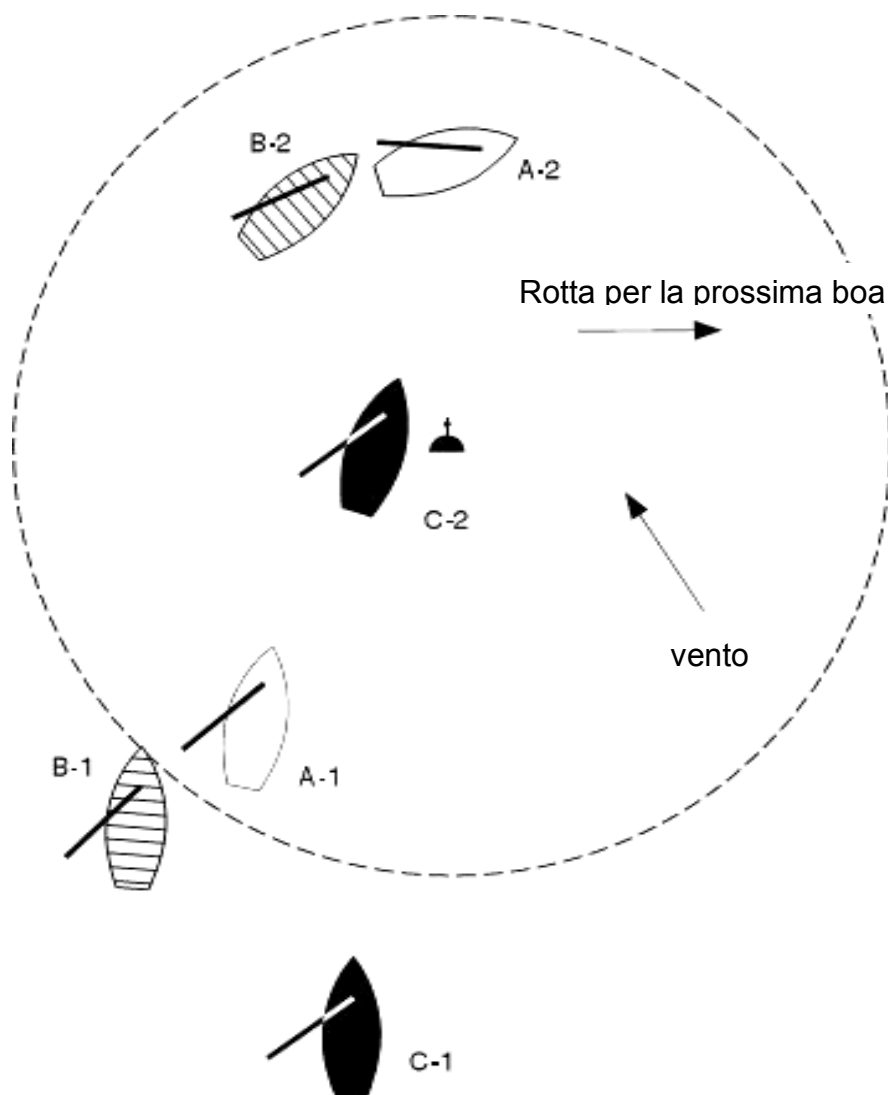
Quando viene concesso spazio in boa ad una barca che non ne ha diritto, questa può avvantaggiarsene a suo rischio e pericolo.

I fatti

A una boa sottovento da lasciare a dritta due barche, A e B ingaggiate, con B esterna, arrivano larghe e stanno quasi per lasciare la boa. C è più indietro, libera dalla poppa. A passa circa una lunghezza sottovento alla boa ed altrettanto fa B, lasciando a C ampio spazio per passare la boa all'interno. B, a causa della sua posizione esterna ad A, non ha la possibilità di negare spazio a C ed in nessun momento durante l'incidente segue una rotta che possa causare una collisione con quest'ultima. Non si verificano contatti. B protesta C.

Il successivo lato del percorso è di bolina larga con mure a dritta fino alla prossima boa (vedi direzione per la prossima boa nel disegno).

Il comitato delle proteste respinge la protesta di B ritenendo che C non ha infranto alcuna regola quando è passata fra B e la boa, e C non ha obbligato B a manovrare per evitare collisioni e neppure ne ha impedito l'orzata. B presenta appello, motivandolo con il fatto che l'azione di C le aveva impedito di effettuare la manovra che era nelle sue intenzioni, che consisteva in una poggiate per rallentare ed in una successiva orzata, per sfilare a poppa di A, negando così spazio a C per passare interna in boa.



Decisione

Appello di B è respinto.

La regola 12 (e in seguito la regola 11) imponeva a C di tenersi discosta da B. Quando B raggiunse la zona in posizione 1 era libera dalla prua di C, quindi la regola 18.2(b) richiedeva che C desse a B spazio alla boa. C si attenne alle citate regole.

Dopo che C divenne ingaggiata interna a B, la regola 18.2(c)(2) imponeva a C di dare a B spazio per percorrere la sua giusta rotta. Tuttavia, poiché B era ingaggiata esterna ad A, questa impediva a B di girare più vicina alla boa di quanto fece. Di conseguenza

c'era ampio spazio per C di girare tra B e la boa senza impedire a B di fare la sua giusta rotta. Quindi C non infranse la regola 18.2(c)(2).

Quando una barca volontariamente o involontariamente, lascia tra lei e la boa uno spazio utilizzabile da una barca che non ne ha diritto, l'altra barca può, a proprio rischio, approfittare di questo spazio. Il rischio che corre questa barca è che la barca con diritto a spazio alla boa potrebbe chiudere il varco tra lei stessa e la boa mentre prosegue sulla sua giusta rotta. In questo caso la barca con diritto a spazio alla boa sarà esonerata, per la regola 21(a), se infrange una regola della Sezione A o le regole 15 o 16, e solo la regola 14 limiterà la sua rotta se compie un'azione improvvisa e aggressiva per chiudere l'apertura tra essa stessa e la boa.

GBR 1984/1

Caso 64 Cancellato

Caso 65

Le Regole e il Comportamento Sportivo

Regola 2: Corretto navigare

Regola 30.4: Penalità alla partenza; Regola della bandiera nera

Regola 69.2: Comportamento sconveniente; Azione da parte di un comitato delle proteste

Quando una barca è consapevole di aver infranto la regola della Bandiera Nera, è obbligata a ritirarsi prontamente. Se essa non lo fa e poi deliberatamente ostacola un'altra barca in regata, commette una grave infrazione al corretto comportamento sportivo e alla regola 2, e il suo timoniere commette un atto di comportamento sconveniente.

I fatti

Alla partenza della quarta regata, A si trova chiaramente a circa tre o quattro lunghezze oltre la linea di partenza sul lato di percorso. È in vigore la regola 30.4, quindi il comitato di regata la squalifica senza udienza. A, benché sia consapevole di essere oltre la linea al suo segnale di partenza, continua la regata e copre B nella parte iniziale del primo lato al vento. B protesta A per infrazione alla regola 2.

Il comitato delle proteste confermò la squalifica di A secondo la 30.4. Inoltre decise che, continuando la regata e coprendo B quando ben sapeva di aver infranto la 30.4, A ha infranto la regola 2. Come permesso dalla regola 2 fu penalizzata con una squalifica non scartabile. Più tardi, lo stesso giorno, agendo secondo la regola 69.2, il comitato delle proteste convocò un'udienza asserendo che il comportamento del timoniere di A nell'ostacolare B era stato un atto sconveniente. Decise che le azioni del timoniere erano state effettivamente degli atti di comportamento sconveniente e che quindi aveva infranto la regola 69.1(a). Il comitato delle proteste espose il timoniere e squalificò A da tutte le regate della serie. A presentò appello contro la decisione del comitato delle proteste

Decisione

L'appello di A è respinto. Correttamente A fu squalificata dalla quarta prova per infrazione alla regola 30.4. Il comitato delle proteste accertò il fatto che il timoniere di A sapeva di essere, al segnale di partenza, sul lato del percorso della linea di partenza; di avere infranto la regola 30.4; di essere quindi già squalificato; di avere seriamente intralciato un'altra barca in regata. Un concorrente che, sapendo di essere già squalificato, intenzionalmente ostacola un'altra barca commette chiaramente una grave infrazione di comportamento sportivo (vedi Principio di Base: Le Regole ed il Comportamento Sportivo) e alla regola 2. Il comitato delle proteste era legittimato a convocare un'udienza secondo i disposti della regola 69.2 e ha agito in modo appropriato, secondo la regola 69.2(h), escludendo il timoniere di A dall'evento e squalificando A da tutte le regate della serie. Il comitato delle proteste avrebbe anche potuto convocare un'udienza secondo la regola 60.3(b) per considerare una riparazione per B (vedi regola 62.1(d)).

GBR 1984/7

Caso 66

Regola 84: Regole vigenti

Un comitato di regata non può modificare o rifiutare di attenersi ad una decisione di un comitato delle proteste, compresa una decisione basata su un rapporto di un'autorità responsabile dell'interpretazione delle regole di classe.

I fatti

C'è una protesta contro un certo numero di barche per mancanza di conformità alle regole di classe. Il comitato delle proteste, dopo un'udienza, conclude che esiste un ragionevole dubbio circa l'interpretazione o l'applicazione delle relative regole di classe. Agendo secondo la regola 64.3(b), il comitato delle proteste sottopone il quesito all'associazione di classe, in quanto ritenuta l'autorità qualificata a risolvere tali questioni. L'associazione di classe riferisce che tutte le barche coinvolte hanno infranto una regola di classe ed il comitato delle proteste, accogliendo la relazione, squalifica le barche. Il comitato di regata rifiuta di dare esecuzione a tale decisione sostenendo che, per varie ragioni, questa non è corretta.

Domanda

Il comitato di regata può modificare o decidere di non attenersi alle decisioni di un comitato delle proteste, sia che queste decisioni siano o no basate su di un rapporto redatto ai sensi della regola 64.3(b)? In caso negativo, chi può prendere tale iniziativa?

Risposta

La regola 84 stabilisce che il comitato di regata deve attenersi alle regole. Un comitato di regata non ha autorità alcuna su di un comitato delle proteste e non ha titolo per modificare o per rifiutare l'esecuzione di decisioni prese dal comitato delle proteste.

In questo caso il protestante e ciascuna barca da lui protestata è parte dell'udienza. In base alla regola 66 una parte può chiedere che un'udienza venga riaperta motivando che il comitato delle proteste ha commesso un errore significativo o che si sono rese disponibili nuove significative prove. Inoltre, per la regola 70.1, una parte può presentare appello contro la decisione del comitato delle proteste o le procedure seguite.

GBR 1984/16

Caso 67

Parte 2: Preambolo

Regola 69.2: Comportamento sconveniente; Azione da parte di un comitato delle proteste

Quando una barca in regata incontra un'altra che non lo è, entrambe sono vincolate dalle regole di rotta governative. Quando, secondo queste regole, la barca in regata deve tenersi discosta ma intenzionalmente collide con l'altra, commette un atto di comportamento sconveniente.

I fatti

Sono in vigore le regole di rotta governative e W, barca in regata, ha l'obbligo di tenersi discosta da L, barca non in regata che naviga sottovento ad essa. Volendo navigare su di una rotta più poggiate verso la boa, W richiama alla voce L che rifiuta di rispondere. Allora W la urta intenzionalmente, colpendola più volte con il suo boma causandole dei danni.

L informa il comitato di regata circa il comportamento tenuto da W. Il comitato di regata protesta W, apre un'udienza e W è squalificata per aver infranto le regole 11 e 14. W presenta appello asserendo che il Regolamento di Regata non era applicabile e di conseguenza il comitato delle proteste non aveva titolo per comminarle la squalifica.

Decisione

L'appello di W è respinto. Il preambolo della Parte 2 del regolamento di regata stabilisce chiaramente che, quando W incontra L, W è soggetta alle regole di rotta governative. Occorre anche aggiungere che W è soggetta all'intero regolamento di regata, non alle sole regole della Parte 2. W non si è attenuta alle regole di rotta governative e, avendo intenzionalmente urtato e danneggiato L, ha commesso un atto di comportamento sconveniente (vedi regole 69.1(b)(1) e 69.1(b)(2)).

La decisione del comitato delle proteste è confermata, ma W viene squalificata per le regole di rotta governative che erano in vigore, non per le regole 11 o 14, che sono regole della Parte 2 e pertanto applicabili solamente se entrambe le barche intendono regatare, sono in regata o sono state in regata. W ha commesso un atto di comportamento sconveniente e pertanto sarebbe stato opportuno per il comitato delle proteste aprire un'udienza secondo la regola 69.2.

NED 2/1982

Caso 68

Definizione: In regata

Regola 62.1(a): Riparazione

Il fatto che il comitato di regata non si sia accorto dell'invalidità di un certificato di stazza, non legittima una richiesta di riparazione da parte di una barca. Una barca che può aver violato una regola e che prosegue la regata, mantiene i propri diritti secondo il regolamento di regata, inclusi quelli delle regole della Parte 2, nonché il diritto di protestare o di presentare appello, anche se in seguito viene squalificata.

I fatti

In una regata d'altura, A protesta B per una regola della Parte 2 e B viene squalificata. B chiede riparazione, affermando che, in un'udienza relativa ad una precedente manifestazione, era emerso che A non aveva rinnovato il certificato di stazza e pertanto non avrebbe potuto essere iscritta alla presente regata d'altura. B inoltre sostiene che, non essendo A eleggibile all'atto dell'iscrizione per quella regata, in effetti, non poteva essere considerata in regata, pertanto non c'era motivo alcuno per il quale B dovesse eseguire una penalità o ritirarsi ed A non aveva neppure diritto di protestare secondo la regola 60.1.

Il comitato delle proteste respinse la richiesta di riparazione, sostenendo che l'invalidità del certificato di stazza di A non cambia il fatto che essa stesse partecipando alla regata secondo i termini della Definizione e pertanto aveva tutti i diritti ad essa derivanti dalle regole della Parte 2 e il diritto di protestare secondo la regola 60.1. B presenta appello.

Decisione

L'appello di B è respinto. La mancata conoscenza da parte del comitato di regata della non validità del certificato di stazza di A ed il fatto di non averne impedito la partecipazione alla regata non ha costituito un'omissione impropria che ha peggiorato la posizione in classifica di B ai sensi della regola 62.1(a), ed il comitato delle proteste ha giustamente negato riparazione a B.

A era una barca che "intendeva regatare", prima del suo segnale preparatorio ed era una barca "in regata" dopo lo stesso. Le regole della Parte 2 si applicavano ad essa come a tutte le altre barche che erano in regata. Il Principio dello spirito sportivo obbliga una barca a prendere una penalità quando si accorge di aver infranto una regola, ma se continua nella regata questa mantiene i propri diritti secondo il Regolamento di Regata, incluse le regole della Parte 2, e mantiene anche il diritto a protestare e a presentare appello. Le regole della Parte 2 si applicano a tutte le barche che sono in regata, che possano o non possano in seguito essere squalificate per un qualsiasi motivo.

CAN 1978/40

Caso 69

Regola 42.1: Propulsione; Regola base

L'abbrivo di una barca dopo il segnale preparatorio, causato dalla propulsione del motore usato prima del segnale, non infrange la regola 42.1.

I fatti

Con un mare piatto ed un vento di 1 o 2 nodi, una barca entra nell'area di partenza a motore, poco prima del segnale preparatorio, ad una velocità di 5 - 6 nodi. Al segnale preparatorio la barca è ancora in movimento alla stessa velocità, ma con il motore spento. Due minuti e mezzo prima del segnale di partenza la barca alza le vele e la sua velocità si riduce a 2 nodi.

Domanda

Ha infranto la regola 42.1?

Risposta

No. Una barca inizia ad essere in regata al suo segnale preparatorio. Nel periodo di tempo in cui la barca era in regata, ha usato solo l'energia del vento, come richiesto dalla regola 42.1. Il suo moto era il risultato dell'inerzia creata dal motore che spingeva la barca prima che iniziasse ad essere in regata. Nessuna parte della regola prescrive che una barca deve trovarsi in un particolare stato di moto o di non-moto, quando essa inizia ad essere in regata. Pertanto la regola 42.1 non è stata infranta

USA 1986/269

Caso 70

Definizione: Spazio alla boa

Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiate

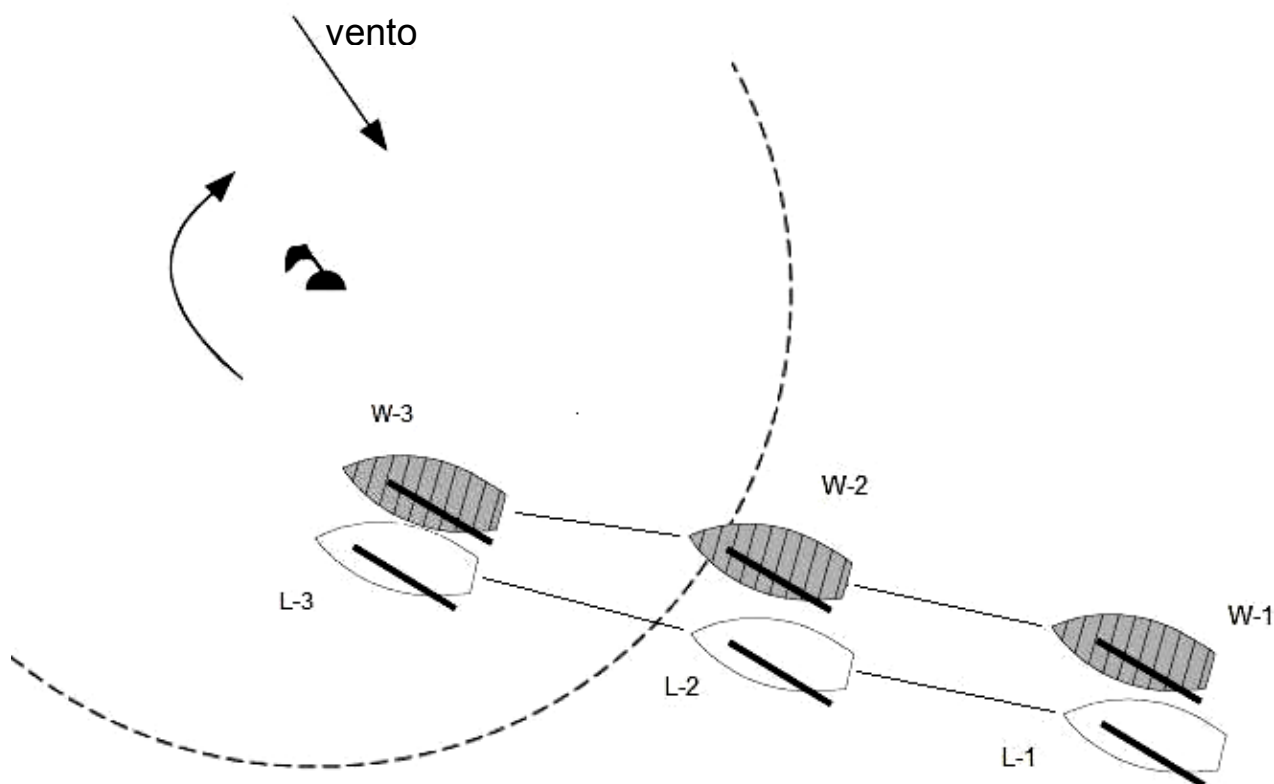
Regola 18.2(b): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Regola 21(a): Esoneri

Una barca ingaggiata interna al vento che ha diritto a spazio alla boa da parte della barca esterna, deve tenersi discosta dalla barca esterna e, se naviga oltre lo spazio alla boa cui ha diritto, non è esonerata nel caso in cui non si tenga discosta.

I fatti

L e W, barche di circa 14 piedi (4 metri), stanno navigando mure a dritta ad una velocità di circa 4 nodi e si avvicinano alla boa al vento, da lasciare a dritta. La direzione del percorso per la boa successiva è di poppa. Le barche sono ingaggiate con W, barca interna, leggermente più avanti. W chiede spazio alla boa a L, che risponde: "Lo spazio ti sarà dato, quando sarà necessario". In seguito, a 20 piedi (circa 6 metri) dalla boa, le barche entrano in contatto fianco contro fianco. Non si verificano danni o lesioni. L protesta W ritenendo che questa ha infranto la regola 11. Il comitato delle proteste squalifica L per non aver dato a W spazio per girare la boa dopo la sua richiesta. L si appella.



Decisione

Prima e al momento del contatto, la regola 11 imponeva a W di tenersi discosta da L. Mentre W stava navigando verso la boa, contravvenne alla regola 11 navigando così vicina a L che fu necessario per L compiere manovre per evitarla. Per la regola 18.2(b) W aveva diritto a spazio alla boa da parte di L. La giusta rotta di W era di navigare vicino alla boa, e pertanto aveva diritto allo spazio di cui aveva bisogno nelle condizioni del momento manovrando con prontezza ed in modo marinaresco. Il disegno accettato dal comitato delle proteste mostra che, tra il momento in cui W raggiunse la zona fino all'avvenuto contatto, L aveva dato spazio per navigare verso la boa, ma quando W violò la regola 11, non era all'interno di quello spazio. Per questa ragione W non è esonerata dalla regola 21(a) per l'infrazione alla regola 11.

Entrambe le barche avrebbero potuto facilmente evitare il contatto e così entrambe hanno infranto la regola 14. Tuttavia il contatto non ha causato danni né lesioni e poiché L era barca con diritto di rotta e W aveva diritto a spazio alla boa, entrambe le barche sono esonerate per l'infrazione alla regola 14 (vedi regola 14(b)).

L'appello di L è accolto, questa viene reintegrata in classifica mentre W viene squalificata per infrazione alla regola 11.

USA 1988/273

Caso 71

Le Regole e il Comportamento Sportivo

Regola 29.1: Richiami; Richiamo individuale

Regola 62.1(a): Riparazione

Regola 64.2: Decisioni; Decisioni in tema di riparazione

Un richiamo alla voce non è un “segnale sonoro” necessario quando viene esposta la bandiera X. Risposte relative a quesiti che derivano da richieste di riparazione dopo un errore di procedura commesso dal comitato di regata.

I fatti

Le barche A e B sono vicine all'estremità di sinistra della linea di partenza e molto vicine alla linea al momento del segnale di partenza. Il comitato di regata, ritenendo che entrambe erano nel lato di percorso della linea al segnale di partenza, espone la bandiera X, gridando i relativi numeri velici.

Né A né B sentono il richiamo alla voce o vedono la bandiera X, continuano la regata e la loro posizione di arrivo viene rilevata. I risultati provvisori vengono esposti con A e B classificate OCS.

A presenta prontamente richiesta di riparazione affermando che il comitato di regata non aveva dato il segnale sonoro richiesto, dicendo di non avere visto la bandiera e di non avere avuto nessun motivo di credere di non essere partita regolarmente.

Il comitato delle proteste prende nota delle affermazioni di A, ma non è in grado di accertare se A o B fossero sul lato del percorso (OCS) al segnale di partenza. Comunque, quando il comitato apprende che B era vicina ad A, concede riparazione ad entrambe le barche e stabilisce che queste devono essere classificate nella loro posizione finale di arrivo e, se del caso, le posizioni di arrivo di altre barche devono essere riviste verso il basso. In seguito, C, essendo stata classificata dietro ad A e B, chiede a sua volta riparazione, reclamando che l'omissione del segnale sonoro fatta dal comitato di regata ha significativamente peggiorato la sua posizione di arrivo, consentendo a due barche partite non correttamente di essere classificate davanti a lei. La richiesta di riparazione di C non viene accolta e questa presenta appello.

Commentando la richiesta di appello, il comitato di regata si è posto diversi quesiti.

Domanda 1

L'aver segnalato a voce i numeri velici costituiva un segnale sonoro?

Risposta 1

No. La segnalazione ad alta voce di uno o più numeri velici non costituisce il segnale sonoro richiesto al momento dell'esposizione della bandiera X.

Domanda 2

Il comitato delle proteste ha agito correttamente concedendo riparazione ad A?

Risposta 2

Sì. Quando una barca ragionevolmente ritiene di essere partita correttamente, non ha ricevuto segnalazione contraria nel modo prescritto dalla regola 29.1 e viene poi classificata OCS, ha il diritto a riparazione secondo la regola 62.1(a).

Il fatto che A fosse oltre la linea in anticipo non è stato provato, pertanto inserirla in classifica come arrivata costituisce un modo appropriato di concedere riparazione.

Comunque se venisse provato in un'udienza che una barca fosse stata conscia di essere oltre la linea, avrebbe dovuto attenersi alla regola 28.1 e, se del caso, alla regola 30.1 e non avrebbe avuto diritto a riparazione. Infrangendo queste regole, la barca infrangerebbe anche la regola 2, mancando anche di attenersi al Principio di base, le Regole e il Comportamento sportivo.

Domanda 3

Il comitato delle proteste ha agito correttamente concedendo riparazione a B che non l'aveva richiesta?

Risposta 3

Sì. Il comitato delle proteste ha accertato che B era nella stessa situazione di A ed ha agito pertanto come richiesto dalla regola 64.2, nella prima frase.

Domanda 4

C aveva diritto ad avere riparazione?

Risposta 4

No. L'accusa che A e B fossero anzitempo oltre la linea di partenza non è un fatto accertato. Nonostante il comitato di regata non abbia effettuato il segnale sonoro richiesto, non è provato che questo errore abbia peggiorato in maniera significativa il posto in classifica di C. C non ha diritto a riparazione e l'appello è respinto.

USA 1988/276

Caso 72

Regola 61.1(a): Requisiti della protesta; Informare il protestato

Discussione sul termine "bandiera".

Domanda

Qual è il criterio per definire un oggetto "bandiera" nel senso della regola 61.1(a)?

Risposta

Nel contesto della regola 61.1(a) la bandiera viene usata come un segnale per comunicare il messaggio "Intendo protestare". Soltanto nel caso in cui l'oggetto usato come bandiera comunichi tale messaggio, con poca o nessuna possibilità di causare confusione da parte delle barche in regata, l'oggetto sarà qualificato come una bandiera. Una bandiera deve in primo luogo avere l'aspetto di una bandiera.

USA 1988/277

Caso 73

Regola 2: Corretto navigare

Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiate

Se, con un'azione deliberata, il prodiere di L (barca sottovento) si stende fuori e tocca W (barca al vento) e tale azione non può avere altra motivazione che quella di provocare l'infrazione della regola 11 da parte di W, allora L infrange la regola 2.

I fatti

W e L sono ingaggiate mure a dritta e bordeggiano verso la boa al vento. Il prodiere di L, al trapezio, si stende fuori e tocca intenzionalmente la coperta di W con una mano ed intima a W di ritirarsi. L protesta W. Il comitato delle proteste squalifica W per la regola 11, ma W presenta appello.

Decisione

L'appello di W è accolto; L viene squalificata e W reintegrata in classifica. Poiché L poteva seguire la sua rotta senza necessità di compiere manovre per evitare W, e L avrebbe potuto cambiare la sua rotta in entrambe le direzioni senza rischio di contatto immediato, W si stava tenendo discosta. Quindi W non ha infranto la regola 11. L'azione deliberata da parte del prodiere di L, che non poteva avere altro scopo se non quello di fare squalificare W, costituisce un'infrazione alla regola 2.

GBR 1971/6

Caso 74

Regola 2: Corretto navigare

Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiate

Non esiste regola che imponga come debba stare seduto il timoniere o il prodiere di una barca sottovento; il contatto con una barca al vento non infrange la regola 2 a meno che la posizione del timoniere o del prodiere non sia deliberatamente impropria.

I fatti

W (barca al vento) sta superando L (barca sottovento) in condizioni di semiplanata di lasco stretto. L orza leggermente, la schiena del suo timoniere tocca W appena davanti alla sartia. A questo punto gli scafi sono distanti circa un braccio l'uno dall'altro. Nessuna delle due barche esegue la penalità. W protesta L per l'infrazione alla regola 2. Il comitato delle proteste squalifica L per la regola 2, affermando che W aveva le vele perfettamente a segno e che il timoniere stava seduto vicino alla sartia sottovento. "Il contatto" continuava "si sarebbe potuto verificare soltanto se il timoniere di L fosse stato seduto fuoribordo. Nelle condizioni esistenti ciò sarebbe stata prova che egli si trovava fuori della posizione normalmente richiesta". L presenta appello.

Decisione

L'appello di L è accolto, L viene reintegrata in classifica e W squalificata per la regola 11. Mentre nel Caso 73 è chiaro che il prodiere tocca deliberatamente W con l'intenzione di protestarla dopo la regata, in questo caso non esiste tale deliberata azione da parte di L. Non esiste regola che imponga come un timoniere o prodiere debba stare seduto e a meno che la posizione non costituisca un'azione deliberatamente impropria, non esiste infrazione alla regola 2.

GBR 1993/2

Caso 75

Definizione: Giusta rotta

Regola 10: Su mure opposte

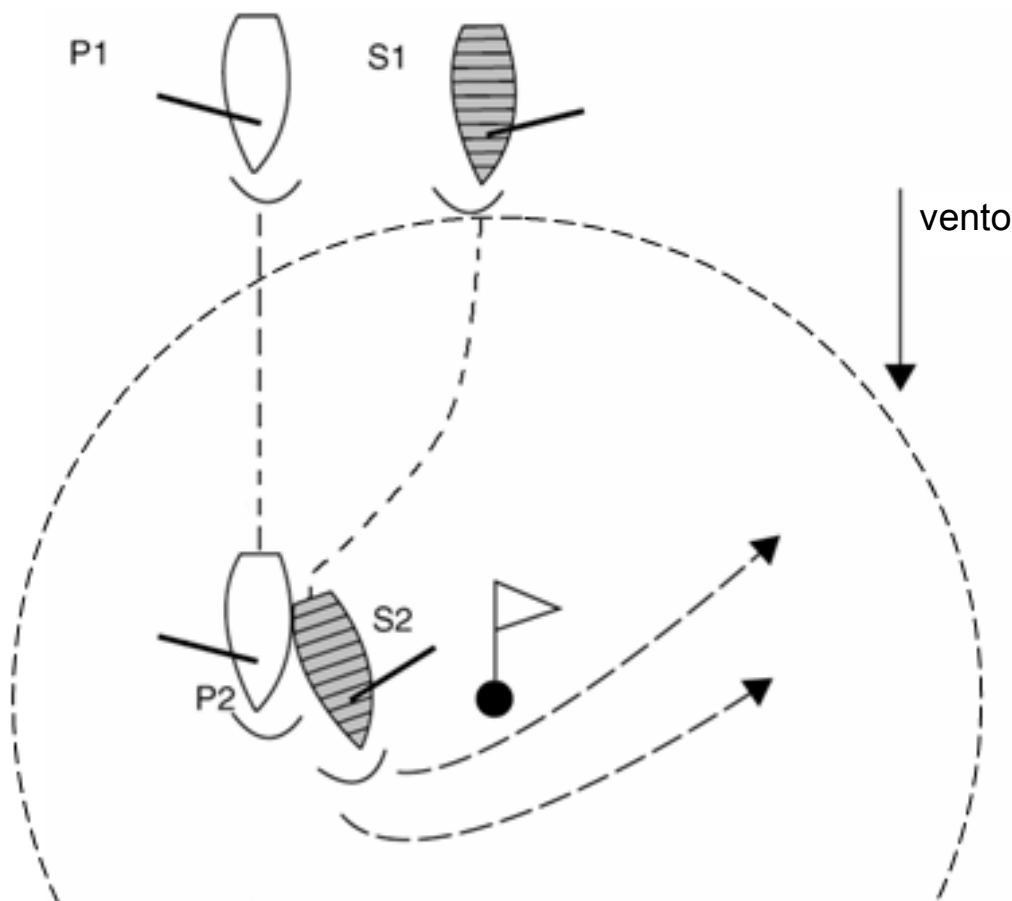
Regola 14: Evitare il contatto

Regola 16.1: Cambiare rotta

Regola 18.2(b): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Regola 18.4: Spazio alla boa; Abbattere

Quando si applica la regola 18, le regole della Sezione A e B rimangono in vigore. Quando la barca ingaggiata interna con diritto di rotta deve abbattere a una boa, essa ha il diritto di navigare la sua giusta rotta fino a quando abbatte. Una barca con mure a dritta che modifica la propria rotta non infrange la regola 16.1 se dà alla barca con mure a sinistra spazio sufficiente per tenersi discosta e la barca mure a sinistra non ne approfitta prontamente



I fatti

Due barche, S (mure a dritta) e P (mure a sinistra) sono di poppa piena e navigano verso una boa di sottovento da lasciare a sinistra. Le due barche sono ingaggiate da diverse lunghezze, con S interna e leggermente avanti. Appena S entra nella zona orza. Quando la sua prua arriva al traverso della boa, S poggia per abbattere e si verifica un contatto che non provoca danni o lesioni. S protesta per la regola 10 mentre P, a sua volta, protesta per la regola 18.

Il comitato delle proteste squalifica P per infrazione alla regola 10. P presenta appello asserendo di aver dato a S spazio alla boa e che S ha infranto la regola 18.4.

Decisione

Nella posizione 1 S raggiungeva la zona e da quel momento P doveva dare a S spazio alla boa per la regola 18.2(b). Inoltre, fino a quando S non ha abbattuto, P doveva tenersi discosta da S per la regola 10. Quando S ha orzato doveva, per la regola 16.1, dare a P spazio per tenersi discosta e inoltre, per la regola 18.4, fino a quando non ha abbattuto S non si doveva allontanare dalla boa più del necessario per percorrere la sua giusta rotta. Lo spazio alla boa che P deve concedere a S è lo spazio necessario a S, nelle condizioni del momento, per girare la boa con prontezza ed in modo marinaresco.

Lo spazio era il corridoio diretto tra S1 e il punto vicino e a lato della boa dalla parte prescritta. P ha lasciato a S questo spazio, Tuttavia, poiché S aveva diritto di rotta, non era obbligata a rimanere all'interno del corridoio, ma poteva navigare qualunque rotta purché si attenesse alle regole 16.1 e 18.4.

S ha orzato gradatamente fino a circa 45 gradi mentre percorreva circa tre lunghezze, e P non fece alcun tentativo per tenersi discosta. Subito prima della posizione 2 S ebbe bisogno di agire per evitare P. In quel momento P infranse la regola 10. Quando S ha orzato dopo la posizione 1, se P avesse agito prontamente avrebbe avuto spazio per manovrare in modo marinaresco per tenersi discosta da S. Quindi S non ha infranto la regola 16.1.

Quando S ha abbattuto subito dopo la posizione 2, non si è allontanata dalla boa più del necessario per percorrere la sua giusta rotta. In effetti, in assenza di P (la barca a cui "ci si riferisce" nella definizione di Giusta Rotta), la giusta rotta di S avrebbe potuto certamente essere persino più lontana dalla boa e più al vento di quella che fece, ciò per rendere più agevole e veloce il giro di boa e per evitare interferenze con il vento all'inizio del lato di bolina o restare coperta dalle altre barche che la precedevano. Quindi S non ha infranto la regola 18.4.

Relativamente alla regola 14, entrambe le barche hanno infranto questa regola essendosi verificato un contatto che era per, entrambe, "ragionevolmente possibile" evitare. P viene pertanto squalificata secondo la regola 14 oltre che per la regola 10. Comunque S, barca con diritto di rotta, non può essere penalizzata per un contatto senza danni o lesioni conseguenti (vedere la regola 14(b)).

L'appello di P è respinto, giustamente era stata squalificata, mentre non esiste motivo per penalizzare S.

Caso 76 Ritirato per revisione

Caso 77

Definizione: Tenersi discosta

Regola 12: Sulle stesse mure, non ingaggiate

Regola 14: Evitare il contatto

Regola 31: Toccare una boa

Un contatto fra la boa e l'attrezzatura di una barca equivale ad avere toccato la boa. Una barca obbligata a tenersi discosta, non infrange una regola quando viene toccata dall'attrezzatura di una barca con diritto di rotta, che si muove inaspettatamente dalla sua posizione normale.

I fatti

Le barche A e B, si stanno avvicinando alla boa di poppa con gli spinnaker a segno. A gira la boa libera dalla prua di B, ma ha difficoltà nell'ammainare lo spinnaker e, come assume un'andatura di bolina stretta, la scotta del braccio dello spinnaker è trascinata a poppa per circa 30 piedi (9 metri) e striscia sulla parte emersa della boa. In seguito, quando la boa è circa cinque lunghezze a poppa di B, le barche navigano di bolina stretta mure a sinistra e B è circa 20 piedi (6 metri) a poppa di A che è ancora in difficoltà nel governare lo spinnaker e la penna dello spinnaker inaspettatamente sventola di poppa e colpisce lo strallo di prua di B.

Domanda

Quali regole si applicano in questo incidente, ed inoltre, è stata infranta qualche regola dall'una o dall'altra barca?

Risposta

Quando la scotta dello spinnaker di A striscia sulla boa, A infrange la regola 31. Una barca tocca una boa, nel senso della regola 31, quando una qualche parte del suo scafo, equipaggio o attrezzatura entra in contatto con la boa. Il fatto che la sua attrezzatura tocchi la boa a causa di difficoltà di manovra o di messa a segno delle vele non giustifica l'infrazione della regola.

Quando in seguito avviene il contatto fra le due barche, entrambe hanno passato la boa, quindi la regola 18 non si applica più. Poiché lo spinnaker di A non si trova nella sua posizione normale, le barche non sono ingaggiate e quindi si applica la regola 12. Questa regola stabilisce che B si debba tenere discosta da A, cosa che sta facendo, poiché B non ha fatto nulla, né ha mancato di fare qualcosa, in modo tale da obbligare A ad "effettuare manovre per evitarla" (vedi Definizione Tenersi discosta). Ciò è dimostrato dal fatto che il contatto fra loro è causato esclusivamente dall'attrezzatura di A, che si è spostata inaspettatamente dalla sua posizione normale. Pertanto B non ha infranto la regola 12.

Si applica anche la regola 14. A ha infranto questa regola causando un contatto che poteva evitare; comunque, poiché non si sono verificati danni o lesioni, A viene

esonerata (vedi regola 14(b)). Non era ragionevolmente possibile per B evitare il contatto con lo spinnaker di A che fluttuava a poppa e così B non ha infranto la regola 14.

Nota: anche il Caso 91 esamina un incidente che riguarda equipaggiamento fuori dalla sua posizione normale.

USA 1980/232

Caso 78

Regola 2: Corretto navigare

Regola 41: Aiuto esterno

Regola 69.1(a): Comportamento sconveniente; Impegno a non tenere un comportamento sconveniente

In una regata di flotta sia di barche monotipo che di barche che corrono ad handicap o con un sistema a compensi, una barca può usare la tattica di interferire e intralciare chiaramente l'avanzamento di un'altra barca in regata, a condizione che, se questa protesta in base alla regola 2 per questo comportamento, il comitato delle proteste accerti che esistevano ragionevoli possibilità che la sua tattica potesse giovare al suo risultato finale nell'evento. Tuttavia infrange la regola 2, e probabilmente anche la regola 69.1(a), se, mentre usa questa tattica, infrange intenzionalmente una regola.

I fatti per la domanda 1

In una regata di flotta di barche monotipo la barca A usa la tattica di interferire e intralciare chiaramente l'avanzamento in regata della barca B. Mentre usa questa tattica A non infrange regole di regata, salvo eventualmente la regola 2 o la regola 69.1(a). B protesta A per la regola 2.

Domanda 1

In quali delle seguenti circostanze le tattiche usate da A sarebbero considerate un comportamento contrario ai principi riconosciuti di sportività e di correttezza, e infrangerebbero la regola 2 o la regola 69.1(a)?

- il comitato delle proteste accerta che esistevano ragionevoli possibilità che la sua tattica avrebbe giovato al suo risultato finale nell'evento
- il comitato delle proteste accerta che esistevano ragionevoli possibilità che la tattica di A avrebbe aumentato le sue probabilità di essere selezionata per un successivo evento, ma non avrebbe giovato al suo risultato finale nell'evento.
- il comitato delle proteste accerta che esistevano ragionevoli possibilità che la tattica di A avrebbe aumentato le sue probabilità di selezione per la sua squadra nazionale, ma non avrebbe giovato al suo risultato finale nell'evento.
- il comitato delle proteste accerta che A e una terza barca, C, si erano accordate per adottare entrambe questa tattica per avvantaggiare C ed esistevano ragionevoli possibilità che la tattica di A avrebbe giovato al risultato finale di C nell'evento

e) il comitato delle proteste accerta che A stava cercando di peggiorare il risultato di B nella regata o nella serie per ragioni non legate allo sport.

Risposta 1

Nel caso a), A rispetterebbe i principi riconosciuti di sportività e correttezza.

Nei casi b) e c), A infragerebbe la regola 2 e probabilmente la regola 69.1(a).

Nel caso d) entrambe le barche A e C infrangerebbero la regola 2 e probabilmente la regola 69.1(a). Inoltre, ricevendo un aiuto vietato dalla regola 41 da parte di A, C infrangerebbe anche la regola 41

Nel caso e) A infrangerebbe la regola 2 e probabilmente la regola 69.1(a) poiché, senza una buona motivazione sportiva, la sua azione infrange chiaramente i principi riconosciuti di sportività e correttezza

Domanda 2

Sarebbe diversa la risposta 1 se le barche stessero gareggiando ad handicap o con un sistema a compensi e A fosse una barca più veloce o più manovrabile di B?

Risposta 2

No

Domanda 3

Sarebbe diversa la risposta 1 se, usando la tattica di interferire e intralciare chiaramente l'avanzamento in regata della barca B, A infrangesse intenzionalmente una regola?

Risposta 3

Sì. Ogni volta che una barca infrange intenzionalmente una regola infrange anche la regola 2, e probabilmente anche la regola 69.1(a)

USA 1991/282, ampiamente revisionato da World Sailing nel 2009 e nel 2013

Caso 79

Regola 29.1: Richiami; Richiamo individuale

Quando una barca non ha motivo di ritenere di aver tagliato anzitempo la linea di partenza ed il comitato di regata non segnala tempestivamente il “Richiamo individuale” e poi la classifica OCS, ciò costituisce un errore che peggiora significativamente la posizione della barca nella classifica finale non per sua colpa e pertanto la barca ha diritto a riparazione.

I fatti

Alla partenza di una regata di monotipi, dieci barche vicine al centro della linea, al momento del loro segnale di partenza sono di poco oltre la linea. Il comitato di regata segnala un richiamo individuale esponendo la bandiera X accompagnata da un segnale sonoro. Questi segnali vengono fatti approssimativamente 40 secondi dopo il segnale di partenza. Nessuna delle barche interessate ritorna per partire e diverse

di queste presentano richiesta di riparazione, dopo aver appreso di essere state classificate OCS.

Domanda 1

Nella regola 29.1 cosa si intende con “esporre prontamente” ?

Risposta 1

Non si può specificare una misura di tempo valida in ogni situazione, ma in questa regola, prontamente significa un tempo brevissimo. Il comitato di regata deve segnalare un richiamo individuale entro pochissimi secondi dopo il segnale di partenza. Quaranta secondi sono ben oltre ogni limite accettabile.

Domanda 2

E' ragionevole che una barca chieda riparazione perché un richiamo individuale non è stato prontamente esposto, anche nel caso in cui questa non sia ritornata per partire?

Risposta 2

Sì.

Domanda 3

Perché si deve concedere riparazione a una barca quando il comitato di regata non ha prontamente dato il segnale di richiamo, se le regole affermano che la mancata segnalazione a una barca che si trova nel lato di percorso della linea al suo segnale di partenza, non la libera dai suoi obblighi di partire correttamente?

Risposta 3

Le regole non dicono questo. La regola 29.1 obbliga il comitato di regata a segnalare a tutte le barche che una o più si trovano nel lato di percorso della linea al momento del segnale di partenza. La regola 28.1 e, se applicata, la regola 30.1 obbliga ogni barca a ritornare nella zona di pre-partenza della linea e poi partire, ma ciò presuppone che ambedue i segnali, quello visivo e quello sonoro, siano stati dati. Quando un segnale non è stato dato o, come in questo caso, il segnale è dato troppo in ritardo, una barca che non si rende conto di essere di poco oltre la linea al segnale di partenza viene messa in una posizione di svantaggio, non potendo contare sull'informazione che è insita nel segnale, in abbinamento alle sue osservazioni circa la propria posizione rispetto alle altre barche al momento del segnale di partenza per poter così decidere se ritornare oppure no nel lato di pre-partenza della linea.

Domanda 4

Come può una barca, che non è partita correttamente, avere il diritto a una riparazione quando la regola 62.1 richiede che la sua posizione in classifica sia stata peggiorata significativamente “non per sua colpa”?

Risposta 4

Una barca, che non ha motivo di ritenere di essere stata sul lato del percorso della linea al suo segnale di partenza, ha il diritto di ritenere di essere partita regolarmente, sempre che non venga correttamente segnalato il contrario. Com'è riportato nella

risposta 3, una barca può essere significativamente svantaggiata da un ritardo da parte del comitato di regata nell'eseguire il segnale di richiamo. Questo errore è interamente a carico del comitato di regata e non a carico della barca così svantaggiata.

(Vedi caso 31 per una discussione di una riparazione appropriata in un caso simile).

USA 1992/285

Caso 80

Regola 60: Diritto di protestare, diritto di chiedere riparazione o azioni per la Regola 69

Regola 61.2(b): Requisiti della protesta; Contenuto della protesta

Regola 62.1(a): Riparazione

Regola A5: Punteggi determinati dal comitato di regata

Un'udienza per una protesta o per una richiesta di riparazione deve essere circoscritta allo specifico incidente, azione o omissione. Sebbene una barca possa essere classificata DNF se non arriva nel senso della definizione, non può essere classificata DNF per non aver compiuto il percorso.

I fatti

Quando A taglia la linea d'arrivo dalla direzione del percorso, il comitato di regata la classifica DNF, ritenendo dalle sue osservazioni che non abbia passato una boa del percorso dal lato prescritto, e che quindi non abbia compiuto correttamente il percorso.

A chiede riparazione osservando che, malgrado fosse arrivata regolarmente, non era stata classificata nella sua posizione di arrivo. Il comitato delle proteste non concede ad A riparazione, ritenendo che la regola 62.1(a) non possa essere applicata poiché A non ha compiuto il percorso correttamente e che ciò era unicamente imputabile ad essa e non dovuto ad un'azione o omissione del comitato di regata. A presenta appello.

Decisione

L'appello di A viene accolto. Il comitato di regata ha sbagliato nel classificare A DNF, pur essendo arrivata regolarmente secondo la definizione di Arrivo. Il comitato di regata avrebbe potuto classificare A come DNF solo se non fosse arrivata correttamente (vedi regola A5). Poiché A ha tagliato la linea di arrivo dalla direzione dell'ultima boa, e nessuna delle tre eccezioni previste nella definizione di arrivo è qui applicabile, A avrebbe dovuto essere registrata come arrivata.

Un principio fondamentale nella procedura delle proteste è che un'udienza deve essere circoscritta allo specifico incidente identificato nella protesta (vedi regola 61.2(b)) o allo specifico incidente indicato quale "azione impropria o omissione" nella richiesta di riparazione secondo la regola 62.1(a). Benché l'incidente che era motivo della richiesta di riparazione di A fosse il fatto di essere stata classificata scorrettamente DNF, il comitato delle proteste portò l'udienza su di un incidente diverso quando prese in considerazione se avesse eseguito il percorso correttamente

o no e quindi se avesse infranto la regola 28.1. Dato che quell'incidente non era quello indicato nella richiesta di riparazione, il comitato agì impropriamente.

Se il comitato di regata ritiene, dalle sue osservazioni, che una barca non abbia compiuto correttamente il percorso, può protestare la barca come previsto dalla regola 60.2(a). In questo caso il comitato non ha protestato A. Non essendo stata protestata per non aver compiuto il percorso, A non avrebbe dovuto essere penalizzata per tale mancanza.

Riassumendo, i fatti indicano che A è arrivata correttamente secondo la definizione di Arrivo, pertanto non avrebbe dovuto essere classificata DNF ed ha il diritto a riparazione secondo la regola 62.1(a) per un'azione non corretta del comitato di regata. La decisione del comitato delle proteste è annullata e A reintegrata in classifica al momento in cui ha tagliato la linea d'arrivo.

USA 1993/289

Caso 81

Regola 14: Evitare il contatto

Regola 15: Acquisire il diritto di rotta

Regola 18.1(b): Spazio alla boa; Quando si applica la regola 18

Regola 18.2(b): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

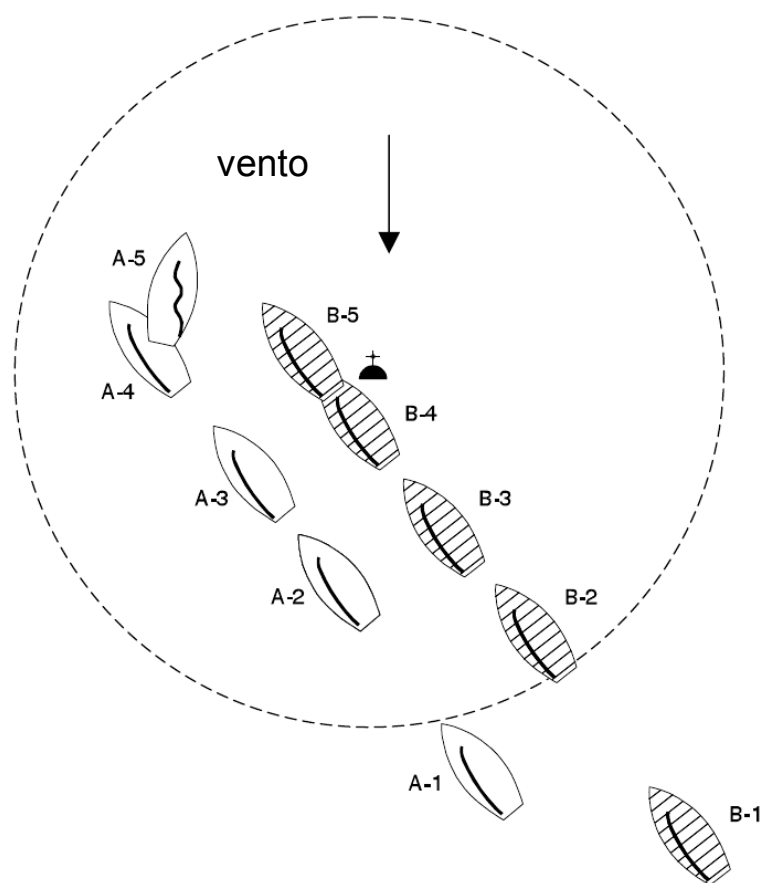
Regola 18.2(c): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Quando una barca con diritto a spazio alla boa per la regola 18.2(b) passa con la prua al vento, la regola 18.2(b) cessa di essere applicata ed essa deve conformarsi alle regole applicabili della Sezione A

I fatti

Due barche, A e B, entrambe di bolina stretta mure a dritta, si avvicinano ad una boa da lasciare a dritta. A entra nella zona libera dalla prua con una rotta sottovento a B e vira su di una rotta di bolina stretta mure a sinistra per girare la boa. B, ancora mure a dritta, ha un contatto con A, che è già mure a sinistra, che non causa danni o lesioni. Entrambe le barche protestano.

Citando la regola 18.1(b), il comitato delle proteste decide che la regola 18 non è applicabile, poiché appena prima della collisione entrambe le barche erano su mure opposte e B doveva virare per passare la boa sulla sua giusta rotta. Avendo deciso che non si applica la regola 18, il comitato delle proteste squalifica A per la regola 10. A presenta appello.



Decisione

B era libera dalla poppa di A tra la posizione 1 e la posizione 4. Mentre B era libera dalla poppa doveva tenersi discosta da A per la regola 12. Inoltre, da quando A ha raggiunto la zona fino a quando non ha passato la prua al vento, si applica la seconda frase della regola 18.2(b) che impone a B di dare spazio alla boa ad A. B rispetta completamente entrambi gli obblighi. Subito prima della posizione 5, quando A passa la prua al vento, l'obbligo di B di dare spazio alla boa ad A finisce (vedi regola 18.2(d) o regola 18.1(b)). In quel momento B acquisisce il diritto di rotta e A diventa obbligata a tenersi discosta da B, prima per la regola 13 ed in seguito, quando A è su una rotta di bolina stretta, per la regola 10. La regola 15 non è applicabile poiché B acquisisce il diritto di rotta a causa della virata di A.

Non è chiaro dagli elementi se B abbia avuto bisogno di manovrare per evitare A prima o dopo che A assumesse la rotta di bolina mure a sinistra. Tuttavia è evidente che B doveva manovrare per evitare A mentre aveva diritto di rotta. Quindi A è squalificata per la regola 13 o per la regola 10. Poiché A aveva la possibilità di evitare il contatto, anche lei ha infranto la regola 14.

La regola 14 si applica a B, ma i fatti accertati non permettono di determinare se fosse ragionevolmente possibile per B agire per evitare il contatto dopo che fu chiaro che A non stava tenendosi discosta. Comunque non è necessario accertare ciò poiché B aveva diritto di rotta e il contatto non ha determinato danni o lesioni. Perciò se fosse accertato che B aveva infranto la regola 14, sarebbe esonerata per la regola 14(b).

L'appello di A è respinto e rimane squalificata; B non è penalizzata.

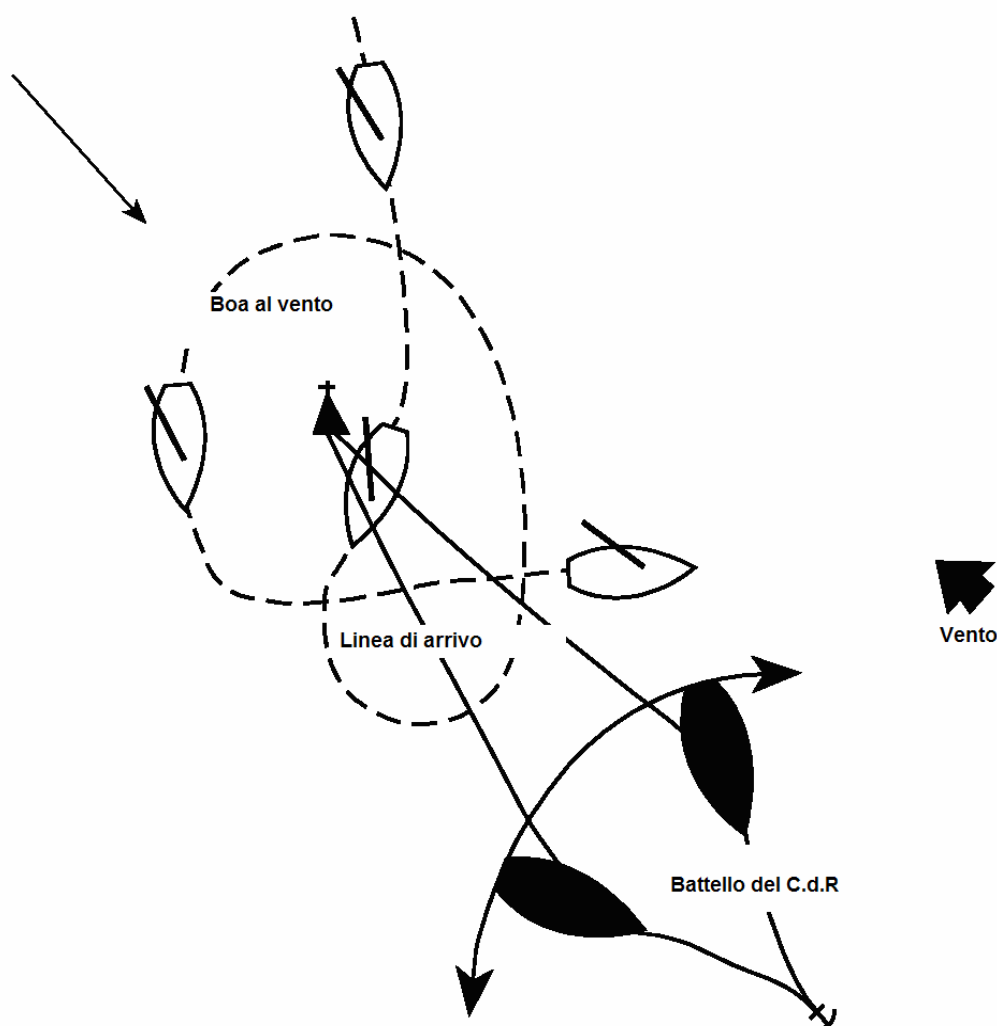
Caso 82

Definizione: Arrivo

Regola 62.1(a): Riparazione

Quando una linea d'arrivo è posata quasi in linea con l'ultimo lato del percorso, e non è chiaro quale sia la direzione corretta d'attraversamento per arrivare secondo la Definizione, una barca può attraversare la linea in qualsiasi direzione e il suo arrivo è accettabile.

Direzione dall'ultima boa



I fatti

All'arrivo di una regata la barca A taglia la linea d'arrivo dalla parte che ritiene essere nella direzione dall'ultima boa, lasciando la boa F a dritta e registra il proprio orario d'arrivo. L'ufficiale di regata non rileva il suo arrivo e non fa il segnale sonoro. Non udendo nessun segnale sonoro, A segue la rotta mostrata dal diagramma torna ed infine attraversa la linea lasciando la boa F a sinistra, ed a quel punto l'ufficiale di regata registra il suo orario d'arrivo e dà un segnale sonoro. A presenta richiesta di riparazione chiedendo che sia applicato l'orario da lei registrato al primo passaggio, per la determinazione del suo tempo d'arrivo.

Il comitato delle proteste, riscontra effettivamente che il battello del comitato brandeggiava a destra e a sinistra rispetto alla direzione dell'ultimo lato, ma ritenne

che l'ufficiale di regata fosse attento nella valutazione del giusto verso nel quale ciascuna barca doveva tagliare la linea d'arrivo. Non concede riparazione ad A ai sensi della regola 62.1(a) e questa presenta appello.

Decisione

L'appello di A è accolto. L'aver orientato le boe della linea di arrivo in modo che le barche non possano capire facilmente in quale direzione debbano tagliare la linea, è un'azione impropria da parte del comitato di regata. Quando una barca non può ragionevolmente stabilire in quale direzione debba tagliare la linea di arrivo secondo i termini della definizione di Arrivo, ha il diritto di arrivare in ciascuna delle due direzioni possibili. Quindi A ha diritto alla riparazione come da regola 62.1(a) e deve essere classificata al suo posto di arrivo calcolato secondo l'orario da essa registrato nel momento in cui ha tagliato la linea per la prima volta.

GBR 1992/1

Caso 83

Regola 49.2: Posizione dell'equipaggio, draglie

La regolazione ripetuta delle vele, mantenendo il torso fuori dalle draglie, non è consentita.

I fatti

In una regata per sloop di 24 piedi le cui regole di classe prevedono le draglie, il vento è di circa 15 nodi, con raffiche della durata di circa tre secondi ed un mare corto che colpisce le barche al traverso. L'uomo addetto alla scotta dello spinnaker di A è in piedi sul lato al vento della coperta e tiene in mano la scotta che riesce a malapena a trattenere. La sua posizione cambia per compensare l'assetto della barca e il carico sulla scotta. Durante alcune raffiche di vento lo si vede sporgersi con parte del torso al di fuori delle draglie.

Domande

1. E' corretto considerare le parole della regola 49.2 "tenere alcuna parte (del torso)" come una posizione stazionaria?
2. Sporgersi per controbilanciare il carico della scotta, può essere considerato "compiere un compito indispensabile", ad esempio per regolare una scotta?
3. La durata di una raffica può essere considerata "breve" in queste circostanze?

Risposte

Dallo schema 6 del Caso 36 World Sailing appare chiaro che la posizione adottata dal membro dell'equipaggio di A è passibile di infrazione alla regola 49.2. Per "posizione del torso" non s'intende che il torso sia fermo, ma si indica un'azione deliberata di una certa durata.

La frase "per compiere compiti indispensabili" contenuta nella regola 49.2 significa che il torso può essere in una posizione fuori dalle draglie soltanto per effettuare un compito, che non può essere ragionevolmente svolto dall'interno dei corrimano. L'uso

del termine “brevemente” nella regola, chiarisce che il torso deve essere riportato entro bordo non appena il compito è compiuto.

La regola si prefigge di permettere un’azione altrimenti illegale, ma tale permesso non si estende alla normale regolazione delle vele anche se ciò può essere effettivamente ottenuto meglio posizionando il torso fuori dalle draglie. La regola 49.2 è volta alla sicurezza dell’equipaggio ed è inevitabile che annulli i vantaggi che potrebbero essere ottenuti ottimizzando la distribuzione del peso dell’equipaggio. Le azioni del membro dell’equipaggio di A, che si sporge dalle draglie, infrangono la regola 49.2.

GBR 1992/10

Caso 84 Cancellato

Caso 85

Definizione: Regola

Regola 61.1: Requisiti della protesta; Informare il protestato

Regola 86.1(c): Modifiche alle regole di regata

Se una regola non è elencata nella regola 86.1(c) non può essere modificata dalle regole di classe. Se una regola di classe tenta comunque di cambiare una regola, la regola di classe non è valida e non si applica.

I fatti

Le barche della Classe XYZ hanno una lunghezza di scafo di 8 metri. La regola 5 della Classe XYZ stabilisce che:

"La regola 61.1 che richiede di esporre la bandiera rossa non si applica per la Classe XYZ, salvo quando specificamente richiesto per iscritto nelle istruzioni di una regata o serie di regate".

In una regata di barche della Classe XYZ, la barca A presenta una protesta contro le barche B e C ed annota nel modulo di protesta di non aver esposto la bandiera di protesta, in quanto non richiesto dalle sue regole di classe. Il comitato delle proteste, riferendosi alla regola di classe 5, considera la protesta valida e B obietta che una decisione basata sulla regola di classe 5 non è valida. Nonostante l’obiezione di B il comitato delle proteste procede nell’udienza squalificando le barche B e C. B presenta appello.

Decisione

L’appello di B è accolto. Il paragrafo (d) della definizione di Regola chiarisce che durante una regata le regole di classe sono in vigore. Le regole di classe possono cambiare le regole di regata, ma solo quelle elencate nella regola 86.1(c) e, con l’approvazione da parte di World Sailing, una regola dell’Appendice G (vedi regola G5). La regola 61 non è una di queste regole, quindi la regola di classe 5, che ha tentato di cambiare la regola 61.1, non è valida e non può essere applicata. Le istruzioni di regata avrebbero potuto modificare la regola 61.1, come permesso dalla

regola 86.1(b), ma così non è stato. Pertanto la protesta era invalida e avrebbe dovuto essere rifiutata. Conseguentemente le decisioni del comitato delle proteste sono annullate e le due barche sono reintegrate nella loro posizione d'arrivo.

USA 1994/299

Caso 86 Cancellato

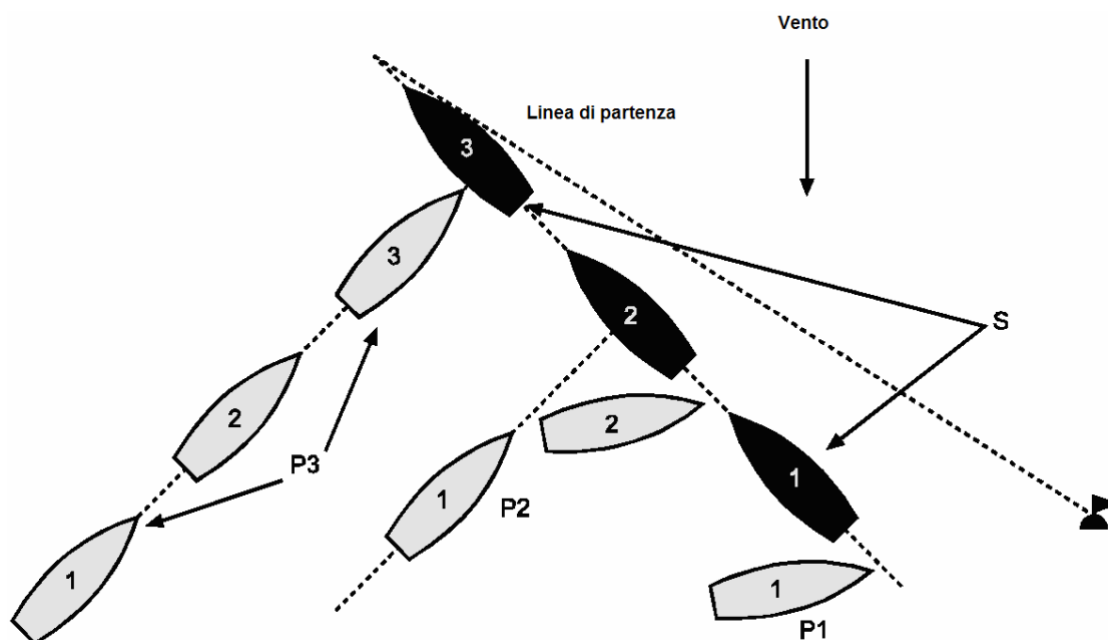
Caso 87

Definizione: Tenersi discosta

Regola 10: Su mure opposte

Regola 14(a): Evitare il contatto

Una barca con diritto di rotta non ha l'obbligo di agire per evitare un contatto finché non è chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta.



I fatti

L'angolo della linea di partenza consente a malapena, ad una barca di bolina stretta mure a dritta, di tagliare la linea, e perciò la maggior parte delle barche si avvicina alla linea mure a sinistra. Comunque S si avvicina mure a dritta dall'estremità di dritta, continuamente gridando "mure a dritta" alle barche che si avvicinano con mure a sinistra. P1 e P2 poggiano sottovento a S. P3 invece non fa alcun tentativo di evitare S e la colpisce a 90 gradi, a mezza nave, causando danni considerevoli. Il comitato delle proteste squalifica entrambe le barche: P3 per la regola 10 e S per la regola 14. S presenta appello.

Decisione

La regola 10 obbliga P3 a tenersi discosta da S. La regola 14 obbliga ogni barca a cercare di evitare il contatto con l'altra barca se ciò è ragionevolmente possibile. Nel

caso di P3 l'obbligo di evitare il contatto con S, imposto dalla regola 14, era coerente con il più ampio obbligo, per la regola 10, che consentiva a S di "proseguire la sua rotta senza necessità di compiere manovre per evitarla" (vedi la Definizione di Tenersi Discosta). P3 ha infranto entrambe le regole 10 e 14.

Per quanto riguarda S, mentre la regola 10 imponeva a P3 di tenersi discosta da lei, allo stesso tempo S era obbligata dalla regola 14 ad evitare il contatto, sempre che fosse "ragionevolmente possibile" farlo. Comunque la regola 14(a) permette a S di mantenere la sua rotta, aspettandosi che P3 si tenga discosta, com'è suo obbligo, fino al momento in cui diventa evidente che P3 non lo avrebbe fatto. In questo caso, il disegno evidenzia che P3 avrebbe potuto poggiare prontamente evitando S anche in una posizione molto vicina ad S, Per questa ragione, il tempo fra il momento in cui appare evidente che P3 non si sarebbe tenuta discosta da S ed il momento della collisione è veramente breve, tanto breve da rendere a S impossibile evitare la collisione. Pertanto S non ha infranto la regola 14. L'appello di S è accolto e la sua squalifica è annullata.

CAN 1994/105

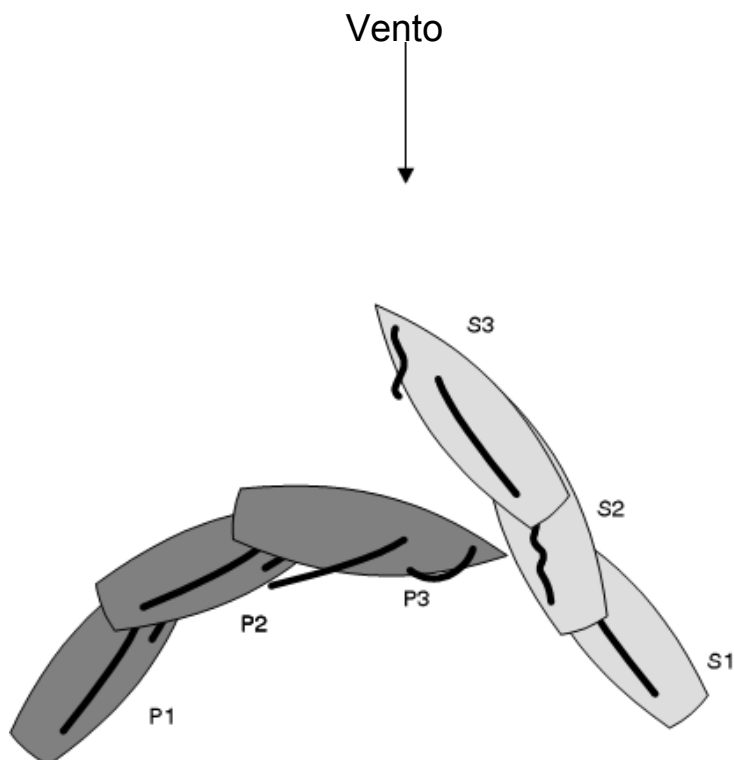
Caso 88

Definizione: Tenersi discosta

Regola 10: Su mure opposte

Regola 14: Evitare il contatto

Una barca può evitare un contatto e tuttavia non essersi tenuta discosta.



I fatti

S e P, due barche a bulbo di circa 24 piedi (7 metri), si avvicinano l'una all'altra in un lato al vento, navigando approssimativamente alla stessa velocità con vento di 12 -

15 nodi e condizioni minime di mare. S è leggermente avanti. Quando si trovano a circa tre lunghezze S grida “mure a dritta” ripetendo poi il richiamo a due lunghezze, ma P non risponde e neppure cambia rotta. Nella posizione 1 del disegno, entrambe le barche cambiano rotta contemporaneamente. S, temendo una collisione, orza bruscamente intendendo virare per minimizzare così i danni o le eventuali lesioni, mentre P poggia deciso. Vedendo P poggiare, S immediatamente poggia anch’essa. P, con la barra del timone tutta alla poggia, passa di poppa a S distante due piedi (0,6 metri) da quest’ultima. Non si verificano contatti. S protesta per la regola 10.

Il comitato delle proteste decide che P non ha infranto la regola 10. Quindi considera se S abbia o no infranto la regola 16.1 o la 16.2 per avere orzato ed immediatamente dopo poggiato. Il comitato conclude che S non ha infranto la regola, dopo aver rilevato che i suoi cambiamenti di rotta non avevano interessato P, che stava facendo un rilevante cambio di rotta che sarebbe stato necessario anche in assenza della manovra di S. La protesta viene respinta, e S presenta appello.

Decisione

L’appello di S è accolto. P è squalificata per aver infranto la regola 10.

La regola 10 impone a P di “tenersi discosta” da S. “Tenersi discosta” significa qualcosa di più che “evitare il contatto”, diversamente la regola avrebbe contenuto quelle parole o altre parole simili. Pertanto il fatto che le barche non siano entrate in collisione, non prova necessariamente che P si sia tenuta discosta. La Definizione di Tenersi Discosta, unita ai fatti accertati, è ciò che determina se P si sia attenuta oppure no alla regola. In questo caso il punto chiave che scaturisce dalla definizione è se S poteva mantenere la sua rotta “senza necessità di compiere manovre per evitarla”.

Le considerazioni che seguono portano alla conclusione che P non si è tenuta discosta da S e quindi ha infranto la regola 10:

- 1) La rotta delle barche quando inizia l’incidente. Le barche erano in rotta di collisione, il che significa che almeno una delle due avrebbe dovuto cambiare rotta.
- 2) La distanza fra le barche al momento in cui entrambe modificarono la loro rotta. Dopo la posizione 1, se nessuna barca avesse modificato la rotta, dopo aver percorso circa due terzi della sua lunghezza la prua di P avrebbe colpito il lato sottovento di S.
- 3) Il tempo stimato restante prima del contatto. Quando entrambe le barche hanno modificato la rotta restava pochissimo tempo prima che accadesse la collisione. Per esempio ad una velocità di 5 nodi una di queste barche percorre una distanza pari a due terzi della sua lunghezza in 1.9 secondi; a 6 nodi questa si riduce a 1.5 secondi.
- 4) L’entità del cambio di rotta necessario ad ogni barca per evitare la collisione. Questa aumenta man mano che le barche si avvicinano. Nel momento in cui P modifica la rotta, il cambiamento richiesto era tale che, con la barra tutta alla poggia, avrebbe sfilato la poppa di S ad una distanza di due piedi (0,6 metri). Nello stesso momento, il cambio di rotta che S avrebbe dovuto compiere per

evitare P, se questa non avesse cambiato rotta, sarebbe stato approssimativamente di 90 gradi, poiché S avrebbe dovuto virare.

- 5) Il tempo necessario ad ognuna delle barche per fare il dovuto cambiamento di rotta. Questo fattore è determinato dalla combinazione di numerosi altri elementi: il peso della barca e la velocità relativa, la forma della parte di scafo immersa, la dimensione del timone, le manovre di vele necessarie e le condizioni meteomarine.

Quando le barche raggiungono le posizioni 1 nello schema, P non si stava tenendo discosta. La collisione era imminente e quasi inevitabile, com'è dimostrato dal fatto che con il timone tutto alla poggia P è passata a meno di due piedi (0,6 metri) dalla poppa di S. In quella posizione nel diagramma, S non aveva la certezza che P avesse sentito i suoi richiami alla voce, che si stesse preparando ad una modifica di rotta o anche che P si fosse accorta della sua presenza. Inoltre P aveva superato il punto nel quale avrebbe dovuto poggiare, vuoi per minimizzare il tempo e la distanza per raggiungere la boa al vento, vuoi per seguire una rotta scelta per ragioni tattiche. Per tutte queste ragioni S era chiaramente impossibilitata a mantenere la propria rotta "senza necessità di intraprendere azioni per evitarla" e così P ha infranto la regola 10. S era assolutamente giustificata nell'aspettarsi una collisione e nel convincersi che solo una propria azione avrebbe potuto evitarla.

La questione se S abbia oppure no infranto la regola 16.1 o la 16.2 è irrilevante poiché nel momento in cui S cambia rotta, P ha già infranto la regola 10 e S, manovrando come richiesto dalla regola 14, ha cambiato rotta per evitare una collisione. Anche se i fatti avessero indicato che S aveva infranto la regola 16.1 o la 16.2, essa sarebbe stata esonerata in base al disposto della regola 64.1(a).

Vedi anche caso 50

USA 1996/305

Caso 89

Regola 43.1(a): Indumenti ed equipaggiamento dei concorrenti

Un concorrente, che non sia su un windsurfer o kiteboard, non può indossare oppure portare sulla propria persona contenitori di bevande.

Domanda

La regola 43.1(a) consente ad un concorrente di indossare o altrimenti portare sulla propria persona un contenitore di bevande durante la regata?

Risposta

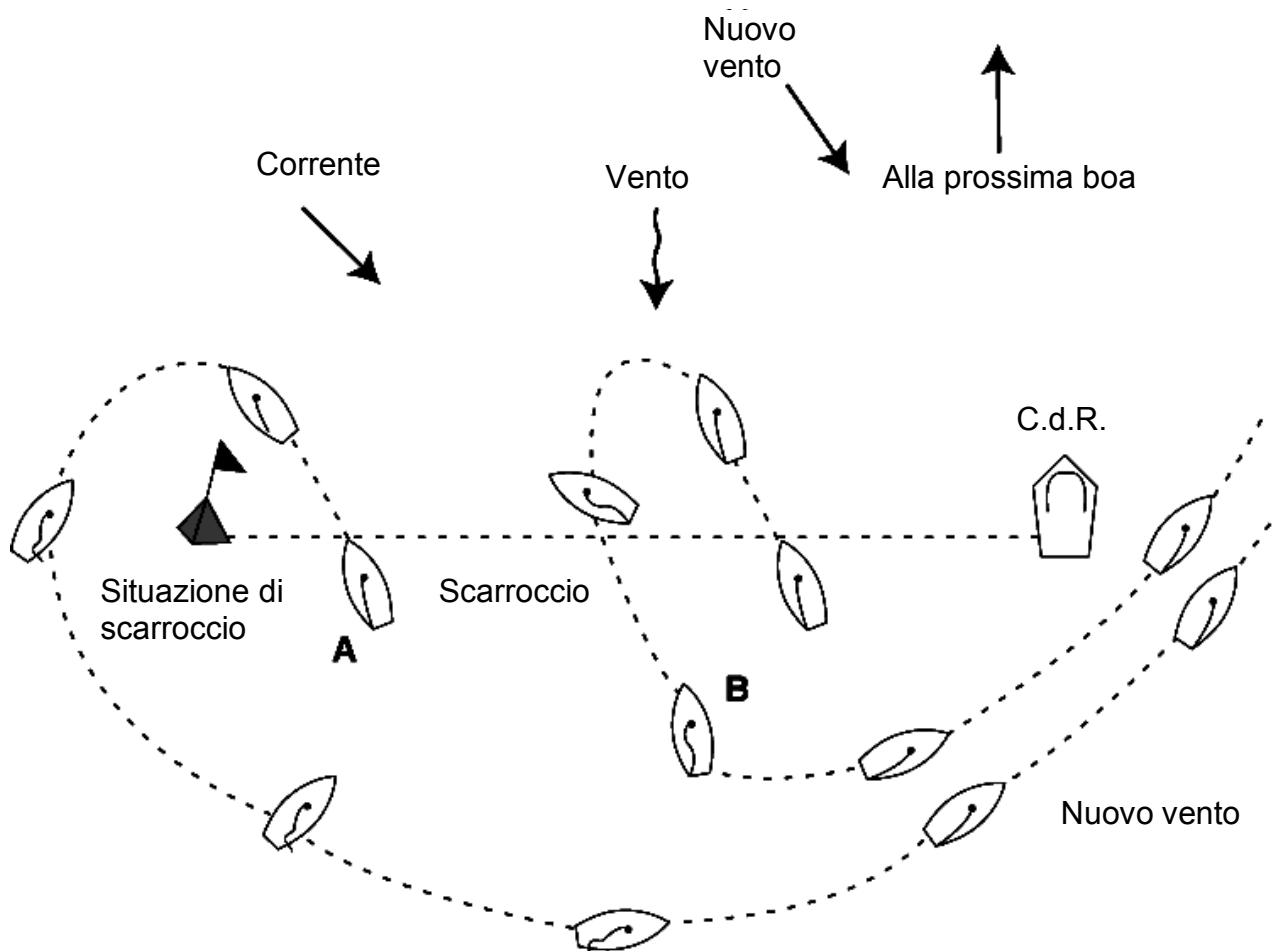
No. Eccetto che con le tavole a vela o kiteboard, non c'è necessità di tale pratica, e pertanto il suo scopo primario deve essere considerato un mezzo per incrementare il peso del concorrente (Nota che le regole B4 e F4 modificano la regola 43.1(a) per le regate con tavole a vela o kiteboard).

World Sailing 1997

Caso 90

Regola 28.2: Compimento del percorso

Quando il filo (della scia) di una barca passa una boa dalla parte prescritta, la barca non infrange la regola 28.2 se il suo filo, quando tesato, passa quella boa anche dal lato non prescritto.



I fatti:

Il primo lato di percorso di una regata sul fiume Panama è di bolina, con vento debole, irregolare e contro una forte corrente. Le barche A e B partono correttamente, ma il vento muore e le barche sono trascinate indietro, A passa all'esterno dell'estremità di sinistra della linea, mentre B attraversa all'indietro la linea di partenza. Dopo un po' il vento riprende, ma da un'altra direzione ed entrambe le barche passano a dritta della barca del comitato di regata, che delimita l'estremità destra della linea di partenza, e proseguono verso la boa al vento.

A protesta B per infrazione alla "regola del filo" (regola 28.2), ma il comitato delle proteste dichiara la protesta invalida. Comunque invia una richiesta di interpretazione della regola 28.2 all'autorità nazionale ai sensi della regola 70.4.

Domanda

Le barche A e B hanno rispettato la regola 28.2?

Risposta

La barca A ha ottemperato alla regola 28.2. Dopo essere partita, ha lasciato ciascuna delle boe di partenza dalla parte prescritta. Poi ha girato attorno a tutta la linea di partenza, come mostrato dal grafico. Inoltre, il filo che rappresenta la sua scia, se tesato, lascia ciascuna boa di partenza dalla parte prescritta, in quanto attraversa la linea di partenza. La regola 28.2 non proibisce ulteriori giri attorno ad una boa, a condizione che il filo, quando tesato, tocchi ogni boa dalla parte prescritta. Ad esempio, se una barca tocca una boa di percorso mentre la sta lasciando a dritta, come prescritto dalle istruzioni di regata e poi fa un giro di penalità in senso orario attorno ad essa, si attiene alla regola 28.2. Un altro esempio, come la barca A illustrata in questo caso, è quando la scia di una barca lascia le due boe che delimitano la linea di partenza dalla parte prescritta, non infrange la regola 28.2 quando la scia passa una di queste boe (qui rappresentata dalla barca del comitato di regata) anche dal lato non prescritto.

La barca B invece ha infranto la regola 28.1. Dopo la partenza, ha lasciato a sinistra la boa di sinistra della linea di partenza ed a dritta la boa di dritta, come prescritto. Ma poi è scarrocciata indietro attraversando di nuovo la linea di partenza, per lasciare quindi a sinistra la boa che delimita l'estremità di dritta della linea di partenza. Quando viene tesato, il filo che rappresenta la sua scia non passerà attraverso la linea di partenza, pertanto non lascerà la boa di dritta dalla parte prescritta.

Vedi anche il caso 106 che esamina un simile incidente sulla linea di arrivo.

ARG 1996/3

Caso 91

Definizione: Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio

Definizione: Tenersi discosta

Regola 12: Sulle stesse mure, non Ingaggiate

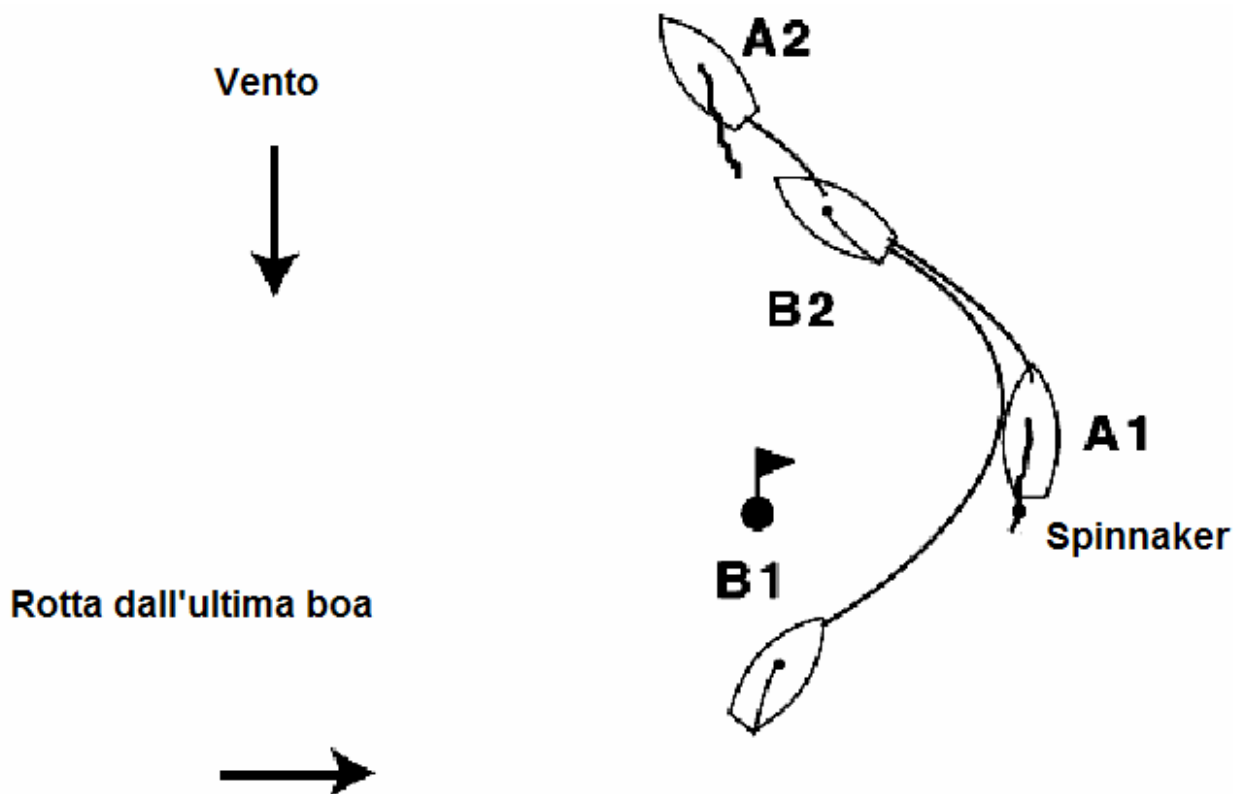
Regola 14: Evitare il contatto

Una barca, con l'obbligo di tenersi discosta, deve tenersi discosta anche dall'attrezzatura dell'altra barca fuori della sua posizione normale, a condizione che tale attrezzatura sia stata fuori della sua normale posizione per un periodo abbastanza lungo da poter essere notata ed evitata.

I fatti

Le barche A e B sono di lasco con mure a sinistra e si avvicinano alla boa di sottovento, da lasciare a sinistra. B è libera dalla poppa di A. Per tutto il lato lo spinnaker di A aveva sbandierato fuori controllo dalla cima dell'albero. Le due barche virano per passare la boa. Dopo che entrambe hanno virato, B prosegue per un breve tratto di bolina stretta, quindi poggia e le sue manovre fisse vengono in contatto con lo spinnaker di A, che continua a sventolare dalla cima dell'albero. Il contatto non provoca danni. A protesta.

Il comitato delle proteste squalifica B per infrazione alla regola 12 quando il suo sartame è entrato in contatto con lo spinnaker di A. B ricorre in appello.



Decisione

Il contatto è stato causato dalla poggiate di B. Al momento del contatto, lo spinnaker di A non era nella sua posizione normale e la prua di B era a poppavia dello scafo di A e di tutta l'attrezzatura di A in posizione normale. Pertanto le barche non erano ingaggiate (vedi la Definizione di Libera dalla poppa e libera dalla prua, ingaggio) ed era in vigore la regola 12 che imponeva a B di tenersi discosta dallo scafo di A, dal suo equipaggio e dalle sue attrezzature, compreso il suo spinnaker.

B ha infranto la regola 12 non tenendosi discosta; infatti poggiando verso lo spinnaker di A, ha costretto A a compiere una manovra eversiva (vedi la Definizione di Tenersi discosta). L'equipaggio di B, per lungo tempo prima del contatto, aveva avuto modo di vedere che lo spinnaker di A sbandierava incontrollato dalla cima d'albero e pertanto se B non si è tenuta discosta non può essere imputato alla circostanza che lo spinnaker di A non si trovava nella sua posizione normale.

Il Caso 77 si occupa di un incidente solo in apparenza simile, ma sostanzialmente diverso. In quel caso, B aveva passato la boa subito dietro ad A, senza sapere che A avrebbe perso il controllo del proprio spinnaker e non si poteva imputare a B di non aver previsto che lo spinnaker di A sarebbe improvvisamente andato in bandiera a sei metri (20 piedi) dietro alla poppa della barca.

In questo caso, B ha infranto anche la regola 14, in quanto ha causato un contatto che avrebbe potuto evitare. Per contro A non ha infranto quest'ultima regola, poiché, quando fu chiaro che B non si sarebbe tenuta discosta, non era per essa ragionevolmente possibile evitare il contatto. Anche se ciò fosse stato possibile, A, in quanto barca con diritto di rotta, dovrebbe essere esonerata per la regola 14(b).

B è stata giustamente squalificata per aver infranto la regola 12 e per aver infranto anche la regola 14. Il suo appello è respinto.

USA 1987/271

Caso 92

Regola 14: Evitare il contatto

Regola 16.1: Cambiare rotta

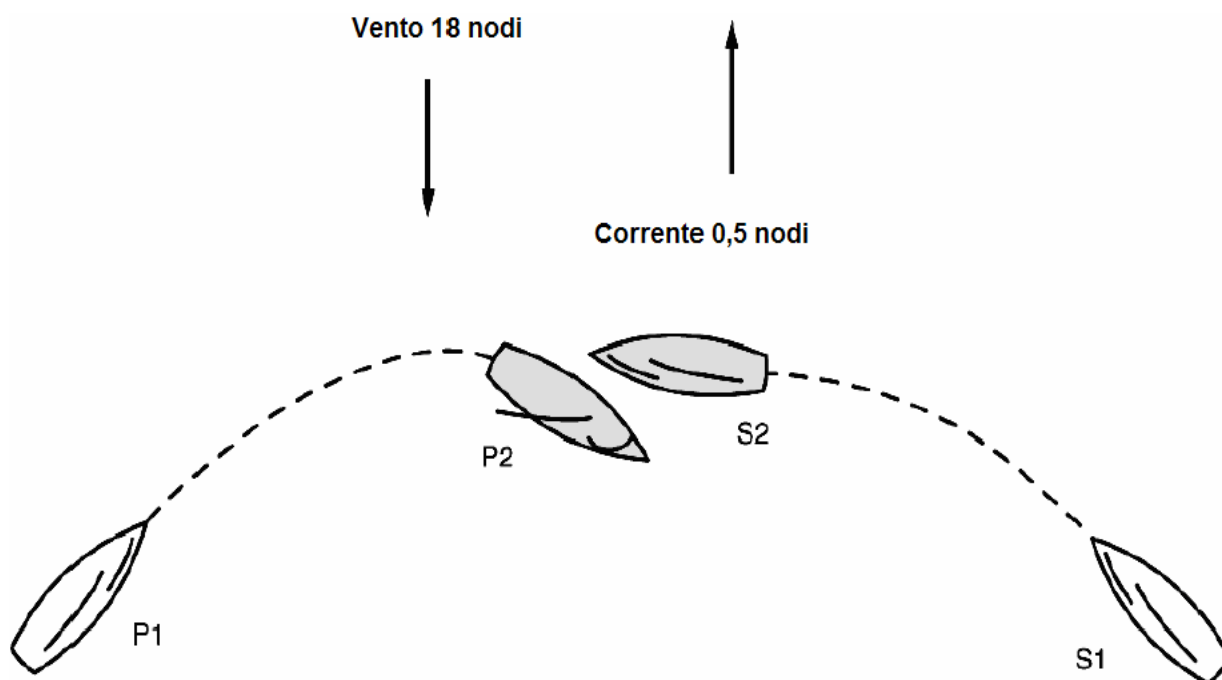
Regola 16.2: Cambiare rotta

Quando una barca con diritto di rotta cambia rotta, la barca che si deve tenere discosta deve manovrare solamente in risposta a quanto esegue in quel momento la barca con diritto di rotta, non a quanto quest'ultima potrebbe fare successivamente.

I fatti

In un lato di bolina con 18 nodi di vento, S e P si avvicinano l'una all'altra su mure opposte. P poggia per evitare S. S poggia anch'essa, P continua a poggiare per poter passare a poppa di S. S insiste a poggiare e come conseguenza scade ulteriormente sottovento. Si verifica un contatto fra gli alberi e le attrezzature delle due barche e l'albero di P si spezza.

Il comitato delle proteste squalifica S per infrazione della regola 16 e questa presenta appello.



Decisione

L'appello di S è respinto. La squalifica di S decisa dal comitato delle proteste è confermata, ai sensi delle regole 14, 16.1 e 16.2.

Inizialmente le barche erano su rotte di collisione. P ha poggato per tenersi discosta da S come richiesto dalla regola 10. La descrizione scritta dei fatti ed il disegno stabiliscono che P avrebbe potuto tenersi discosta da S passandole a poppa se quest'ultima non avesse cambiato rotta; comunque S ha poggato obbligando immediatamente P a poggiare ulteriormente per continuare a mantenersi discosta; cambiando rotta, come ha fatto, S ha infranto la regola 16.2.

S ha continuato a cambiare rotta ad un ritmo sempre più veloce. Nessuna manovra di P, prima della collisione ed effettuata in modo marinaresco, le avrebbe consentito di tenersi discosta, pertanto continuando a cambiare rotta, S ha infranto anche la regola 16.1.

In aggiunta S ha infranto la regola 14 e doveva essere penalizzata anche ai sensi di questa regola poiché, quale barca con diritto di rotta, non ha cercato di evitare il contatto che ha causato un danno.

L'appellante S ha argomentato che P avrebbe potuto virare o abbattere, sostenendo che tale fosse l'obbligo di P. Questo è un fraintendimento degli obblighi di una barca che si deve tenere discosta secondo la regola 10 e le altre regole del diritto di rotta. Una barca che si deve tenere discosta deve manovrare solamente in risposta a quanto sta eseguendo la barca con diritto di rotta in quel momento, non a quanto la barca con diritto di rotta potrebbe fare in seguito. Fino a quando ne ha avuto possibilità, P ha assolto ai propri obblighi eseguendo quanto era obbligata a fare, tenendosi discosta, cambiando rotta in modo tale che S, se non avesse continuato a poggiare verso P, non avrebbe avuto "necessità di effettuare manovre per evitarla" (vedere la Definizione di Tenersi Discosta)

Non essendosi tenuta discosta, P ha infranto la regola 10, ma solo come conseguenza dell'infrazione delle regole 16.1 e 16.2 da parte di S; pertanto P viene dichiarata esente da penalità secondo la regola 21(a) o la regola 64.1(a).

USA 1997/75

Caso 93

Definizione: Spazio

Regola 15: Acquisire il diritto di rotta

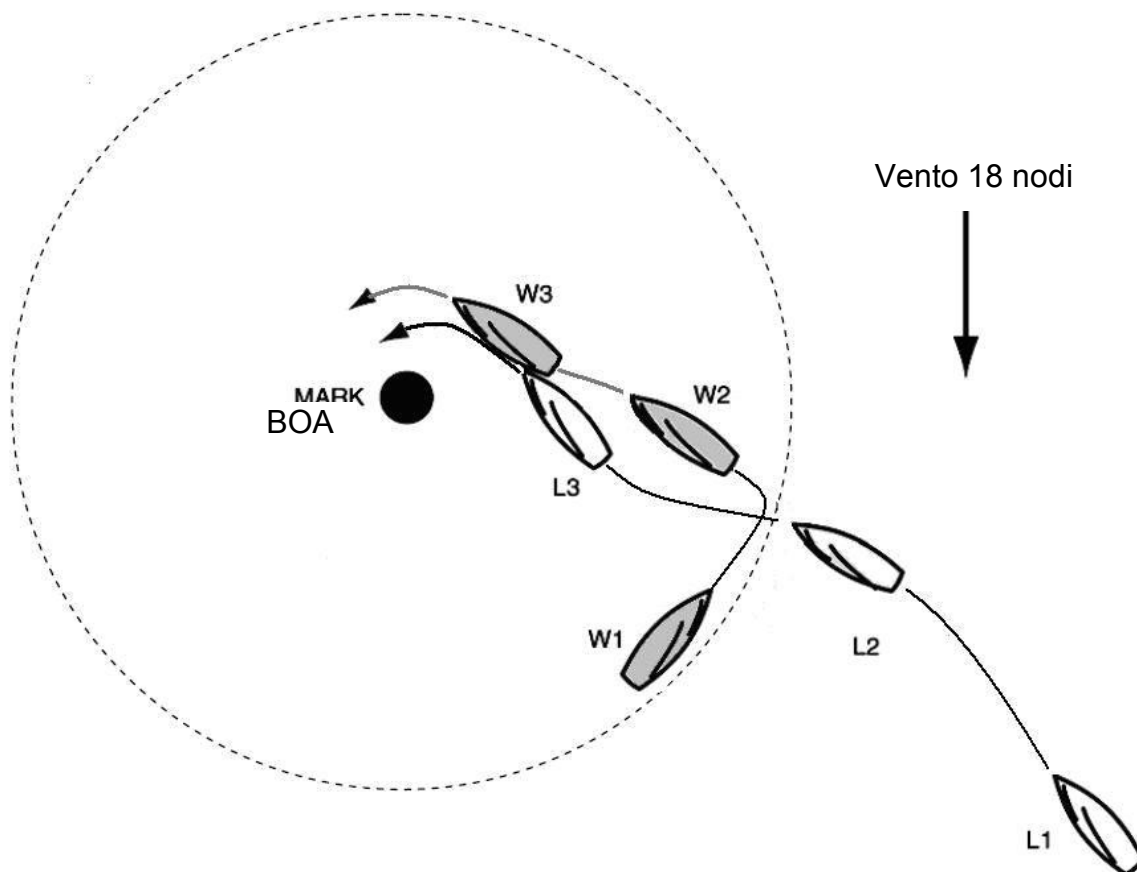
Regola 16.1: Cambiare rotta

Regola 18.3: Spazio alla boa; Virare nella zona

Regola 21(a): Esoneri

Regola 64.1(a): Decisioni; Penalità ed esoneri

Se una barca orza immediatamente dopo essersi ingaggiata sottovento a un'altra, e non esiste manovra marinaresca che permetta all'altra barca di tenersi discosta, la barca che ha orzato ha infranto le regole 15 e 16.1. L'altra barca infrange la regola 11 ma è esonerata.



I fatti

Nella posizione 1, W e L sono di bolina su mure opposte verso una boa al vento che devono lasciare a sinistra. Dopo che W ha passato la prua al vento all'interno della zona ed è sulla sua nuova rotta di bolina, L si trova direttamente a poppa di W. La rotta di W è sufficientemente alta sulla layline da permettere a L di passare tra W e la boa. Nella posizione 2, L poggia da un punto vicino alla poppa di W e sta per ingaggiarsi sottovento a W. Quando inizia l'ingaggio L immediatamente orza e colpisce W sul lato sinistro dello scafo. Le barche continuano nel giro di boa senza ulteriori incidenti. L protesta W, ma viene squalificata per aver infranto la regola 16.1. L presenta appello.

Decisione

Tra le posizioni 1 e 2 W vira all'interno della zona. In quel momento W stava raggiungendo la boa, quindi la regola 18.3 inizia ad avere effetto. Nel suo appello L sosteneva che W aveva infranto la regola 18.3 che imponeva a W di dare a L spazio alla boa. I fatti indicano che la rotta di W era sufficientemente alta sulla layline da permettere a L di navigare verso la boa e girarla. Quindi W non infranse la regola 18.3.

Nella posizione 2 W aveva diritto di rotta su L per la regola 12. Poco dopo tra le posizioni 2 e 3 le barche diventano ingaggiate e nello stesso momento L acquisisce il diritto di rotta per la regola 11 e inizialmente la regola 15 imponeva a L di dare a W spazio per tenersi discosta. Per tutto il tempo da quando le barche si sono ingaggiate, si applica la regola 16.1. L'orzata di L avviene immediatamente dopo l'inizio

dell'ingaggio, privando W dello spazio per tenersi discosta. Non esiste nessuna manovra marinaresca che consente a L di agire in questo modo. L, pertanto, ha infranto le regole 15 e 16.1.

L non è esonerata dalla regola 21(a) poiché nel momento in cui ha infranto le regole 15 e 16,1 non stava navigando all'interno dello spazio alla boa di cui aveva diritto e che W le aveva concesso. Questo fatto rende inapplicabile la regola 21(a).

Quando L ha orzato, W inevitabilmente ha infranto la regola 11, ma viene esonerata dalla regola 64.1(a) poiché fu costretta a farlo dall'infrazione di L alle regole 15 e 16.1. W potrebbe anche essere esonerata per la regola 21(a) perchè nel momento in cui infranse la regola 11 stava navigando nello spazio al quale aveva diritto per le regole 15 e 16.1.

L è diventata ingaggiata da libera dalla poppa entro due sue lunghezze da W, cosicché la regola 17 le proibiva di navigare oltre la propria giusta rotta. Il comitato delle proteste non ha avuto la possibilità di provare che L abbia o no navigato oltre la propria giusta rotta dopo l'inizio dell'ingaggio. Se l'avesse fatto avrebbe infranto la regola 17. Comunque non si ottiene molto di più provando questo per risolvere la questione, poiché L resta squalificata per le regole 15 e 16.1.

Il comitato delle proteste non ha preso in esame la regola 14. W non ha infranto questa regola, non essendole stato ragionevolmente possibile evitare il contatto. Causando il contatto, L ha infranto la regola 14; il fatto di aver causato il contatto mostra che avrebbe potuto evitarlo. L avrebbe potuto essere soggetta a penalità per questa infrazione se si fossero verificati danni o lesioni in una delle due barche. Non essendo state portate prove circa danni o lesioni, viene invece lasciata cadere la possibilità di una sua penalizzazione e L resta squalificata per infrazione alle regole 15 e 16.1.

Per le ragioni sopra esposte l'appello di L é respinto.

USA 1998/76

Caso 94 Cancellato

Caso 95

Definizione: Spazio

Definizione: Spazio alla boa

Regola 18.1(a): Spazio alla boa; Quando si applica la regola 18

Regola 18.2(b): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

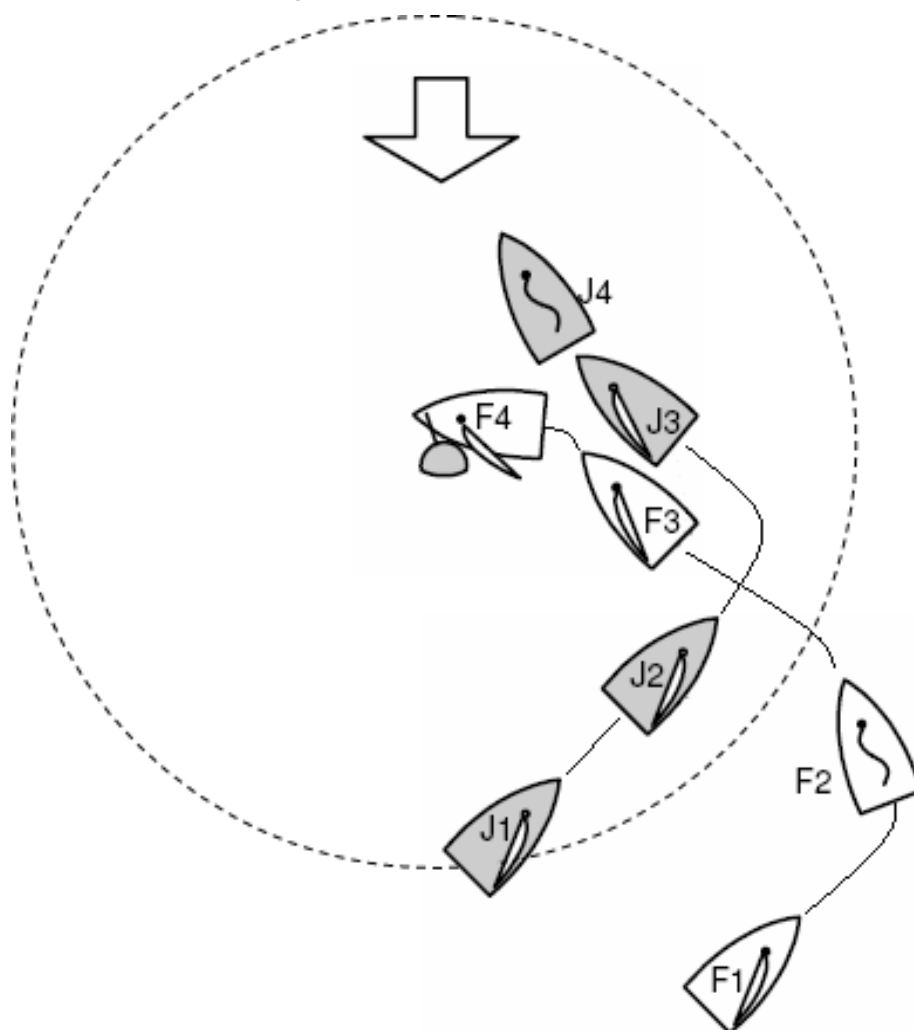
Regola 18.3: Spazio alla boa; Virare nella zona

Regola 21(b): Esoneri

Regola 64.1(a): Decisioni; Penalità ed esoneri

Se due barche ingaggiate sulle stesse mure sono su un'andatura di bolina e sono soggette alla regola 18.2(b), la regola 18 cessa di essere applicata quando una di esse virando passa la posizione di prua al vento. Quando una barca è obbligata a dare ad un'altra spazio alla boa, lo spazio che deve

concedere include lo spazio perché l'altra barca possa rispettare la regola 31. Quando la barca con diritto a spazio alla boa è costretta a toccare la boa mentre naviga all'interno dello spazio alla boa cui ha diritto, essa è esonerata per la sua infrazione alla regola 31



I fatti

Avvicinandosi ad una boa al vento, Jagga e Freebird sono ingaggiate mure a sinistra, con Freebird sottovento distante tra una e due lunghezze. Freebird vira ed entra nella zona con mure a dritta. Jagga quindi vira sopravvento a Freebird. Jagga orza così che la rotazione della sua poppa obbliga Freebird a cambiare rotta per evitare un contatto, cosa che Freebird esegue, ma come esito tocca la boa. Freebird protesta.

Il comitato delle proteste squalifica Jagga per la regola 18.3. Jagga si appella motivando che, come barca ingaggiata interna all'entrata nella zona, aveva diritto a spazio per passare la boa.

Decisione

Quando Jagga raggiunge la zona è ingaggiata interna con Freebird. Da quel momento fino a quando Freebird passa la posizione di prua al vento la regola 18.2(b) impone a Freebird di dare a Jagga spazio alla boa. Quando Freebird virando passa con la prua al vento le barche si trovano su mure opposte su un'andatura di bolina e quindi la regola 18 cessa di essere applicata (vedi regola 18.1(a)). Dopo aver terminato la sua

virata Freebird ha diritto di rotta per la regola 10, ma inizialmente è vincolata dalla regola 15. Freebird rispetta questa regola poiché Jagga ha spazio per tenersi discosta incrociandola a prua.

Tra le posizioni 2 e 3 Jagga vira sulle stesse mure di Freebird. Dal momento in cui Jagga sta raggiungendo la boa mentre Freebird era già mure a dritta sin da quando era entrata nella zona, inizia ad essere applicata la regola 18.3. Quando è in vigore la regola 18.3 la regola 18.2 non si applica. Nondimeno, poco dopo che Jagga ha completato la sua virata, Freebird è ingaggiata interna a Jagga, e quest'ultima deve dare a Freebird spazio alla boa per la regola 18.3.

Dopo che Jagga è passata a prua di Freebird, quest'ultima ha diritto di rotta, prima per la regola 10, poi per la 13 ed infine per la regola 11. Pertanto Jagga non è protetta dalla regola 15 durante questo tempo.

Dopo la posizione 3, la regola 11 impone a Jagga di navigare in modo che Freebird possa "seguire la sua rotta senza necessità di compiere manovre per evitarla" (vedi la definizione di Tenersi discosta). Il fatto che Freebird abbia dovuto modificare la rotta per evitare il contatto quando Jagga ha orzato, mostra chiaramente che Jagga ha infranto la regola 11 non essendosi tenuta discosta. Inoltre quando Jagga ha orzato non ha dato a Freebird spazio per girare la boa e rispettare il suo obbligo verso la regola 31. Quindi Jagga ha infranto la regola 18.3 (vedi anche le definizioni di Spazio e Spazio alla boa).

Il comitato della protesta giustamente ha squalificato Jagga secondo la regola 18.3, ma Jagga ha infranto anche la regola 11. Freebird ha infranto la regola 31 quando ha toccato la boa, ma è esonerata conformemente a entrambe le regole 21(b) e 64.1(a). L'appello di Jagga è respinto.

GBR 2000/4

Caso 96

Regola 30.4: Penalità alla partenza; Regola della bandiera nera

Quando una barca, dopo un richiamo generale, vedendo esposto il proprio numero velico, apprende di essere stata squalificata dal comitato di regata come specificato nella seconda frase della regola 30.4, e ritiene che il comitato di regata abbia commesso un errore, la sua unica possibilità è di non partire e quindi chiedere riparazione. Tuttavia se il comitato di regata non espone il suo numero velico e la barca partecipa alla regata che viene fatta ripartire, la barca dovrebbe essere classificata BFD e non DNE.

I fatti per la Domanda 1

Il comitato di regata espone la bandiera nera quale segnale preparatorio di una classe. La barca A viene identificata nel triangolo formato dagli estremi della linea di partenza e dalla prima boa durante l'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza. Dopo il segnale di partenza il comitato di regata segnala un richiamo generale. Il comitato di regata squalifica A senza udienza per infrazione alla regola 30.4, ed espone il suo numero velico prima del successivo segnale di avviso.

Domanda 1

Se A ritiene che il comitato di regata abbia sbagliato nell'identificarla nel triangolo durante l'ultimo minuto, le regole le permettono di partecipare alla regata quando viene fatta ripartire ed in seguito chiedere riparazione?

Risposta 1

La regola 30.4 chiaramente dispone che A non prenda parte alla nuova partenza e stabilisce che, nel caso lo facesse, la sua squalifica diventerà non scartabile. La sua unica possibilità è chiedere riparazione, che, se concessa in una serie di prove, normalmente è basata sui suoi risultati ottenuti nelle altre prove.

I fatti per la Domanda 2

I fatti accertati sono gli stessi della Domanda 1, eccetto che il comitato di regata ha ommesso di esporre il numero velico di A prima del successivo segnale di avviso e A partecipa alla regata quando viene fatta ripartire.

Domanda 2

A ha diritto di essere classificata nella sua posizione di arrivo?

Risposta 2

No. A dovrebbe essere squalificata così come richiede la seconda frase della regola 30.4. Tuttavia, poiché il comitato di regata ha sbagliato non esponendo il suo numero velico fra il richiamo generale ed il nuovo segnale di avviso, essa dovrebbe essere classificata BFD (squalificata in base alla regola 30.4) e non DNE (squalificata non scartabile). Se la barca chiede riparazione ritenendo di aver diritto ad essere classificata poiché il comitato di regata ha sbagliato non esponendo il suo numero velico, la sua riparazione dovrebbe esserle negata. La mancata esposizione del suo numero velico è stata un'impropria omissione da parte del comitato di regata, ma non è questa omissione che la priva di un posto nell'ordine di arrivo, ma il fatto di essersi trovata sul lato del percorso della linea di partenza nel minuto che precede il suo segnale di partenza. Comunque, se essa è stata classificata DNE, le dovrebbe essere concessa riparazione modificando la sigla del punteggio in BFD.

GBR 2000/1

Caso 97

Regola 50.3: Norme per issare e manovrare le vele; Uso di buttafuori

Un'asta di manovra attaccata al braccio di un tangone dello spinnaker non è un buttafuori.

Domanda

Un'asta di manovra (un'asta che esercita una pressione verso l'esterno sulla cima che controlla la posizione prua/poppa del tangone dello spinnaker) è un buttafuori?

Risposta

No. Quando il tangone dello spinnaker è a segno, la cima che controlla la posizione prua/poppa del tangone è una cima di ritegno e non una scotta. Un'asta di manovra

che esercita una spinta verso l'esterno su una cima non è pertanto un buttafuori, definito dalla regola 50.3(a) come “attrezzatura o altro dispositivo” che esercita “una spinta verso l'esterno su di una scotta o vela”.

GBR 2000/2

Caso 98

Definizione: Regola

Regola 3: Accettazione delle regole

Regola 63.7: Conflitto tra le Regole

Regola 84: Regole vigenti

Regola 87: Modifiche alle regole di classe

Regola 88.2: Prescrizioni nazionali, Modifiche alle prescrizioni

Regola J1.1(2): Contenuto del Bando di Regata

Regola J1.2(9): Contenuto del Bando di Regata

Regola J2.1(1): Contenuto delle Istruzioni di Regata

Regola J2.2(7): Contenuto delle Istruzioni di Regata

Le regole elencate nella definizione di Regole si applicano alle regate corse secondo il Regolamento di Regata, sia che ciò venga dichiarato esplicitamente dal bando o dalle istruzioni di regata, sia che non venga fatto. Le istruzioni di regata, sempre che rispettino ogni prescrizione alla regola 88.2, possono modificare alcune o tutte le prescrizioni di un'autorità nazionale. Normalmente, né il bando di regata né le istruzioni di regata possono modificare una regola di classe. Quando una barca corre con un sistema ad handicap o rating, si applicano le regole di quel sistema, così come tutte o parte delle regole della sua classe. Quando il bando di regata è in conflitto con le istruzioni di regata, nessuno di questi documenti prevale sull'altro.

I fatti

Il bando e le istruzioni di regata per la Spring Tune-Up Race stabilivano che sarebbe stato applicato il Regolamento di Regata, ma non facevano riferimento a prescrizioni nazionali, istruzioni di regata, regole di classe, bando di regata o a qualsiasi altro documento o regola. Le partenze furono date a una classe di barche che correva con un sistema ad handicap e a due classi monotipo. Buttercup, un J24, che correva nella classe ad handicap venne protestato per aver infranto una regola della classe J24.

Domanda 1

Quali dei seguenti regolamenti erano in vigore?

- 1) le prescrizioni dell'autorità nazionale
- 2) le regole di classe
- 3) il bando di regata
- 4) le istruzioni di regata
- 5) altri documenti per la conduzione della manifestazione

Risposta 1

Le regole J1.1(2) e J2.1(1) prescrivono che sia il bando che le istruzioni di regata informino i concorrenti che “la regata sarà disciplinata dalle regole come definite nel Regolamento di Regata”. Se il bando o le istruzioni di regata includono tale asserzione, allora le prescrizioni dell’autorità nazionale, le regole di classe, il bando di regata e le istruzioni di regata come pure i sei Codici World Sailing saranno applicati poiché tutti quanti sono definiti come regole. Ogni altro documento che sarà in vigore nell’evento dovrà essere elencato nel bando e nelle istruzioni di regata (vedi regole J1.1(3) e J2.1(2)).

Nel caso in esame il bando e le istruzioni di regata per la Spring Tune-Up non erano conformi alle regole J1.1(2) e J2.1(1). Stabilivano solamente che “sarebbe stato applicato il Regolamento di Regata”. Nondimeno tutti i documenti ai punti 1, 2, 3 e 4 si applicavano. Le argomentazioni che conducono a questa conclusione sono spiegate nel paragrafo seguente.

Se un termine è scritto in corsivo nelle regole di regata, quel termine è usato nel significato stabilito nelle Definizioni (vedi Terminologia nell’Introduzione). Le regole 3(a) e 3.3(a), nelle quali il termine “regola” è in corsivo, chiariscono che, partecipando alla regata, ogni concorrente e barca acconsente ad assoggettarsi alle regole di regata e alle regole contenute nei documenti elencati della definizione di Regola. Questa lista include i documenti ai punti 1, 2, 3 e 4. La regola 84, nella quale il termine “regola” è pure in corsivo, stabilisce che anche l’autorità organizzatrice, il comitato di regata, il comitato tecnico e il comitato delle proteste sono soggetti alle regole contenute in tutti quei documenti, nel condurre e giudicare le regate.

Domanda 2

Una prescrizione o una regola del bando o delle istruzioni di regata può essere modificata?

Risposta 2

Sì, purché vengano seguite le procedure stabilite nelle regole per fare quella modifica. (Nota che è considerata una “modifica” alla regola un’aggiunta o la cancellazione di tutta o parte di essa. Vedi regola 85.1)

Una istruzione di regata può modificare una prescrizione o stabilire che tutta o parte di essa non sarà applicata, a condizione che l’autorità nazionale non abbia limitato le modifiche a quelle prescrizioni conformemente alla regola 88.2. In mancanza di tale modifica nel bando o nelle istruzioni di regata tutte le prescrizioni dell’autorità nazionale si applicano. Le regole 89.2(a) e 90.2(c) contemplano le procedure per modificare rispettivamente il bando e le istruzioni di regata.

Domanda 3

Una regola di classe può essere modificata?

Risposta 3

No, a meno che le stesse regole di classe permettano tale modifica o a meno di aver ottenuto dall’Associazione di Classe un’autorizzazione scritta per la modifica ed averla esposta all’albo dei comunicati (vedi regola 87)

La regola J2.2(7) prescrive che le istruzioni di regata informino i concorrenti su ogni modifica apportata alle regole di classe conforme alla regola 87.

La regola J1.2(9) prescrive che tale modifica a una regola di classe sia inclusa anche nel bando di regata quando quell'informazione fosse di aiuto ai concorrenti per decidere se partecipare o no all'evento o fornire l'informazione di cui hanno bisogno prima che le istruzioni di regata siano disponibili.

Domanda 4

Buttercup, un J24, correva nella classe ad handicap. Ad essa venivano applicate le regole della Classe J24 o quelle della classe ad handicap?

Risposta 4

Per Buttercup erano in vigore le regole della classe ad handicap (vedi paragrafo (d) nella definizione di Regola). Se il suo handicap era esplicitamente basato sull'assunto che essa correva secondo alcune, oppure tutte le regole della Classe J24, allora le sarebbero state applicate quelle regole, oppure tutte le regole della Classe J24. Comunque se l'handicap di Buttercup non fosse stato basato su tale assunto, allora non le sarebbe stata applicata nessuna delle regole di classe della Classe J24.

Domanda 5

Se una regola del bando di regata è in conflitto con una regola delle istruzioni di regata, quale prevale? Il conflitto può essere risolto?

Risposta 5

Nessuna prevale. La regola 63.7 governa una protesta o richiesta di riparazione che sia originata da un conflitto di questa natura. Essa impone al comitato delle proteste di applicare la regola che ritenga darà il risultato più equo per tutte le barche coinvolte. Se tale conflitto sorge al di fuori di un'udienza per una protesta o richiesta di riparazione, il conflitto può essere eliminato modificando il bando (come permesso dalla regola 89.2(b) o le istruzioni di regata (come permesso dalla regola 90.2(c))

USA 2000/80

Caso 99

Regola 10: Su mure opposte

Regola 14: Evitare il contatto

Regola 44.1: Penalità al momento di un incidente; Eseguire una penalità

Regola 64.1(b): Decisioni; Penalità ed esoneri

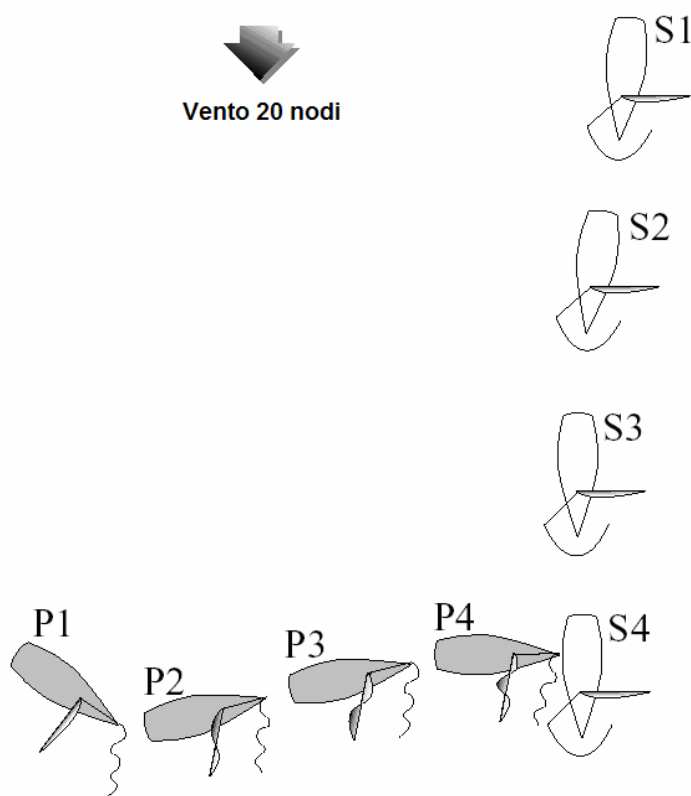
Il fatto che una barca che deve tenersi discosta sia fuori controllo, non l'esonera automaticamente per l'infrazione a una regola della Parte 2. Quando una barca con diritto di rotta diventa obbligata dalla regola 14 a "evitare il contatto ... se ragionevolmente possibile" e l'unica possibilità per farlo è di effettuare una strambata improvvisa, essa non infrange la regola se non effettua tale manovra. Quando la penalità per una barca, secondo la regola 44.1(b), è il ritiro, ed essa si ritira (sia pure per scelta o per necessità) essa non può essere squalificata.

I fatti

Due Farr 30 stanno regatando in condizioni avverse. La barca S naviga in poppa a 10-14 nodi. La barca P, prima di raggiungere la posizione 1, si traversa e va fuori controllo. P colpisce S a mezza nave e causa seri danni. Entrambe le barche si ritirano. S protesta P.

Il comitato delle proteste accerta che S aveva fatto modifiche di rotta non significative quando le barche erano ben distanti, che queste sono state ostacolate dal moto irregolare di P, ancora fuori controllo, e che, quando divenne chiaro che P non si sarebbe tenuta discosta, l'unica manovra possibile per S sarebbe stata una strambata improvvisa col rischio di danni considerevoli.

Il comitato delle proteste squalifica entrambe le barche: P per l'infrazione della regola 10 e S per l'infrazione della regola 14, affermando che S avrebbe dovuto essere consapevole delle difficoltà in cui si trovava P e avrebbe dovuto intraprendere con più anticipo un'azione più significativa. La presente decisione è stata inviata all'autorità nazionale per la conferma o la correzione.



Decisione

Le decisioni del comitato delle proteste sono ribaltate. Entrambe le barche sono da classificare RET.

Chiaramente, P ha infranto la regola 10 e la regola 14. Nessuna regola giustifica un suo esonero anche se era fuori controllo. Infrangendo le regole 10 e 14, P ha causato seri danni. Le regole 10 e 14 sono regole della Parte 2 e la regola 44.1 permette a una barca che ha infranto una o più regole della parte 2 di eseguire una penalità. Poiché P ha causato seri danni, la penalità applicabile per lei era il ritiro (vedi regola

44.1(b)). P si ritirò (se per scelta o necessità non ha importanza) ed era quindi esente da squalifica (vedi regola 64.1(b)). La sua squalifica è annullata e anche lei deve essere classificata RET.

Ritornando a S, la regola 14 fa specifici riferimenti a proposito della barca con diritto di rotta. Primo: per essere penalizzata, il contatto deve aver provocato danni o lesioni. Questo è fuori di dubbio. Secondo: non aveva l'obbligo di agire per evitare un contatto fino a quando non fosse stato chiaro che P non si stava tenendo discosta. Solo in quel momento la regola 14 le imponeva di evitare il contatto, se ragionevolmente possibile. Il comitato delle proteste ha accertato che, quando fu chiaro a S che P non si sarebbe tenuta discosta, l'unica azione possibile per S era una strambata improvvisa col rischio di subire considerevoli danni. Ciò equivaleva a provare che non era ragionevolmente possibile per S evitare il contatto. Pertanto S non ha infranto la regola 14, la sua squalifica viene annullata e deve essere classificata DNF.

In conclusione, il comitato delle proteste dovrebbe considerare che, alla luce delle decisioni così modificate, la regola 60.3(b) lo autorizza ad aprire un'udienza per valutare se concedere a S riparazione secondo la regola 62.1(b).

GBR 2001/7

Caso 100

Regola 41: Aiuto esterno

Quando una barca chiede e riceve consigli tattici per la regata, essa riceve un aiuto esterno, anche se li chiede e riceve su un canale radio accessibile a chiunque

I fatti

Tre grosse barche stanno per girare una boa vicino ad una serie di scogli vicini alla costa e per poi navigare in una corrente di 6 nodi. Il vento è leggero. La barca A chiama per radio la barca B, il cui skipper conosce bene quell'area di regata e gli chiede se l'ancoraggio nelle vicinanze della boa è sicuro. La barca B risponde che l'ancoraggio non è sicuro. La barca C protesta entrambe le barche per infrazione della regola 41, avendo discusso circa la tattica da usare per girare la boa e navigare poi verso la boa successiva.

Il comitato delle proteste rigetta la protesta contro la barca B e squalifica A per aver ricevuto aiuto esterno. Viene fatto notare che avrebbe potuto navigare sia a vela che a motore per allontanarsi dalla boa in totale sicurezza in ogni momento e che la sola ragione che giustificava l'ancoraggio alla boa era quella di contrastare la corrente e vincere la prova.

La barca A presenta appello, motivandolo che essa non credeva di ricevere aiuto, che l'avviso dato per radio in una frequenza radio libera a tutti non può essere considerato aiuto esterno e che una autorità nazionale non dovrebbe comminare squalifiche per aver ricevuto informazioni relative alla sicurezza.

Decisione

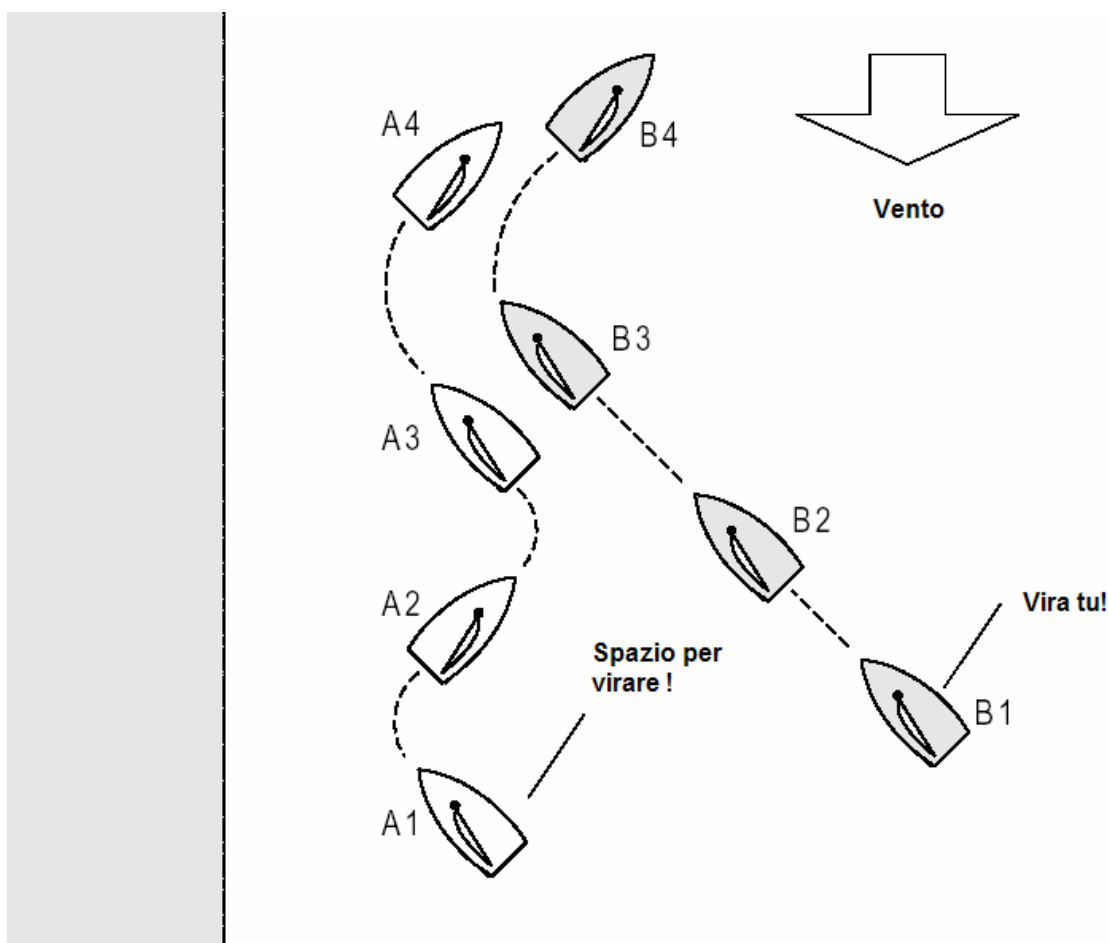
L'appello di A è respinto. La barca A ha chiesto e ha ricevuto aiuto per motivi tattici di regata. È irrilevante che la richiesta e le informazioni ricevute come risposta siano state trasmesse per radio su di una frequenza libera a tutti. L'aiuto che A ha ricevuto non rientra nell'ambito delle eccezioni alla regola 41 ed in particolare nella regola 41(d) giacché fu lei a sollecitare l'informazione. Pertanto A ha infranto la regola 41.

GBR 2001/4

Caso 101

Regola 20.2(c): Spazio per virare ad un ostacolo; Rispondere

Quando una barca con diritto di rotta deve dare a un'altra barca spazio per manovrare, il diritto di rotta non si trasferisce alla barca con diritto a spazio. Quando, in risposta alla sua chiamata di spazio per virare avvicinandosi ad un ostacolo, l'altra barca risponde: "vira tu", e dopo aver virato è in grado di virare nuovamente in modo marinaresco per tenersi discosta, l'altra barca ha dato lo spazio prescritto.



I fatti

A e B sono due Dragoni della Classe Internazionale. A si sta avvicinando alla costa di bolina stretta mure a dritta, libera di prua e sottovento a B. A chiede spazio per

virare e B risponde “Vira tu”. A vira e B mantiene la propria rotta. A si trova così in rotta di collisione con B e vira nuovamente. Entrambe le virate di A sono state eseguite normalmente in modo marinaresco. Dopo la sua seconda virata, A si trova ingaggiata sottovento a B. Poco dopo B vira ed A fa altrettanto. A protesta B per non avere concesso spazio come previsto dalla regola 20.2(c)

Il comitato delle proteste conclude che B non ha dato ad A “spazio per virare ed evitarla” e squalifica B affermando che “non si è tenuta discosta da A dopo la sua virata”. B presenta appello

Decisione

L'appello di B è accolto e va reinserita in classifica. L'azione di A mostra che aveva spazio per virare ed evitare B. Pertanto B ha assolto ai propri obblighi previsti dalla regola 20.2(c).

È importante distinguere tra la prescrizione di “tenersi discosta” e quella di “dare spazio”. Quando una barca con diritto di rotta deve dare a un'altra barca spazio per manovrare, il diritto di rotta non si trasferisce alla barca con diritto a spazio. Dopo che A ha virato su mure a sinistra, B non aveva l'obbligo di tenersi discosta da A; al contrario era A che doveva tenersi discosta da B secondo la regola 10. B aveva solo l'obbligo sancito dalla regola 20.2(c) di dare ad A spazio per virare e evitare B, cosa che B fece.

GBR 2001/11

Caso 102

Regola 62.2: Riparazione

Quando una barca chiede riparazione perché ritiene che un incidente abbia influito sulla sua posizione nella classifica di una prova, e conseguentemente nella serie, il tempo limite per presentare la richiesta è il tempo limite di quella prova, piuttosto che il tempo limite basato sul momento dell'esposizione dei risultati della serie.

I fatti

Scruples chiede riparazione al termine di una serie di otto prove per un incidente accaduto nella quinta prova della serie che si era svolta tre settimane prima. Il comitato delle proteste ritiene la sua richiesta invalida essendo stata presentata dopo lo scadere del tempo limite. La barca presenta appello, affermando che non esiste tempo limite fino a quando la serie di regate non è terminata, che solo dall'esposizione della classifica è venuta a conoscenza che la sua posizione di arrivo nella quinta prova aveva condizionato il suo punteggio della serie e che quindi il suo tempo limite per presentare la richiesta non iniziava fino a quando la serie di regate non fosse finita ed i risultati esposti.

Decisione

Appello di Scruples è respinto. La sua richiesta di riparazione non era valida perché non era stata presentata all'ufficio di regata entro il tempo limite per le proteste stabilito

per la quinta prova (vedi regola 62.2). L'incidente ha avuto conseguenze sulla sua classifica della serie esclusivamente a causa degli effetti che aveva avuto nel punteggio della quinta prova e pertanto il tempo limite relativo per la presentazione della richiesta di riparazione era il tempo limite applicato a quella prova.

GBR 2001/9

Caso 103

Definizione: Spazio

L'espressione "in modo marinaresco" nella definizione di Spazio si riferisce alla conduzione di un'imbarcazione che ci si può ragionevolmente attendere da un equipaggio competente, ma non esperto, formato da un numero di componenti adeguato al tipo di imbarcazione.

I fatti

Due barche di 30 piedi (9m), mure a sinistra, OL (sottovento) e IW (al vento), si avvicinano ad un ostacolo: una barca ancorata. OL sceglie di passare l'ostacolo sottovento. Le barche sono ingaggiate con IW interna. Benché normalmente barche di questa classe regatino con un equipaggio di sei componenti, IW sta navigando con un equipaggio di soli tre elementi, relativamente inesperti.

Domanda 1

L'esperienza e il numero dei componenti dell'equipaggio a bordo di IW deve essere preso in considerazione per determinare di quanto "spazio" ha diritto, secondo la regola 19.2(b), tra OL e l'ostacolo?

Risposta 1

Né l'esperienza dell'equipaggio di IW e neppure il numero dei suoi componenti è rilevante per la determinazione di "spazio". Nella regola 19.2(b) che richiede ad OL di concedere a IW spazio tra lei e l'ostacolo, "spazio" è un termine definito. Nella Definizione, "spazio" è " lo spazio di cui una barca ha bisogno nelle condizioni del momento ... quando manovra con prontezza in modo marinaresco" Per poter determinare se OL ha dato oppure no lo spazio necessario, l'interpretazione di "modo marinaresco" deve essere basata sulla conduzione della barca che ci si può ragionevolmente attendere da un competente, ma non esperto equipaggio, formato da un numero di elementi adeguato al tipo di imbarcazione (il Caso 21 discute altri aspetti della definizione Spazio).

Domanda 2

La risposta sarebbe la medesima con riferimento al termine "spazio" usato nella definizione di Spazio alla boa e nelle altre regole della Parte 2 ?

Risposta 2

Sì.

USA 1999/77

Caso 104

Regola 63.6: Udienze; Assunzione delle prove e accertamento dei fatti

Regola 70.1: Appelli e richieste ad una autorità nazionale

Regola R5: Fatti inadeguati; Riapertura

Tentare di distinguere fra fatti e conclusioni negli accertamenti di un comitato delle proteste è talvolta complicato poiché gli accertamenti potrebbero essere basati parte su un fatto e parte su una conclusione. Un'autorità nazionale può modificare una decisione di un comitato delle proteste ed ogni altro accertamento che coinvolga un ragionamento o giudizio, ma non l'accertamento dei fatti. Un'autorità nazionale può ricavare ulteriori elementi di prova da una logica deduzione. Nessuno scritto o disegno prevale su un altro. Il comitato delle proteste deve risolvere i conflitti fra fatti accertati quando ne viene richiesto da un'autorità nazionale.

Domanda 1

Quali criteri determinano se un accertamento in una decisione di un comitato delle proteste è soggetto a modifica come conseguenza di un appello? I criteri sono basati su quanto è stato determinato come un "fatto" o una "conclusione", se incorpora un'interpretazione di una regola o su qualcos'altro?

Risposta 1

La distinzione fra "fatti" e "conclusioni" non fornisce un criterio soddisfacente poiché i due concetti possono sovrapporsi. Nel contesto della regola 63.6 e delle altre regole che usano tale termine, un "fatto" è un'azione o condizione che un comitato delle proteste "determina" come verificata o esistita. Una "conclusione" scaturisce da un ragionamento su qualcosa d'altro e può essere esclusivamente basata su fatti. Per esempio, se i fatti sono che c'erano tre classi in regata e cinque barche per ogni classe, è sia una conclusione che un fatto che vi erano 15 barche in regata. Una conclusione può anche essere parzialmente non sorretta da fatti, come quando un giudizio è ottenuto includendo elementi non sorretti da fatti. Un esempio è l'affermazione "La barca A ha esposto la sua bandiera alla prima ragionevole occasione dopo l'incidente" il che è basato sulla combinazione di fatti circa un incidente e una interpretazione della frase "prima ragionevole occasione" riportata nella regola 61.1(a).

Un accertamento che sia un'interpretazione di una regola è chiaramente soggetto ad essere modificato da un'autorità nazionale, ma lo sono anche gli altri accertamenti che coinvolgono ragionamenti o giudizi. Ad esempio, un comitato delle proteste può affermare che "La velocità del vento di 15 nodi era troppo forte per consentire alle barche di regatare in sicurezza", tale affermazione è un'opinione o un giudizio, ma non un'interpretazione di regole.

Il criterio per determinare se l'accertamento del comitato delle proteste possa essere emendato in appello è quindi solo che l'accertamento non sia basato esclusivamente sulla natura dei fatti. La regola 70.1 permette l'appello di "una decisione di un comitato delle proteste o le sue procedure, ma non i fatti accertati". La regola comunque non

proibisce l'appello su altri accertamenti o giudizi di un comitato delle proteste. Similmente, la regola R5 richiede a un'autorità nazionale di accettare l'accertamento dei fatti di un comitato delle proteste, ma non richiede l'accettazione di altri accertamenti. L'effetto di entrambe le regole è che un'autorità nazionale può modificare qualsiasi accertamento di un comitato delle proteste, ma non l'accertamento dei fatti.

Domanda 2

Un'autorità nazionale può ricavare ulteriori fatti traendoli da prove scritte o disegni di un comitato delle proteste?

Risposta 2

Sì. L'autorità nazionale può applicare la logica per ottenere altri fatti da qualsiasi fonte.

Domanda 3

Qual'è lo stato di un disegno preparato o confermato da un comitato delle proteste, come richiesto dalla regola R2.2.(b)?

Risposta 3

Sia il disegno che le prove scritte sono fatti accertati dal comitato delle proteste. Nessuno di questi prevale sull'altro.

Domanda 4

Quando i fatti confliggono fra loro, come un conflitto fra il disegno e le prove scritte, un'autorità nazionale è obbligata ad accettarli tutti? Come deve essere risolto tale conflitto?

Risposta 4

L'autorità nazionale non può logicamente accettare fatti che sono in contrasto l'uno contro l'altro. La regola R5 autorizza un'autorità nazionale a richiedere al comitato delle proteste di fornire ulteriori fatti controllati o nuovi per risolvere il conflitto.

USA 2003/85

Caso 105

Regola 10: Su mure opposte

Regola 14: Evitare il contatto

Regola 15: Acquisire il diritto di rotta

Regola 16.1: Cambiare rotta

Quando due barche sono in poppa su mure opposte, quella con mure a dritta può cambiare rotta, sempre che dia alla barca mure a sinistra spazio per tenersi discosta.

I fatti

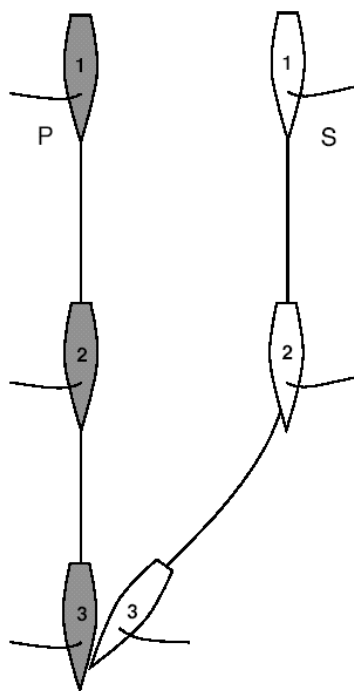
Dopo aver navigato mure a sinistra per un certo tempo a fianco di P, S abbatte su mure a dritta senza infrangere la regola 15. Le due barche continuano a navigare su rotte parallele. Circa due minuti dopo aver abbattuto, S inizia ad orzare. P non

risponde all'orzata e le due barche entrano in contatto nella posizione 3. Non si verificano danni o lesioni.

Domanda

Al momento del contatto é ancora in vigore la regola 15? S ha infranto la regola 16?

Vento



Risposta

S, barca mure a dritta, ha diritto di rotta secondo la regola 10 e P, mure a sinistra, deve tenersi discosta. La regola 15 si applica solo per breve tempo dopo che S è diventata barca con diritto di rotta, ma la regola 16.1 continua a limitare le sue modifiche di rotta.

S può orzare, sempre che lo faccia in modo tale da concedere a P spazio per tenersi discosta e quest'ultima deve essere preparata a reagire prontamente, abbattendo, se necessario, per continuare a tenersi discosta. La regola 16.2 non si applica poiché, benché le barche siano su mure differenti, P non sta navigando per passare di poppa a S. Dato che P ha spazio per tenersi discosta da S rispondendo prontamente quando S orza, S non infrange la regola 16.1. P non si è tenuta discosta e non ha evitato il contatto con S, pertanto deve essere penalizzata per aver infranto le regole 10 e 14.

S ha infranto la regola 14 poiché, dopo che fu chiaro che P non si teneva discosta, avrebbe potuto evitare il contatto. Tuttavia poiché non vi furono danni o lesioni, è esonerata (vedi regola 14(b)).

DEN 2005

Caso 106

Regola 28.2: Compimento del percorso

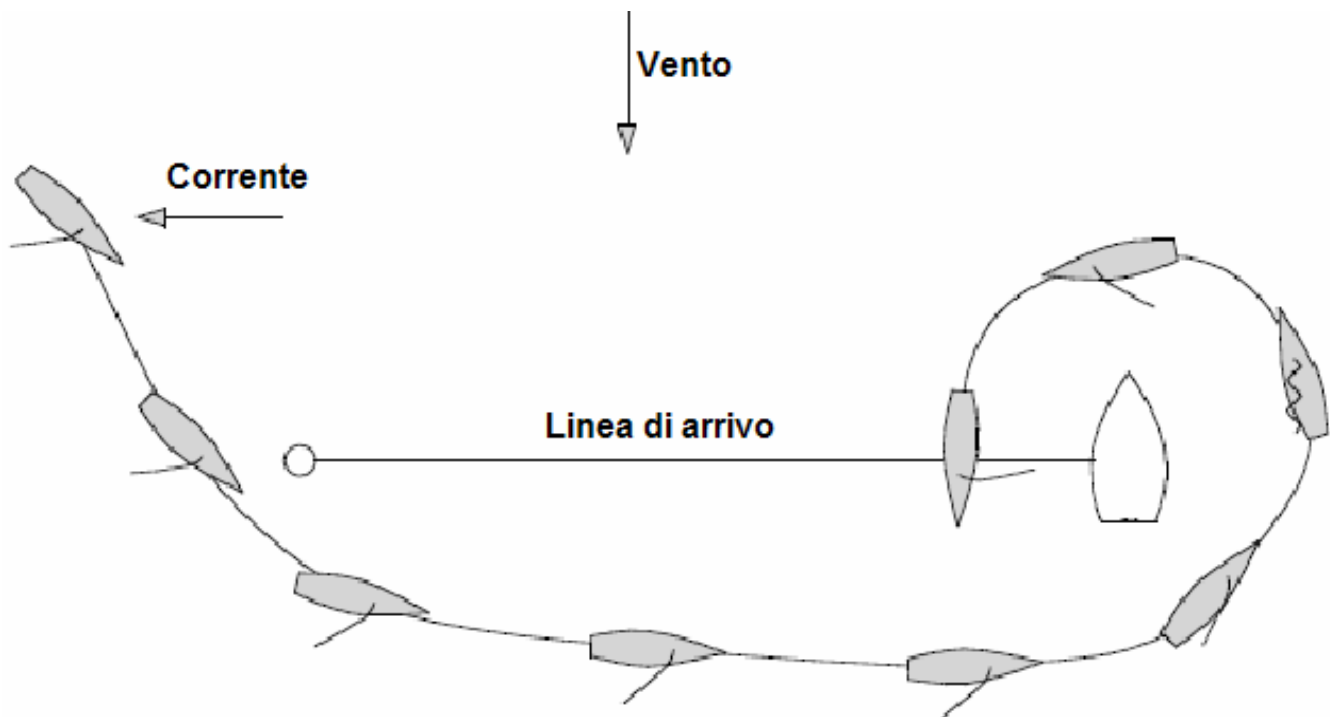
Quando il filo che rappresenta la scia della barca lascia dalla parte prescritta le boe di arrivo o quelle del cancello, non è rilevante se, dopo tesato, gira anche attorno a una di queste boe dalla parte non prescritta.

I fatti

Quando le barche si avvicinano in poppa alla linea di arrivo, una corrente di marea spinge una di queste all'esterno di una delle boe di arrivo. La barca naviga dall'altra parte di tutta la linea, gira attorno all'altra boa di arrivo e poi taglia la linea di arrivo dalla direzione del percorso.

Domanda

La barca ha ottemperato alla regola 28.2?



Risposta

Sì. Quando il percorso prescrive alle barche di passare fra due boe della linea di arrivo o di un cancello, una barca si attiene alla regola 28.2 se un filo che rappresenta la sua scia, dopo tesato, passa fra le boe dalla direzione della boa precedente. Ottempera alla regola 28.2 persino se il filo passa anche una sola boa della linea di arrivo o del cancello dalla parte non prescritta. In questo caso la barca ha passato l'oggetto utilizzato quale boa della linea di arrivo dalla parte non prescritta prima di passarla dalla parte prescritta.

Vedi Caso 90 per l'esame di incidenti simili sulla linea di partenza.

GBR 2004/4

Caso 107

Regola 14: Evitare il contatto

Regola 44.1: Penalità al momento di un incidente; Eseguire una penalità

Regola 64.1(b): Decisioni; Penalità ed esoneri

Durante la procedura di partenza una barca che non è sempre vigile, può, per questo, non aver fatto quanto è ragionevolmente possibile per evitare il contatto. Un richiamo ad alta voce è un modo per “agire per evitare contatti”. Quando per l’infrazione a una regola della Parte 2 una barca causa seri danni e quindi si ritira, ha eseguito un’appropriata penalità e non può essere squalificata per lo stesso incidente.

I fatti

Fra il segnale preparatorio e quello di partenza, Ephesian (mure a dritta) e Jupa (mure a sinistra) si avvicinano l’una all’altra prua contro prua. Entrambe sono pesanti chiglie lunghe 33 piedi (10m). Nessuna delle due barche si accorge dell’altra. I prodieri di entrambe le barche, che normalmente dovrebbero restare allo strallo di prua, stanno manovrando il loro genoa e nessun altro componente dell’equipaggio era di vedetta. Ephesian si muove lentamente con limitata manovrabilità. Le barche collidono, causando seri danni a Jupa che quindi si ritira. Nella conseguente protesta Jupa viene squalificata per la regola 10 e Ephesian viene squalificata per la regola 14. Ephesian presenta appello lamentando che non avrebbe potuto evitare Jupa pur cambiando rotta o velocità.

Decisione

La regola 14 inizia con: “Se ragionevolmente possibile, una barca deve evitare il contatto con un’altra barca”. Questo significa che, per evitare di entrare in contatto, una barca deve fare quanto ragionevolmente possibile ci si possa aspettare nelle condizioni del momento. Questo comprende tenere una adeguata vigilanza mentre si naviga nell’area di partenza durante la procedura di partenza, situazioni in cui le barche sono spesso vicine l’una all’altra e cambiano frequentemente rotta.

Il comitato delle proteste ha concluso che se entrambe le barche avessero visto l’altra, la collisione sarebbe stata evitata, anche all’ultimo minuto, in particolare se Ephesian avesse richiamato ad alta voce Jupa quando fu chiaro che Jupa non stava cambiando rotta per tenersi discosta. Fino a quel momento la regola 14(a) permette ad una barca con diritto di rotta di ritardare la manovra per cercare di evitare il contatto. Ne consegue che da quel momento essa doveva iniziare ad agire nel tentativo di evitare il contatto. La parola “agire” non è limitata al cambio di rotta o di velocità. Richiamare l’altra barca ad alta voce era un’azione che Ephesian avrebbe potuto o dovuto compiere. Ephesian ha infranto la regola 14. Poiché la collisione causò un danno, la decisione del comitato delle proteste di squalificare Ephesian era corretta (vedi regola 14(b) e 64.1). Il suo appello è pertanto respinto.

Chiaramente Jupa ha infranto la regola 10. In seguito ai seri danni subiti nella collisione si ritirò dalla regata e di conseguenza ha eseguito la prescritta penalità (vedi

regola 44.1(b)). La regola 64.1(b) proibisce di penalizzarla ulteriormente. La squalifica di Jupa è annullata ed essa va classificata RET.

GBR 2004/6

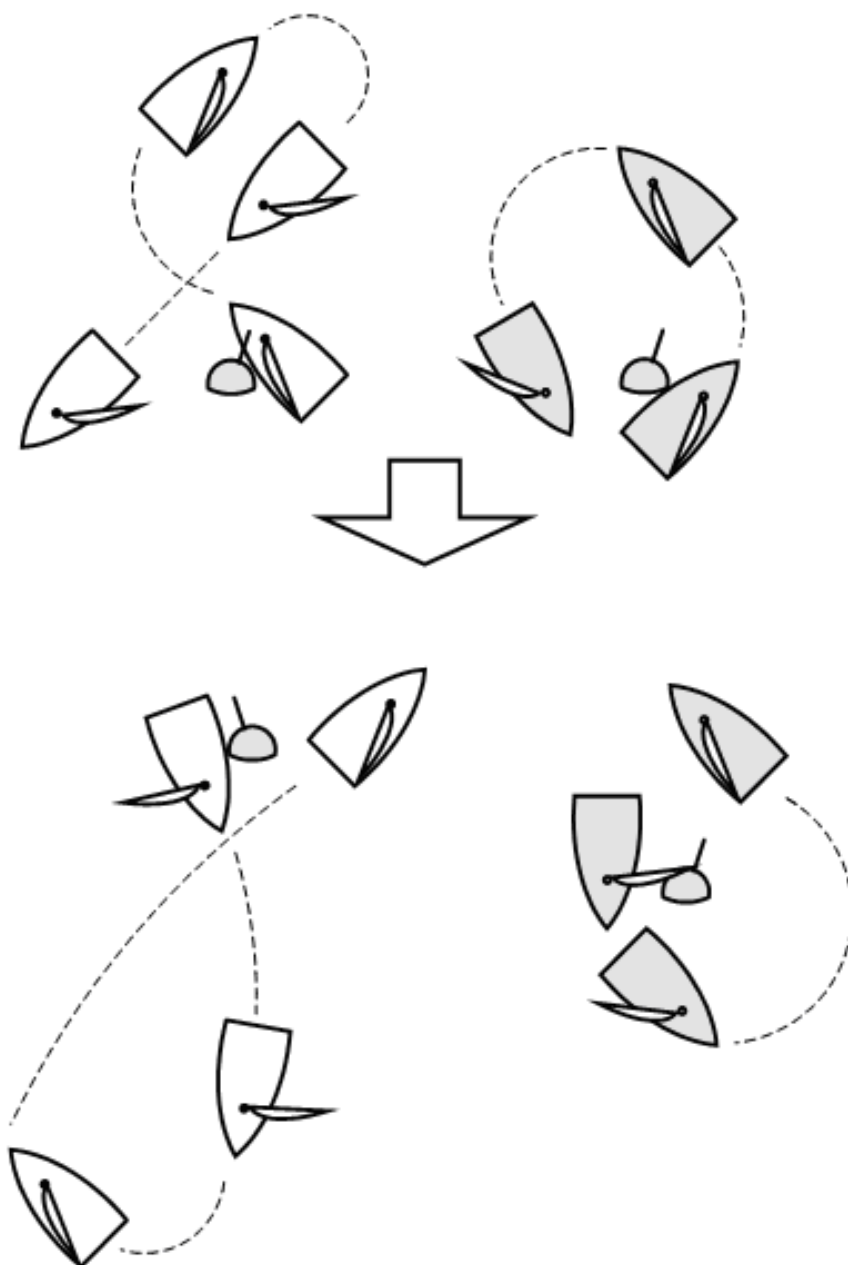
Caso 108

Regola 28.2: Compimento del percorso

Regola 44.1(b): Penalità al momento di un incidente; Eseguire una penalità

Regola 44.2: Penalità al momento di un incidente; Penalità di un giro e due giri

Quando esegue una penalità dopo aver toccato una boa, una barca non ha bisogno di completare il giro di 360°, e può eseguire la penalità mentre gira la boa. Il suo giro attorno alla boa basterà anche come penalità se include una virata e una abbattuta, se è stata eseguita prontamente subito dopo aver toccato la boa ed essersi ben allontanata dalle altre barche, e senza che sorga il dubbio di essersi avvantaggiata.



I fatti

In ciascuna delle quattro situazioni illustrate una barca tocca una boa da girare che deve essere lasciata a sinistra e poi esegue un giro che comprende una virata e un'abbattuta.

Domanda

Nelle situazioni illustrate la barca ha eseguito la penalità di un giro ottemperando alla regola 44 e alla regola 28.2?

Risposta

Quando una barca ha infranto la regola 31, normalmente la sua penalità è quella di un giro. Tuttavia, se toccando la boa ha causato lesioni o gravi danni, oppure ha ottenuto un significativo vantaggio nella prova o nella serie, la sua penalità sarà il ritiro (vedi regola 44.1(b)).

In tutte le situazioni illustrate la barca ha eseguito una penalità di un giro secondo la regola 44.2, a condizione che:

- a) il più presto possibile, prima di iniziare il giro di penalità, si è ben allontanata da altre barche;
- b) quando inizia il giro di penalità non sta più toccando la boa; e
- c) esegue il giro di penalità subito dopo essersi allontanata dalle altre barche

A una barca che esegue la penalità di un giro la regola 44.2 non prescrive un giro completo di 360° o un giro di un numero particolare di gradi, e non proibisce di eseguire la penalità mentre sta eseguendo un'altra manovra come ad esempio un giro di boa.

Tutte e quattro le manovre illustrate sono conformi alla regola 28.2. Ne prova che il filo che rappresenta la scia della barca, una volta tesato, lascia la boa dalla parte prescritta. La barca avrebbe rispettato la regola 28.2 anche se il giro di penalità avesse avuto come risultato un giro supplementare di 360° attorno alla boa (esempio non illustrato).

GBR 2005/4

Caso 109

Parte 2: Preambolo

Regola 48: Segnali da nebbia e luci, schemi di separazione del traffico Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare (NIPAM)

Le NIPAM o le norme governative sul diritto di rotta si applicano tra barche che sono in regata solamente se le istruzioni di regata lo prescrivono, e in questo caso sostituiscono tutte le regole della Parte 2. Le NIPAM o le norme governative possono essere fatte applicare inserendole nelle istruzioni di regata o in un altro documento che disciplina l'evento.

Domanda 1

Cosa sono le “norme governative” citate nel preambolo della Parte 2 e nella regola 48.1? In cosa differiscono dal Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (NIPAM)?

Risposta 1

Le NIPAM si applicano solo “in alto mare e in tutte le acque con esso comunicanti accessibili alla navigazione marittima” (NIPAM regola 1(a)). Nei porti nazionali, fiumi, laghi e altre acque interne le amministrazioni e altre autorità governative possono stabilire altre regole. Queste ultime sono le “norme governative” citate nel preambolo della Parte 2 e nella regola 48.1. Tali regole, che possono essere applicate nazionalmente in tutte o in alcune specifiche acque interne, possono riaffermare le NIPAM, sostituirle, modificarle o aggiungere norme (NIPAM regole 1(b) e 1(c)).

Domanda 2

Quando il bando, le istruzioni di regata e altri documenti che disciplinano un evento non menzionano le NIPAM o le norme governative, qualunque di queste regola si applica a una barca che partecipa a una regata secondo il Regolamento di Regata?

Risposta 2

Sì. Quando una barca che naviga secondo le regole della Parte 2 incontra una nave che non fa altrettanto, tra di loro si applicano le NIPAM o le norme governative sul diritto di rotta (Parte 2 preambolo). Inoltre una barca in regata deve attenersi alla regola 10 NIPAM: Schemi di separazione del traffico (regola 48.2). Infine, quando la sicurezza lo richiede, una barca in regata deve emettere i segnali da nebbia e mostrare le luci come richiesto dalle NIPAM o altre regole governative applicabili (regola 48.1).

Domanda 3

Il bando, le istruzioni di regata o un altro documento che disciplina un evento possono rendere applicabili le NIPAM o le norme governative sul diritto di rotta o altre regole delle NIPAM o delle norme governative?

Risposta 3

Sì, in tre modi:

- 1) Le istruzioni di regata possono stabilire che le regole sul diritto di rotta delle NIPAM o le norme governative sostituiscono tutte le regole della Parte 2 (Parte 2 preambolo e regola J2.2(2)). Questo viene fatto sovente per le regate oceaniche e anche per quelle notturne.
- 2) Le istruzioni di regata possono stabilire che una particolare regola delle NIPAM o delle norme governative (ma non una regola di diritto di rotta) si applicherà nell'evento, includendo il testo della regola (regola J2.2(40)).
- 3) La definizione di Regola include “(g) ogni altro documento che governi la manifestazione”. Tale documento può includere il testo di una particolare regola o di regole tratte dalle NIPAM o dalle norme governative (ma non una regola di diritto di rotta) che sarà applicata nell'evento. Perché sia in vigore in un evento,

un documento deve essere citato nel bando di regata (regola J1.1(3)), specificando dove e come possa essere consultato, e nelle istruzioni di regata (regola J2.1(2)).

Una barca che infranga una regola delle NIPAM o una norma governativa può sempre essere perseguita dall'autorità responsabile della sua applicazione, ma una protesta per tale regola può essere fatta solo quando la regola riguardava "il governo dell'evento".

Domanda 4

Se le istruzioni di regata stabiliscono che le regole sul diritto di rotta delle NIPAM sostituiscono le regole della Parte 2, quali regole della Parte 2 sono sostituite da quali regole delle NIPAM?

Risposta 4

Tutte le regole della Parte 2 sono sostituite. La Parte B delle NIPAM contiene le "Regole di Governo e Manovra", che sono, in effetti, le "regole sul diritto di rotta". Tuttavia la Parte B delle NIPAM deve essere letta unitamente alla globalità delle NIPAM, in particolare alla Parte A. Per esempio, molti termini usati nella Parte B sono definiti nella Parte A.

Domanda 5

È possibile stabilire solo un certo numero, ampio o limitato, di sostituzioni alle regole sul diritto di rotta da applicare tra le barche in regata?

Risposta 5

Le istruzioni di regata possono sostituire solamente tutte le regole della Parte 2 con tutte le regole di diritto di rotta delle NIPAM o delle norme governative. La regola 86.1(b) stabilisce che le istruzioni di regata non possono modificare la Parte 2 ivi incluso il preambolo. Perciò non è permessa la sostituzione di un numero, ampio o limitato, di regole sul diritto di rotta da applicare tra le barche in regata.

GBR 2005/1

Caso 110

Regola 62.1(b): Riparazione

Una barca materialmente danneggiata da un contatto con una barca che ha infranto una regola della Parte 2 ha diritto a riparazione solamente se il danno stesso ha significativamente peggiorato il suo punteggio. Non è indispensabile il contatto perché una barca possa causare lesioni o danni materiali a un'altra. Il peggioramento del punteggio di una barca causato da una manovra evasiva non è di per sé motivo di riparazione. "Lesione" si riferisce a una lesione corporale a una persona e, nella regola 62.1(b) "danno" si limita a un danno materiale alla barca o al suo equipaggiamento.

I fatti

La barca B doveva tenersi discosta dalla barca A. Tuttavia B collideva con A facendola girare di 180° prima che potesse riprendere la rotta per la prossima boa. A perse cinque posizioni a causa dell'incidente, protestò B e chiese riparazione per la regola 62.1(b). Durante l'udienza si stabilì che A subì un danno fisico ma che il danno in sé non ebbe effetti per la sua capacità di proseguire la regata alla normale velocità. La protesta di A venne accolta e B squalificato.

Domanda 1

A ha diritto a riparazione?

Risposta 1

No. Secondo la regola 62.1(b) il danno stesso deve essere la causa del significativo peggioramento del punteggio. In questo caso il danno non influì sul piazzamento di A.

Domanda 2

Perché una riparazione venga accolta secondo la regola 62.1(b) deve avvenire un contatto tra le barche?

Risposta 2

No. Una barca che ha subito una lesione a un membro di equipaggio o un danno materiale manovrando per evitare un contatto con una barca che ha infranto una regola della Parte 2 può aver diritto a riparazione se viene accertato che la lesione o il danno hanno significativamente peggiorato il suo punteggio, senza sua colpa. Vedi anche il Caso 135.

Domanda 3

Se non ci fu collisione poiché A fu capace di evitare B modificando la sua rotta di 180°, ma come conseguenza perse cinque posizioni, A avrebbe subito "lesioni" o "danni" nel senso usato nella regola 62.1(b)?

Risposta 3

No. Nel regolamento di regata il termine "lesione" si riferisce solo a una lesione corporale subita da una persona e "danno" si limita a un danno materiale a una barca o al suo equipaggiamento.

USA 1996/73 and 2007/98

Caso 111

[Regola 30.2](#): Penalità alla partenza; Regola della bandiera Z

[Regola 30.4](#): Penalità alla partenza; Regola della bandiera nera

Se una barca infrange la regola 30.2 o la regola 30.4 durante una procedura di partenza che si conclude con un richiamo generale, il comitato di regata deve penalizzarla anche se la prova era stata differita prima di quella procedura di partenza o se durante la successiva procedura il differimento è stato segnalato prima del segnale di partenza.

I fatti per la domanda 1

La partenza della quarta regata della serie era programmata alle ore 10:00, ma venne differita di trenta minuti dal comitato di regata che attendeva che il vento si stendesse. Al segnale preparatorio il comitato di regata issò la bandiera Z. La barca A venne identificata nel triangolo formato dagli estremi della linea di partenza e dalla prima boa durante l'ultimo minuto prima del segnale di partenza. Dopo il segnale di partenza il comitato di regata segnalò un richiamo generale. Il comitato di regata allora iniziò una seconda procedura di partenza per questa prova ed issò nuovamente la bandiera Z quale segnale preparatorio. Dopo aver rimosso il segnale preparatorio ma prima del segnale di partenza, il comitato di regata segnalò un differimento. Più tardi il comitato di regata iniziò una terza procedura di partenza e la quarta regata partì regolarmente e fu portata termine.

Alla barca A fu inflitta una penalizzazione sul punteggio del 20%, ma questa chiese riparazione motivando che la regata era stata differita - in verità differita due volte – prima del segnale di partenza e quindi, secondo la terza frase della regola 30.2, non avrebbe dovuto essere penalizzata.

Domanda 1

Quando il comitato di regata inflisse la penalità del 20% sul punteggio alla barca A fu un'azione corretta in base alla regola 30.2?

Risposta 1

Sì. Le prime tre frasi della regola 30.2 si riferiscono a un'unica procedura di partenza. La procedura di partenza in cui A venne identificata nel triangolo formato dagli estremi della linea di partenza e dalla prima boa durante l'ultimo minuto prima del segnale di partenza non fu differita o annullata. Quindi il comitato di regata agì appropriatamente in base alla regola 30.2 quando inflisse la penalità sul punteggio del 20% ad A. Questa azione non fu impropria e A non ha diritto a riparazione.

Durante la seconda procedura di partenza, se una barca fosse stata identificata nel triangolo tra il momento dell'ammainata del segnale preparatorio e quello dell'esposizione del segnale di differimento, allora sarebbe stata un'azione impropria, secondo la regola 30.2, infliggere alla barca una penalizzazione sul punteggio del 20%.

I fatti per la domanda 2

I fatti accertati sono i medesimi che per la domanda 1, eccetto che fu utilizzata la bandiera nera quale segnale preparatorio per il primo e il secondo tentativo di partenza. Prima del segnale d'avviso per il secondo tentativo di partenza il comitato di regata espose il numero velico della barca A. Durante la seconda procedura la barca A navigava nell'area di partenza ed era in regata dopo la terza procedura di partenza. In quella prova A venne classificata DNE senza udienza.

Domanda 2

Quando il comitato di regata classificò la barca A DNE senza udienza fu un'azione corretta in base alla regola 30.4?

Risposta 2

Sì. L'argomentazione nella risposta 1 è applicabile anche qui. Il comitato di regata agì correttamente classificando A DNE senza udienza, e A non ha diritto di riparazione.

Se durante la seconda procedura di partenza una barca fosse stata identificata nel triangolo tra il momento dell'ammainata del segnale preparatorio e il momento dell'esposizione del segnale di differimento, allora sarebbe stata un'azione impropria, secondo la regola 30.4, squalificare quella barca senza udienza.

World Sailing 2009

Caso 112

Definizione: Arrivo

Regola 28.2: Compimento del percorso

Regola 61.1(a)(3): Requisiti della protesta; Informare il protestato

Una barca che commette un errore di percorso e non lo corregge, non infrange la regola 28 finché non arriva. Se una barca commette tale errore, una seconda barca può informarla della sua intenzione di protestarla prima che quella barca arrivi, o alla prima ragionevole occasione dopo che quella barca è arrivata.

I fatti

La barca A gira la prima boa di percorso dalla parte sbagliata. Poi, senza correggere l'errore, percorre correttamente il resto del percorso, taglia la linea di arrivo dalla parte del percorso e rientra in porto. Un'altra barca, B, vede A lasciare la prima boa dalla parte sbagliata e decide di protestarla.

Domanda 1

Quando taglia la linea di arrivo la barca A arriva?

Risposta 1

A arriva a condizione che tagli la linea di arrivo conformemente alla definizione di Arrivo, sia che il filo rappresentante la sua scia sia conforme alla regola 28.2 oppure no. Poiché A non proseguì nel compimento del percorso dopo aver tagliato la linea di arrivo, arrivò in conformità alla definizione nel momento in cui tagliò la linea (vedi definizione Arrivo (c)).

Domanda 2

Quando A infrange la regola 28.2?

Risposta 2

A commette un errore quando lascia la prima boa dalla parte sbagliata. Tuttavia la regola 28.2 le permette di correggere l'errore in qualsiasi momento prima di essere arrivata, ma non dopo. Quindi A non infrange la regola 28.2 finché non è arrivata.

Domanda 3

Quando B deve informare A della sua intenzione di protestare?

Risposta 3

La regola 61.1(a)(3) stabilisce che non è necessario che B gridi “Protesto” o esponga la bandiera rossa, ma deve informare A della sua intenzione di protestare prima che A arrivi o alla prima ragionevole occasione dopo che A è arrivata.

GBR 2003/4

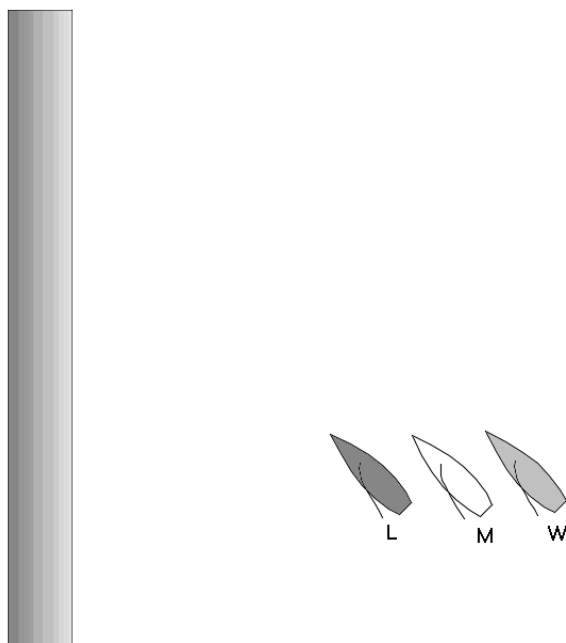
Caso 113

Regola 20: Spazio per virare ad un ostacolo

Un chiarimento sull'applicazione della regola 20 quando tre barche che navigano di bolina sulle stesse mure si avvicinano a un ostacolo e la barca più sottovento chiama spazio per virare, ma non può virare a meno che entrambe le barche sopravvento a lei non virano.

I fatti

L, M e W stanno navigando di bolina stretta mure a dritta. Si stanno avvicinando ad un ostacolo che non possono scansare in sicurezza senza modificare sostanzialmente la rotta. L'ostacolo non è una boa. Quando le barche sono nella posizione indicata nel disegno, L chiama “Spazio per virare” a voce abbastanza alta da essere udita da entrambe le barche M e W. Quando L grida è chiaro che M e W devono virare entrambe per poter dare spazio a L, e M non ha spazio per virare ed evitare W.



Domanda 1

Secondo la regola 20.2(c) W deve rispondere alla chiamata di L?

Risposta 1

Sì. Quando una barca non adiacente alla barca richiamante ha udito il richiamo e dovrà rispondere prima che la barca richiamante possa virare, questa diventa la “barca richiamata” nel senso della regola 20.2 e di conseguenza deve rispondere.

Domanda 2

Dopo la chiamata di L, M deve richiedere immediatamente a W spazio per virare?

Risposta 2

Sì, se W non ha già risposto alla chiamata di L. Poiché in questa situazione la risposta “Vira tu” non è una possibile scelta per M, M deve, per la regola 20.2(c) rispondere a L virando appena possibile. Perciò se M non può virare a causa della presenza di W, deve immediatamente richiedere a W spazio per virare e la regola 20.3 le permette di farlo, anche se, in assenza di L, M non avesse ancora necessità di chiamare spazio per virare. Se omette di chiamare spazio e di conseguenza fosse impossibilitata a virare prontamente, infrangerebbe la regola 20.2(c).

World Sailing 2009

Caso 114

Definizione: Spazio

Definizione: Spazio alla boa

Regola 16.1: Cambiare rotta

Regola 18.2: Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Quando una barca ha diritto a spazio, lo spazio cui ha diritto comprende lo spazio per adempiere ai suoi obblighi in base alle regole della Parte 2 e alla regola 31.

I fatti per la domanda 1

A, B e C sono ingaggiate sulle stesse mure quando la prima di loro raggiunge la zona della boa. A è esterna, C interna e B in mezzo a loro.

Domanda 1

La regola 18.2 impone ad A di dare a B sufficiente spazio per permetterle di dare a C spazio alla boa?

Risposta 1

Sì. La definizione di “Spazio alla boa” usa il termine “Spazio” come definito, che include lo spazio necessario a una barca per ottemperare ai suoi obblighi in base alle regole della Parte 2 e alla regola 31. Lo spazio che A deve dare a B include lo spazio necessario a B per ottemperare ai suoi obblighi in base alle regole della Parte 2. Di conseguenza la regola 18.2 esige che A dia a B spazio sufficiente perché B dia a C spazio alla boa.

I fatti per la domanda 2

L, M e W sono ingaggiate sulle stesse mure con L sottovento, W al vento e M in mezzo a loro. L, che non ha limitazioni di giusta rotta, orza. Entrambe le barche M e W orzano in risposta all'orzata di L.

Domanda 2

La regola 16.1 impone a L di dare a M sufficiente spazio per permetterle di dare a W spazio per tenersi discosta?

Risposta 2

Sì. Quando M cambia rotta per tenersi discosta da L, la regola 16.1 impone a M di dare a W spazio per tenersi discosta. Lo spazio che L deve dare a M include lo spazio di cui M ha bisogno per ottemperare ai suoi obblighi in base alle regole della Parte 2. Di conseguenza la regola 16.1 esige che L dia a M spazio sufficiente perché M dia a W spazio per tenersi discosta.

I fatti per la domanda 3

La boa all'estremità destra della linea di partenza è circondata da acque navigabili. Quando si avvicinano alla linea di partenza per partire L e W sono ingaggiate mure a dritta. L naviga su una rotta che passerà sufficientemente lontana dalla boa perché ci sia lo spazio per W per passare tra L e la boa. W passa nello spazio che L ha liberamente lasciato. Dopo che W è accanto alla boa L orza e orzando prontamente in risposta, W si tiene discosta da L. Tuttavia per tenersi discosta da L, W è costretta a toccare la boa.

Domanda 3

L ha rispettato la regola 16.1?

Risposta 3

No. W doveva tenersi discosta per la regola 11 e, come stabilito dal preambolo della Sezione C, non aveva diritto a spazio per la regola 19 o spazio alla boa per la regola 18. Tuttavia, quando L cambia rotta, W ha diritto a spazio per tenersi discosta da L per la regola 16.1, incluso lo spazio di cui W ha bisogno per attenersi alla regola 31. Il cambiamento di rotta di L obbliga W a toccare la boa. L infrange la regola 16.1 e, per la regola 64.1(a), W è esonerata per la sua infrazione alla regola 31.

I fatti per la domanda 4

Gli stessi fatti della domanda 3, eccetto che la regola 31 è stata cancellata dalle regole dell'Appendice B o F o dalle istruzioni di regata, e la boa è il battello del comitato di regata o un altro oggetto solido.

Domanda 4

L ha rispettato la regola 16.1?

Risposta 4

No. Una barca con diritto di spazio per la regola 16.1 ha diritto allo spazio di cui ha bisogno per manovrare in modo marinaresco per tenersi discosta. Toccando tale boa rischia di danneggiare sia la barca in regata sia il battello del comitato e assumere tali rischi non è agire in modo marinaresco.

World Sailing 2010 revisinato da World Sailing 2013.

Caso 115

Regola 66: Riapertura di un'udienza

Interpretazione della parola "nuova" usata nella regola 66.

Domanda

Quale criteri dovrebbe usare il comitato delle proteste per decidere se una prova è "nuova" o no?

Risposta

Una prova è "nuova"

- se non era ragionevolmente possibile alla parte che chiede la riapertura venire a conoscenza della prova prima dell'udienza iniziale
- se il comitato delle proteste è convinto che prima dell'udienza iniziale la prova era stata diligentemente cercata senza successo dalla parte che chiede la riapertura, o
- se il comitato delle proteste viene a sapere da una qualsiasi fonte che la prova non era disponibile alle parti al momento dell'udienza iniziale.

World Sailing 2011

Caso 116

Regola 62.1(b): Riparazione

Regola 64.2: Decisioni; Decisioni in tema di riparazione

Regola A10: Suggerimenti per le riparazioni

Si discute di una richiesta di riparazione in cui una barca che ha subito un danno all'inizio di una serie e ha diritto a riparazione per la regola 62.1(b), a causa del danno non è in grado di correre le prove rimanenti. In questa situazione non è equo verso le altre barche partecipanti concederle la media dei punti per la metà o più delle prove che costituiscono la serie.

I fatti

In una regata di due giorni sono in programma cinque prove. Secondo il sistema di punteggio, se cinque prove sono state completate, il punteggio di ciascuna barca è il totale dei suoi punti escluso il suo punteggio peggiore. Il primo giorno solo la prova 1 è stata portata a termine e la barca A finisce al secondo posto. Il secondo giorno la barca A arriva quinta nella prova 2. Prima della partenza della terza prova A collide con la barca B e il danno è così grave che A non è in grado di correre nelle rimanenti prove della serie. La barca A protesta B e chiede riparazione secondo la regola 62.1(b). Il comitato delle proteste accerta che A ha diritto a riparazione e applicando la regola A10(b) le concede per le prove 3 e 4 la media dei punti ottenuti nelle prove 1 e 2. Nella prova 5 viene classificata DNC, ma questo punteggio viene scartato. Il punteggio di A nella serie è il più basso e quindi vince la regata nonostante abbia partecipato solo a due delle cinque prove.

Domanda 1

La riparazione concessa ad A era appropriata?

Risposta 1

No. Benché il comitato delle proteste non abbia infranto alcuna regola, nella sua decisione di assegnare la riparazione non è stato adottato il provvedimento più equo per tutte le barche coinvolte (vedi regola 64.2). In questo caso concedere a una barca la media dei suoi punti, calcolata sulla metà delle prove considerate per il punteggio della serie, non è equo verso le altre barche.

Domanda 2

Quale riparazione sarebbe stata equa concedere ad A?

Risposta 2

Il comitato delle proteste dovrebbe garantire che, dopo aver escluso la prova peggiore, più della metà dei punteggi della barca siano considerati per le posizioni finali nelle regate in cui parte. Situazioni differenti richiedono provvedimenti di riparazione differenti. Una possibilità in questo particolare caso è che il comitato delle proteste avrebbe potuto concedere ad A riparazione solo nella prova in cui è avvenuta la collisione.

World Sailing 2011

Caso 117

Definizione: Ostacolo

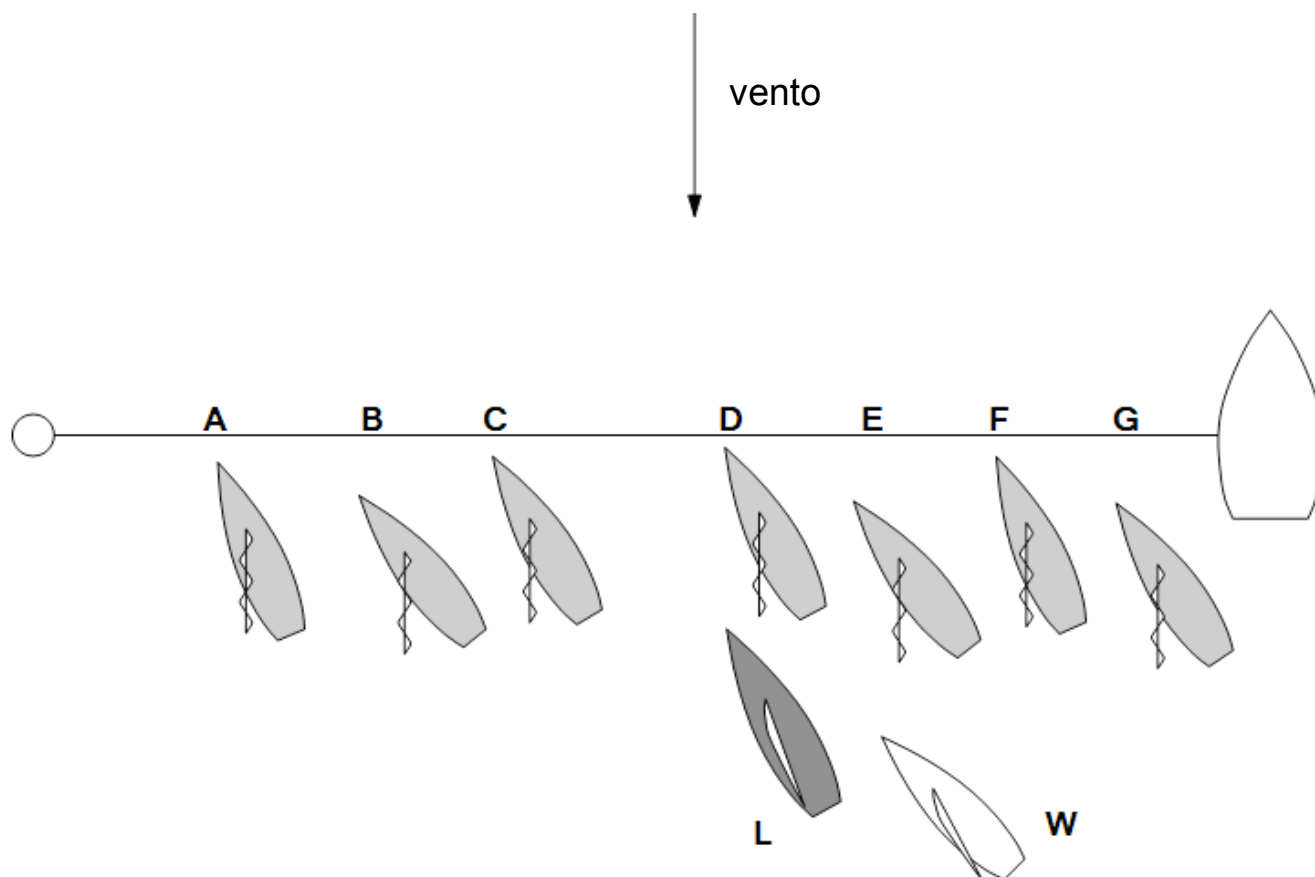
Regola 15: Acquisire il diritto di rotta

Regola 19.2(b): Spazio per passare un ostacolo; Dare spazio ad un ostacolo

Quando tre barche sono sulle stesse mure e due di loro sono ingaggiate e stanno raggiungendo la terza da libere dalla poppa, se la barca sottovento a poppa diventa ingaggiata con la barca davanti, la barca davanti non è più un ostacolo, e la regola 19.2(b) non si applica. Non ci sono situazioni in cui una fila di barche che navigano vicine una all'altra sia un ostacolo continuo.

I fatti

Circa 15 secondi prima del segnale di partenza le barche A, B, C, D, E, F e G sono stabili nella loro posizione mure a dritta a breve distanza dietro la linea di partenza. Le barche L e W si stanno avvicinando da dietro alla fila di barche. Non c'è spazio sufficiente per entrambe le barche L e W per passare attraverso i varchi tra le barche davanti a loro.



Domanda 1

Se L diventa ingaggiata sottovento a D mentre W è libera dalla poppa di D, L deve dare a W spazio per passare sottovento a D?

Risposta 1

No. Quando L diventa ingaggiata sottovento a D ottiene il diritto di rotta su D, e quindi D non è più un ostacolo per L e W. Per questo motivo la regola 19.2(b) non si applica tra L e W. Invece la regola 11 inizia a essere applicata tra L e D, ma L deve inizialmente dare a D spazio per tenersi discosta per la regola 15. W continua a doversi tener discosta da D per la regola 12 e da L per la regola 11.

Dopo che L si è ingaggiata sottovento a D, L ha diritto di rotta su entrambe D e W. Perciò in quel momento L diventa un ostacolo per D e W e, se W diventa ingaggiata con D, la regola 19.2(b) incomincia ad essere applicata tra D e W. La regola 19.2(b) richiede che D dia spazio a W per passare tra lei e L a meno che D sia stata impossibilitata a farlo dal momento in cui è iniziato l'ingaggio tra W e D.

Domanda 2

Se non c'è spazio per entrambe le barche L e W per passare attraverso il varco tra C e D, ciò significa che L deve permettere a W di entrare nel varco e rinunciare lei stessa a passare attraverso al varco?

Risposta 2

No.

Domanda 3

Secondo la definizione di Ostacolo una barca in regata non è mai un ostacolo continuo. Nondimeno ci sono diverse situazioni, come quella nel disegno, dove una fila di barche in regata, navigando vicine una all'altra, diventa un ostacolo continuo?

Risposta 3

No.

World Sailing 2011

Caso 118

Definizione: Spazio alla boa

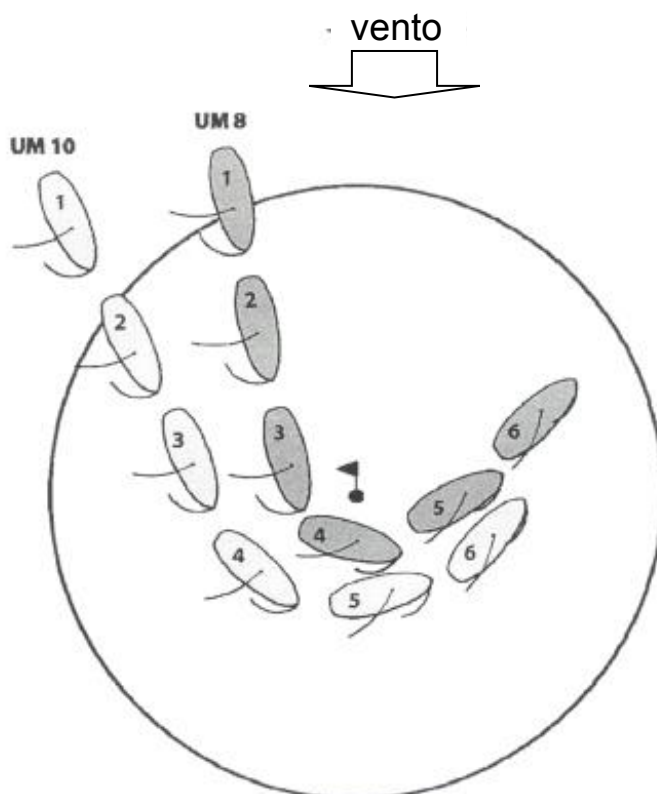
Definizione: Spazio

Regola 18.2(b): Spazio alla boa; Dare spazio alla boa

Nella definizione di Spazio alla boa, l'espressione "spazio per navigare verso la boa" significa spazio per navigare con prontezza ed in modo marinaresco verso un punto vicino alla boa dalla parte prescritta.

I fatti

UM8 e UM10 ingaggiate mure a sinistra con UM8 interna, si avvicinano a una boa di poppa da lasciare a sinistra e quindi la girano come indicato nel disegno. Il lato seguente è di bolina. Il vento è moderato e il mare irrilevante. UM8 protesta UM10 per la regola 18.2(b) per non averle dato lo spazio per navigare verso la boa e girarla. Il comitato delle proteste decide che UM10 aveva dato a UM8 lo spazio cui aveva diritto e respinge la protesta. UM8 presenta appello.



Decisione

Per percorrere la sua rotta era necessario che UM8 modificasse la rotta da gran lasco a bolina stretta appena girata la boa. Perciò la sua giusta rotta era di navigare vicino alla boa in qualche punto del suo giro. Poiché UM8 aveva diritto a spazio alla boa, aveva diritto a spazio, come definito nella definizione di Spazio:

- per lasciare la boa dalla parte prescritta,
- per navigare verso la boa, e
- per girare la boa fino a una rotta di bolina

L'espressione "spazio per navigare verso la boa" significa spazio per navigare con prontezza ed in modo marinaresco verso un punto vicino alla boa sul lato prescritto. In questo caso UM8 navigò verso la boa in posizione 3 del disegno quando la prua era vicina e al traverso della boa. Tra le posizioni 3 e 6 stava girando la boa e quindi aveva diritto a spazio per girare con prontezza ed in modo marinaresco dalla rotta di gran lasco alla bolina.

Il disegno mostra che UM10 diede a UM8 spazio per navigare verso la parte prescritta della boa e per girarla secondo la necessità del percorso. Quindi l'applicazione da parte del comitato delle proteste della regola 18.2(b) e delle tre caratteristiche della definizione di Spazio alla boa fu corretto.

USA 2011/105

Caso 119

Regola 62.1(a): Riparazione

Regola A3: Tempo di partenza e posizioni di arrivo

In una regata per barche che corrono secondo un sistema di rating, il rating che dovrebbe essere usato per calcolare il tempo corretto di una barca è il suo rating al momento in cui la regata è stata corsa. La sua classifica non dovrebbe essere modificata se più tardi l'ente responsabile del rating, agendo di sua volontà, modifica il suo rating.

I fatti

La barca A si iscrisse e partecipò alla regata per un trofeo perpetuo e il comitato di regata la classificò secondo il rating del suo certificato di stazza in vigore al momento della regata. Nessuna protesta fu presentata contro di lei e nessuna barca chiese riparazione reclamando che la barca A non fosse stata classificata correttamente.

Diverse settimane dopo la regata l'autorità di rating, agendo di propria volontà, modificò il rating di A. Lo scafo o l'equipaggiamento di A non aveva subito alcuna modifica nel periodo tra la fine della regata e il momento in cui fu modificato il suo rating. Quando il comitato di regata venne a sapere che il rating di A era stato cambiato, la riclassificò secondo il nuovo rating, cosa che peggiorò significativamente il suo posto in classifica.

A chiese riparazione affermando che non era corretto da parte del comitato di regata modificare la classifica della regata. Il comitato delle proteste fu d'accordo e, in base alla regola 62.1(a), riconobbe ad A la riparazione ristabilendo la classifica originale.

Domanda

Rifare la classifica della regata basandosi sul rating modificato di A da parte del comitato di regata fu un'azione non corretta? La riparazione concessa ad A fu appropriata?

Risposta

Modificare la classifica della regata fu un'azione errata del comitato di regata. Il rating di una barca secondo il sistema di rating può essere di quando in quando modificato dall'ente responsabile dei rating anche se non è stata apportata alcuna modifica allo scafo o all'equipaggiamento della barca. Questa è una particolare prerogativa per i rating assegnati secondo i performance-handicap rating system. Tali sistemi basano il rating di una barca in parte sui risultati delle precedenti regate, che possono cambiare nel tempo. Il rating di una barca al momento in cui partecipa alla regata è il rating che dovrebbe essere usato dal comitato di regata per calcolare il suo tempo compensato secondo la regola A3. La classifica originale redatta dal comitato di regata per A era stata calcolata in base al rating di A al momento della regata. Quindi la riparazione assegnata ad A dal comitato delle proteste fu appropriata.

USA 2011/104

Caso 120

Regola 41(c): Aiuto esterno

“Informazione liberamente disponibile” nella regola 41(c) è un’informazione che sia disponibile senza spesa monetaria e che può essere ottenuta facilmente da tutte le barche di una regata. La regola 41(c) è una regola che può essere modificata per una manifestazione a condizione che sia seguita la procedura stabilita nelle regole.

Domanda 1

Qual'è il significato dell'espressione “informazione liberamente disponibile” utilizzata nella regola 41(c)

Risposta 1

“Informazione liberamente disponibile” significa informazione che sia disponibile senza spesa monetaria e che possa essere ottenuta facilmente da tutte le barche in regata. “Ottenuta facilmente” è un’informazione ottenibile da una pubblica fonte che i concorrenti possono trovare con poco sforzo e dalla quale possono ragionevolmente aspettarsi di essere informati. Un esempio di informazione reperita con poco sforzo è quella che si può trovare tra i primi della lista degli indirizzi internet identificati tramite una ricerca sull’informazione usando un motore di ricerca internet ampiamente diffuso. Informazione per la quale un prezzo deve essere pagato (anche se quel prezzo è veramente piccolo) o che non è facilmente ottenibile da tutte le barche in

regata non è “liberamente disponibile”. Esempi sono informazioni fornite solo a quelle barche che hanno pagato una tassa d’abbonamento o un altro compenso e informazioni la cui ubicazione su internet è nascosta o oscura.

Il costo del dispositivo o del software e la spesa per il servizio di comunicazione non sono costi per l’informazione che può essere ottenuta con quel dispositivo, software o servizio di comunicazione. Per esempio, per un concorrente il costo di un computer o di un telefono cellulare e per l’accesso a internet non è considerato una spesa per l’informazione che il concorrente può ottenere con quel dispositivo. Se non c’è addebito, quell’informazione è “liberamente disponibile”.

Tuttavia l’informazione non è “liberamente disponibile” se l’accesso ad essa è limitato a persone che hanno acquistato un dispositivo o un software speciale per lo scopo da una persona o da un’organizzazione che fornisce l’informazione. Tale informazione non è “liberamente disponibile” anche se non c’è una spesa supplementare per ricevere l’informazione usando il dispositivo o il software speciale per lo scopo.

Per esempio ogni dato o informazione che può essere scaricata senza spesa usando un account di accesso a internet esistente, è “liberamente disponibile”. Tuttavia dati o informazioni non sono “liberamente disponibili” se sono accessibili solamente pagando la persona o l’organizzazione che fornisce l’informazione per un dispositivo o un software speciale per lo scopo.

In aggiunta alle precedenti considerazioni, l’informazione non è “liberamente disponibile” se diventa disponibile così vicino alla partenza della regata che i concorrenti non hanno un tempo ragionevole per trovarla e comprenderne il contenuto. Ciò impedisce che un concorrente possa predisporre che i dati siano pubblicati subito prima della regata, mentre gli altri non hanno il tempo di trovarli e comprenderne il contenuto.

Nota che, in aggiunta alle disposizioni della regola 41, una regola di classe può proibire che determinati dispositivi siano a bordo di una barca, e tale regola di classe può, quindi, limitare le informazioni a disposizione di una barca.

I fatti per la domanda 2

La barca A è una grande barca con molto spazio per le attrezzature e un equipaggio numeroso che comprende una persona con funzioni specifiche di navigatore/meteo e router. Dispone di un’apparecchiatura Immarsat o VSTAT e paga mensilmente un canone di \$ 5000 che le permette di scaricare dati in abbondanza e di consultare internet. L’obiettivo della barca è di accedere facilmente alla rete per ottenere informazioni meteo digitali ed usarle nella scelta della rotta da seguire. Tutti i dati usati dalla barca sono disponibili per tutto l’anno gratuitamente a chiunque abbia un accesso a internet. Nessuno dei dati che viene scaricato proviene dai fornitori dei servizi Immarsat o VSAT stessi.

La barca B è una barca di 40 piedi con un equipaggio di 8 persone. Usa un computer in formato tablet con una scheda di rete portatile per la quale viene pagato un modesto canone mensile simile a quello di un telefono portatile. L’equipaggio ha acquistato un’applicazione per l’analisi dei dati meteo e la rotta da usare durante la regata. L’applicazione costa \$ 2000 ed è liberamente disponibile sul mercato per chiunque

la voglia acquistare. L'applicazione include un accesso prepagato ad un servizio di dati meteo che possono essere scaricati durante la regata. I dati meteo sono gli stessi per tutte le barche che hanno acquistato l'applicazione. I dati meteo sono specificamente da regata. I dati meteo non possono essere usati con altre applicazioni meteo o di navigazione e non funzionano senza l'acquisto dell'applicazione specifica di navigazione e di analisi meteo.

La barca C è una barca di 40 piedi con un equipaggio di 8 persone. Usa un computer in formato tablet con una scheda di rete portatile per la quale viene pagato un modesto canone mensile simile a quello di un telefono portatile. L'equipaggio scarica files meteo ad alta risoluzione per un modesto canone mensile. I files non sono appositamente dimensionati per la barca; qualunque barca che sottoscrivesse e pagasse il predetto canone riceverebbe gli stessi dati. Nessuno, anche con un accesso alla rete da terra, potrebbe aver accesso ai dati senza sottoscrizione e pagamento.

La barca D è una barca di 40 piedi con un equipaggio di 8 persone. Usa un computer in formato tablet con una scheda di rete portatile per la quale viene pagato un modesto canone mensile simile a quello di un telefono portatile. In aggiunta, sottoscrive un contratto per avere dati meteo in esclusiva per la somma di \$ 15000 per la regata. I dati meteo privati comprendono immagini satellitari ad altissima risoluzione in cui ogni colpo di vento può essere individuato e seguito.

Queste immagini non sono su misura per la barca in particolare e sono disponibili per qualsiasi barca che paghi e sia attrezzata per scaricarle.

Domanda 2

Qualcuna di queste barche infrange la regola 41(c) se riceve informazioni usando i servizi descritti?

Risposta 2

La barca A non infrange la regola 41(c). Essa non paga per le informazioni che riceve. Il pagamento di un canone per un sistema di comunicazione, come Immarsat o VSAT, e di un canone mensile per un servizio di comunicazione che le permette di comunicare ed aver accesso ad informazioni su internet non costituisce un'infrazione alla regola 41(c).

La barca B infrange la regola 41(c). Le informazioni meteo e di navigazione che la barca B scarica non sono accessibili senza l'apposito software che la barca B ha acquistato. Pertanto riceve informazioni che non sono gratuitamente disponibili alle barche che non hanno fatto lo stesso acquisto.

Le barche C e D infrangono la regola 41(c). I canoni che esse pagano consentono loro di ricevere informazioni che non potrebbero ricevere se non li avessero pagati. Il requisito di un pagamento per informazioni, sia esso grande o piccolo, significa che le stesse non sono disponibili senza costo monetario, e pertanto le informazioni non sono "liberamente disponibili".

Domanda 3

La regola 41 (c) può essere modificata per una particolare regata?

Risposta 3

Si. Si veda la regola 86.1. La regola 41(c) è una regola che può essere modificata per una regata a condizione che venga seguita la procedura stabilita nel regolamento per la modifica. Il Caso 121 tratta questa procedura.

Domanda 4

Si può modificare la restrizione stabilita dalla regola 41(c) per una regata senza modificare la regola?

Risposta 4

No.

World Sailing 2012

Caso 121

Regola 85: Modifiche alle regole

Regola 86: Modifiche alle regole di regata

Regola J1.2(1): Contenuto del Bando di Regata

Regola J2.2(3): Contenuto delle Istruzioni di Regata

La procedura che deve essere seguita allo scopo di modificare una regola di regata in una manifestazione è descritta dettagliatamente.

Domanda 1

Quale procedura deve essere seguita per modificare una regola di regata nel bando e nelle istruzioni di regata in una specifica manifestazione?

Risposta 1

Devono essere seguiti i seguenti tre punti:

- 1) Verificare se la regola che si desidera modificare può essere modificata o no. La regola 86.1(b) stabilisce che determinate regole di regata non possono essere modificate, a meno che la modifica sia autorizzata dalla regola stessa. Le regole 86.2 e 86.3, in determinate situazioni, ammettono eccezioni alla regola 86.1(b). Se la regola non può essere modificata ogni tentativo di modificarla non è valido.
- 2) La regola 85.1 stabilisce che la descrizione della modifica di qualsiasi regola, compresa una regola di regata, deve identificare la regola che viene modificata e includere il testo completo della modifica. Dopo la lettura di tale testo, il lettore dovrebbe essere in grado di capire esattamente come dovrebbe essere interpretata la regola che è stata modificata. Inoltre la regola 85.1 precisa che un'aggiunta a una regola o la cancellazione di tutta o parte di essa è una "modifica" alla regola.
- 3) La regola 90.2(a) prescrive che il comitato di regata pubblici per iscritto le istruzioni di regata che siano conformi alla regola J2. La regola J2.2(3) stabilisce che ogni modifica di una regola di regata di un evento deve essere specificata nelle istruzioni di regata di quell'evento.

- 4) La regola 89.2(a) prescrive che l'autorità organizzatrice pubblichi il bando di regata conforme alla regola J1. Secondo la regola J1.2(1) l'autorità organizzatrice deve stabilire se la modifica della regola possa essere d'aiuto ai concorrenti per decidere se prendere parte alla manifestazione, o possa fornire loro le informazioni di cui avranno bisogno prima che le istruzioni di regata siano disponibili. Se è così, la modifica della regola di regata dev'essere riportata due volte, nel bando e nelle istruzioni di regata.

Inoltre, quando una modifica a una regola è stata fatta secondo la regola 86.2, deve essere ottenuta da World Sailing una lettera di autorizzazione che deve essere citata nel bando e nelle istruzioni di regata, e deve essere affissa all'albo ufficiale dei comunicati. Quando una modifica a una regola è stata fatta secondo la regola 86.3, può essere necessaria l'approvazione dell'autorità nazionale.

Domanda 2

Una regola può essere modificata per una manifestazione senza seguire la procedura descritta nella Risposta 1?

Risposta 2

No.

World Sailing 2012, revisionato 2017

Caso 122

Regola 69.2(g): Comportamento sconveniente; Azione da parte di un Comitato delle Proteste

Un'interpretazione del termine "con pieno convincimento" e un esempio di come viene usato.

Fatti assunti per formulare la Domanda 1

Basandosi su un rapporto ricevuto il comitato delle proteste ritiene che una persona (concorrente, proprietario di barca persona di supporto) possa aver infranto la regola 69.1(a). Ha quindi convocato un'udienza e assunto le prove dalla parte e dai testimoni.

Domanda 1

La regola 69.2 (g) richiede che, prima che il comitato delle proteste richiami o penalizzi la persona, deve essere "stabilito con pieno convincimento del comitato delle proteste, tenuta presente la serietà dell'imputazione di comportamento sconveniente, che la persona ha violato la regola 69.1(a)".

Quale è il significato di "pieno convincimento" così come utilizzato nella regola 69.2(g)?

Risposta 1

"Pieno convincimento" è uno dei tre livelli di prova usati nei tribunali o nelle udienze di arbitrato. Gli altri due standard sono la "prova oltre ogni ragionevole dubbio" e l'"equilibrio delle probabilità". Lo standard "prova oltre ogni ragionevole dubbio" è il più rigoroso dei tre standard. E' solitamente riservato a gravi casi penali. Lo standard

”equilibrio delle probabilità” (a volte indicato anche come “preponderanza delle prove”) è il meno restrittivo dei tre, ed è ampiamente usato nei procedimenti legali civili.

Sia la World Anti-Doping Agency che la Court of Arbitration for Sport usano lo standard “Pieno convincimento”. La World Anti-Doping Agency usa questo standard nelle udienze per stabilire se un atleta ha o non ha violato il World Anti-Doping Code. L’Articolo 3.1 del codice stabilisce che, tenendo presente la serietà dell’imputazione, dovrà essere stato accertato con il “pieno convincimento” del pannello di fronte al quale si tiene l’udienza, che si è verificata una violazione. L’Articolo 3.1 prosegue stabilendo che “Questo standard di prova in tutti i casi è più stringente di un mero “equilibrio delle probabilità” ma meno di una “prova al di là di ogni ragionevole dubbio”.

Le regole di regata non stabiliscono quale standard di prova un comitato delle proteste dovrebbe usare in un’udienza per decidere una protesta o una richiesta di riparazione. Tuttavia nella maggioranza di queste udienze, il comitato per le proteste utilizza lo standard “equilibrio delle probabilità”, che consiste nello stabilire se è più o meno probabile che una presunzione o reclamo di infrazione si sia effettivamente verificata.

La regola 69.2(g) richiede specificatamente che, in un’udienza riguardante la regola 69, il comitato delle proteste usi il livello di prova standard più restrittivo corrispondente al “pieno convincimento”. La regola inoltre richiede che la serietà dell’imputazione sia considerata come fattore importante quando il comitato si domandi se è suo “pieno convincimento” decidere se l’infrazione imputata sia stata commessa. Lo standard “Pieno convincimento” è sempre più stringente dello standard “equilibrio di probabilità”, ma meno restrittivo dello standard “prova al di là di ogni ragionevole dubbio”. A metà fra questi due limiti, il livello di prova è una scala mobile, basata sulla serietà delle imputazioni portate di fronte al comitato.

È inoltre principio fondamentale nei procedimenti disciplinari che una persona debba essere considerata innocente fino al momento in cui una presunzione di reato sia stata provata. Conseguentemente parte del test sull’esistenza del “pieno convincimento” è se le prove portate di fronte al comitato siano o no sufficienti a dimostrare che la persona non può più godere della presunzione di innocenza.

L’ultima frase della sezione Terminologia dell’Introduzione del regolamento implica che i termini “pieno” e “convincimento” siano usati nella regola 69.2(g) nel “senso ordinariamente compreso nel uso generale del termine”. Sia “pieno” che “convincimento” vengono usati frequentemente nel linguaggio quotidiano, conseguentemente la maggior parte dei giudici sono abituati al significato che viene normalmente attribuito a questi termini quando usati. I giudici potrebbero anche considerare se essi si sentono “a disagio” con una conclusione raggiunta. Se essi si sentono a disagio, significa che essi non sono “pienamente convinti”.

Si deve notare che in un’udienza per la regola 69, il comitato delle proteste deve poter rispondere “Sì” a entrambe le seguenti domande prima di ammonire o penalizzare un concorrente o una barca in accordo con le regole 69.2(h) o 69.2(i):

- Il comitato è pienamente convinto che i fatti accertati evidenziano che il comportamento presunto sia avvenuto?

- Il comitato è pienamente convinto che il comportamento avvenuto era comportamento sconveniente così grave da giustificare l'ammonizione o la penalità?

Come stabilisce la regola 69.1(b), un comportamento sconveniente può essere una violazione delle buone maniere o del buon spirito sportivo, una condotta non etica o una condotta che possa portare discredito allo sport.

Domanda 2

Per favore fornire un esempio plausibile di un rapporto di un incidente che comporti l'imputazione di comportamento sconveniente e un rapporto di udienza in accordo con la regola 69.2 in cui venga usato lo standard "pieno convincimento".

Risposta 2

La barca A era stata presentata per le misurazioni pre-evento e un necessario correttore del peso era correttamente fissato sotto un pagliolo che era tenuto in posizione da diverse viti. Durante la manifestazione, A venne controllata a spot da un membro del comitato tecnico, e il correttore di peso risultò mancante. Il comitato tecnico protestò la barca per infrazione alla regola 78.1 e alla regola 2, e alla fine dell'udienza di questa protesta il comitato delle proteste squalificò A per aver infranto le regole citate.

Agendo secondo le regole 69.2(b) e (e) il comitato delle proteste decise di convocare un'udienza e nella sua comunicazione all'equipaggio di A ipotizzò che l'equipaggio aveva rimosso il correttore di peso e che questa azione era un atto di comportamento sconveniente e perciò un'infrazione alla regola 69.1(a). La barca A fu rappresentata in udienza da P, che era il timoniere e la persona responsabile di A. P negò di essere a conoscenza della mancanza del correttore di peso. Spiegò che la barca era stata lasciata aperta e incustodita ogni notte. Ipotizzò che qualcun altro potesse aver rimosso il correttore del peso durante la notte. L'equipaggio della barca A fu chiamato a testimoniare. Anch'essi testimoniarono di essere all'oscuro della mancanza del correttore e di non aver notato che il pagliolo fosse stato rimosso e rimesso al suo posto.

Pressappoco tutte le prove raccolte supportarono l'imputazione che un membro dell'equipaggio di A avesse rimosso il correttore di peso. Poiché si rendeva necessario l'uso di attrezzi per rimuovere il peso, il comitato concluse che il peso era stato rimosso deliberatamente (non accidentalmente). La barca A ottenne un vantaggio attraverso la rimozione del peso, e non era probabile che la rimozione fosse scoperta poiché il pagliolo era avvitato al suo posto. La sola prova contraria era costituita dal fatto che ogni membro dell'equipaggio negava di aver rimosso il peso. Il comitato delle proteste giunse alla conclusione di essere pienamente convinto che un membro dell'equipaggio di A avesse rimosso il peso e che quell'azione costituiva un atto di comportamento sconveniente e, conseguentemente, una violazione della regola 69.1(a). La barca A venne penalizzata in accordo con la regola 69.2(h)(2) e classificata DNE in tutte le prove dell'evento.

Poiché tutte le prove raccolte supportavano l'imputazione, il comitato avrebbe raggiunto le stesse conclusioni se avesse utilizzato lo standard di prova "equilibrio

delle probabilità". Tuttavia, se il comitato avesse utilizzato lo standard "oltre ogni ragionevole dubbio" avrebbe potuto benissimo raggiungere una differente conclusione. Nessun membro dell'equipaggio di A ha mai ammesso di aver rimosso il peso e, in linea di principio, era possibile che qualcun altro avrebbe potuto rimuoverlo perché la barca era lasciata spesso aperta e incustodita. Conseguentemente vi era una possibilità che il peso potesse essere stato rimosso senza che l'equipaggio di A ne fosse a conoscenza. Conseguentemente se lo standard di prova fosse stato "oltre ogni possibile dubbio", il comitato probabilmente non avrebbe concluso che un membro dell'equipaggio di A aveva rimosso il peso.

World Sailing 2012

Caso 123

Regola 10: Su mure opposte

Regola 14: Evitare il contatto

Quando sarebbe stato chiaro a un velista competente, ma non necessariamente esperto, al timone di una barca mure a dritta, che esisteva un concreto rischio di collisione con una barca mure a sinistra, la barca mure a dritta infrange la regola 14 se avviene un contatto e c'era abbastanza tempo per modificare la rotta quanto bastava per evitare il contatto.

I fatti per la domanda 1

In una regata di flotta con 10 nodi di vento, due derive monotipo di 5 metri di lunghezza, si avvicinano una all'altra su una rotta di bolina, S mure a dritta e P mure a sinistra.. Entrambe mantengono la propria rotta e velocità. Avviene un contatto tra la prua di S e il giardinetto di dritta di P a circa venti centimetri dalla poppa, causando danni. Nessuna delle due barche esegue la penalità. S protesta P.

Domanda 1

Quali regole si applicano in questo incidente? In particolare, S ha infranto la regola 14?

Risposta 1

In questa situazione P giudicò erroneamente di poter passare a prua di S senza infrangere la regola 10. P avrebbe potuto virare sottovento a S e in tal modo tenersi discosta da S ed evitare il contatto. Poiché P non lo fece infranse le regole 10 e 14, ed è squalificata.

La regola 14 richiede ad entrambe, compresa la barca con diritto di rotta, di evitare il contatto se ragionevolmente possibile. Tuttavia la regola 14(a) stabilisce anche che la barca con diritto di rotta non occorre che agisca per evitare il contatto fino a quando non è "chiaro" che l'altra barca non si sta tenendo discosta. Nella situazione descritta, quando la prua di P incrociò davanti alla prua di S sarebbe stato chiaro a un velista competente, ma non necessariamente esperto, al timone di S, che c'era un concreto rischio di collisione e quindi che P non si stava tenendo discosta. In quel momento S aveva abbastanza tempo per poggiare quanto bastava per evitare il contatto, quindi

S infranse la regola 14. Poiché il contatto causò danni, S è squalificata e non è esonerata (vedi regola 14(b)).

I fatti per la domanda 2

I fatti accertati sono gli stessi della Domanda 1, eccetto che, subito prima dell'avvenuto contatto, S poggia leggermente in un tentativo di evitare P. Tuttavia S giudica male la manovra e avviene un contatto che causa danni.

Domanda 2

S ha infranto la regola 14?

Risposta 2

Come osservato nella Risposta 1, nel momento in cui divenne chiaro che P non si stava tenendo discosta, c'era sufficiente tempo per S di poggiare abbastanza per evitare il contatto. Quindi era ragionevolmente possibile per S farlo. S mancò sia di poggiare sufficientemente sia di iniziare a poggiare abbastanza presto, ma ciò non significa che non fosse ragionevolmente possibile per essa evitare il contatto. Quindi S infranse la regola 14 nonostante avesse poggiato leggermente prima dell'avvenuto contatto. Poiché il contatto causò danni S è squalificata e non è esonerata.

World Sailing 2013

Caso 124

Regola 19.2(a): Spazio per passare un ostacolo; Dare spazio ad un ostacolo

Regola 19.2(b): Spazio per passare un ostacolo; Dare spazio ad un ostacolo

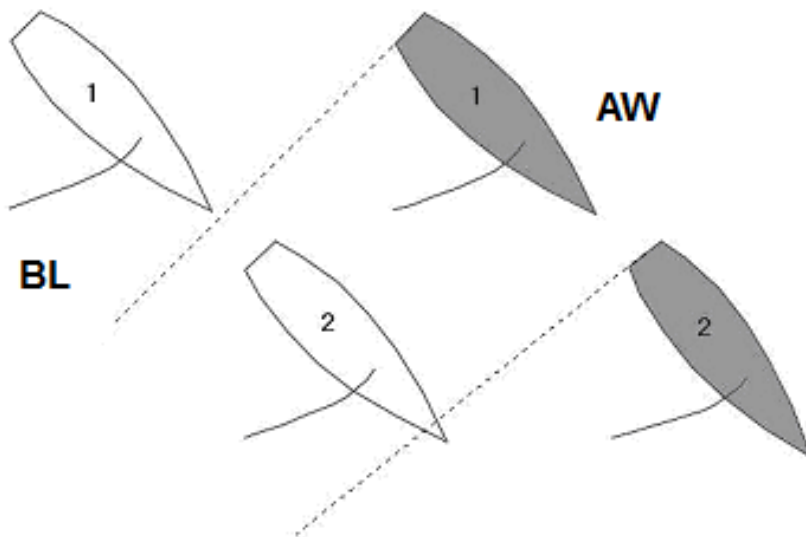
Regola 21(a): Esoneri

In qualsiasi momento mentre due barche si stanno avvicinando ad un ostacolo, la barca che in quel momento ha diritto di rotta può scegliere di passare l'ostacolo da qualunque parte a condizione che possa poi attenersi alle regole applicabili.

I fatti

Mentre sono in regata le barche AW e BL si stanno avvicinando ad un ostacolo che può essere passato da qualsiasi parte. Entrambe le barche stanno facendo prua verso la metà dell'ostacolo. Nella posizione 1, AW è sopravvento a BL e libera dalla prua con un margine veramente ristretto. Nella posizione 2 sono diventate ingaggiate con AW sopravvento a BL.

Nella posizione 1, AW è libera dalla prua e quindi ha diritto di rotta per la regola 12. Quando tra di loro inizia l'ingaggio, BL diventa barca con diritto di rotta per la regola 11.



Domanda

La regola 19.2(a) stabilisce che la barca con diritto di rotta può scegliere di passare l'ostacolo da qualunque parte. Come possiamo determinare, in questa situazione, quale barca ha diritto di scelta?

Risposta

In qualsiasi momento la barca che in quel momento ha diritto di rotta, per la regola 19.2 ha il diritto di scegliere da quale parte passare l'ostacolo. Perciò mentre AW è libera dalla prua di BL ha il diritto di scegliere di passare l'ostacolo da qualunque parte. Quando le barche diventano ingaggiate AW perde tale diritto, e da quel momento BL ha diritto di scelta.

Quando una barca con diritto di rotta manovra per mettere in atto una scelta fatta in base alla regola 19.2(a), deve attenersi ad ogni regola applicabile delle Sezioni A e B. La regola 19.2(b) si applica quando le barche sono ingaggiate. In questo caso la barca esterna deve dare alla barca interna spazio tra essa e l'ostacolo, salvo che essa sia stata impossibilitata a farlo dal momento in cui l'ingaggio è iniziato. La regola 21(a) si applica mentre la barca interna sta utilizzando lo spazio cui ha diritto per la regola 19.2(b).

World Sailing 2013

Caso 125

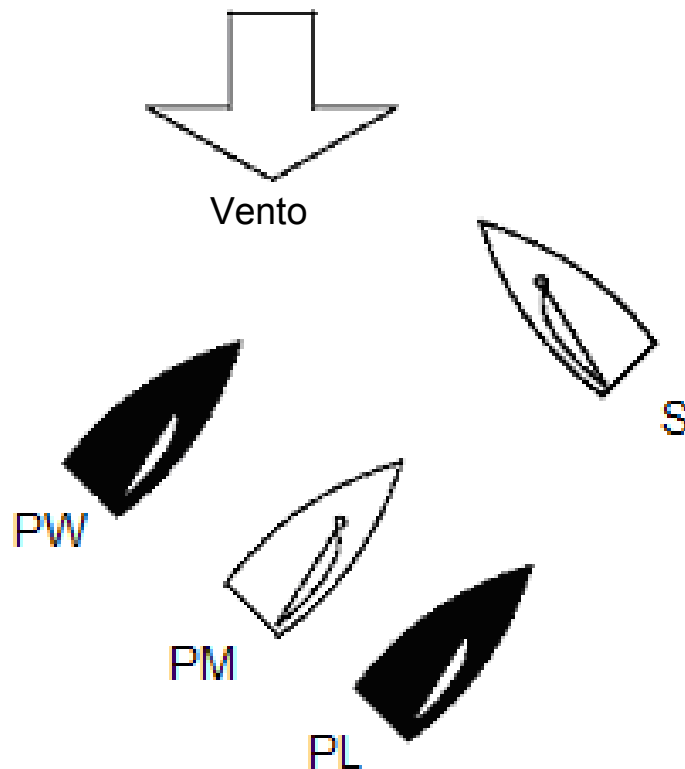
Definizione: Ostacolo

Definizione: Spazio

Regola 19.2(b): Spazio per passare un ostacolo; Dare spazio ad un ostacolo

Regola 21(a): Esoneri

Quando una barca ingaggiata esterna deve dare spazio a una o più barche interne per passare un ostacolo, detto spazio deve essere sufficiente da permettere a tutte le barche interne di attenersi ai loro obblighi secondo le regole della Parte 2.



I fatti

Le barche PW, PM e PL sono di bolina ingaggiata mure a sinistra. La barca S è di bolina mure a dritta. PW è in rotta di collisione con S. PM e PL non hanno necessità di modificare rotta per passare in sicurezza a poppa di S. PW poggia e passa a poppa di S senza entrare in contatto e PM poggia per darle lo spazio appena sufficiente per farlo. PL mantiene la sua rotta e avviene un contatto tra PM e PL, senza danni o lesioni. Nessuna barca esegue una penalità. PM protesta PL.

Domanda

Quali regole si applicano in questo incidente, e quale o quali barche dovrebbero essere squalificate?

Risposta

S era un ostacolo per PW, PM e PL perché ciascuna di loro avrebbe avuto bisogno di cambiare sostanzialmente la sua rotta quando navigava direttamente nella sua

direzione ad una sua lunghezza fuori tutto da S, e poiché tutte loro dovevano tenersi discoste da S per la regola 10 (vedi definizione di Ostacolo). Per la regola 19.2(a) PL aveva il diritto di scegliere di passare S da qualsiasi parte poiché aveva diritto di rotta su entrambe PM e PW. Tuttavia PL non aveva diritto di chiamare spazio per virare secondo la regola 20, poiché non aveva la necessità di cambiare rotta per evitare S (vedi regola 20.1(a)). Dato che PL è passata a poppa di S, la regola 19.2(b) richiedeva che PL desse spazio a entrambe, PM e PW, per passare tra lei e S. La regola 19.2(b) prescriveva anche che PM desse spazio a PW.

PL avrebbe dovuto dare a PM e PW spazio sufficiente da permettere a PM di dare spazio a PW e tenersi discosta da PL, come pure per PW tenersi discosta sia da S che da PM (vedi definizione di Spazio). PL non diede questo spazio, quindi infranse la regola 19.2(b) e avrebbe dovuto essere squalificata. Inoltre ha infranto la regola 14 poiché il contatto avrebbe potuto essere evitato se PL avesse dato a PM e PW abbastanza spazio. Tuttavia, poiché PL aveva diritto di rotta su PM e non vi furono danni né lesioni, PL è esonerata dalla sua infrazione alla regola 14, come da regola 14(b).

PM ha infranto la regola 11, ma è esonerata per la regola 21(a) o la regola 64.1(a) poiché stava navigando all'interno dello spazio a cui aveva diritto per la regola 19.2(b). PM non ha infranto la regola 14 poiché non era possibile per lei evitare un contatto sia con PL che con PW. (Vedi Caso 11 per la discussione di una situazione simile.)

World Sailing 2013

Caso 126

Regola 24.2: Interferenza con un'altra barca

Allo scopo di determinare se la regola 24.2 sia applicabile o no in un incidente, verificare se la rotta di una barca, immediatamente prima dell'incidente, era coerente con il lato su cui navigava e i suoi motivi per tenere quella rotta.

I fatti per la domanda 1

Il percorso di una regata inizia con un lato di bolina verso la boa al vento, continua con un breve lasco fino alla boa di disimpegno e poi una poppa verso la boa sottovento. Le barche L e W percorrono il lato di bolina, girano la boa al vento e il disimpegno. Durante la poppa, mentre L e W stanno navigando sulle stesse mure verso la boa sottovento, L orza su W e W risponde tenendosi discosta. Dopo la regata, W viene a sapere che L non era partita correttamente ed è stata classificata OCS. W protesta L asserendo che L ha infranto la regola 24.2.

Domanda 1

Ai sensi della regola 24.2, le barche L e W stavano navigando sullo stesso lato del percorso o su lati differenti quando L ha orzato su W?

Risposta 1

Allo scopo di determinare se la regola 24.2 sia applicabile o no in un incidente, verificare se la rotta che una barca teneva prima dell'incidente era coerente con il lato

su cui navigava e i suoi motivi per tenere quella rotta. L non è partita, ma è inconsapevole di aver fatto quell'errore. Quindi L stava navigando sul lato di percorso verso la boa sottovento. Chiaramente W era sullo stesso lato. Quindi, quando L ha orzato su W la regola 24.2 non si applicava tra di loro.

I fatti per la domanda 2

I fatti sono i medesimi della domanda 1, ma con le seguenti differenze: L era partita correttamente ma non sapeva di dover girare la boa di disimpegno e non la girò dalla parte prescritta. Dopo aver girato la boa al vento navigò verso la boa sottovento finché orzò su W.

Domanda 2

Ai sensi della regola 24.2, le barche L e W stavano navigando sullo stesso lato del percorso o su lati differenti quando L ha orzato su W?

Risposta 2

Chiaramente W stava navigando sul lato verso la boa sottovento. Poiché L era inconsapevole della disposizione di dover girare la boa di disimpegno e stava navigando verso la boa sottovento da quando girò la boa al vento finché orzò su W, anche L stava navigando sul lato verso la boa sottovento. Quindi quando L ha orzato su W la regola 24.2 non si applicava tra di loro.

I fatti per la domanda 3

I fatti sono i medesimi della domanda 2, ma con le seguenti differenze: dopo che L aveva percorso parte della strada verso la boa sottovento, si accorse di non aver girato la boa di disimpegno e tornò indietro per correggere l'errore. Mentre L era di bolina verso la boa di disimpegno incontrò la barca X che aveva girato la boa al vento e il disimpegno e stava navigando in poppa verso la boa sottovento sulle stesse mure di L. L devia dalla sua giusta rotta verso la boa di disimpegno con lo scopo di orzare su X. X protesta L asserendo che L ha infranto la regola 24.2.

Domanda 3

Ai sensi della regola 24.2, le barche L e X stavano navigando sullo stesso lato del percorso o su lati differenti quando L ha orzato su X?

Risposta 3

Chiaramente X stava navigando sul lato verso la boa sottovento. Poiché L sapeva di non aver girato la boa di disimpegno e aveva cambiato rotta verso la boa di disimpegno, non navigava più verso la boa sottovento e aveva incominciato a navigare tra la boa al vento e la boa di disimpegno. Quando incontrò X, L stava navigando su quel lato. Quindi le barche navigavano su lati differenti quando L orzò su X. La regola 24.2 si applicava tra L e X, e L l'ha infranta.

World Sailing 2013

Caso 127

Definizione: In regata

Una barca libera la linea di arrivo e le boe quando nessuna parte del suo scafo, attrezzatura o equipaggio si trova sulla linea e nessuna boa influisce sulla scelta della sua rotta.

Domanda

La definizione “In regata” stabilisce che una barca che “arriva e libera la linea d’arrivo e le boe” non è più in regata. Quando una barca “libera” la linea d’arrivo e le boe?

Risposta

Una barca libera la linea di arrivo e le boe quando si realizzano le seguenti due condizioni: nessuna parte del suo scafo, attrezzatura o equipaggio si trova sulla linea e nessuna boa influisce sulla scelta della sua rotta.

Per esempio, una barca che libera la linea di arrivo e poi continua a navigare verso una boa d’arrivo, dove la corrente la spinge contro la boa, è ancora in regata e infrange la regola 31. Comunque, una barca che taglia la linea d’arrivo e naviga verso un punto in cui nessuna boa d’arrivo influenza la scelta della sua rotta, non è più in regata. Se in seguito urta una boa d’arrivo non infrange la regola 31.

World Sailing 2013

Caso 128

Definizione: Arrivo

Regola 28.2: Compimento del percorso

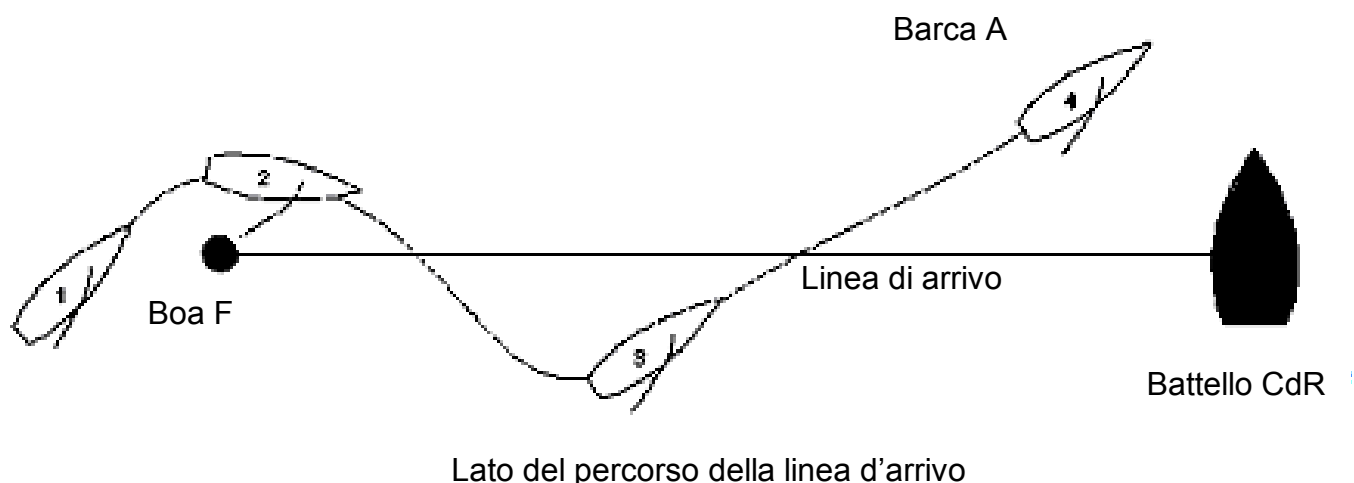
Regola 31: Toccare una boa

Regola A5: Punteggi determinati dal comitato di regata

Se una barca compie un errore per la regola 28.2 o infrange la regola 31 sulla linea di arrivo e arriva senza aver corretto il suo errore o eseguito una penalità, deve essere classificata secondo la sua posizione d’arrivo. Essa può essere penalizzata per infrazione alla regola 28.2 o alla regola 31 se viene protestata e il comitato delle proteste decide che ha infranto la regola.

I fatti per la domanda 1

Tutte le barche in regata, con l’eccezione della barca A, navigano verso la linea di arrivo dall’ultima boa e poi arrivano tagliando la linea dal lato del percorso lasciando il battello del comitato a dritta e la boa F a sinistra. Come mostra il disegno, A lascia la boa F a dritta, poggia, ritorna completamente dal lato del percorso della linea d’arrivo, e poco dopo la posizione 3, arriva. Quindi A rientra in porto. I membri del comitato di regata osservano A compiere il percorso come indicato nel disegno. Vigono le regole dell’Appendice A.



Domanda 1

Cosa dovrebbe fare il comitato di regata in questa situazione?

Risposta 1

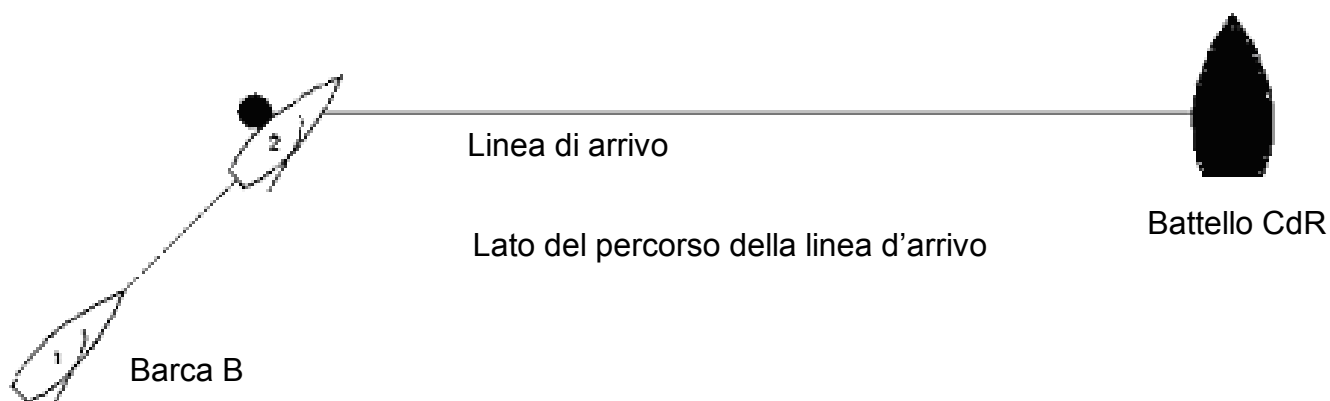
Il comitato di regata, secondo la regola A4.1, deve assegnare ad A i punti relativi alla sua posizione d'arrivo.

Per ottemperare alla regola 28.2, il filo che rappresenta la sua scia deve, una volta tesato, passare dalla parte prescritta della boa F. Secondo la regola 28 A fece un errore sulla linea d'arrivo poiché il filo che rappresenta la sua scia, una volta tesato, passa dalla parte sbagliata della boa F. A non corresse questo errore e quindi infranse la regola 28.2. Secondo la regola A5, solo il comitato delle proteste può penalizzare A per questa infrazione. Quindi A può essere penalizzata solo se una valida protesta viene presentata contro di lei e il comitato delle proteste decide che ha infranto la regola.

Come stabilisce la regola 60.2(a) il comitato di regata può protestare A. Se decide di farlo deve informarla che intende protestarla e consegnare la protesta scritta entro il tempo limite della regola 61.3 (vedi regola 61.1(b)). Inoltre il comitato delle proteste o un'altra barca può protestare A.

I fatti per la domanda 2

Il comitato di regata osserva la barca B toccare la boa d'arrivo mentre taglia la linea di arrivo. B non esegue la penalità e rientra in porto.



Domanda 2

Cosa dovrebbe fare il comitato di regata?

Risposta 2

B arriva quando taglia la linea d'arrivo poco prima della posizione 2. Il comitato di regata, secondo la regola A4.1, deve assegnare a B i punti relativi alla sua posizione d'arrivo.

Come stabilisce la regola 60.2(a) il comitato di regata può protestare B. Se decide di farlo deve informarla che intende protestarla e consegnare la protesta scritta entro il tempo limite della regola 61.3 (vedi regola 61.1(b)). Inoltre il comitato delle proteste, o un'altra barca che ha visto B toccare la boa, può protestare B (vedi regole 60.1(a) e 60.3(a)).

World Sailing 2013

Caso 129

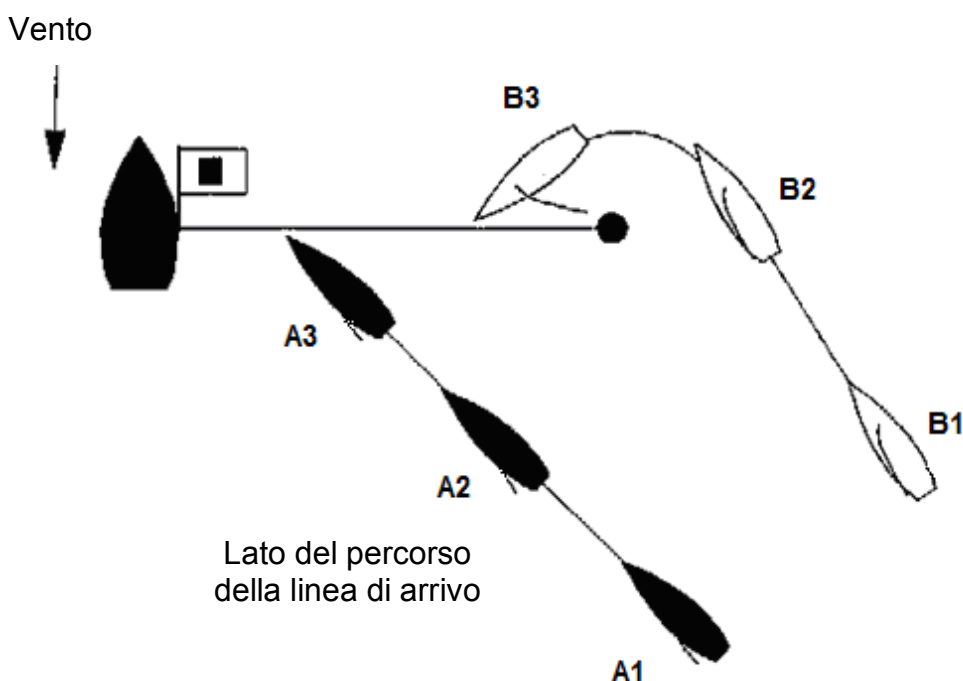
Definizione: Arrivo

Regola 28: Compimento del percorso

Regola 32: Riduzione o annullamento dopo la partenza

Regola 62.1(a): Riparazione

Quando il percorso viene ridotto a una boa da girare, la boa diventa boa di arrivo. La regola 32.2(a) permette al comitato di regata di posizionare il battello che espone la bandiera S a entrambe le estremità della linea di arrivo. Una barca deve tagliare la linea conformemente alla definizione di Arrivo, anche se facendo così, lascia la boa dalla parte opposta rispetto a quanto prescritto se la regata non fosse stata ridotta.



I fatti per la domanda 1

Le istruzioni di regata stabiliscono che tutte le boe da girare, inclusa la boa al vento, sono da lasciare a sinistra. A causa del vento insufficiente il comitato di regata riduce il percorso esponendo la bandiera S (con due suoni) all'asta sul battello ancorato vicino alla boa al vento.

Il comitato di regata posa la linea di arrivo come indicato nel disegno. Al momento dell'esposizione della bandiera S le barche sono tra l'ultima boa da girare e la linea di arrivo. Le barche A e B si avvicinano alla linea di arrivo, vedono la bandiera S e compiono il percorso indicato nel disegno.

Domanda 1

Dopo che il comitato di regata ha ridotto il percorso, le barche sono ancora obbligate a lasciare a sinistra la boa al vento e "gitarla a uncino" (come fa B), o devono tagliare la linea di arrivo dal lato del percorso (come fa A)?

Risposta 1

Dopo che il comitato di regata ha ridotto il percorso, la boa al vento non è più una boa da girare. Essa diventa boa di arrivo (vedi regola 32.2(a)). Per attenersi alla regola 28 le barche devono arrivare conformemente alla definizione di Arrivo. Quindi devono tagliare la linea di arrivo dal lato del percorso. A arriva come da definizione; B non arriva.

Ulteriori fatti accertati per la domanda 2

La barca B chiede riparazione affermando che posizionare il battello del comitato come indicato nel disegno fu una azione non corretta da parte del comitato di regata poiché non era chiaro, leggendo il regolamento di regata e le istruzioni di regata, in quale direzione le barche avrebbero dovuto tagliare la linea di arrivo.

Domanda 2

Ancorare il battello del comitato che esponeva la bandiera S come è stato fatto fu un'azione non corretta del comitato di regata?

Risposta 2

No (sebbene tale azione non sia stato un buon criterio di conduzione della regata). Quando il percorso viene ridotto a una boa da girare, la regola 32.2(a) permette al comitato di regata di posizionare il battello che espone la bandiera S a entrambe le estremità della linea di arrivo. La regola 28 afferma chiaramente che le barche devono tagliare la linea d'arrivo conformemente alla definizione di Arrivo. La definizione di Arrivo non può essere modificata dalle istruzioni di regata (vedi regola 86.1(b)).

World Sailing 2013

Caso 130 Cancellato

Caso 131

Regola 78.2: Conformità alle regole di classe; Certificati Regola A5: Punteggi determinati dal comitato di regata

Alla fine di un evento, se una barca ha infranto la regola 78.2 non presentando il certificato richiesto o non organizzando di verificare la sua esistenza, il comitato di regata deve classificarla 'DSQ' in tutte le regate dell'evento, senza udienza.

I fatti

Una regola nelle istruzioni di regata per una manifestazione prescrive che un certificato venga esibito o la sua esistenza sia verificata prima che una barca sia in regata. Una barca non ottempera a questa prescrizione, ma prima della prima prova consegna al comitato di regata una dichiarazione sottoscritta da una persona responsabile che la barca ha un certificato valido. Alla fine della manifestazione il certificato non viene esibito né verificato.

Domanda

Il comitato di regata può classificare la barca DSQ in tutte le prove senza udienza?

Risposta

Si. In effetti è obbligato a fare così (vedi regole 78.2 e A5).

World Sailing 2013, revisionato 2017

Caso 132

Regola 18.1(a): Spazio alla boa; Quando si applica la regola 18 Regola 42.3(c): Propulsione; Eccezioni

Una barca è "su un'andatura di bolina" quando la rotta che vorrebbe seguire per arrivare più presto possibile in assenza delle altre barche è di bolina stretta o oltre.

Domanda

La frase "su un'andatura di bolina" è usata nelle regole 18.1(a) e 42.3(c). Quando una barca è su un'andatura di bolina?

Risposta

Ai sensi delle regole 18.1(a) e 42.3(c), una barca è su un'andatura di bolina quando la rotta che vorrebbe seguire per arrivare più presto possibile in assenza delle altre barche è di bolina stretta o oltre.

Quando una barca è su un lato al vento non è necessariamente su un'andatura di bolina. Ad esempio una barca che ha oltrepassato una boa al vento, in assenza di altre barche, vorrebbe ovviamente navigare sotto la bolina stretta per arrivare più presto possibile. Tale barca potrebbe essere sopra la boa sia navigando oltre la layline verso la boa sia perché un cambiamento della direzione del vento ha reso possibile per la barca navigare verso la boa con un' andatura più larga della bolina stretta.

Anche mentre una barca è su un lato di lasco o di poppa, esistono situazioni in cui può essere su un'andatura di bolina. Questo può succedere quando una barca è stata trascinata dalla corrente al di sotto del traverso di una boa di lasco, o il vento ha cambiato direzione col risultato che la rotta che la barca vorrebbe seguire per arrivare più presto possibile in assenza delle altre barche è di bolina stretta o oltre.

World Sailing 2013

Caso 133 Ritirato per revisione

Caso 134

Definizione: Giusta rotta

Regola 17: Sulle stesse mure, giusta rotta

La giusta rotta di una barca dipende in ogni momento dalle condizioni esistenti. Alcune di queste condizioni sono l'intensità e la direzione del vento, la configurazione delle raffiche e delle mollane di vento, le onde, la corrente e le caratteristiche intrinseche dello scafo e dell'equipaggiamento, incluse le vele in uso in quel momento

I fatti

Due barche, W e L, stanno navigando sulle stesse mure in favore di vento, nelle condizioni in cui normalmente userebbero lo spinnaker al posto delle vele di strallo per arrivare il più presto possibile. La boa successiva è direttamente sottovento alla loro posizione attuale.

W ha un problema issando il proprio spinnaker e L, navigando più velocemente, stabilisce un ingaggio sottovento da libera dalla poppa ed è soggetta alla regola 17. Allo scopo di ottenere un vantaggio tattico su W, L decide di continuare a navigare con la vela di strallo e posticipare l'issata dello spinnaker.

L quindi tiene la rotta che risulta la migliore VMG (velocità verso la prossima boa) per una barca che naviga sottovento con una vela di strallo. Questa rotta è più all'orza di quella che avrebbe un migliore VMG se utilizzasse lo spinnaker.

W protesta L asserendo che, non issando lo spinnaker e rinunciando a navigare più poggato e più veloce allo scopo di finire la regata il più presto possibile, L ha infranto la regola 17. Durante l'udienza il rappresentante di L ha asserito che, per arrivare il più presto possibile in assenza di W, L avrebbe dovuto issare lo spinnaker e navigare più velocemente e più poggato

Domanda

Quando L ha posticipato l'issata dello spinnaker e invece ha tenuto la rotta che assicura il migliore VMG per una barca che naviga in favore di vento con la vela di strallo, ha infranto la regola 17 navigando sopra la propria giusta rotta?

Risposta

No. La giusta rotta di una barca dipende in ogni momento dalle condizioni esistenti. Alcune di queste condizioni sono l'intensità e la direzione del vento, la configurazione delle raffiche e delle mollane di vento, le onde, la corrente e le caratteristiche intrinseche dello scafo e dell'equipaggiamento. Le vele che la barca ha a riva sono parte del suo equipaggiamento e quindi una delle condizioni da cui dipende la sua giusta rotta. Mentre L stava navigando con la vela di strallo la sua giusta rotta era la rotta che garantiva il miglior VMG con la vela di strallo issata e non con lo spinnaker. L non navigava sopra quella rotta quindi non infranse la regola 17.

Non esiste nessuna prescrizione nel Regolamento di regata che imponga a una barca di issare lo spinnaker in un particolare momento o per arrivare il più presto possibile. Ci potrebbero essere molteplici ragioni, incluse considerazioni tattiche, perché una barca non vorrebbe usare lo spinnaker. Quindi, anche se L afferma che in assenza di W avrebbe issato lo spinnaker e avrebbe tenuto una rotta più poggiate, L non infranse nessuna regola continuando a navigare con la sua vela di strallo invece dello spinnaker. (vedi Caso 78 per la discussione sulle tattiche di interferire o intralciare l'avanzamento di un'altra barca)

World Sailing 2014

Caso 135

Definizione: Tenersi discosta

Regola 62.1(b): Riparazione

Se una barca infrange una regola della Parte 2 per non essersi tenuta discosta, la barca con diritto di rotta, o una terza barca, può aver diritto a riparazione se è danneggiata materialmente, anche se il danno non è causato direttamente dalla collisione con la barca che doveva tenersi discosta.

I fatti per la Domanda 1

Due derive, P mure a sinistra e S mure a dritta, sono in rotta di collisione su un lato al vento con vento forte (più di 20 nodi). P mantiene la sua rotta e, quando diventa chiaro a S che P non si sta tenendo discosta, S vira immediatamente e rapidamente su mure a sinistra per evitare P. Nonostante il tentativo di S di evitare P, avviene un contatto tra le barche, ma ciò non causa danni. Tuttavia, mentre vira per evitare P, S si capovolge e durante la scuffia il timoniere cade e danneggia la barra del timone. Dopo il raddrizzamento della barca, la barra non può essere riparata e S si ritira dalla prova. P esegue la penalità di due giri e arriva nella regata. S chiede riparazione conformemente alla regola 62.1(b).

Domanda 1

Se la sua richiesta è valida S ha diritto a riparazione?

Risposta 1

La regola 62.1(b) non prescrive che il danno materiale (o le lesioni) siano causate direttamente dalla barca che stava infrangendo una regola della Parte 2. E' sufficiente

che qualunque danno materiale (o lesione) sia la probabile conseguenza dell'azione della barca che ha infranto una regola. S ha diritto a riparazione a condizione che il comitato delle proteste concluda che:

- P ha infranto la regola 10;
- una collisione era probabile e S ha agito per evitare il contatto non appena fu chiaro che P non si stava tenendo discosta;
- la scuffia e la caduta del timoniere sono le conseguenze del fatto che P non si sia tenuta discosta e non la conseguenza delle mediocri capacità marinare di S; e
- il danno non fu dovuto al fatto che la barra del timone era già precedentemente in cattive condizioni.

I fatti per la Domanda 2

Due barche, A e B, sono in rotta di collisione con vento forte. A deve tenersi discosta da B. A mantiene la sua rotta e, quando diventa chiaro a B che A non si sta tenendo discosta, B immediatamente e rapidamente fa una grande modifica di rotta per evitare A. Non ci fu un contatto tra le A e B. Tuttavia, durante la manovra per evitare potenziali danni da un contatto con A, B collide con C, una terza barca vicina. C subisce danni e perde diversi posti. A esegue la penalità di due giri e arriva nella regata. C chiede riparazione conformemente alla regola 62.1(b).

Domanda 2

C ha diritto a riparazione se la sua richiesta è valida?

Risposta 1

Sì, a condizione che il comitato delle proteste concluda che:

- A ha infranto una regola della Parte 2;
- la collisione era probabile e B ha agito per evitare il contatto non appena fu chiaro che A non si stava tenendo discosta;
- il danno a C fu la conseguenza del fatto che A non si era tenuta discosta e non le conseguenze delle mediocri capacità marinare di B; e
- dopo che B iniziò a modificare la rotta, non fu ragionevolmente possibile per C evitare la collisione ed i conseguenti danni.

Vedi anche Caso 110

World Sailing 2014

Caso 136

Regola 29.1: Richiami, Richiamo individuale

Regola 63.6: Udienze, Assunzione delle prove e accertamento dei fatti

Per accertare i fatti il comitato delle proteste sarà guidato dal peso delle prove. Generalmente un membro del comitato di regata che riguarda la linea di partenza sarà posizionato meglio di qualsiasi barca concorrente per decidere

se una barca era oltre la linea al segnale di partenza e, se lo era, se è ritornata e partita correttamente.

I fatti

Al segnale di partenza un membro del comitato di regata controllando la linea identifica 3 barche sul lato di percorso della linea di partenza. La bandiera X viene esposta prontamente con un suono e rimane esposta per il tempo richiesto dalla regola 29.1. Un altro membro del comitato di regata posizionato all'altro estremo della linea conferma l'identità delle 3 barche e che non sono ritornate e ripartite correttamente. Tutte e 3 le barche vengono classificate OCS. Una delle 3 barche completa il percorso e arriva prima. Sentendo che è stata classificata OCS chiede riparazione affermando di essere ritornata e ripartita correttamente. Chiama come testimoni altri due concorrenti che erano vicini a lei e che reputano che è ritornata e ripartita correttamente.

Domanda 1

La decisione del comitato di regata che un concorrente non è partito o ripartito correttamente può essere annullata sulla base di altre prove? Se sì in quali circostanze?

Risposta 1

Sì, se il comitato delle proteste è convinto sulla base delle prove che i membri del comitato di regata che traguardavano la linea e osservavano le barche dopo il segnale di partenza non stavano guardando mentre la barca attraversava la linea di partenza o effettuava le manovre per ritornare, o che si erano sbagliati a proposito dell'identità della barca.

Domanda 2

Valutando il peso delle prove in un caso di questo genere il comitato delle proteste deve dare più importanza ai membri del comitato di regata?

Risposta 2

I membri del comitato di regata sono nella posizione migliore per giudicare e normalmente possono fornire prove più attendibili.

Domanda 3

Se la domanda è semplicemente se la barca era "oltre" la linea di partenza, o se era "completamente" ritornata, è possibile per una persona che non era in posizione per traguardare lungo la linea, essere un testimone affidabile?

Risposta 3

Vedi Risposta 2. Un membro del comitato di regata traguardando direttamente la linea per tutto il tempo necessario, è nella posizione migliore per esprimere un giudizio attendibile.

RYA 1984/8

Caso 137

Regola 63.4(b): Udienze, Conflitto d'interessi

Quando bisogna decidere se un conflitto d'interessi è significativo, il comitato delle proteste dovrà considerare il grado del conflitto, il livello dell'evento e la percezione generale di equità.

I fatti

Dopo che un membro del comitato delle proteste ha dichiarato di avere un conflitto d'interessi, una delle parti non è d'accordo che continui a far parte del comitato delle proteste.

Domanda

Come fa il comitato delle proteste a decidere se il conflitto d'interessi è significativo o no, come richiesto dalla regola 63.4 ?

Risposta

Il membro coinvolto non deve essere presente durante la riunione per decidere se il conflitto è significativo o meno. La regola 63.4(c) richiede che gli altri membri del comitato delle proteste considerino il grado di conflitto. Per esempio la parentela genitore/figlio quasi sicuramente è causa di un importante conflitto mentre più è distante la parentela più diminuirà il livello di conflitto. Similmente il relazione tra datore di lavoro e impiegato determina un alto grado di conflitto.

La regola 63.4(c) richiede anche di considerare il livello dell'evento. Ad alcuni livelli di evento non è possibile trovare membri di comitato delle proteste idonei che non hanno alcun conflitto d'interessi, ma l'evento richiede ugualmente di avere un comitato delle proteste. È possibile tentare di bilanciare il conflitto tra due o più membri del comitato delle proteste.

Il comitato delle proteste dovrà anche decidere se è meglio per la percezione generale di equità avere più membri che fanno parte del comitato delle proteste o se è meglio escludere la persona con un conflitto. Il comitato delle proteste potrà anche considerare le opinioni delle parti e se le loro preoccupazioni sono condivise da tutti o solo da una parte.

World Sailing 2016

Caso 138

Regola 2: Corretto navigare

Regola 69: Comportamento sconveniente

In generale, quando un concorrente fa un'azione che influisce direttamente sulla correttezza della competizione oppure quando non esegue la penalità prevista, nonostante sia consapevole di infrangere una regola, l'azione dovrebbe essere considerata secondo la regola 2. Qualsiasi azione, compresa una grave violazione della regola 2 o di qualsiasi altra regola, che

il comitato ritenga che potrebbe essere un atto di cattiva condotta, dovrebbe essere considerato a norma della regola 69.

Domanda 1

Quando una persona ha commesso un'azione che potrebbe essere considerata cattivo comportamento sportivo o sconveniente, quali azioni potrebbero rappresentare un comportamento sconveniente?

Risposta 1

La regola 69 copre tutti gli atti di comportamento sconveniente, dalla più piccola trasgressione al più grave atto di cattivo comportamento sportivo o che possa portare discredito allo sport. Gli esempi seguenti illustrano solo alcuni atti sconvenienti, ma non sono esclusivi, e questo non è un elenco definitivo:

1. Qualsiasi attività contro la legge (p.es. furto, rapina, reati penali)
2. Tenere qualsiasi condotta che possa portare discredito allo sport
3. Bullismo, atteggiamenti discriminatori o intimidazioni
4. Violenza fisica o minacciosa
5. Agire in modo sconsiderato o in modo da provocare, o che è probabile possa provocare, danni o lesioni
6. Disubbidire alle richieste ragionevoli degli ufficiali di regata
7. Infrangere una regola intenzionalmente o incitare altri a farlo
8. Interferire con l'equipaggiamento di altri concorrenti
9. Infrangere ripetutamente una regola
10. Non darsi da fare per prevenire che la tua barca o il tuo team infranga una regola nonostante tu ne sia consapevole
11. Non raccontare la verità o tutta la verità durante un'udienza
12. Altri metodi sleali come falsificare documenti personali, di classe o di stazza, iscrivere una barca sapendo che non è stazzata, saltare una boa per guadagnare posizioni, ecc.
13. Un linguaggio indecente o oltraggioso che causa o potrebbe causare offesa.
14. Fare commenti offensivi o irrispettosi nei confronti degli ufficiali di regata o delle loro decisioni (anche tramite mezzi elettronici come i social media)

Domanda 2

Quando un comitato delle proteste potrebbe procedere applicando la regola 2 e quando invece la regola 69?

Risposta 2

Una barca può essere protestata per un'infrazione alla regola 2 e il comitato delle proteste deve fare un'udienza e prendere una decisione. Per accogliere una protesta per una presunta infrazione alla regola 2, il comitato delle proteste deve accertare chiaramente che la barca non ha gareggiato nel rispetto dei principi riconosciuti di sportività e correttezza. Ne consegue che l'azione deve coinvolgere la regata stessa perché un'infrazione alla regola 2 sia accertata.

Un comitato delle proteste può protestare una barca per un'infrazione alla regola 2, ma può decidere che sia più appropriata un'azione per la regola 69 o, in alcuni casi,

persino entrambe. In generale un'imputazione per un comportamento che coinvolge direttamente la regata dovrebbe essere soggetta a una protesta per la regola 2.

Un'azione che viene considerata sconveniente e che non riguarda direttamente la competizione potrebbe essere soggetta a un'azione in base alla regola 69.

Una protesta per qualsiasi regola, inclusa la regola 2, e l'udienza che ne segue può rivelare un comportamento che il comitato delle proteste ritiene essere sconveniente. In questo caso può essere appropriato, per il comitato delle proteste, intraprendere altre azioni in base alla regola 69.

I fatti per la domanda 3

Una barca sta navigando di bolina mure a sinistra e tenta di incrociare a prua una barca mure a dritta, ma valuta male l'incrocio e non riesce a tenersi discosta.

Domanda 3

La barca con mure a sinistra ha infranto intenzionalmente una regola?

Risposta 3

No. Un errore di valutazione come questo succede sovente durante una regata e non è un comportamento sconveniente nè scorretto navigare. Per essere visto come tale ci deve essere la certezza che la barca sapeva o avrebbe dovuto sapere che non sarebbe passata all'incrocio, ma ha tentato comunque di farlo.

Quando la barca con mure a sinistra si rende conto di non essere riuscita a tenersi discosta e sa di aver infranto una regola deve comunque eseguire la penalità appropriata. Altrimenti infrange il principio riconosciuto di sportività (vedi i Principi di Base, le Regole e il Comportamento sportivo).

World Sailing 2016

Caso 139

Regola 69.2(j): Comportamento sconveniente: azione da parte di un Comitato delle Proteste

Esempi che illustrano quando è "appropriato", secondo la regola 69.2(j)(3), riferire una violazione alla regola 69 all'autorità nazionale o a World Sailing.

I fatti

Il comitato delle proteste ha scoperto che un concorrente o una persona di supporto ha commesso un atto di comportamento sconveniente e ha imposto una penalità secondo la regola 69.

Domanda 1

Quando il comitato delle proteste dovrebbe riferire l'infrazione all'autorità nazionale della persona o a World Sailing?

Risposta 1

La regola 69.2(j) richiede un rapporto all'autorità nazionale o a World Sailing sia quando la penalità inflitta è maggiore di DNE in una prova, sia quando la persona è

stata esclusa dall'evento, o in altri casi quando il comitato delle proteste lo considera "appropriato". Un rapporto sarebbe "appropriato", ad esempio, nelle seguenti circostanze:

1. In una regata singola il comitato delle proteste pensa che la penalità per l'infrazione sarebbe stata maggiore di DNE in una prova se fosse stato un evento con più prove. Questo perché l'infrazione era molto seria o perché erano diverse infrazioni minori.
2. Una persona di supporto ha infranto la regola 69 e sarebbe stata esclusa dall'evento, ma visto che l'evento è oramai all'ultimo giorno un'esclusione sarebbe stata vana.
3. Il comitato delle proteste ha un buon motivo per credere che la persona che ha infranto la regola 69 ha già ricevuto in passato una sanzione per la regola 69.1(a) e in particolare se l'infrazione era simile.
4. L'infrazione ha un impatto su eventi che sono oltre la giurisdizione del comitato delle proteste, ad esempio su selezioni o qualificazioni per un altro evento e se l'infrazione ha influito sulla selezione o qualificazione di un altro concorrente.

Domanda 2

Il rapporto dovrebbe essere inviato all'autorità nazionale o a World Sailing?

Risposta 2

Il rapporto va mandato a World Sailing solo quando l'infrazione avviene durante un evento specificatamente internazionale come elencato nella Regulation 35 WS, Codice Disciplinare. Altrimenti il rapporto va mandato all'autorità nazionale della/e persona/e che ha/hanno violato la regola 69 (non necessariamente all'autorità nazionale del proprietario della barca o dell'evento).

World Sailing 2016

Caso 140

[Regola 30.3:](#) Penalità alla partenza; Regola della bandiera U

[Regola 30.4:](#) Penalità alla partenza; Regola della bandiera Nera

[Regola 62.1:](#) Riparazione

[Regola 64.1\(b\):](#) Decisioni; Penalità ed esoneri

Come vengono applicate le regole quando una barca è costretta ad attraversare la linea di partenza a causa di un'altra barca che infrange una regola della Parte 2.

I fatti per la domanda 1

Una regata parte secondo la regola 30.3, regola della Bandiera U, o secondo la regola 30.4, regola della Bandiera Nera. Venti secondi prima del segnale di partenza c'è un incidente tra le barche A e B. Il comitato di regata identifica A sul lato di percorso. A non ritorna nel lato di pre-partenza, ma continua il percorso e finisce. Il comitato di regata la classifica UFD o BFD come è appropriato.

A presenta una valida protesta contro B. Il comitato delle proteste squalifica B per aver infranto una regola della Parte 2. Il comitato trova che B, come conseguenza dell'infrazione alla regola, ha costretto A ad infrangere la regola 30.3 o 30.4. Costata anche che non ci sono stati danni né lesioni e che B non ha infranto la regola 2, Corretto navigare.

Domanda 1

Il comitato delle proteste può esonerare A per aver infranto la regola 30.3 o 30.4 e classificarla nel suo ordine di arrivo anche se A non è mai partita conformemente alla definizione di partenza?

Risposta 1

No. A ha infranto la regola 30.3 o 30.4, ma ha anche infranto la regola 28.1 perchè non è mai partita (vedi definizione di partenza). L'infrazione di B ha obbligato A ad infrangere la regola 30.3 o 30.4. Però non ha impedito ad A di ritornare nel lato pre-partenza e partire correttamente. Il comitato delle proteste può esonerare A con la regola 64.1(a) per aver infranto la regola 30.3 o 30.4 e il comitato di regata deve classificarla come DNS secondo la regola A5.

Se A fosse tornata nel lato pre-partenza della linea di partenza partendo correttamente, avesse quindi compiuto il percorso e fosse arrivata, il comitato delle proteste avrebbe potuto esonerarla per l'infrazione della regola 30.3 o 30.4 e avrebbe potuto classificarla nella sua posizione d'arrivo.

I fatti per la domanda 2

Una regata parte secondo la regola 30.4, regola della Bandiera Nera. I fatti sono gli stessi come nella domanda 1, ma questa volta c'è un richiamo generale. Il numero velico di A viene esposto in modo corretto come richiesto dalla regola 30.4. Prima di ripartire A informa il comitato di regata che intende protestare B per infrazione a una regola della Parte 2 nella partenza richiamata. A parte, compie il percorso e finisce la prova che è stata fatta ripartire. Il comitato di regata la classifica DNE. A protesta B per l'incidente avvenuto alla partenza iniziale e chiede riparazione. Nella sua richiesta dice che il comitato di regata ha agito in modo scorretto quando l'ha classificata DNE.

Domanda 2

Se il comitato delle proteste decide che B ha infranto una regola della Parte 2 e facendo così ha obbligato A ad infrangere la regola 30.4, può dare riparazione ad A classificandola nella sua posizione d'arrivo nella prova fatta ripartire ?

Risposta 2

No. A ha infranto inizialmente la prima frase della regola 30.4 ed è stata identificata sul lato del percorso della linea di partenza, quindi il suo numero velico è stato esposto in modo corretto come da regola 30.4. Visto che il comitato di regata ha esposto il numero velico di A dopo il richiamo generale, la penultima frase della regola 30.4 proibiva ad A di partecipare nella prova fatta ripartire. Partendo nella prova che è stata fatta ripartire infrange la penultima frase della regola 30.4. Il comitato di regata non fa

un errore a classificarla DNE. A non ha diritto a riparazione perchè il comitato di regata non ha agito in modo sbagliato.

I fatti per la domanda 3

I fatti sono gli stessi di quelli della domanda 2, ma questa volta A non partecipa alla prova fatta ripartire. Quando arriva a terra protesta B per l'incidente durante la partenza iniziale. Il comitato delle proteste decide che B ha infranto una regola della Parte 2 per la quale non può essere penalizzata (vedi regola 36).

Domanda 3

Se il comitato delle proteste decide che B ha infranto una regola della Parte 2 e facendo così ha obbligato A ad infrangere la regola 30.4, può il comitato delle proteste cambiare la classifica BFD di A ?

Risposta 3

Si, il comitato delle proteste esonererà A per aver infranto la regola 30.4 e cambierà la sua classifica da BFD a DNS nella prova fatta ripartire. Comunque non ha diritto a riparazione perchè il comitato di regata non ha agito in modo errato.

World Sailing 2016

CASO 141

Parte 2 : Preambolo

Regola 36: Prove fatte ripartire o ripetute

Regola 44.1(b): Penalità al momento di un incidente, Eseguire una Penalità

Regola 60.3(a)(1): Diritto di protestare, Diritto di chiedere Riparazione o azioni per la Regola 69

Regola 61.1(a)(4): Requisiti della protesta, Informare il Protestato

Regola 63.5: Udienze; Validità della protesta o richiesta di riparazione

Interpretazione del termine 'serio' nell'espressione 'danno serio'.

Domanda

Esiste un significato speciale nelle Regole di Regata per il termine 'serio' quando viene usato nell'espressione 'danno serio'?

Risposta

No. Il termine 'serio' non viene definito nel Regolamento di Regata. Nel paragrafo Terminologia dell'Introduzione si afferma che 'altre parole e termini vengono utilizzati nel senso normalmente inteso nell'uso nautico o generale'. Nell'uso generale quando 'serio' viene usato nell'espressione 'danno serio' vuol dire: importante a causa di possibili pericoli o rischi; che probabilmente può avere conseguenze non desiderate; che può essere causa di preoccupazione; o di grado o importo significativo.

Questo ci suggerisce che, quando il comitato delle proteste conclude dai fatti accertati che in un incidente è avvenuto un danno, allora deve valutare se è applicabile uno dei

quattro criteri contenuti nella definizione menzionata sopra, e se è così dovrebbe concludere che il danno è “serio”.

Domande da considerare possono includere:

- (1) Il danno ha compromesso la sicurezza dell'equipaggio?
- (2) Il danno ha avuto un impatto negativo sulle prestazioni veliche della barca in modo significativo?
- (3) Il costo di riparazione del danno sarà di un importo significativo, se paragonato al valore di mercato della barca?
- (4) Il valore della barca risulterà diminuito in modo significativo dopo la riparazione del danno?

USA 2018/115

CASO 142

Regola 62.1(b): Riparazione

Quando una barca chiede riparazione a causa di lesioni o danni materiali provocati dall'azione di una barca che stava infrangendo una regola della Parte 2, non è necessario che protesti la barca che ha causato il danno o le lesioni, ma la sua richiesta non sarà accolta a meno che le prove fornite durante l'udienza per la riparazione portino il comitato delle proteste a concludere che l'altra barca ha infranto una regola della Parte 2.

I Fatti

La barca X chiede riparazione ai sensi della regola 62.1(b) sostenendo che il suo punteggio nella regata è stato significativamente peggiorato, senza alcuna sua colpa, da lesioni o danni materiali causati dall'azione della barca Y che stava violando una regola della Parte 2.

Domanda

X deve protestare Y per poter sostenere la sua richiesta di riparazione?

Risposta

Nonostante una protesta sia il modo migliore per stabilire che una barca ha violato una regola della Parte 2, X non deve necessariamente protestare Y. Tuttavia se X protesta Y dopo l'incidente che ha provocato lesioni o danni materiali e se il comitato delle proteste decide che Y ha infranto una regola della Parte 2, allora X può avvalersi dell'esito della sua protesta per dimostrare che Y ha violato una regola della Parte 2.

Il Principio di Base, le Regole ed il Comportamento Sportivo, stabiliscono che tutti i concorrenti, incluso l'equipaggio di X, sono tenuti a far rispettare le regole, ma non c'è una regola che obbliga X a protestare Y per avere il diritto di chiedere riparazione secondo la regola 62.1(b).

Se X non protesta Y la sua richiesta di riparazione può avere successo se le prove fornite durante l'udienza per la riparazione portano il Comitato delle Proteste a

concludere che Y ha infranto una regola della Parte 2. Alcuni esempi di deposizioni e prove che porterebbero il Comitato delle Proteste a questa conclusione:

- Un membro dell'equipaggio di Y viene chiamato come testimone e il Comitato delle Proteste conclude, per via delle deposizioni fornite dal testimone, che Y ha eseguito una penalità per aver infranto una regola della Parte 2 dopo l'incidente con X.
- Un ufficiale di regata dice che un rappresentante di Y ha firmato una ammissione di infrazione o ha riferito a un ufficiale di regata che Y ha eseguito una penalità appropriata o si è ritirata dalla prova per aver violato una regola della Parte 2 durante l'incidente con X.
- Qualsiasi altra deposizione o prova che porta il Comitato di Regata a concludere che Y ha infranto una regola della Parte 2 durante l'incidente con X.

World Sailing 2018

CASO 143

Regola 70: Appelli e richieste ad una autorità nazionale

Regola 75: Iscrivere a una Regata

Regola 89.1: Autorità organizzatrice; Bando di regata; Nomina degli ufficiali di regata

Quando l'autorità organizzatrice di una regata non è un'organizzazione come specificato nella regola 89.1, una parte dell'udienza non ha accesso alla procedura di appello.

I Fatti

L'autorità organizzatrice per una regata era un circolo che non era membro e non aveva alcuna connessione o associazione con l'autorità nazionale della sede dell'evento. Il bando di regata e le istruzioni di regata stabilivano che la regata era disciplinata dalle regole come definite dal Regolamento di Regata. La barca A protestò la barca B per una regola della Parte 2. Più tardi, come da regola 70.1(a), A inviò all'autorità nazionale un appello contro la decisione del comitato delle proteste.

Decisione

La regola 89.1 specifica quale tipo di organizzazione è autorizzata ad essere l'autorità organizzatrice per regate governate dal Regolamento di Regata. L'autorità organizzatrice per la regata era un circolo, ma questo circolo non era affiliato all'autorità nazionale. Perciò il circolo non era un'autorità organizzatrice valida ai sensi della regola 89.1(c), né era un'autorità organizzatrice riconosciuta secondo qualsiasi altra parte della regola 89.

La regola 70.3 richiede che l'appello di A sia inviato "all'autorità nazionale con la quale l'autorità organizzatrice è affiliata a norma della regola 89.1." Non esisteva alcuna autorità nazionale che rispettasse questo requisito per la regola 70.3, e quindi le decisioni prese dal Comitato delle Proteste della regata non avevano i requisiti,

secondo la regola 70, per essere impugnate in appello davanti all'autorità nazionale della sede dell'evento o, in realtà, davanti a qualsiasi autorità nazionale.

Per queste ragioni l'autorità nazionale rifiutò di considerare l'appello di A.

Cosiderazioni aggiuntive

I seguenti commenti trattano questioni che, sebbene non direttamente correlate alla decisione di questo caso, sono legate alle questioni che ne vengono sollevate.

La regola 75.1 richiede che la persona che iscrive una barca a una regata sia o un membro di un'autorità nazionale World Sailing o membro di un circolo o di un'altra organizzazione affiliate a tale autorità nazionale. Inoltre se una barca viene iscritta da un circolo o da un'organizzazione, è necessario che questo circolo o organizzazione sia affiliata a un'autorità nazionale.

La regola 75.2 richiede ai concorrenti di attenersi alla World Sailing Regulation 19, Codice di Eleggibilità. La Regulation 19.20(d) stabilisce che un evento che non si attiene alla regola 89.1 è un "Evento Vietato". Quando A s'iscrisse alla regata organizzata dal circolo non affiliato partecipò, magari involontariamente, a un Evento Vietato come definito dalla Regulation 19.20. Partecipare a un evento del genere può avere delle conseguenze serie per l'eleggibilità del concorrente a competere in altri eventi (vedi Regulation 19.19(a)(ii)).

Se i velisti che intendono competere in un evento gestito da un circolo o da un'organizzazione, scoprono che il circolo o l'organizzazione non è affiliate all'autorità nazionale del paese nel quale si trova, dovrebbero convincere il circolo o l'organizzazione ad aderire o affiliarsi all'autorità nazionale prima dell'evento, o almeno a trovare un'organizzazione affiliata che fungerà da autorità organizzatrice dell'evento.

CAN 2018

IL
LIBRO DEI CASI
2017 – 2020

Integrazione al Supplemento 2018
Supplemento 2019
Supplemento 2020

World Sailing
Federazione Italiana Vela

Contatti per World Sailing Executive Office:

20 Eastbourne Terrace Paddington
London W2 6LG
United Kingdom

Telephone: + 44 (0) 20 3940 4888

Email: office@sailing.org

© World Sailing Limited

December 2018, February 2019, December 2019

All rights reserved

Edizione italiana:

FEDERAZIONE ITALIANA VELA

Corte Lambruschini

Piazza Borgo Pila 40, Torre A - 16° piano

16129 Genova

Integrazione al Supplemento 2018

Riepilogo delle modifiche e aggiunte

Il 3 dicembre 2018, World Sailing ha presentato la seguente versione riveduta del Caso 132. Il caso rivisto è diventato effettivo in quella data. Esso interpreta l'espressione "su una rotta di bolina" (on a beat to windward) che è usata nelle regole 18.1(a) e 42.3(c).

Il caso rivisto è stato pubblicato quale integrazione al *Supplemento 2018 al Libro dei Casi*, a causa di un problema sorto nel 2018 che avrebbe potuto portare a situazioni pericolose nella versione precedente del caso

Caso 132

Regola 18.1(a): Spazio alla boa; Quando si applica la regola 18

Regola 42.3(c): Propulsione; Eccezioni

Interpretazioni dell'espressione "su un'andatura di bolina" (on a beat to windward).

Domanda 1

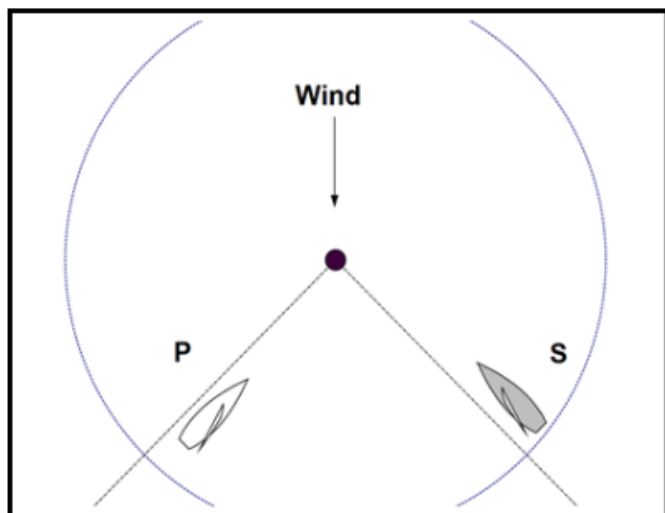
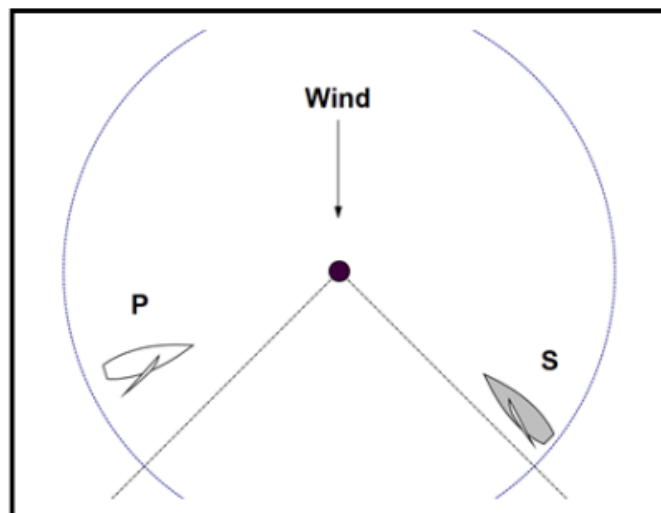
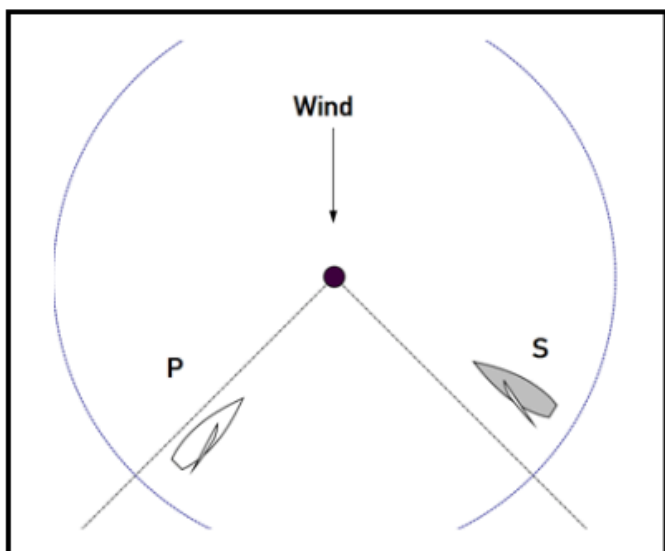
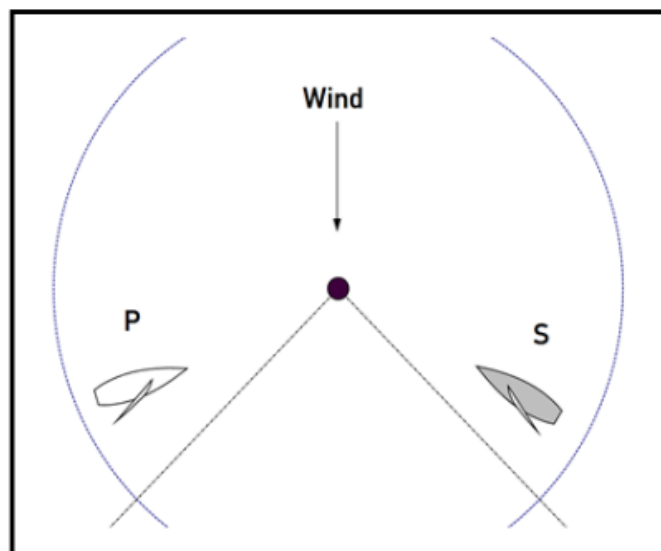
La regola 18.1(a) stabilisce che la regola 18 non si applica tra barche su mure opposte su un'andatura di bolina. Ai fini della regola 18.1(a), quando le barche sono "su un'andatura di bolina"?

Risposta 1

Ai fini della regola 18.1(a), applicabile solo in situazioni con più barche e quando almeno una barca si trova nella zona, due barche su mure opposte sono considerate su un'andatura di bolina

- (1) quando la giusta rotta per ciascuna di loro è di bolina stretta o oltre, o
- (2) quando una o entrambe di loro sono sopra la lay-line di bolina stretta verso la boa e stanno navigando al di sotto della bolina stretta.

Consideriamo le seguenti quattro situazioni, ognuna delle quali coinvolge barche su mure opposte nella zona di una boa da lasciare a sinistra. La boa potrebbe essere una boa al vento, una boa d'arrivo posta all'estremità sinistra della linea di arrivo, una boa di un cancello al vento o una boa limite che non è da girare. In ognuna di queste situazioni le barche mostrate sono "su mure opposte su un'andatura di bolina" e pertanto la regola 18 non si applica tra di loro.

SITUATION 1**SITUATION 2****SITUATION 3****SITUATION 4****Domanda 2**

La Regola 42.3(c) stabilisce che si può cazzare qualsiasi vela una sola volta quando è possibile surfare o planare, tranne che su un'andatura di bolina. Ai fini della regola 42.3(c), quando una barca è "su un'andatura di bolina"?

Risposta 2

La regola 42 riguarda individualmente ogni barca in regata. Ai sensi della regola 42.3(c), una barca è "su un'andatura di bolina" a condizione che, in assenza di altre barche, la rotta che la barca vorrebbe seguire per compiere il percorso e arrivare il più presto possibile, è una rotta di bolina stretta o oltre.

World Sailing 2013; substantially revised 2018

Supplemento 2019

Riepilogo delle modifiche e aggiunte

Il supplemento al Libro dei Casi per il 2019 è costituito da tre nuovi casi, i casi 144, 145 e 146. Ciascuno di essi si basa sulle azioni intraprese alla Conferenza annuale di World Sailing nel 2018. I tre nuovi casi sono stati aggiunti a *The Case Book* sul sito Web.

Caso 144

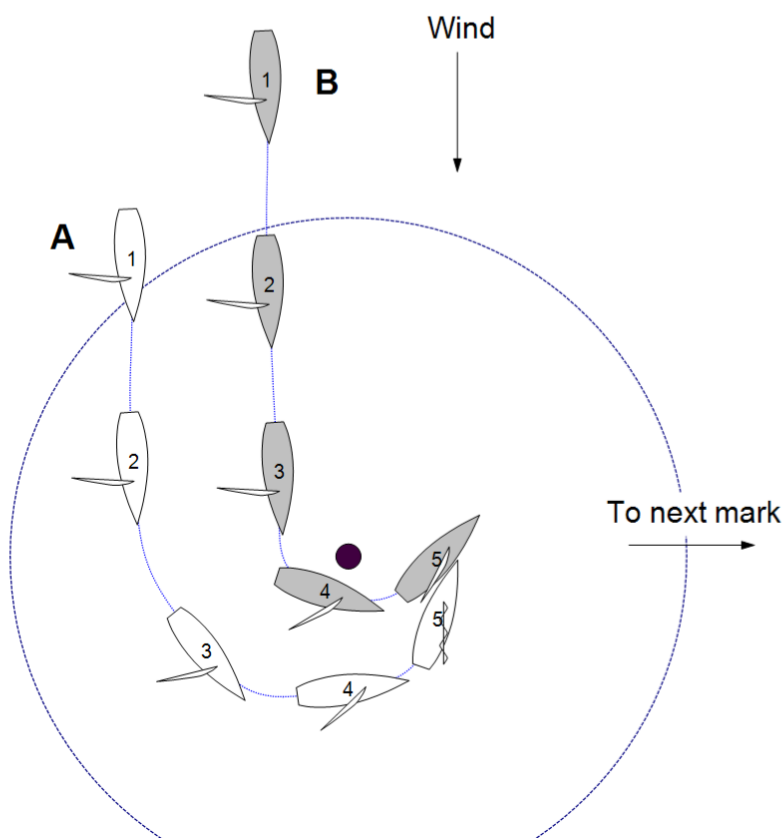
Definizione: Spazio alla Boa

Regola 18.2(b): Spazio alla Boa, dare spazio alla boa

Regola 18.2(c): Spazio alla Boa, dare spazio alla boa

Regola 21: Esoneri

L'obbligo di dare spazio alla boa continua fino a quando la barca con diritto ha superato la boa, lasciandola dalla parte richiesta. La definizione di spazio alla boa definisce lo spazio che una barca è tenuta a dare, e l'altra barca è esonerata ai sensi della regola 21 solo se sta navigando all'interno di quello spazio.



I fatti

Le barche A e B stanno navigando in poppa e si avvicinano a una boa che devono lasciare a sinistra. La rotta per la boa successiva è al traverso. A raggiunge la zona libero dalla prua di B e gira la boa tenendosi larga. Nella posizione 3 B si ingaggia con A. Nella posizione 4 A è più di una lunghezza sottovento alla boa quando B, affiancata la boa, orza girando la boa all'interno di A.

Dopo la posizione 4 A orza rapidamente; B risponde prontamente, ma in posizione 5 non è in grado di tenersi discosta. Entrambe le barche protestano.

Domanda 1

B è tenuta a continuare a dare ad A spazio alla boa dopo la posizione 3 e soddisfa questo requisito?

Risposta 1

B è tenuta a dare ad A spazio alla boa secondo la Regola 18.2(b). Ciò include lo spazio per A di lasciare la boa dalla parte prescritta, cosa che non ha completato nella posizione 4.

Tra le posizioni 4 e 5 B dà ad A lo spazio per completare il suo passaggio della boa, e le dà anche lo spazio per navigare la sua giusta rotta in conformità con la regola 18.2(c)(2).

Domanda 2

Quale barca viene penalizzata e quale barca viene esonerata in posizione 5?

Risposta 2

A viene penalizzata e B é esonerata.

Dopo la posizione 3, la giusta rotta di A non è più quella di navigare vicino alla boa. Pertanto lo spazio alla boa a cui ha diritto non include più spazio per navigare verso la boa e, quando orza tra le posizioni 4 e 5 senza dare spazio a B per tenersi discosta, infrange la regola 16.1 e non viene esonerata dalla Regola 21(a).

Prima dell'orzata di A B si sta tenendo discosta. Quando A orza B ha diritto, per la regola 16.1, a spazio da A per tenersi discosta. B è quindi esonerata per la regola 21(a) per l'infrazione alla regola 11 nella posizione 5.

La risposta sarebbe la stessa se B fosse stata in grado di tenersi discosta da A in posizione 5, ma solo entrando in contatto con la boa. A avrebbe infranto la regola 16.1 e B sarebbe stata esonerata dalla Regola 21(b) per la sua violazione della regola 31.

CASO 145

Definizione : Arrivo

Regola 28.2: Compimento del percorso

Il filo di una barca, citato nella regola 28.2, una volta tesato, deve trovarsi solo in acque navigabili.

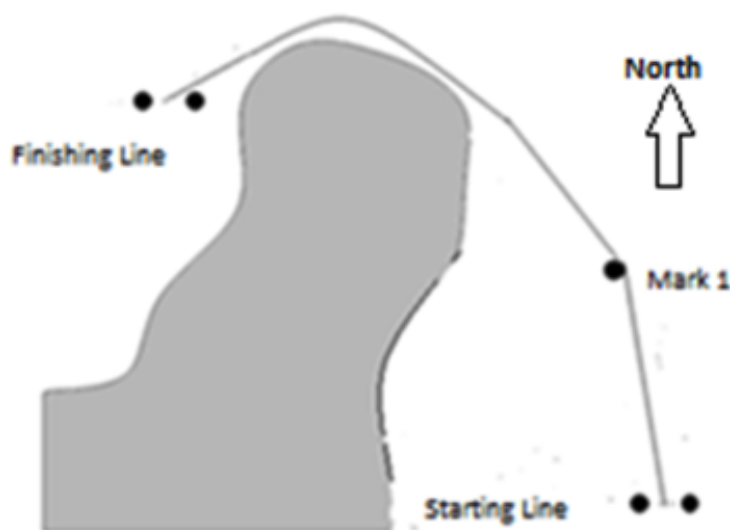
Domanda 1

Il filo di una barca, citato nella regola 28.2, una volta tesato, deve trovarsi solo in acque navigabili?

Risposta 1

Sì, la regola 28.2 si riferisce a "un filo che rappresenta la scia di una barca". La scia di una barca non può passare su terra asciutta, né può attraversare acque non navigabili o aree proibite. Ne consegue che, quando viene tesato, il filo deve trovarsi interamente in acque navigabili; passa a lato di bassi fondali non navigabili, aree vietate o altri ostacoli e segue il percorso di un fiume.

Considerazioni analoghe valgono sia per i requisiti della definizione di Arrivo, per attraversare la linea di arrivo dalla direzione del percorso, sia per passare attraverso un cancello dalla direzione della boa precedente. Il percorso è descritto da un filo teso che soddisfa i requisiti della regola 28.2 e quindi il percorso è costretto a trovarsi in acque navigabili come descritto sopra.



Il diagramma illustra il filo teso della barca A quando un promontorio ostacola le barche su un lato del percorso. Le istruzioni di regata descrivono così il percorso: "Dopo la partenza, girare la boa 1 a sinistra e poi arrivare." Dopo aver girato la boa 1 a sinistra, A navigò il più vicino possibile al promontorio considerando il suo pescaggio e la profondità dell'acqua nel momento in cui lo stava passando. Viene mostrato che il filo di A tocca la boa 1 e segue la scia di A attorno alle acque poco profonde all'estremità nord del promontorio. A causa del promontorio il "lato del percorso" della linea di arrivo era a nord della linea. Pertanto per registrarla come arrivata, A doveva

attraversare la linea da nord a sud (vedere la definizione Arrivo). Se il filo teso di A non fosse costretto a trovarsi in acque navigabili, seguirebbe la linea retta attraverso il promontorio dalla boa 1 al traguardo. Quindi, il "lato del percorso" della linea sarebbe a sud della linea e A avrebbe dovuto attraversare la linea da sud a nord.

Domanda 2

Nelle acque di marea, le acque navigabili devono essere considerate con l'alta o la bassa marea?

Risposta 2

Né una né l'altra. La navigabilità o meno dell'acqua in un determinato luogo dipende dal pescaggio dell'imbarcazione e dalla profondità dell'acqua nel momento in cui l'imbarcazione naviga oltre quel luogo.

GBR 2000/5

Caso 146

Definizione: Spazio

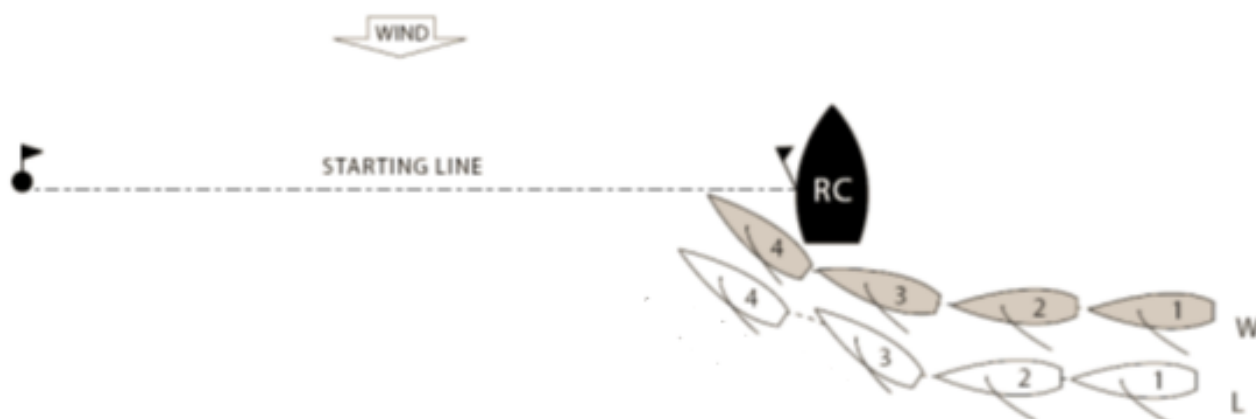
Regola 11: Sulle stesse mure, ingaggiate

Regola 16.1: Cambiare rotta

Parte 2, Sezione C, Preambolo

Regola 21: Esoneri

Quando le barche si stanno avvicinando a una boa di partenza e una barca sottovento orza, la barca sopravvento viene esonerata in base alla Regola 21(a) se infrange la Regola 11 mentre naviga nello spazio a cui ha diritto in base alla Regola 16.1.



I fatti

Due barche, L e W, si stavano avvicinando al battello del comitato di regata che esponeva i segnali, ingaggiate mure a dritta, dieci secondi prima del segnale di partenza. Mentre W stava passando a poppa del battello del comitato, L orzava. W orzava leggermente, ma non era in grado di rispondere ulteriormente all'orzata di L senza urtare il battello del comitato. L poggiava per evitare il contatto e protestava.

Il comitato per le proteste squalificava W ai sensi della regola 11, sostenendo che non avrebbe dovuto navigare tra L e il battello del comitato e che stava "forzando il passaggio". W ha fatto appello.

Decisione

Il battello del comitato di regata che esponeva i segnali era sia boa che ostacolo per L e W (vedi le definizioni di Boa e Ostacolo). Tuttavia, poiché il battello del comitato era circondata da acque navigabili e L e W si stavano avvicinando per partire, le regole nella sezione C della parte 2 (in particolare le regole 18 e 19) non si applicavano. Di conseguenza, L non aveva l'obbligo di dare a W spazio per passare il battello del comitato.

Nelle posizioni 1 e 2, L era in grado di seguire la sua rotta senza necessità di compiere manovre per evitare contatti ed avrebbe potuto cambiare rotta in entrambe le direzioni senza un contatto immediato. Pertanto, W si stava tenendo discosta come richiesto dalla regola 11 (vedi la definizione di Tenersi discosta).

Quando L in posizione 3 orzava, la regola 16.1 le imponeva di dare a W spazio per tenersi discosta. Questo obbligo si applica anche quando le barche stanno passando il battello del comitato e stanno per partire. "Spazio" è lo spazio necessario a W per tenersi discosta da L, sempre rispettando gli obblighi delle regole della Parte 2, che include la regola 14, e la regola 31. Vedi Caso 114.

Nella posizione 3, L non era in grado di "seguire la sua rotta senza necessità di compiere manovre per evitarla" quindi, W ha infranto la regola 11. Tuttavia, poiché W stava navigando all'interno dello spazio a cui aveva diritto secondo la regola 16.1, è esonerata per la regola 21(a).

L'appello di W è accolto, la decisione del comitato per le proteste è annullata e W viene reintegrata nella sua posizione finale.

Nota: il termine "forzare" non è utilizzato nel Regolamento di Regata. Il termine è comunemente usato per indicare una situazione in cui una barca sottovento sta mantenendo la sua rotta e una barca sopravvento naviga tra il battello del comitato e la barca sottovento e urta la barca sottovento o la costringe a poggiare per evitare il contatto. In questa situazione la barca sopravvento infrange la regola 11 e non viene esonerata perché la barca sottovento ha mantenuto la sua rotta o ha poggiato, e quindi la regola 16.1 non è applicabile.

USA 2018/117

Supplemento 2020

Riepilogo delle modifiche e aggiunte

Il supplemento del Libro dei Casi per il 2020 è costituito unicamente dalla revisione del Caso 116. La revisione si basa sulle azioni intraprese Durante la Conferenza Annuale World Sailing nel 2019.

Caso 116

Regola 62.1(b): Riparazione

Regola 64.2: Decisioni; Decisioni in tema di riparazione

Regola A10: Suggerimenti per le riparazioni

Si discute di una richiesta di riparazione in cui una barca che ha subito un danno all'inizio di una serie, ha diritto a riparazione per la regola 62.1(b) e, a causa del danno, non è in grado di correre le prove rimanenti. In questa situazione, per essere equo verso le altre barche partecipanti, il comitato delle proteste dovrebbe assicurarsi che meno della metà dei punteggi basati sulla media dei punti sia inclusa nel suo punteggio finale.

I fatti

In una regata di due giorni sono in programma cinque prove. Secondo il sistema di punteggio, se cinque prove sono state completate, il punteggio di ciascuna barca è il totale dei suoi punti escluso il suo punteggio peggiore. Il primo giorno solo la prova 1 è stata portata a termine e la barca A finisce al secondo posto. Il secondo giorno la barca A arriva quinta nella prova 2. Prima della partenza della terza prova A collide con la barca B e il danno è così grave che A non è in grado di correre nelle rimanenti prove della serie. La barca A protesta B e chiede riparazione secondo la regola 62.1(b). Il comitato delle proteste accerta che A ha diritto a riparazione e applicando la regola A10(b) le assegna, per le prove 3 e 4, la media dei punti ottenuti nelle prove 1 e 2. Nella prova 5 viene classificata DNC, ma questo punteggio viene scartato. Il punteggio di A nella serie è il più basso e quindi vince la regata nonostante abbia partecipato solo a due delle cinque prove..

Domanda 1

La riparazione concessa ad A era appropriata?

Risposta 1

No. Benché il comitato delle proteste non abbia infranto alcuna regola, nella sua decisione di assegnare la riparazione non è stato adottato il provvedimento più equo per tutte le barche coinvolte (vedi regola 64.2). In questo caso concedere a una barca

la media dei suoi punti, calcolata sulla metà delle prove considerate per il punteggio della serie, non è equo verso le altre barche.

Domanda 2

Quale riparazione sarebbe stata equa concedere ad A?

Risposta 2

Nel concedere riparazione il comitato delle proteste dovrebbe assicurarsi che meno della metà dei punteggi basati sulla media dei punti sia inclusa nel suo punteggio finale. Situazioni diverse possono richiedere provvedimenti di riparazione diversi. Una possibilità in questo particolare caso è che il comitato delle proteste avrebbe potuto concedere ad A riparazione solo nella prova in cui è avvenuta la collisione.

World Sailing 2011; revised 2020
