

# Linee di condotta della Giuria

---

## Rispondere alle domande

**A terra ed in acqua:** La conversazione primaria dovrebbe essere tenuta fra uno dei giudici ed il concorrente. Il secondo giudice dovrebbe assistere alla discussione e dovrebbe, se possibile, aiutare a mantenere la discussione nei giusti limiti ove questa dovesse “surriscaldarsi”.

Un giudice deve evitare conversazioni con i concorrenti o con gli allenatori quando si trovi solo o in privato.

**A terra:** I giudici possono rispondere a domande relative all’applicazione delle regole di regata ove queste non riguardino una protesta, tuttavia, domande che riguardino l’interpretazione di una regola, di un’istruzione di regata o delle regole di classe dovrebbero essere sottoposte alla Segreteria della giuria per iscritto e ricevere una risposta scritta. La domanda e la relativa risposta devono essere esposte all’albo dei comunicati.

**In acqua:** I giudici sono liberi di spiegare i perché delle penalità assegnate in base alla regola 42 ai concorrenti. Se la discussione dovesse diventare o troppo lunga o “surriscaldata”, richiedere al concorrente di sospendere e continuare la conversazione nella stanza della giuria.

## Incidenti nel corso delle regate di flotta e proteste per fatti avvenuti in acqua.

Il regatare è essenzialmente uno sport in cui sta ai concorrenti autoimporsi il rispetto delle regole. La giuria deve aspettarsi pertanto che un concorrente si auto penalizzi prontamente se del caso. Inoltre la responsabilità primaria per protestare infrazioni delle regole compete ai concorrenti, non alla giuria. Tuttavia, in aggiunta alle azioni di penalizzazione in accordo all’Appendice P, la giuria può protestare una barca in accordo con la RRS 60.3.

Normalmente la giuria non protesterà per infrazioni alle regole della Parte 2 o della regola 31, a meno che non osservi un’apparente infrazione del corretto comportamento sportive (RRS 2). Esempi di tali infrazioni sono:

- Infrazioni deliberate delle regole.
- Mancata esecuzione di una penalità dopo aver coscientemente toccata una boa senza alcuna giustificazione per il mancato esonero.

- Intimidazione degli altri concorrenti – spesso evidenziato da urla ingiustificate o turpiloquio.
- Tattiche di team, ossia regatare per favorire un altro concorrente a detrimento della propria posizione.
- Regatare in maniera spericolata reckless sailing, ossia regatare in modo tale da causare o che rischi di causare danno materiale o ferite.

C'è tutta una serie di ragioni per le quali la giuria non dovrebbe usualmente protestare per infrazioni delle regole della Parte 2. Principalmente per preservare il principio dell'autoimposizione del rispetto delle regole. Un'altra ragione è che nel caso di protesta da parte della giuria, la barca non avrebbe la possibilità di auto penalizzarsi volontariamente.

Il giudice che dovesse assistere ad un incidente dovrebbe registrare quanto ha visto, preferibilmente con un registratore vocale e fornire testimonianza nell'eventuale udienza. Un giudice deve evitare di discutere dell'incidente con un altro giudice, con l'eccezione del partner sul gommone o se per valutare se è opportuna la protesta da parte della giuria. Un giudice che assista ad un incidente in acqua dovrebbe informare la segreteria della giuria riguardo a numero della regata, lato, dove e di quali barche siano state coinvolte, in modo tale che, in caso di protesta fra barche, il pannello possa sapere di avere un testimone a disposizione. E' opportuno ricordare che quanto non messo a conoscenza delle parti durante un'udienza, non può essere utilizzato per trarre le conclusioni dopo l'accertamento dei fatti.

Informare prontamente il Presidente della giuria ogni qualvolta sia possibile una protesta della giuria contro una barca. Ricordare che la protesta deve essere notificata ed esposta sul tabellone ufficiale prima dello scadere del tempo limite per le proteste, ma che questo può essere esteso nel caso che il giudice non sia potuto rientrare a terra in tempo utile (Ad esempio essere rimasto in acqua per l'Applicazione dell'Appendice P per una classe che regatava ancora mentre stava scadendo il tempo limite delle proteste per la classe che si intende protestare).

## Gestione degli osservatori

In generale, l'indirizzo è quello di ammettere osservatori ad assistere ad un'udienza. Tuttavia le dimensioni della sala giuria e le possibilità di far sedere tutti, possono limitare il numero di osservatori ammessi. In questo caso i posti dovranno essere assegnati secondo l'ordine qui di seguito riportato:

1. Un (1) osservatore nominato da ciascuna parte.
2. Un (1) rappresentante dei media.
3. Un altro concorrente o suo rappresentante (uno per concorrente) a meno che non ci sia sufficiente spazio per accomodarli tutti, nel qual caso non ammettere nessuno.
4. Ufficiali di regata dell'evento che volessero assistere, solo se c'è spazio disponibile.
5. Ulteriori rappresentanti dei media, sempre se lo spazio lo consente.

Ricordare sempre di far leggere e sottoscrivere le "Regole per gli osservatori".

## Permesso di ritirare una protesta

Un pannello può decider di approvare il ritiro di una protesta. Tale approvazione è una decisione del pannello del comitato per le proteste (regola 63.1) che deve essere presa a valle di una discussione tenuta dal pannello completo. E' una decisione del concorrente quella di protestare, per cui normalmente una richiesta di ritiro dovrebbe essere approvata. Tuttavia l'approvazione non dovrebbe essere concessa se il pannello dovesse convincersi che la decisione di ritirare la protesta possa comportare un vantaggio per il concorrente o una possibile manipolazione del risultato. In caso di dubbio consultare il presidente della giuria.

## Riparazione

Un'imbarcazione dovrebbe essere classificata in una posizione d'arrivo, quando vi sia un'elevata probabilità che la stessa sarebbe arrivata in quella posizione. Questo è più probabile avvenga quando l'incidente si sia verificato verso la fine della regata o dopo l'arrivo del concorrente. Nella maggioranza dei casi, può essere appropriata la media dei punti conseguiti.

### Metodo raccomandato per la determinazione della media dei punti:

**Singola-Flotta Caso 01:** Per riparazioni concesse in ogni regata prima dell'ultimo giorno della serie, attribuire la media dei punteggi in accordo con la regola A10(a) sostituendo 'in tutte le regate' con 'in tutte le regate da A a B (dove A è il primo giorno della serie e B è il giorno prima dell'ultimo giorno di regate programmato per la serie).

**Singola-Flotta Caso 02:** Per riparazioni concesse relative a qualsiasi regata corsa nell'ultimo giorno della serie, attribuire la media dei punteggi in accordo con la regola A10(a) sostituendo 'in tutte le regate' con "tutte le regate nella serie".

**Flotta suddivisa in batterie Caso Q1:** Per riparazioni , concesse in qualsiasi regata della serie di qualificazione attribuire "la media dei punteggi" in accordo con la regola RSS A10 (a), sostituendo 'in tutte le regate' con 'in tutte le regate da A all'ultimo giorno di regate della serie di qualificazione (dove A è il primo giorno della serie di qualificazione).

**Flotta suddivisa in batterie Caso F1:** Per riparazioni , concesse in qualsiasi regata prima dell'ultimo giorno della serie di finale attribuire "la media dei punteggi in accordo con la regola RSS A10 (a), sostituendo 'in tutte le regate' con 'in tutte le regate da A a B (dove A è il primo giorno della serie di finale e B è il giorno prima dell'ultimo giorno di regate programmato per la serie di finale).

**Flotta suddivisa in batterie Caso F2:** Per riparazioni concesse relative a qualsiasi regata corsa nell'ultimo giorno della serie, attribuire la media dei punteggi in accordo con la regola A10(a) sostituendo 'in tutte le regate' con "tutte le regate nella serie di finale".



In qualsiasi caso in cui venga attribuita ad un'imbarcazione che ha una posizione d'arrivo la media dei punti, aggiungere " ma non peggio di C" (dove C è la posizione d'arrivo dell'imbarcazione).

In qualsiasi caso venga concessa riparazione, ad un'imbarcazione, non può essere concessa riparazione per più del 50% delle regate effettivamente completate nella serie.(vedere ISAF Q&A 2007-001). Questo significa che, concessa riparazione, la maggioranza delle prove in classifica dovrà corrispondere a regate regolarmente portate a termine

Se il pannello decide che un altro metodo per la determinazione della media dei punti sia più appropriato, dovrà consultare il presidente della Giuria prima di comunicare la decisione.

Le decisioni relative alle riparazioni devono essere comunicate al presidente della giuria appena possibile.

### **Penalità discrezionali (DPI)**

Applicare la guida per le Penalità Discrezionali e la matrice DPI. Informare prontamente il presidente della giuria per ogni penalità discrezionale attribuita.

### **Applicazione dell'Appendice P alla categoria Optimist Cadetti**

Nelle manifestazioni dove sono presenti i Cadetti, è opportuno applicare l'Appendice P in maniera integrale, ma con le seguenti accortezze:

- Appena rilevata un'infrazione che ritenete involontaria, avvicinarsi al concorrente e, senza esporre la bandiera gialla, spiegargli la tipologia e le modalità dell'infrazione commessa.
- Penalizzare il concorrente solo nel caso di infrazione volontaria o reiterate infrazioni
- Alla fine delle prove di giornata, cercare l'istruttore, se possibile, e spiegargli l'infrazione commessa dal concorrente
- Ricordare sempre che nel caso dei Cadetti è prevalente la finalità didattica degli interventi degli UdR.