
IL
LIBRO DEI CASI
2017 – 2020

Supplemento 2018

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

Aprile 2018

All rights reserved

Edizione italiana:

FEDERAZIONE ITALIANA VELA

Corte Lambruschini

Piazza Borgo Pila 40, Torre A - 16° piano

16129 Genova

Riepilogo delle modifiche e aggiunte

La Caso 78 è stata modificata in modo che una barca possa usare tattiche che interferiscono o ostacolano un'altra barca solo se c'è una ragionevole possibilità che la sua tattica possa giovare al suo risultato finale nell'evento.

Le linee marginali indicano quei paragrafi la cui formulazione è cambiata.

Tre nuovi casi, Caso 141, 142 e 143, sono stati aggiunti al *Libro dei Casi* quest'anno. Ognuno di loro si basa sull'azione intrapresa alla Conferenza Annuale di World Sailing nel novembre 2017.

Nota: Un altro nuovo caso, il Caso 144, è ancora in esame. Approvato nel novembre 2017, sarà sottoposto a revisione e quindi al voto del World Sailing Racing Rules Committee (RRC) per l'approvazione. Quando la revisione di questo caso sarà completata, e il caso sarà approvato dal RRC, verrà emanata una versione riveduta di questo supplemento che includerà anche questo caso.

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)?

- a) il comitato delle proteste accerta che esistevano ragionevoli possibilità che la sua tattica avrebbe giovato al suo risultato finale nell'evento
- b) 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.
- c) 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.
- d) 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 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.

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 affiliata 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
