



Penalità Discrezionali

Quando il Comitato per le Proteste ha la discrezione per decidere la penalità più adeguata per un'infrazione (IdR 26.6), le penalità possono variare in un range che va da nessuna penalità alla squalifica. Tuttavia la FIV stabilisce che, in accordo con le "guidelines WS", devono essere seguite le seguenti linee di condotta nell'assegnare le penalità.

Le penalità discrezionali non sono semplicemente penalità standard. Esse dovrebbero essere aggiustate caso per caso, in maniera coerente. Il concetto base dovrebbe essere quello di fissare una penalità base per una certa infrazione e quindi aumentare o diminuire l'entità in funzione delle circostanze in cui questa è stata commessa.

Le penalità base sono suggerite nelle due tabelle allegate. Vengono suggerite le penalità da applicare nel caso di infrazioni comuni e specifiche. Forniscono inoltre le risposte ad alcune questioni generali da porsi quando ci si trova di fronte a infrazioni non citate espressamente nelle tabelle allegate. Quando viene proposto un range specifico per una certa tipologia di infrazione, utilizzare le domande qui sotto per determinare l'entità della penalità da assegnare.

Le penalità sono suddivise in cinque fasce:

- Fascia 0 – zero penalità
- Fascia 1 – 0 -10% (punto mediano 5%)
- Fascia 2 – 10-30% (punto mediano 20%)
- Fascia 3 – 30-70 (punto mediano 50%)
- Fascia 4 – DSQ/DNE

Si comincia usando il presente documento per stabilire quale fascia si applica all'infrazione. Successivamente proseguire ponendosi le seguenti domande:

Le domande da considerare quando si decide in che fascia inserire inizialmente la penalità includono:

- 1(a) L'infrazione ha compromesso la sicurezza degli altri concorrenti o degli organizzatori?
- 1(b) La barca coinvolta ha ottenuto un vantaggio competitivo grazie all'infrazione?
- 1(c) L'infrazione potrebbe aver messo in discredito lo sport della vela o l'organizzazione?
- 1(d) L'infrazione ha provocato danni o lesioni?
- 1(e) l'infrazione ha provocato disagio a qualcuno?

Porsi quindi le seguenti domande per determinare se è il caso di passare alla fascia superiore o inferiore o massimizzare o minimizzare la penalità all'interno della fascia.

- 2(a) L'infrazione era deliberata? Aumentare la fascia almeno di un livello – e considerare se applicare la RRS 2.
- 2(b) C'era una ragione valida o giustificazione per l'infrazione Considerare la Fascia 0 nel caso in cui ci sia una buona ragione.
- 2(c) C'è stato un qualche tentativo per nascondere l'infrazione? Aumentare la fascia almeno di un livello – e considerare se applicare la RRS 2.
- 2(d) L'infrazione era dovuta a indifferenza o a un disinvolto disprezzo delle regole? Incrementare al massimo della fascia o di un livello.
- 2(e) L'infrazione è stata ripetuta? In questo caso si consideri l'aumento della fascia di un livello.
- 2(f) L'infrazione è stata segnalata dal concorrente? Può giustificare l'applicazione del minimo della fascia o l'applicazione della fascia inferiore.



Per applicare la penalità devono essere usati I seguenti principi.

- Utilizzando le domande da 1(a) a (e) in connessione con la guida di cui alla tabella seguente, determinare la fascia “di partenza” ed il punto mediano.
- Utilizzando le domande da 2(a) a (f), decidere se il punto mediano è appropriato o se la penalità dovrebbe essere incrementata o decrementata. Una modifica verso la parte più alta o più bassa dovrebbe essere effettuata solamente nel caso di circostanze eccezionali.
- Qualsiasi penalità deve eccedere ogni probabile guadagno.
- Una penalità discrezionale non dovrebbe normalmente rendere il punteggio della barca peggiore del ritiro o di una squalifica.
- Le penalità percentuali sono calcolate e quindi arrotondate per difetto o per eccesso ad un numero di punti intero.
- Quando l'infrazione riguarda più di una prova in una giornata ma risulta appropriato penalizzare la barca per una sola prova, la penalità dovrebbe essere applicata o alla prima prova del giorno o alla prova più vicina nel tempo all'incidente.

Quando I concorrenti si rendono conto di aver infranto una regola soggetta a penalità discrezionali, essi dovrebbero riferire al Comitato per le Proteste e quindi da questa essere invitati a compilare un modulo in cui si descrive l'incidente. Il Comitato per le Proteste proporrà quindi una penalità che la barca può accettare senza udienza.

Le seguenti penalità sono quelle suggerite come guida e punto di partenza per assegnare qualsiasi penalità prima di considerare le domande da 1(a) ad (e) e da 2(a) a (f).

PENALITA' BASE PER SPECIFICHE INFRAZIONI

| INFRAZIONI SPECIFICHE – Se l'infrazione non è elencata nella tabella andare alla Tabella successiva. Verificare che l'infrazione sia fra quelle evidenziate come (DP) nelle IdR | |
|--|---------------|
| REGOLE RIGUARDANTI LA SICUREZZA | FASCIA |
| <ul style="list-style-type: none"> • Rimozione di DGI (dispositivi di galleggiamento individuale) per un periodo maggiore del necessario quando la prova è differita a causa della mancanza di vento e con l'imbarcazione di supporto in assistenza | 0 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Rimozione di DGI (dispositivi di galleggiamento individuale) per un periodo maggiore del necessario quando non in regata | 1-2 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Non rispettare quanto richiesto per i DGI durante la regata | 4 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Mancata segnalazione alla Segreteria di Regata del fatto di non scendere in acqua | 1 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Mancato rispetto delle prescrizioni di comunicare il ritiro (mancata informazione, non compilare il modulo di ritiro, compilazione del modulo di ritiro dopo lo scadere del tempo limite per le proteste) | 1 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Quando in mancato rispetto di quanto sopra abbia come conseguenza l'avvio di operazioni di ricerca e salvataggio | 4 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Sistemazione nei posti assegnati – La barca non è posizionata nel posto assegnato ma ha notificato la cosa all'Autorità Organizzatrice. | 1 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Sistemazione nei posti assegnati – La barca non ha informato prontamente l'Autorità Organizzatrice | 2 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Quando in mancato rispetto di quanto sopra abbia come conseguenza l'avvio di operazioni di ricerca e salvataggio | 4 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Mancato rispetto di evitare il traffico commerciale e delle NIPAM | 1-4 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Mancato rientro a terra dopo esposizione di Intelligenza su H o N su H in acqua | 2 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Mancato rientro a terra dopo esposizione di Intelligenza su H o N su H in acqua | 4 |



| | |
|---|-----|
| nonostante l'invito da parte degli organizzatori | |
| CODICE DI CONDOTTA O DI COMPORTAMENTO | |
| • Mancato rispetto di una richiesta ragionevole di un Ufficiale | 1 |
| • Mancato rispetto di gestire accuratamente il materiale fornito o modificarne le prestazioni | 1-4 |
| LASCIARE LA SPIAGGIA/IL PORTO | |
| • Mancato rispetto delle istruzioni di rimanere a terra (es. Intelligenza su H, D) | 1-4 |
| PARTENZA | |
| • Mancato rispetto della prescrizione di evitare l'area di regata, ma senza disturbare una barca in regata | 1 |
| • Mancato rispetto della prescrizione di evitare l'area di regata disturbando una barca in regata | 4 |
| VERIFICA ATTREZZATURE, CONTROLLI DI STAZZA | |
| • Mancato rispetto delle istruzioni ricevute – validi motivi | 1 |
| • Mancato rispetto delle istruzioni ricevute – nessun valido motivo | 3 |
| SOSTITUZIONE DI MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO O ATTREZZATURE | |
| • Mancato rispetto delle Istruzioni – valido motivo | 1 |
| • Mancato rispetto delle istruzioni – nessun alido motivo | 3 |
| • Sostituzione di membri dell'equipaggio o attrezzature in disaccordo con le istruzioni ricevute | 4 |
| IDENTIFICAZIONE E ESPOSIZIONE DELLA PUBBLICITA' QUANDO IN REGATA | |
| • Se applicata ma fallisce di stare a posto (pubblicità, numeri di prua, identificativi sulle vele etc.) | 0 |
| • Posizionamento non corretto o non posizionato | 1-2 |
| • Mancata esposizione dei nastri colorati di riconoscimento della flotta a cui si è essegna | 1 |
| COMUNICAZIONI RADIOI | |
| • Uso di apparecchi non dichiarati, uso di cellulari etc. per ricevere comunicazioni non disponibili per tutti gli altri concorrenti | 3 |
| SMALTIMENTO RIFIUTI | |
| • Accidentale | 0 |
| • Negligente | 1 |
| • Deliberato | 4 |
| IMBARCAZIONI DI SUPPORTO – Tenersi lontane dalle barche in regata e da battelli ufficiali. Verificare che la penalità al/ai concorrenti/e sia prevista dalle IdR | |
| • Se l'imbarcazione non interferisce con una barca in regata o un'imbarcazione ufficiale | 1 |
| • Se l'imbarcazione interferisce con un'imbarcazione ufficiale | 2 |
| • Se si verifica contatto con un'imbarcazione ufficiale | 3 |
| POSIZIONAMENTO DI APPARECCHIATURE FORNITE DALL'OA | |
| • Mancato obbligo di ritirare o restituire apparecchiature se stabilite dalle IdR o di firmare all'atto del prelievo o della restituzione | 1 |
| • Mancata installazione o mancato rispetto delle istruzioni d'installazione | 3 |
| • Apparecchiature correttamente installate, ma deliberatamente modificate le "prestazioni" | 4 |
| REGOLE DI CLASSE | |
| • Numeri velici e lettere nazionalità | 1 |
| • Fermi delle vele mancanti o fuori posto | 2 |
| • Vele posizionate oltre le bande | 3 |
| • Modifiche di apparecchiature fornite e controllate dal fornitore. | 3 |
| • Proibite carenatura o rifiniture delle superfici della carena/foils | 4 |



| | |
|--|-----|
| • Uso di apparecchiature non registrate (ma certificate) | 3 |
| • Apparecchiature di sicurezza mancanti o inadeguate | 1-4 |
| • Uso di GPS vietati o di altre attrezzature elettroniche non ammesse | 4 |
| • Uso di attrezzature non certificate | 4 |
| • Pesi correttori mancanti o mal posizionati | 4 |
| • ATTREZZATURE OLTRE LE TOLLERANZE DI STAZZA (Esclusi danneggiamento e usura) | |
| ○ Nessun possibile effetto sulla velocità della barca | 1 |
| ○ Possibile ma non significativo effetto sulle prestazioni | 2 |
| ○ Qualsiasi effetto significativo sulle prestazioni | 4 |

| DOMANDE GENERALI | FASCIA |
|---|---------------|
| Da utilizzare qualora non si verifichi una infrazione specifica elencata nella tabella sopra, o quando nella tabella sopra viene suggerita più di una fascia di penalità | |
| L'infrazione compromette la sicurezza? | |
| ○ No | 1 |
| ○ Possibile ma non certo | 2-3 |
| ○ Si | 4 |
| La barca può ottenere un vantaggio competitivo? | |
| ○ No – impossibile | 1 |
| ○ Possibile, ma è improbabile che questo possa interessare le posizioni | 2-3 |
| ○ Quasi certamente può condizionare la posizione d'arrivo | 4 |
| L'infrazione può arrecare discredito allo sport della vela? | |
| ○ No | 1 |
| ○ Possibile ma non certo | 2-3 |
| ○ Si | 4 |
| L'infrazione potrebbe provocare danni o ferite? | |
| ○ No | 1 |
| ○ Possibile ma non certo | 2-3 |
| ○ Si | 4 |