

Regolamento di Regata ISAF

Q&A - Domande e Risposte

Significato delle lettere

A	Corretto navigare	B	Quando le barche si incontrano	C	La partenza
D	Compimento del percorso	E	L'arrivo	F	La classifica
G	Pratica e condotta di gestione della regata	H	Giurie internazionali	J	Proteste, udienze, appelli e procedure
K	Match Race e Team Race	L	Aspetti tecnici	M	Terminologia
N	Prescrizioni ed altre regole				

Elenco in ordine di data di pubblicazione

No. Q&A		<i>Testo Inglese</i>	<i>Testo Italiano</i>
F001	Q&A 01-001	A question relating to the time limit of races.	Domanda relativa al tempo limite delle prove
H001	Q&A 02-001	Rule N1.1 and International Jury members on signal and finishing boats.	Regola N1.1 e membri di Giurie Internazionali sui segnali e barche arrivi
H002	Q&A 03-001	A question relating to International Juries and when they are properly constituted	Domanda relative a Giurie Internazionali a quando sono propriamente costituite
F002	Q&A 03-002	Scoring boats OCS after the race based on observations by or statements from competitors or other persons outside the race committee.	Classifica di barche OCS basata su osservazioni o dichiarazioni fatte da competitori o altre persone esterne al CdR
F003	Q&A 03-004	Abandoning a race after some of the boats have finished.	Annullamento di una regata dopo che delle barche sono arrivate
L001	Q&A 03-007	A question about the legality of disconnecting the headstay while racing.	Domanda sulla correttezza di sganciare lo strallo di prua mentre si regata
M001	Q&A 04-006	When is a boat on a beat to windward?	Quand'è che una barca è su un lato al vento?
J001	Q&A 04-008	Signalling a yellow flag penalty after a general recall.	Segnalazione di una penalizzazione con bandiera gialla

			dopo un richiamo generale
E001	Q&A 06-002	When has a boat 'cleared' the finishing line and marks?	Quand'è che una barca ha liberato la linea di arrivo?
E002	Q&A 06-003	Race committee action when a boat passes the pin end of the finishing line on the wrong side or touches a finishing mark.	Azione del CdR quando una barca ha passato la boa di arrivo dalla parte sbagliata o ha toccata una boa di arrivo
B001	Q&A 06-005	A collision between two catamarans on opposite tacks at a narrow gate.	Collisione di due catamarani su mure opposte ad un cancello stretto
F004	Q&A 07-001	Awarding of average points in multiple races.	Assegnazione di un punteggio medio in regate multiple
E003	Q&A 07-003	A clarification of fetching at the finishing mark.	Chiarimento sul raggiungere la boa di arrivo
C001	Q&A 07-004	A clarification about rule 30.1, I Flag Rule (Called Round-an-End Rule)	Chiarimento sulla regola 30.1; regola della bandiera India (chiamata: "Girare intorno agli estremi")
J002	Q&A 07-006	Notifying boats of a protest by informing the coach, rules advisor or other representative.	Notificare la protesta alle barche informando l'allenatore o altri rappresentanti
F005	Q&A 08-001	A clarification about numbering of races.	Chiarimento sulla numerazione delle regate
E004	Q&A 08-002	'Normal position' - finishing as a capsized boat.	"Posizione normale" – Arrivo di una barca scuffiata
F006	Q&A 08-003	A discussion about whether a boat that has retired can un-retire.	Discussione sul fatto che una barca che si è ritirata possa annullare il ritiro
L002	Q&A 08-004	A question about the use of the Yngling gybing line.	Domanda circa l'uso della cima di abbattuta degli Yngling
L003	Q&A 09-001	A question about boat wax/polish and rule 53.	Domanda sulle cere/pitture per barche e regola 53
F007	Q&A 09-002	A clarification of 'number of boats entered in a series' for the purpose of scoring under Appendix A.	Chiarimento sul "numero di barche iscritte in una serie" allo scopo di classificare secondo l'appendice A
M002	Q&A 09-003	Questions about the term 'Starting Area'	Domande relative al termine "area di partenza"
B002	Q&A 09-004	'Keeping Clear' in a windward /leeward situation	"Tenersi discosto" in una situazione al vento/di poppa
E005	Q&A 09-005	Relating to ISAF Case 45 - a case about a sailing instruction that required boats to finish contrary to the definition 'Finish'.	Circa il Caso ISAF 45 – un caso relativo ad Istruzioni di Regata che chiedono alle barche di arrivare in disaccordo con la definizione "Arrivo"

F008	Q&A 09-006	A clarification of rule 90.3(a): A race cannot be scored when no boats have sailed the course in compliance with rule 28 and finished.	Chiarimento della regola 90.3(a): una regata non può essere classificata quando nessuna imbarcazione è arrivata ed ha compiuto il percorso in accordo con la regola 28.
L004	Q&A 09-007	A question about hiking devices and rule 49.1.	Domanda relative alle attrezzature per sporgersi e la regola 49.1
D001	Q&A 09-008	'Side of a mark' for the purpose of rule 28.	“Lato di una boa” secondo la regola 28
G001	Q&A 09-009	Special sailing instruction to allow shortening races for safety reasons even after some boats have crossed the finishing line.	Speciali Istruzioni di Regata che permettono la riduzione di regate per ragioni di sicurezza anche dopo che alcune barche hanno passato la linea di arrivo
D002	Q&A 09-010	A boat forced to the wrong side of a mark still needs to sail correctly around that mark. She is not 'compelled' to break rule 28	Una barca che è forzata dalla parte sbagliata di una boa, deve comunque navigare correttamente intorno ad essa. Non è “costretta” a infrangere la regola 28
J003	Q&A 09-011.	The weighing and credibility of evidence in protest hearings	Il peso e la credibilità delle testimonianze nelle udienze di protesta
G002	Q&A 09-012	When the race committee observes a boat touching a mark.	Quando il CdR vede che una barca ha toccata una boa
F009	Q&A 09-013	Scoring series with multiple rankings.	Classifica di più serie con posizioni multiple
D003	Q&A 09-014	A clarification of rule 28. A catamaran rounding a mark with one hull flying over the mark.	Chiarimento della regola 28. Un catamarano che gira un boa con uno scafo che passa sopra la boa
G004 K001	Q&A 09-015	About abandonment in match racing. Where to draw the line for what would be an improper action by the race committee.	Circa l’abbandono nel match race. Dove tracciare la linea per quella che potrebbe essere una azione impropria del CdR
E006	Q&A 09-016	About shortening of course, finishing when the race committee is positioned at the 'wrong' end of the line.	Circa la riduzione del percorso; arrivare quando il CdR è posizionato nella parte sbagliata della linea.
B003	Q&A 09-017	When Mark-Room includes room to tack. 47	Quando “spazio alla boa” include spazio per virare
M003	Q&A 09-018	Is a finishing line a 'gate'? 49	Una linea di arrivo è un cancello?
M004	Q&A 09-019	Questions about the new definition Fetching. 50	Domande sulla nuova definizione di Raggiungere
B004	Q&A 09-021	Rights and obligations at obstructions. 52	Diritti e obblighi agli ostacoli
B005	Q&A 09-022	How much room is mark-room?	Quanto spazio è Spazio alla Boa
A002	Q&A 09-023	A discussion about different aspects of a situation when	Discussione si diversi aspetti di una situazione quando

		a boat learns, in an invalid hearing, that she has broken a rule.	una barca viene a sapere, in una protesta invalida, che ha infranto una regola
B006	Q&A 09-025	Questions about the windward mark and proper course	Domande su boa di bolina e giusta rotta
E007	Q&A 09-026	When does a boat finish – when is the line a finishing line	Quando una barca arriva – quando una linea è linea di arrivo
C002	Q&A 09-027	When boats start in both directions – what should be done?	Quando le barche partono su direzioni opposte – cosa si dovrebbe fare?
B007	Q&A 09-028	Obligations when a boat hails for room to tack.	Obblighi quando una barca chiama spazio per virare
L005	Q&A 09-029	A question about rule 53, textured surfaces and wet sanding.	Una domanda sulla regola 53, superfici tramate e sabbatura umida.
B008	Q&A 09-030	A clarification about rule 18.3.	Un chiarimento sulla regola 18.3
F010	Q&A 09-031	How may scoring mistakes be corrected after a regatta?	Quanti errori di classifica possono essere corretti dopo una regata?
M005	Q&A 09-032	When is a boat 'sailing on another leg'?	Quando sta una barca navigando su un altro lato?
B009	Q&A 09-033	How early must a boat start taking action to avoid a collision?	Quanto per tempo una barca deve avviare una azione per evitare un contatto?
D004	Q&A 09-034	When one Gate Mark is missing.	Quando manca una boa del cancello
E008	Q&A 09-035	Case 112 and Q&A 09-026	Caso 112 e Q&A 09-26
B010	Q&A 09-036	When does rule 18.3 stop applying?	Quando cessa l'applicazione della regola 18.3?
L006	Q&A 09-037	Questions about rule 42 when rules 49 to 54 do not apply.	Domande sulla regola 42 quando le regole 49 e 54 non si applicano
L007	Q&A 09-038	Using a lead trapeze harness strap buckle (that is a dive weight) and rule 43.1(a).	L'uso di una fibbia in piombo (un peso da immersione) per l'imbracatura del trapezio e la regola 43.1(a)
J004	Q&A 09-039	When a protest committee protests a boat under rule 60.3(a)(2).	Quando un CdP protesta una barca per la regola 60.3(a)(2)
J005	Q&A 09-040	About denial of appeal and national prescriptions.	Inappellabilità e prescrizioni nazionali

H003	Q&A 09-041	A clarification about submitting questions about Jury decisions.	Chiarimento sulla presentazione di domande circa le decisioni di una Giuria
B011	Q&A 10-001	3 boats overlapped on port tack approaching an obstruction; a racing boat on starboard tack.	3 barche ingaggiate mure a sinistra in avvicinamento ad un ostacolo; una barca in regata mure a dritta
L008	Q&A 10-002	Life line material and the Racing Rules of Sailing.	Materiali della life-line e le Regole di Regata a Vela
J006	Q&A 10-003	Compelled to break a rule by an unidentified boat breaking a rule.	Costretto ad infrangere una regola da una barca non identificata che sta infrangendo una regola
D005	Q&A 10-004	About touching marks and the definitions Finish and Racing	Toccare le boe e definizione di Arrivo e In Regata
J007	Q&A 10-005	Conditions for a protest committee to reinstate an abandoned race	Condizioni perché un CdP reintegri una prova annullata
J008	Q&A 10-006	Protest time limit when race time limit runs out	Tempo limite delle proteste quando la prova va oltre il tempo limite
N001	Q&A 10-007	National prescriptions not complying with rule 86.1(a)	Prescrizioni nazionali che non soddisfano la regola 86.1(a)
J009	Q&A 10-008	Redress when boats get entangled with marks	Riparazione quando le barche rimangono impigliate alle boe
B012	Q&A 10-009	Finishing mark and rules 18.2 and 18.5	Boa di arrivo e regole 18.2 e 18.5
G003	Q&A 10-010	Posting OCS lists at the windward mark	Mostrare le liste degli OCS alla boa di bolina
B013	Q&A 10-011	Overlap changing from leeward to windward overlap.	Cambio di ingaggio da sottovento a sopravvento.
B014	Q&A 10-012	Rule 18.3 and 'causing a boat to sail above close-hauled'	Regola 18.3 e "costringere l'altra barca a navigare sopra la bolina stretta".
B015	Q&A 10-013	Rules 19 and 20 when multiple boats meet.	Regole 19 e 20 quando più barche si incontrano.
N002	Q&A 10-014	Approval for appointment of protest committees.	Approvazione per la nomina di comitati per le proteste
G005	Q&A 10-015	Changing the meaning of the Race Signals in the sailing instructions.	Cambiamento del significato dei Segnali di Regata nelle istruzioni di regata.
G006	Q&A 10-016	When sailing clubs mix responsibilities for club regattas.	Quando circoli nautici diversi condividono le responsabilità per regate di club.
B016	Q&A 10-017	Windward boat must always keep clear.	La barca al vento deve sempre tenersi discosta

G007	Q&A 10-018	Race committee procedures for sighting the starting line.	Procedure del comitato di regatta per controllare la linea di partenza.
M006	Q&A 10-019	Changing course and rule 16.	Cambio di percorso e regola 16.
B017	Q&A 10-020	Two boats tacking in the zone when another is fetching.	Due barche che virano all'interno della zona quando un'altra sta raggiungendo la boa.
G008	Q&A 10-021	When using VHF to recall boats.	L'uso del VHF per richiamare le barche.
M007	Q&A 10-022	When touching only the flag on a mark.	Quando si tocca solo la bandiera di una boa.
F011	Q&A 10-023	Resolving ties in series score when redress is involved.	Risoluzione delle parità nel punteggio di una serie quando una riparazione è coinvolta.
D006	Q&A 10-024	The rights of an OCS boat that is sailing the course.	I diritti di una barca OCS che sta compiendo il percorso
B018	Q&A 10-025	Clarifications about Mark-Room and rule 18.3.	Chiarimento sullo Spazio alla Boa e la regola 18.3
M008	Q&A 10-026	Paddle test and the exceptions in rule 42.	Test del Colpo di Pagaia e le eccezioni alla regola 42
M009	Q&A 10-027	Proper Course and sail configuration.	Giusta rotta e configurazione delle vele
J010	Q&A 10-028	Protest flag display when multiple protests in a race.	Esposizione della bandiera di protesta quando ci sono proteste multiple in una regata
J011	Q&A 10-029	Redress for incidents that happen before the warning signal.	Riparazione per incidenti che avvengono prima del segnale di avviso
J012	Q&A 10-030	About the right to appeal a measurement protest decision	Sul diritto di appellare una decisione su una protesta di stazza
J013	Q&A 10-031	Damage that is obvious to the boats	Danno che è noto alle barche
M010	Q&A 10-032	Responding as soon as possible when hailing for room to tack.	Rispondere appena possibile alla chiamata di spazio per virare
C003	Q&A 10-033	Positioning of inner limitation starting marks	Posizionamento del limite interno delle boe di partenza
G009	Q&A 10-034	4 situations about Sailing Instructions and Notice of Race: Appendices K & L	4 situazioni riguardanti le Istruzioni di Regata e il Bando: Appendici K e L
J014	Q&A 10-035	Two incidents on the water, but only one incident being protested	Due incidenti in acqua, ma solo uno viene protestato
K002	Q&A 10-036	About scoring in Team Racing.	Circa il punteggio nelle Regate di Squadra
C004	Q&A 10-037	Racing boats as obstructions on the starting line.	Barche in regata come ostacoli sulla linea di partenza

A003	Q&A 10-038	A clarification about ISAF Case 78	Chiarimento sul Caso ISAF 78
G010	Q&A 10-039	When is a signal displayed?	Quand'è che un segnale è "esposto"?
N003	Q&A 10-040	Prescriptions about the composition of a protest committee.	Prescrizioni relative alla composizione di un Comitato per le Proteste
D007	Q&A 10-041	When one Gate Mark is drifting.	Quando una boa di un cancello va alla deriva
B019	Q&A 11-001	When two boats are moving astern by backing a sail.	Quando due barche si muovono all'indietro scontrando una vela
J015	Q&A 11-002	The meaning of 'reasonable time' in rule 66.	Il significato di 'tempo ragionevole' nella regola 66
J016	Q&A 11-003	Five questions about Appendix P.	Cinque domande relative all'Appendice P
G011	Q&A 11-004	When a racing boat fails to start, without being OCS.	Quando una barca fallisce la partenza senza essere OCS
N004	Q&A 11-005	National Authority prescriptions about International Juries	Prescrizioni di una Autorità Nazionale relativamente alle Giurie Internazionali
M011	Q&A 11-006	A boat 'sailing' and a boat 'moving' – is it the same?	Una barca che 'naviga' e una che 'si muove' sono la stessa cosa?
N005	Q&A 11-007	More about national authority prescriptions about international juries.	Un'aggiunta sulle prescrizioni di una Autorità Nazionale relativamente alle Giurie Internazionali
B020	Q&A 11-008	Hailing for room to tack – and multiple obstructions.	Chiamare 'spazio per virare' – e ostacoli multipli
N006	Q&A 11-009	OA restrictions on Competitor Advertising	Restrizione delle Autorità Organizzative sulla pubblicità dei competitori
B021	Q&A 11-010	Rules involving penalties taken before the starting signal.	Regole sulle penalità fatte prima del segnale di partenza
J017	Q&A 11-011	When reopening a hearing after the event.	Quando riaprire un'udienza dopo il termine dell'evento
J018	Q&A 11-012	When facts are conclusions.	Quando i fatti sono delle conclusioni
A004	Q&A 11-013	Tactical sailing, qualifications and ISAF Case 78.	Navigazione tattica, qualifiche e Caso Isaf 78
M012	Q&A 11-014	The meaning of 'boat' as used in the Racing Rules of Sailing.	Il significato di 'barca' quando usato nel Regolamento di Regata
L009	Q&A 11-015	When equipment cannot be satisfactory repaired.	Quando un'attrezzatura non può essere riparata in modo soddisfacente

J019	Q&A 11-016	May lost glasses be considered injury or damage?	La perdita degli occhiali può essere considerata una lesione o un danno?
B022	Q&A 11-017	Causing serious damage to a boat that is a mark.	Causare un danno serio ad una barca che è una boa
G012	Q&A 11-018	Timing of individual recall signals.	Tempo per dare i segnali di richiamo
J020	Q&A 11-019	Requirements for a request for redress.	Requisiti di una richiesta di riparazione
J021	Q&A 11-020	The role and functions of a measurer or equipment inspector.	Ruolo e funzioni di uno stazzatore o di un controllore per le attrezzature
J022	Q&A 11-021	Correcting mistakes on a protest form.	Correzione degli errori in un modulo di protesta
A001	Q&A 11-022	Hindering another boat's progress in the race.	Ostacolare l'avanzamento di un'altra barca in regata
K003	Q&A 11-023	Not sailing the course correctly.	Non compiere correttamente il percorso
J023	Q&A 11-024	No redress for penalties taken.	Nessuna riparazione per penalizzazioni fatte
M013	Q&A 11-025	What constitutes class rules?	Da cosa sono costituite le regole di classe
G013	Q&A 11-026	When time limit expires but race is not abandoned.	Quando scade il tempo limite ma la regata non viene annullata
M014	Q&A 11-027	Rounding, passing or leaving a mark	Girare, passare o lasciare una boa
B024	Q&A 11-028	A right-of-way boat's obligations under rule 14	Obblighi di una barca con diritto di rotta per la regola 14
F012	Q&A 12-001	OCS and scoring	OCS e classifiche
L010	Q&A 12-002	When certificates are invalidated	Quando i certificati sono invalidi
J024	Q&A 12-003	RC as PC - conflict of interest?	CdR come CdP – conflitto di interessi?
J025	Q&A 12-004	When one boat causes contact between two others	Quando una barca causa un contatto tra altre due
B023	Q&A 12-005	Rule 18 and multiple boats	La regola 18 quando sono coinvolte più barche
C005	Q&A 12-006	When pushed over the line in a black-flag start	Se una barca è spinta oltre la linea con bandiera nera
J026	Q&A 12-007	Posting the protestor's witnesses on the notice board	Pubblicare i testimoni del protestante all'albo dei comunicati
L011	Q&A 12-008	Questions related to measurement protests	Domande relative a proteste di stazza

DelQA	Deleted Q&A's	The list of former Q&A's deleted with effect of 1 Jan 2009, 20 Apr 2008, 1 Jan 2010, 18 Nov 2011	Lista delle precedenti Q&A cancellate con effetto dal 1/1/2009, 20/4/2008, 1/1/2010, 18/11/2011
-----------------------	---------------	--	---

F001 Q&A 2001-001

Situation

A race has a time limit of two hours for the first boat to finish. The first boat finishes at 1 hour 59 minutes.

Questions

Does she finish within the time limit of rule 35 if:

1. She was scored OCS and did not return?
2. She started correctly and was later disqualified for breaking a rule?
3. She was recorded as having broken rule 30.3?

Answers

1. No. To comply with rule 35 (Time Limit), a boat must also comply with rule 28.1 (Sailing the Course) which requires her to start correctly.
2. Yes, provided the rule she broke was not rule 28.
3. Yes, provided she started in accordance with the definition Start. However, she will be disqualified in accordance with rule 30.3 and scored BFD.

Q&A 2001-001

Situazione

Una regata ha un tempo limite di due ore perché la prima imbarcazione finisca. La prima barca arriva dopo 1 ora e 59 minuti.

Domande

La barca termina entro il tempo limite della regola 35 se:

1. E' stata dichiarata OCS e non è rientrata?
2. E' partita correttamente ed è stata poi squalificata per aver infranto una regola?
3. E' stata registrata per aver infranto la regola 30.3?

Risposte

1. No. Per soddisfare la regola 35 (Tempo limite) una barca deve anche soddisfare la regola 28.1 (Compiere il percorso) cosa che richiede che parta regolarmente.
2. Sì, a meno che la regola infranta non sia la 28.
3. Sì, purché sia partita in accordo con la definizione Partenza. Tuttavia sarà squalificata secondo la regola 30.3 e il suo punteggio sarà BFD.

H001 Q&A 2002-001

Question 1

Often in large regattas a member of the international jury may be on a signal boat or finish boat as an observer. Does this break rule N1.1.

Answer 1

No.

Question 2

In events with multiple racing areas, may a member of an international jury when asked to do so by the organizing authority, assist or advise the race committee on a particular race area, without breaking N1.1, if that judge takes no part in hearing protests from that race area?

Answer 2

If asked by the race committee, the jury shall advise or assist them on any matter directly affecting the fairness of the competition. This could be done by having one member onboard the race committee signal boat. In such a case, rule N1.1 does not prohibit a member of the jury from deciding protests or requests for redress from that race course. However, when a member of the jury has been assisting or advising the race committee on a matter that is the subject of a hearing, it is advisable for that judge to serve only as a witness and not to participate in the decision, if the composition of the jury permits.

Q&A 2002-001

Domanda 1

Spesso in una regata numerosa un membro della giuria internazionale potrebbe essere su una barca del comitato (quella dei segnali o degli arrivi) come osservatore. Questo infrange la regola N1.1

Risposta 1

No.

Domanda 2

In eventi con più campi di regata, un membro di una giuria internazionale, se richiesto dalla autorità organizzatrice, può assistere o consigliare il CdR in uno dei campi di regata senza infrangere la regola N1.1?

Risposta 2

Se richiesto dal CdR la giuria può consigliare o assistere il comitato su ogni argomento riguardante la correttezza della manifestazione. Questo può essere fatto con un membro della giuria a bordo della barca comitato. In tal caso la regola N1.1 non proibisce al membro della giuria di prendere decisioni riguardo a proteste o richieste di riparazione relative a quella regata.

Tuttavia quando un membro della giuria ha assistito o consigliato il CdR su argomenti che sono oggetto di un'udienza, è consigliabile che quel giudice sia utilizzato solo come testimone e non prenda parte alla decisione finale, se la composizione della giuria lo permette.

H002 Q&A 2003-001

Question 1

When is an International Jury constituted?

Answer 1

Provided that all the requirements of rules N1.1, N1.2, and N1.3 are met, an International Jury is properly constituted when at least five members have accepted their invitations, and the judges and the organizing authority agree to the terms of service.

Question 2

Five judges are appointed to the International Jury by the organizing authority in accordance with rules N1.1, N1.2 and N1.3. Due to illness or an emergency, only four members arrive at the event. Provided that the four remaining members are from three different national authorities (or two different national authorities if the event is in Group M, N or Q), is the jury a properly constituted International Jury?

Answer 2

Yes. However, the jury would only be properly constituted if all the requirements of rule N1.5 are met. In addition to the nationality requirements, the jury must have been previously and properly constituted with at least five members, and the reason for fewer members must have been for illness or emergency.

Rule N1.5 is an emergency provision that applies only when the unusual circumstances referred to in the rule arise, and the organizing authority has not succeeded in finding a replacement. An organizing authority must continue to make every effort to appoint replacements that will bring the jury into compliance with rules N1.1, N1.2 and N1.3 from the time it becomes aware of the illness or emergency.

Q&A 2003-001

Domanda 1

Quand'è costituita una giuria internazionale?

Risposta 1

A condizione che le richieste delle regole N1.1, N1.2 e N1.3 siano rispettate, una giuria internazionale è correttamente costituita quando almeno cinque membri hanno accettato l'invito fatto loro e i giudici e l'autorità organizzatrice hanno concordato i termini del servizio.

Domanda 2

Cinque giudici sono nominati membri di una Giuria Internazionale dall'autorità organizzatrice in accordo con le regole N1.1, N1.2 e N1.3. A causa di una malattia o un'emergenza solo quattro membri sono presenti all'inizio della manifestazione. La giuria è correttamente costituita se i quattro membri rimasti appartengono a tre differenti autorità nazionali (o due se l'evento è nei Gruppi M, N o Q)?

Risposta 2

Sì. Tuttavia la Giuria sarebbe propriamente costituita solo se tutte le richieste della regola N1.5 sono rispettate. In aggiunta alle richieste di nazionalità la Giuria deve essere stata fin dall'inizio e propriamente costituita con almeno cinque membri e la ragione per accettarne un numero inferiore deve essere la malattia o un'emergenza.

La regola N1.5 è un provvedimento d'emergenza che si applica solo quando si presentano le circostanze eccezionali riportate nella regola stessa e l'autorità organizzatrice non è riuscita a trovare un sostituto. Un'autorità organizzatrice deve continuare a fare ogni sforzo per nominare sostituti che riportino la Giuria in accordo con le regole N1.1, N1.2 e N1.3 non appena viene a conoscenza della malattia o dell'emergenza.

F002 Q&A 2003-002

Situation

At the starting signal, the race committee observes three boats on the course side of the starting line. The race committee identifies Boat A and Boat B by sail number, but cannot identify the third boat. The race committee properly signals individual recall, but only the two identified boats return to start. After the race, Boat A and Boat B protest Boat C for not starting according to the definition and rule 28.1.

Based on the information in the protests, the race committee decides that the protested boat (Boat C) is the boat they could not identify at the start. Before the protests are heard, the race committee scores Boat C OCS without a hearing, in accordance with rule A5.

Question 1

Is the race committee allowed to score a boat under rule A5 after the race?

Answer 1

Yes. Under rule A5, the race committee may score a boat, or correct a score, at any time.

Question 2

May a race committee decision to score a boat OCS under rule A5 be based on observations or statements from competitors or other persons outside the race committee?

Answer 2

No rule specifically prohibits the race committee from using other evidence than its own observations when scoring a boat OCS. However, if Boat C requested redress for being scored

OCS, the protest committee would decide whether the race committee's procedure for identifying boats was proper.

Q&A 2003-002

Situazione

Al segnale di partenza il CdR osserva tre barche sul lato del percorso rispetto alla linea di partenza. Il CdR identifica le imbarcazioni A e B attraverso i loro numeri velici mentre non può identificare la terza barca. C. Il CdR correttamente segnala un richiamo individuale ma solamente le due barche identificate rientrano sulla linea di partenza. Dopo la regata le imbarcazioni A e B protestano C per non essere partita in accordo con la definizione e per aver infranto la regola 28.1.

Basandosi sulle informazioni indicate nei moduli di protesta il CdR decide che la barca protestata è quella non identificata in partenza (barca C). Prima di aprire le udienze il CdR squalifica la barca C OCS senza udienza, in accordo con la regola A5.

Domanda 1

Può il CdR dare un punteggio secondo la regola A5 dopo la regata?

Risposta 1

Sì. Secondo la regola A5 il CdR può assegnare un punteggio o correggerlo in ogni momento.

Domanda 2

Può un CdR decidere di classificare una barca OCS secondo la regola A5 basandosi su osservazioni o dichiarazioni di concorrenti o altre persone fuori dal CdR?

Risposta 2

Nessuna regola specificatamente proibisce al CdR di usare evidenze diverse dalle proprie osservazioni quando classifica una barca OCS. Tuttavia se la barca C presentasse una richiesta di riparazione per essere stata classificata OCS il comitato per le proteste potrebbe decidere se il CdR abbia utilizzato una procedura appropriata per l'identificazione delle barche.

<p>F003 Q&A 2003-004</p> <p>Situation After 3 of 22 boats had finished, a race was abandoned because of a sudden thunderstorm that seriously affected the safety of the competitors. There was no opportunity to re-sail the race.</p> <p>Question 1 Are the requirements of Rule 32.1, especially the last sentence fulfilled?</p> <p>Answer 1 Yes. The last sentence in rule 32.1 never prevents a race committee from abandoning a race under rule 32.1(b) or 32.1(e) for safety reasons.</p> <p>Question 2 Would a request for redress meet the criteria of Rule 62.1?</p> <p>Answer 2 No. In this case, there has been no improper action or omission of the race committee.</p>	<p>Q&A 2003-004</p> <p>Situazione Dopo l'arrivo di 3 barche su 22, una regata è annullata a causa di un improvviso temporale che avrebbe messo in serio pericolo i concorrenti. Non c'è poi stata nessuna opportunità di ripetere la regata.</p> <p>Domanda 1 Sono state ottemperate le richieste della regola 32.1, specialmente quella dell'ultima frase?</p> <p>Risposta 1 Sì. L'ultima frase della regola 32.1 non impedisce mai al CdR di annullare una regata, applicando la regola 32.1(b) o 32.1(e) per motivi di sicurezza.</p> <p>Domanda 2 Una richiesta di riparazione potrebbe rispettare i criteri della regola 62.1?</p> <p>Risposta 2 No. In questo caso non c'è stata nessuna azione non corretta od omissione del CdR</p>
<p>L001 Q&A 2003-007</p> <p>Question Is it legal to disconnect the headstay to gybe the boat, or is the headstay required to be attached at all times while racing?</p> <p>Answer Forestays, and headsail tacks, may be detached while racing. However, when attached, a forestay must be attached approximately on a boat's centre-line. Class rules may change rule 54 to prohibit racing with permanent rigging detached.</p>	<p>Q&A 2003-007</p> <p>Domanda E' accettabile staccare lo strallo di prua per abbattere o è richiesto che lo strallo di prua sia connesso in ogni momento della regata?</p> <p>Risposta Gli stralli e i punti di mura delle vele di prua possono essere staccati mentre si regata. Tuttavia quando sono fissati uno strallo deve essere attaccato approssimativamente su una linea mediana della barca. Le regole di classe possono modificare la regola 54 e proibire di regatare con le manovre fisse staccate.</p>

M001 Q&A 2004-006

Question

Except on a beat to windward, rule 42.3(c) permits a boat to pull the sheet or guy to initiate surfing or planing. When is a boat on a beat to windward?

Answer

The phrase 'on a beat to windward' is used in rules 18.1(a) and 42.3(c).

For the purposes of each rule, a boat is 'on a beat to windward' when her proper course is close-hauled; when she is 'beating.' Therefore, if a boat is sailing on a leg to the windward mark and the wind direction changes so that the boat's proper course to the mark is no longer close-hauled, then the boat is no longer 'on a beat to windward.'

Similarly, when a boat is sailing on a downwind leg and there is a wind shift so that it is clear the boat's proper course to the mark is close-hauled, then the boat is 'on a beat to windward'. When judging this, the last point of certainty principle is used. For example, a boat approaching a windward mark on the starboard tack layline gets a lifting shift. The judges need to be certain that the boat's proper course is no longer close-hauled before permitting 'one pump per wave'. If there is any doubt, the judgment will be that the boat is still 'on a beat to windward'.

Q&A 2004-006

Domanda

Eccettuato che su un bordo di bolina, la regola 42.3(c) permette ad una barca di cazzare la scotta od il braccio dello spy per iniziare il surfing o la planata.

Quand'è che una barca è su un bordo di bolina?

Risposta

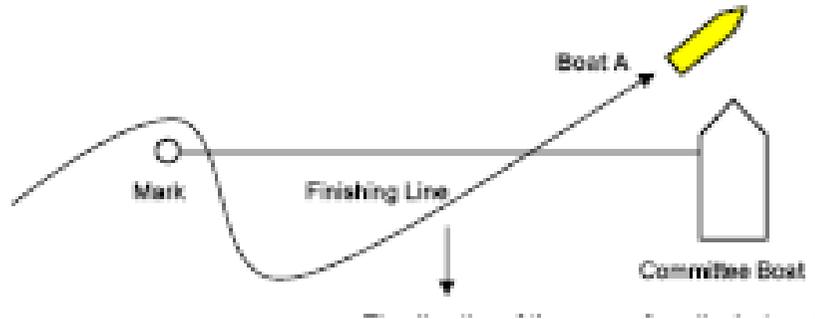
La frase "su un bordo di bolina" è usata nelle regole 18.1(a) e 42.3(c). Per lo scopo di ciascuna regola una barca è "su un bordo di bolina" quando la sua giusta rotta è di bolina stretta; quando cioè essa sta navigando verso il vento. Perciò se una barca sta navigando su un lato verso la boa al vento e la direzione del vento cambia in modo che la giusta rotta verso la boa non è più di bolina stretta allora la barca non è più "su un bordo di bolina". Allo stesso modo, quando una barca sta navigando su un lato di poppa e il vento gira in modo tale che chiaramente la giusta rotta diventa di bolina, allora la barca è "su un bordo di bolina".

Quando si devono giudicare queste situazioni si deve usare l'ultimo punto di certezza. Per esempio può accadere che una barca che si avvicina ad una boa di bolina sulla layline con mure a dritta subisca un giro di vento a destra. I giudici devono assicurarsi che la giusta rotta non sia più di bolina stretta prima di permettere una pompata per onda. Se c'è un dubbio il giudizio sarà che la barca è ancora "su un bordo di bolina".

<p>J001 Q&A 2004-008</p> <p>Situation During the starting sequence, the judges observe a boat's crew breaking rule 42. While the judges approach the boat to penalize her, the race committee signals a general recall. Approximately 15 seconds after the general recall has been signaled, the judges penalized the competitor by making a sound signal with a whistle, pointing a yellow flag at her and hailing her sail number.</p> <p>Question 1 Can the judges penalize a competitor under rule P1 after a general recall has been signaled?</p> <p>Answer 1 Provided that the breach of rule 42 occurs before the general recall is signaled, it is proper for the judges to penalize a boat as soon as possible, even if the penalty is being signaled after the general recall is signaled.</p> <p>Question 2 Does this penalty count in the numbering of protests under rule P2?</p> <p>Answer 2 Yes, see rule P3.</p>	<p>Q&A 2004-008</p> <p>Situazione Durante le procedure di partenza, i giudici osservano che un membro dell'equipaggio di una barca infrange la regola 42. Mentre i giudici si avvicinano alla barca per penalizzarla il CdR segnala un richiamo generale. Circa 15 secondi dopo il richiamo generale i giudici penalizzano il concorrente con fischio, bandiera gialla e gridando il numero velico.</p> <p>Domanda 1 Può un giudice penalizzare un concorrente dopo un richiamo generale?</p> <p>Risposta 1 Se l'infrazione alla regola 42 avviene prima del richiamo generale, il giudice può correttamente penalizzare una barca appena possibile anche se la penalità viene segnalata dopo il richiamo.</p> <p>Domanda 2 La penalità così assegnata conta nel numero delle penalizzazioni relative alla regola P2?</p> <p>Risposta 2 Si, vedi la regola P3</p>
<p>E001 Q&A 2006-002</p> <p>Question With respect to the definition <i>Racing</i>, when has a boat 'cleared' the finishing line and marks?</p> <p>Answer A boat clears the finishing line and marks when no part of her hull, crew or equipment is on the line and when neither mark is influencing her course. A boat that clears the finishing line close-hauled and continues to sail toward the finishing line pin end mark, where current sets her into the mark, is still racing and has broken 31. A boat that crosses the finishing line, sails away from the line and marks, and then later hits the finishing line mark, does not break rule 31 as she is no longer racing.</p>	<p>Q&A 2006-002</p> <p>Domanda Relativamente alla definizione "In Regata" quando una barca ha liberato la linea di arrivo e le corrispondenti boe?</p> <p>Risposta Una barca libera la linea di arrivo e le boe quando nessuna parte del suo scafo, equipaggio o attrezzatura è sulla linea e quando nessuna boa influenza più la sua rotta. Una barca che libera la linea di arrivo di bolina e continua a navigare verso il termine della linea di arrivo, dove la corrente la porta a toccare la boa, è ancora in regata ed ha infranto la regola 31. Una barca che attraversa la linea di arrivo, si allontana dalla linea e dalle boe e più tardi tocca una delle boe della linea di arrivo, non infrange la regola 31 perché non è più in regata.</p>

E002 Q&A 2006-003

Situation A



The direction of the course from the last mark

Question 1

In situation A, the race committee observes Boat A passing the pin end of the finishing line on the wrong side and then dipping below the line, finishing, and sailing into the harbor. What should the race committee do in this situation?

Answer 1

The race committee must score the boat in her finishing place because she complied with the definition Finish. The race committee should protest Boat A for breaking rule 28. After crossing the finishing line, a boat may correct an error in sailing the course made at the finishing line, but if she does not, she must be scored as finished when she first crossed.

Question 2

Does the race committee need to remain on station until after the race time limit in case Boat A returns to correct her error?

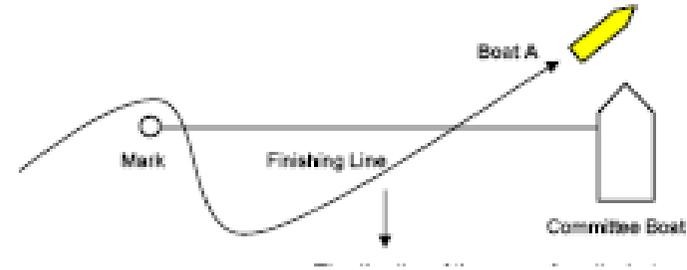
Answer 2

No, unless it is likely that Boat A will return to correct her error and finish within the time limit.

Situation B

Q&A 2006-003

Situazione A



Direzione del percorso dall'ultima boa

Domanda 1

Nella situazione A il CdR osserva la barca A passare la boa sinistra della linea di arrivo dalla parte sbagliata poi scendere sotto la linea, arrivare e dirigersi a terra.

Cosa dovrebbe fare il CdR in questa situazione?

Risposta 1

Il Cdr deve classificare la barca nella sua posizione di arrivo in quanto ha ottemperato alla definizione di arrivo. Poi dovrebbe protestare la barca A per aver infranto la regola 28. Dopo aver passato la linea di arrivo una barca può correggere un errore di percorso fatto sulla linea di arrivo ma se non lo fa deve essere classificata come arrivata quando passa la linea per la prima volta.

Domanda 2

Il CdR deve restare sull'arrivo fino al termine del tempo limite nel caso che la barca A ritorni per correggere l'errore?

Risposta 2

No, a meno che sia possibile che la barca A ritorni per correggere il suo errore entro il tempo limite della regata

Situazione B

Situation B



The direction of the course from the last mark

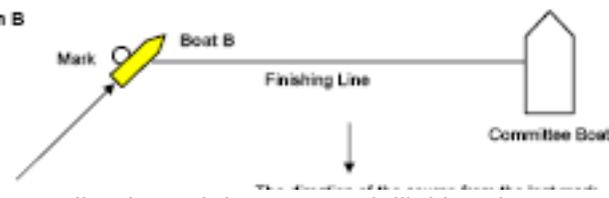
Question 3

In Situation B, the race committee observes Boat B breaking rule 31 as she crosses the finishing line. Boat B does not take a penalty and sails home. What should the race committee do?

Answer 3

The race committee must score Boat B in her finishing place when she first crossed the finishing line. See the definition Finish. The race committee may protest the boat for breaking rule 31. See rule 60.3.

Situation B



direzione del percorso dall'ultima boa

Domanda 3

Nella situazione B il CdR osserva la barca B infrangere la regola 31 quando taglia la linea di arrivo. La barca B non si penalizza e torna a terra. Cosa dovrebbe fare il CdR?

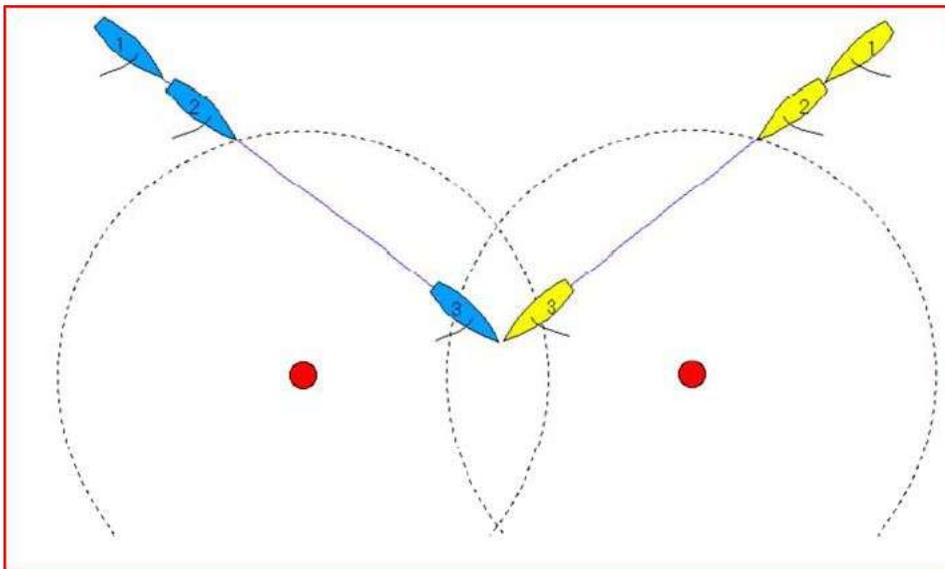
Risposta 3

Il CdR deve classificare B nella sua posizione di arrivo al momento in cui ha tagliato la linea per la prima volta (vedi la definizione di Arrivo); poi il CdR può protestare la barca per aver infranto la regola 31 (vedi regola 60.3).

B001 Q&A 2006-005

Situation

Two catamarans on opposite tacks both sailing a downwind leg on reaching angles were approaching the gate heading for different marks. They reached the gate at the same time and collided in the middle. At that moment the gate was less than 6 hull lengths wide and the boats were in both circles at the same time.



Question 1

What rules do apply and how to decide?

Answer 1

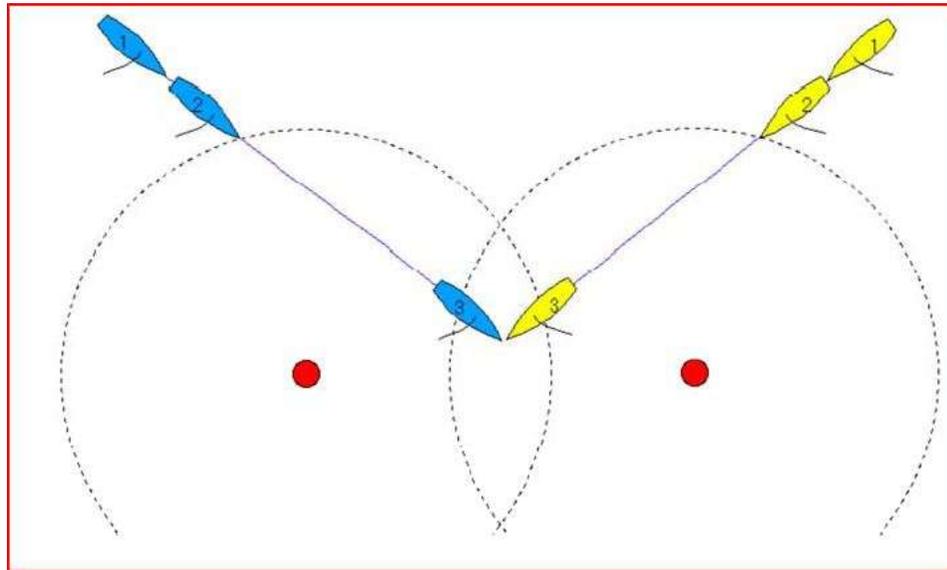
Boats that are sailing to different gate marks are not leaving the same mark on the same side. However, whether or not rule 18 applies, rules 10 and 14 continue to apply. Blue must keep clear of Yellow, and both boats must avoid contact.

Question 2

Q&A 2006-005

Situazione

Due catamarani naviganti su mure opposte entrambi su un lato di poppa e con andatura al lasco, stavano raggiungendo il cancello diretti verso boe differenti. Hanno raggiunto il cancello nello stesso tempo ed hanno avuto un contatto nel mezzo del cancello. In quel momento il cancello era largo meno di 6 lunghezze e le imbarcazioni erano nello stesso tempo all'interno dei cerchi (delle tre lunghezze).



Domanda 1

Quale regola si applica e cosa si decide?

Risposta 1

Le barche che stanno navigando verso boe diverse di un cancello non stanno lasciando la stessa boa dalla stessa parte. Tuttavia, sia che si applichi la regola 18 oppure no, le regole 10 e 14 continuano ad essere applicabili. Il Blu deve tenersi discosto dal Giallo ed entrambe le imbarcazioni devono evitare il contatto.

Domanda 2

Could a gate which is less than 6 hull lengths wide be considered as an improper action of the Race Officer?

Answer 2

The width of a gate does not necessarily constitute an "improper" race committee action. Factors such as the size of the fleet, type of boats, wind conditions, sea state, current and water depth must be considered. A "perfectly set" gate may become less-than desirable due to changing conditions, often too late to make any corrections. Even if there was an "improper" action by the race committee in this case, that action did not significantly worsen the boat's score through no fault of her own. The race committee's actions did not prevent the boat from avoiding the collision.

Potrebbe un cancello di larghezza inferiore alle 6 lunghezze essere considerata una azione non corretta del CdR?

Risposta 2

La larghezza di un cancello non costituisce necessariamente una azione "non corretta" del CdR. Si devono considerare fattori come la dimensione della flotta, il tipo di imbarcazione, le condizioni del vento, lo stato del mare, la corrente e la profondità dell'acqua; un cancello posizionato perfettamente può diventare meno che accettabile a causa di un cambio delle condizioni, spesso troppo tardi per poter effettuare qualsiasi correzione. Anche se in questo caso c'è stata una azione non corretta del CdR, tale azione non ha significativamente peggiorato il punteggio delle barche a causa dell'azione stessa. L'azione del CdR non impediva alle barche di evitare la collisione.

F004 Q&A 2007-001

Situation

A regatta is held over two days, with five races scheduled and one drop race if five races are completed. On the first day, only Race 1 is completed and Boat A finishes in second place. On the second day, Boat A finishes fifth in Race 2. Before the start of Race 3, A collides with B and is unable to compete in all the remaining races due to the damage. She protests B and requests redress. The protest committee finds that A is entitled to redress under rule 62.1(b). The protest committee awards A average points according to A10(b) for races 3 and 4. A scores DNC in Race 5, but discards that score and is placed first in the total score. Therefore, A wins the regatta, having competed in only two out of five races.

Question 1

Did the protest committee make an error?

Answer 1

Yes. Although the protest committee did not break any rule, its decision in awarding the redress was not the fairest arrangement for all boats affected. In this case, allowing a boat to use average scores for half of the counting races in the series is not fair to the other boats.

Question 2

What would have been a more fair redress decision?

Answer 2

The protest committee should ensure that out of the counting races in a boat's series score, the majority of scores are based on finishing positions in completed races. Different situations may require different redress to be granted. One possible suggestion in this particular case is that the protest committee could have awarded redress only for the race where the collision took place.

Q&A 2007-001

Situazione

Una regata si svolge in due giornate con cinque regate previste e uno scarto dopo la quinta gara. Nella prima giornata viene disputata solo una prova e la Barca A termina al secondo posto. Nel secondo giorno la Barca A termina quinta nella seconda prova ; prima della partenza della terza regata, A collide con B e non può gareggiare in tutte le altre prove a causa del danno. A protesta B e fa richiesta di riparazione. Il CdP decide che A ha diritto a riparazione in base alla regola 62.1(b) e le concede la media dei punti secondo la regola A10(b) per le regate 3 e 4; A viene classificata DNC per la quinta prova. Questo risultato viene scartato ed A risulta prima nella serie di prove. Perciò A vince la regata avendo completato solo due prove su cinque.

Domanda 1

Il CdP ha commesso un errore?

Risposta 1

Sì. Anche se il CdP non ha infranto alcuna regola la sua decisione su come dare riparazione non è stata la più corretta riguardo a tutte le barche interessate. In questo caso permettere ad una barca di avere un punteggio medio per metà delle prove che contavano della serie non è stato corretto per le altre imbarcazioni.

Domanda 2

Quale riparazione sarebbe stata più giusta?

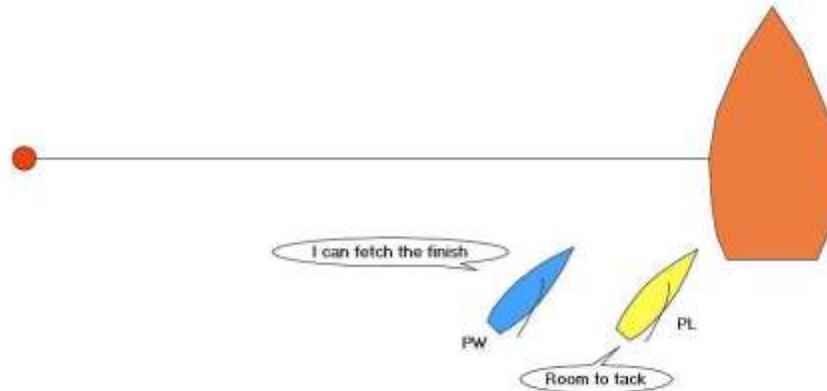
Risposta 2

Il CdP dovrebbe assicurarsi che le classifiche di una barca relativamente alle prove valide siano basate su posizioni di arrivo di regate completate. Situazioni differenti potrebbero richiedere decisioni diverse di riparazione. Un possibile suggerimento in questo caso particolare potrebbe essere che il CdP avrebbe potuto dare riparazione solo per la prova in cui è avvenuto l'incidente.

E003 Q&A 2007-003

Situation

PW and PL approach the committee boat that is also a finishing mark. PW can fetch the finish, but she can't fetch the bow of the race committee boat. PL hails to PW for room to tack. PW replies: "I can fetch the finish!"



Question 1

For the purpose of rule 20.3, when shall PL not hail for room to tack?

- (a) When PW is fetching the finishing line (but not the race committee boat); or
- (b) When PW can fetch the race committee boat.

Answer 1

(b) PL shall not hail when PW can fetch the race committee boat. The Mark in this question is a race committee boat from which the finishing line extends.

Question 2

Did rule 20.1 apply?

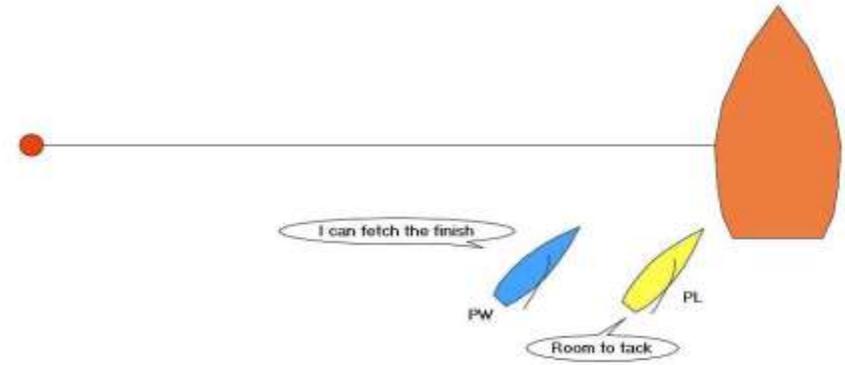
Answer 2

Yes.

Q&A 2007-003

Situazione

PW e PL si stanno avvicinando alla barca comitato che è anche boa di arrivo. PW può raggiungere la linea ma non può raggiungere la prua della barca comitato. PL chiama a PW spazio per virare. PW risponde "io posso raggiungere la linea di arrivo!"



Domanda 1

Secondo la regola 20.3 quand'è che PL non deve chiamare spazio per virare ?

- a) Quando PW può raggiungere la linea di arrivo (ma non la barca comitato); o
- b) Quando PW è in grado di raggiungere la barca comitato?

Risposta 1

- (b) PL non dovrà chiamare quando PW può raggiungere la barca comitato.

La boa in questione è una barca comitato da cui si estende la linea di arrivo.

Domanda 2

Si applica la regola 20.1?

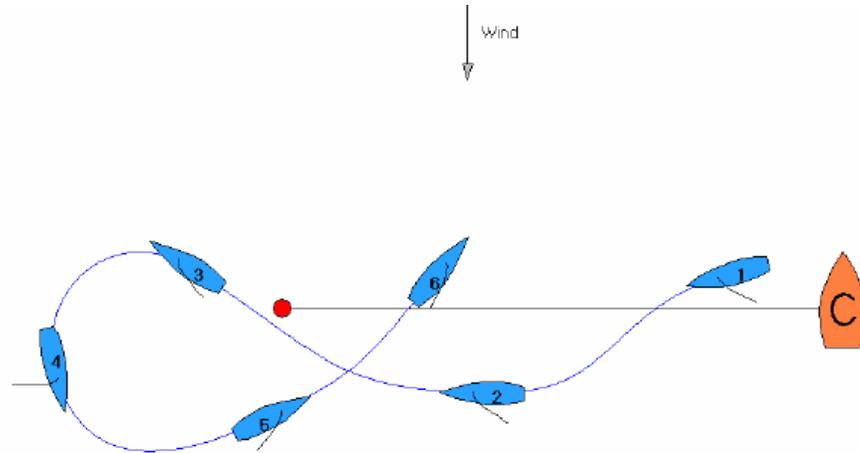
Risposta 2

Si

C001 Q&A 2007-004

Situation

Rule 30.1 (Round-an-End Rule) applies. 50 seconds before the start, a boat is on the course side of the line. She then sails as shown on the diagram and crosses the extension of the starting line from the course side to the pre-start side (between situations 3 and 4).



Question

Has the boat complied with the requirements of rule 30.1?

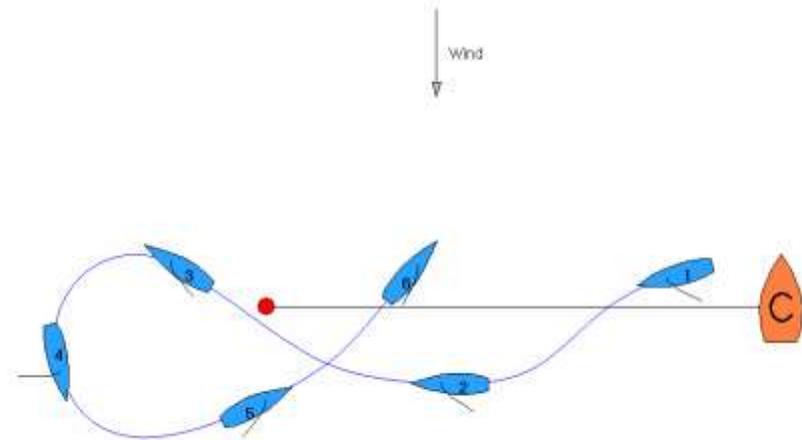
Answer

Yes. Rule 30.1 requires that the boat cross an extension of the starting line from the course side to the start side before she starts, and she meets this requirement.

Q&A 2007-004

Situazione

Si applica la regola 30.1 (regola di girare intorno ad un estremo). 50 secondi prima della partenza, una barca è sul lato del percorso della linea. Poi naviga come da diagramma e attraversa l'estensione della linea di partenza dal lato del percorso verso l'area di pre-partenza (situazioni 3 e 4).



Domanda

La barca ha rispettato le richieste della regola 30.1?

Risposta

Sì. La regola 30.1 richiede che la barca attraversi l'estensione della linea di partenza dal lato del percorso fino al lato di partenza prima di partire, e la barca ha rispettato questa richiesta.

<p>J002 Q&A 2007-006</p> <p>Question May a race committee or protest committee satisfy its obligation under rule 61.1 to notify the boat of a protest by informing the boat's coach, rules advisor or other representative?</p> <p>Answer When a boat has registered a coach, rules advisor or other representative or when a person is clearly representing a boat, the race committee or protest committee complies with its obligations in rule 61.1(b) or (c) to inform the boat of the protest when it informs the representative.</p>	<p>Q&A 2007-006</p> <p>Domanda Può un CdR o un CdP soddisfare il suo obbligo di informare il protestato secondo la regola 61.1 informando l'allenatore, il consigliere del regolamento o un altro rappresentante?</p> <p>Risposta Quando una barca ha registrato un allenatore, un consigliere del regolamento o un altro rappresentante o quando una persona chiaramente rappresenta una barca il CdR o il CdP soddisfano il loro obbligo, secondo la regola 61.1 (b) o (c) di informare la barca di una protesta quando informano la persona che la rappresenta.</p>
<p>F005 Q&A 2008-001</p> <p>Question The Notice of Race states the Racing Schedule as follows:</p> <p>Day 1 – Race 1 and 2 Day 2 – Race 3 and 4 Day 3 – Race 5 and 6</p> <p>The weather conditions are not suitable for racing on Day 1. Therefore the first race will be sailed on Day 2. Will the series start with Race 1 or with Race 3?</p> <p>Answer Unless the race committee post a proper notice on the official notice board stating that Races 1 and 2) are abandoned and will not be re-sailed, or the Sis make some other provision, then the series should continue with Race 1.</p> <p>It is generally accepted best practice to sail races in the original sequence unless there is a good reason to do otherwise. Typically this will be when different courses, or special races, are specified within the event.</p>	<p>Q&A 2008-001</p> <p>Domanda Il Bando di Regata stabilisce che le regate vengano programmate nel modo seguente: Giorno 1 – Regata 1 e 2 Giorno 2 – Regata 3 e 4 Giorno 3 – Regata 5 e 6</p> <p>Le condizioni meteo non permettono di effettuare alcuna gara nel Giorno 1; pertanto la prima regata sarà fatta il Giorno 2. La serie inizierà con la regata 1 o 3?</p> <p>Risposta A meno che il CdR non esponga un avviso appropriato sul tabellone ufficiale degli avvisi che stabilisca che le Regate 1 (e 2) sono annullate e non saranno ripetute, o che le istruzioni di regata non prevedano diversamente, allora la serie dovrebbe continuare con la Regata 1. E' generalmente accettato come buona pratica effettuare le gare nella sequenza originale a meno che non ci sia una buona ragione per fare altrimenti. Questo potrebbe accadere quando per l'evento siano specificati percorsi differenti o regate speciali.</p>

E004 Q&A 2008-002

Question 1

With respect to the definition Finish, does the condition "in normal position" refer also to the hull?

Answer 1

No, the normal position refers to crew or equipment only. The commas before and after "or crew or equipment in normal position" limit the normal-position requirement only to the crew and equipment.

Question 2

With respect to the definition Finish, the Terminology paragraph of the Introduction and the second part of rule 47.2, does a capsized boat correctly finish if she crosses the finishing line when:

- a) all of the crew members are (somehow) on board even though the boat is capsized,
- b) some of the crew members are not on board but are very close to the boat and trying to straighten it out , and
- c) some of the crew members are not on board because they have become disconnected from the boat and its equipment, but are swimming to reach the capsized boat?

Answer 2

Yes. It is normal for dinghies to capsize and therefore a capsized dinghy and its crew in the water are in a normal position. It follows that a boat finishes correctly in all of the conditions stated in the question.

Also, the boat does not break rule 47.2 while the crew are making all reasonable attempts to recover the boat and get back on board provided they are not making any attempt to progress the position of the boat in the race. If they attempt to 'swim' the boat across the finishing line, they would break both rule 47.2 and rule 42.1, and possibly rule 2.

Q&A 2008-002

Domanda 1

Rispetto alla definizione di "Arrivo" la condizione "in posizione normale" si riferisce anche allo scafo?

Risposta 1

No, la posizione normale si riferisce solamente all'equipaggio o all'attrezzatura; le virgolette prima e dopo "o l'equipaggio o l'attrezzatura in posizione normale" limitano le richieste di posizione normale solo all'equipaggio e all'attrezzatura.

Domanda 2

Rispetto alla definizione di Arrivo, al paragrafo Terminologia dell'introduzione e alla seconda parte della regola 47.2, una barca scuffiata arriva correttamente se attraversa la linea di arrivo quando:

- a) tutti i membri dell'equipaggio sono (in qualche modo) a bordo anche se la barca è scuffiata,
- b) qualche membro dell'equipaggio non è a bordo ma molto vicino alla barca tentando di raddrizzarla, e
- c) qualche membro dell'equipaggio non è a bordo perché sono staccati dalla barca e dalla sua attrezzatura ma sta nuotando per raggiungerla?

Risposta 2

Si. E' normale che le derive scuffino e perciò una deriva scuffiata e il suo equipaggio in acqua sono in posizione normale. Ne segue che una barca arriva correttamente in tutte le condizioni indicate nella domanda.

In aggiunta, la barca non infrange la regola 47.2 se l'equipaggio sta facendo tutti i ragionevoli tentativi di raddrizzare la barca e tornare a bordo, a meno che non tentino di far avanzare la posizione della barca nella regata. Se tentassero nuotando di far avanzare la barca attraverso al linea di arrivo infrangerebbero la regola 47.2, la regola 42.1 e forse anche la regola 2.

F006 Q&A 2008-003

Question

A yacht believes that she had broken a rule and retired after finishing (RAF). Subsequently, she discovers that she had not in fact broken a rule and asked for her retirement to be rescinded.

May the race committee re-score the yacht in her finishing position?

Answer

The Racing Rules of Sailing are silent with regard to the right of a boat to rescind her retirement, if the race committee are compelled to act on such notification and if there is any time limit for such actions.

As the rules do not prohibit such action, a boat may notify the race committee that she rescinds her retirement. The race committee may reinstate the boat and adjust the score of all boats affected by this notification.

In the event that another boat did not lodge or withdrew an otherwise valid protest based on the original retirement of the boat, the protest committee should extend the time limit and hear the protest.

If the boat did not act in good faith, such as, attempting to avoid being protested by first retiring and then rescinding that retirement, she breaks rule 2, Fair Sailing. Her breach may even be a gross breach of sportsmanship and justify a hearing under rule 69.

If the race committee did not reinstate her finishing position and she requests redress, the protest committee should consider if the original retirement was her own fault and if her action to rescind the retirement was timely. Especially if the retirement is rescinded after the end of the protest time limit, they may conclude that the race committee have made no error and they may also find that the score of RAF was not 'through no fault of her own' and refuse the request.

If the race committee do reinstate the boat and other boats in the fleet request redress then any such request should be refused as there is no error by the race committee.

Q&A 2008-003

Domanda

Una barca ritiene di aver infranto una regola e si ritira dopo l'arrivo (RAF). In seguito si rende conto che la regola effettivamente non era stata infranta e chiede che il suo ritiro sia annullato. Il CdR può riclassificare la barca nella sua posizione di arrivo?

Risposta

Il Regolamento di Regata (RRS) non parla della possibilità di annullare un ritiro, non cita se il CdR possa agire in tal senso e se ci sia qualche tempo limite per farlo.

Poiché le regole non proibiscono questa azione una barca può notificare al CdR che intende annullare il suo ritiro. Il Comitato può riclassificare la barca e riaggiustare la classifica di tutte le barche interessate da questa notifica. Nel caso che un'altra barca non abbia presentato o ritirato una protesta valida riferentesi al motivo originale del ritiro, il CdP dovrebbe estendere il tempo limite delle proteste e tenere l'udienza.

Se la barca non ha agito in buona fede, per esempio tentando di non essere protestata prima ritirandosi e poi annullando il ritiro, essa infrange la regola 2 (Corretto Navigare). La sua scorrettezza può essere perfino una violazione della correttezza sportiva e giustificare un'udienza per violazione della regola 69.

Se il CdR decide di non classificare la barca nella sua posizione di arrivo ed essa chiede riparazione, il CdP dovrebbe considerare se il suo ritiro originale è stato un errore e se l'azione di chiedere l'annullamento del ritiro è stato chiesto in tempo. Specialmente se questo è avvenuto dopo lo scadere del tempo limite per le proteste il CdP potrebbe concludere che il CdR non ha commesso nessun errore e potrebbe anche stabilire che la classifica RAF era dovuta ad un suo errore e quindi rifiutare la richiesta.

Se il CdR dovesse riclassificare la barca e se altre imbarcazioni della flotta chiedessero riparazione, allora tale richiesta dovrebbe essere rigettata poiché non c'è stato nessun errore da parte del CdR.

<p>L002 Q&A 2008-004</p> <p>Question 1 Can the Yngling gybing line be considered 'the sheet' referred to in 42.3(c)?</p> <p>Answer 1 The gybing line permitted by Yngling class rules is not 'the sheet' referred to in RRS 42.3(c).</p> <p>Question 2 If the answer to Domanda 1 is 'yes' would the same answer apply if the traveller or vang was used to pump the mainsail?</p> <p>Answer 2 Not applicable</p>	<p>Q&A 2008-004</p> <p>Domanda 1 La cima di assistenza alla strambata degli Yngling può essere considerata la "scotta" di cui alla regola 42.3(c)?</p> <p>Risposta 1 La cima di assistenza alla strambata permessa dalle regole di classe degli Yngling non è la "scotta" cui si riferisce la regola 42.3(c).</p> <p>Domanda 2 Se la risposta alla domanda 1 è "sì" si potrebbe applicare lo stesso concetto se il trasto di randa o il vang fossero usati per pompare con la randa?</p> <p>Risposta 2 Non applicabile</p>
<p>L003 Q&A 2009-001</p> <p>Question: A supplier claims that application of its product "...has reduced the residual resistance, associated with drag viscous resistance, by 6%." Once applied, this "wax" will last about 60-80 hours of sailing. Is the use of this product is allowed under the racing rules?</p> <p>Answer: Yes. Rule 53 prohibits the specific action of releasing a substance into the water while racing. Using a preparation prior to racing that is removed by the water contact with the hull does not break rule 53. Consideration of class rules may result in different answers.</p> <p>Note: <ul style="list-style-type: none"> • The name of the product has been removed from this Q&A and is not an endorsement of any product, rather an interpretation of rule 53 in regards to surface finishes that erode. • This answer has been prepared in consultation with the ISAF Technical Department. </p>	<p>Q&A 2009-001</p> <p>Domanda: Un fornitore dichiara che il suo prodotto..."riduce la resistenza residua, associata alla resistenza di viscosità del 6%". Una volta applicata questa cera dura circa 60-80 ore di navigazione. E' possibile usare questo prodotto secondo le RRS?</p> <p>Risposta Sì. La regola 53 proibisce la specifica azione di rilasciare una sostanza nell'acqua mentre si regata. L'uso di una preparazione prima di gareggiare che viene rimossa dal contatto dello scafo con l'acqua non viola la regola 53. Regole di classe possono dare indicazioni differenti.</p> <p>Nota: <ul style="list-style-type: none"> • Il nome del prodotto è stato rimosso da questa Q&A e non si riferisce ad alcun prodotto, piuttosto è una interpretazione della regola 53 in relazione a finiture di superficie che si consumano. • Questa risposta è stata preparata dopo consultazione con il Dipartimento Tecnico ISAF. </p>

F007 Q&A 2009-002

Situation

In a championship, there were 47 entries received, 44 paid but only 40 boats were present on site, had their equipment inspected and were scored at least once in a race (even if only as DNF...)

In Appendix A4.2, boats are "scored points for the finishing place one more than the number of boats entered in the series".

The organising committee calculated scores based on 44 boats entered, and rejected the request of the class to score based on 40 boats entered. This affects the ranking of several competitors.

Question 1:

Does it comply with Appendix A to score 44 boats when only 40 were on site and passed the equipment control?

Answer 1:

For the purposes of rule A4.2, the number of boats entered in a series is the number of boats that have complied with the eligibility and entry requirements stated in the notice of race. Rule 75 refers. Any boat whose entry has been rejected or cancelled in accordance with rule 76 shall be deducted from this number.

Question 2:

In case of a split into Gold and Silver is it correct to use 44 boats (i.e. 22 in Gold and 22 in Silver)? This would create a Gold Fleet with 22 and a Silver Fleet with 18 boats?

Answer 2:

The Racing Rules of Sailing do not state any requirement for a split of the entries into two or more fleets. There is guidance in the optional appendix LE. Any split is entirely a matter for sailing instructions and should be described in detail there.

Q&A 2009-002

Situazione

In un campionato ci sono 47 iscrizioni previste, 44 pagate ma solo 40 barche sono presenti all'evento, i loro equipaggi sono stati ispezionati e sono state classificate almeno in una regata (anche se solo come DNF). L'Appendice A4.2 stabilisce che "... i punti corrispondenti ad una posizione di arrivo un posto in più del numero totale degli iscritti alla serie." Il comitato organizzatore calcolava il punteggio basandosi su 44 barche e rigettava la richiesta della classe di classificare in base alle 40 barche in gara. Questo influenzava la posizione di parecchi concorrenti.

Domanda 1

Si conforma all'Appendice A classificare 44 barche quando solo 40 sono presenti ed hanno passato il controllo di stazza?

Risposta 1

Allo scopo della regola A4.2, il numero di barche che entrano in una serie sono quelle che rispondono alle richieste di eleggibilità e di iscrizione stabilite nel bando di regata. Si applica la regola 75. Qualsiasi barca che sia stata respinta o cancellata in accordo alla regola 76 sarà sottratta da questo numero.

Domanda 2

In caso di suddivisione della flotta in due batterie (Gold e Silver) è corretto usare 44 barche (cioè 22 in Gold e 22 in Silver)? Questo determinerebbe una flotta Gold con 22 barche ed una Silver con 18.

Risposta 2

Il Regolamento di Regata non dà alcun criterio di divisione di una flotta in batterie. Esiste una guida opzionale nella appendice L. Qualsiasi divisione è interamente argomento per le istruzioni di regata e dovrebbe essere descritto in dettaglio in quella sede.

M002 Q&A 2009-003

Question:

Where is the starting area, how big is it, when does it exist and when does it cease to exist?

Answer:

The sailing instructions may define the starting area for a particular event, and may place restrictions on entering it. When the term is not explained in the sailing instructions, it has the meaning 'ordinarily understood in nautical or general use' (See Introduction to the Racing Rules of Sailing). The 'starting area' will normally be the area where boats will sail between their preparatory signal and starting signal.

When all boats in all the starts in a starting sequence have started and left the area around the starting line, the starting area ceases to exist unless something else is written into the rules for the event or races have been abandoned.

Q&A 2009-003

Domanda:

Dove si trova l'area di partenza? Quanto è estesa e quando cessa di esistere?

Risposta

Le Istruzioni di Regata possono definire l'area per un particolare evento e possono disporre restrizioni per entrarvi. Quando nelle Istruzioni non c'è spiegazione il significato è quello genericamente inteso nell'uso nautico o generale (vedi l'Introduzione al Regolamento di Regata). L'Area di Partenza sarà normalmente l'area dove le barche dovranno navigare tra il loro segnale preparatorio e quello di partenza.

Quando tutte le barche di tutte le partenze in una sequenza sono partite ed hanno lasciato l'area intorno alla linea di partenza, questa cessa di esistere a meno che qualcosa di diverso non sia scritto nelle regole che governano l'evento o le regate non siano annullate.

B002 Q&A 2009-004

Question 1:

W gets increasingly closer to L. They are overlapped on the same tack. There is no contact. L protests under rule 11. In deciding whether W has kept clear, how is the protest committee to decide whether contact after a hypothetical course change by L is 'immediate'? A very gentle change of course might not result in contact for several seconds. A substantial movement of the helm might result in contact in less than a second.

Answer 1:

The protest committee should consider facts, such as distance between the boats, wind and sea conditions and the manoeuvrability of the boats, to decide if W kept clear. The shorter the time between L's change of course and contact, or the risk thereof, the more likely W did not keep clear at the time of L's change of course.

Question 2:

W gets increasingly closer to L. They are overlapped on the same tack. L changes course, and there is contact. L protests under rule 11, and W protests under rule 16.1. The protest committee decides that the contact was immediate. What is the decision?

Answer 2:

When there was (immediate) contact W failed to keep clear as per the definition. The decision will be to disqualify W for breaking rule 11.

When L changed course, she had an obligation under rule 16.1 to give W room to keep clear. If W had room to increase the separation between the boats, but made no attempt to do so, then L had complied with rule 16.1

Q&A 2009-004

Domanda 1:

W si avvicina sempre più a L. Si ingaggiano sulle stesse mura. Non c'è contatto. L protesta per la regola 11. Nella decisione se W si è tenuto discosto, come fa il CdP a decidere se un ipotetico cambio di rotta da parte di L produce un contatto 'immediato'? Un cambio di rotta lento può non risultare in un contatto per vari secondi. Un movimento deciso del timone potrebbe risultare in un contatto in meno di un secondo.

Risposta 1

Il CdP dovrebbe considerare i fatti, come la distanza tra le barche, il vento, le condizioni del mare e la manovrabilità delle barche per decidere se W si è tenuto discosto. Più breve è il tempo tra il cambio di rotta di L e il contatto, o un rischio di contatto, più probabile è che W non si sia tenuto discosto quando L ha cambiato rotta.

Domanda 2

W si avvicina sempre più a L. Si ingaggiano sulle stesse mura. L cambia rotta e c'è contatto. L protesta per la 11 e W protesta per la 16.1. Il CdP decide che il contatto è stato immediato. Qual è la decisione?

Risposta 2

Quando c'è stato un contatto immediato, W non si è tenuto discosto per definizione. La decisione sarà di squalificare W per infrazione della regola 11.

Quando L cambia rotta essa ha l'obbligo per la regola 16.1 di dare spazio a W per tenersi discosto. Se W aveva spazio per aumentare la separazione delle barche, ma non ha fatto nessun tentativo per farlo, allora L ha ottemperato alla regola 16.1.

E005 Q&A 2009-005

Question 1

Based on the facts described in Case 45, would the decision of the protest committee be different, if X had lodged -parallel to its request for redress- a valid protest against Y and all other "hookfinishing" boats for breaking rule 28.1, with special regard to the "string rule" and the word "finish" in the first sentence of the rule?

Answer 1

The protest committee could have disqualified all boats that complied with the invalid sailing instruction, and then initiated redress for them based on their score being made significantly worse by the improper action of the race committee in altering a definition in the sailing instructions.

Complying with the invalid sailing instruction led them to break rule 28.1 by failing to finish in accordance with the definition, and their action was therefore through no fault of their own.

Question 2

Would it be correct to say that Y and all "hook-finishing" boats cannot be exonerated for breaking rule 28.1, because they were not compelled by another boat to break the rule, as required by rule 64.1(c)?

Answer 2

Yes, the boats cannot be exonerated. However, they can be given redress as they were misled by the improper action of the race committee.

Question 3

If the protest committee decided that all the mentioned boats should to be disqualified for breaking rule 28.1, could they have requested redress under rule 62.1, or would it be their own fault as they should have known that the SI was invalid because it changed the definition "finish"?

Answer 3

The boats could have requested redress - see answer to Q1 above.

Q&A 2009-005

Domanda 1

Basandosi sui fatti descritti nel Caso 45, la decisione del CdP sarebbe stata diversa se X avesse presentato, in parallelo alla sua richiesta di riparazione, una protesta valida contro Y e tutte le altre barche che hanno terminato la regata "a gancio" per aver infranto la regola 28.1, specialmente riguardo alla 'regola del filo' e alla parola 'arrivo' nella prima frase della regola?

Risposta 1

Il CdP potrebbe aver squalificato tutte le barche che si sono attenute alle istruzioni di regata non valide e quindi iniziare una riparazione per esse basata sul fatto che il loro punteggio è stato significativamente peggiorato da una azione impropria del CdR alterando una definizione nelle istruzioni di regata.

Attenendosi a istruzioni non corrette esse hanno infranto la regola 28.1, terminando in disaccordo con la definizione 'arrivo' e perciò non sono colpevoli della loro azione.

Domanda 2

Sarebbe corretto asserire che Y e tutte le barche che hanno terminato 'a gancio' non possono essere esonerate dall'infrazione alla regola 28.1, perché non costrette ad infrangere la regola da un'altra barca, come richiesto dalla regola 64.1(c)?

Risposta 2

Sì, le barche non possono essere esonerate. Tuttavia hanno diritto a riparazione in quanto sono state ingannate da una azione impropria del CdR.

Domanda 3

Se il CdP decidesse che tutte le barche menzionate dovessero essere squalificate per infrazione della regola 28.1, esse avrebbero potuto richiedere riparazione per la 62.1, oppure sarebbe stata solo una loro colpa perché avrebbero dovuto sapere che le IdR erano sbagliate in quanto cambiavano la definizione 'arrivo'?

Risposta 3

Le barche potevano richiedere riparazione, vedi la risposta alla domanda 1 sopra.

F008 Q&A 2009-006

Situation

In a race all boats sailed the wrong course. Rather than sailing a trapezoid inner course as signalled by the race committee, all boats sailed an outer course. After the finish, the race committee protested the entire fleet. The protest committee found that none of the boats had sailed the course and disqualified all of the boats under rule 28.1.

Question

Should the race have been scored with all boats receiving a DSQ or should it have been abandoned?

Answer

There was a valid protest and the protest committee found as a fact that none of the boats had sailed the course in compliance with rule 28.1. Rule 90.3(a) allows a race to be scored only "... if one boat sails the course in compliance with rule 28.1 and finishes within the time limit...". As rule 90.3(a) prohibits the race from being scored the protest committee must abandon the race instead of disqualifying the boats.

Q&A 2009-006

Situazione

In una regata tutte le barche hanno compiuto un percorso sbagliato. Invece di compiere il lato interno di un trapezoide tutte le barche hanno fatto il lato esterno. Dopo l'arrivo il CdR ha protestato l'intera flotta. Il CdP ha confermato che nessuna imbarcazione aveva compiuto il percorso ed ha squalificato tutte le barche per la regola 28.1.

Domanda

Nella regata si sarebbero dovute classificare tutte le barche DSQ o si sarebbe dovuto annullare la prova?

Risposta

C'è stata una protesta valida e il CdP ha verificato il fatto che nessuna imbarcazione ha compiuto il percorso in accordo con la regola 28.1. La regola 90.3(a) afferma che una regata viene classificata solo "...se una barca ha compiuto il percorso in accordo con la regola 28.1 e termina entro il tempo limite...". Secondo la regola 90.3(a) non si dovrebbe classificare questa prova per cui il CdP deve annullarla invece di squalificare le barche.

L004 Q&A 2009-007

The following Questions have been answered without reference to any class rule. Consideration of class rules may result in different answers.

Question 1

Will any rope which is only used to support the hiking of a competitor be considered as a hiking strap as per rule 49.1?

Answer 1

No. However a rope used as described above would be a device as referred to in rule 49.1.

Question 2

Is it possible that a competitor uses more than one hiking strap at the same time?

Answer 2

Yes. In many boats the crew can use the toe/foot straps provided on either side of the boat at the same time. Class rules may restrict this activity.

Question 3

Will the device as shown in the picture below be considered as a hiking strap as per rule 49.1?



Answer 3

Q&A 2009-007

Le risposte alle seguenti domande sono state date senza alcun riferimento a regole di classe esistenti. Risposte diverse possono risultare dalle regole di classe.

Domanda 1

Qualsiasi cima che sia usata per trattenere fuori bordo il competitore può essere considerata una cinghia fermapiedi secondo la regola 49.1?

Risposta 1

No. Tuttavia una cima usata come descritto sopra dovrebbe essere una attrezzatura come riportato nella regola 49.1.

Domanda 2

E' possibile che un competitore usi più di una cinghia fermapiedi alla volta?

Risposta 2

Si. In molte barche i concorrenti possono usare entrambe le cinghie fermapiedi presenti sui due lati della barca nello stesso tempo. Le regole di classe possono restringere questo uso.

Domanda 3

L'attrezzatura mostrata nella figura qui sotto può essere considerata come una cinghia fermapiedi secondo la regola 49.1?



Risposta 3

<p>No – it is clearly a device designed to allow the body to be positioned outboard.</p> <p>Question 4 Would the use of the device in the picture while racing break rule 49.1? Answer 4 Yes. The arrangement may also be in breach of rule 43.1(b) as all the individual components of the device would be included in the term 'hiking harness'.</p>	<p>No. E' chiaramente una attrezzatura per permettere al corpo di stare fuori bordo</p> <p>Domanda 4 L'uso dell'attrezzatura in figura mentre si regata infrange la regola 49.1? Risposta 4 Si. La situazione potrebbe infrangere anche la regola 43.1(b) poiché tutte le componenti dell'attrezzo possono essere incluse nel termine "trapezio".</p>
--	---

<p>D001 Q&A 2009-008</p> <p>Question For the purpose of rule 28, Sailing the Course, how should one understand 'side of a mark'?</p> <p>Answer For the purpose of rule 28, the required side of the mark is where the string representing the boat's track will be when the boat has sailed the course described in the sailing instructions. This applies even if the string is also looping a mark. See also ISAF Cases 90, 106 and 108.</p>	<p>Q&A 2009-008</p> <p>Domanda Per lo scopo della regola 28.1, Compiere il Percorso, come si dovrebbe interpretare il 'lato di una boa'?</p> <p>Risposta Secondo la regola 28.1, il lato della boa da passare è dove il filo rappresentante la rotta della barca sarà quando la barca ha compiuto il percorso descritto nelle istruzioni di regata. Questo si applica anche se il filo si avvolge intorno ad una boa. Vedi anche i Casi ISAF 90, 106 e 108.</p>
---	--

G001 Q&A 2009-009

Situation

In an offshore race a fleet of eleven Hobie 16 catamarans passed through gate 1. Winds were light and variable except in squalls. Visibility at times was severely affected by the rain. A sailing instruction stated that:-

“If in the sole discretion of the Race Committee, boats cannot be permitted for safety or other reasons to complete a leg of a course or it is not possible to finish a leg, boats will be scored at the time that they passed through the previous gate. This amends RRS 35 and Appendix A4.”

After discussion with the race officer the safety controller at the rear of the fleet was given discretion to stop racing with sufficient time to be able to pass dangerous reefs before nightfall.

Accordingly half an hour after this discussion, towing commenced. Eight boats were taken under tow, some only accepting the tow on the basis that they were being instructed to stop racing.

However from the time that the discussion with the race officer ashore had taken place all communication was lost between the race officer, the safety controller and safety boats at Gate 2.

Whilst the eight boats at the rear of the fleet were being taken under tow the three remaining boats continued to race.

After the eight boats had been taken under tow the three remaining boats passed through gate 2 which had still had no contact with the safety controller and the race officer. No abandonment, shorten course or other signals were shown as the three boats passed through gate 2. A safety boat at gate 2 advised the remaining three boats (out of sight of, or contact with the rest of the fleet) that the race was still in progress and stated that they could continue racing.

Boats were initially scored at the time they passed through gate 1 but then the scoring was changed to score the boats which passed gate 2 in the order they passed through gate 2 with other boats scored as for a retirement. Following the change in scoring redress was requested by a boat in the second group of eight boats which had been instructed to take a tow. Redress was also requested by a boat in the leading group of three boats. Both parties were present, together with the race officer at the redress hearing. Redress was granted because of errors and omissions made by the race committee. The protest committee decided

Q&A 2009-009

Situazione

In una regata d'altura una flotta di undici catamarani Hobie 16 è passata attraverso il cancello 1. Il vento era leggero e variabile ad eccezione di fenomeni di burrasca. La visibilità a volte gravemente compromessa dalla pioggia. Uno dei punti delle Istruzioni stabiliva che:

“Se, solo a discrezione del CdR, le barche non possono, per motivi di sicurezza o altre ragioni, completare una parte del percorso o non terminano un lato, le barche saranno classificate al momento del passaggio attraverso il cancello più prossimo. Questo modifica la RRS 35 e l'appendice A4”.

Dopo una discussione con l'UdR, all'addetto alla sicurezza in coda alla flotta, veniva data la possibilità di terminare la regata a sua discrezione in tempo per passare scogliere pericolose prima del tramonto. Di conseguenza mezz'ora dopo questa discussione cominciò il rimorchio. Otto imbarcazioni furono rimorchiate, alcune accettandolo solo sulla base che era loro stato detto che la gara era terminata.

Tuttavia dal momento della discussione con il giudice a terra tutte le comunicazioni erano state interrotte tra il giudice a terra, il controllore della sicurezza e i mezzi appoggio al cancello 2.

Mentre le otto barche in coda alla flotta venivano rimorchiate le tre rimanenti continuavano a regatare e transitavano attraverso il cancello 2 che non era ancora stato contattato dal controllore della sicurezza e dall'UdR.

Nessun segnale fu fatto alle barche al passaggio del cancello, sia di annullamento che di riduzione che altri segnali. Una barca sicurezza al cancello 2 avvisava le rimanenti tre barche (fuori vista e contatto con il resto della flotta) che la regata era ancora in corso e che continuassero a navigare.

Le barche furono inizialmente classificate secondo il loro passaggio al cancello 1 ma in seguito la classifica fu modificata tenendo conto di quelle che avevano passato il cancello 2 mentre le altre risultarono ritirate.

A seguito di questo cambio fu fatta una richiesta di riparazione da una barca del gruppo delle otto che aveva dovuto accettare il rimorchio. Riparazione fu anche richiesta da una delle tre barche del primo gruppo. All'udienza entrambe le parti erano presenti, insieme con il giudice di regata. Fu concessa riparazione sulla base che c'era stata un errore od omissione da parte del CdR. Il CdP decise come meglio per tutti di

to score the leg on the basis of the time and order of passage through gate 1 on the basis of the sailing instruction quoted above being fairest to all.

Question 1

Is there conflict between rule 4 and the sailing instruction quoted above?

Answer 1

No. The race committee may always shorten or abandon for safety reasons. Furthermore, in some circumstances and particularly with juniors, a sailing instruction that requires a boat to accept help when the race committee decides she is in need of help will be valid.

Question 2

Should the sailing instruction have also referred to rule 32?

Answer 2

Yes. The last sentence of rule 32.2 should have been specifically referred to, stating that rule 32.2 had been changed so that the course could be shortened after the first boat crossed the new finishing line.

Question 3

To make the intention of the race committee more clear, should there have been reference in the sailing instruction to the race being "shortened" at the previous gate.

Answer 3

Yes.

Question 4

Provided that there is a clear instruction in the sailing instructions can the race be shortened in this way without the use of flag or other signals.

Answer 4

Yes. The sailing instruction should include a reference to Race Signals 'S' and state the change.

classificare la prova in base all'ordine e al tempo di passaggio al cancello 1 tenendo conto delle IdR di cui sopra.

Domanda 1

C'è conflitto tra la regola 4 e le Istruzioni di Regata citate sopra?

Risposta 1

No. Il CdR può sempre ridurre o annullare una gara per motivi di sicurezza. Per di più e specialmente con le classi giovanili delle Istruzioni che costringono una barca ad accettare aiuto quando il CdR decide che ne ha bisogno sono valide.

Domanda 2

Le Istruzione dovrebbero far riferimento alla regola 32?

Risposta 2

Sì. Il riferimento dovrebbe essere all'ultima frase della regola 32.2, stabilendo che la regola 32.2 è stata cambiata in modo tale che il percorso potrebbe essere ridotto dopo che la prima imbarcazione ha passato la nuova linea di arrivo.

Domanda 3

Per chiarire meglio le intenzioni del CdR, si sarebbe dovuto fare un riferimento, nelle IdR, che la regata sarebbe stata ridotta senza l'uso di bandiere o altri segnali?

Risposta 3

Sì

Domanda 4

Se c'è un chiaro riferimento nelle IdR, è possibile ridurre una regata in questo modo senza usare bandiere o altri segnali?

Risposta 4

Sì. Le IdR dovrebbero includere un riferimento al segnale di Regata "S" e stabilire la modifica.

D002 Q&A 2009-010

Situation

In order to avoid contact with another boat or a mark, Yellow is forced to the wrong side of the mark when Blue fails to give her room to round or pass it. Yellow then continues on the next leg without returning and passing the mark on its required side.

Question

Can the protest committee conclude that this was a consequence of Blue breaking the rule requiring her to give room to Yellow, and exonerate Yellow under rule 64.1(c) for her breach of rule 28.1?

Answer

No. A boat cannot be exonerated under rule 64.1(c) unless she was compelled to break the rule as a consequence of another boat breaking a rule. In this case, although Blue broke a rule when she did not give Yellow room at the mark, she did not compel Yellow to break any rule. Yellow could have passed the mark on its required side any time after the incident. Yellow did not break rule 28.1 until she finished.'

Q&A 2009-010

Situazione

Per evitare un contatto con un'altra barca, Giallo è costretto dalla parte sbagliata della boa perché Blu non dà spazio per girare o passare la boa. Giallo poi continua la sua rotta verso il prossimo lato senza ritornare e passare la boa dalla parte richiesta.

Domanda

Può il CdP concludere che questa infrazione è una conseguenza del fatto che Blu ha infranto la regola per cui doveva dare spazio a Giallo ed esonerare Giallo per la regola 64.1(c) per aver infranto la regola 28.1?

Risposta

No. Una barca non può essere esonerata per la regola 64.1(c) a meno che non sia stata costretta ad infrangere la regola come conseguenza di un'infrazione ad una regola da parte di un'altra barca. In questo caso, anche se Blu ha infranto una regola quando non ha dato spazio a Giallo alla boa, non ha costretto Giallo ad infrangere nessuna regola. Giallo avrebbe potuto girare la boa dal lato richiesto in qualsiasi momento dopo l'incidente. Giallo non ha infranto la regola 28.1 fintanto che non è arrivata.

J003 Q&A 2009-011

Question:

When a protest committee in a fleet race, after hearing the parties and considering all evidence, comes to a judgement

- that the statements of the parties have the same credibility, and
- that the evidence presented by the parties and the evidence considered necessary by the protest committee (pro and contra) also have also the same credibility, shall the protest committee then write this down as a fact (rule 63.6) and reject the protest?

Answer:

Rule 63.6 requires a protest committee to take evidence, to find facts and to base its decision on the facts found. Rule M3.3 expands on this and instructs protest committees to resolve doubts one way or the other, if necessary by calling the parties back for further questions.

Resolving doubts may not be easy but experienced judges should be able to ask relevant questions and gradually build up a picture or diagram of times, distances and courses that are the essential facts on which a decision can then be taken.

With the exception of rule 69 hearings, a protest committee has only to find that, on the balance of probabilities, one boat is more likely to have broken a rule than the other. When relevant, the following guidance is available to protest committees:

- (1) Rule 18.2(d) in the RRS gives guidance when the protest committee has reasonable doubt that a boat obtained or broke an overlap in time.
- (2) The umpiring principle of the last point of certainty is also to some extent valid in protest hearings.
- (3) In Case 50, a boat required to keep clear fails to do so if the right-of-way boat takes avoiding action because of a genuine and reasonable apprehension of a collision.

The questioner's assertion that "if a protest committee writes down as a fact that after investigation of all reasonably available facts there is not enough evidence for the claim of the protestor" is misplaced. This is not a fact but a conclusion. Protest committees must be careful to distinguish between facts and conclusions, which are based on facts found.

Q&A 2009-011

Domanda:

Quando un CdP in una regata di flotta, dopo aver udito le parti e considerato le testimonianze, arriva ad una decisione

4. che le dichiarazioni delle parti hanno la stessa credibilità, e
5. che le testimonianze presentate dalle parti e quelle considerate necessarie dal CdP (pro e contro) anche hanno la stessa credibilità,

può il CdP scrivere questo come fatto (regola 63.6) e rigettare la protesta?

Risposta

La regola 63.6 richiede che un CdP rilevi le testimonianze, trovi i fatti e basi la sua decisione sui fatti accertati. La regola M3.3 espande questa possibilità e da' la possibilità ai CdP di risolvere i dubbi in un modo o nell'altro, se necessario chiamando di nuovo le parti per ulteriori domande.

Risolvere i dubbi potrebbe non essere facile ma giudici esperti dovrebbero essere in grado di fare domande rilevanti e gradualmente costruire un quadro o un diagramma di tempi, distanze e rotte che sono i fatti essenziali sui quali si può basare una decisione.

Con l'eccezione delle udienze per la regola 69, un CdP ha solo il compito di accertare che una barca ha più probabilità di aver infranto una regola rispetto all'altra barca.

Quando è rilevante, la seguente guida è disponibile per i CdP:

4. La RRS 18.2(d) da' indicazioni quando il CdP ha ragionevoli dubbi che una barca abbia ottenuto o rotto un ingaggio in tempo,
5. Il principio dei match-race dell'ultimo punto di certezza è anche in qualche modo valido nelle udienze per proteste.
6. Nel Caso 50 una barca che deve tenersi discosta non lo fa se la barca con diritto di rotta deve manovrare a causa di una genuina e ragionevole paura di collisione

La dichiarazione di chi pone la domanda che "se un CdP scrive come fatto che dopo l'accertamento di tutti i fatti ragionevolmente disponibili non c'è evidenza della dichiarazione del protestante" è mal posta. Questo non è un fatto ma una conclusione. Il CdP deve fare attenzione a distinguere tra fatti e conclusioni, che sono basate su fatti accertati.

G002 Q&A 2009-012

Situation

At a rounding mark the race committee noticed a boat touching the mark. There were several other competitors nearby, and it was obvious that they witnessed the touch. No protests were lodged and the offending boat did not take a One-Turn Penalty.

Question 1

What action should the race officer take?

Question 2

In the same scenario, would it be different if no other competitors were around at the time of the breach?

Answer

Sailing is a self-policing sport. Boats are expected to promptly take a penalty when appropriate.

The primary responsibility for protesting breaches of the rules is with the competitors, not the race officials.

A race committee should not normally protest for a breach of rule 31 unless that breach appears to be an apparent breach of good sportsmanship (rule 2). Examples are:

- deliberately touching the mark in order to gain an advantage
- failing to take a penalty after knowingly touching a mark

If the race committee is satisfied that the boat knew it touched a mark and took no penalty and did not protest another boat (for causing the incident), the race committee should protest even if other boats are in the vicinity. Those other boats may well have been focused on their own mark rounding and missed the incident.

Q&A 2009-012

Situazione

Ad una boa che i concorrenti devono girare il CdR vede che una barca ha toccato la boa. C'erano parecchi altri concorrenti nelle vicinanze ed era ovvio che anch'essi avevano visto il tocco di boa. Non ci sono state proteste e la barca che ha infranto la regola non ha fatto la penalità di un giro.

Domanda 1

Quale azione dovrebbe intraprendere l'UdR?

Domanda 2

Nello stesso scenario, sarebbe stato diverso se nessun altro concorrente fosse stato nei dintorni al momento dell'incidente?

Risposta

Lo sport della vela è uno sport di autocontrollo; ci si aspetta che le barche facciano prontamente una penalizzazione quando ce ne sia la necessità. Sono i concorrenti, non gli UdR, che devono per primi protestare coloro che infrangono le regole.

Generalmente un CdR non dovrebbe presentare una protesta per infrazione della regola 31 a meno che non sia una palese infrazione della regola fondamentale 2. Per esempio:

- toccare deliberatamente una boa per guadagnare un vantaggio
- evitare di compiere la penalizzazione dopo essersi accorto chiaramente di aver toccato la boa

Se il CdR è convinto che il concorrente si è accorto di toccare la boa e non ha compiuto la penalità e non ha protestato un'altra barca per aver causato l'incidente, il CdR dovrebbe presentare protesta anche se altre imbarcazioni erano nelle vicinanze. Queste potevano essere concentrate nel girare la boa e non essersi accorte dell'incidente.

F009 Q&A 2009-013

Situation

The notice of race specifies that there shall be three rankings for an event: Boy's, Girl's and Team Overall. The Team Overall ranking would be made by adding the final scores of the competitors of each team.

The race committee ranked the teams first, second and third as follows:

Team	Racer	Individual place	Total score
Team A			6
	Girl A1	1	
	Girl A2	2	
	Boy A1	1	
	Boy A2	2	
Team B –			28
	Girl B1	6	
	Girl B2	9	
	Boy B1	7	
	Boy B2	6	
Team C –			29
	Girl C1	5	
	Girl C2	7	
	Boy C1	6	
	Boy C2	11	

By calculating using the individual race scores, the result would have been as follows:

Team	Individual	Race Score	Total Score
Team A –			63
	Girl A1	9	
	Girl A2	16	
	Boy A1	17	
	Boy A2	21	
Team C –			225
	Girl C1	48	
	Girl C2	53	
	Boy C1	58	
	Boy C2	66	
Team B –			231

Q&A 2009-013

Situazione

Il Bando di Regata specifica che ci saranno tre classifiche in un evento: maschi, femmine e classifica di squadra. La classifica di squadra verrà fatta sommando i punteggi finali dei concorrenti di ciascuna squadra.

Il CdR classificava le squadre prima seconda e terza come segue:

Squadra	Concorrente	Posto classifica	Punti totali
Squadra A			6
	Femmina A1	1	
	Femmina A2	2	
	Maschio A1	1	
	Maschio A2	2	
Squadra B			28
	Femmina B1	6	
	Femmina B2	9	
	Maschio B1	7	
	Maschio B2	6	
Squadra C			29
	Femmina C1	5	
	Femmina C2	7	
	Maschio C1	6	
	Maschio C2	11	

La classifica fatta calcolando i punteggi individuali totali sarebbe risultata come segue:

Squadra	Concorrente	Punteggio regata	Punti totali
Squadra A			63
	Femmina A1	9	
	Femmina A2	16	
	Maschio A1	17	
	Maschio A2	21	
Squadra C			225
	Femmina C1	48	
	Femmina C2	53	
	Maschio C1	58	
	Maschio C2	66	
Squadra B			231

Girl B1 50
Girl B2 67
Boy B1 57
Boy B2 57

Femmina B1 50
Femmina B2 67
Maschio B1 57
Maschio B2 57

Question

Did the race committee comply with the notice of race when it determined each sailor's individual score as their ranking places and not as their individual points?

Answer

No. Under rule A4 (Low point and Bonus Point Systems), a boat is scored points according to finishing place in each race. Rule A2 states that a boat's series score (final score) shall be the total of her race scores, excluding any discards.

The notice of race specifies that the Team Overall ranking would be made by adding the final scores of the competitors of each team. To establish the Team Overall Ranking, the race committee should have added the number of points each boat had in the series and not their positions in the ranking list.

Domanda

Il CdR ha soddisfatto il Bando di Regata utilizzando il punteggio individuale di ciascun regatante come punteggio di classifica e non i punti totali individuali?

Risposta

No. Secondo la regola A4 (Sistemi di punteggio minimo e Bonus Point), una barca ha tanti punti secondo il suo posto di arrivo in ciascuna regata. La regola A2 stabilisce che il punteggio di una barca in una serie (punteggio finale) sarà la somma dei punteggi delle singole gare escludendo gli scarti.

Il Bando di Regata stabiliva che il punteggio generale di squadra doveva essere la somma dei punteggi finale di ciascun concorrente del team. Nello stabilire la Classifica Generale di Squadra il CdR avrebbe dovuto sommare i punti che ogni barca aveva nella serie e non la sua posizione nella classifica.

D003 Q&A 2009-014

Question

A catamaran on port tack approaches a leeward mark to be left to port. Does a catamaran that "flies" its port (windward) hull over, and possibly to windward of, a leeward mark comply with the requirements of rule 28.1 in relation to that mark rounding? The starboard hull is the only hull in the water (creating a track) and this hull passes the mark correctly.

Answer

Yes.

Q&A 2009-014

Domanda

Un catamarano si avvicina, mure a sinistra, ad una boa di poppa che deve essere lasciata a sinistra. Se esso solleva lo scafo di sinistra (quello al vento) sopra ed eventualmente più al vento della boa, soddisfa la regola 28.1 relativamente al passaggio della boa? Lo scafo di destra è l'unico scafo in acqua a determinare la traccia del percorso e questo passa la boa in modo corretto.

Risposta

Si.

G004 K001 Q&A 2009-015

Situation

At a Match Racing regatta the sailing instructions state
“Rule 32 is deleted and replaced with: ‘After the starting signal the RC may abandon or shorten any match for any reason, after consulting with the match umpires when practical.’”

The Race Committee subsequently abandons a match when the lead boat is within a few boat lengths of crossing the finishing line.

When the match umpires enquire why the race was abandoned, the race officer states “the Organising Authority directed me to abandon as the local team was not going to win the match.”

Question

Does the abandonment of the race by the race committee constitute an improper action in terms of rule 62.1(a)?

Answer

Yes.

A race committee must be impartial and conduct the racing of all matches in good faith and in the best interests of all the competitors and the regatta as a whole. The “any reason” provided in the sailing instructions can be anything the race committee sees as contributing towards a practicable, fair and equal competition and allows the race committee to handle issues as they arise as expeditiously as possible. The decision to abandon lies solely with the race committee, although they are required to consult with the match umpires when practical. Provided the race committee acts impartially and in good faith when deciding to abandon a match, that action cannot be considered to be improper. In this particular case however, the organising authority and the race committee have not acted impartially or in good faith. They have deliberately acted to assist one local competitor against all others and that action is both unfair to all other competitors and improper. The Chief Umpire should include this incident in the ISAF report form including the identity of the Race Officer.

Q&A 2009-015

Situazione

Ad una match race le IdR stabiliscono che:

“La regola 32 è cancellata e sostituita con: 'Dopo il segnale di partenza il CdR può annullare o ridurre la regata per qualsiasi ragione, dopo essersi consultato con gli arbitri, se possibile.’”

Il CdR di conseguenza annulla una regata quando l'imbarcazione in testa è a poche lunghezze di distanza dalla linea di arrivo.

Quando gli arbitri chiedono il motivo dell'annullamento, l'UdR afferma che “l'Autorità Organizzatrice mi ha ordinato di annullare poiché la squadra locale non stava vincendo”

Domanda

L'annullamento della gara da parte del CdR costituisce una azione impropria secondo i termini della regola 62.1(a)?

Risposta

Si.

Un CdR deve essere imparziale e condurre le prove di regata in buona fede e nel miglior interesse di tutti i competitori e della competizione nel suo insieme. Il termine “per qualsiasi ragione” indicato nelle IdR può essere qualunque cosa il CdR noti come contributo verso una competizione praticabile, corretta ed equa e permette di gestire i problemi al momento in cui sorgono e il più velocemente possibile.

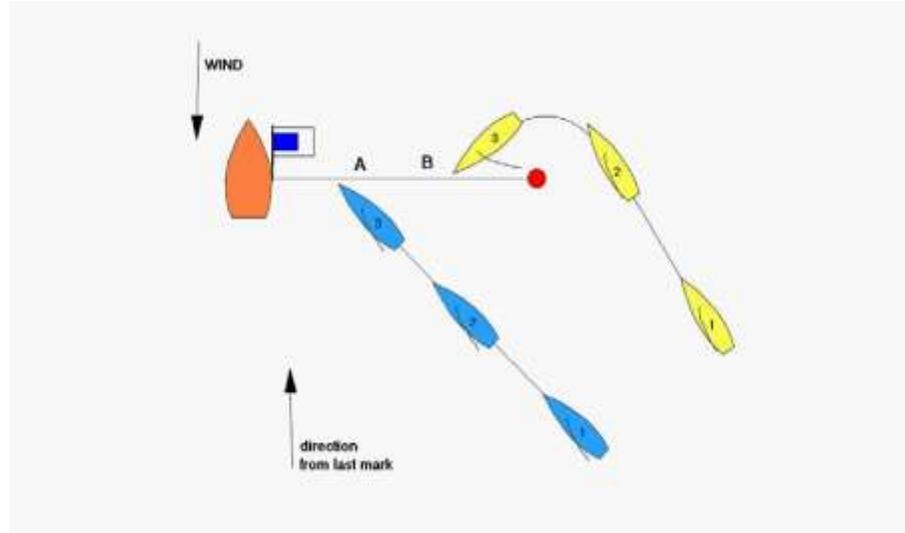
La decisione di annullamento è un atto esclusivamente del CdR anche se si chiede di consultare gli arbitri quando possibile. Se il CdR agisce in modo imparziale e in buona fede quando decide di annullare una prova la sua azione non può essere considerata impropria.

In questo caso particolare tuttavia l'autorità organizzatrice e il CdR non hanno agito imparzialmente o in buona fede. Hanno deliberatamente agito per avvantaggiare un concorrente locale rispetto a tutti gli altri concorrenti e questa azione è sia scorretta verso gli altri concorrenti che impropria. Il Capo Arbitro dovrebbe segnalare questo incidente nella sua relazione all'ISAF indicando il nome dell'UdR.

E006 Q&A 2009-016

Situation

According to the Sailing Instructions marks were to be left to port. Due to insufficient wind the race committee shortened the course by displaying flag S with two sounds at a staff on a committee boat near the windward mark. Due to bad anchoring conditions at the starboard side of the mark the committee anchored the boat at the port side of the windward mark and so laid the finishing line at the “wrong side” of the mark.



Question 1

Are boats after the race committee has shortened the course still required to leave the mark to port and make a hook round finish as boat B (yellow) in the diagram, or is this mark no longer a rounding mark but a finishing mark so that boats are required to cross the finishing line in the direction of the course from the last mark as boat A (blue) in the diagram?

Answer 1

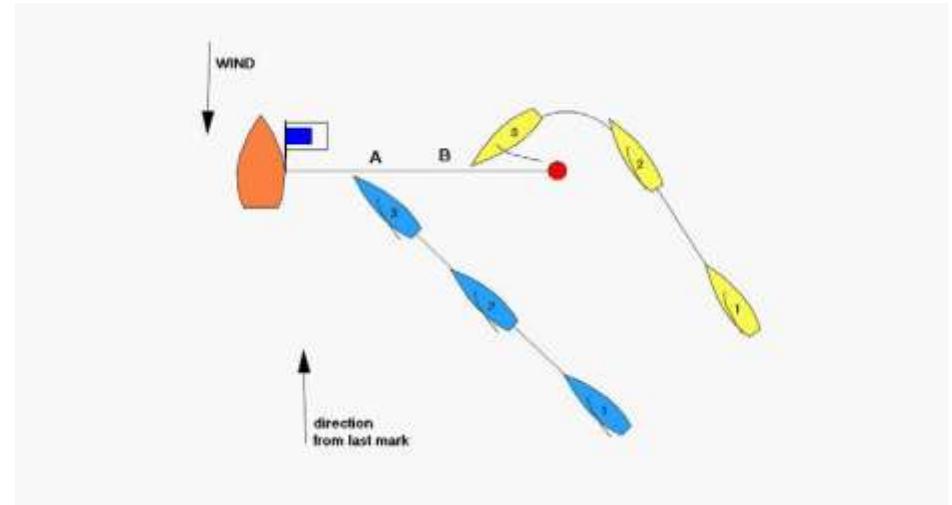
Because the race committee has signaled a shortened course, the mark is now a finishing mark rather than a rounding mark, and boats must cross the finishing line in the direction of the course from the last mark in accordance with the definition Finish. In the diagram, boat A finishes

Q&A 2009-016

Situazione

Secondo le IdR le boe devono essere lasciate a sinistra. Per vento insufficiente il CdR riduce la prova issando la bandiera S con due suoni su un palo della barca comitato vicino alla boa di bolina.

A causa di problemi di ancoraggio sul bordo destro della boa il comitato si è ancorato alla sinistra della boa di bolina posizionando così la linea di arrivo dalla “parte sbagliata” della boa.



Domanda 1

Dopo che il CdR ha ridotto il percorso in questo modo, le barche devono lasciare la boa a sinistra e girare intorno ad essa per arrivare come la barca B (gialla) nel disegno o questa boa non è più una boa da girare ma una boa di arrivo e le barche devono attraversare la linea nella direzione dell'ultima boa come la barca A (blu) nel disegno?

Risposta 1

poiché il CdR ha segnalato una riduzione di percorso la boa ora diventa una boa di arrivo e non una boa da girare e le barche devono attraversare la linea di arrivo nella direzione del percorso dall'ultima boa in accordo con la definizione di Arrivo. Nel diagramma l'imbarcazione A arriva

correctly.

Question 2

Could the protest committee consider laying the finishing line at the “wrong side” of the mark an improper action of the race committee, refer to case 45 *Reviewed 2007* and decide to score all the boats in the order they crossed the finishing line without regard to the direction in which they crossed it?

Answer 2

No. As long as the line clearly is at an angle to the course from the last mark, the definition Finish gives the correct finishing direction, irrespective of which side the finishing vessel is situated.

Had the race committee issued a sailing instruction that required the boats to cross the finishing line from the wrong direction, that would have been an improper action, and redress could have been considered (see ISAF Case 45).

correttamente.

Domanda 2

Il CdP potrebbe considerare il posizionamento della linea di arrivo dalla “parte sbagliata” della boa una azione impropria del CdR? Riferendosi al caso 45 *riveduto nel 2007* e decidere di classificare tutte le barche nell'ordine in cui sono arrivate indipendentemente dalla direzione in cui arrivano?

Risposta 2

No. Dal momento che la posizione della linea di arrivo è correttamente ad angolo retto rispetto al percorso dall'ultima boa, la definizione di Arrivo dà la corretta direzione da cui si deve arrivare indipendentemente da quale lato sia situato il battello arrivi.

Se il CdR avesse pubblicato delle IdR indicando alle barche di attraversare la linea di arrivo dalla parte sbagliata, questa sarebbe stata una azione impropria del CdR e una richiesta di riparazione sarebbe considerata corretta (vedi caso ISAF 45).

B003 Q&A 2009-017

Situation

Two port-tack-boats are overlapped approaching the windward mark that should be rounded on port.

The windward and inside boat (Green) is tacking to round the mark on her proper course.

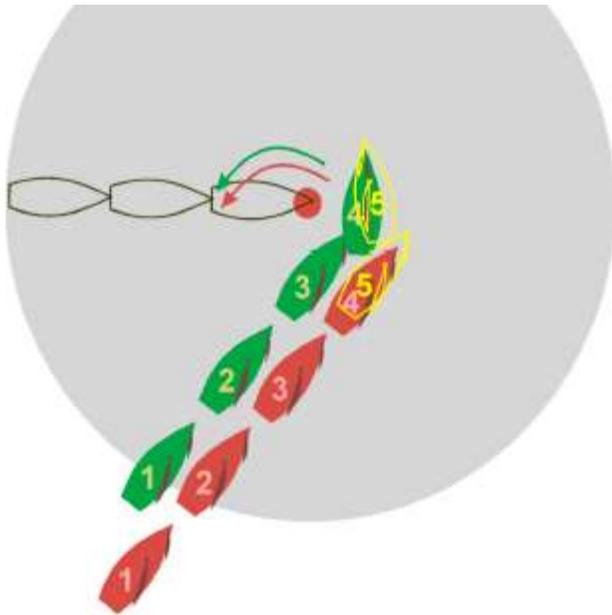
After Green passes head to wind (position 5), there is a minor contact between Green and Red.

The following comments have been made by the questioner leading to his questions below:

Up to position 4, Red has to give mark-room because of rule 18.2(a).

Mark-room includes the room to tack for the inside windward overlapped boat (see definition Mark- Room).

After passing head to wind, the boats are not overlapped and rule 18.2(a) ceases to apply and rule 18.2(b) ceases to apply (See last sentence of rule 18.2(c)).



Question 1:

Q&A 2009-017

Situazione

Due barche, mure a sinistra, sono ingaggiate all'avvicinarsi alla boa di bolina che deve essere lasciata a sinistra. La barca al vento e interna (Verde) deve virare per girare la boa sulla sua giusta rotta.

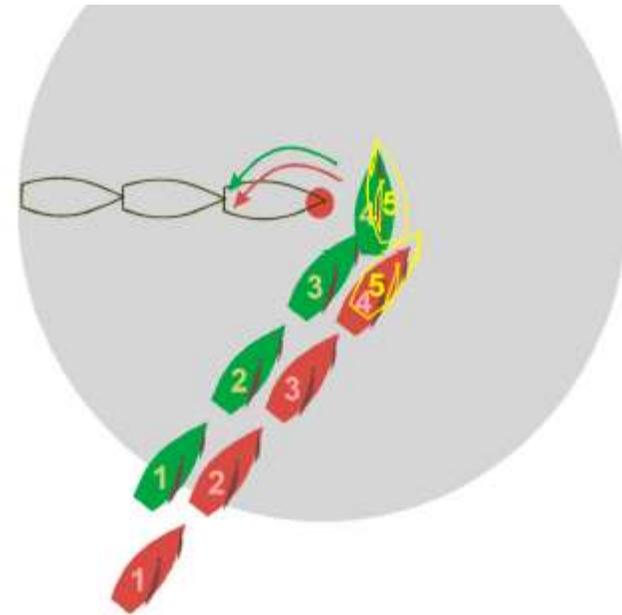
Dopo che Verde passa la prua al vento c'è un contatto minimo tra Verde e Rosso.

I commenti seguenti sono stati fatti da chi ha posto le domande per indirizzare le stesse:

Fino alla posizione 4, Rosso ha lasciato spazio alla boa secondo la regola 18.2(a).

Spazio alla boa comprende lo spazio che la barca ingaggiata interna e sopravvento deve avere per virare (vedi la definizione di Spazio alla boa).

Dopo essere passata prua al vento, le barche non sono più ingaggiate e sia la regola 18.2(a) che la 18.2(b) non sono più applicabili (vedi l'ultima frase della regola 18.2(c)).



Domanda 1

<p>Does the outside boat (Red) break rule 18.2(a)? Answer 1: No. It is clear from the diagram that when the first boat (Green) reaches the zone, she is either overlapped inside Red or she is clear ahead of Red. In either case, rule 18.2(b) applies and requires Red to give Green mark-room. Red breaks rule 18.2(b) at position 4, while the boats are on the same tack.</p> <p>Question 2: Is the breach of rule 13 by the inside boat (Green) exonerated by rule 18.5(a) or 18.5(b)? Answer 2: Green is exonerated under rule 18.5(b). Her breach of rule 13 (a rule of section A) while rounding the mark on her proper course results from Red's failure to give her mark-room while rule 18 applied.</p>	<p>La barca Rossa esterna ha infranto la regola 18.2(a)? Risposta 1 No. E' chiaro dal diagramma che quando la prima barca (Verde) raggiunge la zona può essere o ingaggiata all'interno o libera dalla prua della Rossa. In entrambi i casi si applica la regola 18.2(b) che richiede alla Rossa di dare spazio alla boa. La Rossa infrange la regola 18.2(b) nella posizione 4 quando le barche sono ancora sulle stesse mure.</p> <p>Domanda 2 Le regole 18.5(a) o 18.5(b) esonerano la barca interna (Verde) dal rispettare la regola 13? Risposta 2 La Verde è esonerata per la regola 18.5(b). L'infrazione della regola 13 (una regola della sezione A) mentre vira alla boa sulla sua giusta rotta è un risultato della barca Rossa che non dà spazio alla boa in accordo con la regola 18.</p>
<p>M003 Q&A 2009-018 Situation: A finishing line has two marks and two zones and a boat must pass between the marks.</p> <p>Question 1: Under the 2009 - 2012 rules, in particular rule 18.4, is a finishing line considered a 'gate'? Answer 1: No.</p> <p>Question 2: If the course is shortened at the leeward gate, is the finishing line a 'gate'? Answer 2: No. Rule 32.2 changes the marks of the gate into marks of the finishing line. Rule 18.4 would only be relevant at a finishing mark when an inside overlapped right-of-way boat must gybe to sail her proper course.</p>	<p>Q&A 2009-018 Situazione: Una linea di arrivo ha due boe e due zone e una barca deve passare tra le boe.</p> <p>Domanda 1 Per il regolamento 2009-2012, in particolare per la regola 18.4, tale linea di arrivo può essere considerata un 'cancello'? Risposta 1 No.</p> <p>Domanda 2 Se il percorso è ridotto al cancello di poppa, la linea di arrivo è un 'cancello'? Risposta 2 No. La regola 32.2 cambia le boe del cancello in boe di arrivo. La regola 18.4 sarebbe rilevante solo ad una boa di arrivo quando una barca interna, ingaggiata e con diritto di rotta deve abbattere per percorrere la sua giusta rotta.</p>

M004 Q&A 2009-019

Situation:

Fetching A boat is *fetching* a mark when she is in a position to pass to windward of it and leave it on the required side without changing tack.

Question 1

Is there any distance limitation from the mark when the boat approaches it (let's say from one mile away)? Is she fetching the mark?

Risposta 1

The definition Fetching does not include any distance limitation. A boat may be fetching a mark from one mile away.

In either of the two rules using the defined term Fetching, one boat must be fetching for that rule to apply between two boats. Whilst a boat may be fetching from a long distance, rules 18.3 and 20.3 will only become relevant if the boats referred to in the rule using the term are in close proximity to each other and a mark.

Question 2

Does the term "fetching" include only the approaching action of the boat from any distance?

Answer 2

The definition Fetching is based on a boat's position, and not on any action she is taking. It addresses a boat's ability to pass to windward of a mark from her current position. It is satisfied if the boat can pass to windward and on the required side of the mark without changing tack. The approach of the boat and how the boat passes the mark are the facts that a protest committee can use to determine if a boat was fetching the mark.

Question 3

Or does it include the action of passing the mark as well?

Answer 3

See the answer to question 2.

Question 4

If the answer to question 3 is yes, does it include the whole rounding

Q&A 2009-019

Situazione:

"Raggiungere" Una barca sta raggiungendo una boa quando è in posizione per passarla sopravento e lasciarla dal lato richiesto senza cambiare mure.

Domanda 1

C'è qualche limite alla distanza della barca dalla boa da raggiungere (eventualmente anche un miglio)? La barca sta raggiungendo la boa?

Risposta 1

La definizione di "Raggiungere" non ha limiti di distanza. Una barca può star raggiungendo una boa anche da una distanza di un miglio. In entrambe le regole che usano il termine Raggiungere, una barca deve star raggiungendo la boa perché quella regola si applichi tra le due barche. Anche se le barche posso star raggiungendo la boa da lontano, le regole 18.3 e 20.3 diventano rilevanti solamente se le barche relative all'uso del termine "raggiungere" sono in stretta vicinanza tra loro e la boa.

Domanda 2

Il termine "Raggiungere" comprende solo l'azione di avvicinamento della barca da qualunque distanza?

Risposta 2

La definizione di "Raggiungere" si basa sulla posizione di una barca e non su qualsiasi azione essa possa intraprendere. Si riferisce alla capacità di una barca di passare sopravento alla boa dalla sua posizione corrente. E' soddisfatta se la barca può passare sopravento ad essa e dalla parte richiesta senza cambiare bordo. L'avvicinamento della barca alla boa e come la passi sono i fatti che un CdP può utilizzare per determinare se una barca stava raggiungendo la boa.

Domanda 3

Oppure la definizione include anche l'azione di girare la boa?

Risposta 3

Vedi risposta 2

Domanda 4

Se la risposta alla domanda 3 è sì, è compresa anche l'intera manovra di

manoeuvre of the boat?

Answer 4

See the answer to question 2.

Question 5

If the answer to question 2 is yes, how and by whom can a dispute based on contradictory statements in a protest hearing be decided?

Answer 5

See the answer to question 2.

passaggio della boa?

Risposta 4

Vedi risposta 2

Domanda 5

Se la risposta alla domanda 2 è sì, chi e come può decidere una disputa basata su dichiarazioni contraddittorie in una udienza?

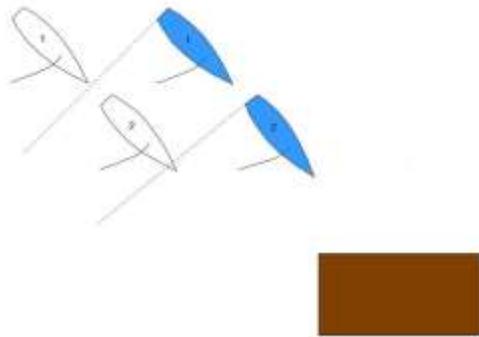
Risposta 5

Vedi risposta 2

B004 Q&A 2009-021

Background:

Two boats, Blue and White, are racing. They are approaching a big obstruction that can be passed on either side. The courses steered by both boats are towards the middle of the obstruction. At position 1 Blue is clear ahead (by a very narrow margin) and on a track to windward of White. When Blue bears away slightly, she immediately becomes overlapped to windward of White.



Rule 19.2(a) states that the right-of-way boat may choose to pass the obstruction on either side. In position 1 Blue is clear ahead, and thus has right-of-way under rule 12. When Blue bears away and becomes overlapped to windward of White, White becomes the right-of-way boat under rule 11.

Question:

How can we determine which boat has the right to choose the side for passing the obstruction?

Answer:

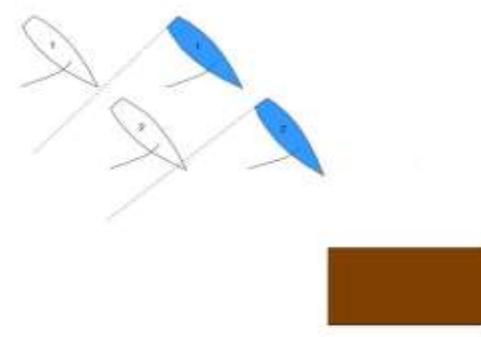
At any point in time the right-of-way boat at that moment is entitled by rule 19.2(a) to choose on which side she will pass the obstruction. Therefore, when the boats are at position 1, Blue has the right to choose to pass the obstruction on either side. However, when the boats reach position 2 Blue has lost that right, and at that time White has the right to choose.

When a right-of-way boat acts to implement a choice she has made

Q&A 2009-021

Background:

Due barche Blu e Bianca stanno regatando. Si stanno avvicinando ad un grande ostacolo che può essere lasciato da entrambi i lati. La rotta tenuta da entrambe le barche va verso il centro dell'ostacolo. Nella posizione 1 Blu è libero dalla prua (di uno spazio molto ridotto) e sopravento a Bianca. Quando Blu poggia leggermente, immediatamente diventa ingaggiata sopravento a Bianca.



La regola 19.2(a) stabilisce che la barca con diritto di rotta può scegliere da quale lato passare l'ostacolo. Nella posizione 1 Blu è libero dalla prua e quindi con diritto di rotta per la regola 12 ma quando Blu poggia e si ingaggia sopravento a Bianca è quest'ultima che ha diritto di rotta per la 11.

Domanda

Come si determina quale barca ha diritto di rotta per poter scegliere da quale parte passare l'ostacolo?

Risposta

In ogni momento la barca con diritto di rotta può scegliere, in base alla regola 19.2(a), da quale parte passare l'ostacolo. Perciò quando le barche sono nella posizione 1, Blu ha diritto di passare l'ostacolo da entrambi i lati. Tuttavia quando le barche raggiungono la posizione 2, Blu ha perso questo diritto e Bianca può scegliere il lato da passare.

Quando una barca con diritto di rotta agisce per mettere in pratica una sua scelta secondo la regola 19.2(a), deve rispettare con tutte le regole

under rule 19.2(a), she must comply with any applicable rules of Sections A and B. In addition, rule 19.2(b) applies if the boats are overlapped. In that case, the outside boat must give the inside boat room between her and the obstruction, unless she has been unable to do so from the time the overlap began.

In the case shown in the diagram, if after position 2 White chose to leave the obstruction to starboard and if the boats remained overlapped, White would have to comply with rules 16.1 and 17, and Blue would have to give White room between her and the obstruction as required by rule 19.2(b).

delle Sezioni A e B. In aggiunta se le barche sono ingaggiate si applica la regola 19.2(b). In questo caso la barca esterna deve dare alla barca interna spazio all'ostacolo a meno che non possa farlo dal momento in cui l'ingaggio è cominciato.

Nel caso mostrato nel diagramma, se dopo la posizione 2 Bianca sceglie di lasciare l'ostacolo a dritta e se le barche rimangono ingaggiate, Bianca dovrebbe rispettare le regole 16.1 e 17 e Blu avrebbe dovuto dare spazio a Bianca all'ostacolo come richiesto dalla regola 19.2(b).

B005 Q&A 2009-022

Definizioni

Mark-Room Room for a boat to sail to the *mark*, and then *room* to sail her *proper course* while at the *mark*. However, *mark-room* does not include *room* to tack unless the boat is *overlapped* to *windward* and on the inside of the boat required to give *mark-room*.

Proper Course A course a boat would sail to *finish* as soon as possible in the absence of the other boats referred to in the rule using the term. A boat has no *proper course* before her starting signal.

Question 1

Is a boat entitled to mark-room allowed to make a tactical approach / tactical rounding (often called “wide in, tight out”) of the mark or is boat entitled to mark-room only allowed to a seamanlike approach / rounding?

Answer 1

Mark-room is split into two aspects:

- (b) Room to sail to the mark. If the boat entitled to mark-room is the keep-clear boat, then room to sail to the mark is neither room to sail her proper course (if extra room is needed for a proper course approach), nor is it room to make a more tactical rounding. If the boat entitled to mark-room has right of way, she is free to sail any course within the limitations of the rules of Part 2, Section B, and, if it applies, rule 18.4.

(ii) Then, room to sail her proper course while at the mark. A boat may sail her proper course from the time she is at the mark and while she rounds or passes the mark and until she no longer needs the mark-room. This course would therefore be the one the boat would sail in the absence of the other boats referred to in the rule. Only an inside right-of-way boat that is entitled to mark-room may make a tactical approach and a tactical rounding. However, if the inside right-of-way boat is subject to rule 18.4, then, until she gybes, she may not sail farther from the mark than needed to sail her proper course. Note that a tactical rounding may be wider than a proper course rounding.

Q&A 2009-022

Definizioni

Spazio alla boa *Spazio necessario* ad una barca per navigare verso la *boa*, e poi lo *spazio* per seguire la propria *giusta rotta* mentre si trova alla *boa*. Comunque, *spazio alla boa* non include lo *spazio* per virare a meno che la barca sia *ingaggiata sopravvento* ed all'interno della barca obbligata a dare *spazio alla boa*.

Giusta rotta Una rotta che una barca vorrebbe seguire per *arrivare* più presto possibile in assenza di altre imbarcazioni alle quali ci si riferisce nella regola usando questo termine. Una barca non ha *giusta rotta* prima del suo segnale di partenza.

Domanda 1

Una barca che ha diritto di spazio alla boa può effettuare un avvicinamento alla boa tattico o un giro di boa tattico (spesso chiamato “largo in, stretto out”) o deve limitarsi ad un avvicinamento/giro marinaresco?

Risposta 1

Lo spazio alla boa è diviso in due aspetti:

1) Spazio per raggiungere la boa. Se la barca con diritto di spazio alla boa è la barca che deve tenersi discosta, allora lo spazio per raggiungere la boa non è né lo spazio per navigare sulla sua giusta rotta (se fosse necessario più spazio per un approccio sulla giusta rotta) né spazio per eseguire un giro di boa più tattico. Se la barca che ha diritto a spazio alla boa ha anche diritto di rotta essa è libera di navigare qualsiasi rotta entro i limiti delle regole della Parte 2, Sezione B, e, se applicabile, la regola 18.4.

2) Quindi: spazio per navigare sulla sua giusta rotta alla boa. Una barca può navigare sulla sua giusta rotta da quando è in prossimità della boa e mentre la sta girando o passando e fintantoché non ha più bisogno di spazio alla boa. Questa rotta naturalmente dovrebbe essere quella che una barca dovrebbe fare in assenza di altre barche alle quali ci si riferisce nella regola. Solo una barca interna con diritto di rotta che ha diritto anche a spazio alla boa può compiere un approccio tattico e un giro tattico della boa. Tuttavia, se la barca interna con diritto di rotta è soggetta alla regola 18.4, allora, finché non abbatti, non può navigare più lontana dalla boa di quanto non deva per navigare sulla sua giusta rotta. Notare che un giro di boa tattico può essere più largo di quello richiesto dalla giusta rotta.

Question 2

Before the 2009 rules there was a difference in rounding a mark when the inside boat also had right of way and was specifically permitted to make a tactical rounding unlike a situation with an inside keep-clear boat where a tactical rounding was not permitted. Is that situation continued under the 2009 rules?

Answer 2

There is no game change between the 2005 and 2009 rules for the purpose of room given or taken at a mark. The removal of the preamble to Section C in the 2005 rules that said 'To the extent that a Section C rule conflicts with a rule in Section A or B, the Section C rule takes precedence' means that there is now no precedence to any of the rules of Sections A or B, so those rules always apply whenever a boat is entitled to mark-room. As a result, the words 'and if the inside boat has right of way the outside boat shall also keep clear' are no longer necessary.

Domanda 2

Prima delle regole 2009 c'era differenza nel girare una boa quando la barca interna aveva anche diritto di rotta e le era specificatamente concessori di effettuare un passaggio alla boa tattico contrariamente a quando la barca interna doveva stare discosta e la manovra tattica non era permessa. Questa situazione rimane nel regolamento 2009?

Risposta 2

Non c'è nessun cambio di giochi tra i regolamenti 2005 e il 2009 relativamente allo spazio da dare o prendere ad una boa. La rimozione del preambolo alla sezione C nelle regole 2005 che diceva "*In caso di conflitto tra una regola della sezione C con una regola delle sezioni A o B, prevale la regola della sezione C*" significa che non c'è alcuna precedenza verso le regole delle sezioni A o B, così quelle regole si applicano sempre quando una barca ha diritto di spazio alla boa. Come conseguenza le parole: "e se la barca interna ha diritto di rotta quella esterna deve anche tenersi discosta" non sono più necessarie.

A002 Q&A 2009-023

Question:

At a hearing of an invalid protest, a competitor realizes that he has broken a rule. Is the competitor required by rule 2 to retire (retired after finishing)? If the competitor doesn't (at his own initiative) retire: is the reluctance to retire a new breach (of rule 2), in a new incident, that can be protested by the protest committee?

Is it recommended that the protest committee protests the competitor (under rule 2) for not retiring? Can the protestor (of the original invalid protest) protest the protestee for not retiring?

For example:

At a coastal race for X99 class boats (length: 10 meter / 33 feet), boat A and B were at the last mark at the same time.

Boat A rounded the lighthouse, while boat B rounded the spar buoy 50 meters (150 feet) further away. Boat B never hailed "protest", never showed a red flag, and did not inform A in any way that he intended to protest.

B lodged a written protest.

A learnt from the hearing schedule notice on the notice board that he was being protested. During the hearing the protest committee found that the protest by B was invalid.

During the hearing A realized that he had misunderstood the course description in the sailing instructions, and that A had indeed sailed the wrong course.

Is A required to retire? Will it be a breach of rule 2 not to retire?

If so, can this breach of rule 2 be protested by the protest committee?

Is it recommended that the protest committee protests A for breaking rule 2?

Answer:

Two fundamental precepts of sailing are sportsmanship and self-enforcement of the rules.

Competitors rely upon each other to follow and enforce the rules, and to promptly take a penalty, which may be to retire when a competitor knows he/she has broken a rule.

When a protest is found to be invalid under rule 63.5, that closes the hearing and the incident unless the finding of invalidity is appealed or the protest committee decides to reopen the hearing under rule 66.

No other actions can be taken by the protest committee or any party.

Q&A 2009-023

Domanda

Durante un'udienza di una protesta invalida un concorrente si accorge di aver infranto una regola. Secondo la regola 2 si deve ritirare (RAF)?

Se il concorrente non lo fa (di sua iniziativa) questa sua riluttanza a ritirarsi è una nuova infrazione (della regola 2) in un nuovo incidente che possa essere protestato dal CdP?

È raccomandabile che il CdP protesti il concorrente per non essersi ritirato? Può il protestante (della protesta originale invalida) protestare il protestato per non essersi ritirato?

A esempio:

Ad una regata costiera di X99 (lunghezza 10 mt. / 33 piedi) le barche A e B erano arrivate all'ultima boa contemporaneamente.

La barca A girava il faro mentre la barca B girava la boa 50 mt. (150 piedi) più avanti.

La barca B non ha mai gridato "protesto" né esposto una bandiera rossa e non ha mai informato il protestato della sua intenzione di protestarlo.

B presentava una protesta scritta.

A veniva a conoscenza della protesta dall'avviso di programmazione delle udienze nell'albo dei comunicati.

Durante l'udienza il CdP trovava che la protesta di B era invalida mentre A realizzava che aveva compreso male la descrizione del percorso nelle istruzioni di regata e che aveva effettivamente fatto un percorso sbagliato.

La barca A deve ritirarsi? Infrange la regola 2 se non si ritira?

Se così avviene può questa infrazione della regola 2 essere motivo di protesta da parte del CdP?

È raccomandabile che il CdP protesti A per infrazione alla regola 2?

Risposta

I due principi fondamentali della vela sono la correttezza sportiva e l'auto-applicazione delle regole.

I concorrenti fanno affidamento l'un l'altro di seguire ed applicare le regole e di eseguire prontamente una penalità che può essere di ritirarsi quando un concorrente si accorge di aver infranto una regola.

Quando una protesta risulta invalida per la regola 63.5, questo chiude l'udienza e l'incidente a meno che l'accertamento di invalidità non sia appellato o che il CdP non decida di riaprire l'udienza per la regola 66.

Nessun'altra azione può essere presa dal CdP o da altre parti.

Reluctance to retire shall be seen as the same incident, and cannot be protested separately and subsequently by a party, since it presupposes a conclusion that can only follow from the facts found in a valid protest concerning the incident.

The protest committee cannot lodge its own protest under rule 2 against the competitor, since it learned of the incident in an invalid protest.

Rule 60.3(a) allows a protest committee to protest for what it learns from a report from the representative of the boat, but not for what it learns from an invalid protest.

If the protest committee believe a competitor may have deliberately broken a rule, or has chosen not to retire or take a penalty despite knowing that he/she has broken a rule, the protest committee should speak with the competitor.

If after that discussion the competitor declines to take a penalty despite knowing that he/she has broken a rule, the protest committee should consider acting under rule 69.

If, on the other hand, the protest committee believes the competitor may have deliberately broken a rule, the protest committee should act under rule 69.

La riluttanza a ritirarsi deve essere vista come lo stesso incidente e non può essere protestata separatamente e successivamente da una parte, poiché presuppone una conclusione che può solo venire dai fatti accertati in una protesta valida relativa all'incidente.

Il CdP non può presentare una sua protesta per la regola 2 contro il concorrente poiché ha saputo dell'incidente in una protesta invalida.

La regola 60.3(a) permette ad un CdP di protestare per quanto è venuto a conoscenza in una relazione di un rappresentante della barca ma non per quanto viene a sapere da una protesta invalida.

Se il CdP pensa che un concorrente possa aver deliberatamente infranto una regola o ha scelto di non ritirarsi o effettuare una penalità anche se sapeva di aver infranto una regola, il CdP dovrebbe parlare con il concorrente.

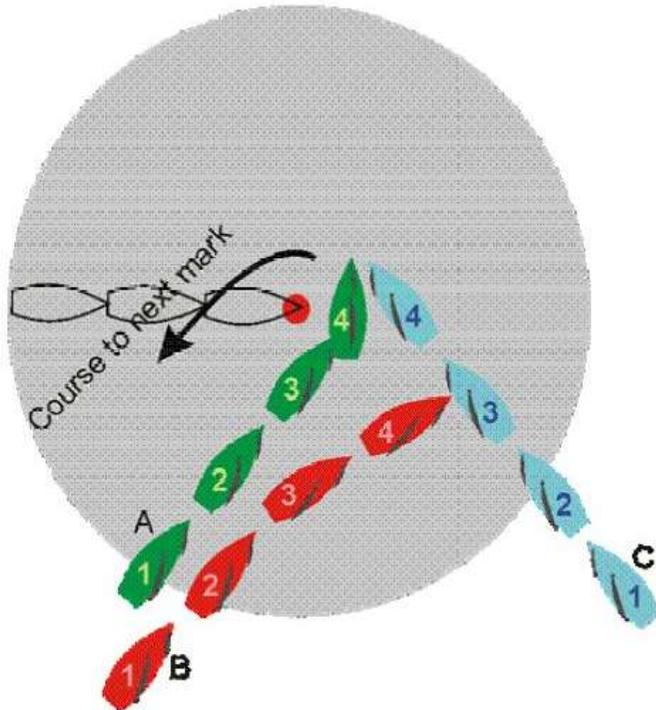
Se dopo questa discussione il concorrente non prende la sua penalità nonostante sappia di aver infranto una regola, il CdP dovrebbe considerare di agire per la regola 69.

Se, d'altra parte, il CdP crede che il concorrente abbia deliberatamente infranto una regola, il CdP dovrebbe agire secondo la regola 69.

B006 Q&A 2009-025

Published: 17 March 2009

In addition to Q&A 2009-20 there are two situations for clarifying the question of proper course in relation to the new definition Mark-Room and rule 18.5(b).



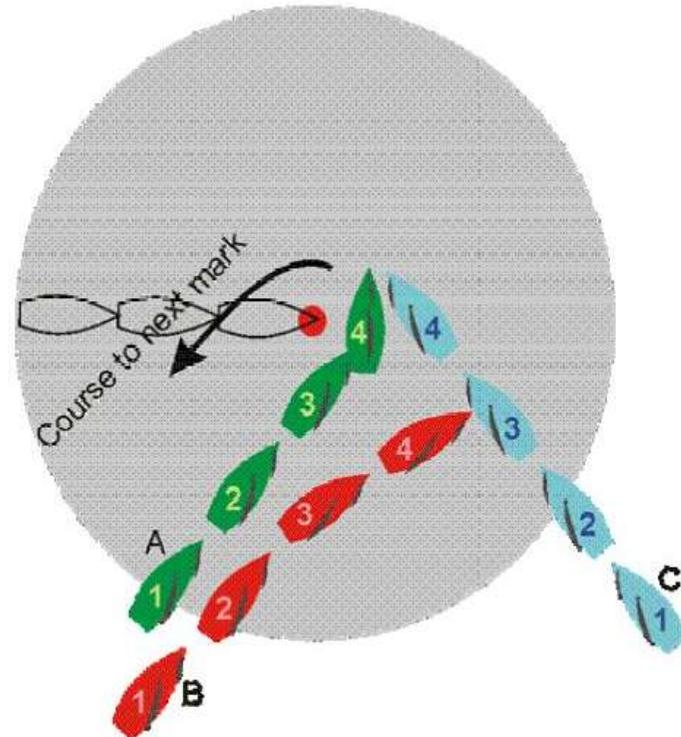
Situation 1

A (Green) on port windward is overlapped at the zone to B (Red) and therefore entitled to mark-room (rule 18.2(b)). C (Blue) on starboard is fetching the mark. B passes astern of C. A is rounding the mark as she would do in the absence of the boats B and C. A does not keep clear of C.

Q&A 2009-025

Publicata: 17 Marzo 2009

In aggiunta alla Q&A 2009-20 due situazioni per chiarire le domande sulla giusta rotta in relazione alla nuova definizione di Spazio alla Boa e alla regola 18.5(b).



Situazione 1

A (verde) mure a sinistra sopravvento è ingaggiata alla zona con B (rossa) e perciò con diritto a spazio alla boa (regola 18.2(b)). C (blu) mure a dritta sta raggiungendo la boa. B passa a poppa di C. A sta girando la boa come farebbe in assenza delle barche B e C. A non si tiene discosta da C

Question 1:

Is A sailing her proper course?

Answer 1:

The proper course of A is not relevant in this situation as no part of rule 18 applies between A and C (rule 18.1(a) and (b)).

A must keep clear of C under rule 10.

Question 2:

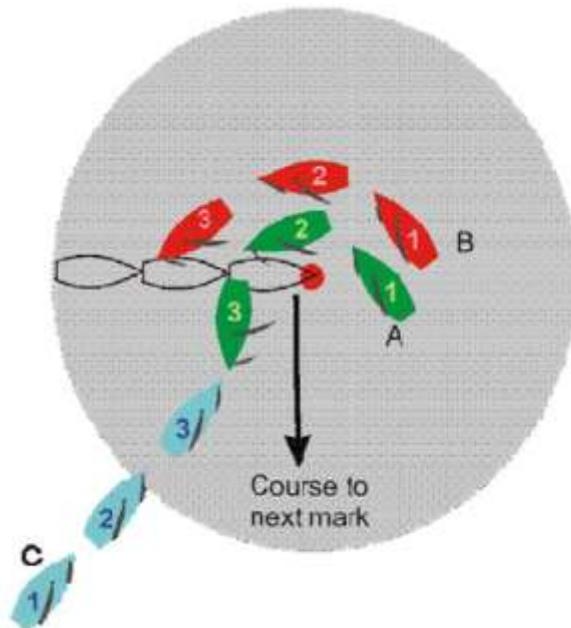
What should the decision be?

Answer 2:

A did not keep clear of C as required by rule 10. Disqualify A.

B gave A mark-room and did not compel A to break rule 10, so rule 64.1(c) is not applicable.

Situation 2



A (Green) on starboard tack leeward is overlapped to B (Red) at the zone on a windward mark to be left on port. C (Blue) is approaching the mark on port tack. A is rounding the mark as she would do in the absence of

Domanda 1

A sta navigando sulla sua giusta rotta?

Risposta 1

La giusta rotta di A non è rilevante in questa situazione poiché nessuna parte della 18 si applica tra A e C (regola 18.1 (a) e (b)).

A deve tenersi discosta da C per la regola 10.

Domanda 2

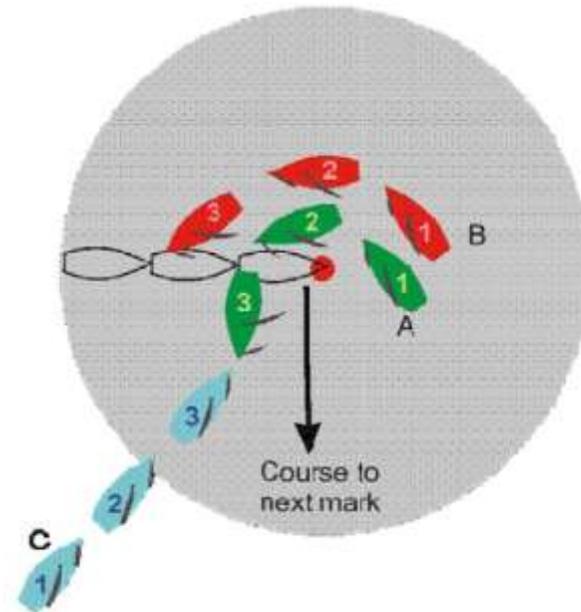
Quale dovrebbe essere la decisione?

Risposta 2

A non si è tenuta discosta da C come richiesto dalla regola 10.

Squalificare A. B ha dato ad A spazio alla boa e non ha costretto A a infrangere la regola 10 così la regola 64.1(c) non è applicabile.

Situazione 2



A (verde) mure a dritta sottovento è ingaggiata con B (rossa) nella zona in una boa di bolina da lasciare a sinistra. C (blu) si sta avvicinando alla boa mure a sinistra. A sta girando la boa come farebbe in assenza di B e C.

the boats B and C. By changing her course at the mark to a downwind course A comes to a collision course with C, without giving C room to keep clear.

Question 1:

Is A sailing her proper course?

Answer 1:

The proper course of A is not relevant in this situation as no part of rule 18 applies between A and C (rule 18.1(c)).

Question 2:

What should the decision be?

Answer 2:

A is a right-of-way boat on starboard and C is keep-clear boat on port. When A changes course, she is required by rule 16.1 to give C room to keep clear, which she has not done.

Disqualify A for breaking rule 16.1.

B has given A the mark-room to which she was entitled and B did not compel A to break a rule, so rule 64.1(c) is not applicable.

Nel cambiare la sua rotta alla boa su una rotta di poppa A collide con C, senza dare a C spazio per tenersi discosta.

Domanda 1

A sta navigando sulla sua giusta rotta?

Risposta 1

La giusta rotta di A non è rilevante in questa situazione poiché nessuna parte della 18 si applica tra A e C (regola 18.1(c)).

Domanda 2

Quale dovrebbe essere la decisione?

Risposta 2

A è barca con diritto di rotta mure a dritta e C mure a sinistra si deve tenere discosta. Quando A cambia rotta deve, per la regola 16.1 dare a C spazio per tenersi discosta, cosa che non ha fatto.

Squalificare A per infrazione della regola 16.1.

B ha dato ad A lo spazio alla boa alla quale aveva diritto e B non ha costretto A ad infrangere nessuna regola quindi la regola 64.1(c) non è applicabile

E007 Q&A 2009-026

Published: 15 April 2009

The course is three laps windward/leeward course, with a finishing line to windward of the windward mark. Boat X completes only two laps and then sails to the finishing line and crosses it from the direction of the leeward mark.

Question 1

Does she finish according to the definition?

Answer 1

No.

The sailing instructions describe the course with the finishing line being at the end of the last leg of the course (the end of lap 3). The finishing marks therefore only have a required side at that time and at no earlier point in time. Rule 28.1(a) says that a boat shall pass each mark on the required side. As the finishing marks only have a required side when a boat is on the last leg of the course described in the sailing instructions, a boat does not finish according to the definition if it passes between these marks on an earlier leg of the course.

Question 2

Having crossed the finishing line, may she return to complete the last lap?

Answer 2

Yes.

Rule 28.1 allows a boat to correct any errors to comply with that rule. There is no time limit specified in that rule as to when the correction is to be completed. However, the boat would need to finish within any time limit specified in the sailing instructions.

Question 3

In terms of rule 28.1, at what point does she break the rule?

Answer 3

As indicated in Case 112, she does not break rule 28.1 until she finishes. In this situation, she has not finished until she has corrected her error in not sailing the last lap of the course.

Question 4

If she doesn't break rule 28.1 until she finishes, what meaning has the phrase 'She may correct any errors to comply with this rule'?

Answer 4

Q&A 2009-026

Pubblicata: 15 Aprile 2009

Il percorso è un bastone, bolina-poppa, di tre giri con arrivo alla boa di bolina. La barca X completa solo due giri e quindi naviga verso l'arrivo e lo taglia dalla direzione della boa di poppa.

Domanda 1

Ha terminato secondo la definizione?

Risposta 1

No.

Le istruzioni di regata prescrivono che la linea di arrivo sia alla fine dell'ultimo lato del percorso (alla fine del terzo giro). La linea di arrivo quindi ha una parte dovuta in quel momento e non prima. La regola 28.1(a) dice che una barca deve passare ogni boa dalla parte richiesta. Poiché la boa di arrivo ha una parte richiesta solamente quando una barca è sull'ultimo lato del percorso descritto nelle istruzioni di regata, una barca non arriva, secondo la definizione, se attraversa le boe di arrivo in un lato precedente del percorso.

Domanda 2

Dopo aver attraversato la linea di arrivo (in anticipo) può tornare e completare l'ultimo giro?

Risposta 2

Sì.

La regola 28.1 permette ad una barca di correggere qualunque errore per conformarsi alla regola. Non c'è limite di tempo specificato nella regola su quando la correzione debba essere completata. Tuttavia la barca deve terminare la prova entro il tempo limite indicato nelle IdR.

Domanda 3

Nei termini della regola 28.1, in quale punto ha infranto la regola?

Risposta 3

Come indicato nel Caso 112, non infrange la regola 28.1 fintanto che non è arrivata. In questo caso non ha finito la prova fino a che non ha corretto il suo errore terminando l'ultimo lato del percorso.

Domanda 4

Se non infrange la regola 28.1 finché non ha terminato, cosa significa la frase: 'Può correggere qualunque errore per conformarsi a questa regola'?

Risposta 4

It means that she may correct any errors to comply with rule 28.1 until she finishes (see answer 2 above). Any error made at the finishing line, even after finishing, is covered by the last words of the definition Finish 'after correcting an error made at the finishing line, under rule 28.1.'

Boat Y seeing that X was making her way to the finishing line before completing the course, was close enough to hail 'protest' but waited till X crossed the finishing line before informing her of her intention to protest.

Question 5

Does this hail satisfy the requirement of rule 61.1?

Answer 5

Yes.

See answer 3 in Case 112. However, see also the answer to question 1. Boat X would not have crossed the actual finishing line at this time and therefore would not have finished and she still had the opportunity to sail the course in accordance with rule 28.1.

Question 6

Could informing X before she crossed the finishing line constitute a breach of rule 41 by X?

Answer 6

No.

The hail of protest by boat Y was unsolicited advice for boat X. However, as the finishing line for X is still one lap away, she still has the opportunity of correcting her error as provided by rule 28.1, provided she can finish within any time limit specified in the sailing instructions.

Significa che può correggere qualunque errore per conformarsi alla 28.1 finché non è arrivata (vedi la risposta 2 sopra). Ogni errore fatto sulla linea di arrivo, anche dopo aver terminato, e compreso nelle ultime parole della definizione di Arrivo: 'dopo aver corretto un errore fatto sulla linea di arrivo, secondo la regola 28.1.'

La barca Y, vedendo che X stava navigando verso la linea di arrivo prima di completare il percorso, era sufficientemente vicina per gridare 'protesto' ma ha atteso che X attraversasse la linea di arrivo prima di informarla della sua intenzione di protestare.

Domanda 5

Ha soddisfatto le richieste della regola 61.1?

Risposta 5

Si.

Vedi la risposta 3 nel Caso 112. Tuttavia vedi anche la risposta alla domanda 1. La barca X non avrebbe dovuto attraversare la linea di arrivo in anticipo e quindi non aveva terminato la prova per cui aveva ancora l'opportunità di completare il percorso secondo la regola 28.1

Domanda 6

Potrebbe l'aver informato X prima di aver passato la linea di arrivo costituire un'infrazione alla regola 41 da parte di X?

Risposta 6

No.

Il grido di protesta da parte della barca Y è stato un avviso non richiesto per X. Tuttavia poiché la linea di arrivo per X era ancora lontana un giro, essa aveva l'opportunità di correggere il suo errore secondo la regola 28.1, a patto di terminare la prova entro il tempo limite indicato nelle IdR.

C002 Q&A 2009-027

Published: 22 April 2009

Situation:

This incident occurred at the start of a handicap cruiser race. Race duration expected to be from 4-8 hours depending on boat type, and in wind conditions of around 7 knots. The sailing instructions defined the location of the starting line, and that it would be delineated by a committee boat and by a navigation mark. They did not specify whether the committee boat was at the starboard end of the line, or in any other way define in which direction the boats should start. The starting line was laid approximately perpendicular to the wind direction. The first mark was to leeward of the line, on a heading which was at an angle of approximately 30 degrees from the line itself. Some boats started in each direction, there was evidence that the Race Committee had attempted to give verbal instruction to some boats shortly before the start to resolve the mess they saw developing. Those which started to windward rounded the Race Committee boat as soon as possible, and bore away to the mark. They were disadvantaged by taking the initial tack away from the mark. Shortly after the start, there was a collision between boat A that was starting on starboard to windward, and boat B on port, which was intending to start to leeward and was crossing the line in the opposite direction. The starboard boat had cleared her starting line before the collision.

Question 1:

Can a race be started from a line that does not have a defined starting direction?

Answer 1:

The starting line must be described in the sailing instructions. The definition Start defines the direction from the pre-start side to the course side without any requirement that it be further described in the sailing instructions.

Question 2:

If the answer to Question 1 is yes, would a Protest Committee be correct in abandoning the race if it determined that some boats were significantly disadvantaged through their choice of starting direction?

Q&A 2009-027

Pubblicata: 22 Aprile 2009

Situazione:

Questo incidente è occorso alla partenza di una regata crociera ad handicap. La durata prevista della prova era di 4-8 ore a seconda del tipo di barca e con condizioni di vento di circa 7 nodi. Le IdR definivano il luogo della linea di partenza e che sarebbe stata costituita da una barca del CdR e una boa di navigazione. Non era specificato né se la barca del CdR era al lato destro della linea né era definito in qualche modo da che parte le barche dovevano partire. La linea di partenza fu posizionata approssimativamente perpendicolare alla direzione del vento. La prima boa era sottovento alla linea in una direzione che era ad un angolo di circa 30 gradi rispetto alla linea stessa. Alcune barche partirono da entrambe le direzioni, si evidenziò che il CdR aveva tentato, verbalmente, di avvisare alcune barche appena prima della partenza per risolvere la confusione che si stava generando. Le barche partite di bolina girarono la barca comitato appena possibile e poggiarono verso la boa. Esse furono svantaggiate dal fatto di dover fare una virata all'inizio lontano dalla boa. Poco dopo la partenza ci fu una collisione tra una barca A mure a dritta partita di bolina e una barca B mure a sinistra che intendeva partire in poppa e stava passando la linea di partenza nella direzione opposta. La barca mure a dritta aveva già passato la propria linea di partenza prima della collisione.

Domanda 1

Può una regata essere fatta partire da una linea che non ha una direzione stabilita?

Risposta 1

La linea di partenza deve essere descritta nella IdR. La definizione di Partenza definisce la direzione dal lato di pre-partenza verso il lato del percorso senza alcuna necessità che esso sia ulteriormente descritto nelle IdR.

Domanda 2

Se la risposta alla domanda 1 è Sì, Sarebbe stato corretto, da parte del CdR, annullare la prova se avesse stabilito che alcune barche erano state significativamente svantaggiate dalla loro scelta riguardo alla direzione di partenza

Answer 2:

Once a protest committee has decided that a boat is entitled to redress it is required to 'make as fair an arrangement as possible for all boats affected,' For a boat to be eligible for redress, the worsening of her score must have been through no fault of her own. By starting contrary to the definition Start, a boat will fail that test. However, if it was not reasonably possible for the competitors to clearly identify which way they were expected to cross the starting line in order to comply with the definition, one option available to a protest committee under these circumstances would be to let the results of the race stand. ISAF Case 82 describes a similar situation at a finishing line,

Question 3:

If the Protest Committee was correct in abandoning the race, were the boats no longer subject to the Racing Rules of Sailing at the time of the collision?

Answer 3:

The boats were racing and were subject to the Racing Rules of Sailing. That is not affected by any later decision of a protest committee to grant redress by abandoning the race. The effect of the abandonment is that penalization for breaking a rule of Part 2 is not possible - see rule 36.

Risposta 2

Una volta che il CdP ha deciso che una barca ha diritto di riparazione deve 'adottare un provvedimento il più equo possibile per tutte le barche coinvolte'. Perché una barca abbia diritto a riparazione, bisogna che il suo punteggio sia stato peggiorato ma non per sua colpa. Partendo in senso contrario alla definizione di Partenza, una barca non supera questo test. Tuttavia se non è ragionevolmente possibile per i competitori identificare chiaramente in quale modo passare la linea di partenza per adeguarsi alla definizione, un'opzione che il CdR ha in queste circostanze sarebbe di mantenere i risultati della regata. Il Caso ISAF 82 descrive una situazione simile ad una linea di arrivo.

Domanda 3

Se il CdP correttamente annullò la regata, le barche erano ancora soggette alle RRS al momento della collisione?

Risposta 3

Le barche stavano regatando ed erano soggette alle RRS. Questo non è toccato dalla decisione successiva del CdP di dare riparazione annullando la regata. L'effetto dell'annullamento è che non è possibile penalizzare un concorrente per l'infrazione di una regola della parte 2 (vedi la regola 36).

B007 Q&A 2009-028

Published: 22 April 2009

Two questions regarding rule 20.1:

Question 1:

Rule 20.1(b) requires a boat hailed for room to tack to respond by 'tacking as soon as possible, or by immediately hailing 'You tack'.

Does a hailed boat have to respond to a hail to comply with her obligations under rule 20.1 in the following situations?

(a) When a boat hails for room to tack when approaching a starting mark

surrounded by navigable water or its anchor line from the time boats are approaching them to start until they have passed them?

(b) When the hailing boat is clearly below a close-hauled course?

(c) When the hailing boat on starboard tack is approaching a port tack boat and hails for room to tack for that port tack boat?

(d) When the hailing boat calls for water to tack?

(e) When the hailing boat will not have to make a substantial course change to avoid the obstruction?

(f) When the obstruction is a mark that the hailed boat is fetching?

Answer 1:

(a) No. The preamble to Section C of Part 2 makes it clear that none of the Section C rules, including rule 20, apply in that situation.

(b) No. The scenario in which rule 20.1 applies is when 'a boat sailing close-hauled or above hails for room to tack'. If the hail comes from a boat in any other circumstance, rule 20.1 does not apply.

(c) No. Rule 20.1 applies only when a boat sailing close-hauled or above approaches an obstruction. A port-tack boat is not an obstruction to starboard-tack boats unless they are required to keep clear of her, give her room or mark-room, or, if rule 22 applies, avoid her. However, a boat that hails for room to tack in the knowledge that rule 20 does not apply may break rule 2.

(d) Yes. There are no words described in the rule that have to be used, so a hail of 'water' or 'room' to tack would both clearly communicate the intention of the hailing boat.

Q&A 2009-028

Pubblicata: 22 Aprile 2009

Due domande relative alla regola 20.1:

Domanda 1

La regola 20.1(b) stabilisce che una barca richiamata per spazio per virare deve rispondere virando il prima possibile o gridando immediatamente 'vira tu'.

Una barca richiamata per spazio per virare deve rispondere ad un richiamo secondo gli obblighi della regola 20.1 nelle seguenti situazioni?

(a) Se una barca richiama spazio per virare quando si sta avvicinando ad una boa di partenza circondata da acque navigabili o al suo cavo di ancoraggio dal momento in cui le barche si stanno avvicinando fino a quando li hanno passati?

(b) Quando la barca chiamante è chiaramente non di bolina stretta?

(c) Quando la barca chiamante, mure a dritta, si sta avvicinando ad una barca mure a sinistra e chiama spazio per virare su quella barca mure a sinistra?

(d) Quando la barca chiamante chiede acqua per virare?

(e) Quando la barca chiamante non deve fare un sostanziale cambio di rotta per evitare l'ostacolo?

(f) Quando l'ostacolo è una boa che la barca chiamata sta raggiungendo?

Risposta 1

(a) No. Il preambolo della Sezione C della Parte 2 chiaramente stabilisce che nessuna delle regole della Sezione C, inclusa la regola 20, si applicano in quella situazione.

(b) No. Lo scenario nel quale si applica la 20.1 è quando 'una barca che naviga di bolina stretta o oltre chiama spazio per virare'. Se il richiamo proviene da una barca in ogni altra circostanza la regola 20.1 non si applica.

(c) No. La regola 20.1 si applica solo quando una barca di bolina stretta o oltre si avvicina ad un ostacolo. Una barca con mure a sinistra non è un ostacolo a barche mure a dritta a meno che queste non debbano tenersi discoste da essa, darle spazio o spazio alla boa o, se la regola 22 è applicabile, evitarla. Tuttavia una barca che chiama spazio per virare sapendo che la regola 20.1 non è applicabile può infrangere la regola 2.

(d) Sì. Non ci sono particolari parole, specificate nella regola, che debbano essere usate, quindi chiamare 'acqua' o 'spazio' per virare chiaramente vogliono indicare l'intenzione della barca chiamante.

(e) Yes. The boat that hails breaks rule 20.3 by hailing when safety does not require her to make a substantial course change to avoid the obstruction. However, the hailed boat must still comply with rule 20.1(b).

(f) Yes. The boat that hails breaks rule 20.3 by hailing when the obstruction is a mark that the hailed boat is fetching. However, the hailed boat must still comply with rule 20.1(b).

Question 2:

Does the hailing boat comply with her obligation to tack by going through head to wind or does she have to reach a close-hauled course?

Answer 2:

The hailing boat must tack and reach a close-hauled course on the new tack.

(e) Sì. La barca richiamante infrange la regola 20.3 chiamando quando la sua sicurezza non richiede di fare un sostanziale cambio di rotta per evitare l'ostacolo. Tuttavia la barca chiamata deve continuare ad attenersi alla regola 20.1(b).

(f) Sì. La barca chiamante infrange la regola 20.3 se richiama quando l'ostacolo è una boa che la barca chiamata sta raggiungendo. Tuttavia la barca chiamata deve continuare a rispettare la regola 20.1(b).

Domanda 2

La barca chiamante soddisfa i suoi obblighi di virare se passa prua al vento o deve portarsi su una rotta di bolina stretta?

Risposta 2

La barca chiamante deve virare e raggiungere una rotta di bolina stretta sulle nuove mure.

L005 Q&A 2009-029

Published: 24 April 2009

53 SKIN FRICTION

A boat shall not eject or release a substance, such as a polymer, or have specially textured surfaces that could improve the character of the flow of water inside the boundary layer.

Question:

Does finishing a hull using wet & dry sandpaper break rule 53 '...specially textured surfaces that could improve the character of the flow of water inside the boundary layer.'?

Answer

No. Specially textured surfaces have a deliberate pattern. Normal sanding produces a random pattern.

B008 Q&A 2009-030

Published: 27 April 2009

Two boats were approaching a mark on opposite tacks and one of them changed tack outside the zone. When the boat that changed tack entered the zone she was past head to wind but had not yet reached a close hauled course. The other boat was fetching the mark.

Question:

Does rule 18.3 now apply between the two boats?

Answer:

Yes.

The requirements for rule 18.3 to apply are met when, as a result of changing tack, one of them is subject to rule 13 in the zone and the other is fetching the mark. Whether the boat changes tack outside or inside the zone is irrelevant.

Q&A 2009-029

Pubblicata: 24 Aprile 2009

53 RESISTENZA D'ATTRITO

Una barca non deve emettere o lasciare uscire una sostanza, quale un polimero, né deve avere uno scafo con una superficie appositamente tramata che possa migliorare le caratteristiche di scorrimento dell'acqua all'interno dello strato limite.

Domanda:

Finire uno scafo usando carta vetrata umida e secca infrange la regola 53 '....né deve avere uno scafo con una superficie appositamente tramata che possa migliorare le caratteristiche di scorrimento dell'acqua all'interno dello strato limite'?

Risposta

No. Superfici appositamente tramate hanno un motivo studiato. La normale scartavetratura produce un motivo irregolare

Q&A 2009-030

Pubblicata: 27 Aprile 2009

Due barche si stavano avvicinando ad una boa su mure opposte ed una di esse cambiava mure fuori della zona. Quando la barca che aveva cambiato mure entrava nella zona aveva passato la prua al vento ma non era ancora di bolina stretta. L'altra barca stava raggiungendo la boa.

Domanda:

La regola 18.3 si applica ora tra le due barche?

Risposta:

Si.

I requisiti perché si applichi la regola 18.3 sono presenti quando, come risultato del cambio di mure, una delle barche sia soggetta alla regola 13 nella zona e che l'altra stia raggiungendo la boa. Il fatto che la barca abbia cambiato mure fuori della zona è irrilevante.

F010 Q&A 2009-031

Published: 23 June 2009

Situation:

At the end of a regatta, after the prize giving, the RO discover that the tie breaking system he used was the wrong one and some tie breaks were wrong, including the silver and bronze which should have been reversed.

Question 1:

Is the RO allowed to correct the results?

Answer 1

Rule 90.3 (a) places the responsibility for scoring on the race committee as a whole. If the race officer becomes aware of a mistake, he must refer the matter to the race committee. The race committee may correct any mistake for which it was responsible. In doing so, it is scoring the boats as they should have been scored had the race committee not made an error so that action is not one that would worsen a boat's score as provided in A5.

Question 2:

If the answer to question 1 is affirmative, then how long after the end of the regatta?

Answer 2

There is no time limit but it will depend. The time elapsed since the end of the regatta is only one factor. If the event was being used as selection for another event that has not yet happened, correction is necessary. The importance of the event and the value of prizes are other factors.

Question 3:

If the answer to question 1 is affirmative does the RO need the permission of the PC/jury?

Answer 3

No permission is needed, but, if the race committee becomes aware of a scoring mistake after the end of an event, it might wish to consult the protest committee or the international jury before deciding whether to issue corrected results.

Question 4:

If the answer to question 1 is affirmative, does it apply to other scoring mistakes, such as those brought in by competitors?

Q&A 2009-031

Pubblicata: 23 Giugno 2009

Situazione:

Alla fine di una regata, dopo la premiazione, un UdR scopre che il sistema di spareggio utilizzato non era quello corretto e che alcuni spareggi erano sbagliati; questi includevano il secondo e il terzo la cui classifica avrebbe dovuto essere invertita.

Domanda 1

L'UdR può modificare il risultato?

Risposta 1

La regola 90.3(a) dà la responsabilità del punteggio a tutto il CdR. Se l'UdR si rende conto di uno sbaglio deve riportare la questione al CdR, il quale può correggere ogni errore del quale sia responsabile. Questo comprende classificare le barche come esse avrebbero dovuto essere classificate senza errori da parte del CdR perché questa è un'azione che non peggiora la classifica di nessuna imbarcazione come prescritto dalla regola A5.

Domanda 2

Se la risposta alla domanda 1 è affermativa dopo quanto dalla fine della regata si può fare?

Risposta 2

Non c'è nessun limite ma dipende dalle situazioni. Il tempo dalla fine della regata è solo uno dei fattori. Se l'evento è stato usato come selezione per un altro evento che non è ancora avvenuto, la correzione è necessaria. L'importanza dell'evento e il valore dei premi è un altro fattore da tenere in considerazione.

Domanda 3

Se la risposta alla domanda 1 è affermativa l'UdR ha bisogno del permesso del CdP/Giuria?

Risposta 3

Non c'è bisogno di nessun permesso, ma, se la CdR si rende conto di un errore nelle classifiche dopo il termine di un evento, potrebbe voler consultare il CdP o la Giuria internazionale prima di decidere di pubblicare i risultati corretti.

Domanda 4

Se la risposta alla domanda 1 è affermativa, si applica anche ad altri errori di classifica come quelli portati dai concorrenti?

<p>Answer 4: Yes</p>	<p>Risposta 4 Si.</p>
<p>M005 Q&A 2009-032 <i>Published: 23 June 2009</i> Question When is a boat 'sailing on another leg' with relation to rule 23.2? Some guidance would be helpful for fleet, match and team racing.</p> <p>Answer For the purpose of a boat taking a penalty in match racing, rule C7.2(c) states when a leg has been completed. That rule only applies to match racing. Rule 23.2 deals with two-boat situations under match, team and fleet racing rules, and applies on any type of course. Given that, to break rule 23.2, a boat must be sailing a course that is not her proper course, the exact moment when one leg ends and another begins at a mark is rarely likely to be an issue. ISAF Team Racing Rapid Response Call 2009/007 offers useful guidance, including the statement that will usually apply when the breach is clear, namely that, after the starting signal, a boat that passes the wrong side of a mark is not on the same leg of the course as a boat that is passing the mark on the required side.</p> <p>When a keep-clear boat may have broken rule 23.2, she will usually also have broken a rule of Section A, rule 14 or a rule of Section C. Therefore, the question as to whether a boat has broken rule 23.2 alone is likely to arise only with respect to a right-of-way boat.</p>	<p>Q&A 2009-032 <i>Pubblicata: 23 Giugno 2009</i> Domanda Quand'è che una barca 'sta navigando su un altro lato' in relazione alla regola 23.2? Sarebbe utile avere delle linee guida per regate di flotta, a squadre e match-racing.</p> <p>Risposta Nel match-racing per definire quando una barca deve prendere una penalità, la regola C7.2(c) stabilisce quando un lato è completato. Questa regola si applica solamente al match-racing. La regola 23.2 tratta la situazione di due barche che competono in match-racing e in regate a squadre e di flotta e si applica a qualsiasi tipo di percorso. Detto questo per infrangere la regola 23.2 una barca deve fare un percorso che non sia la sua giusta rotta, il momento esatto in cui termina un lato e ne inizia un altro, raramente costituisce un problema. Il Rapid Response Call ISAF 20097007 per le regate a squadre offre una utile guida, e include l'affermazione che si applica abitualmente quando l'infrazione è chiara, cioè che, dopo il segnale di partenza, una barca che passi una boa dalla parte sbagliata non è sullo stesso lato del percorso di una barca che abbia passato la boa dalla parte corretta.</p> <p>Se una barca che debba tenersi discosta può aver infranto la regola 23.2, essa ha anche infranto una regola della Sezione A, la regola 14 o una regola della Sezione C. Perciò la domanda se una barca abbia infranto soltanto la regola 23.2 è probabile che ciò avvenga solo per una barca con diritto di rotta.</p>

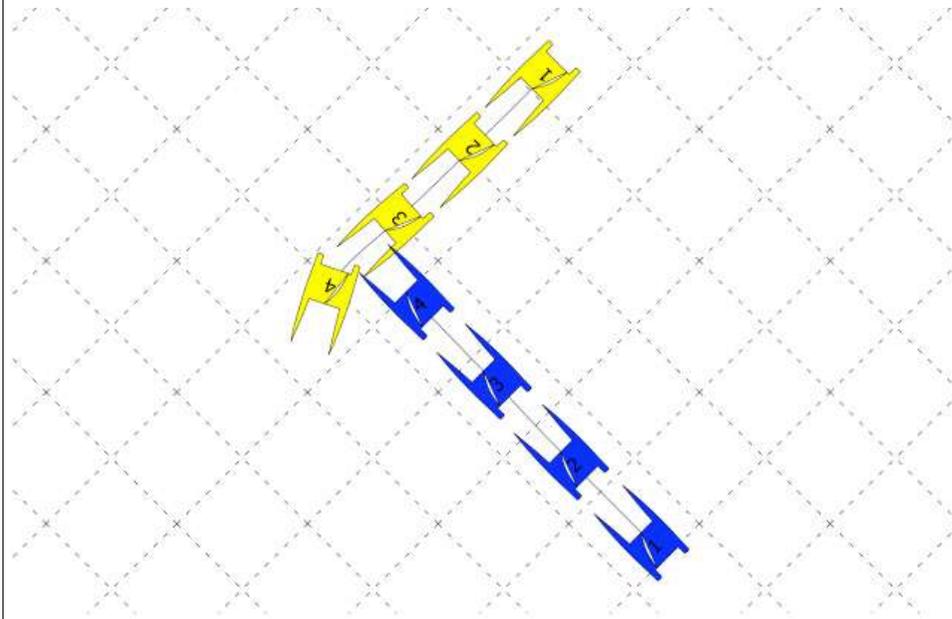
B009 Q&A 2009-033

Published: 08 July 2009

Situation:

The boats are Extreme 40 catamarans. Yellow is sailing downwind on starboard; Blue is sailing upwind on a different leg on starboard, overlapped to leeward of Yellow. Yellow sails over the top of Blue. Blue holds her course throughout. There is contact between the bow of Blue and the aft port quarter of Yellow (last 15cm or so). Yellow tries to avoid the contact 'at the last minute' by bearing away.

The diagram refers.



Question

Under rule 14, Yellow must avoid contact if it is reasonably possible to do so. Does the fact that Yellow had the option to bear away or luff before reaching Blue mean she has had reasonable possibilities to avoid contact? Or need Yellow only take action to avoid contact when it is clear to her that a collision course has been established between her and Blue

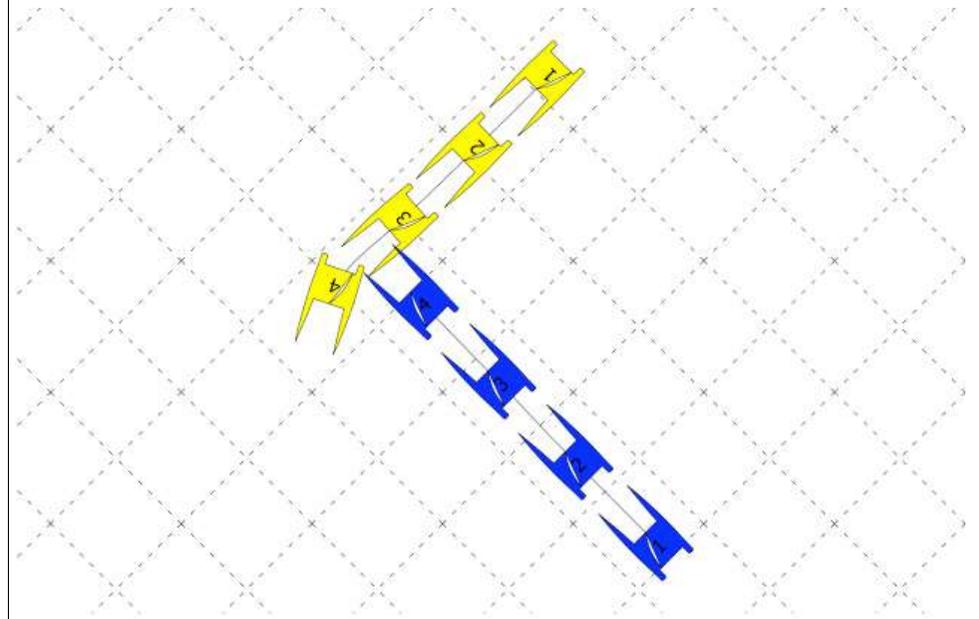
Q&A 2009-033

Pubblicata: 08 Luglio 2009

Situazione

Le barche sono catamarani della classe Extreme 40. Giallo sta navigando in poppa mure a dritta; Blu sta navigando di bolina mure a dritta su un altro lato, ingaggiato sottovento a Giallo. Giallo naviga sulla prua di Blu. Blu continua a mantenere la sua rotta. C'è un contatto tra la prua di Blu e la poppa sinistra di Giallo (circa negli ultimi 15 cm). Giallo cerca di evitare il contatto 'all'ultimo momento' poggiando.

Vedi il diagramma allegato



Domanda

Per la regola 14, Giallo deve evitare il contatto se è ragionevolmente possibile. Il fatto che Giallo ha l'opzione di poggiare od orzare prima di raggiungere Blu significa che ha delle ragionevoli possibilità di evitare il contatto? Oppure Giallo deve agire per evitare il contatto quando è chiaro che Blu è in rotta di collisione e deve far qualcosa per evitare il contatto

and she must do something to avoid contact (i.e. here when she is crossing and realises she is not going to keep clear without further action?).

Answer

Rule 14 requires all boats to avoid contact if reasonably possible. When a keep-clear boat approaches a right-of-way boat on a converging course it is in all but the most extraordinary cases reasonably possible to avoid contact. In addition, when a keep-clear boat sails a course to pass directly in front of a right-of-way boat, it is always reasonably possible to avoid contact if appropriate action to keep clear is taken early enough.

In addition, in a situation as described, when the right-of-way boat realises that the keep-clear boat is not going to keep clear, she too has an obligation under rule 14 to try and avoid contact. In this case, it was reasonably possible for Yellow, as the keep-clear boat, to have avoided contact by luffing or bearing away before she reached Blue. It was also reasonably possible for Blue to have avoided contact when it became clear to her that Yellow was not keeping clear. This she failed to do. 'However, Blue, as the rightof-way boat, could only be penalised under this rule if the contact caused injury or damage to either boat.'

(es. qui quando si è all'incrocio ed è chiaro che non si sta tenendo discosta)?

Risposta

La regola 14 richiede che tutte le barche evitino i contatti se ragionevolmente possibile. Quando una barca che deve tenersi discosta si avvicina ad una barca con diritto di rotta su una rotta convergente è sempre ragionevolmente possibile, tranne che in casi eccezionali, evitare un contatto. In aggiunta se una barca che deve tenersi discosta è su una rotta che passa direttamente davanti ad una barca con diritto di rotta è sempre ragionevolmente possibile evitare il contatto se viene presa per tempo una azione appropriata per tenersi discosti. In aggiunta, nella situazione descritta, quando la barca con diritto di rotta si rende conto che quella che deve tenersi discosta non lo sta facendo, ha il dovere, per la regola 14, di cercare di evitare il contatto. In questo caso era ragionevolmente possibile che Giallo, barca che deve tenersi discosta, potesse evitare il contatto orzando o poggiando prima di raggiungere Blu. Sarebbe stato altrettanto possibile per Blu evitare il contatto quando è stato chiaro che Giallo non si stava tenendo discosta. Questo essa ha mancato di fare. Tuttavia Blu, barca con diritto di rotta, potrebbe essere penalizzata per la regola 14 solo se il contatto ha causato lesioni o danni ad uno dei concorrenti.

D004 Q&A 2009-034

Published: 17 August 2009

Situation:

The following sailing instructions apply:

SI 8.1

The diagram in attachment A shows the courses, including the approximate angles between legs, the order in which marks are going to be passed, and the side on which each mark is going to be left. (Start at leeward between the RC and the pin end mark, windward to be left to port, gate mark as leeward mark and finish at windward between the RC and windward mark).

SI 9

Mark 1 (windward) and Mark 2 (pin end mark) will be yellow pyramidal buoys; gate marks (leeward gate) 3p & 3s will be small red pyramidal marks.

Incident:

On the first downwind leg with several boats approaching the gate, one of the marks blows up and sinks because of the intense heat. The race committee did not replace the mark or substitute it with an object flying flag M as provided for in rule 34.

Question 1

On which side of the only remaining mark should the boats pass? (Rule 28.1 (c))

Answer 1

In the absence of any relevant sailing instruction, the remaining buoy is no longer a mark. When the sailing instructions describe a gate, the boats are required to pass between the gate marks in order to comply with rule 28.1(c). When one of two gate marks disappears, the other no longer has a required side. Boats may leave the buoy on either side and may even touch it. To avoid this problem, race committees are recommended to specify a required side when only one buoy of a gate is present, so that there will still be a mark with a required side. Boats would then round the remaining mark as any other single rounding mark, and they would also not be allowed to touch it.

When there is no such sailing instruction, then it is proper for the race committee to consider abandonment under rule 32.1(d). However, if it does not do so, and if all boats choose to leave the remaining buoy either to port or to starboard (or a mixture thereof) without incident and they

Q&A 2009-034

Pubblicata: 17 Agosto 2009

Situazione

Si applicano le seguenti IdR:

IdR 8.1

Il diagramma nell'allegato A mostra il percorso, inclusi gli angoli approssimativi dei lati di percorso, l'ordine in cui le boe vanno lasciate e il lato a cui lasciare ogni boa. (La partenza è sottovento tra barca comitato e boa, la boa al vento da lasciare a sinistra, un cancello come boa di poppa e arrivo di bolina tra la barca comitato e la boa di bolina)

IdR 9

La boa 1 (bolina) e la boa 2 (boa di partenza) saranno piramidali gialle; le boe del cancello (di poppa) 3p e 3s saranno due piccole boe rosse piramidali.

Incidente

Sul primo lato di poppa con parecchie barche in avvicinamento al cancello, una delle boe scoppia a causa del forte calore e affonda. Il CdR non ha riposizionato la boa né l'ha sostituita con un oggetto che mostrava la bandiera M come previsto dalla regola 34.

Domanda 1

Da quale parte della boa rimasta dovrebbero passare le barche? (Regola 28.1(c))

Risposta 1

In assenza di Istruzioni di Regata relative la boa rimanente non è più una boa. Quando le IdR descrivono un cancello le barche devono passare tra le boe del cancello per soddisfare la regola 28.1(c). Quando una delle due boe del cancello non c'è più, l'altra non ha più un lato definito. Le barche possono lasciare la boa da qualunque lato e possono anche toccarla. Per evitare questo problema si raccomanda ai CdR di specificare quale sia il lato da passare nel caso che rimanga solo una boa del cancello. Le barche quindi dovrebbero girare la boa come qualunque altra boa singola e non sono autorizzate a toccarla.

Quando questo non sia indicato nelle IdR, allora è opportuno che il CdR consideri l'annullamento della prova secondo la regola 32.1(d). Tuttavia, se non lo fa, e tutte le barche scelgono di girare la boa rimanente sia a dritta che a sinistra (o alcune barche a dritta e altre a sinistra) senza

then sail the rest of the course, post-race redress could be considered at the instigation of the race committee, the protest committee, or by a request by a boat. If one or more boats decided to sail a shorter course than others, such as not rounding the remaining buoy, or were otherwise disadvantaged by, for example, searching for the missing buoy, that would constitute grounds for abandonment.

Otherwise, if the protest committee is satisfied after taking appropriate evidence that all boats have had a fair race, and no boat was prejudiced by the race committee's actions, it would be appropriate to decide that the fairest arrangement as possible was to let the results stand.

The requirement that at least one boat must sail the course in order for a race to be scored, assumes that it is possible for at least one boat to do so. That is not the case here, and a protest committee is entitled to ignore that in these circumstances.

Question 2

If the answer is any side, is it correct that rule 18 does not apply any more and the rules of Part 2 Section A apply if there are boats leaving the mark to port and to starboard at the same time?

Answer 2

If boats choose to round the remaining buoy, the rules of Part 2 Section A will apply between them, both when boats leave it on the same side and when it is left on different sides. The rules of Part 2 Section B will equally apply.

It should be noted that the rules of Part 2, Section A and B also apply when the rules of Section C (including rule 18) apply. When rule 18 applies, a boat entitled to mark-room will in some circumstances be exonerated for breaking some of those rules. Since the remaining buoy is no longer a mark, rule 18 (including rule 18.5) does not apply.

incidenti e quindi compiono il percorso rimanente, potrebbe essere presa in considerazione una riparazione dopo gara iniziata sia dal CdR che dal CdP o da una richiesta di un concorrente. Se una o più barche decidessero di compiere un percorso più corto delle altre, non girando la boa rimanente del cancello, o fossero svantaggiate, per esempio, perché hanno perso tempo cercando la boa mancante, questo costituirebbe una base per l'annullamento. D'altronde, se il CdP è certo, dopo averlo confermato con evidenze appropriate, che tutte le barche hanno fatto una prova corretta e che nessuna è stata penalizzata dalle azioni del CdR, una decisione appropriata sarebbe che l'accomodamento più equo è quello di lasciare i risultati come sono. L'obbligo che almeno una barca deve compiere il percorso per qualificare una regata, presuppone che almeno una ne abbia la possibilità. In questa situazione ciò non può essere e un CdP può non tener conto di questa regola.

Domanda 2

Se la risposta è 'da ogni parte', si può affermare che la regola 18 non si applica e le regole della Parte 2 Sezione A si applicano se ci sono barche che lasciano la boa a sinistra o a dritta nello stesso tempo?

Risposta 2

Se le barche decidono di girare la boa rimanente, le regole della Parte 2 Sezione A si applicano tra di esse, sia quando le barche lasciano la boa dalla stessa parte che da lati diversi. Egualmente si applicano anche le regole della Parte 2 Sezione B.

Si deve notare che le regole della Parte 2 Sezioni A e B continuano ad essere applicate anche quando entrano in applicazione le regole della Parte 2 Sezione C (compresa la regola 18). Quando si applica la regola 18, una barca con diritto di spazio alla boa può essere esonerata in alcuni casi dall'infrazione di alcune di quelle regole. Poiché la boa rimanente non è più una boa di percorso, la regola 18 (inclusa la 18.5) non si applica più.

E008 Q&A 2009-035

Published: 26 August 2009

Question

Can you please clarify how Case 112 and Q&A 2009-26 are consistent with regard to the requirement to sail the course in order to finish?

Answer

The definition Finish states three circumstances under which a boat crossing a finishing line has finished. ISAF Case 112 Q&A 2 addresses only one of them, namely a boat that crosses a finishing line after sailing the full course length intended by the race committee, but without having corrected an error at an earlier mark, and does not correct that error. By not correcting her error she has broken rule 28.1, which is a separate issue but she has finished, for the first (and only) time.

Q&A 2 of Q&A 2009-26 addresses the third way to finish, namely after correcting an error such as may have happened in ISAF Case 112.

The correction will annul the previous Finish and the boat has now both finished and complied with rule 28.1. Q&A 1 of Q&A 2009-26 clarifies Q&A 2 of ISAF Case 112 in saying that sailing the full course length intended by the race committee but having left a mark on the wrong side, as in ISAF Case 112, is a different issue from crossing a finishing line having not yet sailed the full course length, which ISAF Case 112 does not address.

Discussions arising from Case 112 and Q&A 2009-26 suggest that these distinctions are not clear from the rules themselves, and that these distinctions raise important policy issues. The chairman of the Racing Rules Committee has appointed a small working party to address these Issues. In the interim, the ISAF Regulation 31.3 says in part that 'The cases are authoritative interpretations of the rules for all racing'

Regulation 31.3.8 says that 'Answers to questions provided by the Racing Rules Question and Answer Panel published on the ISAF website are not authoritative interpretations and explanations of the Racing Rules. However, they are carefully considered opinions of an experienced panel whose members have a thorough knowledge of the Racing Rules and extensive experience as competitors or as race officials.'

Q&A 2009-035

Pubblicata: 26 Agosto 2009

Domanda

Si chiede di chiarire come il Caso 112 e la Q&A 2009-26 sono coerenti in relazione all'obbligo di compiere il percorso per arrivare?

Risposta

La definizione di Arrivo stabilisce 3 circostanze per le quali una barca che ha attraversato la linea di arrivo è arrivata. Il Caso ISAF 112 Q&A 2 tratta solo una di esse, cioè quando una barca attraversa la linea di arrivo dopo aver compiuto tutta la lunghezza del percorso come intesa dal CdR, ma senza aver corretto un errore girando una boa precedente, e senza averlo corretto fino alla fine. Per non aver corretto l'errore essa ha infranto la regola 28.1 in quanto è arrivata per la prima (e unica) volta.

La Q&A 2 della Q&A 2009-26 tratta il terzo modo di arrivare, cioè dopo aver corretto un errore come quello che può essere avvenuto nel Caso ISAF 112. La correzione cancella l'arrivo precedente e la barca ora è arrivata ed ha anche soddisfatto la regola 28.1. La Q&A 1 della Q&A 2009-26 chiarifica la Q&A 2 del Caso ISAF 112 dicendo che compiere tutta la lunghezza del percorso come intesa dal CdR ma avendo lasciato una boa dalla parte sbagliata, come nel Caso ISAF 112, è un problema diverso dall'attraversare la linea di arrivo non avendo compiuto tutta la lunghezza del percorso, cosa che non viene presa in considerazione dal Caso ISAF 112. La discussione generata dal Caso 112 e dalla Q&A 2009-26 suggerisce che queste distinzioni non sono chiare nelle regole relative e che sollevano importanti questioni di comportamento. Il presidente del Comitato per le Regole di Regata ha attivato un piccolo gruppo di lavoro per indirizzare questi aspetti. Nel frattempo la Regulation ISAF 31.3 stabilisce tra l'altro che 'I Casi sono interpretazioni autorevoli delle regole per tutte le regate....'

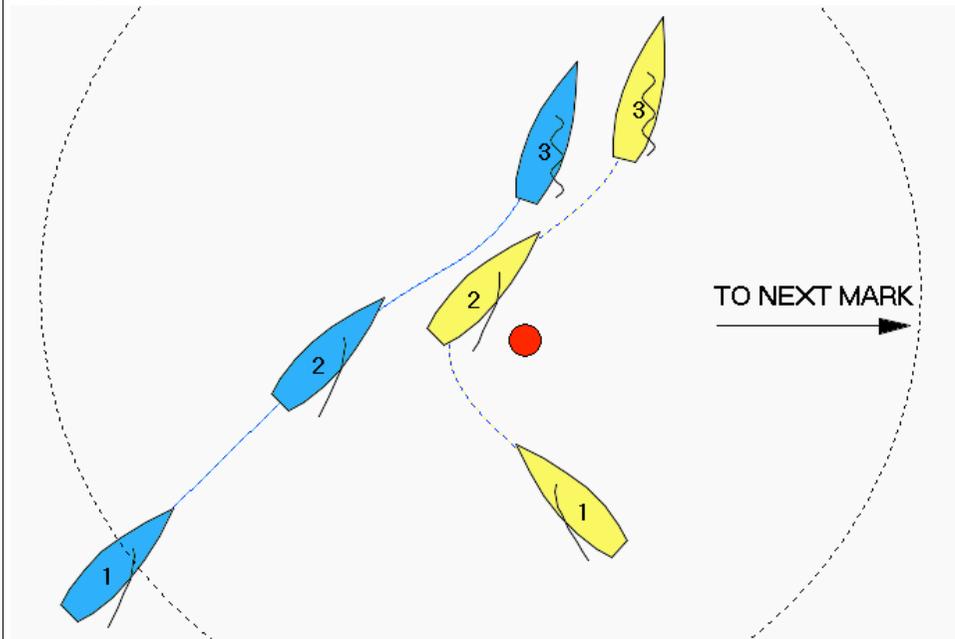
La Regulation 31.3.8 dice che 'Le risposte alle domande, fornite dal Gruppo di Q&A per le Domande sulle Regole di Regata e pubblicate sul sito web ISAF non sono interpretazioni e spiegazioni autorevoli delle Regole di Regata'. Tuttavia sono opinioni espresse accuratamente di un gruppo di esperti i cui membri hanno una profonda conoscenza delle Regole di Regata ed una grande esperienza come concorrenti o ufficiali di regata.

B010 Q&A 2009-036

Published: 9 September 2009

Question

At a windward mark to be left to starboard, Blue is fetching the mark and Yellow tacks in the zone as shown in the diagram. Up to position 2 Yellow breaks no rule and will not do so if she continues to bear away to sail to the next mark. However, Yellow luffs and Blue must sail above close-hauled to continue keeping clear. She does so and protests. Does Yellow break a rule?



Answer

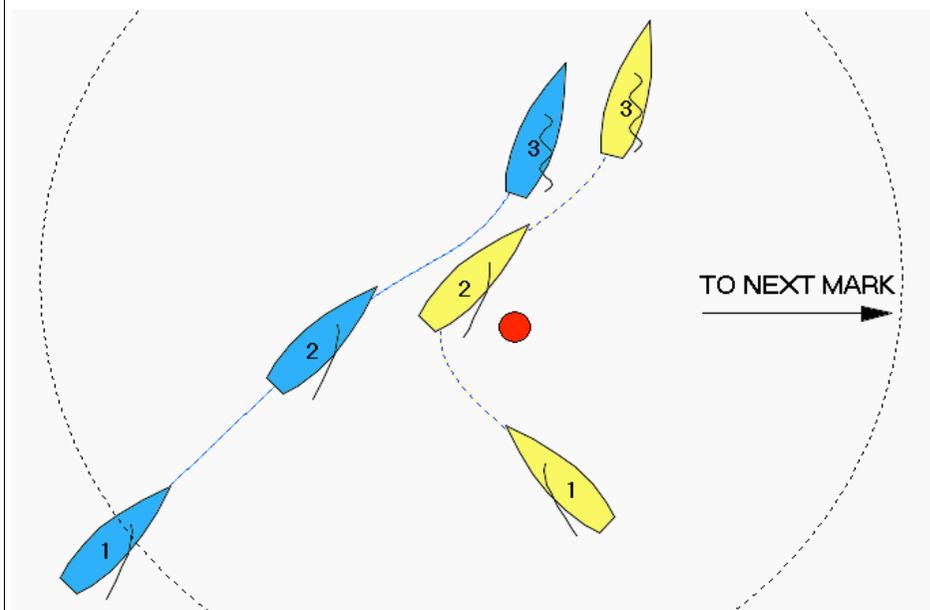
Yellow and Blue were approaching the mark on opposite tacks. When Yellow changed tack and as a result was subject to rule 13 in the zone when Blue was fetching the mark, rule 18.3 applied. When rule 18.3 applies, rule 18.2 does not thereafter apply. Blue keeps clear as required by rule 11 and Yellow's luff complies with rule 16. Yellow causes Blue to sail above close-hauled to avoid her. If either boat is still in the zone, rule 18 continues to apply - see the first sentence of rule 18.1- and therefore Yellow breaks rule 18.3(a).

Q&A 2009-036

Publicata: 9 Settembre 2009

Domanda

Ad una boa di bolina da lasciare a dritta, Blu sta raggiungendo la boa e Giallo vira nella zona come mostrato nel diagramma. Fino alla posizione 2 Giallo non infrange alcuna regola e non ne infrangerà se continua a poggiare per navigare verso la prossima boa. Tuttavia Giallo orza e Blu deve navigare oltre la sua bolina stretta per continuare a tenersi discosto. Blu lo fa e protesta. Giallo ha infranto una regola?



Risposta

Giallo e Blu si stanno avvicinando alla boa su mure opposte. Se Giallo cambia mure, ed è soggetto alla regola 13, nella zona quando Blu sta raggiungendo la boa, si applica la regola 18.3. Quando si applica la regola 18.3 non si applica più la regola 18.2. Blu si tiene discosto come richiesto dalla regola 11 e l'orzata di Giallo rispetta la regola 16. Giallo obbliga Blu a navigare oltre la sua bolina stretta per evitarla. Se entrambe le barche sono ancora all'interno della zona, la regola 18 si continua ad applicare - vedi la prima frase della regola 18.1 - e perciò Giallo infrange

<p>This answer will also apply to a 'mirror-image' situation at a port-hand windward mark.</p>	<p>la regola 18.3(a). Questa risposta si applica anche ad una situazione speculare di una boa di bolina da tenere a sinistra.</p>
<p>L006 Q&A 2009-037 <i>Published: 10 December 2009</i> Situation Racing rules 49 to 54 do not apply at the 33rd America's Cup. There are no relevant class rules. Please consider the following systems:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Sucking air from multiple points of the sail surface. b) Expelling air from multiple points of the sail surface. c) Expelling air from the leech of the sail. d) An arrangement where air is expelled and sucked from alternating points on the sail surface, where the volume of air that is sucked into the surface is equal with the volume of air expelled. <p>The sucking and/or expelling of the air would be driven by a powered pump arrangement. The movement of the air by the pump is itself not providing any net measurable lift; these actions will improve the airflow so the mast / sail arrangement will become more efficient (increasing lift). Question Do any of these systems break the racing rules (ignoring rules 49 to 54)?</p> <p>Answer The Racing Rules for Sailing have been written based on the historical background of our sport and it is recognized that not all future eventualities or developments can be covered. Provision exists for class rules to change a number of rules as detailed in rule 86.1(c) and rule 42 is one such rule. Changes to rule 42 could also be made in accordance with rule 86.2. Unless rule 42 has been changed to permit the use of the suggested systems, they would not comply as all four systems rely on pumping or sucking air and therefore the boat would not be competing by using 'only the wind' as stipulated in rule 42.1.</p>	<p>Q&A 2009-037 <i>Pubblicata: 10 Dicembre 2009</i> Situazione Le Regole di Regata da 49 a 54 non si applicano alla 33^a Coppa America. Non ci sono regole di classe rilevanti. Si considerino i seguenti sistemi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Aspirare aria da vari punti della superficie della vela b) Espellere aria da vari punti della superficie della vela c) Espellere aria dalla balumina della vela d) Un assetto dove l'aria è espulsa ed aspirata da punti alternati della superficie della vela, dove il volume di aria che viene aspirata nella superficie è equivalente con il volume di aria espulsa. <p>L'aspirazione o l'espulsione dell'aria dovrebbe essere comandata da un sistema di pompe motorizzate. Di per se il movimento dell'aria da parte della pompa non origina nessuna portanza misurabile; queste azioni migliorano il flusso d'aria in modo che aumentano l'efficienza del sistema albero-vela (aumentando la portanza). Domanda Qualcuno di questi sistemi infrangono le regole di regata (senza tener conto delle regole da 49 a 54)? Risposta Il Regolamento di Regata è stato scritto basandosi su dati storici del nostro sport e ci si rende conto che non possono coprire tutte le future eventualità o sviluppi. Le regole di classe possono cambiare un numero di regole come dettagliato nella regola 86.1(c) e la regola 42 è una di queste. Modifiche alla regola 42 potrebbero anche essere effettuate in accordo con la regola 86.2. A meno che la regola 42 non sia modificata per permettere l'uso dei sistemi in oggetto questi non potrebbero essere accettabili in quanto tutti e quattro i sistemi si appoggiano ad un pompaggio o aspirazione di aria e quindi la barca non competerebbe usando 'soltanto il vento' come stabilito dalla regola 42.1.</p>

L007 Q&A 2009-038

Published: 10 December 2009

Question

Question about the interpretation of the word 'purpose' in rule 43.1(a):
'Competitors shall not wear or carry clothing or equipment for the purpose of increasing their weight.'

If somebody chooses to use a lead trapeze harness strap buckle that is also a dive weight, is that not a breach of this rule?

Even if a buckle is required to hold the harness in place, the choice of a dive weight to do so would appear to be for the purpose of increasing weight. But I see a problem with that argument: pushed to its conclusion, you would have to wear the lightest available gear in order to comply with the rule.

Answer

Using a dive weight as a strap buckle would normally be seen as being used for the purpose of increasing weight and would then be a breach of rule 43.1(a). The protest committee will decide on each individual case brought to them. Rule 43.1(a) applies to all clothing and equipment.

However, rule 43.1(b)'s trapeze default harness weight limit of 2 kilograms, coupled with the requirement for the harness to have positive buoyancy, means that the question will not normally arise. If, as permitted by that rule, a class has specified a higher permitted weight for a trapeze harness (maximum 4 kilograms), a protest committee may determine that there is some purpose other than increasing weight, and that doing so does not break rule 43.1(a).

Q&A 2009-038

Pubblicata: 10 Dicembre 2009

Domanda

Domanda relativa alla interpretazione della parola 'scopo' nella regola 43.1(a): *'I concorrenti non devono indossare o portare indumenti o equipaggiamento allo scopo di aumentare il proprio peso.'*

Se qualcuno scegliesse di usare una fibbia di piombo (che è anche un peso da immersioni) per la cinghia del trapezio sarebbe una violazione di questa regola?

Anche se ci vuole una fibbia per tenere a posto il trapezio, la scelta di un peso da immersioni sembra essere fatto con lo scopo di aumentare il peso. Ad ogni modo questo ragionamento potrebbe creare un problema: come conseguenza si dovrebbero indossare gli equipaggiamenti più leggeri disponibili per adeguarsi alla regola.

Risposta

L'uso di un peso da immersioni come fibbia di una cinghia verrebbe normalmente visto come il tentativo di aumentare il proprio peso e infrangerebbe quindi la regola 43.1(a). Il CdP deciderà per ogni caso individuale portato al suo esame. La regola 43.1(a) si applica a tutto l'abbigliamento e all'equipaggiamento.

Tuttavia la regola 43.1(b) limita a 2 kg il peso del finimento del trapezio, insieme alla condizione che il finimento stesso abbia galleggiamento positivo; ciò significa che normalmente la questione non si pone. Se, come permesso dalla regola, una classe ha specificato un peso superiore per il finimento del trapezio (fino a 4 kg), un CdP potrebbe stabilire che c'è qualche altro scopo oltre ad aumentare il peso e che questo non infrange la regola 43.1(a).

J004 Q&A 2009-039

Published: 10 December 2009

Situation:

During the hearing of a valid protest, the protest committee learns that a boat, that was not a party to the hearing, may have broken a rule. The protest committee decides to protest the boat under rule 60.3(a)(2). The committee informs the boat immediately, and then proceeds with the protest against the new boat within the current hearing.

No new protest is submitted in writing.

The protest committee decides to penalize the new boat.

Question 1:

May a new protest, under rule 61.1(c), be an oral protest, considering that rule 61.2 clearly states: "A protest shall be in writing..."?

Answer 1:

No. Rule 61.2 requires that a protest is in writing. An oral protest does not comply with rule 61.2.

Question 2:

If the answer to Question 1 is No – will the decision of the protest committee still be valid - or will this make it void?

Answer 2:

Any decision of the protest committee is valid until either the protest committee, acting under rule 66, realises that it had made an error and changes its decision about the validity of the protest, or until the decision has been reversed or changed on appeal.

Question 3:

Would the answer to Question 2 change if the protest committee has asked and the representative of the new boat confirms that she is ready for the hearing and does not need more time to prepare? Would such consent be considered as consent to be a party to a protest hearing; and if so, does such consent eliminate the necessity of a written protest?

Answer 3:

While the protest committee procedure is not correct, the decision remains valid until it is validly changed, as in answer 2.

Question 4:

Could what happened in the room between the protest committee and the new boat be considered as a "hearing", or was it just a conversation?

Answer 4:

Q&A 2009-039

Pubblicata: 10 Dicembre 2009

Situazione:

Durante l'udienza di una protesta valida il CdP scopre che una barca, che non è parte dell'udienza, può aver infranto una regola. Il CdP decide di protestare la barca per la regola 60.3(a)(2). Il CdP informa la barca immediatamente e quindi procede con la protesta contro la nuova barca nella stessa udienza.

Nessuna nuova protesta è presentata per iscritto.

Il CdP decide di penalizzare la nuova barca.

Domanda 1

Una nuova protesta, per la regola 61.1(c), può essere presentata oralmente, visto che la regola 61.2 stabilisce chiaramente che: "Una protesta deve essere fatta in iscritto.."?

Risposta 1

No. La regola 61.2 richiede che una protesta sia fatta in iscritto. Una protesta presentata oralmente non soddisfa la regola 61.2.

Domanda 2

Se la risposta alla domanda 1 è no, la decisione del CdP è valida o questa situazione la rende nulla?

Risposta 2

Qualsiasi decisione di un CdP è valida finché, o il CdP, agendo secondo la regola 66, si rende conto che ha commesso un errore e cambia la sua decisione circa la validità della protesta o finché una decisione non viene rovesciata

Domanda 3

Potrebbe cambiare la risposta alla domanda 2 se il CdP lo avesse chiesto al rappresentante della nuova barca, e questo avesse confermato di essere pronto per l'udienza e di non aver bisogno di tempo per prepararsi? Questo consenso potrebbe essere considerato tale da far parte dell'udienza; e così eliminare la necessità di una protesta scritta?

Risposta 3

Anche se la procedura di un CdP non è corretta, la decisione rimane valida finché la sua validità cambia, come indicato nella risposta 2.

Domanda 4

Quanto successo nella stanza tra il CdP e la nuova barca potrebbe essere considerata una 'udienza', o solamente una conversazione?

Risposta 4

Yes, it was a “hearing” under rule 63, but see also answer 2.

Question 5:

The boat wrote to the protest committee asking that it change the decision. The protest committee refused and the boat appealed to the National Authority under rule 70. The National Authority upheld the decision of the protest committee. What meaning and status has then the National Authority decision, in case the decision of the protest committee was invalid (or null and void).

Answer 5:

The decision of the national authority is final, and it is binding on the protest committee and the parties. See rule 71.4.

Si, è stata una ‘udienza’ secondo la regola 63, ma si veda anche la risposta 2.

Domanda 5

La barca chiese per iscritto al CdP di modificare la sua decisione. Il CdP rifiutò e la barca andò in appello presso l’Autorità Nazionale secondo la regola 70. L’Autorità Nazionale confermò la decisione del CdP. Qual è il significato e la validità della decisione dell’Autorità Nazionale, quando la decisione del CdP è invalida (o nulla)?

Risposta 5

La decisione dell’Autorità Nazionale è definitiva, ed è vincolante per il CdP e le parti della protesta. Vedi la regola 71.4.

J005 Q&A 2009-040

Published: 10 December 2009

Question 1:

The national authority has prescribed to rule 70.5(a) that its approval is required for the right of appeal to be denied when it is essential to determine promptly the result of a race that qualifies a boat for a subsequent event. The organizing authority for an event where this is relevant appoints an international jury that complies with rule N1, but does not ask the national authority for its approval to deny the right of appeal. Can the jury's decisions be appealed?

Answer 1:

No. Since the international jury was properly constituted in compliance with rule N1, there shall be no appeal from its decisions. The approval of the national authority that is required in rule 70.5(a) is only to deny the right to appeal at an event where the conditions in (a), (b) or (c) are met, but without a properly constituted international jury.

Question 2:

If the national authority also had a prescription to rule 91(b) requiring its approval for the appointment of an international jury, and there was no such approval, would the answer to Question 1 be different?

Answer 2:

Yes. In this case, the international jury would not be properly constituted in compliance with Appendix N1 without the approval of the MNA (see rule N1.1), and any decisions could be appealed. It would not make a difference whether the international jury was aware that such approval had not been obtained.

Question 3:

If the national authority had a prescription to rule 91(b) requiring its approval for the appointment of an international jury and that approval was not obtained, how would this affect the denial of the right to appeal under rules 70.5(a), (b) and (c)?

Answer 3:

Rules 70.5(a), (b) and (c) allow the denial of the right of appeal at some events against decisions of a protest committee that is not an international jury. If the specific requirements of any of those rules have

Q&A 2009-040

Pubblicata: 10 Dicembre 2009

Domanda 1

L'autorità nazionale ha prescritto, secondo la regola 70.5(a), che la sua approvazione sia necessaria per negare il diritto di appello nel caso che sia essenziale definire prontamente il risultato di una regata che qualifichi una barca per un evento successivo. L'autorità organizzativa di un evento in cui questo aspetto è rilevante, nomina una giuria internazionale attenendosi alla regola N1, ma non chiede all'autorità nazionale l'approvazione all'esclusione del diritto di appello. La decisione della giuria può essere appellata?

Risposta 1

No. Poiché la giuria internazionale è stata propriamente costituita in accordo con la regola N1, non ci sarà appello alle sue decisioni. L'approvazione dell'autorità nazionale richiesta dalla regola 70.5(a) vale solo quando la negazione al diritto di appello si applica ad un evento dove si incontrano le condizioni (a), (b), o (c), ma senza la regolare costituzione di una giuria internazionale.

Domanda 2

Se l'autorità nazionale avesse prescritto, secondo la regola 91(b), che sia richiesta la sua approvazione per la nomina di una giuria internazionale, e non ci sia questa approvazione, la risposta alla domanda 1 sarebbe differente?

Risposta 2

Sì. In questo caso la giuria internazionale non sarebbe propriamente costituita in accordo con l'appendice N1 senza l'approvazione della MNA (vedi la regola N1.1) e le sue decisioni potrebbero essere appellate. Non farebbe differenza il fatto che la giuria internazionale sapesse che tale approvazione non è stata ottenuta.

Domanda 3

Se l'autorità nazionale avesse prescritto per la regola 91(b) di chiedere la sua approvazione per la nomina di una giuria internazionale e tale approvazione non fosse stata data, questo come influirebbe sulla negazione di diritto di appello relativamente alle regole 70.5(a), (b) e (c)?

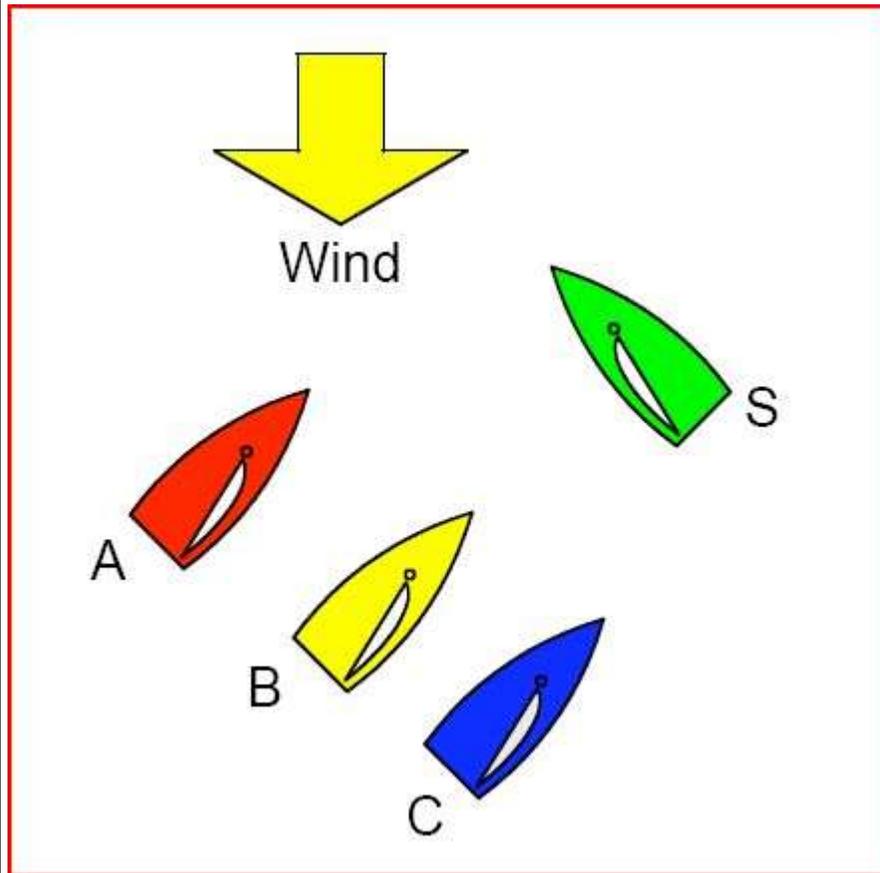
Risposta 3

Le regole 70.5(a), (b) e (c) consentono la negazione del diritto di appello per alcuni eventi contro le decisioni del CDP che non sia una giuria internazionale. Se ci sono i requisiti specifici di qualsiasi di queste regole

<p>been met, the decisions cannot be appealed. This would be the case irrespective of any approval for an international jury under rule 91(b), because the protest committee would not need to be an approved international jury.</p> <p>However, where there was an unapproved international jury at an event to which rules 70.5 (a), (b) or (c) did not apply, the competitors would have the right to appeal any decisions because such a jury would not comply with rule N1.1. The national authority would then have to hear any appeal it received against a decision of that jury.</p>	<p>le decisioni non possono essere appellate. Questo avverrebbe a prescindere di qualsiasi approvazione di una giuria internazionale secondo la regola 91(b), in quanto il CdP non ha bisogno di essere una giuria internazionale approvata.</p> <p>Tuttavia, dove c'è una giuria internazionale non approvata ad una manifestazione dove le regole 70.5(a), (b) e (c) non si applicano, i concorrenti hanno diritto di appello perché tale giuria non soddisfa la regola N1.1. L'autorità nazionale dovrebbe quindi dare udienza ad ogni appello ricevuto contro decisioni di questa giuria.</p>
<p>H003 Q&A 2009-041 <i>Published: 16 December 2009</i> Question: Will the Q&A Panel confirm or correct decisions made by international juries? Answer: No. The role of the Q&A Panel is to promote an understanding of the rules and the use of correct procedures. The Race Officials Committee and the Racing Rules Committee have both concluded that serving as the equivalent of an appeals committee to confirm or otherwise a jury's decision is neither desirable nor appropriate and neither the ISAF Regulations nor the Racing Rules of Sailing provide for the Panel to carry out that function.</p>	<p>Q&A 2009-041 <i>Pubblicata: 16 Dicembre 2009</i> Domanda: Il gruppo di lavoro Q&A può confermare o correggere decisioni prese da giurie internazionali? Risposta No. Il ruolo del gruppo di lavoro Q&A è di promuovere la comprensione delle regole e l'uso di procedure corrette. Il comitato degli Ufficiali di Regata e il Comitato per le Regole di Regata sono entrambi giunti alla conclusione che essere l'equivalente di un comitato di appello per confermare o modificare la decisione di una giuria non è né desiderabile né appropriato e sia le Regulations ISAF, sia il Regolamento di Regata (RRS) prevedono che il gruppo di lavoro Q&A abbia questa funzione.</p>

B011 Q&A 2010-001

Published: 14 January 2010 (amended 15 January 2010)

**Assumed facts:**

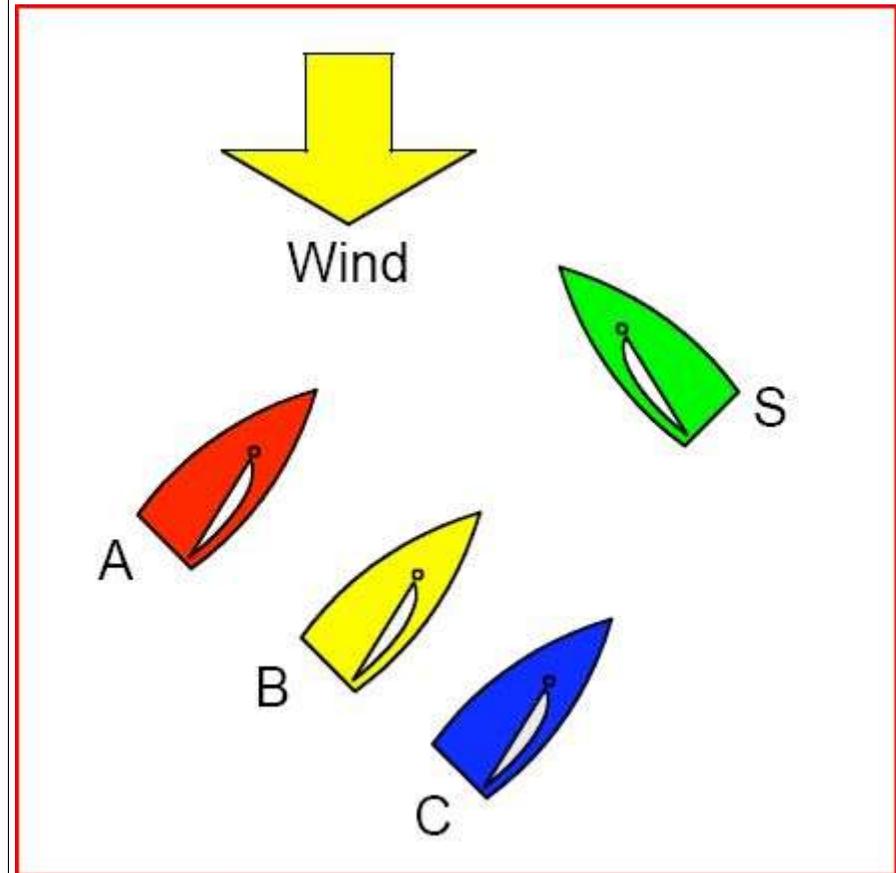
Boats A, B and C are close-hauled on port tack, A being to windward of B who is to windward of C.

Boat S is close-hauled on starboard tack with a risk of collision with A. If B and C did not change course, both would pass astern of S.

Boat A bears away to duck S, and B bears away to give her space to pass astern of S. C holds her course and there is a collision between B

Q&A 2010-001

Pubblicata: 14 Gennaio 2010 (corretta 15 Gennaio 2010)

**Fatti accertati:**

Le barche A, B e C sono di bolina stretta mure a sinistra, A sopravvento a B che è sopravvento a C.

La barca S naviga di bolina stretta mure a dritta con rischio di collisione con A. Se B e C non modificano la loro rotta entrambe possono passare di poppa ad S.

La barca A poggia per passare sotto S e B poggia per darle spazio per passare di poppa ad S. C mantiene la sua rotta e c'è una collisione tra B

and C, which results in neither damage nor injury.
Neither boat takes a penalty. There is a protest between B and C.
Question:
How do the rules apply to this incident and which boat or boats should be disqualified?
Answer:
A, B and C are required to keep clear of S. S is therefore an obstruction to all three. right of way over both B and A, C may elect which side of S to pass (see rule 19.2(a)).
However, because C does not need to change course to avoid S, C may not call for room to tack under rule 20. As C passes astern of S she is required by rule 19.2(b) to give room to both B and A to pass between her and S. Similarly, B is also required by rule 19.2(b) to give A room. The room that C is required to give to B includes enough space for B to give A room and for B to keep clear of C (see the principle highlighted in italics in Team Racing Call E9).

C does not give that room and, therefore, breaks rule 19.2(b), and so C should be disqualified. C also breaks rule 14 as, had she given that room, the contact could have been avoided.
However, because there was no damage or injury, C can not be penalized under rule 14. B breaks rule 11, but she is exonerated under rule 64.1(c) because she was compelled to do so by C's breach of rule 19.2(b).

e C senza danni né lesioni.
Nessuna barca prende penalità. C'è una protesta tra B e C.
Domanda:
Quali regole si applicano a questo incidente e quale barca (o barche) dovrebbero essere squalificate?
Risposta:
A, B e C devono tenersi discoste da S. S è quindi un ostacolo per tutte e tre. Poiché C ha diritto di rotta sia su A che su B, essa può scegliere da quale parte passare S (vedi regola 19.2(a)).
Tuttavia, poiché C non deve cambiare rotta per evitare S, C può non chiamare spazio per virare per la regola 20. Passando C a poppa di S essa è obbligata per la regola 19.2(b) a dare spazio sia ad A che a B per passare tra sé ed S. Allo stesso modo B è anche obbligata per la stessa regola a dare spazio ad A. Lo spazio che C deve lasciare a B comprende lo spazio necessario a B da dare ad A più quello per tenersi discosta da C (vedi il principio sottolineato in corsivo nella Call E9 delle Regate a Squadre).
C non dà lo spazio dovuto e quindi infrange la regola 19.2(b), e quindi C deve essere squalificato. C infrange anche la regola 14 poiché, se avesse concesso lo spazio, il contatto avrebbe potuto essere evitato. Tuttavia, poiché non ci sono stati né danni né lesioni, C non può essere penalizzata per la regola 14. B infrange la regola 11 ma è esonerata per la 64.1(c) in quanto è stata costretta all'infrazione dall'infrazione di C della regola 19.1(b).

L008 Q&A 2010-002

Published: 14 January 2010

The Racing Rules of Sailing 2009 – 2012 **49.2**: When lifelines are required by the class rules or the sailing instructions they shall be taut, and competitors shall not position any part of their torsos outside them, except briefly to perform a necessary task. On boats equipped with upper and lower lifelines of wire, a competitor sitting on the deck facing outboard with his waist inside the lower lifeline may have the upper part of his body outside the upper lifeline.

ISAF Offshore Special Regulations 2010 - 2011 3.14.6 Lifeline Minimum Diameters, Required Materials, Specifications

a) Lifelines shall be of :

- stranded stainless steel wire or
- single-braided Dyneema® rope

Question:

Does the term “wire” in RRS 49.2 include Dyneema(R) ropes as defined by OSR 3.14.6 a)?

Answer:

No. Rope of any description can not be considered as wire. Boats wishing to use the provisions of the second sentence of rule 49.2 will need to continue to be equipped with upper and lower lifelines of wire unless rule 49.2 has been changed by the sailing instructions or class rules to allow the use of other materials.

Q&A 2010-002

Pubblicata: 14 Gennaio 2010

RRS 2009-12 **49.2**: Quando le regole di classe o le istruzioni di regata richiedono i cavi corrimano, essi devono essere ben tesi e i concorrenti non debbono tenere fuori da essi nessuna parte del torso, a meno che ciò sia necessario per breve tempo al fine di effettuare un compito indispensabile. Su barche equipaggiate con cavo corrimano superiore ed inferiore, un concorrente seduto in coperta con la faccia fuori bordo e la cintola all'interno del cavo inferiore può avere la parte superiore del suo corpo fuori dal cavo superiore.

Regolamento Speciale ISAF per l'Altura (OSR) 2010-2013

3.14.6 Diametro minimo per i cavi corrimano, materiali necessari, specifiche

a) i cavi corrimano dovranno essere di:

1. cavo in acciaio inossidabile a trefoli
2. cime in Dyneema® con intrecciatura semplice

Domanda:

Il termine “cavo” nella regola RRS49.2 include anche le cime in Dyneema® come definite in OSR 3.14.6?

Risposta

No. Le cime comunque descritte non possono essere considerate cavi. Le barche che desiderano usare la clausola del secondo capoverso della regola 49.2 dovranno continuare ad essere equipaggiate con cavi corrimano superiori ed inferiori di acciaio a meno che la regola 49.2 non sia modificata dalle istruzioni di regata o che le regole di classe non permettano l'uso di altri materiali.

J006 Q&A 2010-003

Published: 14 January 2010

Assumed Facts for Questions 1 and 2:

Boats are approaching the port-hand windward mark on the starboard-tack layline. Some are overlapped. Boat X, sailed single-handed, touches the mark and does not take a penalty. The race committee observes this and lodges a valid protest against boat X.

In the hearing, boat X agrees that she touched the mark, but says that she was compelled to do so because a windward boat did not give her mark-room and did not keep clear. She says that she did not believe she was required either to take a penalty, or to protest the other boat. She does not know the identity of the other boat. The protest committee hears evidence from boat X of an overlap at zone entry inside the unknown boat. There is no evidence available from the race committee or from any other boat as to any overlap by boat X with another boat. The race committee witness cannot exclude the possibility that another boat was nearby and is certain that no boat took a penalty at that mark.

Question 1:

In the absence of a protest by boat X against an identified boat for not giving mark-room, is a protest committee entitled to exonerate boat X if it has no grounds for doubting her evidence, but no possibility of confirming that evidence?

Answer 1:

Although whenever possible it would be wise to protest a boat that compels you to break a rule, this is not in itself a requirement. However, without a protest and testimony from other boats or witnesses, the protest committee may not be able to conclude, based on its facts found, that another boat involved in the incident compelled you to break a rule. Without such a conclusion, exoneration under rule 64.1(c) would not be available for the boat that claims she was compelled to break a rule.

Normally, a boat should make sure to positively identify the other boat in an incident, however, mark rounding in single-handed classes may be very crowded and it is not uncommon that the competitors lose track of the identity of other boats rounding at the same time. For a protest to be valid, the protestee must be identified, and there are cases when this will not be possible. Hence, without a correct identification of the other boat, a protest has to be found invalid.

Q&A 2010-003

Pubblicata: 14 Gennaio 2010

Fatti presupposti per le domande 1 e 2:

Le barche si stanno avvicinando mure a dritta sulla layline alla boa di bolina da lasciare a sinistra. Alcune di esse sono ingaggiate. La barca X, un singolo, tocca la boa e non prende penalità. Il CdR osserva ciò e presenta una protesta valida contro la barca X.

Durante l'udienza la barca X afferma di aver toccato la boa ma dice che è stata costretta a farlo perché una barca sopravvento non le ha dato spazio alla boa e non si è tenuta discosta. Afferma che non pensava di dover prendere una penalità o di dover protestare l'altra barca. Non conosce l'identità dell'altra barca. Il CdP viene a sapere dalla barca X di un ingaggio all'inizio della zona interno alla barca sconosciuta. Non c'è un'evidenza disponibile da parte del CdR o di qualsiasi altra barca di un ingaggio da parte della barca X con un'altra barca. Il testimone del CdR non può escludere la possibilità che un'altra barca fosse nelle vicinanze ed è certo che nessuna imbarcazione ha fatto penalità alla boa.

Domanda 1

In assenza di una protesta da parte di X contro una barca identificata che non ha dato spazio alla boa, può il CdP esonerare la barca X se non ha basi per mettere in dubbio la sua evidenza ma nessuna possibilità di confermare l'evidenza stessa?

Risposta 1

Sebbene sia previdente, ogni qualvolta sia possibile, protestare una barca che ti obbliga a infrangere una regola, questo di per sé, non è un obbligo. Tuttavia senza una protesta e attestazioni da parte di altre barche o testimoni, il CdP potrebbe non essere capace di concludere, basandosi su fatti accertati, che un'altra barca coinvolta nell'incidente ti ha costretto ad infrangere una regola. Senza tale conclusione, l'esonero per la regola 64.1(c) non dovrebbe essere disponibile per la barca che dichiara di essere stata costretta ad infrangere una regola.

Normalmente una barca dovrebbe assicurarsi di identificare con sicurezza l'altra barca in un incidente, tuttavia il giro di boa nelle classi singole (solo col timoniere) può avvenire in situazioni molto affollate e non è insolito che i concorrenti perdano traccia dell'identità delle barche che girano la boa nello stesso tempo. Una protesta è valida se identifica il protestato e ci sono dei casi in cui questo non è possibile. Di conseguenza, senza una identificazione certa dell'altra barca, una

In itself, the lack of a protest by boat X and the lack of identification of the unknown boat, does not make it impossible to exonerate boat X. The protest committee needs to find as facts that the incident occurred as described by boat X and normally the protest committee will need to consider more than just boat X's testimony. Without any further testimony as basis for facts found and conclusions, the likelihood of exoneration is not big.

Question 2:

If the answer to question 1 is No, does boat X break rule 2?

Answer 2:

It depends. Under the basic principle 'Sportsmanship and the Rules', boat X is expected to enforce the rules. Under rule 2 boat X should compete in compliance with this principle. But boat X may only be penalized under rule 2 if it is clearly established that this principle has been violated.

Assumed Facts for Questions 3 and 4:

Boats are approaching the port-hand windward mark on the starboard-tack layline. Some are overlapped. Boat A, sailed single-handed, is seen by boat B, astern, to touch the windward mark, and not take a penalty. Boat B lodges a valid protest against boat A, referring to rule 31.

In the hearing, boat A agrees that she touched the mark, but says that she was compelled to do so because a windward boat did not give her mark-room and did not keep clear. She does not know the identity of the other boat. Boat B's evidence is that there was indeed another boat that appeared to have failed to keep clear of and failed to give mark-room to boat A. However, boat B is also unable to identify the boat concerned.

Question 3:

In the absence of any identification of the boat that may have caused boat A to break rule 31, is the protest committee entitled to exonerate boat A?

Answer 3:

Yes. Provided the protest committee concludes, based on its facts found, that an unidentified boat did break a rule and compelled boat A to break rule 31, it may exonerate Boat A for breaking rule 31 under rule 64.1(c). The testimony from boat B that there was indeed a windward boat that

protesta deve essere considerata invalida.

Di per se la mancanza di una protesta da parte della barca X e la mancanza di identificazione della barca sconosciuta non rende impossibile l'esonero di X. Il CdP deve dimostrare come fatti che l'incidente è avvenuto nel modo descritto dalla barca X e di solito il CdP dovrà considerare delle testimonianze in più oltre a quella della barca X. Senza ulteriori testimonianze che supportino sia i fatti accertati che le conclusioni la probabilità di un esonero non è molto sicuro.

Domanda 2

Se la risposta alla domanda 1 è No, la barca X infrange la regola 2?

Risposta 2

Dipende. Secondo il principio di base 'Sportività e le Regole' ci si aspetta che la barca X applichi le regole. Per la regola 2 le regola 2 dovrebbe competere secondo questi principi. Ma la barca X può essere penalizzata per la regola 2 solo se è chiaramente provato che questo principio è stato violato.

Fatti presupposti per le domande 3 e 4

Le barche si stanno avvicinando mure a dritta sulla layline alla boa di bolina da lasciare a sinistra. Alcune sono ingaggiate. La barca A, un singolo, è vista, dalla barca B, di poppa, toccare la boa al vento, e non fare alcuna penalità. La barca B presenta una protesta valida contro la barca A, riportando la regola 31.

Durante l'udienza la barca A conferma che ha toccato la boa ma dice che ne è stata costretta perché un'altra barca sopravvento non le ha dato spazio alla boa e non si è tenuta discosta. Essa non conosce l'identità dell'altra barca. La barca B evidenzia che effettivamente c'era un'altra barca che pare aver mancato di dare spazio alla boa alla barca A.

Tuttavia anche la barca B è incapace di identificare la barca in oggetto.

Domanda 3

In assenza di ogni identificazione della barca che può aver causato infrazione della barca A alla regola 31, il CdP può esonerare la barca A?

Risposta 3

Sì. Se il CdP accerta che, sulla base di fatti confermati, che una barca non identificata ha infranto una regola costringendo la barca A ad infrangere la regola 31, può esonerare la barca A per l'infrazione della regola 31 per la regola 64.1(c). La testimonianza della barca B che

appeared to fail to keep clear and to give mark-room, makes it more likely that the protest committee can find sufficient facts to conclude that boat A was compelled to break rule 31.

Question 4:

If the answer to question 3 is No, does boat A break rule 2?

Answer 4:

Not applicable.

effettivamente c'è stata una barca sopravvento che non si è tenuta discosta e di dare spazio alla boa, può fornire al CdP fatti sufficienti per concludere che la barca A è stata costretta a violare la regola 31.

Domanda 4

Se la risposta alla domanda 3 è No, la barca A ha infranto la regola 2?

Risposta 4

Non applicabile

D005 Q&A 2010-004

Published: 19 January 2010

Situation

The definition of racing says "A boat is *racing* from her preparatory signal until she *finishes* and clears the finishing line and *marks* or retires, etc"

Rule 31 says, "While *racing*, a boat shall not touch a starting *mark* before *starting*. A *mark* that begins, bounds or ends the leg of the course on which she is sailing, or a finishing *mark* after *finishing*."

Question:

If she finishes under the definition of racing, that is, she has finished, and cleared the line, and then touches the mark, does she break rule 31?

Answer:

No. Rule 31 does not apply because if a boat has finished and cleared the finishing line and marks, the boat is no longer racing.

See also Q&A 2006-002

Q&A 2010-004

Pubblicata: 19 Gennaio 2010

Situazione

La definizione di 'in regata' dice "Una barca A è in regata dal momento del suo segnale preparatorio finché libera la linea e le boe di arrivo o si ritira, etc." la regola 31 dice, " quando una barca è in regata non deve toccare una boa di partenza prima di partire, una boa che inizia, limita o termina il lato del percorso che sta percorrendo o una boa di arrivo dopo essere arrivata."

Domanda

Se la barca termina secondo la definizione di 'in regata', cioè è arrivata ed ha liberato la linea di arrivo e poi tocca la boa, infrange la regola 31?

Risposta

No. La regola 31 non si applica perché se una barca è arrivata ed ha liberato la linea di arrivo e le relative boe, la barca non è più in regata.

Vedi anche la Q&A 2006-002

J007 Q&A 2010-005

Published: 1 February 2010

Situation:

Making the assumption that the race officer met the requirement of rule 32.1(e) 'However, after one boat has sailed the course and *finished* within the time limit, if any, the race committee shall not *abandon* the race without considering the consequences for all boats in the race or series.'

Question 1:

May a protest committee reinstate a race that has been abandoned by the race committee before any boat has finished, but in which the race committee has scores from the previous mark?

Answer 1:

The assumption stated implies that one boat has sailed the course and finished. The question says that the race committee abandons the race before any boat finished. If an abandonment signal is made before any boats finish, irrespective of whether any boats thereafter crosses the finishing line, the last part of rule 32.1 is not relevant.

More generally, any abandonment, regardless of when it was signalled or otherwise announced, may give rise to a request for redress or a consideration of redress. If the protest committee decides that the race was improperly abandoned, and the other criteria of rule 62 are met, then the protest committee may give redress. That redress may be to score the race, and the redress may be based upon the last recorded positions before the abandonment was signalled.

Question 2:

May a protest committee reinstate a race that has been abandoned by the race committee when at least one boat has finished within the time limit, if any?

Answer 2:

Yes. See Answer 1.

Question 3:

May a protest committee reinstate a race that has been abandoned by the race committee after the race has been completed and all boats provisionally scored?

Answer 3:

Yes. See the second paragraph of Answer 1. In such a case, the redress

Q&A 2010-005

Pubblicata: 1 Febbraio 2010

Situazione:

Assumendo che l'ufficiale di regata abbia soddisfatto la condizione della regola 32.1(e) 'Comunque, dopo che una barca ha compiuto il percorso ed è *arrivata* entro il tempo limite qualora sia previsto, il comitato di regata non dovrà *annullare* la prova senza averne attentamente valutato le conseguenze nei riguardi di tutte le barche nella prova o nella serie.'

Domanda 1:

Può un CdP reintegrare una regata che è stata annullata dal CdR prima che nessuna barca sia arrivata, ma nella quale il CdR abbia i passaggi dell'ultima boa?

Risposta 1:

L'assunzione fatta (nella regola) è che una barca abbia compiuto il percorso e che sia arrivata. La domanda afferma che il CdR annulla la regata prima che alcuna barca sia arrivata. Se il segnale di annullamento viene fatto prima che nessuna imbarcazione sia arrivata, indipendentemente dal fatto che dopo delle barche hanno passato la linea di arrivo, l'ultimo capoverso della regola 32.1 non è applicabile.

Più generalmente, ogni annullamento, indipendentemente da quando sia stato segnalato o in qualche modo annunciato, può dare origine a richieste di riparazione o considerazioni di riparazione. Se il CdP decide che la regata è stata impropriamente annullata, e gli altri criteri della regola 62 sono soddisfatti, allora il CdP può dare riparazione. La riparazione può essere classificare la prova e la riparazione può basarsi sulle ultime posizioni registrate prima che l'annullamento fosse segnalato.

Domanda 2:

Un CdP può ristabilire una regata annullata dal CdR dopo che almeno una barca sia arrivata entro il tempo limite, se applicabile?

Risposta 2:

Si. Vedi risposta 1.

Domanda 3:

Può un CdP reintegrare una prova che sia stata annullata dal CdR dopo che la prova è terminata e tutte le barche sono state classificate provvisoriamente?

Risposta 3:

Si. Vedi il secondo paragrafo della risposta 1. In tale caso la riparazione

should normally be to score all boats according to the provisional results

dovrebbe normalmente essere di classificare tutte le barche secondo le classifiche provvisorie.

J008 Q&A 2010-006

Published: 8 February 2010

Situation:

In a coastal race, the race committee gave finishing positions to two boats that had finished within the time limit, and scored all the other boats DNF. The sailing instructions changed the protest time limit in rule 61.3 from two hours to 60 minutes:
One of the DNF boats requested redress.

Question:

What was the time limit for lodging a request for redress? Was it:
(a) within two hours after the expiry of the time limit, assuming that this was an 'incident' for the purposes of rule 62.2?
(b) within sixty minutes after the finishing time of the second boat, if in fact the end of the time limit could not be said to be a relevant 'incident'?

Answer:

The Situation does not state the reasons for asking for redress, but the Question implies that the boat wishes to contest being scored DNF. If so, the time limit was neither of the two suggested options. The incident was when the boat learned that she had been scored DNF. The time limit was, at the earliest, two hours after that moment. It is quite possible in coastal races that a boat will not receive event scores for some time after the race, or that the results are radioed ashore and posted while the boats are still afloat. A protest committee would have good reason to extend the two-hour time limit when a request for redress was lodged within a reasonable time.

It should also be noted that a request for redress based solely on being scored DNF for finishing outside a time limit will not succeed if a sailing instruction changes rule 35 under rule 86.1(b) and restricts finishing places to boats finishing within that given time limit. See L15.2 as an example.

If however, the request for redress is based on a claim that a particular issue has caused the boat to finish outside the time limit, then being scored DNF will not be the incident. For example, a boat may claim to have been delayed by a misleading sailing instruction (rule 62.1(a));

Q&A 2010-006

Pubblicata: 8 Febbraio 2010

Situazione:

In una regata costiera, il CdR classifica all'arrivo due barche che sono arrivate entro il tempo limite e DNF tutte le altre. Le IdR cambiavano il tempo limite delle proteste della regola 61.3 da due ore a 60 minuti.:
Una delle barche DNF fa richiesta di riparazione.

Domanda:

Qual è il tempo limite per presentare una richiesta di riparazione?
a) entro due ore dopo il termine del tempo limite, assumendo che questo sia un 'incidente' secondo lo spirito della regola 62.2?
b) entro 60 minuti dall'arrivo della seconda barca arrivata, se infatti il termine del tempo limite non può essere considerato un 'incidente' rilevante?

Risposta:

La Situazione non ci dice per quale motivo sia stata richiesta riparazione, ma la Domanda fa supporre che la barca stia contestando l'essere classificata DNF. Se così fosse, il tempo limite non è nessuna delle due ipotesi suggerite. L'incidente avviene quando la barca scopre di essere classificata DNF. Il tempo limite è, al più presto, di due ore dopo quel momento. E' molto probabile, nelle regate costiere, che una barca non possa conoscere la classifica dell'evento per un certo tempo dopo la regata, o che i risultati siano trasmessi via radio da terra ed esposti mentre le barche sono ancora in mare. Un CdP avrebbe buone ragioni per estendere il tempo limite di due ore se la richiesta di riparazione viene presentata in tempi ragionevoli.

Si dovrebbe far notare anche che una richiesta di riparazione basata solamente sul fatto di essere classificata DNF per aver terminato dopo il tempo limite non dovrebbe aver esito positivo se le IdR cambiano la regola 35 rispettando la regola 86.1(b) e restringono le posizioni di arrivo alle barche che arrivano entro quel dato tempo limite. Vedi L15.2 come esempio.

Se tuttavia la richiesta di riparazione si basa su una rivendicazione che un particolare problema ha fatto arrivare la barca oltre il tempo limite, allora l'incidente non sarebbe l'essere classificata DNF. Per esempio, una barca potrebbe sostenere di essere stata ritardata da una istruzione di regata

or by physical damage caused by another boat (rule 62.1(b));
or by time taken to give help (rule 62.1(c)).

In these situations, the rule 62.2 time limit for delivering a request for redress will be the later of 60 minutes after the last boat in the race finishes and two hours after the incident.

The time limit may also be extended when there is a good reason to do so. The question does not state whether any of the boats scored DNF finished, albeit out of time. If one or more did, that will identify the last boat in the race to finish.

For a request for redress of this sort, once found valid, to succeed, the protest committee would need to be satisfied not only that the boat was delayed, but also that she would have finished within the time limit had she not been delayed.

ingannevole (regola 62.1(a)); o da un danno fisico causato da un'altra barca (regola 62.1(b)); o da aver impiegato del tempo per dare aiuto (regola (62.1(c)). In queste situazioni, per la regola 62.2 il tempo limite per la presentazione delle richieste di riparazione dovrebbe essere non più tardi di 60 minuti dopo che l'ultima barca è arrivata e di due ore dopo l'incidente. Il tempo limite può essere esteso quando ci sia una buona ragione per farlo. La domanda non dice se qualcuna delle barche classificate DNF sia arrivata, anche se fuori tempo massimo. Se una ,o più, lo hanno fatto questo identifica il momento in cui è arrivata l'ultima barca.

Perché questa richiesta di riparazione, una volta ritenuta valida, abbia successo, è necessario che il CdP sia soddisfatto non solo che la barca sia stata ritardata, ma anche che sarebbe arrivata entro il tempo limite se non avesse subito il ritardo.

N001 Q&A 2010-007

Published: 15 February 2010

Situation:

In the provisions for all racing in a country, a national authority states in the chapter about appeals:

‘No appeals are possible for races under Yardstick or another appropriate rating system if the protests and the decisions made by the protest committee are related to the relevant rating formula or the relevant rating system.’

Note: Neither an International Jury nor rule 86.3 is mentioned, nor are those races, races as mentioned in rules 70.5(b) or 70.5(c).

Question:

Does rule 86.3 make this a valid prescription to rule 70 for an event where the right to appeal is not denied by some other rule?

Answer:

It is unclear whether this provision is a prescription of the national authority. If it is, it does not concern the development or testing of a proposed rule, and therefore it does not fulfil the requirement of rule 86.3. Nor is it a valid general prescription, since rule 86.1(a) says that a prescription cannot change rule 70.

If this provision is not a prescription but is contained in another document governing the event according to the notice of race and/or the sailing instructions, it is changing a rule contrary to rule 86.1(a) that says the only method by which a national authority may change a rule is by a prescription.

In either case, therefore, the provision does not validly deny the right of appeal.

Q&A 2010-007

Pubblicata: 15 Febbraio 2010

Situazione:

Nelle clausole di tutte le regate in una nazione, una Autorità nazionale stabilisce, nel capitolo riservato agli appelli, che:

‘Nessun appello è possibile nelle regate corse secondo il sistema Yardstick o altro sistema di qualifica appropriato quando le decisioni del CdP siano relative alla formula o al sistema di qualifica stabilito.’

Nota: non si fa riferimento né ad una Giuria Internazionale né alla regola 86.3. né queste regate sono menzionate nelle regole 70.5(b) o 70.5(c).

Domanda:

La regola 86.3 rende valida questa prescrizione alla regola 70 per un evento dove il diritto di appello non è negato da qualche altra regola?

Risposta:

Non è chiaro se questa clausola sia una prescrizione dell'autorità nazionale. Se lo fosse non riguarderebbe lo sviluppo o il test di una regola proposta, e perciò non rispetta le richieste della regola 86.3. E neppure è una prescrizione valida in generale, poiché la regola 86.1(a) dice che una prescrizione non può modificare la regola 70.

Se questa clausola non è una prescrizione ma è contenuta in un altro documento che governa l'evento secondo il bando e/o le istruzioni di regata, questo è modificare una regola in disaccordo con la regola 86.1(a) che dice che il solo modo per un'autorità nazionale di modificare una regola è attraverso una prescrizione.

In entrambi i casi, perciò, la clausola non nega in modo valido il diritto di appello.

J009 Q&A 2010-008

Published: 15 February 2010

Question:

Is a boat entitled to pass as close to any mark as she pleases without getting entangled with its ground tackle? If a boat gets entangled and thereby loses time, prejudicing her finishing position, is she entitled to redress?

The Race Management Manual emphasizes the obligation of race committees to lay marks in such a way that boats cannot get caught, but there is a view that a boat must take some responsibility, and if she gets caught on the ground tackle she is partly at fault, which would deprive her from the possibility of getting redress ('... through no fault of her own...')

Answer

Current, wind, water depth, tidal range, the type of mark, its weighting and the characteristics of the boat passing it can all affect the possibility of entanglement with a mark's ground tackle. Good seamanship requires a boat to make allowance for these to the best of her ability, and she should not assume that it will always be safe to pass as close to the mark as is physically possible. This will also affect the amount of mark room from other boats to which she is entitled. The less she can show she took these factors into consideration, the more likely it will be that she was at fault.

For a boat that gets entangled in a mark's ground tackle to be entitled to redress under rule 62.1(a), there must first be an improper action or omission by the race committee.

This will be so only if there is a risk of entanglement that boats could not reasonably be expected to anticipate and the race committee could clearly have done something different that would have avoided or substantially reduced this risk.

Q&A 2010-008

Pubblicata: 15 Febbraio 2010

Domanda:

Una barca ha diritto di passare una boa il più vicino possibile ad essa senza agganciarsi alla sua cima di ancoraggio? Se una barca rimane agganciata e quindi perde tempo, pregiudicando la sua posizione di arrivo, ha diritto a riparazione?

Il Manuale di Race Management mette in rilievo l'obbligo del CdR di posizionare le boe in modo tale che le barche non si aggancino ma c'è una opinione che una barca deve avere qualche responsabilità, e se rimane agganciata alla cima di ancoraggio è in parte in torto, cosa che la priverebbe dalla possibilità di ottenere riparazione ('...non per sua colpa...').

Risposta

La possibilità di agganciarsi con la cima di ancoraggio di una boa dipende da molti fattori: corrente, vento, profondità, escursione della marea, tipo di boa, il suo peso e caratteristiche della barca. L'arte marinaiasca richiede che una barca tenga conto di questi fattori al meglio delle sue capacità e non dovrebbe pensare che sia sempre sicuro passare le boe più vicino di quanto sia fisicamente possibile. Questo determina anche la misura di spazio alla boa rispetto ad altre barche alla quale ha diritto. Quanto meno può dimostrare di aver tenuto conto di questi fattori, tanto più è probabile che sia in torto.

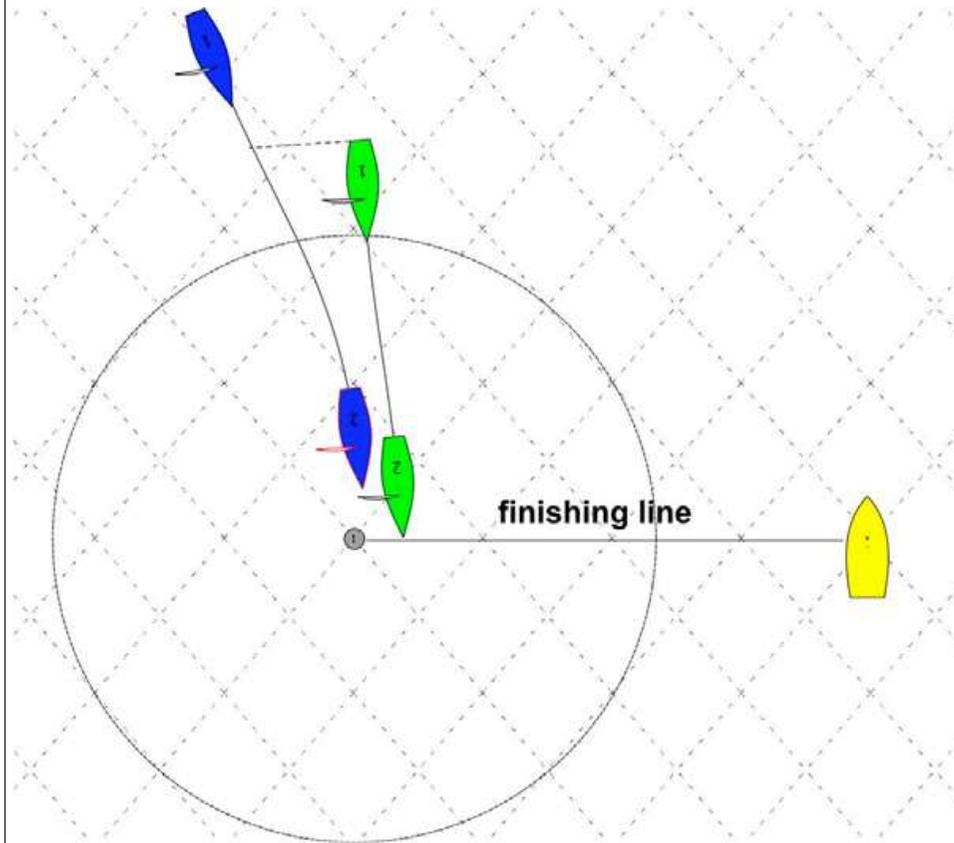
Perché una barca che si è agganciata alla cima di ancoraggio di una boa abbia diritto a riparazione secondo la regola 62.1(a), ci deve essere stata un'azione impropria o un'omissione del CdR.

Questo può essere solo nel caso ci sia un rischio di aggancio che le barche non possono ragionevolmente prevedere e il CdR avrebbe chiaramente dovuto fare qualcosa di differente per evitare o ridurre sostanzialmente tale rischio.

B012 Q&A 2010-009

Published: 15 February 2010

Situation:

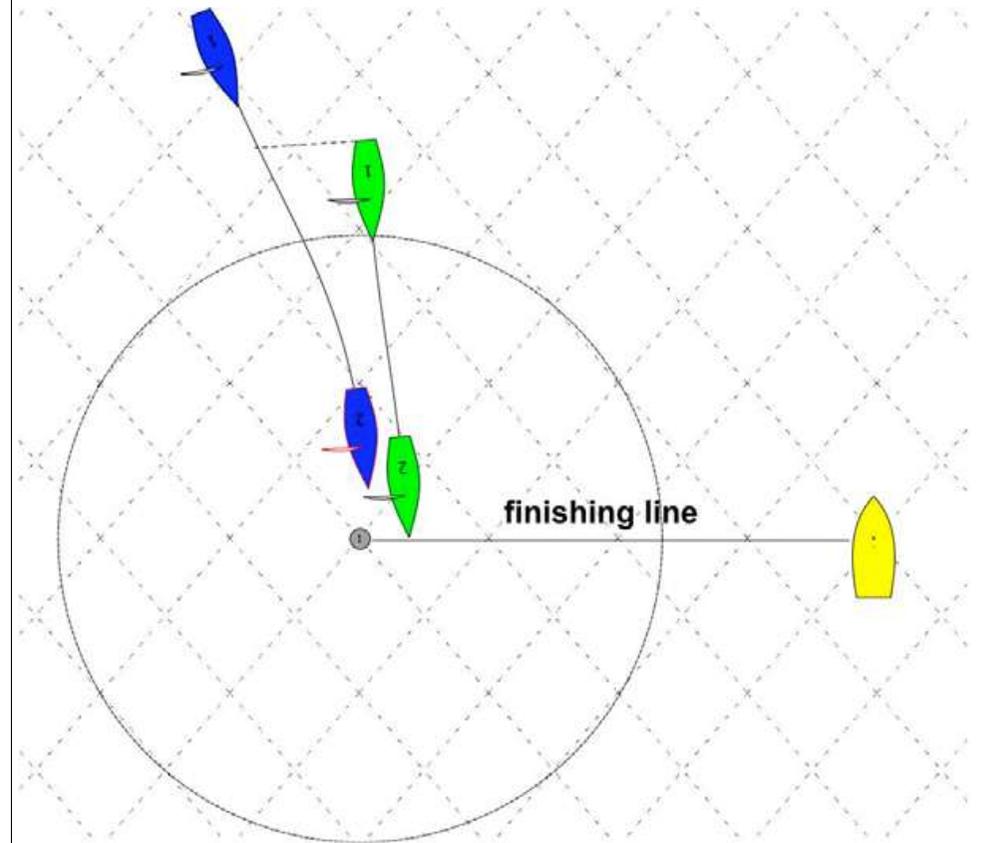


Green and Blue on port tack are approaching the starboard end of a downwind finishing line. Green is clear ahead of Blue at the zone. Green sails directly to the finishing mark. Blue establishes a leeward overlap without breaking rule 15. Blue then has to change course to avoid Green.

Q&A 2010-009

Publicata: 15 Febbraio 2010

Situazione:



Verde e Blu, mure a sinistra, stanno raggiungendo il limite destro di una linea di arrivo di poppa. Verde è libero dalla prua di Blu all'entrata nella zona. Verde naviga direttamente verso la boa di arrivo. Blu stabilisce un ingaggio sottovento senza infrangere la regola 15. Blu quindi deve cambiare rotta per evitare Verde.

Question 1:

Does Blue break rule 18.2(b)?

Answer 1:

No. Green has chosen to cross the finishing line close to the mark. Green is entitled to mark-room, which means room to sail to the mark. Blue gives mark-room by changing course to avoid Green.

Question 2:

Will Green be exonerated under rule 18.5(a) for her breach of rule 11?

Answer 2:

Yes.

Question 3:

Would the answers be different if there was contact that both boats could have avoided?

Answer 3:

Unless there was contact with damage or injury, neither boat would be penalized for the breach of rule 14. because Blue was right-of-way boat and Green was entitled to mark-room. However, if Blue did not change course and there was contact, she would have broken the second sentence of rule 18.2(b) by not giving Green mark-room.

Domanda 1:

Blu sta infrangendo la regola 18.2(b)?

Risposta 1:

No. Verde ha deciso di attraversare la linea di arrivo vicino alla boa. Verde ha diritto di spazio alla boa, che significa spazio per passare la boa. Blu dà spazio alla boa modificando la sua rotta per evitare Verde

Domanda 2:

Verde potrebbe essere esonerato per la 18.5(a) dall'infrangere la regola 11?

Risposta 2:

Si.

Domanda 3:

La risposta sarebbe differente se ci fosse stato un contatto che le due barche potevano evitare?

Risposta 3:

A meno che il contatto non fosse stato con danni o lesioni, nessuna barca sarebbe penalizzata per infrazione della regola 14 perché Blu era barca con diritto di rotta e Verde aveva diritto di spazio alla boa. Tuttavia se Blu non avesse cambiato rotta e ci fosse stato un contatto Blu avrebbe infranto la seconda frase della regola 18.2(b) per non aver dato a Verde spazio alla boa.

G003 Q&A 2010-010

Published: 2 March 2010

Situation:

The Sailing Instructions included:

Recalls

The Race Committee may display at the first mark, or on the Race Committee signal boat in case of a General Recall, the sail number or bow number of those boats identified as OCS and/or ZFP. The failure to post or an incomplete or wrong posting will not be grounds for redress.

As this sailing instruction does not place an obligation on the boats, sailors cannot be in breach of it.

Boat A believed that she started correctly but close to the line. Her number was posted by the race committee at the windward mark as being OCS. When seeing the posting boat A stopped racing and sailed off the course. Ashore after racing, boat A requested redress.

The protest committee decided that the conditions to consider redress were met and that the race committee made an error in the OCS sighting and recording procedure, and that through no fault of her own boat A was incorrectly called OCS.

Question 1:

Given the last sentence of this sailing instruction, 'The failure to post or an incomplete or wrong posting will not be grounds for redress', is it correct for the protest committee not to grant redress?

Answer 1:

The protest committee may consider redress for an incorrect OCS call. However, the sailing instruction explicitly stated that a wrong posting would not be grounds for redress.

Furthermore, the sailing instruction did not require a boat whose number was displayed at the first mark to retire from the race.

When boat A retired from the race she did not get a finishing position and this was a direct result of her own action. Boat A was at fault in deciding to retire and does not therefore meet the test of 'through no fault of her own'. In addition, since the score for OCS and DNF were the same, her score was not made significantly worse by any improper action of the race committee.

Should the protest committee decide that the conditions for redress were met, the only redress available would be to score boat A DNF.

Q&A 2010-010

Pubblicata: 2 Marzo 2010

Situazione:

Le Istruzioni di Regata indicavano:

Richiami

Il Comitato di Regata può mostrare alla prima boa, o sulla Barca Comitato in caso di richiamo generale, il numero velico o di prua delle barche identificate come OCS e/o ZFP. Una segnalazione mancata o incompleta o errata non sarà motivo di richiesta di riparazione.

Poiché questa istruzione non pone obblighi alle barche, azioni dei concorrenti non possono infrangerla.

La barca A pensava di essere partita correttamente anche se vicina alla linea. Il suo numero fu mostrato dal CdR alla boa di bolina come OCS. Vedendolo la barca A smise di regata e uscì dal campo di regata. A terra, al termine delle prove, A fece richiesta di riparazione.

Il CdP decise che c'erano le condizioni per considerare la richiesta di riparazione e che il CdR aveva fatto uno sbaglio nella procedura di controllo e registrazione degli OCS e che, non per causa sua, la barca A era stata per errore dichiarata OCS.

Domanda 1:

Vista l'ultima frase delle IdR, 'Una segnalazione mancata o incompleta o errata non sarà motivo di richiesta di riparazione' è corretto che il CdP non dia riparazione?

Risposta 1:

Il CdP può considerare di dare riparazione per un OCS errato. Tuttavia le IdR stabiliscono esplicitamente che una errata segnalazione non dovrebbe essere base per la richiesta di riparazione.

Inoltre le IdR non richiedono che una barca il cui numero viene segnalato alla prima boa si ritiri dalla competizione.

Dal momento che la barca A si è ritirata dalla prova non ha una sua classifica finale e questo è un risultato diretto della sua azione. La barca A ha sbagliato a decidere di ritirarsi e quindi non le si può applicare la frase 'non per sua colpa'. In aggiunta poiché il punteggio di OCS e DNF sono identici, il suo punteggio non è stato significativamente peggiorato da una azione impropria del CdR.

Se il CdP decidesse che ci sono le condizioni per dare riparazione, l'unica riparazione possibile dovrebbe essere di classificare la barca A DNF.

Question 2:

If the sentence 'The failure to post or an incomplete or wrong posting will not be grounds for redress' was not included in the sailing instructions, may the protest committee grant redress to boat A by deciding she should be recorded as starting properly?

Answer 2:

Yes, but her score would still be DNF since she retired from the race. See Answer 1.

Question 3:

If the answer to question 2 is yes, may the protest committee decide that sailing off the course at Mark 1 in compliance with an SI also results from a race committee error? May the protest committee grant average points from other races to make as fair an arrangement as possible? Or should sailing off the course be considered as not meeting the test of 'no fault of her own', so the protest committee may grant reinstatement for starting, but the result is boat A should be recorded as starting and scored DNF for not competing the course?

Answer 3:

Not relevant since sailing off the course is not an action in compliance with the sailing instruction, as the instruction does not place any obligations on any boats. See also the reasons given in Answer 1. If however a protest committee had unnecessarily considered whether boat A was OCS, and had decided that she was not OCS, then the appropriate redress would be to change OCS to DNF.

Comment:

The procedure described in the sailing instructions in this case is unusual and confusing for the boats. The practice of displaying a boat's number at the windward mark is normally restricted to a boat that failed to start or has broken rule 30.3, where a clause requiring such boats to retire immediately is included in the sailing instructions. Instruction 14.6 of Appendix LE (Expanded Sailing Instruction Guide available at the ISAF website) provides appropriate wording for this procedure.

Domanda 2:

Se la frase 'Una segnalazione mancata o incompleta o errata non sarà motivo di richiesta di riparazione' non fosse inclusa nelle IdR, potrebbe il CdP dare riparazione ad A decidendo che dovrebbe essere registrata come partita correttamente?

Risposta 2:

Sì, ma il suo punteggio dovrebbe comunque essere DNF poiché si è ritirata dalla gara. Vedi la risposta 1.

Domanda 3

Se la risposta alla domanda 2 è sì, può il CdP decidere che uscire dal campo di regata alla boa 1, adeguandosi ad una Istruzione di regata, risulta da un errore del CdR? Può un CdP dare un punteggio medio dalle altre prove per dare una riparazione il più possibile corretta? O ritirarsi dovrebbe essere considerato come non corrispondente alla frase 'non per sua colpa' e quindi il CdP può dire che è partita correttamente, ma il risultato è che la barca A dovrebbe essere classificata partita ma DNF per non aver completato il percorso?

Risposta 3

Non rilevante perché ritirarsi dalla gara non è un'azione in accordo con le IdR poiché l'istruzione non pone nessun obbligo alle barche. Vedi anche le ragioni date nella Risposta 1. Se tuttavia un CdP considerando se una barca sia OCS avesse deciso che non lo era allora la riparazione adeguata era di cambiare OCS in DNF.

Commento

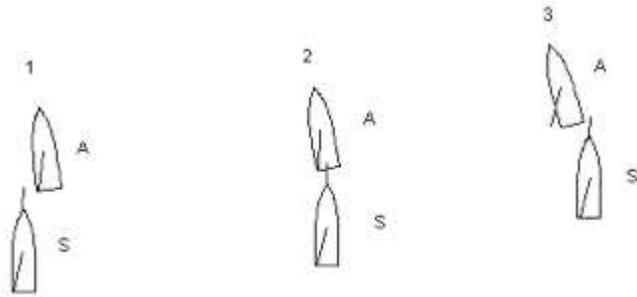
La procedura descritta nella IdR in questo caso è inusuale e crea confusione nei concorrenti. La pratica di esporre il numero velico alla boa di bolina è normalmente ristretto alle barche che hanno fallito la partenza o che hanno infranto la regola 30.3, dove ci sia una clausola nelle IdR che richiede che tali barche devono ritirarsi immediatamente. L'istruzione 14.6 dell'Appendice LE (Guida Avanzata alle Istruzioni di Regata, disponibile nel sito web dell'ISAF) dà un'indicazione appropriata per questa procedura.

B013 Q&A 2010-011

Published: 9 March 2010

Situation:

Two boats are on converging courses. Boat S has a fixed bowsprit.
In position 1 S is overlapped to leeward of A and has been for some time.
In position 2 the bowsprit overhangs the stern of A.
In position 3 S is to windward of A.



Question 1:

When does the transition of S from being the leeward boat to being the windward occur? Is it when

- 1 S ceases to be completely on the leeward side of A,
- 2 the bowsprit passes the centre line of A, or
- 3 S is completely to windward of A?

Answer 1:

While not a racing rule, the 'last point of certainty' principle may assist protest committees in finding the facts in order to apply the rules. In this case, S would cease to be leeward boat when there is certainty that the relative positions have changed.

Given the limited facts in this case, it is position 3 when it is certain S is to windward of A.

Question 2:

At what point would S be held to be in breach of a rule if there was contact between the boats during the overlap?

Answer 2:

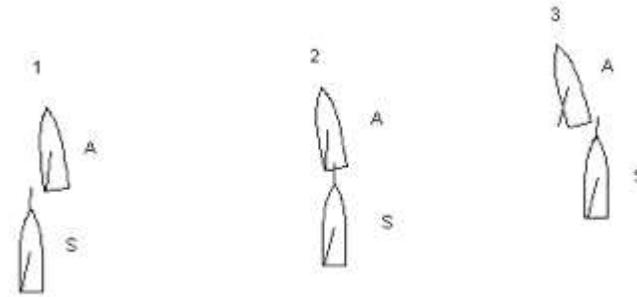
S would be breaking rule 14 if there was contact between the boats. However, while S was right-of-way boat, she could only be penalized for

Q&A 2010-011

Publicata: 9 Marzo 2010

Situazione

Due barche sono su rotte convergenti. La barca S ha un bompresso fisso.
Nella posizione 1 S è ingaggiata sottovento ad A e lo è stata per qualche tempo.
Nella posizione 2 il bompresso sovrasta la poppa di A.
Nella posizione 3 S è sopravvento ad A.



Domanda 1:

Quando avviene che S da sottovento diventa sopravvento?

E' quando

- 1 S cessa di essere completamente sottovento ad A,
- 2 il bompresso passa la linea mediana di A, o
- 3 S è completamente sopravvento ad A?

Risposta 1:

Benché non sia una regola di regata, il principio "dell'ultimo punto di certezza" può aiutare i CdP ad accertare i fatti per l'applicazione delle regole. In questo caso, S cessa di essere la barca sottovento quando è certo che le posizioni relative sono cambiate.

Dati i fatti limitati in questo caso è la posizione 3 quando è certo che S è sopravvento ad A.

Domanda 2:

In quale momento si deve ritenere che S stia infrangendo una regola se c'è un contatto tra le barche durante l'ingaggio?

Risposta 2:

Se c'è un contatto tra le barche S sta infrangendo la regola 14. Tuttavia, poiché S ha diritto di rotta, potrebbe essere penalizzata per infrazione

breaking rule 14 if there was damage or injury. Once S becomes keep-clear boat she is required to keep clear of A.

The Racing Rules of Sailing have been written on the basis of avoiding contact and keeping boats clear of each other. Provided S did not break rule 15, 16 or 17 while she was right-of-way boat, it is A that is breaking rule 11, be there contact or not. When someone is looking down from above, at the moment just before he would see the bowsprit over any part of the deck of the windward boat or boat ahead, a rule may have been broken because the right-of-way boat at that moment often 'needs to take avoiding action' (see definition Keep Clear).

While this concept of 'looking down from above' is not a rule, it may assist protest committees in finding the facts in order to apply the rules.

Question 3:

Would the answers change if originally S had been to windward and ended up to leeward?

Answer 3:

The principles for deciding the situation would be the same, but the rules application would differ.

Question 4:

If there is a point where neither boat is the leeward boat, and neither boat is clear astern, which boat is obliged to keep clear?

Answer 4:

While not a racing rule, the 'last point of certainty' principle may assist protest committees in finding the facts in order to apply the rules. In this case, until there is certainty that right of way has changed, it must be assumed that it has not.

Question 5:

If the overlap has been established from clear astern, and assuming that A had been given room to keep clear, what relative positions of the boats would have to exist in order for S to be the leeward boat?

Answer 5:

S is the leeward boat when she becomes overlapped to leeward – see definition Overlap. While not a racing rule, the 'last point of certainty' principle may assist protest committees in finding the facts in order to apply the rules. In this case, S remains leeward boat until there is certainty that she is no longer overlapped or to leeward.

della regola 14 solo se ci fossero danni o lesioni. Una volta che S diventi barca che deve stare discosta ha l'obbligo di tenersi discosta da A.

Le regole di regata della vela sono state scritte con lo scopo di evitare i contatti e di tenere le barche distaccate l'una dall'altra. A meno che S non infranga le regole 15, 16 o 17 mentre ha diritto di rotta, è A che sta infrangendo la regola 11, ci sia contatto o no. Guardando la situazione dall'alto, al momento immediatamente prima di vedere il bompresso su qualsiasi parte della coperta della barca al vento o della barca davanti, una regola potrebbe essere stata infranta perché la barca con diritto di rotta in quel momento spesso "deve fare un'azione per evitare" (vedi la definizione di Tenersi Discosto). Anche se il concetto di "guardare dall'alto" non è una regola, può assistere i comitati delle proteste nel determinare i fatti per l'applicazione delle regole.

Domanda 3:

Le risposte sarebbero diverse se originariamente S fosse stata sopravvento ad A terminando sottovento?

Risposta 3:

I principi per decidere la situazione sarebbero gli stessi, ma le regole applicate potrebbero essere diverse.

Domanda 4:

Se ci fosse un momento in cui nessuna barca è sottovento e nessuna è libera dalla poppa, quale delle due deve tenersi discosta?

Risposta 4:

Anche se non è una regola di regata, il principio "dell'ultimo punto di certezza" può assistere il comitato delle proteste nel determinare i fatti per applicare le regole. In questo caso fintanto che c'è certezza che il diritto di rotta non sia cambiato, si deve presumere che non lo sia.

Domanda 5:

Se l'ingaggio si era stabilito da libero dalla poppa, ed assumendo che ad A fosse stato lasciato spazio per tenersi discosta, quale dovrebbe essere la posizione relativa delle due barche perché S sia la barca sottovento?

Risposta 5:

S è la barca sottovento quando si ingaggia da sottovento – vedi la definizione Ingaggio. Anche se non è una regola di regata, il principio "dell'ultimo punto di certezza" può assistere il comitato delle proteste nel determinare i fatti per applicare le regole. In questo caso S rimane la barca sottovento finché è certo che non è più ingaggiata o sottovento.

Note:

When a protest committee finds that a keep-clear boat did not alter course to avoid a collision, and that there was not a genuine and reasonable apprehension of collision on the part of the right-of-way boat, it should dismiss her protest. When the committee finds that the right-of-way boat did change course, and that there was reasonable doubt that the keep-clear boat could have kept clear, the keep-clear boat should be disqualified. (ISAF Case 50 refers).

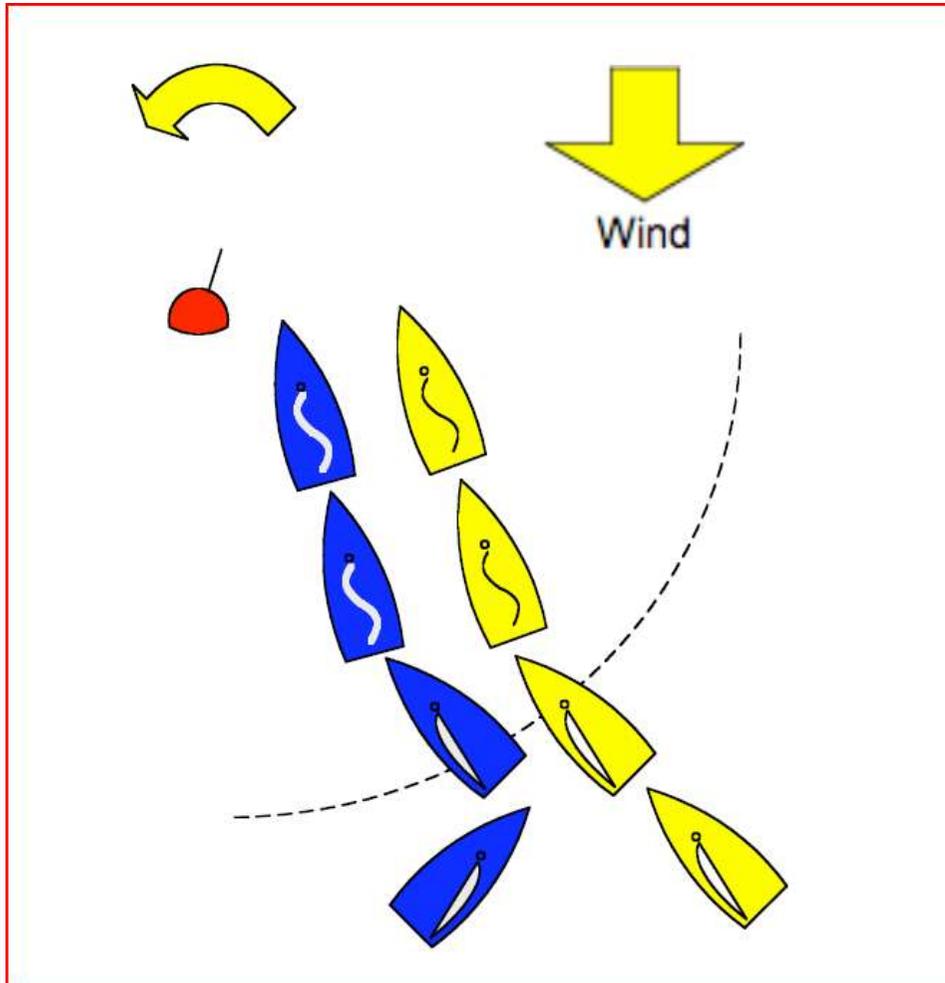
If reasonably possible, contact shall be avoided by both boats as required by rule 14.

Nota:

Quando un CdP accerta che una barca che deve tenersi discosta non ha modificato la sua rotta per evitare una collisione, e che non c'era un autentico e ragionevole timore di collisione da parte della barca con diritto di rotta, dovrebbe respingere la protesta. Se il CdP accerta che la barca con diritto di rotta ha modificato la sua rotta, e che c'era un ragionevole dubbio che la barca che doveva tenersi discosta avrebbe dovuto farlo, quest'ultima dovrebbe essere squalificata. (far riferimento al caso 50 ISAF). Se ragionevolmente possibile i contatti tra le due barche dovrebbero essere evitati come richiesto dalla regola 14.

B014 Q&A 2010-12

Published: 10 March 2010



Situation:

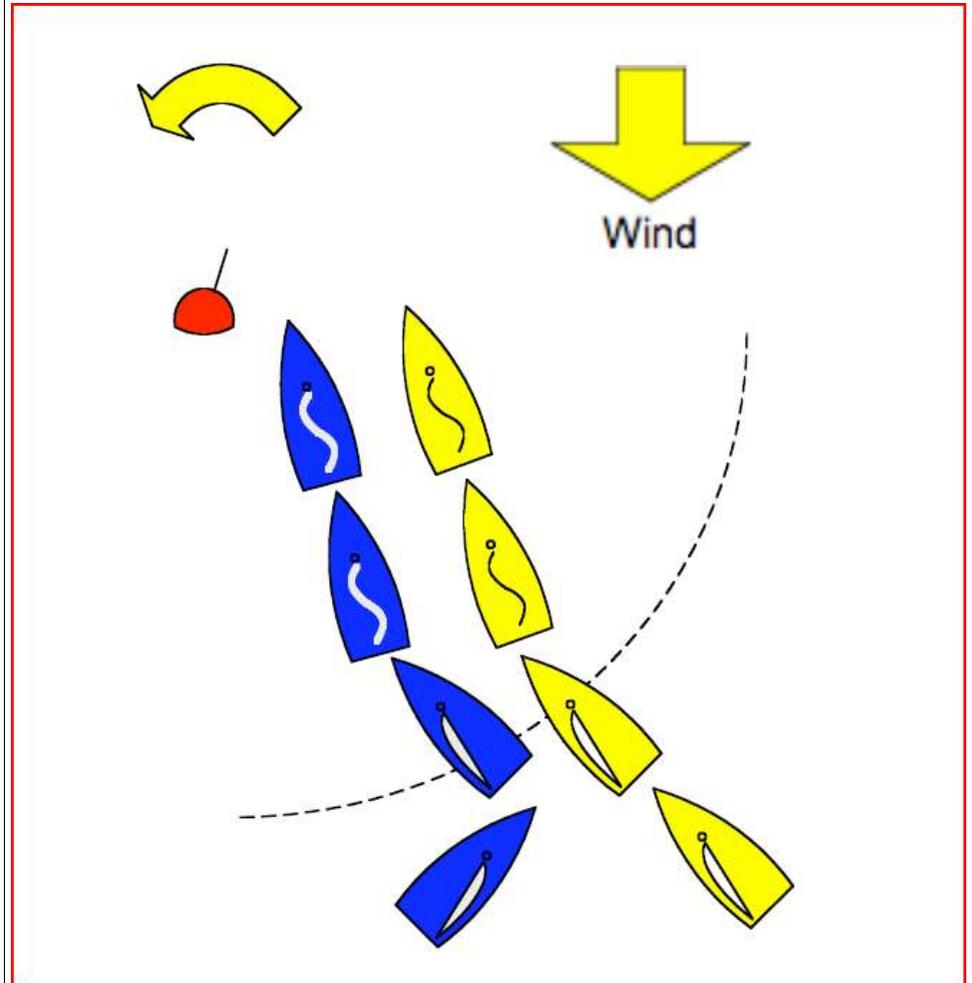
Yellow and Blue are heavy boats that can keep way on in the conditions. Yellow is fetching the mark but, had Blue not been there, she could not pass it without sailing above close-hauled.

Blue is subject to rule 13 in the zone, reaches a close-hauled course and then luffs to pass the mark. Yellow is able to keep clear.

Question:

Q&A 2010-12

Publicata: 10 Marzo 2010



Situazione

Giulla e Blu sono barche pesanti che hanno un grande abbrivio nelle condizioni di regata. Giulla sta raggiungendo la boa ma, in assenza di Blu, non potrebbe girarla senza navigare oltre la bolina stretta.

Blu è soggetto alla regola 13 entro la zona, si mette su una rotta di bolina stretta quindi orza per passare la boa. Giallo si tiene discosta.

Domanda:

Does Blue break rule 18.3?

Answer:

Yes.

When Blue luffs, Yellow cannot avoid Blue without sailing above close-hauled. Blue has therefore caused Yellow to sail above close-hauled. The fact that Yellow would not pass the mark without sailing above close-hauled is irrelevant.

Blu ha infranto la regola 18.3?

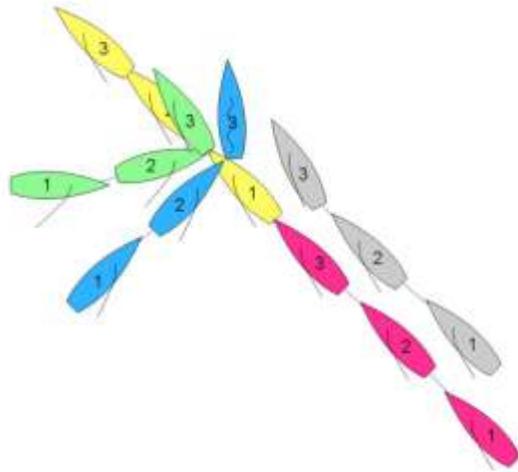
Risposta:

Si.

Quando Blu orza, Gialla non può evitare Blu senza navigare oltre la sua bolina stretta. Il fatto che Gialla non potesse passare la boa senza navigare oltre la bolina stretta è irrilevante.

B015 Q&A 2010-13

Published: 30 March 2010



Situation at position 1

Green is an inside boat and will require room from Blue to pass behind Yellow. The leeward port boat Blue is sailing a course to pass behind the leading starboard boat Yellow.

Blue is able to cross the leeward starboard boat Purple easily, but will have to make a substantial alteration of course to avoid the windward starboard boat Grey. Blue asks Green for room to tack.

Question 1

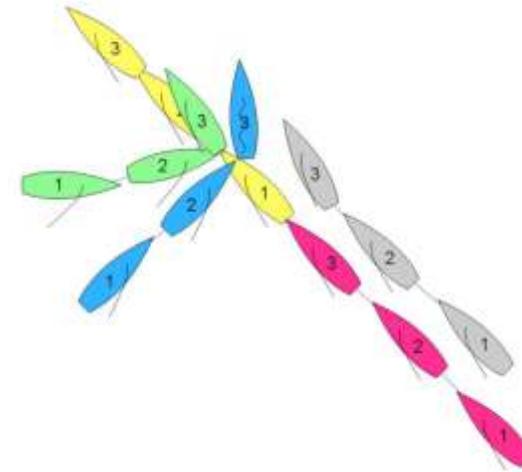
When Blue asks for room to tack at position 1 does that relieve her of her obligations under rule 19.2 (b) to give Green room to pass below the leading starboard tack boat?

Answer 1

No. Although the preamble to Section C says that when rule 20 applies rule 19 does not, that is the case only between two boats at the same obstruction. Rule 19.2(b) requires Blue to give room to Green at the obstruction Yellow. Separately, rule 20 applies between Blue and Green at Grey, which is a different obstruction. Both rules therefore apply.

Q&A 2010-13

Publicata: 30 Marzo 2010



Situazione nella posizione 1

Verde è barca interna ed ha diritto a spazio da parte di Blu per passare dietro a Gialla. La barca Blu, sottovento mure a sinistra, sta facendo una rotta per passare dietro alla barca Gialla mure a dritta che sta conducendo la regata. Blu può incrociare facilmente la barca Porpora che è mure a dritta e sottovento (a Grigia), mentre deve compiere un sostanziale cambio di rotta per evitare la barca Grigia sopravvento e mure a dritta. Blu chiede a Verde spazio per virare.

Domanda 1:

Quando Blu chiede spazio per virare nella posizione 1 questo la esenta dai suoi obblighi per la regola 19.2(b) di dare spazio a Verde per passare sotto alla barca in testa mure a dritta?

Risposta 1:

No. Anche se il preambolo della Sezione C dice che quando si applica la regola 20 non si applica la 19, questo è il caso di due barche allo stesso ostacolo. La regola 19.2(b) obbliga Blu a dare spazio a Verde all'ostacolo barca Gialla. Separatamente, la regola 20 si applica tra Blu e Verde nei riguardi di Grigia, che è un ostacolo diverso. Quindi qui si devono applicare entrambe le regole.

Question 2

If the answer to Q1 is no and Green passes behind Yellow and tacks as soon as possible, will Blue be exonerated under rule 20.2 if while tacking she fails to keep clear of Grey?

Answer 2

No. Rule 20.2 says that it applies when a boat is taking room to which she is entitled under rule 20.1(b). Because the room referred to in rule 20.2 is room for a boat responding to a 'You tack' reply, Blue cannot be exonerated under 20.2 with respect to Grey.

Question 3

If the answer to Question 2 is also no, and Blue cannot tack after position 2 and keep clear of Grey or bear away and keep clear of Purple, what should she do?

Answer 3

Blue must hail Green in time to give Green time to respond as required by rule 20.1(a). If after Blue's hail, Green was able to tack to leeward of Yellow, Green broke rule 20.1(b) by not doing so. If that resulted in Blue breaking rule 10 or 13 with respect to Grey, Blue would be exonerated in any resulting protest hearing under rule 64.1(c).

If after Blue's hail the first opportunity for Green to tack was after passing astern of Yellow, Green complied with rule 20.1(b). Blue must avoid contact with other boats if reasonably possible and take a penalty if she believes she may have broken a rule of part 2

Domanda 2:

Se la risposta alla domanda 1 è No e Verde passa dietro a Gialla e vira appena possibile, Blu è esonerato per la 20.2 se, mentre vira non è capace di tenersi discosta da Grigia?

Risposta 2:

No. La regola 20.2 dice che si applica quando una barca sta usufruendo dello spazio cui ha diritto per la 20.1(b). Poiché lo spazio cui si riferisce la regola 20.2 è quello che serve ad una barca per rispondere alla chiamata di virare, Blu non può essere esonerato per la 20.2 rispetto alla barca Grigia.

Domanda 3:

Se anche la risposta alla domanda 2 è No, e Blu non può virare dopo la posizione 2 e tenersi discosta da Grigia o poggiare e tenersi discosta da Porpora, cosa dovrebbe fare?

Risposta 3:

Blu deve chiamare spazio per virare a Verde in tempo perché questi risponda come richiesto dalla 20.1(a). Se, dopo la chiamata di Blu, Verde che poteva virare sottovento a Gialla, non lo fa, infrange la regola 20.1(b). Se questo genera un'infrazione da parte di Blu alle regole 10 o 13 nei riguardi di Grigia, Blu sarebbe esonerata in una eventuale protesta per la regola 64.1(c). Se, dopo la chiamata di Blu la prima occasione di Verde per virare fosse dopo aver passato la poppa di Gialla, Verde avrebbe soddisfatto la regola 20.1(b). Blu deve evitare il contatto con le altre barche, se ragionevolmente possibile, e prendere una penalità se ritiene di aver infranto una regola della parte 2.

<p>N002 Q&A 2010-14 <i>Published: 19 April 2010</i> Question Does a national authority have the right to prescribe that its approval is required for the appointment of a protest committee for races within its jurisdiction? Answer No. An addition to a rule is a change of a rule (see Terminology in the Introduction to the Racing Rules of Sailing). Rule 91(a) is a rule of Part 7 and rule 86.1(a) makes it clear that prescriptions cannot change a rule of Part 7. This is different from rule 91(b), where a specific exception in the rule itself actually permits a national authority to prescribe that its approval is required for the appointment for an international jury for races within its jurisdiction (with some exceptions).</p>	<p>N 002 Q&A 2010-14 <i>Pubblicata: 19 Aprile 2010</i> Domanda: Una Autorità Nazionale ha il diritto di prescrivere che si richiede la sua approvazione per la nomina di un CdP per regate nella sua giurisdizione? Risposta No. Una aggiunta ad una regola è un cambiamento della regola (vedi la Terminologia nell'Introduzione del Regolamento di Regata). La regola 91(a) è una regola della Parte 7 e la regola 86.1(a) chiaramente dice che le prescrizioni non possono cambiare una regola della Parte 7. Questo differisce dalla regola 91(b), dove una esenzione specifica nella regola permette ad una autorità nazionale di prescrivere che la sua approvazione è necessaria per la nomina di una giuria internazionale per le regate della sua giurisdizione (con alcune eccezioni).</p>
<p>G005 Q&A 2010-015 <i>Published: 19 May 2010</i> Question: The Racing Rules of Sailing rule 25 states that ...'The meanings of the visual and sound signals stated in Race Signals shall not be changed except under rule 86.1(b).' Rule 86.1(b) is not mentioning the Racing Signals. Does this mean that a) it is permitted to change the meaning of the Race Signals in the sailing instructions, because rule 86.1(b) states that the sailing instructions can change a racing rule, except some certain rules, or b) it is not permitted to change the meanings of the visual and sound signals stated in Race Signals, because rule 25 prevent this and rule 86.1(b) does not have exceptions? Answer: It is permitted to change the meaning of the Race Signals in the sailing instructions as rule 25 is not included in the rules that can not be changed in rule 86.1(a). When rule 25 states 'except under rule 86.1(b)', that refers to the requirement that when the sailing instructions change a rule or the definition of the zone around marks, it must also refer specifically to the rule or definition being changed and state the change.</p>	<p>G 005 Q&A 2010-015 <i>Pubblicata: 19 Maggio 2010</i> Domanda: La regola 25 del Regolamento di Regata stabilisce che'Il significato dei segnali visivi ed acustici indicati nei Segnali di Regata non può essere modificato se non a norma della regola 86.1(b).' La regola 86.1(b) non menziona i Segnali di Regata. Questo vuol dire che 1. è consentito modificare il significato dei Segnali di Regata nelle istruzioni di regata, in quanto la regola 86.1(b) stabilisce che le istruzioni di regata possono cambiare una regola tranne alcune, o 2. non è permesso cambiare il significato dei segnali visivi ed acustici indicati nei segnali di regata, perché la regola 25 lo impedisce e la regola 86.1(b) non ha eccezioni? Risposta: È consentito cambiare il significato dei Segnali di Regata nelle IdR poiché la regola 25 non è inclusa tra quelle che non possono essere cambiate nella regola 86.1(b). Le parole della regola 25 'se non a norma della regola 86.1(b)', si riferiscono alla richiesta che quando le IdR cambiano una regola o la definizione della zona intorno alle boe, devono anche specificatamente riferirsi alla regola o alla definizione che viene cambiata e indicare la modifica.</p>

G006 Q&A 2010-016

Published: 19 May 2010

Situation:

Two yacht clubs (A and B) agreed to combine some races in two series normally run individually by Clubs A and B.

Race 1 of the Club A series was sailed under the notice of race and sailing instructions of the Club B series. Club B was therefore the organizing authority of this race. The sailing instructions of Club A confirmed that for race 1, the notice of race and the sailing instructions of the Club B series applied and that "This statement takes precedence over the Club A NOR and SI series".

The Club B race officer set the course for the race. The wind conditions were such that the entrants of the Club A series could not finish by the 16:00 time limit stated in the Club B sailing instructions. In the Club A sailing instructions, the time limit was 18:00 for race 1.

One Club A boat finished around 17:00 and lodged a request for redress to Club A alleging an error or omission on the part of the race committee.

Question:

Club A's sailing instructions made it clear that race 1 of their series was to be sailed under the notice of race and sailing instructions from Club B. Would a protest committee appointed by Club A have any jurisdiction to hear the request for redress in race 1?

Answer:

No. Club A has no jurisdiction unless Club B appointed the protest committee of Club A or a joint protest committee to deal with the request. Under rules 89.2(b) and 91(a) the organizing authority or the race committee shall appoint a protest committee. Club A's sailing instructions clearly gave precedence to Club B's notice of race and sailing instructions for this race which resulted in the race committee from Club B conducting the race and Club B was also the organizing authority as its notice of race took precedence.

Only the organizing authority or the race committee of Club B could appoint the protest committee.

G 006 Q&A 2010-016

Pubblicata: 19 Maggio 2010

Situazione:

Due Circoli Nautici (A e B) si accordano di fare insieme alcune regate in due serie che normalmente sono fatte individualmente dai due Circoli. La regata 1 della serie di regate del Club A viene effettuata con il bando e le istruzioni di regata della serie del Club B. Il Circolo B è quindi l'autorità organizzatrice della regata. Le IdR del Circolo A confermano che per la regata 1, si applicano il bando e le IdR delle serie di regate del Club B e che "Questo ha precedenza sul bando e IdR della serie di regate del Club A".

L'ufficiale di regata del Circolo B mette il percorso per la regata. Le condizioni di vento sono tali che i partecipanti della serie del Circolo A non finiscono per le ore 16.00, tempo limite stabilito nelle IdR del Club B. Nelle IdR del Club A il tempo limite per la regata 1 sono le ore 18.00.

Una barca del Circolo A finisce intorno alle 17.00 e presenta una richiesta di riparazione al Club A reclamando un errore od omissione da parte del CdR.

Domanda:

Le IdR del Circolo A dicono chiaramente che la regata 1 della loro serie è regatata sotto il bando e le IdR fatte dal Circolo B.

Un CdP nominato dal Circolo A potrebbe avere giurisdizione per fare un'udienza per la richiesta di riparazione nella regata 1?

Risposta:

No. Il Circolo A non ha alcuna giurisdizione, a meno che il Circolo B non nomini il CdP del Circolo A o un CdP congiunto per decidere sulla richiesta. Per le regole 89.2(b) e 91(a) l'autorità organizzatrice o il CdR possono nominare un CdP. Le IdR del Club A chiaramente danno precedenza al bando e alle IdR del Club B per questa regata per cui è il CdR del Club B che conduce la regata ed il Club B è anche l'autorità organizzatrice ed il suo bando ha la precedenza.

Solo l'autorità organizzatrice o il CdR possono nominare un CdP.

B016 Q&A 2010-17

Published: 21 May 2010

Situation:

Two boats on opposite tacks approach the weather mark, to be rounded to port. A is on port-tack and B is on starboard-tack. A tacks onto starboard inside the zone and becomes overlapped inside of B, who doesn't alter her course. A couple seconds after A has completed her tack, B bears away to round the mark and in doing so has contact with A.

Question:

Which rules are broken?

Answer:

When the windward boat B bears away and touches the leeward boat - the windward boat breaks rules 11 and 14

B 016 Q&A 2010-17

Pubblicata: 21 Maggio 2010

Situazione:

Due barche su mure opposte si stanno avvicinando alla boa al vento da girare a sinistra. A è mure a sinistra e B mure a dritta. A vira su mure a dritta dentro alla zona e diventa ingaggiata internamente a B che non cambia la sua rotta. Un paio di secondi dopo che A ha completato la virata B poggia per girare la boa ed ha un contatto con A.

Domanda:

Quali regole sono state infrante?

Risposta:

Quando la barca B poggia e tocca la barca sottovento la barca alvento infrange le regole 11 e 14.

G007 Q&A 2010-18

Published: 24 May 2010

Situation:

A starting sequence with flag P as preparatory signal. Approximately 6-7 seconds before the start several boats were over the line close to the pin end, and the race officers on the signal vessel lost view of the orange line flag and staff on the pin end boat. The orange flag did not become visible from the signal committee vessel until after the start.

Four boats were called OCS by the race officer on the pin end boat. 1-2 seconds before the start the race officer on the signal boat observed another boat near the pin end crossing the starting line and called it OCS too. Since the orange flag was not visible, he used a landmark (house roof in the hill a few miles distant) as an extension of the starting line.

Question 1:

Can the starting line really be that fuzzy?

Answer 1:

The starting line is not fuzzy, it is between the staffs displaying orange flags on the two starting marks (race committee boats).

Question 2:

Did this method meet the definition of starting line as described in the sailing instructions (i.e. 'The starting line will be between staffs displaying orange flags on two race committee boats')?

Answer 2:

Yes. As long as there were orange flags displayed from staffs on the starting marks, the requirements of the sailing instructions are met.

Question 3:

May these facts be grounds for redress if lodged by the boat?

Answer 3

The facts stated do not describe any error or omission of the race committee. For a boat to be given redress after being scored OCS, conclusive evidence must be presented to the protest committee that the race committee has made an error.

NOTE

Different methods may be used to sight the starting line, depending on various parameters such as the number and the type of boats on the line,

G 007 Q&A 2010-18

Pubblicata: 24 Maggio 2010

Situazione:

Procedura di partenza con bandiera P come segnale preparatorio. Circa 6-7 secondi prima della partenza parecchie barche sono oltre la linea dalla parte del controstarter; gli Ufficiali di Regata sulla barca comitato perdono di vista la bandiera arancione e l'albero della barca controstarter che è anche boa di partenza. La bandiera arancione non ritorna visibile dalla barca comitato fino a dopo la partenza.

Quattro barche sono dichiarate OCS dall'UdR sulla barca controstarter. 1-2 secondi prima della partenza l'UdR sulla barca comitato osserva un'altra barca vicina al controstarter che attraversa la linea e dichiara anch'essa OCS. Poiché la bandiera arancione non è visibile egli usa un punto cospicuo a terra (una casa con tetto rosso sulla collina distante alcune miglia) come estensione della linea di partenza.

Domanda 1:

Può la linea di partenza essere così confusa?

Risposta 1:

La linea di partenza non è confusa, è tra due pali che mostrano le bandiere arancioni sulle due boe di partenza (barche del CdR).

Domanda 2:

Questo sistema corrisponde alla definizione di linea di partenza come descritto nelle istruzioni di regata (cioè 'La linea di partenza sarà tra due pali che mostrano bandiere arancioni su due barche del CdR')?

Risposta 2:

Sì. Fintantoché sono esposte le bandiere arancione sui pali delle boe di partenza (barche del CdR) i requisiti delle istruzioni di regata sono soddisfatti.

Domanda 3:

Questi fatti posso essere motivo di richiesta di riparazione fatta dalla barca?

Risposta 3:

I fatti accertati non descrivono alcuna errore od omissione da parte del CdR. Perché una barca abbia diritto a riparazione dopo essere stata classificata OCS, devono essere presentate al CdP evidenze certe che il CdR ha commesso un errore.

NOTA

Possono essere usati metodi diversi per guardare la linea di partenza, in

the conditions and the available infrastructure.
The choice and the responsibility lie with the race committee. For the race committee to use a transit to sight the line is not an improper action.

relazione a vari parametri come il numero ed il tipo di barche sulla linea, le condizioni e le infrastrutture disponibili.
La scelta e la responsabilità sono del CdR. Il fatto che il CdR utilizzi un riferimento alternativo per guardare la linea non è una azione impropria.

M006 Q&A 2010-19

Published: 26 May 2010

Question:

As a boat without speed sheets on to move forwards she initially drifts side-ways. Is this action considered a change of course under rule 16?

Answer:

A boat moving from a stopped position to sailing in a direction would not be considered to be changing course, except when she went from having sailed backwards to sailing forwards or vice versa. (See Match Racing Call UMP 35).

In order for rule 16 to apply, there would need to be two boats and the right-of-way boat would need to be changing course

M 006 Q&A 2010-19

Pubblicata: 26 Maggio 2010

Domanda:

Quando una barca senza velocità comincia a far portare le vele, inizialmente si muove lateralmente scarrocciando. Questa azione è considerata un cambio di rotta in relazione alla regola 16?

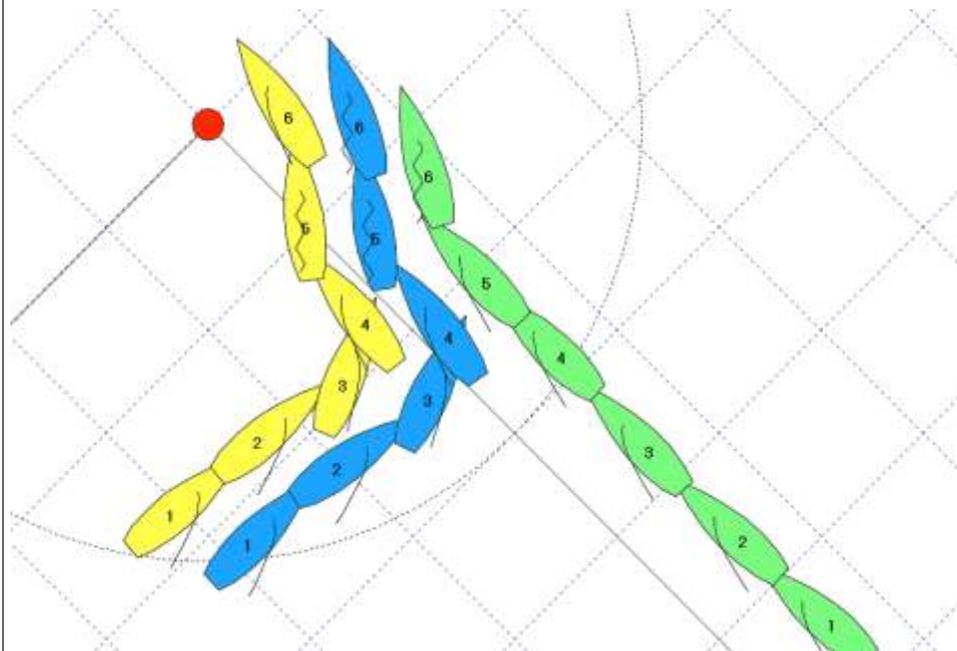
Risposta:

Una barca che, da una posizione di fermo, comincia a muoversi in una direzione, non sta cambiando la sua rotta, eccetto quando si muove in avanti dopo aver navigato all'indietro e viceversa (vedi la Call UMP no 35 del Match Racing).

Per l'applicazione della regola 16 ci devono essere due barche e quella con diritto di rotta deve cambiare rotta.

B017 Q&A 2010-020*Published: 5 June 2010*

Situation:



Shortly after position 2, Yellow decides she can tack and fetch the mark. Blue initially believes she can cross in front of Green so she does not hail for room to tack. However, as soon as Yellow luffs to tack, Blue immediately luffs and tacks so that the two boats tack simultaneously.

Upon completion of their tacks, there is room for one boat (not both) to pass between Green and the mark.

After the tack is completed Yellow luffs to round the mark and Blue luffs to give Yellow markroom. Green has to luff above close-hauled to avoid Blue. Green protests Blue and Blue protests Yellow.

Question 1:

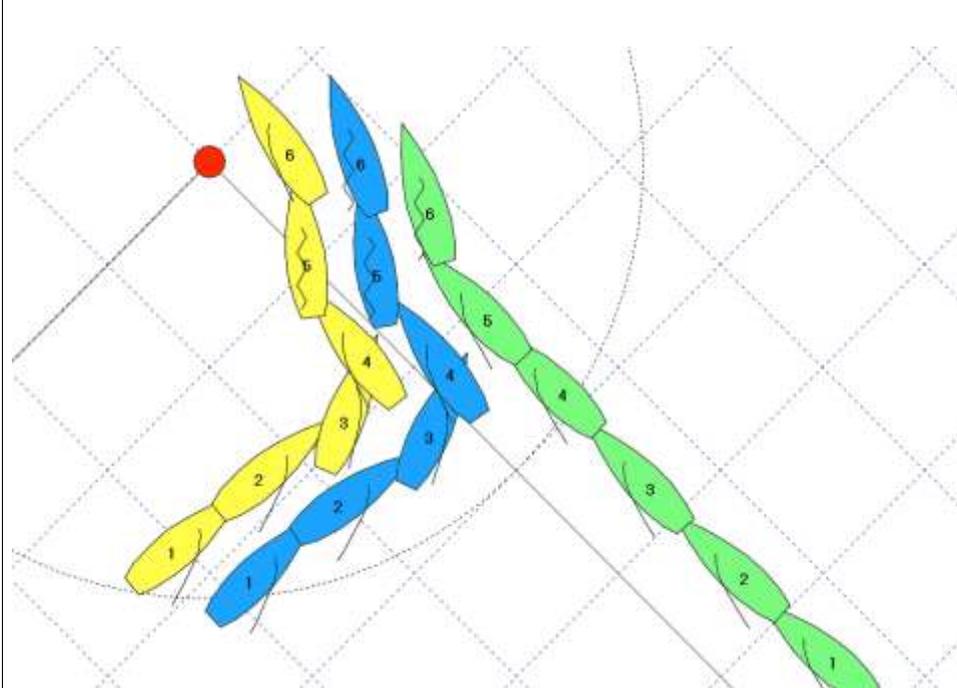
What should the decision be?

Answer 1:

Penalize Blue for breaking rule 18.3(a). Green was required to keep clear

B 017 Q&A 2010-020*Publicata: 5 giugno 2010*

Situazione:



Appena passata la posizione 2, Gialla decide che può virare e raggiungere la boa. Blu inizialmente pensa di poter incrociare Verde a prua per cui non chiede spazio per virare. Tuttavia, appena Gialla orza per virare, Blu immediatamente orza e vira per cui le due barche virano simultaneamente.

Dopo aver completato la virata, c'è spazio solo per una barca (non entrambe) per passare tra Verde e la boa.

Dopo aver completato la virata Gialla orza per girare la boa e Blu orza per dare a Gialla spazio alla boa. Verde deve orzare oltre la bolina stretta per evitare Blu. Verde protesta Blu e Blu protesta Gialla.

Domanda 1:

Quale dovrebbe essere la decisione?

Risposta 1:

of Blue from the moment Blue completed her tack. Green kept clear, and broke no rule. Yellow was required by rule 18.3(a) not to cause Green to sail above close-hauled to avoid her. When Green sailed above close-hauled, it was to avoid Blue, not to avoid Yellow. Yellow did not break rule 18.3(a). Blue was required to keep clear of Yellow once Yellow completed her tack. Blue kept clear and did not break rule 11.

In addition Blue was required by rule 18.3(a) not to cause Green to sail above close-hauled to avoid her. Blue broke that rule. Blue cannot be exonerated under rule 64.1(c), because she was neither compelled to break a rule, nor did Yellow break any rule.

Question 2:

Would the answer to Question 1 be different if there is not even room for one boat to pass between Green and the mark when the two boats complete their tacks?

Answer 2:

No. If after the tack Yellow is able to luff and fetch the mark and Blue is able to luff and keep clear of Yellow, and Green, although sailing a course to pass close to the mark, is able to luff and keep clear of Blue, the answer will be the same. In either case, if Blue were not there, Yellow would break rule 18.3(a) if she caused Green to sail above close-hauled to avoid her.

Penalizzare Blu per infrazione alla 18.3(a). Verde deve tenersi discosta da Blu dal momento che Blu ha completato la sua virata. Verde si è tenuto discosto e non ha infranto alcuna regola. Gialla per la regola 18.3(a) non doveva far navigare Verde oltre la sua bolina stretta per evitarla. Quando Verde ha navigato oltre la bolina stretta è stato per evitare Blu e non Gialla. Gialla non ha infranto la regola 18.3(a). Blu doveva tenersi discosta da Gialla dopo che questa aveva completato la virata. Blu si è tenuto discosto e non ha infranto la regola 11. In aggiunta Blu doveva, per la regola 18.3(a), evitare che Verde dovesse navigare oltre la bolina stretta per evitarla. Blu ha infranto questa regola e non può essere esonerato per la 64.1(c) in quanto non è stata costretta ad infrangere una regola né Gialla ha infranto alcuna regola.

Domanda 2:

La risposta alla domanda 1 sarebbe diversa se non ci fosse spazio, nemmeno per una barca, di passare tra Verde e la boa dopo che le due barche hanno completato le loro virate?

Risposta 2:

No. Se dopo la virata Gialla può orzare e raggiungere la boa e Blu può orzare e tenersi discosto da Gialla e Verde, anche se sta navigando su una rotta che passa vicina alla boa, può orzare e tenersi discosto da Blu, la risposta è la stessa. In entrambi i casi, se Blu non ci fosse, Giallo infrangerebbe la regola 18.3(a) se facesse navigare Verde oltre la bolina per evitarla.

G008 Q&A 2010-21

Published: 7 June 2010

Situation:

The sailing instructions at an event stated:

'In the case of infringements of rules 29.1 and 29.2 RRS, The Race Committee shall call as soon as possible on VHF channel 72, the sail numbers or bow numbers of those who have broken the rule. Failure / partial or poor radio signal reception / transmission, cannot be grounds for a request for redress.'

Question:

Considering that a delay in radio transmission is not listed as reason for not requesting redress, what is the meaning of 'as soon as possible' as used in this sailing instruction?

Would 2 minutes be considered reasonable or could a 2 minutes delay be grounds for redress?

Answer:

The term "as soon as possible" is 'used in the sense ordinarily understood in nautical or general use.' (See 'Terminology' in the Introduction to the Racing Rules of Sailing). The announcement should be made as soon as practicable after the starting signal when all such boats have been identified. This time will vary from race to race. A late recall should normally be considered as 'failure' and would not be grounds for a request for redress under this sailing instruction. However, in this case, the sailing instruction did not meet the requirements of rule 86.1(b) to specifically refer to the rule (rule 62.1(a)) being changed so, a protest committee would not be prevented from considering redress. Race committees should take care to ensure that words used in sailing instructions reflect their intentions.

G 008 Q&A 2010-21

Pubblicata: 7 Giugno 2010

Situazione:

Le istruzioni di regata di una manifestazione dicevano:

'In caso di infrazione delle regole 29.1 e 29.2 del RRS, il CdR chiamerà appena possibile sul canale VHF 72 il numero velico o di prua delle barche che hanno infranto la regola. Segnale radio mancante o parziale o debole sia in ricezione che trasmissione non potrà essere motivo di richiesta di riparazione.

Domanda:

Considerando che un ritardo nella trasmissione radio non è indicato come motivo per non chiedere riparazione, qual è il significato di quel 'appena possibile' indicato nelle IdR?

2 minuti può essere considerato ragionevole o un tale ritardo può essere motivo per richiesta di riparazione?

Risposta:

Il termine "appena possibile" è 'usato nel senso comunemente inteso nell'uso nautico o generale.' (vedi la 'Terminologia' nell'introduzione del Regolamento di Regata). L'annuncio dovrebbe essere fatto appena praticabile dopo il segnale di partenza quando tutte le barche interessate siano state identificate. Questo tempo varia da regata a regata. Un richiamo ritardato dovrebbe normalmente essere considerato come 'mancanza' e non dare motivo per richiesta di riparazione in accordo con queste IdR. Tuttavia in questo caso le IdR non soddisfano la richiesta della regola 86.1(b) di citare la regola che viene modificata (la regola 62.1(a)) quindi un CdP potrebbe considerare di concedere la riparazione. I comitati di regata dovrebbero cercare di assicurarsi che le parole usate nelle istruzioni di regata riflettano le loro intenzioni.

<p>M007 Q&A 2010-22 Published: 9 June 2010 The sailing instructions at an event describe the starting mark as 'a buoy with an orange flag'. Question 1: While racing, a boat touches the flag only, not the staff or the buoy itself. Has the boat broken rule 31? Answer 1: Yes. Question 2: Would the answer be different if the sailing instructions mentioned the buoy but not the flag? Answer 2: No. The flag attached to the buoy is not an object attached temporarily or accidentally to the mark and is therefore part of the mark in accordance with the definition Mark.</p>	<p>M 007 Q&A 2010-22 Pubblicata: 9 Giugno 2010 Le istruzioni di regata di una manifestazione descrivono la boa di partenza come 'una boa con una bandiera arancio'. Domanda 1: In regata una barca tocca solo la bandiera, non il supporto o la boa stessa. Ha infranto la regola 31? Risposta 1: Sì. Domanda 2: La risposta sarebbe diversa se le istruzioni menzionassero la boa ma non la bandiera? Risposta 2: No. La bandiera attaccata alla boa non è un oggetto attaccato temporaneamente o accidentalmente alla boa ed è perciò parte della boa in accordo con la definizione di Boa.</p>
<p>F011 Q&A 2010-23 Published: 9 June 2010 Situation: At the end of a series, boat A and boat B had the same total score and the same race scores when listed in order of best to worst. In one of the races both boats received 3 points: Boat A received 3 points according to her position when crossing the finishing line, and boat B received her 3 points as RDG. Question 1: For purpose of tie breaking, does a score based on a boat's finishing position in a race have equal standing as a score given as redress to a boat that did not cross the finishing line? Answer 1: Yes, rule A8 refers to race scores. How the scores were acquired is irrelevant. Question 2: Would the answer be the same if the boat that was given redress had actually finished the race? Answer 2: Yes, see answer 1.</p>	<p>F 011 Q&A 2010-23 Pubblicata: 9 Giugno 2010 Situazione: Alla fine di una serie, le barche A e B hanno lo stesso punteggio totale e gli stessi punteggi delle prove quando ordinati dal migliore al peggiore. In una delle prove entrambe le barche hanno ricevuto 3 punti: la barca A riceveva 3 punti per la sua posizione all'arrivo, la barca B riceveva 3 punti come RDG. Domanda 1: Allo scopo di eliminare le parità, il punteggio di una barca basato sulla sua posizione di arrivo in una prova ha lo stesso valore di un punteggio dato come riparazione ad una barca che non è arrivata? Risposta 1: Sì, la regola A8 si riferisce a punteggi della singola prova; come questi siano ottenuti è irrilevante. Domanda 2: La risposta sarebbe la stessa se la barca che ha ricevuto riparazione avesse effettivamente finito la prova? Risposta 2: Sì, vedi la risposta 1.</p>

D006 Q&A 2010-24

Published: 29 June 2010

Situation

A fleet race starts and on the first run there is a luffing match between L and W. Both boats protest, and there is contact with no damage or injury. After the race it is discovered that W was OCS.

Question

Is it open to W to allege that she and L were not on the same leg, and that when L initiated a luffing match L was not only sailing above her proper course, she was also breaking rule 23.2 because she was interfering with W?

Answer

Both L and W are on the same leg. While W may not have started correctly, and may subsequently be scored OCS, she continues to sail the race with full rights and obligations under the rules.

Nothing in the rules would prevent W from making any allegation against L, but the protest committee would be bound by the rules and as both boats are on the same leg, rule 23.2 does not apply

D 006 Q&A 2010-24

Pubblicata: 29 Giugno 2010

Situazione

Sul primo lato di una regata di flotta c'è una gara di orzate tra L e W. Entrambe le barche protestano, c'è anche un contatto senza danni o lesioni. Dopo la prova si evidenzia che W era OCS

Domanda

Può W dichiarare che essa ed L non erano sullo stesso lato, e che quando L ha iniziato la gara di orzate non solo stava navigando oltre la sua giusta rotta ma stava anche infrangendo la regola 23.2 perché stava interferendo con W?

Risposta

Entrambe L e W sono sullo stesso lato. Anche se W può non essere partito correttamente, e quindi classificato OCS, W continua a regatare con tutti i diritti e doveri del regolamento.

Nulla nelle regole impedisce a W di fare qualunque dichiarazione contro L, ma il CdP dovrà applicare le regole e poiché entrambe le barche sono sullo stesso lato, la regola 23,2 non si applica.

B018 Q&A 2010-25

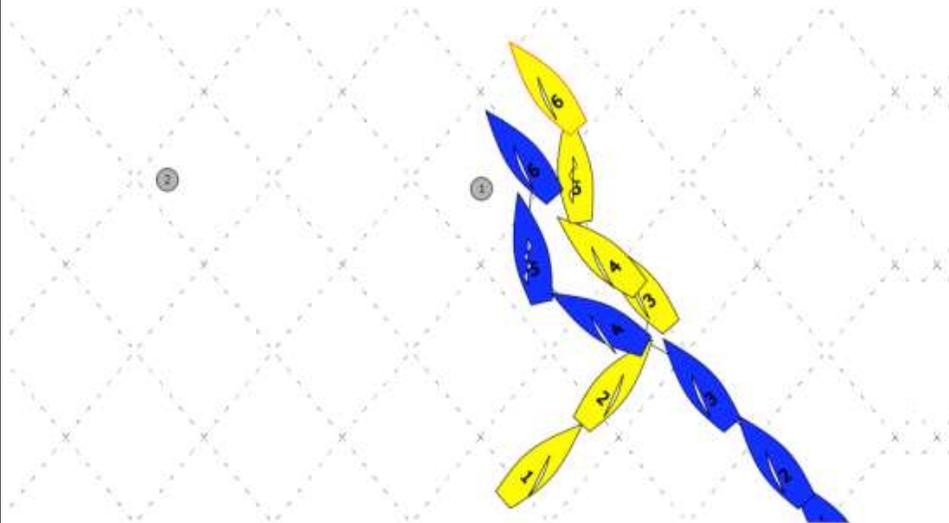
Published: 29 June 2010

Situation

Two Farr 45's are approaching a windward mark in flat seas, wind force three, at approximately 7 – 7.5 knots

Blue is fetching the mark on starboard tack. Yellow, approaching on port tack, tacks onto starboard tack within the zone and comes onto a close-hauled course on the layline to the mark. Yellow's tack causes her to slow down and Blue is forced to bear away below Yellow to avoid contact. Blue is then unable to lay the mark directly.

Blue luffs above close-hauled to round the mark. In doing so she slows down. Yellow responds to the luff and bears away onto the new course keeping clear of Blue. Blue is able to round the mark and bears away onto the new course. There was no contact between Blue and Yellow.



Question 1

Does rule 18.2(a) apply from the time Blue establishes the overlap?

Answer 1

No. Rule 18.3 applies. When rule 18.3 applies, rule 18.2 does not thereafter apply. See rule 18.3.

Question 2

Rule 18.3(b) requires Yellow to give Blue mark-room when Blue becomes

B 018 Q&A 2010-25

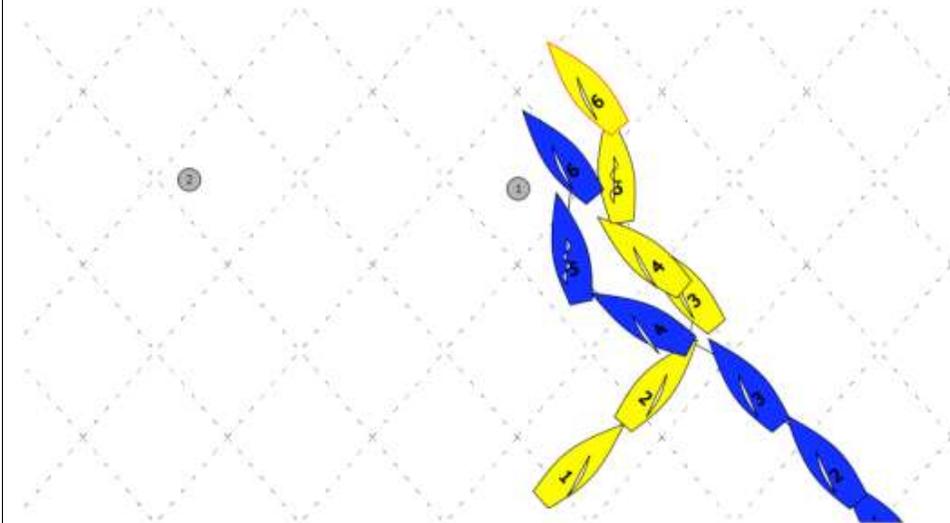
Publicata: 29 Giugno 2010

Situazione

Due Farr 45 si stanno avvicinando ad una boa al vento con mare piatto, vento forza 3, approssimativamente ad una velocità di 7-7,5 nodi.

Blu sta raggiungendo la boa mure a dritta. Giallo, in avvicinamento mure a sinistra, vira mure a dritta entro la zona e si mette su rotta di bolina stretta sulla layline verso la boa. La virata di Giallo la rallenta e Blu è obbligata a poggiare sotto Giallo per evitare il contatto. Blu poi non può più raggiungere la boa direttamente.

Blu orza oltre la sua bolina stretta per girare la boa. Così facendo rallenta. Giallo risponde all'orzata e poggia su una nuova rotta tenendosi discosta da Blu. Blu ce la fa a girare la boa e poggia su una nuova rotta. Non c'è alcun contatto tra Blu e Giallo.



Domanda 1

Si applica la regola 18.2(a) dal momento che Blu stabilisce l'ingaggio?

Risposta 1

No. Si applica la regola 18.3. Quando si applica la 18.3 la regola 18.2 non si applica, vedi la regola 18.3

Domanda 2

La regola 18.3(b) richiede che Giallo dia a Blu spazio alla boa quando Blu

overlapped inside her. Did Yellow give Blue room to sail to the mark as defined in Mark-Room?

Answer 2

Yes. Once Blue became overlapped inside Yellow, Yellow must give Blue room to sail to the mark. Blue needed to sail above a close-hauled course to sail to the mark and Yellow gave Blue the room needed.

Question 3

If the answer is no, is this a breach of rule 18.3?

Answer 3

Not applicable.

Question 4

Can a case be made that Blue could not sail her proper course when at the mark because of the actions of Yellow, and that she therefore was unable to finish 'as soon as possible'?

Answer 4

No. Blue became right-of-way boat the moment the overlap was established. Yellow was required to keep clear of Blue, and to give room for Blue to sail to the mark, and then room to sail her proper course while at the mark. Yellow kept clear of Blue and gave Blue room to bear away to sail her proper course at the mark. The fact that Blue had to sail below her proper course to keep clear of Yellow before the overlap was established is not relevant.

Question 5

Would it then be the case that Blue was prevented from sailing her proper course while at the mark?

Answer 5

Not applicable.

Question 6

Is the effect of questions 4 and 5 above that there is a breach of rule 18.3?

Answer 6

No.

Question 7

Was Blue 'at the mark'

- a. when she was obliged to bear away at position 3?
- b. when her bow was close to the mark at position 5?

Answer 7

A boat will normally be 'at the mark' when she is close to it and her next

diventa ingaggiato all'interno. Ha Giallo dato spazio a Blu per girare la boa come definito da 'Spazio alla Boa'?

Risposta 2

Sì. Quando Blu è diventato ingaggiato internamente a Giallo, questa deve dare a Blu spazio per girare la boa. Blu doveva navigare oltre la sua bolina stretta per girare la boa e Giallo ha dato a Blu lo spazio necessario.

Domanda 3

Se la risposta fosse no, è stata infranta la regola 18.3?

Risposta 3

Non applicabile

Domanda 4

Ci può essere un caso in cui Blu non poteva navigare la sua giusta rotta alla boa a causa delle azioni di Giallo e che quindi non poteva terminare il più presto possibile?

Risposta 4

No. Blu era diventata barca con diritto di rotta quando si è stabilito l'ingaggio. Giallo doveva tenersi discosta da Blu e dare a Blu spazio per girare la boa, e quindi spazio per navigare la sua giusta rotta alla boa. Giallo si è tenuta discosta da Blu e ha dato a Blu spazio per poggiare e fare la sua giusta rotta alla boa. Il fatto che Blu avesse dovuto navigare sotto la sua giusta rotta per tenersi discosto da Giallo prima che l'ingaggio si stabilisse è irrilevante.

Domanda 5

Potrebbe quindi esserci il caso che a Blu è stato impedito di navigare sua giusta rotta alla boa?

Risposta 5

Non applicabile

Domanda 6

È a causa delle domande precedenti 4 e 5 che c'è un'infrazione della regola 18.3?

Risposta 6

No.

Domanda 7

Blu era 'alla boa':

- a) quando era obbligata a poggiare alla posizione 3?
- b) Quando la sua prua era vicino alla boa in posizione 5?

Risposta 7

Una barca è normalmente 'alla boa' quando è vicina ad essa e la sua

action will be to change course to round it. This will then be her proper course. In this case, that would happen at position 5.

prossima azione è di modificare la sua rotta per girarla. Questa è quindi la sua giusta rotta. In questo caso ciò avviene nella posizione 5.

M008 Q&A 2010-26

Published: 6 July 2010

Situation 1

The test for whether a boat's single action breaks rule 42.1 Basic Rule is Interpretation BASIC 4, the 'Paddle Test'. Rule 42.1 allows for exceptions when it begins, 'Except when permitted in rule 42.3 or 45, ...'

One of the exceptions is when surfing or planing is possible. Rule 42.3(c) permits a single pull of a sheet or guy to initiate surfing or planing

Question 1

Is there any limitation, for instance the BASIC 4 'Paddle Test', on this single pull of a sheet or guy?

Answer 1

There is no limitation with respect to Basic 4, however rule 42.3(c) limits the acceleration to what is required to make the boat plane or surf. Therefore, the amount of acceleration must be consistent with the initiating of surfing or planing.

Situation 2

The Interpretations define a roll as '... a single-cycle athwartship movement of the boat ...'. A roll that facilitates steering is also an exception to rule 42.1 under rule 42.3(a). A single-cycle athwartship movement to leeward to facilitate a turn and back to windward when the turn is complete might happen at the start when turning up to a close-hauled course, when rounding a leeward mark or when turning upwind after ducking a boat.

Question 2

Is there any limitation, for instance the BASIC 4 'Paddle Test', on this single roll?

Answer 2

There is no limitation with respect to Basic 4, however rule 42.3 (a) limits the roll to what is required to help steer the boat. Therefore the amount of rolling must be consistent with the amount the boat turns.

M 008 Q&A 2010-26

Pubblicata: 6 Luglio 2010

Situazione 1

La verifica se una singola azione di una barca infrange la Regola Base 42.1 è l'interpretazione BASIC 4. il 'Test del Colpo di Pagaia'. La regola 42.1 permette delle eccezioni quando inizia, 'Eccetto quando permesso dalle regole 42.3 o 45'. Una delle eccezioni è quando sia possibile la planata o il surfing. La regola 42.3(c) permette una singola cazzata di scotta o della ritenuta per iniziare il surfing o la planata.

Domanda 1

C'è qualche limitazione, per esempio il test del colpo di pagaia (BASIC 4), su questa singola cazzata di scotta o ritenuta?

Risposta 1

Non c'è alcuna limitazione rispetto alla Basic 4, tuttavia la regola 42.3(c) limita l'accelerazione a quanto richiesto per far surfare o planare la barca. Perciò l'accelerazione deve essere compatibile con l'inizio del surfing o della planata.

Situazione 2

Le Interpretazioni definiscono una rollata come '... un singolo ciclo di movimenti trasversali della barca...'. Una rollata che faciliti la conduzione è anche una eccezione alla regola 42.1 secondo la 42.3(a). Un singolo ciclo di movimenti sottovento per facilitare una curva e di nuovo sopravvento quando la curva è completata può accadere alla partenza per posizionarsi sulla bolina stretta, quando si gira una boa o quando la barca orza velocemente dopo aver passato un'altra barca di poppa.

Domanda 2

C'è qualche limitazione, per esempio il test del colpo di pagaia (BASIC 4), su questa singola rollata?

Risposta 2

Non c'è alcuna limitazione relativamente alla Basic 4, tuttavia la regola 42.3(a) limita la rollata a quanto è necessario per aiutare a governare la barca. Perciò la quantità di rollio deve essere compatibile con i cambiamenti di direzione fatti dalla barca.

M009 Q&A 2010-27

Published: 7 July 2010

Situation

Two boats, W and L, are sailing downwind in conditions where they would normally use spinnakers to finish as soon as possible.

Boat W has a problem with her spinnaker and boat L, sailing faster, establishes a leeward overlap from clear astern and is subject to rule 17. Boat L decides not to use her spinnaker to gain a tactical advantage over W.

Both boats are sailing their fastest VMG course for a boat sailing downwind with a headsail but they are sailing a higher course than they would be able to sail if using their spinnakers.

Boat W protests boat L alleging she is sailing above her proper course as the definition Proper Course requires her to sail to finish as soon as possible. In the absence of boat W, L would have hoisted her spinnaker and sailed a faster and lower course to finish as soon as possible

Question

Does boat L break rule 17 by not hoisting her spinnaker and not sailing a lower, faster course in order to finish as soon as possible?

Answer

No. The rules have no requirement as to which sails a boat must use at any time and a boat's proper course is the course she would sail to finish as soon as possible in the conditions and with the sails she has set. Nor is there any requirement in the rules for a boat to finish as soon as possible and there could be a variety of reasons why a boat would not use a spinnaker, including tactical considerations. (See ISAF Case 78).

M009 Q&A 2010-27

Pubblicata: 7 Luglio 2010

Situazione

Due barche W e L navigano di poppa in condizioni tali che dovrebbero normalmente usare lo spinnaker per terminare prima possibile.

La barca W ha problemi con lo spinnaker e la barca L, navigando più veloce, stabilisce un ingaggio sottovento da libera dalla poppa ed è soggetta alla regola 17. La barca L decide di non usare lo spinnaker per guadagnare un vantaggio tattico su W.

Entrambe le barche stanno facendo la più veloce rotta VMG per barche di poppa a vele bianche ma stanno navigando su una rotta più alta di quella che farebbero usando gli spinnaker.

La barca W protesta L affermando che sta navigando oltre la sua giusta rotta poiché la definizione Giusta Rotta richiede che navighi per terminare prima possibile. In assenza di W, L avrebbe issato lo spinnaker e navigato più velocemente su una rotta più bassa per terminare prima.

Domanda

La barca L ha infranto la regola 17 per non aver issato lo spinnaker e per non aver fatto una rotta più bassa e più veloce per terminare prima?

Risposta

No. Le regole non richiedono quale vela una barca debba usare in ogni momento e la giusta rotta di una barca è la rotta che farebbe per terminare nel più breve tempo possibile nelle condizioni e con le vele che sta usando. Inoltre non esiste un obbligo nelle regole per una barca di terminare prima possibile e ci potrebbe essere una molteplicità di ragioni perché una barca non usi lo spinnaker, incluse considerazioni tattiche (vedi il Caso ISAF 78)

<p>J010 Q&A 2010-28 <i>Published: 10 August 2010</i> Situation An incident occurred just after the start between boat A and boat B. Boat A protested boat B and displayed her red flag as required by rule 61.1(a). Later on the same leg another incident occurred, this time between boat A and boat C. Boat A protested boat C and the red flag was still flying on boat A. Question What action should boat A take with regard to the flag? Should she lower the flag and hoist it again or should she indicate to boat C that the red flag is flying? Answer No further action is required by boat A in regard to the protest flag. Rule 61.1(a) requires a red flag to be conspicuously displayed. As the flag is already conspicuously displayed after the first incident, boat A fulfills this requirement.</p>	<p>J010 Q&A 2010-28 <i>Pubblicata: 10 Agosto 2010</i> Situazione Un incidente era avvenuto appena dopo la partenza tra le barche A e B. La barca A protestava B e esponeva la bandiera rossa come richiesto dalla regola 61.1(a). Più tardi sullo stesso lato avveniva un altro incidente, questa volta tra la barca A e la barca C e la bandiera rossa era già esposta sulla barca A. Domanda Quale azione dovrebbe intraprendere la barca A relativamente alla bandiera? Dovrebbe ammainare la bandiera ed esporla di nuovo o dovrebbe indicare alla barca C che la bandiera è esposta? Risposta Nessun'altra azione è richiesta alla barca A relativamente alla bandiera di protesta. La regola 61.1(a) richiede che una bandiera rossa sia esposta visibilmente. Poiché la bandiera rossa è già esposta visibilmente dopo il primo incidente, la barca A soddisfa a questa richiesta.</p>
<p>J011 Q&A 2010-29 <i>Published: 10 August 2010</i> Question A few minutes before the warning signal for a race there is a port starboard collision between two boats intending to start in the race. There is serious damage to the starboard boat and she is unable to start in the race because of this damage. Is she entitled to redress for the race in which she could not start? Answer Yes. The preamble to Part 2 says that the rules of Part 2 apply to boats in the racing area that intend to race. Rule 62.1 allows for redress to be granted when a boat can establish that her score in the race or series has, through no fault of her own, been made significantly worse by injury or physical damage because of the action of a boat that was breaking a rule of part 2. The preamble also says that the boat that caused the damage cannot be penalized for breaking one of the rules of Part 2 except rule 23.1.</p>	<p>J011 Q&A 2010-29 <i>Pubblicata: 10 Agosto 2010</i> Domanda Alcuni minuti prima del segnale di avviso di una regata avviene una collisione mure a dritta mure a sinistra tra due barche che intendono regatare. La barca mure a dritta subisce un danno grave e, a causa di questo, non può regatare in questa prova. Ha diritto a riparazione nella regata cui non ha partecipato? Risposta SI. Il preambolo della Parte 2 dice che le regole della Parte 2 si applicano a barche nell'area di regata che intendono regatare. La regola 62.1 consente di concedere riparazione quando una barca può dimostrare che la sua posizione, nella regata o nella serie di regate, è, non per sua colpa, significativamente peggiorata a causa di lesioni o danni materiali dovuti all'azione di una barca che infrangeva una regola della parte 2. Il preambolo dice anche che la barca che ha causato il danno non può essere penalizzata per aver infranto una regola della parte 2 eccetto che la regola 23.1</p>

J012 Q&A 2010-30

Published: 24 August 2010

Situation

At the beginning of an event with a properly constituted international jury, two measurement protests were lodged by the race committee based on a report from the measurer. The claim was that incorrect measurements had been recorded, and that this had resulted in a wrong calculation of the rating.

One of the protestees stated in writing that should he be disqualified, he would appeal the decision and then compete in subsequent races without changes to the boat as described in rule 64.3(c). The protest was heard and dismissed.

Question

Does rule 64.3(c) create a right of appeal irrespective of whether rule 70.5 applies to the event?

If the decision is made by an international jury, can a competitor appeal against a disqualification?

Answer

Rule 64.3(c) describes a process that is available only when the right of appeal is available. When the right of appeal has been denied under rule 70, rule 64.3(c) does not apply and an appeal by the boat would be found invalid.

J012 Q&A 2010-30

Pubblicata: 24 Agosto 2010

Situazione

All'inizio di un evento con una giuria internazionale correttamente costituita, furono presentate due proteste di stazza da parte del CdR basate su un rapporto dello stazzatore. Il reclamo era che erano state riportate misure sbagliate e che questo era risultato in un errato calcolo del rating.

Uno dei protestanti affermò per iscritto che se fosse stato squalificato avrebbe presentato appello contro la decisione e quindi avrebbe regatato nella serie di regate senza modifiche alla barca come descritto nella regola 64.3(c). La protesta fu discussa e respinta.

Domanda

La regola 64.3(c) dà diritto ad appellare anche se la regola 70.5 non si applica all'evento?

Se la decisione viene presa da una giuria internazionale, può un competitore appellare contro una squalifica?

Risposta

La regola 64.3(c) descrive un processo che è disponibile solo quando il diritto di appello è disponibile. Quando il diritto di appello è stato negato per la regola 70, la regola 64.3(c) non si applica e un appello da parte della barca sarebbe considerato invalido.

J013 Q&A 2010-31

Published: 2 September 2010

Situation

Two boats are involved in an incident and have contact. They are both very late in displaying their protest flags and the protest would be invalid on that ground.

However both boats suffer damage. On one there is a scratch on the outside. In fact there is more serious damage internally, but that is not known till later. The other boat has a bent stanchion.

The scratch is obvious to the crew on the boat with the scratch, and the bent stanchion is obvious to the crew on the boat with the bent stanchion. However, neither boat is aware of any damage on the other boat.

Question 1

Does damage referred to in rule 61.1(a)(3) mean that it must be serious enough to affect performance or value, or can it be any damage, however minor?

Answer 1

Damage means physical harm caused in such a way as to impair the boat's value, usefulness, or normal function. The only limitation in rule 61.1(a)(3) regarding the damage is that the damage must be obvious to the boats involved.

Question 2

Does the damage have to be obvious to the other boat, or is it sufficient that it is obvious to the boat on which it occurs?

Answer 2

Unless the damage is obvious to both boats, it does not meet the requirements of rule 61.1(a)(3).

Question 3

Is it necessary that both boats are damaged?

Answer 3

No. It is sufficient that one boat is damaged, provided the damage is obvious to both boats.

J013 Q&A 2010-31

Pubblicata: 2 Settembre 2010

Situazione

Due barche sono coinvolte in un incidente ed hanno un contatto. Entrambe espongono la bandiera di protesta molto in ritardo e, su queste basi, la protesta sarebbe invalida.

Tuttavia entrambe le barche hanno un danno. In una c'è un graffio sulla parte esterna. Di fatto c'è un danno più serio all'interno, ma questo non è noto se non più tardi. L'altra barca ha un candeliere piegato.

Il graffio è evidente all'equipaggio della barca con il graffio e il candeliere piegato è evidente per la barca con questo danno.

Tuttavia nessuna delle due barche è consapevole dei danni sull'altra barca.

Domanda 1

Il danno cui si riferisce la regola 61.1(a)(3) deve essere sufficientemente serio per influire sulla prestazione o sul valore, o può essere un danno qualsiasi anche minore?

Risposta 1

Danno significa un danno fisico causato in modo tale da diminuire il valore della barca, il suo utilizzo o le normali funzioni. L'unica limitazione nella regola 61.1(a)(3) relativa al danno è che questo deve essere evidente alle barche coinvolte.

Domanda 2

Il danno deve essere evidente ad entrambe le barche o deve essere noto solo alla barca su cui avviene?

Risposta 2

Se il danno non è evidente ad entrambe le barche, le richieste della regola 61.1(a)(3) non sono soddisfatte.

Domanda 3

E' necessario che entrambe le barche subiscano un danno?

Risposta 3

No. E' sufficiente che una barca sia danneggiata, purché il danno sia noto ad entrambe le barche.

M010 Q&A 2010-32

Published: 5 October 2010

Situation

Clarification of Rule 20.1(c): Rule 20.1(c) requires that a boat hailing for room to tack at an obstruction tacks as soon as possible after the other boat respond to the hail.

Question

If the hailed boat responds by tacking, when does the hailing boats obligation to tack begin,

- (a) when the hailed boat luffs to begin her tack, or
- (b) when the hailed boat passes through head to wind, or
- (c) when the hailed boat completes her tack?

Answer

The hailing boat shall tack once it is clear that the hailed boat is responding to the hail and it will be possible for the hailing boat to complete her tack.

'As soon as possible' includes variables such as the conditions and also the physical characteristics of the boats involved. For a keelboat in normal conditions this would in most circumstances be when it luffs to tack.

M010 Q&A 2010-32

Pubblicata: 5 Ottobre 2010

Situazione

Chiarimento della regola 20.1(c): la regola 20.1(c) richiede che una barca che chiama spazio per virare ad un ostacolo, viri appena possibile dopo la risposta dell'altra barca alla chiamata.

Domanda

Se la barca richiamata risponde virando, quando comincia l'obbligo della barca chiamante di virare?

- 1) quando la barca richiamata orza per iniziare la sua virata, o
- 2) quando la barca richiamata passa la prua al vento, o
- 3) quando la barca richiamata completa la sua virata?

Risposta

La barca chiamante deve virare appena sia chiaro che la barca richiamata risponde alla chiamata e sia possibile per la barca chiamante completare la sua virata.

'Appena possibile' include delle variabili quali le condizioni e anche le caratteristiche fisiche delle barche coinvolte. Per una barca a chiglia in condizioni normali, nella maggior parte delle volte, questo sarebbe quando orza per virare.

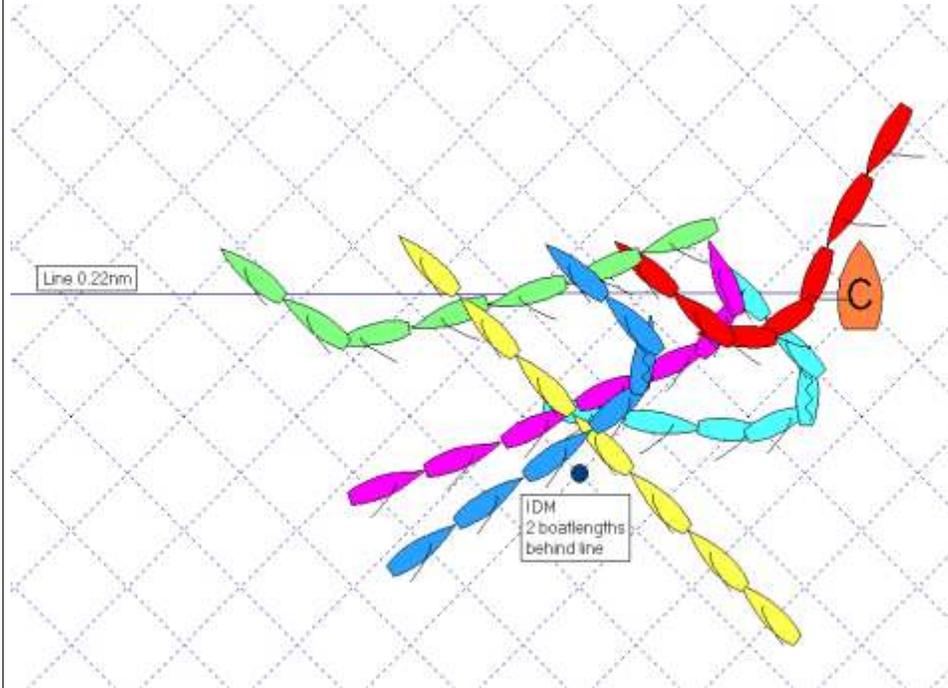
C003 Q&A 2010-33

Published: 6 October 2010

Situation

The sailing instructions at an event state:

'An inner limit mark may be laid, but not necessarily on the starting line. If laid, yachts shall pass the inner limit mark to starboard when starting'.



Note: The diagram shows different boats, but they are all independent examples. No boats are OCS at the starting signal, and no special starting rule applies.

Question

Which, if any, of the various boats in the attached diagram (green, blue, red, yellow, magenta, cyan), break rule 28.2.

Answer

None. Although boats are racing from the preparatory signal, a starting

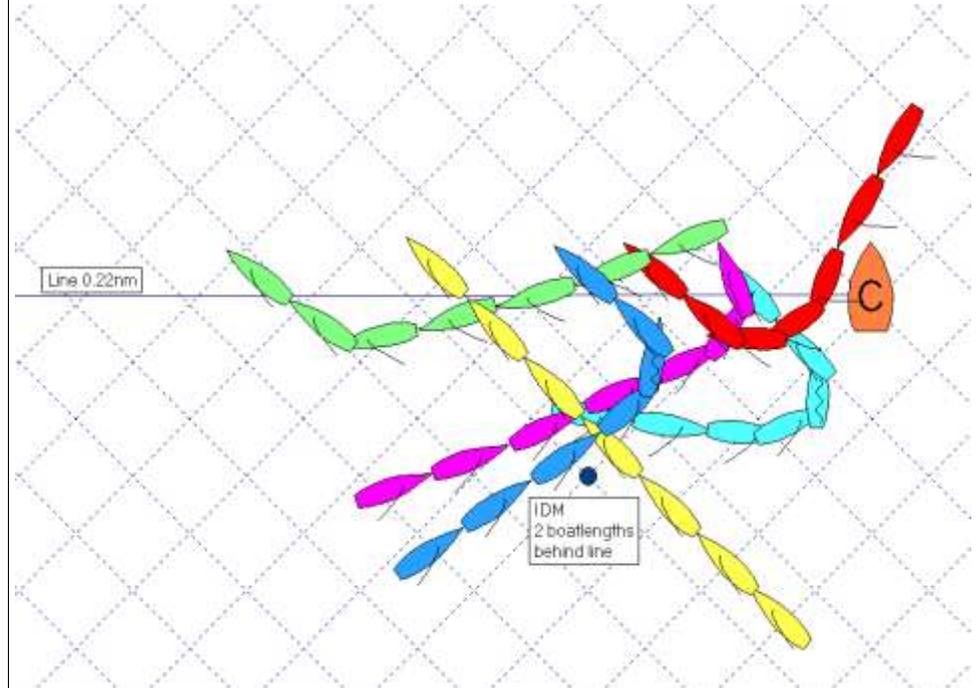
C003 Q&A 2010-33

Publicata: 6 Ottobre 2010

Situazione

Le Istruzioni di Regata per un evento stabiliscono:

'Una boa di limite interno potrà essere posizionata, ma non necessariamente sulla linea di partenza. Se posizionata, le barche dovranno lasciarla a dritta quando partono'.



Nota: Il diagramma mostra barche diverse ma tutti esempi indipendenti. Nessuna di esse è OCS al segnale di partenza e non si applicano regole di partenza particolari

Domanda

Quale delle varie barche nel diagramma (verde, blu, rossa, gialla, magenta, ciano), eventualmente, infrange la regola 28.2?

Risposta

Nessuna. Sebbene le barche siano in regata dal loro segnale

mark (including a starting line limit mark which are sometimes laid to restrict the length of the actual starting line) has no required side before a boat is approaching the starting line from its pre-start side to start (rule 28.2). At that time, the starting marks get a required side, although they don't yet 'begin, bound or end' the leg a boat is on'.

The string test does not start until the boat starts and rule 28.1 says that 'after starting and until finishing 'the string must pass each mark on the required side.

For a starting line inner (or outer) limit mark to have a required side, a boat must not be able to pass between it and the starting line if it is on the pre-start side of the starting line or be somewhere within a reasonable distance on the course side of the starting line.

The sailing instruction for this event uses the words 'yachts shall pass the inner limit mark to starboard when starting'.

Therefore, if a boat can pass and clear the starting line limit mark before she actually starts, as in each of the situations described here, she can not be penalized for breaking that instruction and would be exonerated due to the error in the placement of the mark by the race committee.

preparatorio, una boa di partenza (inclusa una boa che limita la linea di partenza che a volte viene posizionata per restringere la lunghezza dell'effettiva linea di partenza) non ha un lato richiesto prima che una barca si avvicini alla linea dal suo lato di pre-partenza per partire (regola 28.2). Solo da questo istante le boe di partenza hanno un lato richiesto, anche se esse non iniziano, limitano o terminano il lato che una barca deve fare.

La prova del filo non inizia finché la barca non parte e la regola 28.1 dice che 'dopo la partenza e fino all'arrivo.....' il filo deve lasciare tutte le boe dalla parte richiesta.

Perché una boa di limite interno (od esterno) della linea di partenza abbia un lato richiesto, una barca non deve poter passare tra questa e la linea di partenza se la boa è sul lato di pre-partenza della linea o entro una ragionevole distanza sul lato del percorso della linea di partenza

Le Istruzioni di Regata per questo evento usano le parole 'le barche dovranno lasciare la boa di limite interno a dritta quando partono'.

Perciò, se una barca può passare e liberare la boa limite della linea di partenza prima dell'effettiva partenza, come in ciascuna delle situazioni descritte qui, essa non può essere penalizzata per aver infranto quella istruzione e dovrà essere esonerata a causa dell'errore del Comitato di regata nel posizionamento di quella boa

G009 Q&A 2010-34

Published: 11 October 2010

Situation 1

Rule 25 states:

'...The meanings of the visual and sound signals stated in Race Signals shall not be changed except under rule 86.1(b)...'

Question 1

Can a signal in Race Signals be changed, provided there is a specific reference to the particular signal and the change is stated?

- If the answer is yes, what is the purpose of the quoted sentence in rule 25?
- If the answer is no, how can rule L 4.2 change signal AP?

Answer 1

See Q&A 2010-015, which says:

'It is permitted to change the meaning of the Race Signals in the sailing instructions as rule 25 is not included in the rules that can not be changed in rule 86.1(a). When rule 25 states 'except under rule 86.1(b)', that refers to the requirement that when the sailing instructions change a rule or the definition of the zone around marks, it must also refer specifically to the rule or definition being changed and state the change.'

Situation 2

K 12.2 states a change to 44.1.

Question 2

Has this to be considered informational in character, as 86.1(b) only allows the sailing instructions to change a rule?

If not repeated in the sailing instructions or if the sailing instructions simply refer to the notice of race ('see NoR nn.n'), would the change be applicable at the event?

Answer 2

Using K12.2 in the notice of race is for information if there is then a sailing instruction based on L14.2. See also rule J1.2(1), and rule 44.1, which says that the sailing instructions 'may specify the use of...some other penalty.' A One-Turn Penalty that replaces a Two-Turns Penalty is 'some other penalty'.

A reference in the sailing instructions to a clause in the notice of race

G 009 Q&A 2010-34

Pubblicata: 11 Ottobre 2010

Situazione 1

La regola 25 stabilisce:

'...Il significato dei segnali visivi ed acustici, elencati nei Segnali di Regata, non può essere modificato se non a norma della regola 86.1(b)...'

Domanda 1

Può un segnale nei Segnali di Regata essere modificato, purché ci sia un riferimento specifico al particolare segnale e la modifica sia definita?

1. Se la risposta è sì, qual è lo scopo della frase riportata della regola 25?
2. Se la risposta è no, come potrebbe la regola L4.2 cambiare il segnale Intelligenza?

Risposta 1

Vedi la Q&A 2010-15 che dice:

'E' permesso cambiare il significato dei Segnali di Regata nelle IdR poiché la regola 25 non è inserita tra le regole che non possono essere cambiate nella regola 86.1(a). Quando la regola 25 dice 'se non a norma della regola 86.1(b)' essa si riferisce alla richiesta che quando le IdR cambiano una regola o la definizione o la zona attorno alle boe, deve anche fare riferimento alla regola o alla definizione che viene modificata e definire la modifica.

Situazione 2

L'Appendice K 12.2 definisce una modifica alla 44.1.

Domanda 2

Questa deve essere considerata una informazione formale, poiché la regola 86.1(b) permette che solo le istruzioni di regata cambino una regola? Se non ripetuta nelle Istruzioni o se queste semplicemente fanno riferimento al Bando ('vedi Bando punto nn.n'), la modifica potrebbe essere applicabile all'evento?

Risposta 2

Usare la K 12.2 nel bando è informativa se poi c'è un'istruzione di regata basata sulla L14.2. Vedi anche la regola J1.2(1), e la regola 44.1, che dice che le Istruzioni di Regata 'possono specificare l'uso di...qualche altra penalità.' Una penalità di Un Giro che ne sostituisce una di Due Giri è 'qualche altra penalità'.

Un riferimento nelle istruzioni di Regata ad una clausola nel bando basata

based on K12.2 is equivalent to a sailing instruction that specifically changes the penalty. The notice of race is a rule.

If the notice of race uses a clause based on K12.2, but there is nothing further in the sailing instructions, and if this gave rise to a request for redress from a boat that took a two-turns penalty, resulting in a significant loss of place from the time taken to perform the second turn, a protest committee would be entitled to decide that the failure of the sailing instructions to comply with J2.2(3) was an omission.

Situation 3

L 11.5 first sentence reads:

'If any part of a boat's hull, crew or equipment is on the course side of the starting line during the two minutes before her starting signal and she is identified, the race committee will attempt to broadcast her sail number on VHF channel...'

Question 3

Why does the template use two minutes and not one minute? If L 11.5 is used, could a competitor expect this information even before the starting signal?

Answer 3

The main purpose of this sailing instruction (L11.5) is to inform boats that are over the starting line during the two minutes before the start, providing them the opportunity to start correctly and giving the whole fleet a feeling of where the line is. This instruction applies even when any part of rule 30, Starting Penalties, is in use. The race committee should attempt to make the broadcast as soon as practically possible, and this will often be before the starting signal. However, L11.5 also states that failure to make a broadcast or to time it accurately should not be grounds for a request for redress.

sulla K12.2 è equivalente ad una istruzione di regata che specificatamente modifica la penalità. Il bando è una regola.

Se il bando cita una clausola basata sulla K12.2, ma non esiste alcun riferimento ulteriore nelle istruzioni di regata, e se questo da' origine ad una richiesta di riparazione da parte di una barca che ha eseguito due giri di penalità, il cui risultato è una significativa perdita di posizioni a causa del tempo impiegato ad eseguire il secondo giro, un Comitato delle Proteste potrebbe essere autorizzato a decidere che la mancanza nelle istruzioni di regata di attenersi alla J2.2(3) è stata un'omissione.

Situazione 3

La prima frase della regola L 11.5 dice:

'Se una qualsiasi parte dello scafo, equipaggio o attrezzature di una barca è sul lato di percorso della linea di partenza durante i due minuti precedenti il suo segnale di partenza ed è identificata, il comitato di regata cercherà di trasmettere per radio il suo numero velico sul canale VHF.....'

Domanda 3

Perché questo modello usa due minuti e non uno? Se la L11.5 viene usata, potrebbe un competitore aspettarsi questa informazione anche prima del segnale di partenza?

Risposta 3

Lo scopo principale di questa istruzione di regata (L11.5) è di informare le barche che sono oltre la linea di partenza durante i due minuti prima della partenza, fornendo loro l'opportunità di partire correttamente e di dare a tutta la flotta la stima di dove sia la linea. Questa istruzione si applica anche quando si applichi la regola 30, Penalità in Partenza. Il comitato di regata dovrebbe sforzarsi di dare la comunicazione appena praticamente possibile. Per altro, la L11.5 stabilisce anche che la mancanza di dare la comunicazione radio o di tempestività non può essere ragione per una richiesta di riparazione.

Situation 4: Course Diagram.

Question 4

Must a gate in course diagrams be identified with the rounding, eg. Mark n (s) -Mark n (p) or is the word 'gate' enough, given that rule 28.1(c) describes how a gate should be passed?

Answer 4

Either is sufficient. The diagram may either describe the two marks as a 'gate' or identify them and state which side each of them should be left.

Situazione 4: Diagramma di Percorso.

Domanda 4

In un diagramma di percorso un cancello deve identificare il lato da lasciare, per es. Boa N (sinistra) – Boa n (dritta) o è sufficiente la parola 'cancello' poiché la regola 28.1(c) descrive come si deve passare un cancello?

Risposta 4

Sono sufficienti entrambe. Il diagramma può sia descrivere le due boe come 'cancello' o identificarle e descrivere da quale parte ciascuna di esse deve essere lasciata.

J014 Q&A 2010-35

Published: 18 October 2010

Situation

A and B overlapped on port tack sailing downwind toward the leeward mark. A was the windward boat. Approximately 15 hull lengths from the mark B luffed and there was a collision with no damage.

The boats were still overlapped on port tack when they entered the zone. A was inside keep-clear boat entitled to mark-room. During the rounding, B did not give A enough mark-room and there was another collision with no damage. A valid protest was lodged mentioning the first incident only, but also alleging that both rule 16.1 and rule 18.2(b) had been broken.

Question 1

Should the protest committee only address the first incident in the hearing?

Answer 1

Yes. ISAF Case 80 states, 'A fundamental principle of protest committee procedure is that a hearing must be limited to the particular 'incident' alleged in a protest'. In this case, the protestor protested the first incident and did not protest with regard to the second incident. A reference to a rule does not, on its own, identify an incident. Therefore, the protest committee must limit the facts found and its decision to the first incident.

Question 2

If the answer to Question 1 is yes; what about the second incident?

Answer 2

If any of the boats wanted the protest committee to make a decision about the second incident, they could have lodged a valid protest, including a description of that incident. In addition, rule 60.3 makes it clear that a protest committee is not required to protest a boat. Rule 60.3(a) further restricts the protest committee's right to protest an incident based on a report from an interested party (other than the boat herself).

J 014 Q&A 2010-35

Pubblicata: 18 Ottobre 2010

Situazione

A e B erano ingaggiate mure a sinistra e navigavano in poppa verso la boa sottovento. A era la barca sopravvento. Approssimativamente a 15 lunghezze dalla boa B orzava e avveniva una collisione senza danni.

Le barche erano ancora ingaggiate quando entravano nella zona. A, che doveva tenersi discosta, era interna con diritto a spazio alla boa. Mentre giravano la boa B non dava ad A abbastanza spazio e avveniva un'altra collisione senza danni. Fu presentata una protesta valida che menzionava solo il primo incidente, ma che dichiarava che erano state infrante sia la regola 16.1 che la regola 18.2(b).

Domanda 1

Il comitato per le proteste dovrebbe considerare solamente il primo incidente nell'udienza?

Risposta 1

Sì. Il Caso ISAF 80 afferma, 'Un principio fondamentale per la procedura di un comitato per le proteste è che un'udienza deve essere limitata al particolare 'incidente' dichiarato nella protesta'. In questo caso il protestante ha protestato il primo incidente mentre non ha protestato il secondo. Il riferimento ad una regola, di per se, non identifica un incidente. Perciò, il comitato per le proteste deve limitare i fatti accertati e le sue decisioni al primo incidente.

Domanda 2

Se la risposta alla Domanda 1 è sì; come ci si regola riguardo al secondo incidente?

Risposta 2

Se una delle barche voleva che il comitato delle proteste prendesse una decisione relativamente al secondo incidente, avrebbe dovuto presentare una protesta valida, includendo una descrizione dell'incidente. In più, la regola 60.3 dice chiaramente che un CdP non è obbligato a protestare una barca. La regola 60.3(a) restringe ulteriormente il diritto di un comitato per le proteste di protestare per un incidente che viene riportato da una parte interessata (oltre che dalla barca stessa).

K002 Q&A 2010-36

Published: 5 November 2010

Situation:

In a 3 on 3 team race, all 6 boats inadvertently skip a mark, and cross the finishing line from the direction of the last mark without correcting their error. There is no race committee error. No boat gained an advantage.

Question 1

What should the race committee do in light of the last sentence of rule 90.3(a)? Should the race committee:

- 1) Re-sail the race?
- 2) Award no points to either team, and continue without re-sailing the race?
- 3) Score the boats in the order in which they crossed the finishing line?
- 4) Score the boats in the order in which they crossed the finishing line, and protest all 6 boats??

Answer 1

The race committee should score the boats in the order in which they crossed the finishing line, see rule D3.1(a).

Question 2

If a protest is heard, how should the protest committee rule?

Answer 2

If the boats were validly protested, and if the protest committee found that they broke rule 28.1, no penalty is possible as no boat or team has gained an advantage - see rule D3.1(c).

Question 3

Is there a conflict between Rules 90.3(a) and D3.1(a)?

Answer 3

Yes.

K 002 Q&A 2010-36

Publicata: 5 Novembre 2010

Situazione

In una regata a squadre 3 contro 3, tutte e sei le barche inavvertitamente mancano una boa e passano la linea di arrivo dalla direzione dell'ultima boa senza correggere il loro errore. Nessuna barca ne ha un vantaggio.

Domanda 1

Cosa dovrebbe fare il comitato di regata alla luce dell'ultima frase della regola 90.3(a)? Esso dovrebbe:

1. Ripetere la prova?
2. Assegnare 0 punti a ciascun team, e continuare senza ripetere la prova?
3. Classificare le barche nell'ordine in cui sono arrivate?
4. Classificare le barche nell'ordine in cui sono arrivate e protestarle tutte?

Risposta 1

Il comitato di regata dovrebbe classificare le barche nell'ordine in cui sono arrivate, vedi la regola D3.1(a)

Domanda 2

Se venisse discussa una protesta, come dovrebbe deliberare il comitato per le proteste?

Risposta 2

Se le barche fossero protestate con una protesta valida, e se il comitato per le proteste trovasse che hanno infranto la regola 28.1, non sarebbe possibile penalizzare alcuna barca poiché nessuna barca o squadra ne hanno avuto un vantaggio. Vedi la regola D3.1(c).

Domanda 3

C'è conflitto tra le Regole 90.3(a) e D3.1(a)?

Risposta 3

Si

Question 4

If your answer to Question 3 is Yes, how do the rules conflict?

Answer 4

Rule 90.3(a) restricts the race committee from scoring a race where no boat has sailed the course and finished – whereas rule D3.1(a) specifically allows scoring boats who have not complied with rule 28. The Introduction to the Racing Rules of Sailing 'Appendices' makes it clear that when the rules of an appendix apply, they take precedence over any conflicting rules in Parts 1-7 and the Definitions. This is repeated in the preamble to Appendix D.

Domanda 4

Se la risposta alla domanda 3 è sì, in quale modo le regole sono in conflitto?

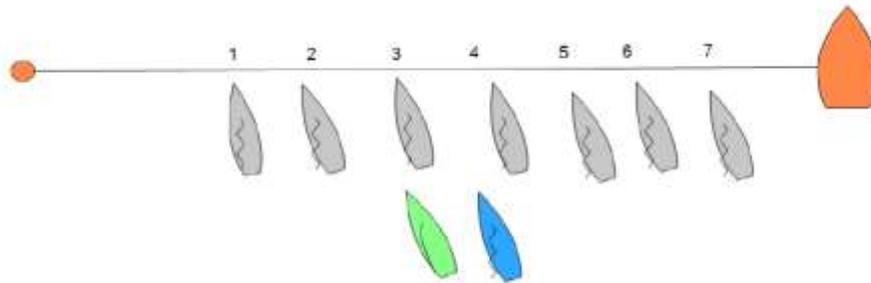
Risposta 4

La regola 90.3(a) limita il comitato di regata dal classificare una regata quando nessuna barca arrivata ha compiuto il percorso, mentre la regola D3(a) specificatamente permette di classificare le barche che non si sono conformate alla regola 28. L'Introduzione alle Appendici del Regolamento di Regata chiarisce che quando si applicano le regole di un'appendice, queste hanno la precedenza su qualsiasi regola, delle Parti 1-7 e delle Definizioni, che sia in conflitto. Questo è ripetuto nel preambolo all'Appendice D.

C004 Q&A 2010-37

Published: 5 November 2010

Situation:



Approximately 15 seconds before the start several boats are 'racked up' a short distance from the line. Green and Blue are approaching the boats from astern. There is insufficient room for both boats to pass through the same gap in front of them.

Question 1

If Green tries to pass to leeward of Boat 3, is she required to give room for Blue to pass Boat 3 on the same side?

Answer 1

No. Once Green is overlapped to leeward of Boat 3, she becomes right-of-way boat. From that moment, Boat 3 is no longer an obstruction and rule 19 no longer applies. Boat 3 must keep clear of Green and Blue must keep clear of both of them. Note that when Green establishes the overlap she is required by rule 15 to initially give Boat 3 room to keep clear.

Question 2

If the answer to question 1 is 'Yes', does this mean that as there is not room for both boats to pass between Boat 2 and Boat 3, then Green has to allow Blue into the gap and not pass through this gap herself?

Answer 2

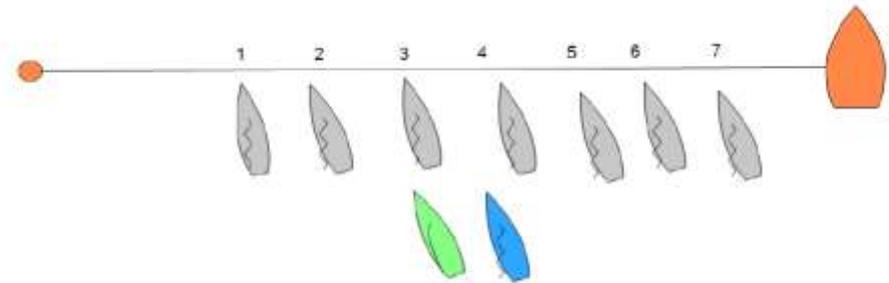
Not applicable – see answer 1.

Question 3

C 004 Q&A 2010-37

Publicata: 5 Novembre 2010

Situazione



Circa 15 secondi prima della partenza parecchie barche sono allineate a breve distanza dalla linea. Verde e Blu si avvicinano alla poppa delle barche. Lo spazio per entrare tra le barche allineate davanti a loro è insufficiente.

Domanda 1

Se Verde tenta di passare sottovento alla Barca 3 deve dare spazio a Blu per lasciare la Barca 3 dallo stesso lato?

Risposta 1

No. Una volta che Verde si ingaggia sottovento con la Barca 3, diventa barca con diritto di rotta. Da quel momento la Barca 3 non è più un ostacolo e la regola 19 non si applica più. La Barca 3 deve tenersi discosta da Verde e Blu deve tenersi discosta da entrambe. Notare che quando Verde stabilisce l'ingaggio essa deve per la regola 15 dare inizialmente spazio alla Barca 3 per tenersi discosta.

Domanda 2

Se la risposta alla domanda 1 è 'Sì', questo significa che, visto che non c'è spazio per entrambe per passare tra le Barche 2 e 3, allora Verde deve permettere a Blu di entrare nel varco e non passarci essa stessa?

Risposta 2

Non applicabile – vedi la risposta 1

Domanda 3

<p>If the answer to question 2 is 'Yes', and Blue passes between Boat 2 and Boat 3 but does not give Green room to pass through the same gap, does she break any rule? Answer 3 Not applicable – see answer 1. Question 4 If Green becomes overlapped to leeward of Boat 3 before Blue becomes to leeward of Boat 3, can she say that, as she no longer has to keep clear of Boat 3, Boat 3 is no longer an obstruction to both boats so she does not have to give room for Blue? (Note: Proposed team race call F2 - currently Team Race Rapid Response 2010-02 would appear to indicate the answer to this question is 'Yes') Answer 4 See answer 1 Question 5 While a boat racing cannot be a continuing obstruction, in accordance with the definition, are there any situations (such as in the diagram) where a row of boats that are racing becomes a continuing obstruction? Answer 5 No.</p>	<p>Se la risposta alla domanda 2 è 'Sì' e Blu passa tra la Barca 2 e la 3 ma non dà a Verde spazio per passare nello stesso varco, essa infrange qualche regola? Risposta 3 Non applicabile – vedi la risposta 1 Domanda 4 Se Verde si ingaggia sottovento alla Barca 3 prima che lo faccia Blu può dire che poiché non deve più tenersi discosta dalla Barca 3, questa non è più un ostacolo per entrambe e quindi non deve dare spazio a Blu? (nota: la call F2 proposta per le regate a squadre – per la precisione il Team Race Rapid Response 2010-02 indicherebbe che la risposta a questa domanda è 'Sì?') Risposta 4 Vedi la risposta 1 Domanda 5 Mentre una barca in regata non può essere un ostacolo continuo, secondo la definizione, c'è qualche situazione (come quella nel diagramma) dove una fila di barche che stanno regatando diventa un ostacolo continuo? Risposta 5 No</p>
<p>A003 Q&A 2010-38 <i>Published: 10 November 2010</i> Question In the situation described in ISAF Case 78, the boats are in a one-design series. Would the answer to Question 1 of Case 78 be different if this instead was an ORC or other handicap event, and if Boat A, that was maneuvering against Boat B, was faster or more maneuverable than Boat B? Answer No.</p>	<p>A 003 Q&A 2010-38 <i>Pubblicata: 10 Novembre 2010</i> Domanda Nella situazione descritta nel Caso ISAF 78, le barche sono dei monotipi. La risposta alla Domanda 1 del Caso 78 sarebbe diversa se si trattasse di un evento ORC o di un altro ad handicap, e se la Barca A, che stava manovrando contro la Barca B, era più veloce o più manovriera della Barca B? Risposta No.</p>

G010 Q&A 2010-39

Published: 10 December 2010

Situation

There are several rules that refer to the 'display' of a flag and rule 26 refers to timing being taken from the visual signals.

A race committee boat has a 6m high signal mast. The race committee takes 3 seconds to hoist a signal and takes the timing from the moment the flag reaches the top of the hoist.

The sailors take their timing from the moment they first see the flag at the bottom of the hoist.

Question

When is a signal considered made and what is the correct interpretation as to when a flag is 'displayed'?

Answer

A visual signal is made when the flag is displayed. The flag is displayed when it is conspicuously visible. This can be before the flag reaches the top of the hoist. To avoid confusion as short time as possible should be spent hoisting the flag.

A visual signal is removed when the flag is no longer at the top of the hoist

G 010 Q&A 2010-39

Publicato il: 10 dicembre 2010

Situazione

Ci sono diverse regole che si riferiscono all'"esposizione" di una bandiera e la regola 26 si riferisce al tempo preso sui segnali visivi.

Una barca comitato ha un albero alto 6 metri. Il CdR impiega 3 secondi per issare un segnale e prende il tempo da quando il segnale raggiunge la cima dell'albero.

I concorrenti prendono il tempo appena vedono la bandiera nella parte bassa dell'albero.

Domanda

Quand'è che l'esposizione di un segnale si considera completata e qual è la corretta interpretazione rispetto all'"esposizione" di una bandiera?

Risposta

Un segnale visivo è completato quando la bandiera è esposta. La bandiera è esposta quando è ben visibile. Questo può essere prima che la bandiera raggiunga la massima altezza. Per evitare confusione si dovrebbe alzare la bandiera nel più breve tempo possibile.

Un segnale visivo si considera rimosso quando la bandiera non è più in cima all'albero.

N003 Q&A 2010-40

Published: 27 December 2010

Situation

A national authority prescribes that for national championships under its jurisdiction, the organizing authorities must appoint a protest committee of at least three persons with knowledge of the rules, two of which must be certified national judges.

Question 1

Is a prescription of a national authority regulating the composition of a protest committee under its jurisdiction a change of rule 91, and therefore invalid?

Answer 1

No. According to rule 89.2(b), the organizing authority of an event has the obligation to appoint a protest committee. Rule 91(a) defines the protest committee as 'a committee appointed by the organizing authority or the race committee'. This is the only requirement under the RRS for the appointment of a protest committee. The prescription referred to in the question regulates the composition of a protest committee for national events. It doesn't change the fact that the appointment of the protest committee has to be done by the organizing authority or the race committee and therefore, it does not change rule 91(a).

Question 2

If the answer to Q1 is yes, does this mean that the composition of protest committees and the qualification of its members cannot be regulated by a national authority?

Answer 2

Not applicable.

Question 3

Does this mean that other than the provisions for International Juries in Appendix N, the composition and qualification of the members for a protest committee cannot be regulated?

Answer 3

Not applicable.

N 003 Q&A 2010-40

Publicato il: 27 dicembre 2010

Situazione

Una autorità nazionale prescrive che per i campionati nazionali sotto la sua giurisdizione, le autorità organizzatrici devono nominare un comitato per le proteste di almeno tre persone con conoscenza delle regole, due delle quali devono essere giudici nazionali certificati.

Domanda 1

La prescrizione di un'autorità nazionale che regola la composizione di un comitato per le proteste sotto la sua giurisdizione è una modifica della regola 91, e quindi invalida?

Risposta 1

No. Secondo la regola 89.2(b), l'autorità organizzatrice di un evento ha l'obbligo di nominare un comitato per le proteste. La regola 91(a) definisce un CdP come "un comitato nominato dall'autorità organizzatrice o da un CdR." Questo è l'unico requisito del regolamento per la nomina di un CdP. La prescrizione cui si riferisce la domanda regola la composizione di un CdP per eventi nazionali. Non modifica il fatto che la nomina del CdP deve essere fatta dall'autorità organizzatrice o dal CdR e perciò non modifica la regola 91(a).

Domanda 2

Se la risposta alla domanda 1 è SI, questo vuol dire che la composizione di un CdP e la qualifica dei suoi membri non può essere regolata da un'autorità nazionale?

Risposta 2

Non applicabile

Domanda 3

Questo significa che, a parte da quanto è previsto per le Giurie Internazionali nell'Appendice N, la composizione e la qualifica dei membri di un CdP non possono essere regolamentati?

Risposta 3

Non applicabile

D007 Q&A 2010-41

Published: 6 January 2011

Situation

The SI describes the leeward mark to be a gate with two buoys separated 8 boat lengths perpendicular to the course from windward. (A drawing was an integral part of the SI).

Due to 25 plus knots wind, strong current and big waves, one of the gate marks drifted approximately 100 meters. It was almost impossible for the boats to visualize which one of the gate marks drifted.

Question 1

When is a gate that is described in the SI to be two buoys separated 8 boat lengths perpendicular to the course from windward no longer a gate?

Answer 1

ISAF Case 82 says: 'When a finishing line is laid so nearly in line with the last leg that it cannot be determined which is the correct way to cross it in order to finish according to the definition, a boat may cross the line in either direction and her finish is to be recorded accordingly.'

The same principles would apply for a gate. As long as the gate clearly is a gate, the boats must pass between the gate marks.

If one of the gate marks drifted so far that it was no longer possible to determine which mark was the port mark and which was the starboard mark – the boats could pass between the gate marks in either direction. When one of the gate marks has drifted so far that it is no longer clear that the two marks form a gate, then it is no longer a gate.

Question 2

If it is no longer a gate, would the answer be the same as Q&A D 004 (When a gate mark is missing)?

Answer 2

Yes, Q&A D 004 describes the situation where one mark of a gate is missing

D 007 Q&A 2010-41

Pubblicato il: 6 gennaio 2011

Situazione

Le Istruzioni di regata descrivono la boa di poppa come un cancello costituito da due boe separate alla distanza di 8 lunghezze di barca perpendicolari al percorso dalla bolina. (Un grafico era parte integrale delle Istruzioni).

A causa di un vento di più di 25 nodi, forte corrente e onde alte, una delle boe del cancello si era spostata di circa 100 metri. Era praticamente impossibile per le barche vedere quale delle boe del cancello si era spostata.

Domanda 1

Quando è che un cancello, descritto dalle istruzioni come due boe separate ad una distanza di 8 lunghezze e perpendicolare al percorso dalla bolina, non è più un cancello?

Risposta 1

Il caso ISAF 82 dice: 'Quando una linea di arrivo è disposta quasi allineata con l'ultimo lato in modo tale che non sia possibile determinare quale sia la parte giusta per passarla in modo da arrivare secondo la definizione, una barca può passarla in qualunque direzione e il suo arrivo deve essere registrato di conseguenza'.

Lo stesso principio si applica ad un cancello. Fin tanto che un cancello è chiaramente un cancello le barche devono passare tra le boe del cancello. Se una delle boe si è spostata in modo che non è possibile capire quale sia la boa di sinistra e quella di destra, le barche possono passare il cancello in qualsiasi direzione.

Quando una delle boe del cancello si è spostata tanto che non sia più possibile capire che le due boe formano un cancello allora questo non è più un cancello.

Domanda 2

Se non fosse più un cancello, la risposta sarebbe la stessa come la Q&A D 004 (quando la boa di un cancello manca?)

Risposta 2

Sì, la Q&A D 004 descrive la situazione dove una boa del cancello non c'è più.

<p>B019 Q&A 2011-001 <i>Published: 7 February 2011</i> Situation Two or more boats-boards are moving astern by backing a sail and there is contact between boats. Question Which shall keep clear when they are (a) on opposite tacks, (b) on the same tack, overlapped, (c) on the same tack, not overlapped, or (d) when they started to move back at a different time? Which rule/s apply in each question and which rules are broken? Answer to all questions Rule 21.3 applies only between a boat that is moving astern by backing a sail and a boat that is not. If both (or all) the boats are moving astern by backing a sail, the rules of Sections A and B of Part 2 apply between them.</p>	<p>B 019 Q&A 2011-001 <i>Pubblicata: 7 Febbraio 2011</i> Situazione Due o più barche (o tavole) si stanno muovendo all'indietro scontrando la vela e c'è un contatto tra loro. Domanda Quale deve tenersi discosta quando esse sono: (a) Su mure opposte (b) Sulle stesse mure ingaggiate (c) Sulle stesse mure non ingaggiate o (d) Quando hanno iniziato a muoversi all'indietro in tempi differenti? Quali regole si applicano in ciascuna domanda e quali regole sono infrante? Risposta a tutte le domande La regola 21.3 si applica solo tra una barca che si sta muovendo all'indietro scontrando una vela e quella che non lo sta facendo. Se entrambe (o tutte) le barche si stanno muovendo all'indietro scontrando la vela, le regole delle sezioni A e B della Parte 2 si applicano tra di loro.</p>
<p>J015 Q&A 2011-02 <i>Published: 7 February 2011</i> Situation Rule 66 states: 'The protest committee may reopen a hearing when it decides that it may have made a significant error, or when significant new evidence becomes available within a reasonable time.' Question How much time is reasonable time? Answer Reasonable time is a subjective limit determined by the protest committee, taking into account what is fair for all competitors in relation to the event being sailed.</p>	<p>J 015 Q&A 2011-02 <i>Pubblicata: 7 Febbraio 2011</i> Situazione La regola 66 stabilisce che: ' il comitato per le proteste può riaprire un'udienza quando decide che può aver commesso un errore significativo o quando entro un tempo ragionevole si rendano disponibili nuove significative prove.' Domanda Quant'è il tempo ragionevole? Risposta Tempo ragionevole è un limite soggettivo determinato dal comitato per le proteste analizzando cosa sia equo per tutti i concorrenti relativamente all'evento in corso.</p>

J016 Q&A 2011-03

Published: 7 February 2011

Five questions about Appendix P

Question 1

Just after the starting signal, the on-the-water judges observe boat X breaking rule 42. They act under rule P1 and observe boat X making one tack and one gybe only. The judges' attention is then attracted by a breach of rule 42 by another boat, and they go to penalize the other boat. Boat X is scored DSQ for not having taken the required penalty. Boat X lodges a request for redress asserting that her tack and gybe were to get well clear as soon as possible, to leeward of the other boats, and that she then took a two-turns penalty that the judges had not seen.

She refers to three witnesses who can verify this, including a member of the race committee. Can her scoring penalty be cancelled?

Answer 1

Provided all requirements under rule 62.1(a) are met, the boat may be given redress. The judges have, under rule P1, correctly signalled a first penalty to the boat, and the limitation on redress in P4 is related to the judges' actions under rule P1.

Applying a further penalty to a boat that has taken the correct penalty under rule P2.1 is an improper action of the protest committee.

Question 2

What is the score for the following boats that have been penalized under rule P1 in a race that was abandoned and later resailed?

- a) A boat that in the abandoned race was penalized for the second time in the regatta, that did not retire promptly before flag N was displayed, and that later sailed the restarted race and there finished in 4th place.
- b) A boat that in the abandoned race was penalized for the third time in the regatta, that did not retire promptly before flag N was displayed, and that later sailed the restarted race and there finished 6th.

Answer 2

For questions a) and b), the answer is that the boat will be scored in her finishing position in the restarted race. The penalty would be cancelled but it is still counted to determine the number of times she has been penalized in the regatta.

J 016 Q&A 2011-03

Pubblicata: 7 Febbraio 2011

Cinque domande sull'Appendice P

Domanda 1

Poco dopo il segnale di partenza i giudici incaricati osservano una barca infrangere la reg. 42. Essi agiscono conformemente alla P1 ed osservano la barca compiere una sola virata ed una sola abbattuta. La loro attenzione viene poi attratta da un'altra barca che infrange la regola ed essi si allontanano per penalizzarla. La barca X viene classificata DSQ per non aver completato la penalità. La Barca chiede riparazione, asserendo che le manovre osservate servivano solo ad abbassarsi per allontanarsi dalle altre barche e che ad esse era seguita una regolare penalità, non vista dai giudici.

Essa cita tre testimoni, compreso un componente del CdR, che possono confermare il fatto. Può essere cancellata la sua squalifica?

Risposta 1

La riparazione può essere concessa a condizione che siano stati ottemperati i requisiti della regola 62.1(a). I giudici hanno agito correttamente segnalando la penalità come da P1, e le limitazioni alla riparazione come dadi P4 si applicano solamente alle azioni dei giudici secondo la P1.

Applicare una ulteriore penalizzazione ad una barca che si è esorata risulta un'azione impropria da parte del CdP.

Domanda 2

Qual è il punteggio corretto per le sottoelencate barche che hanno ricevuto penalità come da P1 in una prova annullata e, successivamente, ripetuta?

- a) Una barca che non si è ritirata prontamente dopo la seconda penalità prima che la "N" fosse esposta ed è successivamente ripartita nella regata ripetuta, classificandosi 4°?
- b) Una barca che non si è ritirata prontamente dopo la terza penalità prima che la "N" fosse esposta ed è successivamente ripartita nella regata ripetuta, classificandosi 6°?

Risposta 2

Per entrambe le domande a) e b) la risposta è la stessa: le barche devono essere classificate nella loro posizione di arrivo. La penalità viene cancellata, ma continua a contare nel numero delle penalità ricevute dalla barca.

Question 3

The on-the-water judges are observing boats on the last leg of the course. They see a clear breach of rule 42 by a boat just before the boat finishes. If the judges act under rule P1 just before the boat crosses the finishing line (something she cannot avoid doing), and this is the boat's second or third penalty, what must the boat do to comply with the first sentence of rule P2.2 or P2.3?

Answer 3

The penalty under rules P2.2 and P 2.3 is to 'promptly retire'. If the boat has crossed the finishing line she can comply with this rule by, as soon as reasonably possible after finishing, notifying the race committee that she retires from the race (RAF).

Question 4

Would the answer be different if the judges signalled the penalty after the boat crossed the finishing line?

Answer 4

No

Question 5

Is there any limit for how long after a boat crosses the finishing line the judges can act under rule P1?

Answer 5

The rules do not state a time limit, however, rule P1 requires that the judges signal the penalty as soon as reasonably possible.

Domanda 3

Nell'ultimo lato del percorso i giudici incaricati osservano un barca che infrange chiaramente la regola 42 poco prima della linea di arrivo. Se, quando i giudici agiscono come da P1, la barca non può evitare di tagliare il traguardo, e si tratta della sua seconda o terza penalità cosa deve fare la barca?

Risposta 3

La penalità in base alle regole P2.2 e P2.3 è di "ritirarsi prontamente". Se la barca ha attraversato il traguardo essa può ottemperare a questa regola avvisando il CdR appena ragionevolmente possibile dopo essere arrivata che essa si ritira (RAF)

Domanda 4

Qualora nella domanda 3 i giudici avessero segnalato la penalità dopo l'arrivo, la risposta sarebbe stata significativamente diversa?

Risposta 4

NO

Domanda 5

Esiste alcun limite di tempo dopo l'arrivo della barca perché i giudici possano agire conformemente alla regola P1?

Risposta 5

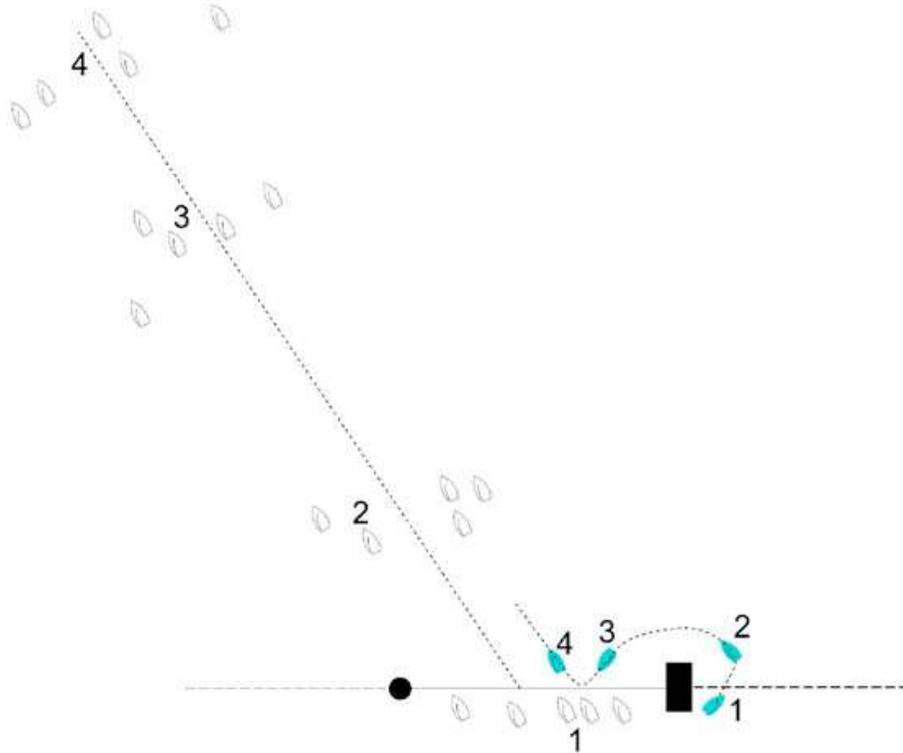
Non esiste alcun limite di tempo stabilito ma ricordiamo che la regola P1 stabilisce che i giudici segnalino la penalità appena ragionevolmente possibile.

G011 Q&A 2011-04

Published: 28 February 2011

Situation

Start of a dinghy fleet with flag P as the preparatory signal. Approximately 20 seconds after the starting signal, the blue boat came around the bow of the race committee signal boat, bore away towards the starting line and then headed up to follow the fleet. At no time was the blue boat either partially or completely on the pre-start side of the starting line after the starting signal.



Question 1

What action should the race committee take with respect to the blue boat?

Answer 1

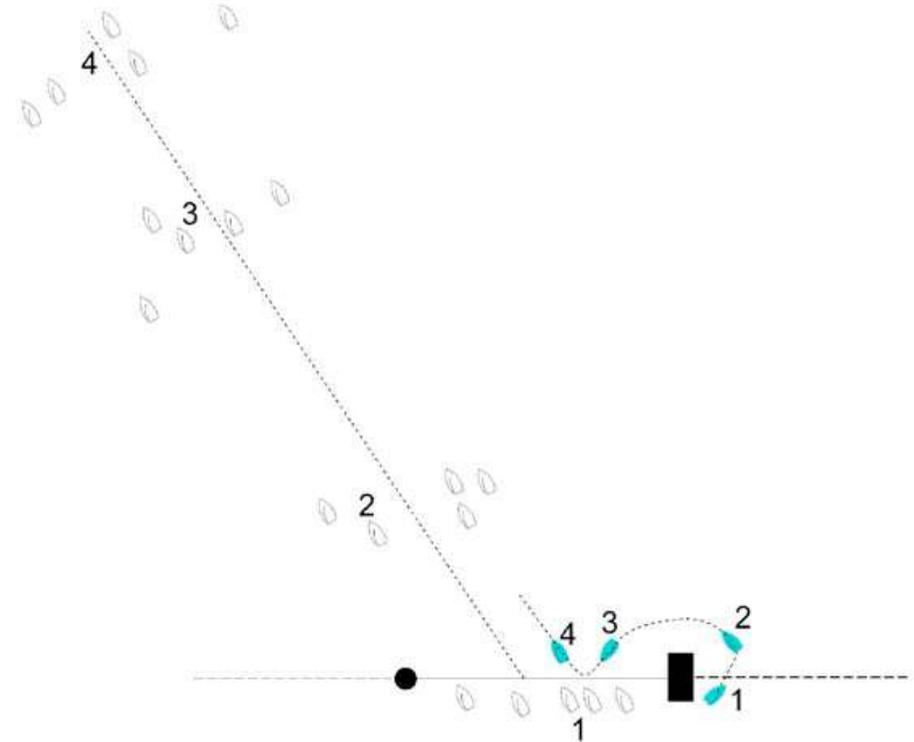
The blue boat was not OCS at the start, but she never started as per definition. The race committee should not make any signals, but score the boat DNS.

G 011 Q&A 2011-04

Publicata: 28 Febbraio 2011

Situazione

Partenza di una flotta di derive con bandiera P come segnale preparatorio. Circa 20 secondi dopo il segnale di partenza la barca blu girava attorno alla prua della barca comitato, poggiava verso la linea di partenza e quindi orzava per seguire la flotta. In nessun momento la barca blu è stata, sia completamente che parzialmente, dalla parte di pre-partenza della linea dopo il segnale di partenza.



Domanda 1

Come dovrebbe agire il CdR relativamente alla barca blu?

Risposta 2

La barca blu non era OCS alla partenza e non è mai partita secondo la definizione.

Il CdR non dovrebbe fare alcun segnale e classificare la barca DNS.

Question 2

What action should the race committee have taken with respect to the boat had she been on the course side of the extension of the starting line at the starting signal?

Answer 2

See answer 1.

Domanda 2

Come dovrebbe agire il CdR relativamente alla barca se fosse stata sul lato del percorso delle estensioni della linea di partenza al segnale di partenza?

Risposta 2

Vedi la risposta 1

N004 Q&A 2011-05

Published: 28 February 2011

Situation

A national authority prescribes that in any international jury appointed for races within its jurisdiction, at least two of the judges should be members of her national authority.

Question 1

Does this rule add to, and therefore change, appendix N?

Answer 1

Yes. According to rule 86.1(a) a national authority cannot change Appendix N by means of national prescriptions to the Racing Rules of Sailing. An addition to a rule is a change of the rule.

Appendix N describes the composition of international juries. Because this prescription adds an extra restriction to the composition of the international jury, it must be considered as an addition to Appendix N. However, rule 91(b) gives the national authority the right to prescribe that its approval is required for the appointment of international juries for races within its jurisdiction.

When a national authority has such a prescription, the national authority has the right to state the criterion under which its approval will be given. This can be done by means of a national regulation so that the organizers know what requirements they must comply with in order to obtain the national authority's approval. Any international jury approved must still comply with rule N1.1.

(Note that this would not apply when ISAF appoints the international jury under rule 89.2(b).)

Question 2

Could such a prescription be an addition to the second sentence of rule 91(b), and therefore a permitted change of the rule, allowing the national authority to create more detailed requirements about the composition of any international jury within its jurisdiction?

Answer 2

No. A national authority cannot change a rule of Part 7 – see rule 86.1(a).

N 004 Q&A 2011-05

Pubblicata: 28 Febbraio 2011

Situazione

Un'autorità nazionale prescrive che in una giuria internazionale nominata per regate sotto la sua giurisdizione, almeno due dei giudici dovrebbero appartenere alla sua autorità nazionale

Domanda 1

Questa regola si aggiunge, e quindi la cambia, all'Appendice N?

Risposta 1

Sì. Secondo la regola 86.1(a) un'autorità nazionale non può cambiare l'Appendice N con prescrizioni nazionali alle RRS. Una aggiunta ad una regola cambia la regola.

L'Appendice N descrive la composizione di giurie internazionali. Poiché questa prescrizione aggiunge una ulteriore restrizione alla composizione della giuria internazionale, deve essere considerata una aggiunta alla Appendice N. Tuttavia la regola 91(b) autorizza l'autorità nazionale a prescrivere che la sua approvazione sia richiesta per la nomina di giurie internazionali per regate sotto la sua giurisdizione.

Quando un'autorità nazionale ha questa prescrizione, la stessa autorità ha il diritto di stabilire il criterio sotto il quale verrà data la sua approvazione. Questo può essere fatto attraverso regolamenti nazionali in modo che gli organizzatori sanno quali richieste devono soddisfare per ottenere l'approvazione dell'autorità nazionale. Qualsiasi giuria internazionale deve comunque soddisfare la regola N1.1.

(Notare che questo non si applica quando ISAF nomina una giuria internazionale secondo la regola 89.2(b).)

Domanda 2

Questa prescrizione potrebbe essere una aggiunta al secondo capoverso della regola 91(b), e quindi una modifica alla regola permessa, consentendo all'autorità nazionale di stabilire requisiti più dettagliati sulla composizione delle giurie internazionali nominate sotto la sua giurisdizione

Risposta 2

No. Un'autorità nazionale non può cambiare una regola della Parte 7 – vedi la regola 86.1(a).

M011 Q&A 2011-06

Published: 14 March 2011

Situation

Rule 21.1 A boat sailing towards the pre-start side of the starting line or one of its extensions after her

Rule 21.3 A boat moving astern by backing a sail shall *keep clear* of one that is not.

Question 1

Is there a difference between SAILING and MOVING as used in these rules?

Answer 1

Sailing is used to describe the normal movement of a boat through the water.

Rule 21.3 specifically defines the direction of the movement (astern) and the means that generates the movement (backing a sail).

Question 2

If so, what is the difference?

Answer 2

See answer 1.

Question 3

If the answer is NO, why use two different words / concepts?

Answer 3

Not applicable

M 011 Q&A 2011-06

Pubblicata: 14 Marzo 2011

Situazione

Regola 21.1 Una barca che naviga verso il lato di pre-partenza della linea di partenza o una delle sue estensioni dopo che

Regola 21.3 Una barca che si muove all'indietro scontrando una vela deve tenersi discosta da una che non lo sta facendo.

Domanda 1

C'è differenza tra i termini NAVIGA e SI MUOVE usati in queste regole?

Risposta 1

Navigare è usato per descrivere il movimento normale di una barca nell'acqua.

La regola 21.3 definisce in modo specifico la direzione del movimento (all'indietro) e il mezzo che genera il movimento (scontrare una vela).

Domanda 2

Allora, qual è la differenza?

Risposta 2

Vedi la risposta 1

Domanda 3

Se la risposta è NO. Perché vengono usati due parole/concetti diversi?

Risposta 3

Non applicabile

N005 Q&A 2011-07

Published: 25 March 2011

Situation

A national authority has prescribed that its approval is required for the appointment of international juries for races within her jurisdiction, as allowed in rule 91(b). The national authority also has a national regulation requiring that at least two judges should be members of her national authority when an international jury is appointed for races within her jurisdiction.

Question 1

Is the national regulation as stated in the situation legal within the Rules when considering the answer 1 and 2 in Q&A 2011-05?

Answer 1

Yes. A national authority may have a national regulation that further describes the requirements an organizing authority will need to meet in order to obtain the national authority's approval for an international jury. See answer 1 to Q&A 2011.05 N4.

The national authority may not however regulate this by a prescription to the Racing Rules of Sailing.

Question 2

If the answer on question 1 is yes, and the sailing instructions at an event state: 'The prescriptions of the national authority will not apply'; Can a national authority still disapprove a jury that does not include the two judges that are intended to be members of her national authority?

Answer 2

Yes. Rule 88 refers to prescriptions to The Racing Rules of Sailing. When a national authority has not restricted changes to its prescriptions under rule 88.2, its prescriptions to The Racing Rules of Sailing may be changed.

However, members of a national authority still have to, when relevant, comply with the national authorities other rules, regulations and procedures not linked to the Racing Rules of Sailing. The above-mentioned regulation is such a rule and the national authority may require that members comply with its rules. A national authority may also restrict changes to its prescriptions under rule 88.2.

N 005 Q&A 2011-07

Pubblicata: 25 Marzo 2011

Situazione

Un'autorità nazionale ha prescritto che la sua approvazione è richiesta per la nomina di giurie internazionali per regate sotto la sua giurisdizione, come consentito nella regola 91(b). L'autorità nazionale ha anche un regolamento nazionale che richiede che almeno due giudici dovrebbero essere membri della stessa autorità nazionale quando viene nominata una giuria internazionale per regate sotto la sua giurisdizione.

Domanda 1

Questo regolamento nazionale è consentito all'interno delle Regole considerando le risposte 1 e 2 nella Q&A 2011-05?

Risposta 1

Sì. Un'autorità nazionale può avere un regolamento nazionale che descrive anche le condizioni cui un'autorità organizzatrice dovrà attenersi per ottenere l'approvazione dell'autorità nazionale per una giuria internazionale. Vedi la risposta 1 alla Q&A 2011-05 N004.

L'autorità nazionale tuttavia non può regolamentare con una prescrizione alle Regole di Regata.

Domanda 2

Se la risposta alla domanda 1 è SÌ, e le istruzioni di un evento dicono: 'Le prescrizioni di un'autorità nazionali non si applicano.'; Può un'autorità nazionale non approvare una giuria che non comprende i due giudici che dovrebbero essere membri della stessa autorità nazionale?

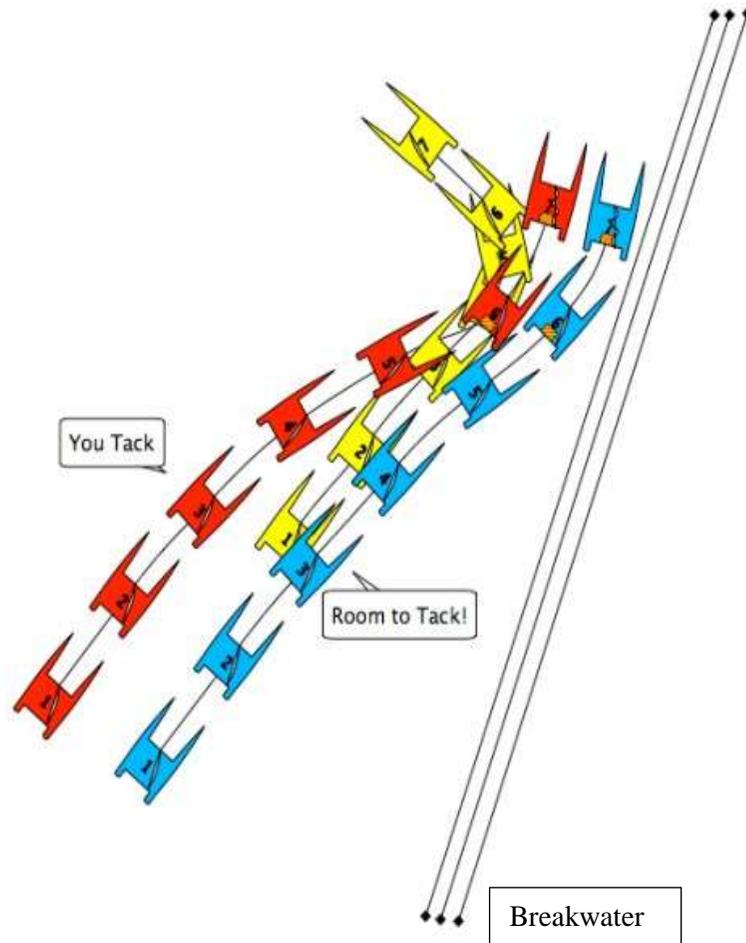
Risposta 2

Sì. La regola 88 si riferisce alle prescrizioni alle Regole di Regata. Quando un'autorità nazionale non ha modifiche ristrette alle sue prescrizioni secondo la regola 88.2, le sue prescrizioni alle Regole di Regata possono essere cambiate.

Tuttavia, i membri di un'autorità nazionale, quando è rilevante, hanno tuttavia l'obbligo di adeguarsi alle altre regole, regolamenti e procedure dell'autorità nazionale non legate alle Regole di Regata. Il regolamento citato sopra è una di queste regole e l'autorità nazionale può richiedere di adeguarsi alle sue regole. Un'autorità nazionale può anche restringere le modifiche alle sue prescrizioni secondo la regola 88.2.

B020 Q&A 2011-08

Published: 20 April 2011

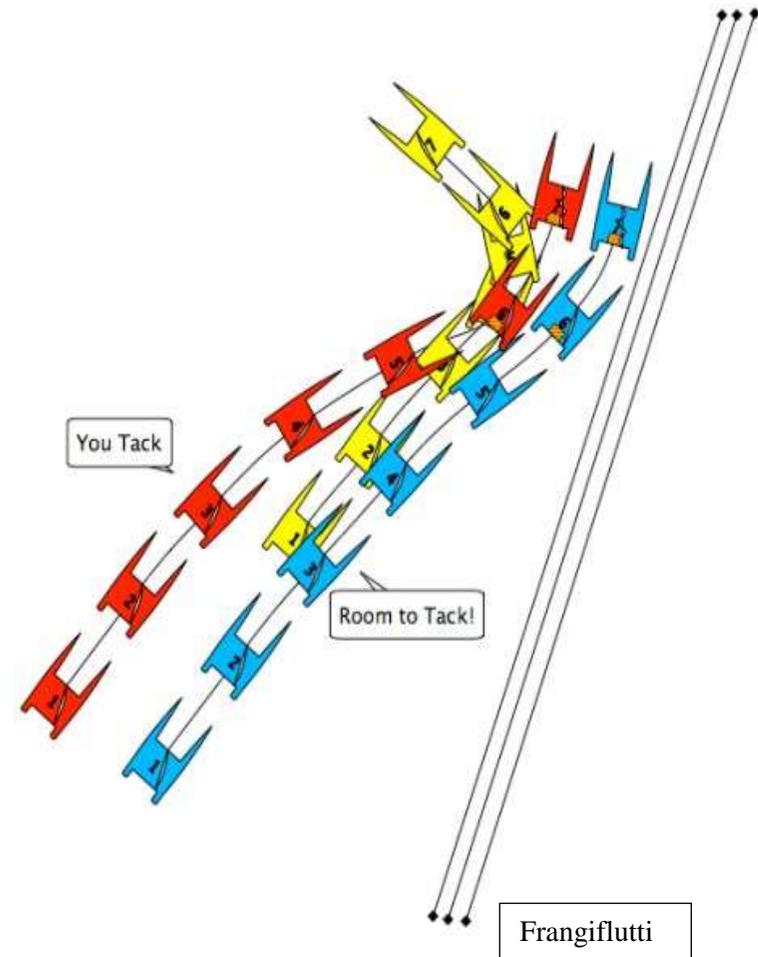


Situation

The boats are fast moving multihulls. Addendum Q applies and decisions are made on the water by the umpires. In position 1 Yellow asks for room to tack. In position 3, Red responds 'You tack'. Shortly after position 5 there is contact between Red and Blue and they both protest.

B 020 Q&A 2011-08

Publicata: 20 Aprile 2011



Situazione

Le barche sono dei veloci multiscafi. Si applica l'Addendum Q e le decisioni vengono prese da umpires in acqua. Nella posizione 1 Gialla chiede spazio per virare. Nella posizione 3 Rossa risponde 'Vira tu'. Poco dopo la posizione 5 avviene un contatto tra Rossa e Blu. Entrambi

Question

What are the rights and obligations of the three boats? And what should the decision be?

Answer

When Yellow hails for room to tack, Red only has two options for responding. By choosing to respond 'You tack' she is responsible for giving Yellow room to complete her tack and then avoid Blue. Therefore, if Yellow breaks rule 13 during the tack or rule 15 immediately after the tack is completed, she will be exonerated under rule 20.2. If Yellow does not respond by tacking as soon as possible, she will break rule 20.1(c).

When Blue gets to the breakwater, Yellow is tacking boat and not an obstruction. The breakwater is an obstruction and Red, who is overlapped to windward of Blue, must keep clear of Blue and give Blue room for the obstruction.

When Red bears away in position 4 to avoid contact with Yellow, Yellow is a keep-clear, tacking boat and not an obstruction. When Blue then bears away to avoid contact with Red, Red fails to keep clear as windward boat and breaks rule 11. Red's only option to comply with the rules once she has chosen to respond 'You tack' to the hail from Yellow is to tack as soon as possible herself.

protestano.

Domanda

Quali sono i diritti e gli obblighi delle tre barche? E quale dovrebbe essere la decisione?

Risposta

Quando Gialla chiede spazio per virare, Rossa può rispondere solo in due modi. Scegliendo la risposta 'Vira tu' è responsabile di dare a Gialla spazio per completare la virata ed evitare Blu. Perciò se Gialla infrange la regola 13 durante la virata o la regola 15 immediatamente dopo il completamento della virata essa sarà esonerata per la regola 20.2. Se Gialla non risponde virando il più presto possibile essa infrangerà la regola 20.1(c).

Quando Blu si avvicina al frangiflutti, Gialla è barca in virata e non un ostacolo. Il frangiflutti è un ostacolo e Rossa che è ingaggiata sopravvento a Blu deve tenersi discosta da Blu e dare a Blu spazio per evitare l'ostacolo.

Quando Rossa poggia nella posizione 4 per evitare il contatto con Gialla, Gialla è una barca in virata che si sta tenendo discosta e non un ostacolo. Quando Blu poi poggia per evitare il contatto con Rossa, Rossa non si tiene discosta come barca sopravvento e infrange la regola 11. L'unica possibilità di Rossa di soddisfare le regole, una volta che ha scelto di rispondere 'vira tu' alla richiesta di Gialla è di virare essa stessa il più presto possibile.

N006 Q&A 2011-09

Published: 3 June 2011

Situation

The organizing authority of an event were concerned that competitor advertising could conflict with event sponsors. (Example: With Audi as the event sponsor, there would be a conflict if competitors were displaying advertising for Volvo).

The organizing authority therefore required in the notice of race that all boats with competitor advertising registered their advertising with the organizing authority before the event. Boats with advertising in conflict with event sponsors would not be entitled to enter the event harbour and would therefore have to use other nearby harbours instead. Boats failing to register their advertising with the organizing authority would be excluded from the event.

Question 1

ISAF Regulation 20 – Advertising Code 20.2.2 states: ‘This Code applies to boats and Competitors while Racing and at all other times when so prescribed herein.’

- a) Does the ISAF Regulation 20 apply while boats are docked in the harbour during the event?
- b) Does a competitor have the right to display advertising that complies with Regulation 20 in the event harbour during the event?

Answer 1

- a) Yes, see ISAF Regulations 20.2.4 and 20.2.5 for general provisions and 20.4.1.3 for sponsor flags regulation.
- b) Yes, the Advertising Code does not restrict competitor advertising when not racing, except for general provisions. However, because the Advertising Code does not apply to competitor advertising when in harbour, it does not prevent the notice of race from limiting the display of competitor advertising at that time. This could include denial of entry to the event harbour.

Question 2

Rule 76.1 states that the organizing authority or the race committee shall not reject or cancel the entry of a boat or exclude a competitor because

N 006 Q&A 2011-09

Publicata: 3 giugno 2011

Situazione

L'autorità organizzatrice di un evento era preoccupata che la pubblicità di un concorrente fosse in conflitto con quella dello sponsor dell'evento. (Per esempio: con Audi come sponsor dell'evento si potrebbero prevedere conflitti se lo sponsor dei concorrenti fosse Volvo).

L'autorità organizzatrice perciò richiese nel bando che tutte le barche che espongono pubblicità del concorrente la registrassero presso l'autorità organizzatrice prima dell'evento. Le barche con pubblicità in conflitto con lo sponsor dell'evento non sarebbero state autorizzate ad entrare nel porto dove avveniva l'evento e quindi avrebbero dovuto usare altri porti nelle vicinanze.

Domanda 1

La Regulation 20 dell'ISAF – Codice di Pubblicità 20.2.2 stabilisce: ‘Questo Codice si applica a barche e Concorrenti in regata e in tutti i momenti qui descritti.’

- a) La Regulation 20 ISAF si applica quando le barche sono ormeggiate in porto durante l'evento?
- b) Un concorrente ha il diritto di esporre una pubblicità che soddisfi la Regulation 20 in porto durante l'evento?

Risposta 1

- a) Sì, vedi Le Regulations ISAF 20.2.4 e 20.2.5 per gli aspetti generali e la 20.4.1.3 per le bandiere degli sponsor.
- b) Sì, il Codice di Pubblicità non restringe la pubblicità del concorrente quando non è in regata. Tuttavia, poiché il codice di pubblicità non si applica alla pubblicità dei concorrenti quando sono in porto non impedisce di inserire in bando una limitazione nell'esposizione della pubblicità del concorrente in quel momento. Questo può comprendere anche la negazione dell'accesso al porto dell'evento.

Domanda 2

La regola 76,1 stabilisce che l'autorità organizzatrice o il comitato di regata non devono rigettare o cancellare l'iscrizione di una barca per la

of advertising.

Would failing to register advertising with the organizing authority before the event be a valid reason for exclusion?

Answer 2

Registration of advertising before the event is stated to be a condition of entry. This condition does not break a rule. A rejection or a cancellation of an entry because the advertising has not been registered is not 'because of advertising', but because of non-compliance with an entry requirement. Under rule 75.1, a boat is required to comply with entry requirements. It is therefore open to the organizing authority to act under the first sentence of rule 76.1 if the advertising is not registered 'before the event' as required.

There is no provision for organizing authorities to prohibit or limit competitor advertising that might be in conflict with event sponsors. Provided the advertising is registered as required, rule 76.1 does not permit an organizing authority to reject or cancel the entry of a boat because of advertising that is in accordance with the Advertising Code.

pubblicità.

La mancanza di registrazione della pubblicità presso l'autorità organizzatrice prima dell'evento può essere un motivo valido per una esclusione?

Risposta 2

La registrazione della pubblicità prima dell'evento è stabilita come una delle condizioni per l'iscrizione. Questa condizione non rompe alcune regole. Un rifiuto o la cancellazione di un'iscrizione perché una pubblicità non è stata registrata non è 'a causa della pubblicità' ma per una non conformità con le condizioni per l'iscrizione. Secondo la regola 75.1, una barca deve soddisfare le condizioni di iscrizione. Quindi l'autorità organizzatrice può agire secondo il primo capoverso della regola 76.1 se la pubblicità non è stata registrata 'prima dell'evento' come richiesto. Non c'è alcuna riserva perché l'autorità organizzatrice proibisca o limiti la pubblicità dei concorrenti che possa essere in conflitto con lo sponsor dell'evento. A patto che la pubblicità sia registrata come richiesto, la regola 76.1 non permette ad una organizzazione di rigettare o cancellare l'iscrizione di una barca per una pubblicità che sia in accordo con il Codice di Pubblicità.

B021 Q&A 2011-010

Published: 14 June 2011

Situation

After the preparatory signal but before the start, A interferes with B who is taking a penalty.

Question 1

Has A broken rule 23.2?

Answer 1

If B has clearly started turning to take a penalty and A interferes with her without having changed course, B would not have sailed well clear before starting on a penalty. Sailing well clear is a condition for taking a penalty. B would therefore not be taking a penalty and rule 23.2 would not apply to A.

If, when B clearly starts turning to take the penalty, A changes course and interferes with her, A breaks rule 23.2.

Note that because there is no proper course before the starting signal (see definition Proper Course), the exception in rule 23.2 is not applicable until after the starting signal.

Question 2

Has B broken rule 21.2 if A has to alter course because of B while B is taking the penalty?

Answer 2

Yes. While B is taking the penalty, she is required to keep clear of other boats. If she fails to do so she breaks rule 21.2.

Question 3

Does A break rule 2 if she deliberately sails to interfere with B while B is taking her penalty?

Answer 3

Yes. By interfering with B she breaks rule 23.2. A boat that deliberately breaks a rule normally also breaks rule 2.

Question 4

May A sail in a way to prevent B from getting well clear to take the penalty until it is clear that B is taking a penalty?

Answer 4

B 021 Q&A 2011-010

Pubblicata: 14 Giugno 2011

Situazione

Dopo il segnale preparatorio ma prima della partenza, A interferisce con B che sta facendo una penalità.

Domanda 1

A ha infranto la regola 23.2?

Risposta 1

Se B ha già chiaramente iniziato a girare per compiere la penalità e A interferisce con B senza aver cambiato rotta, B non si è ben allontanata dalle altre barche prima di iniziare la penalità. Allontanarsi bene è una condizione per effettuare una penalità. B perciò non starebbe effettuando una penalità e quindi la regola 23.2 non si applica ad A.

Se, quando B evidentemente inizia ad effettuare la penalità, A cambia rotta ed interferisce con B, A infrange la regola 23.2.

Si sottolinea che, poiché non c'è giusta rotta prima del segnale di partenza (vedi la definizione di giusta rotta), la regola 23.2 non è applicabile fino quando il segnale di partenza non è stato dato.

Domanda 2

B ha infranto la regola 21.2 se A deve modificare la sua rotta a causa di B mentre questa sta effettuando la penalità?

Risposta 2

Si. Mentre B sta facendo la penalità è obbligata a tenersi discosta dalle altre barche. Se non lo fa infrange la regola 21.2.

Domanda 3

A infrange la regola 2 se deliberatamente naviga per interferire con B mentre questa sta effettuando la penalità?

Risposta 3

Si. Interferendo con B, A infrange la regola 23.2. Una barca che deliberatamente infrange una regola infrange normalmente anche la regola 2.

Domanda 4

Può A navigare in modo da impedire a B di allontanarsi per prendere la penalità fino a quando è chiaro che B sta effettuando la penalità?

Yes, provided A does not break any other rules while preventing B from taking her penalty.
Until B is clearly turning in order to take a penalty she is not subject to rule 21.2 and A is therefore not subject to rule 23.2. In addition, as long as B continues to attempt to sail clear she is satisfying her obligation under rule 44.2.

Risposta 4

Si, a patto che A non infranga altre regole mentre impedisce a B di fare la penalità.

Finché B non sta chiaramente girando per fare la penalità esse non è soggetta alla regola 21.2 ed A quindi non è soggetta alla regola 23.2. In aggiunta fintanto che B continua a cercare di allontanarsi essa soddisfa ai suoi obblighi secondo la regola 44.2

J017 Q&A 2011-011

Published: 14 June 2011

Situation

A party to a hearing asked for a reopening within 24 hours of being informed of the decision. At that time, the chairman of the protest committee, an international judge (IJ) from another country, had left the venue and travelled back to his country. All other members of the original protest committee were national judges.

Question

If the hearing is reopened, can the events principal race officer (PRO), who is also an IJ, be a member or the chairman of the protest committee if requested by the national authority or if suggested by the other members of the original protest committee?

Answer

Yes, a hearing can be reopened by a different protest committee if the original members can not attend, see rule 66. The organizing authority or race committee shall appoint the protest committee.

Unless there is a national authority prescription regulating the composition of protest committees, the PRO can be a member or the chairman of the new protest committee, because this is a protest committee and not an international jury. The fact that the original chairman and the PRO are IJs, is not relevant.

However, if the race committee was a party to the original hearing, the PRO should not be involved in the protest committee.

J 017 Q&A 2011-011

Pubblicata: 14 Giugno 2011

Situazione

Una parte di un'udienza ha chiesto la riapertura dell'udienza entro 24 ore dopo che è stata informata della decisione. Il presidente della giuria, un giudice internazionale (IJ) proveniente da un'altra nazione, ha già lasciato il luogo dell'evento e sta tornando alla sua nazione. Tutti gli altri membri del comitato per le proteste originale erano giudici nazionali.

Domanda

Se l'udienza è riaperta, a fronte di una richiesta dell'autorità nazionale o dietro suggerimento degli altri membri del comitato per le proteste originale, potrebbe il PRO, che è anch'esso IJ, essere un membro o il presidente del comitato per le proteste?

Risposta

Sì, un'udienza può essere riaperta da un comitato per le proteste diverso se i membri di quello originale non possono essere presenti, vedi la regola 66. L'autorità organizzatrice o il comitato di regata dovranno nominare il nuovo comitato per le proteste.

A meno che non ci sia una prescrizione dell'autorità nazionale che regola la composizione dei comitati per le proteste, il PRO può essere membro o presidente del nuovo comitato delle proteste, perché questo è un comitato delle proteste e non una giuria internazionale. Il fatto che il presidente e il PRO siano IJ non è rilevante.

Tuttavia, se il comitato di regata era una parte nell'udienza originale, il PRO non dovrebbe essere coinvolto nel nuovo comitato per le proteste.

J018 Q&A 2011-012

Published: 14 June 2011

Situation

An appeal including a copy of the protest committee's decision is sent to a national authority. The protest form has only one fact stated, examples could be 'Rule 61.1 was not fulfilled', or 'The requirements of rule 62 were not met'. The same single sentence is also the only conclusion on the protest form.

Under rule 70.1, a competitor cannot appeal a facts found by the protest committee. Rule F5 requires that the national authority accept the protest committee's finding of facts except when it decides they decide that the facts are inadequate.

Question 1

Is 'national authority' as the term is being used in rule F5 to be understood as a national authority's appeals committee?

Answer 1

Yes.

Question 2

When a fact as found by the protest committee is de facto a conclusion without any supporting facts, may it be subject to appeal?

Answer 2

Yes. A conclusion is not a fact. If the facts are missing, the national authority may decide that the facts are inadequate, in which case it shall proceed under rule F5 and require the protest committee to provide additional facts or other information, or to reopen the hearing and report any new finding of facts. See ISAF Case 104.

Question 3

Would it be appropriate for the appeals committee to send an appeal back to the protest committee for more facts if all other requirements for an appeal are met?

Answer 3

Yes. See answer 2.

J 018 Q&A 2011-012

Pubblicata: 14 Giugno 2011

Situazione

Un appello con inclusa la copia della decisione del comitato per le proteste è inviata ad una autorità nazionale. Il modulo di protesta ha scritto solo un fatto, per esempio 'La regola 61.1 non è stata soddisfatta', o 'Le richieste della regola 62 non sono state soddisfatte'. La stessa singola frase è la sola conclusione indicata nel modulo di protesta.

Per la regola 70.1, un concorrente non può appellare i fatti appurati dal comitato per le proteste. La regola F5 richiede che l'autorità nazionale accetti i fatti accertati dal comitato per le proteste eccetto quando decide che tali fatti non sono sufficienti.

Domanda 1

L'"Autorità nazionale" secondo il termine usato nella regola F5 si deve interpretare come la giuria di appello dell'autorità nazionale?

Risposta 1

Si

Domanda 2

Quando un fatto come viene accertato dal comitato per le proteste è di fatto una conclusione senza alcun fatto che la supporti, può essere soggetta ad appello?

Risposta 2

Si. Una conclusione non è un fatto. Se mancano i fatti, l'autorità nazionale può decidere che i fatti non sono adeguati, nel qual caso dovrà procedere secondo la regola F5 e chiedere al comitato per le proteste di fornire altri fatti o informazioni in aggiunta, o riaprire l'udienza e riportare qualunque ritrovamento di nuovi fatti. Vedi Caso ISAF 104.

Domanda 3

Potrebbe essere appropriato per la giuria di appello rimandare l'appello al comitato per le proteste per trovare altri fatti se tutti gli altri requisiti dell'appello sono corretti?

Risposta 3

Si. Vedi la risposta 2

A004 Q&A 2011-013

Published: 14 June 2011

Situation

Boats A and B are from the same country and are racing in an international regatta for their onedesign class. Based on rules established by their National Authority, whichever of A or B finishes ahead of the other at the regatta will qualify to represent their country at the Olympic Regatta.

Question 1

With one race left in the regatta, A is 5 places ahead of B on the result list. She calculates that she need only finish within one place of B in the last race to ensure that she will finish ahead of B in the regatta. A stays close to B during the last race of the regatta to ensure that she finishes in front of B in the regatta. A's actions do not interfere with B's progress in the race. Because A follows B closely rather than trying to complete the race as quickly as possible, several other boats pass A in the race and in the final standings, but A finishes ahead of B in the regatta and qualifies to compete in the Olympic Regatta. B protests A under rule 2 and requests redress. The protest committee finds that A's intent was to finish ahead of B in the regatta, but that she chose to do so at the expense of her standing with respect to other boats in the fleet. What should the result be?

Answer 1

The protest should be dismissed. A breaks no rule by following B closely in a race without interfering with her, even if she might have finished sooner had she not followed B.

Question 2

With one race left in the regatta, A is 5 places ahead of B on the result list. She calculates that if B does not finish the last race in the top half of the fleet, A will be certain to finish ahead of B in this regatta. A interferes with B's efforts to start, and then covers B aggressively during the race, but without breaking any of the rules of Parts 2 through 7. A and B both finish in the bottom half of the fleet and A qualifies to compete in the Olympic Regatta. As a result of A's actions during the race, several boats passed A on the final results. B protests A under rule 2 and requests redress.

The protest committee finds that A's intent was to finish ahead of B in the regatta, but that she chose to do so at the expense of her standing with

A 004 Q&A 2011-013

Pubblicata: 14 Giugno 2011

Situazione

Le barche A e B sono della stessa nazione e competono in una regata internazionale nella loro classe monotipo. Secondo le regole stabilite dalla loro autorità nazionale, quella che terminerà davanti all'altra si qualificherà per rappresentare la nazione alle Olimpiadi.

Domanda 1

Prima dell'ultima prova, A si trova, in classifica, 5 posizioni davanti a B. A calcola che deve soltanto finire entro una posizione da B nell'ultima prova per assicurarsi di terminare davanti nella serie. A sta vicino a B durante l'ultima prova per essere sicura di classificarsi davanti a B nella regata. L'azione di A non interferisce con l'avanzamento di B nella prova. Poiché A segue strettamente B invece di cercare di terminare la prova prima possibile, parecchie altre barche passano A e nei risultati finali si classificano davanti, Comunque A termina davanti a B nella serie di prove e si qualifica per competere alle Olimpiadi. B protesta A per la regola 2 e chiede riparazione. Il Comitato per le proteste accerta che lo scopo di A era di finire davanti a B nella serie ma che essa aveva scelto di fare ciò a scapito della sua posizione rispetto alle altre barche della flotta. Quale dovrebbe essere il risultato(dell'udienza)?

Risposta 1

La protesta dovrebbe essere respinta. A non infrange alcuna regola nel seguire strettamente B in una regata senza interferire, anche se avrebbe potuto terminare in miglior posizione se non avesse seguito B

Domanda 1

Prima dell'ultima prova, A si trova, in classifica, 5 posizioni davanti a B. A calcola che, se B non termina l'ultima prova nella prima metà della flotta, essa sarà sicura di finire la serie davanti a B. A ostacola nei suoi tentativi di partenza e poi copre B aggressivamente durante la prova, ma senza infrangere nessuna delle regole delle Parti da 2 a 7. A e B terminano entrambe nella seconda metà della classifica e A si qualifica per le Olimpiadi. Il risultato del comportamento di A durante la prova è che parecchie barche si sono qualificate davanti ad A. B protesta A per la regola 2 e chiede riparazione.

Il comitato per le proteste accerta che l'intenzione di A era di finire davanti a B nella serie, ma che essa aveva scelto di fare ciò a scapito della sua

respect to other boats in the fleet. What should the result be?

Answer 2

A should be penalised under rule 2, and if the requirements for redress are fulfilled B will be eligible for redress.

When a boat uses the described tactics and thereby interferes with another boat, and this is not to benefit her own series result, it violates the principles of sportsmanship and fair play. Many national authorities use events organized by others for their Olympic qualifications. Unless those events are governed by one set of rules (notice of race and sailing instructions), they are not considered as a 'series'. See ISAF Case 78 and Q&A A 01.

When competitors enter a regatta, the principles of Case 78 apply to that regatta.

posizione rispetto alle altre barche della flotta. Quale dovrebbe essere il risultato(dell'udienza)?

Risposta 2

A dovrebbe essere penalizzata per la regola 2, e se i requisiti per la riparazione fossero soddisfatti a B potrebbe essere data riparazione.

Quando una barca usa le tattiche descritte e perciò interferisce con un'altra barca, e questo non viene fatto per migliorare il suo risultato nella serie, viola i principi di sportività e correttezza. Molte autorità nazionali usano eventi organizzati da altri per le proprie qualificazioni olimpiche. A meno che quegli eventi non siano governati dallo stesso insieme di regole (Bando e istruzioni di regata), esse non sono considerate una 'serie'. Vedi il Caso ISAF 78 e la Q&A A01.

Quando i concorrenti si iscrivono ad una regata, i principi del Caso 78 si applicano a quella regata

M012 Q&A 2011-014

Published: 13 July 2011

Situation

(Except for radio-controlled boats) **Terminology** states that when the term 'boat' is used it means 'a sailboat and the crew on board'.

Question 1

'Boat' is also used in the rules in several different and specific ways such as 'race committee boat', 'umpire boat', 'official boat', 'race committee signal boat' and 'support boats'. Is it a correct interpretation that when 'boat' is used in such ways, it is used in a different sense and is no longer restricted to meaning a sailboat, but may mean any type of vessel?

Answer 1

Yes. When the term 'boat' is used in a specific way, it is not limited to mean a sailboat and the crew on board.

Question 2

'Boat' in rules 41(b) and 42.3(g) is not used in a specific way. Provided 'boat' in those rules mean 'a sailboat and the crew on board', is it limited to a sailboat competing within the jurisdiction of the rules, or does it include any sailboat such as a cruising sailboat that happens to be sailing in the course area?

Answer 2

Rules 41 and 42 are in Part 4 of the rulebook. All rules in this part apply only to boats racing. The 'boat' referred to in rule 41 is the boat racing, the 'other boat' in rule 41(b) can be any vessel. In the same way, rule 42.3(g) applies to a boat racing, and 'another boat' as used in that rule can be any vessel.

Question 3

If 'boat' in rules 41(b) and 42.3(g) means 'any sailboat', does it follow that a race committee boat which is a sailboat is included, but a race committee boat which is not a sailboat is excluded?

Answer 3

Not applicable.

M 012 Q&A 2011-014

Pubblicata 13 Luglio 2011

Situazione

(Eccetto che per radio modelli) La **Terminologia** stabilisce che quando si usa il termine 'barca' esso significa 'una barca a vela e il suo equipaggio a bordo'.

Domanda 1

'Barca' è usata nel regolamento in vari modi diversi come ad esempio 'barca comitato', 'barca arbitri', 'barca ufficiale', barca dei segnali del comitato' e 'barche supporto'. E' un'interpretazione corretta dire che quando il termine 'barca' è usato in questo modo ha un significato diverso e non più ristretto ad una barca a vela ma può significare qualsiasi tipo di battello?

Risposta 1

Sì. Quando il termine 'barca' è usato in modo specifico, non è limitato ad una barca a vela e all'equipaggio a bordo.

Domanda 2

'Barca' nelle regole 41(b) e 42.3(g) non è usata in modo specificato. Se 'barca' in quelle regole significa 'una barca a vela e il suo equipaggio a bordo', è limitata ad una barca a vela che compete sottostando alle regole o include anche qualsiasi barca a vela, ad esempio da una barca da crociera cui capita di navigare nel campo di regata?

Risposta 2

Le regole 41 e 42 sono nella Parte 4 del regolamento. Tutte le regole in questa parte del regolamento si applicano solo alle barche in regata. La 'barca' cui ci si riferisce nella regola 41 è la barca in regata, le 'altre barche' nella regola 41(b) possono essere qualsiasi altro battello. Allo stesso modo la regola 42.3(g) si applica ad una barca in regata, e il termine 'un'altra barca' usato in quella regola può essere qualsiasi battello.

Domanda 3

Se 'barca' nelle regole 41(b) e 42.3(g) vuole dire qualsiasi barca a vela, non ne consegue che se la barca comitato è una barca a vela è inclusa (nella regola) mentre una barca comitato non a vela non lo è?

Risposta 3

Non applicabile.

Question 4

If 'boat' in rules 41(b) and 42.3(g) means 'any vessel', does it mean that a competing boat involved in a collision with any vessel may receive help from that vessel's crew without breaking the Outside Help or Propulsion rules?

Answer 4

Yes, but only help to get clear as provided in rule 41(b) (or help for an injured crewmember as provided in rule 41(a)).

Domanda 4

Se 'barca' nelle regole 41(b) e 42.3(g) significa qualsiasi barca a vela, vuol dire che una barca in competizione coinvolta in una collisione con qualsiasi battello può ricevere aiuto dall'equipaggio di quel battello senza rompere le regole di aiuto esterno o propulsione?

Risposta 4

Si, ma solo per l'aiuto dato per liberarsi come scritto nella regola 41(b) (o aiuto per un membro dell'equipaggio con lesioni come indicato nella regola 41(a)).

L009 Q&A 2011-015

Published: 8 August 2011

Situation

In a 10 race handicap series run over 5 days, the carbon fibre spinnaker pole of a boat was broken in a collision 15 seconds before the start of race 3. Race 3 was the first race on the second racing day. In the protest hearing, the protest committee decided that the boat was entitled to redress under rule 62.1(b).

When considering redress the protest committee took into account the fact that a replacement pole of the same length was not available, and that the damaged pole could not be repaired before racing the following day. The boat would therefore not be starting in 4 races.

Question 1

If the boat could have sailed on the third day without using her spinnaker, or sailed using the spinnaker but with a shorter spinnaker pole (both with an appropriate handicap correction), would it be correct to award average points, or would a better option be to require the boat to sail in a less than optimal configuration?

Answer 1

If the protest committee is convinced that the damage caused to the boat made her equipment less functional in a way that would make her score significantly worse in the race in question and in any subsequent races, then the boat should be given redress. When deciding which redress is the most appropriate one, the protest committee shall take into account the damage, how much it affected the performance of the boat, the possibilities of repairing and/or replacing the equipment, etc.

In order to consider redress for the races completed on the third day, the protest committee has to be convinced that not having her equipment ready to compete or replaced is 'through no fault of her own', otherwise, redress for the races completed on day 3 should not be given. Generally, a spinnaker pole is considered to be repairable for the next day.

In addition, the protest committee should ensure that out of the counting races in a boat's series score, the majority of scores are based on finishing positions in completed races (Q&A F4 2007.01).

If they had the opportunity to repair or replace the spinnaker pole for the next day but failed to do so, the boat could decide to sail in a less than optimal configuration, but this would be by the boat's own choice.

L 009 Q&A 2011-015

Pubblicata: 8 Agosto 2011

Situazione

In una serie di 10 prove ad handicap in 5 giorni, il tangone dello spinnaker in fibra di carbonio di una barca veniva rotto in una collisione 15 secondi prima della partenza della 3^a prova. La 3^a prova era la prima del secondo giorno di regate. Durante l'udienza il CdP decise che la barca aveva diritto a riparazione secondo la regola 62.1(b).

Nel considerare la riparazione il CdP prese in considerazione il fatto che la sostituzione con un tangone della stessa lunghezza non era possibile e che il tangone danneggiato non si poteva riparare prima delle regate del giorno seguente. La barca perciò non sarebbe potuta partire in 4 prove.

Domanda 1

Se la barca avesse potuto navigare nel terzo giorno senza usare il suo spinnaker o con lo spinnaker ma con un tangone più corto (in entrambi i casi con una appropriata correzione di handicap), sarebbe stato corretto dare una riparazione con la media dei punti o sarebbe stata migliore l'opzione di chiedere alla barca di competere in una configurazione meno che ottimale?

Risposta 2

Se il CdP è convinto che il danno avuto dalla barca ha reso la sua attrezzatura meno funzionante in modo tale da rendere la sua posizione in classifica significativamente peggiore in quella prova e in quelle successive, allora alla barca spetta riparazione. Nel decidere quale riparazione sia la più appropriata, il CdP dovrà tenere in conto il danno, quanto esso influenzi il rendimento della barca, le possibilità di aggiustare e/o sostituire l'attrezzatura, ecc.

Nel considerare la riparazione per le prove completate nel terzo giorno, il CdP deve essere convinto che per la barca il fatto di non avere l'attrezzatura a posto per la competizione o sostituita sia avvenuto 'non per sua colpa', altrimenti non si dovrebbe dare riparazione per le regate del terzo giorno. Generalmente si considera che un tangone dello spinnaker possa essere riparato per il giorno dopo. In aggiunta, il CdP dovrebbe garantire che al di là delle prove che contano nel punteggio della serie per la barca, la maggioranza dei punteggi siano basati su posizioni di arrivo in prove completate. (Q&A F4 2007.01) Se avessero avuto la possibilità di riparare o sostituire il tangone dello spinnaker per il giorno seguente ma non lo hanno fatto, la barca potrebbe decidere di

A protest committee can never require a boat to race in any circumstances, as the decision to race is always the boat's own responsibility (rule 4).

Question 2

Assuming the sailing instructions allow for a discard, should one race be discarded before calculating the average points?

Answer 2

No, normally not. Although the protest committee may make any arrangement they consider the fairest for all the boats involved, rule A10 gives a guidance on redress and rule A10(a) specifically refers to counting all the races in the series.

Question 3

A boat becomes tied on points with another boat, but her redress score for one (or more) race is not the mathematical average but has been rounded up or down. Should a tiebreak be based on her corrected score or on the score before it was rounded to the nearest tenth of a point?

Answer 3

When the protest committee adjust a boat's score by giving her redress, this new score (calculated as decided by the protest committee) becomes her actual score for the race(s) in question. A series-score tie is to be broken by applying rule A8, unless the sailing instructions have changed those rules.

competere in una configurazione meno che ottimale, ma questo sarebbe per la barca una propria scelta. Un CdP non può mai in nessuna circostanza obbligare una barca a competere, poiché la decisione di regatare è sempre responsabilità della barca (regola 4)

Domanda 2

Se le istruzioni di regata prevedono uno scarto, nel calcolo della media dei punti dovrebbe essere scartata una prova?

Risposta 2

No, normalmente no. Anche se il CdP può fare qualunque accomodamento considerato il più equo per tutte le barche coinvolte, la regola A10(a) specificatamente dice di contare tutte le prove della serie.

Domanda 3

Una barca ha parità di punteggio con un'altra barca ma il suo punteggio di riparazione in una (o più) prove non è la media matematica ma un arrotondamento in più o in meno. La rottura della parità dovrebbe essere basata sul suo punteggio corretto o sul punteggio prima dell'arrotondamento al decimo più vicino all'unità?

Risposta 3

Quando il CdP aggiusta il punteggio di una barca dandole riparazione, questo nuovo punteggio (calcolato come ha deciso il CdP) diventa il suo effettivo punteggio per la prova (o le prove) in questione. Una parità di punteggio nella serie deve essere rotta applicando la regola A8, a meno di un cambio di queste regole nelle istruzioni di regata.

J019 Q&A 2011-016

Published: 18 August 2011

Question

Should the loss of corrected sunglasses for a partially visually impaired sailor be considered as 'injury or physical damage' under rule 62.1(b)?

Answer

No.

J019 Q&A 2011-016

Pubblicata: 18 Agosto 2011

Domanda

La perdita di occhiali da sole corretti per un velista con la vista parzialmente compromessa potrebbe essere considerato come 'lesione o danno fisico' secondo la regola 62.1(b)

Risposta

No

B022 Q&A 2011-017

Published: 18 August 2011

Situation

Both starting marks are race committee boats. The race committee boat at the pin end is a RIB.

At the start one boat hits the pin end mark and cause some damage to the mark. The boat takes a one-turn penalty for touching the mark.

Question 1

Is this the correct exoneration?

Answer 1

Yes, provided there is no serious damage.

Question 2

Same scenario, but this time there is a serious damage to the mark (the RIB). The boat still takes a one-turn penalty for touching the mark.

Is this the correct exoneration or does rule 44.1(b) also apply between a boat racing and a mark?

Answer 2

Rule 44.1(b) applies and the boat should have retired.

B022 Q&A 2011-017

Pubblicata: 18 Agosto 2011

Situazione

Le boe di partenza sono entrambe battelli del CdR. Il battello del CdR al pin è un gommone.

Alla partenza una barca tocca la boa al pin e le produce un certo danno. La barca fa un giro di penalità per aver toccato la boa.

Domanda 1

L'esonero è corretto?

Risposta 1

Sì; a meno che non ci sia un danno serio.

Domanda 2

Stesso scenario ma in questo caso il danno alla boa (il gommone) è serio. La barca prende sempre il giro di penalità per aver toccato la boa.

L'esonero è corretto o si applica la regola 44.1(b) anche tra una barca in regata e una boa?

Risposta 2

Si applica la regola 44.1(b) e la barca si dovrebbe essere ritirata.

G012 Q&A 2011-018

Published: 29 August 2011

Situation

At the start of a race with 60 Lasers and approximately 15-18 knots wind, the race officer observes 4 boats on the course side of the starting line close to the pin end. 10 seconds after the starting signal the race committee signals an individual recall with flag X and one sound.

Case 79 states the following about the timing of individual recalls:

'No specific amount of time will apply in all circumstances, but in this rule it means a very short time. A race committee should signal 'Individual recall' within a very few seconds of the starting signal. Forty seconds is well beyond the limits of acceptability'.

Question 1

Is 10 seconds acceptable under the mentioned circumstances?

Answer 1

To recall boats individually, rule 29.1 requires the race committee to display flag X with one sound promptly after the starting signal. Promptly cannot be quantified. The acceptable time between the two signals may depend on various parameters such as the size of the fleet, the size and maneuverability of the boats, the length of the starting line and even the weather conditions. In the circumstances described in question 1, 10 seconds would not be promptly.

Question 2

If the answer to Question 1 is no, what would be the latest acceptable time for signaling?

Answer 2

See Answer 1

Question 3

If the answer to Question 1 is no, consider the following: Neither of the 4 identified boats return to start correctly. 2 of them request redress under rule 62.1(a) after racing. The protest committee finds in a hearing that the 2 boats are eligible for redress.

Would all 4 boats be entitled to redress although only 2 of them requested redress?

Answer 3

When the protest committee decides that the race committee acted improperly by failing to signal the individual recall promptly, the protest committee shall, according to rule 64.2, make as fair an arrangement as

G012 Q&A 2011-018

Pubblicata: 29 Agosto 2011

Situazione

Alla partenza di una regata di 60 laser con circa 15-18 nodi di vento, l'ufficiale di regata vede 4 barche dalla parte del percorso della linea di partenza vicine al termine della linea stessa. 10 secondi dopo il segnale di partenza il CdR segnala un richiamo individuale con la bandiera X e un suono. Il Caso 79 dice questo riguardo al tempo dei richiami individuali: 'Non si applica nessuna quantità specifica di tempo in ogni circostanza, ma in questa regola significa un tempo molto breve. Un CdR dovrebbe segnalare un 'richiamo individuale' entro pochissimi secondi dal segnale di partenza. Quaranta secondi è ben oltre il limite di accettabilità'.

Domanda 1

10 secondi sono accettabili per le circostanze menzionate?

Risposta 1

Per richiamare le barche individualmente, la regola 29.1 richiede che il CdR alzi la bandiera X con un suono prontamente dopo il segnale di partenza. Il tempo accettabile tra i due segnali può dipendere da vari fattori come la dimensione della flotta, la dimensione e la manovrabilità delle barche, la lunghezza della linea di partenza e perfino le condizioni del tempo. Nelle circostanze descritte nella domanda 1, 10 secondi non risponderebbero al 'prontamente'.

Domanda 2

Se la risposta alla domanda 1 è no, quale sarebbe stato il minimo tempo accettabile per il segnale?

Risposta 2

Vedi Domanda 3

Domanda 3

Se la risposta alla domanda 1 è no, si consideri quanto segue: Nessuna delle 4 barche identificate ritorna per partire correttamente. Due di esse chiedono riparazione per la regola 62.1(a) dopo la regata. Il CdP trova in un'udienza che le 2 barche hanno diritto a riparazione.

La riparazione dovrebbe essere data a tutte le 4 barche anche se solo 2 di esse l'hanno chiesta?

Risposta 3

Quando il CdP decide che il CdR ha agito impropriamente mancando di dare il segnale di richiamo individuale prontamente, il CdP deve, secondo la regola 64.2, fare delle disposizioni il più eque possibili per tutte le

<p>possible for all the boats affected, whether or not they asked for redress. However the protest committee shall determine individually for each of the boats if the rest of the conditions of rule 62.1 for giving redress are met.</p> <p>NOTE Guidance concerning race management 'best practices' of the application of rule 29.1 can be found in the ISAF Race Management Policies posted on the ISAF website.</p>	<p>barche coinvolte, che abbiano o meno chiesto riparazione. Tuttavia Il CdP dovrà determinare individualmente per ciascuna delle barche se le restanti condizioni della regola 62.1 per dare riparazione sono soddisfatte.</p> <p>NOTA Una guida sulle 'buone pratiche' di gestione della regata per l'applicazione della regola 29.1 possono essere trovate nel 'ISAF Race Management Policies' pubblicate nel sito web dell'ISAF.</p>
<p>J020 Q&A 2011-19 <i>Published: 10 October 2011</i> Situation In an event a boat lodged a request for redress within the protest time limit. The request for redress had no description nor any words or pictures/scribbles describing what the request was about. The request identified the class, the race number and stated: 'at the start of race 9'. Rule 60.1 distinguishes between a protest and a request for redress. According to rule 61.2 a protest shall be in writing and identify the incident. According to rule 62.2, a request for redress shall be in writing, but there is no requirement to identify the incident.</p> <p>Question 1 Is the above request a valid request for redress? Answer 1 No.</p> <p>Question 2 Shall a request for redress identify what the request is about? Answer 2 Yes. In order for a request for redress to be considered valid, it shall contain the basis of the boat's claim. Rule 62.1 makes it clear that a request for redress shall be based on a claim that a boat's scoring has been made significantly worse through no fault of her own. Rule 62.2 confirms that the request has to be in writing.</p>	<p>J020 Q&A 2011-19 <i>Pubblicata: 10 Ottobre 2011</i> Situazione In un evento una barca ha presentato una richiesta di riparazione entro il tempo limite per le proteste. La richiesta di riparazione non contiene descrizioni sia verbali che come disegni o schizzi del motivo della richiesta. La richiesta individua la classe, il numero della regata e dice: 'alla partenza della prova 9'. La regola 60.1 distingue una protesta da una richiesta di riparazione. Secondo la regola 61.2 una protesta deve essere scritta e identificare l'incidente. Per la regola 62.2 una richiesta di riparazione deve essere scritta, ma non c'è nessun obbligo di identificare l'incidente.</p> <p>Domanda1 La richiesta di cui sopra è una richiesta di riparazione valida? Risposta 1 No.</p> <p>Domanda 2 Una richiesta di riparazione deve identificare il motivo della richiesta? Risposta 2 Sì. Perché una richiesta di riparazione sia considerata valida deve contenere le basi del reclamo della barca. La regola 62.1 chiarifica che una richiesta di riparazione deve essere basata su un'affermazione che la classifica della barca è stata significativamente peggiorata non per colpa sua. La regola 62.2 conferma che la richiesta deve essere scritta.</p>

J021 Q&A 2011-020

Published: 22 October 2011

Question 1

Is an equipment inspector or measurer at an event a member of the race committee for that event?

Answer 1

Not normally. Equipment inspectors or event measurers are responsible for checking that the boats or the personal equipment used by competitors comply with the class rules. According to the Terminology in the Introduction to the Racing Rules of Sailing, 'Race committee' includes any person performing a race committee function. The race committee functions are stated in different rules in Part 7 (conduct races, publish written sailing instructions, score races, etc) and equipment inspection is not one of them. If however the equipment inspectors or event measurers were appointed by the race committee to conduct such responsibilities on behalf of the race committee, then they are members of the race committee.

Question 2

If the answer to Question 1 is yes, can the equipment inspector or the event measurer protest a boat under rule 60.2 without the need for the written report required by rule 78.3?

Answer 2

The equipment inspector or the event measurer can only protest the boat if the race committee delegates this responsibility to him or if the sailing instructions change rules 78.3 and 60.2 accordingly.

Question 3

The rules at an event require that a certificate is produced before a boat races. One boat does not produce a certificate, but the race committee receives a statement signed by the person in charge that a valid certificate exists and that it will be given to the race committee before the end of the event. The race committee does not receive the certificate in time. Can that boat be scored DSQ for all races without a protest as rule 78.2 indicates?

Answer 3

No. The race committee should protest the boat. Rule A5 lists the scoring actions the race committee may take without a hearing. An action

J021 Q&A 2011-020

Publicata: 22 Ottobre 2011

Domanda 1

Un ispettore delle attrezzature o uno stazzatore di un evento sono membri del CdR per quell'evento?

Risposta 1

Non normalmente. Gli ispettori per le attrezzature e gli ispettori sono responsabili per controllare che le barche o le attrezzature personali usate dai concorrenti soddisfino le regole di classe. Secondo la Terminologia nell'introduzione del Regolamento di Regata, 'Comitato di Regata' include qualsiasi persona che si occupi di una funzione del comitato di regata. Le funzioni del comitato di regata sono descritte in regole diverse della Parte 7 (conduzione delle regate, pubblicazione scritta delle istruzioni di regata, fare la classifica delle prove, ecc.) e il controllo delle attrezzature non è tra queste. Se tuttavia l'ispettore o lo stazzatore dell'evento sono stati nominati dal CdR per occuparsi di queste responsabilità per conto del CdR, allora sono membri del CdR.

Domanda 2

Se la risposta alla domanda 1 è sì, possono un ispettore o uno stazzatore protestare una barca per la regola 60.2 senza bisogno di un rapporto scritto richiesto dalla regola 78.3?

Risposta 2

L'ispettore o lo stazzatore dell'evento può solo protestare la barca se il CdR gli delega questa responsabilità o se le istruzioni cambiano la regola 78.3 o la 60.2 in tal senso.

Domanda 3

Le regole ad un evento richiedono che si produca un certificato prima di regatare. Una barca non presenta il certificato, ma il CdR riceve una dichiarazione scritta dal responsabile della barca che esiste un certificato valido e che questo sarà fornito al CdR prima della fine dell'evento. Il CdR non riceve il certificato in tempo. Può la barca essere classificata DSQ per tutte le prove senza una protesta come indicata dalla regola 78.2?

Risposta 3

No. Il CdR dovrebbe protestare la barca. La regola A5 elenca le decisioni di classifica che il CdR può prendere senza udienza. Una azione relativa

<p>under rule 78.2 is not in that list.</p>	<p>alla regola 78.2 non è in quell'elenco.</p>
<p>J022 Q&A 2011-021 <i>Published: 3 November 2011</i> Boat A delivers a protest form to the jury secretary, protesting boat B in race 7. Shortly after the form is delivered, the boat's representative returns and says it was race 8, not race 7 and wishes to amend the protest form. Question 1 Should the jury secretary permit the competitor to amend the form? Answer 1 Yes. However, the jury secretary should notify the protest committee of the details of any change to the protest form, the identity of the person who made the change, and the time when the change was made. Question 2 Does it matter if the protest time limit has expired or not? Answer 2 No. It is up the protest committee to decide on the validity of the protest.</p>	<p>J022 Q&A 2011-021 <i>Pubblicata: 3 Novembre 2011</i> La barca A presenta un modulo di protesta alla segreteria della giuria, protestando B nella prova 7. Poco dopo che il modulo è presentato il rappresentante della barca ritorna dicendo che era la prova 8 e non 7 e desidera correggere il modulo di protesta. Domanda 1 Il segretario della giuria dovrebbe permettere questa correzione? Risposta 1 Sì. Tuttavia il segretario della giuria dovrebbe notificare al CdP i dettagli di ogni correzione fatta sui moduli di protesta, l'identità di chi ha fatto le modifiche, e l'ora della correzione. Domanda 2 E' rilevante se il tempo limite per le proteste è scaduto? Risposta 2 No. E' compito del CdP decidere la validità della protesta.</p>

A001 Q&A 2011-022

Published: 28 November 2011

This Q&A replaces old Q&A A 001, withdrawn on 18 November 2011.

Situation

In a fleet race, Boat A adopts tactics that clearly interfere with and hinder Boat B's progress in the race. While using those tactics, boat A does not break any rule, except possibly rule 2.

Question

In which of the following circumstances would Boat A's tactics be considered unsportsmanlike and a breach of rule 2?

- (a) Boat A's tactics benefit her series result.
- (b) Boat A's tactics increase her chances of gaining selection for another event.
- (c) Boat A's tactics increase her chances of gaining selection to her national team.
- (d) Boat A and Boat C had agreed that they would both adopt tactics that benefited Boat C's series result.
- (e) Boat A was attempting to worsen Boat B's race or series score for reasons unconnected with sport.

Answer

In circumstances (a), (b) and (c), Boat A would be in compliance with recognised principles of sportsmanship and fair play because there is a sporting reason for her actions.

In circumstance (d), both Boat A and Boat C would clearly break rule 2. In addition, by receiving help prohibited by rule 41 from Boat A, Boat C would also break rule 41.

In circumstance (e) Boat A would break rule 2 because, with no good sporting reason, her actions would clearly break recognised principles of sportsmanship and fair play.

A001 Q&A 2011-022

Publicata: 28 Novembre 2011

Questa Q&A sostituisce la vecchia Q&A A001, ritirata il 18 Novembre 2011.

Situazione

In una regata di flotta, la barca A adotta tattiche che chiaramente interferiscono e ostacolano la navigazione della barca B durante la prova. Nell'usare queste tattiche la barca A non infrange alcuna regola, eccetto forse la regola 2.

Domanda

In quali di queste circostanze la tattica della barca A potrebbe essere considerata poco sportiva e violerebbe la regola 2?

- a) La tattica della barca A migliora i suoi risultati nella serie
- b) La tattica della barca A aumenta le sue possibilità di ottenere la selezione per un altro evento
- c) La tattica della barca A aumenta le sue possibilità di ottenere la selezione per la squadra nazionale
- d) Le barche A e C si sono accordate che avrebbero entrambe adottato tattiche per beneficiare i risultati della serie della barca C
- e) La barca A stava tentando di peggiorare il risultato della barca B nella prova o nella serie per ragioni non connesse con questo sport.

Risposta

Nelle circostanze a), b) e c), la barca A sarebbe conforme con i principi riconosciuti di sportività e correttezza perché c'è un motivo sportivo per la sua azione.

Nella circostanza d), entrambe le barche A e C chiaramente infrangono la regola 2. In aggiunta, nel ricevere aiuto proibito dalla regola 41 dalla barca A, la barca C violerebbe anche la regola 41.

Nella circostanza e) la barca A infrange la regola 2 perché, senza una buona ragione sportiva, la sua azione chiaramente viola principi riconosciuti di comportamento sportivo e di correttezza.

K 003 Q&A 2011-023

Published: 31 December 2011

Situation

Match racing. The windward mark and a replacement mark are both in the water. All race committee signals were made correctly and the procedures followed were as described in the sailing instructions.

Question 1

In one match, both boats rounded the wrong mark and neither boat protested. Should the race committee or the umpires take any action?

Answer 1

The umpires should take no action. The race committee may abandon the race under rule 32.1 if it considers fairness has been affected.

Note that ISAF Race Management Policy for Match Racing events recommends as best practice that 'A match will be abandoned if both boats in that match have rounded the incorrect mark, and the race management team is satisfied that neither boat intends to correct its error.'

If the race committee does not abandon the race and there is a protest, the facts of the case would be that although the boats sailed the same race, neither sailed the course as required in rule 28. The last sentence in rule 90.3(a) makes it clear that a race shall not be scored unless at least one boat sails the course in compliance with rule 28.1, so in case of a protest, the match will have to be abandoned.

Question 2

The situation is the same, but one of the boats touched the wrong buoy while rounding it. Should the umpires take any action?

Answer 2

The umpires should take no action. Rule 31 does not apply.

Question 3

During a match the two boats rounded different marks. Rule C6.1(b) says

K 003 Q&A 2011-023

Pubblicata: 31 Dicembre 2011

Situazione

Match racing. La boa di bolina e quella sostitutiva sono entrambe in acqua. Tutti i segnali del Comitato sono stati fatti correttamente e le procedure seguite sono quelle descritte nelle istruzioni di regata.

Domanda 1

In un match entrambe le barche hanno girato la boa sbagliata e nessuna ha protestato. Il CdR o gli arbitri dovrebbero iniziare qualche azione?

Risposta 1

Gli arbitri non dovrebbero prendere iniziative. Il CdR può annullare la regata secondo la regola 32.1 se considera che la correttezza sia stata influenzata. Notare che la Normativa di Conduzione della Regata dell'ISAF per gli eventi di Match Racing raccomanda come miglior pratica che 'Un match potrà essere annullato se entrambe le barche in un match hanno girato la boa sbagliata, e il CdR si rende conto che nessuna di esse intende correggere il proprio errore'.

Se il CdR non annulla la prova e c'è una protesta, i fatti accertati per il caso sarebbero che anche se le barche hanno fatto la stessa regata, nessuna ha compiuto il percorso come richiesto dalla regola 28. L'ultima frase nella regola 90.3(a) chiarisce che una regata non può essere classificata a meno che almeno una barca non abbia compiuto il percorso in accordo con la regola 28.1, così, in caso di protesta, il match dovrebbe essere annullato.

Domanda 2

La situazione è la stessa, ma una barca tocca la boa sbagliata mentre la gira. Gli arbitri dovrebbero prendere qualche iniziativa?

Risposta 2

Gli arbitri non dovrebbero fare nulla. Non si applica la regola 31.

Domanda 3

Durante un match le due barche hanno girato boe differenti. La regola

that a boat may protest by displaying a red flag 'as soon as possible after the incident'. When must the red flag be displayed:

- a) as soon as possible after rounding the mark, or
- b) as soon as possible after the boat crosses the finishing line?

Answer 3

The red flag should be accepted both if displayed as soon as possible after the boat rounds the wrong mark and if displayed as soon as possible after the boat finishes - or anytime in between. Case 112 refers.

C6.1(b) dice che una barca può protestare mostrando una bandiera rossa 'appena possibile dopo l'incidente'. Quando dovrebbe essere esposta la bandiera rossa?

- a) Appena possibile dopo aver girato la boa, o
- b) Appena possibile dopo aver passato la linea di arrivo?

Risposta 3

La bandiera rossa dovrebbe essere accettata sia se viene esposta appena possibile dopo che la barca ha girato la boa sbagliata che se viene esposta appena possibile dopo che la barca è arrivata, o in ogni momento tra questi due eventi. Vedi il Caso 112.

J 023 Q&A 2011-024

Published: 31 December 2011

Situation 1

At a leeward mark A did not give mark-room to B and caused B to touch the mark. B protested A and took a one-turn penalty. While B took the penalty many boats passed her. When B came ashore after the race she signed the required acknowledgement form. In the hearing B requested redress for the lost places and A was disqualified for not giving mark-room.

Question 1

Is B eligible for redress?

Answer 1

No, the requirements for giving redress set in rule 62.1 are not fulfilled.

Situation 2

The situation is the same as in Situation 1 except that the scoring penalty applied and one-turn and two-turns penalties were not available. B took a scoring penalty at the time of the incident by flying her yellow flag and subsequently fulfilled all other requirements in rule 44.3(c). In the hearing B requested redress and A was disqualified for not giving mark-room.

Question 2

Is B eligible for redress?

Answer 2

No, see answer 1. Furthermore, once a boat has taken a scoring penalty this cannot be undone.

Question 3

If the answers question 1 and 2 are different, why?

Answer 3

N/A

J 023 Q&A 2011-024

Pubblicata: 31 Dicembre 2011

Situazione 1

Alla boa di poppa A non dà spazio alla boa a B e costringe B a toccare la boa. B protesta A e fa un giro di penalità. Mentre B compie la penalità molte barche lo passano. Quando B torna a terra compila il modulo della penalità come richiesto. Durante l'udienza B chiede riparazione per i posti perduti ed A viene squalificata per non aver dato spazio alla boa.

Domanda 1

B ha diritto a riparazione?

Risposta 1

No, le richieste della regola 62.1 per dare riparazione non sono soddisfatte.

Situazione 2

La situazione è la stessa come nel punto 1 eccetto che si applica la penalizzazione del punteggio e le penalizzazioni di un giro o due giri non si applicano. B prende la penalizzazione del punteggio al momento dell'incidente esponendo la bandiera gialla e poi soddisfacendo tutte le altre richieste della regola 44.3(c). Nell'udienza B chiede riparazione ed A viene squalificata per non aver dato spazio alla boa.

Domanda 2

B ha diritto a riparazione?

Risposta 2

No, vedi la risposta 1. Per di più una volta che una barca ha preso una penalità di punteggio questa non può essere cancellata.

Domanda 3

Se le risposte alle domande 1 e 2 fossero diverse, perché lo sono?

Risposta 3

N/A

M 013 Q&A 2011-025

Published: 9 January 2012

Situation

The rulebook for an ISAF International Class includes a document called 'Rules of Conduct for Conducting National and International Championship Regattas' with a list of rules for running important regattas. This document includes a rule that says, 'A sustained wind variation of 20 degrees or more from the posted bearing during the first leg of a race shall result in that race to be abandoned and re-sailed, or abandoned'.

Question 1

Can this rule be considered as a Class Rule?

Answer 1

No. The Definitions in the beginning of the ISAF Regulations make it clear that Class Rules are defined in the Equipment Rules of Sailing (ERS). The introduction to the ERS lists Class Rules as limited to rules about equipment, namely the boat, including its equipment, and the personal equipment, and ERS rule C2.1 defines Class Rules and confirms this limitation.

Question 2

When listed under Rules in the notice of race and sailing instructions, could this document be considered as 'any other document that govern the event'? (See Definition Rules.)

Answer 2

Yes, provided it complies with the requirements of rule J1.1(3).

Question 3

Assuming the answers to Q1 and/or Q2 are yes, does this rule change rule 32, and is it therefore an invalid racing rule change under rule 86.1?

Answer

M 013 Q&A 2011-025

Pubblicata: 9 Gennaio 2012

Situazione

Il regolamento di una Classe Internazionale ISAF include un documento chiamato 'Regole per gestire regate di campionato nazionale ed internazionale' con un elenco di regole per la conduzione regate importanti. Questo documento include una regola che dice, 'Una variazione di vento costante di 20 gradi o più durante il primo lato del percorso, rispetto alla direzione indicata, dovrà esser motivo di annullamento e di ripetizione della prova o di annullamento della stessa'.

Domanda 1

Questa può essere considerata una regola di classe?

Risposta 1

No. Le definizioni all'inizio del Regolamento ISAF indicano chiaramente che le Regole di Classe sono definite nel Regolamento Velico per le Attrezzature (ESR). L'introduzione alle 'ESR' dicono che le Regole di Classe sono limitate a regolare le attrezzature, cioè la barca e il suo equipaggiamento, e quello delle persone, e la regola ESR c2.1 definisce le Regole di Classe e conferma questo limite.

Domanda 2

Quando questo documento venisse elencato tra le Regole nel bando nelle istruzioni di regata, potrebbe essere considerato come 'ogni altro documento che governa l'evento'? (vedi definizione di Regole).

Risposta 2

Sì, purché si conformi con le richieste della regola J1.1(3).

Domanda 3

Supponendo che le risposte alle domande 1 e 2 siano sì, questa regola cambia la regola 32, e quindi è una modifica non permessa secondo la regola 86.1?

Risposta 3

Rule 32 is a rule of Part 3. Rule 86.1(b) does not prohibit changes to rules of Part 3 in the sailing instructions, provided the sailing instructions refers specifically to the rule changed and states the change.

Question 4

When establishing whether not abandoning a race after a big wind shift on the first leg constituted an improper action or omission by the RC, does it make any difference whether this rule is a class rule, a 'championship rule', a sailing instruction or a published race management policy for the event?

Answer 4

If the requirement to abandon the race is not a rule as per the definition, the race committee may act in accordance with rule 32.1 which gives it the option to abandon or not. If the requirement is a rule, then ignoring that rule constitutes an improper action. However, in order to grant redress the protest committee shall consider whether all the other requirements in rule 62.1 are met.

Question 5

What is the best way to enforce a criterion for abandoning a race because of a wind shift or a change in wind strength?

Answer 5

By making it a rule as per the definition.

La regola 32 è una regola della Parte 3. La regola 86.1(b) non impedisce modifiche delle regole della Parte 3 nelle istruzioni di regata, purché le istruzioni citino specificatamente la regola cambiata e stabiliscano la modifica.

Domanda 4

Nello stabilire se annullare una prova dopo un notevole salto di vento nel primo lato costituiva una azione impropria del CdR, fa differenza se questa regola è una regola di classe, una 'regola del campionato', una istruzione di regata o una linea di condotta pubblicata dal comitato di regata per l'evento?

Risposta 4

Se il requisito di annullare la regata non è una regola secondo le definizioni, il CdR può agire in accordo con la regola 32.1 che gli dà la possibilità di annullare o meno. Se il requisito è una regola, allora ignorarla costituisce una azione impropria del CdR. Tuttavia, per dare riparazione, il comitato delle proteste dovrà considerare se gli altri requisiti secondo la regola 62.1 sono soddisfatti.

Domanda 5

Qual è il modo migliore per applicare un criterio di annullamento di una prova nel caso di un salto di vento o di un cambiamento nella forza del vento?

Risposta 5

Renderla una regola secondo le definizioni.

G 013 Q&A 2011-026

Published: 9 January 2012

Situation

The sailing instructions has a Mark 1 time limit and also states 'If no boat has passed Mark 1 within the Mark 1 time limit, the race will be abandoned.' Even though no boat passed Mark 1 within the time limit, the race committee did not abandon the race. Some boats requested redress under rule 62.1(a).

Question 1

When deciding the request for redress in this situation, may the protest committee reach the conclusion that the finishing positions of one or more boats have, or may have, been made significantly worse?

Answer 1

If a boat stopped racing when the time limit expired, either permanently or temporarily, losing out to boats that continued to race, she has a claim that her score was made significantly worse because of the omission of the race committee. If a boat continued racing, and finished, but scored badly, it will not have been the race committee's failure to abandon that caused her poor score in the race.

However, she may have a claim that it affected her series score, if she can show that her series score would have been better if the race had been abandoned.

Question 2

Considering that all boats have a finishing position, may the protest committee conclude that the 'through no fault of her own' requirement was not met?

Answer 2

It is unlikely that a boat would be at fault. It would not be a fault to continue to race in the absence of an abandonment signal. Equally, it would not be a fault to stop racing when it is clear that no boat had reached the windward mark when the time limit expired.

G 013 Q&A 2011-026

Pubblicata: 9 Gennaio 2012

Situazione

Le istruzioni di regata pongono un tempo limite per la boa 1 e dicono anche 'Se nessuna imbarcazione ha passato la boa 1 entro il tempo limite, la prova sarà annullata'. Anche se nessuna barca ha girato la boa 1 entro il tempo stabilito, il CdR non ha annullato la prova. Alcune barche hanno chiesto riparazione secondo la regola 62.1(a).

Domanda 1

Nel decidere la richiesta di riparazione in questa situazione, può un CdP arrivare alla conclusione che le posizioni in classifica di una o più barche sono, o possono essere, significativamente peggiorate?

Risposta 1

Se una barca si è fermata allo scadere del tempo limite, sia temporaneamente che definitivamente, perdendo posizioni rispetto a barche che hanno continuato a regatare, essa ha una motivazione per dire che la sua classifica è stata significativamente peggiorata a causa di una omissione del CdR. Se una barca ha continuato a regatare, è arrivata, ma mal classificata, non sarà stata l'errore del CdR di non aver annullato la prova che ha causato la sua brutta classifica.

Tuttavia, essa potrebbe reclamare che questo ha influito sulla sua classifica nella serie, se potesse dimostrare che questa sarebbe stata migliore se la regata fosse stata annullata.

Domanda 2

Considerando che tutte le barche hanno una posizione di arrivo, può il CdP concludere che il requisito 'non per sua colpa' non è stato soddisfatto?

Risposta 2

E' improbabile che una barca sia colpevole. Non sarebbe stata una colpa continuare la regata in assenza di un segnale di annullamento. Egualmente non sarebbe stata una colpa finir di regatare quando fosse stato chiaro che nessuna barca poteva raggiungere la boa di bolina alla

Question 3

May the protest committee decide that the fairest arrangement possible for all boats is to let the result stand?

Answer 3

If the boats continued racing, and there were no claims based on series scores, then the result should stand. This is because there would be no ground for redress, because no boat has had her score made worse by the omission of the race committee. If on the other hand any boat lost significant places as a result of stopping racing when the time limit expired, then it is unlikely that letting the result stand would be the fairest arrangement for all boats.

Question 4

Assuming pumping was permitted and a boat requesting redress had briefly stopped pumping when the time limit expired, expecting the race to be abandoned, and then resumed pumping when he realized the race was not abandoned. Assuming the boat rounded Mark 1 in 4th place and finished in 2nd place; would the boat be entitled to redress?

Answer 4

No. The boat's score was not worsened as a result of her deciding to stop pumping, unless (which is unlikely) she could show that she would have come first if she had continued to pump.

Question 5

The situation is the same as in Question 4. Another boat had briefly stopped pumping, and boats that did not stop pumping gained distance on this boat. The boat's position in the race at Mark 1 was the same as the boat's finishing position; would the boat be entitled to redress?

scadenza del tempo limite.

Domanda 3

Potrebbe il CdP decidere che l'accomodamento più equo possibile per tutte le barche è di lasciare i risultati come sono?

Risposta 3

Se le barche hanno continuato a regatare e non c'è nessun reclamo relativo alle classifiche della serie, allora i risultati possono restare invariati. Questo perché non ci sarebbe alcun motivo per dare riparazione, poiché nessuna imbarcazione ha peggiorato la sua classifica a causa dell'omissione del CdR. Se d'altra parte qualche barca ha perso significative posizioni per aver cessato di regatare alla scadenza del tempo limite, allora è improbabile che lasciare i risultati come sono sia l'accomodamento più equo possibile.

Domanda 4

Assumiamo che fosse possibile pompare e che la barca che chiede riparazione avesse smesso brevemente di pompare alla scadenza del tempo limite, aspettandosi l'annullamento della regata, e poi ricominciando a pompare quando si fosse resa conto che la regata non sarebbe stata annullata. Se la barca avesse girato la boa 1 in quarta posizione e fosse seconda all'arrivo, avrebbe diritto a riparazione?

Risposta 4

No. La classifica della barca non è stata peggiorata come risultato della sua decisione di smettere di pompare, a meno che (cosa improbabile) essa non potesse dimostrare che sarebbe arrivata prima se avesse continuato a pompare.

Domanda 5

La situazione è la stessa come nella Domanda 4. Un'altra barca aveva smesso brevemente di pompare e le barche che non lo avevano fatto avevano guadagnato spazio su questa barca. La posizione delle barche in regata alla boa 1 era la stessa di quella all'arrivo; la barca avrebbe diritto a riparazione?

Answer 5

No. Her score was not worsened as a result of her deciding to stop pumping, unless (which is unlikely) she could show that she would have had a significantly better score if she had continued to pump.

Risposta 5

No. La sua classifica non è stata peggiorata dalla sua decisione di smettere di pompare, a meno che (cosa improbabile) essa non potesse dimostrare che avrebbe avuto una classifica significativamente migliore se avesse continuato a pompare.

M014 Q&A 2011-027

Published: 21 January 2012

Question 1

Considering the use of the three verbs 'to leave, to round and to pass' in rules 18.1, 18.5(b), 19.2(a), 19.2(c) and the definition Fetching, what are the interpretations of these three actions as used in these rules?

Answer 1

Leaving, rounding and passing are not defined terms and so the last sentence of Introduction; Terminology applies - the terms are used 'in the sense ordinarily understood in nautical or general use'.

Question 2

When is a boat passing a mark and when is a boat rounding it?

Answer 2

See answer 1

Question 3

A boat is sailing close-hauled on starboard tack on starboard layline to the windward mark (Mark 1) and has to continue sailing close-hauled to fetch the offset mark (Mark 1A). When the boat is at the windward mark (and continues close-hauled on starboard tack) - is she then rounding Mark 1 or is she passing Mark 1?

Answer 3

She is passing Mark 1, even though for the purpose of rule 28.1 she will be rounding it.

M 014 Q&A 2011-027

Pubblicata: 21 Gennaio 2012

Domanda 1

Se si considera l'uso dei tre verbi 'lasciare, girare e passare' nella regola 18.1, 18.5(b), 19.2(c) e la definizione Raggiungere, come si devono interpretare queste tre azioni nel contesto di queste regole?

Risposta 1

Lasciare, girare e passare non sono termini definiti e quindi si applica l'ultimo capoverso del paragrafo Terminologia nell'Introduzione: '...altri termini sono usati nel senso comunemente inteso nell'uso nautico o generale.'

Domanda 2

Quand'è che una barca sta passando una boa, e quando, la sta girando?

Risposta 2

Vedi la risposta 1

Domanda 3

Una barca sta navigando di bolina stretta mure a dritta sulla layline di dritta verso la boa al vento (Boa 1) e deve continuare a navigare di bolina stretta per raggiungere la boa di disimpegno (Boa 1A). Quando la barca è alla boa di bolina (e continua di bolina mure a dritta) sta girando o passando la Boa 1?

Risposta 3

Sta passando la Boa 1, anche se per gli scopi della regola 28.1 la sta girando.

Question 4

What are the fundamentals of the difference between rules 18.5 (a) and 18.5 (b) with regard to rules 15 and 16?

Answer 4

When a boat entitled to mark-room is sailing to the mark, she must comply with rules 15 and 16.

However, sometimes complying with these rules means that the boat entitled to mark-room will not be able to actually round the mark. This is why rule 18.5(b), contrary to rule 18.5(a), provides for exoneration for a boat entitled to mark-room that breaks either of those rules while rounding the mark on her proper course.

Domanda 4

Qual è la differenza fondamentale tra la regola 18.5(a) e la 18.5(b) relativamente alle regole 15 e 16?

Risposta 4

Quando una barca con diritto a spazio alla boa naviga verso la boa, deve soddisfare alle regole 15 e 16.

Tuttavia, qualche volta conformarsi a queste regole significa che la barca con diritto di spazio alla boa non riesce effettivamente a girare la boa. Questo è il motivo per cui la regola 18.5(b), diversamente dalla 18.5(a), prevede l'esonero per una barca con diritto a spazio alla boa che infrange una di queste regole mentre gira la boa rimanendo sulla sua giusta rotta.

B 024 Q&A 2011-028

Published: 16 July 2012

Situation 1

In a fleet race with 10 knots wind, two one-design boats, S and P are approaching each other on close-hauled courses on opposite tacks. P, thinking she can cross ahead of S, does not change course or speed and there is contact between S's bow and P's starboard quarter, about 20cms from P's stern, causing damage. S had the opportunity to bear away earlier to avoid contact, but S thought P was going to cross and did not alter course before the contact occurred.

Question 1

Did S break rule 14?

Answer 1

In this situation P made an erroneous judgment that she would cross in from of S, thereby breaking rules 10 and 14.

Rule 14 requires a boat, including a right-of-way boat, to avoid contact if reasonably possible. In the described situation it was reasonably possible for S to avoid contact. However, rule 14(b) also states that a right-of-way boat does not need to act to avoid contact until it is 'clear' that the other boat is not keeping clear.

Once it became clear to S that P was not going to tack, S was obliged under rule 14 to assess whether there was a likelihood of contact or whether P was 'clearly' keeping clear. In the situation described, S made a miscalculation when assuming there would not be contact. S therefore broke rule 14, as it would have been reasonably possible for her to change course in the last moment to avoid the contact.

ISAF Case 50 states as a general principle: 'When the committee finds that S did change course and that there was reasonable doubt that P could have crossed ahead of S if S had not changed course, then P should be disqualified.'

Situation 2

The situation is the same, but just before the contact occurs, S tries to

B 024 Q&A 2011-028

Pubblicata: 16 luglio 2012

Situazione 1

In una regata di flotta, con 10 nodi di vento, due barche monotipi, S e P sono in rotta convergente di bolina stretta su mure opposte. P, pensando di poter passare di fronte ad S, non modifica né la sua rotta né la velocità ed avviene un contatto tra la prua di S e il giardinetto di dritta di P, a circa 20 cm dalla poppa di P, con danni. S aveva la possibilità di poggiare prima del contatto per evitarlo, ma S pensava che P potesse passare e non aveva modificato la sua rotta prima del contatto.

Domanda 1

S ha infranto la regola 14?

Risposta 1

In questa situazione P ha commesso una valutazione sbagliata di poter passare davanti ad S e quindi ha infranto le regole 10 e 14.

La regola 14 richiede che una barca, compresa anche quella con diritto di rotta, eviti il contatto, quando ragionevolmente possibile. Nella situazione descritta, era ragionevolmente possibile per S evitare il contatto. Tuttavia la regola 14(b) stabilisce anche che una barca con diritto di rotta non ha bisogno di agire per evitare il contatto finché non sia chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta.

Una volta che è stato evidente per S che P non avrebbe virato, S era obbligata, per la regola 14, a stabilire se ci fosse probabilità di un contatto o se P si sarebbe 'chiaramente' tenuta discosta. Nella situazione descritta, S ha fatto un calcolo sbagliato assumendo che non ci sarebbe stato un contatto, e non era ragionevolmente possibile per essa modificare la rotta all'ultimo momento per evitare il contatto.

Il Caso ISAF 50 stabilisce un principio generale: 'Quando il comitato accerta che S ha modificato la sua rotta e che c'era un ragionevole dubbio che P sarebbe passato a prua di S se S non avesse cambiato rotta, allora P dovrebbe essere squalificato.'

Situazione 2

La situazione è la stessa, ma proprio prima che il contatto avvenga, S

avoid P by bearing away slightly, however S misjudges the maneuver.

Question 2

Did S break rule 14?

Answer 2

In this situation P made an erroneous judgment that she would cross ahead of S, thereby breaking rules 10 and 14. Although S made an attempt to avoid the collision, she too made an erroneous judgment in regard to rule 14 and whether P would keep clear. Once it became clear to S that P was not going to keep clear, S needed to commence her maneuver in such time as to avoid the collision.

S could easily make a judgment as to how much to bear away and she had the opportunity, but misjudged it.

Under the Racing Rules of Sailing, misjudgments or poor seamanship does not normally in itself excuse a boat from complying with its obligations.

Since neither boat took a penalty, the decision of the protest committee should have been to score both boats DSQ.

tenta di evitare P poggiando leggermente, tuttavia S giudica male la manovra.

Domanda 2

S ha infranto la regola 14?

Risposta 2

In questa situazione P ha fatto una erronea valutazione che sarebbe passato a prua di S, infrangendo così le regole 10 e 14. Anche se S ha tentato di evitare la collisione, ha comunque fatto una valutazione sbagliata relativamente alla regola 14 e se P si sarebbe tenuto discosto. Quando è stato chiaro per S che P non si stava tenendo discosto, S doveva iniziare la sua manovra in modo tale da evitare la collisione. S poteva facilmente giudicare quanto poggiare e ne aveva anche la possibilità, ma ha sbagliato la valutazione.

Secondo il Regolamento, un errore di giudizio o poca arte marinaresca non scusano normalmente una barca dall'attenersi ai suoi obblighi. Poiché nessuna delle due barche ha preso una penalità, la decisione del Comitato delle Proteste dovrebbe essere di classificare entrambe le barche DSQ.

F012 Q&A 2012-001

Published: 12 February 2012

Situation

The sailing instructions at an event stated a time limit for the boats to finish 'after the first boat sails the course and finishes'. The race was started with black flag as preparatory signal. Boat A was over the line before and at the moment of the starting signal. Boat B was in the triangle described in rule 30.3 within the last minute before the start, but was entirely on the pre-start side of the starting line at the moment of the start. Boat A finished the race in 1st position and boat B finished in 2nd.

Question 1

Neither boat complied with rule 30.3 and were consequently disqualified. Should their scoring abbreviation be BFD as provided in rule A11?

Answer 1

Yes. The correct scoring abbreviation for both boats is BFD. The rules do not provide for a different scoring abbreviation for a boat both breaking rule 30.3 and not complying with the definition Start.

Question 2

As boat A did not comply with the definition Start, should her scoring abbreviation therefore be OCS as provided in rule A 4.2?

Answer 2

No. See answer 1.

Question 3

Will the finishing time of either boat A or boat B trigger the start of the time limit for boats finishing after the first boat that sailed the course and finished?

F 012 Q&A 2012-001

Pubblicata: 12 Febbraio 2012

Situazione

Le istruzioni di regata ad un evento stabilivano un tempo limite di arrivo per le barche 'dopo che la prima imbarcazione ha compiuto il percorso ed è arrivata'. La regata è partita con bandiera nera come segnale preparatorio. La barca A era oltre la linea di partenza prima e anche al segnale di partenza. La barca B era nel triangolo descritto nella regola 30.3 durante l'ultimo minuto prima della partenza ma interamente nel lato di pre-partenza al momento del segnale di partenza. La barca A finiva la regata in prima posizione e la barca B in seconda.

Domanda 1

Nessuna delle due barche ha rispettato la regola 30.3 e sono quindi state squalificate. L'abbreviazione nella loro classifica dovrebbe essere BFD come previsto nella regola A11?

Risposta 1

Sì. La corretta abbreviazione in classifica per entrambe è BFD. Le regole non prevedono una abbreviazione differente in classifica per una barca che contemporaneamente infrange la regola 30.3 e non adempie alla definizione di Partenza.

Domanda 2

Poiché la barca A non si è attenuta alla definizione di Partenza dovrebbe essere classificata con l'abbreviazione OCS come previsto dalla regola A4.2?

Risposta 2

No. Vedi la Risposta 1.

Domanda 3

Sarà l'ora di arrivo della barca A o della B ad essere considerato il punto di inizio del tempo limite per le barche che terminano dopo che la prima ha compiuto il percorso ed è arrivata?

Answer 3

Boat B will trigger the start of the time limit as she has complied with the definition Start and with rule 28.1.

Question 4

When rule 30.3 applies, should the race committee score all boats that break this rule using BFD, or should they distinguish between boats that are in the triangle in the minute before the start and boats that are actually on the course side of the starting line at the start?

Answer 4

Any boat that breaks rule 30.3 should be scored BFD. See answer 1.

Question 5

Is it compulsory to comply with rule 90.3?

Answer 5

Yes. Rule 90.3 is in part 7 of the Racing Rules of Sailing. Neither sailing instructions nor national prescriptions can change a rule of part 7. If one boat sails the course in compliance with rule 28.1 and finishes within the time limit, the race shall be scored even if this boat was scored BFD.

Risposta 3

L'arrivo della barca B darà inizio al tempo limite poiché essa ha rispettato la definizione di Partenza e la regola 28.1.

Domanda 4

Quando si applica la regola 30.3, il Comitato di Regata deve classificare BFD tutte le barche che hanno infranto questa regola, o deve distinguere tra le barche che sono nel triangolo durante l'ultimo minuto prima della partenza e le barche che sono effettivamente dalla parte del percorso al momento della partenza?

Risposta 4

Qualsiasi barca che infranga la regola 30.3 dovrebbe essere classificata BFD. Vedi la risposta 1

Domanda 5

E' obbligatorio rispettare la regola 90.3?

Risposta 5

Si. La regola 90.3 è nella Parte 7 del Regolamento. Né le istruzioni di regata né le prescrizioni nazionali possono modificare una regola della parte 7. Se un'imbarcazione compie il percorso in accordo con la regola 28.1 e termina entro il tempo limite, la prova deve avere una classifica anche se la barca viene classificata BFD.

L010 Q&A 2012-002

Published: 19 March 2012

Situation

A series of races is conducted using the IRC rating rules. After the regatta has started, the IRC rating certificate for a boat is found to be defective due to an error made by the Rating Authority.

The certificate is therefore invalidated. During a hearing, the protest committee finds as a fact that the owner of the boat could not have reasonably been aware of the error in the rating certificate.

IRC rule 10.3 states:

'A boat whose certificate is invalidated as a result of an error or omission by a Rule Authority or by the Rating Authority, of which the boat could not reasonably have been aware, may be penalised at the discretion of the protest committee. Additionally, a protest committee may order that races scored using the invalidated certificate shall be re-scored using the corrected TCC.'

ISAF Case 57 states (in part):

'When a valid certificate is found to be defective, it may be withdrawn by the authority that issued it, but no retrospective action may be taken in regard to a completed series or any completed races in a series that is still in progress. Thus, when a current, properly authenticated certificate has been presented in good faith and a race or series has been completed, the results of that race or series must stand, even though at a later date the certificate is withdrawn.'

Question 1

IRC rule 10.3 permits a boat to be penalized and races to be re-scored retrospectively under certain circumstances. This is in conflict with the principles stated in ISAF Case 57. Is IRC rule 10.3 invalid or may a class

L 010 Q&A 2012-002

Pubblicata: 19 Marzo 2012

Situazione

Una serie di regate vengono condotte con le regole di rating IRC. Dopo che la regata è iniziata si scopre che il certificato di rating di una barca è inesatto a causa di un errore fatto dall'Autorità di rating.

Quindi il certificato viene invalidato. Durante un'udienza, il comitato per le proteste accerta il fatto che il proprietario dell'imbarcazione non poteva ragionevolmente essere a conoscenza dell'errore nel certificato di rating.

La regola 10.3 IRC stabilisce:

'Una barca il cui certificato è invalido per un errore od omissione di un'Autorità Regolatoria o dell'Autorità di Rating, di cui la barca non poteva ragionevolmente essere a conoscenza, può essere penalizzata a discrezione del comitato per le proteste. In aggiunta, un comitato per le proteste può ordinare che le prove classificate usando un certificato invalido debbano essere riclassificate usando il corretto TCC.'

Il Caso ISAF 57 stabilisce (in parte):

Quando si scopre che un certificato valido è invece errato, può essere ritirato dall'autorità che lo ha emesso, ma nessuna azione retrospettiva può essere presa relativamente a serie completate o a prove concluse di una serie ancora in corso. In questo modo quando un certificato, in corso di validità e propriamente autentificato, viene presentato in buona fede, e una prova o serie è stata completata, i risultati da quella prova o serie devono essere confermati, anche se in seguito il certificato viene ritirato.'

Domanda 1

La regola IRC 10.3 permette che una barca sia penalizzata e le prove riclassificate retrospettivamente in certe circostanze. Questo è in conflitto con i principi stabiliti nel Caso ISAF 57. La regola IRC 10.3 si deve

or rating rule take precedence over a principle established by an ISAF case?

Answer 1

An ISAF Case interprets the RRS. When the RRS are changed, an ISAF Case may no longer be applicable. In this case the class rules incorporate a provision for penalization at the discretion of a protest committee, as permitted by rule 64.1(a), which makes Case 57 inapplicable in this situation. There is no mechanism to explicitly state that an ISAF Case does not apply.

Note however that a protest committee's power to rescore is limited to a race or event for which that event's organizing authority or race committee appoints it.

Question 2

If IRC rule 10.3 is valid, under what circumstances might it be appropriate for the protest committee to penalize a boat under IRC rule 10.3 when she appears to have broken no rule?

Answer 2

Due to the Rating Authority's error the boat's certificate was invalidated, therefore the boat sailed with an invalid rating certificate and did break rule 78.1. However, the wording in IRC Rule 10.3 gives the protest committee the widest possible discretion. The 'some other penalty' in rule 64.1 (a) includes the option of imposing no penalty. In most circumstances when IRC Rule 10.3 is applicable, this would very probably be appropriate, but it gives the protest committee freedom to act in all the circumstances they might be faced with. !

Question 3

If IRC rule 10.3 is valid, is a re-scoring under the 2nd sentence of the rule conditional on the boat being penalized under the 1st sentence of the rule? That is, can races be re-scored without the boat having been penalized?

considerare invalida o una regola di classe o di rating può avere la precedenza su un principio stabilito da un Caso ISAF?

Risposta 1

Un Caso ISAF interpreta il Regolamento. Quando il Regolamento cambia un Caso ISAF potrebbe non più essere applicabile. In questo caso le regole di classe contengono una clausola per la penalizzazione a discrezione del comitato per le proteste, come permesso dalla regola 64.1(a), che rende il Caso 57 non applicabile in questa situazione. Non esiste alcun meccanismo per stabilire esplicitamente che un Caso ISAF non si applica.

Si deve notare tuttavia che la possibilità per un comitato per le proteste di riclassificazione è limitato ad una prova o un evento per il quale è stato nominato dall'Autorità Organizzatrice o dal Comitato di Regata.

Domanda 2

Se la regola IRC 10.3 è valida, in quali circostanze il comitato per le proteste potrebbe giustamente penalizzare una barca per questa regola quando risulta che non abbia infranto alcuna regola?

Risposta 2

A causa dell'errore dell'Autorità di rating il certificato della barca non è valido, perciò la barca ha regatato con un certificato non valido ed ha effettivamente infranto la regola 78.1. Tuttavia il testo della regola IRC 10.3 dà al comitato per le proteste la più ampia discrezione. Il termine 'qualche altra penalità' nella regola 64.1(a) comprende anche l'opzione di non dare penalità. Nella maggior parte dei casi in cui si applica la regola IRC 10.3 questa è probabilmente la scelta più appropriata, comunque viene data libertà al comitato per le proteste di agire in relazione a tutte le circostanze che si possano presentare.

Domanda 3

Se la regola IRC 10.3 è valida, la riclassificazione, citata nel secondo capoverso della regola è condizionata al fatto che la barca sia penalizzata secondo il primo capoverso della regola? Cioè, possono le prove essere riclassificate senza che la barca venga penalizzata?

Answer 3

The second sentence of IRC Rule 10.3 starts with the word Additionally. Therefore it is a part of the options available for the protest committee and, with the wording of the first sentence, rescoring could be done also when no penalty is given to the boat in question.

Risposta 3

Il secondo capoverso della regola IRC 10.3 inizia con la frase 'In aggiunta'. Perciò è una parte delle opzioni disponibili per il comitato delle proteste e, tenendo conto del testo del primo capoverso, la riclassificazione potrebbe anche essere fatta quando nessuna penalità viene data alla barca in oggetto.

J 024 Q&A 2012-003

Published: 9 May 2012

Situation

The protest committee is formed of just one member who is also the race officer. There is a request for redress under rule 62.1(a) and the protest committee conducts a hearing and makes a decision.

The preamble of appendix M states: 'This appendix is advisory only' and in M2 states 'BEFORE THE HEARING, make sure that

- no member of the protest committee is an interested party. Ask the parties whether they object to any member. When redress is requested under rule 62.1(a), a member of the race committee should not be a member of the protest committee.'

Question 1

Should appendix M be considered a rule and therefore prevent this protest committee/race officer to conduct a hearing under rule 62.1(a)?

Answer 1

Appendix M is not a rule. As the title and the preamble state, it includes recommendations for protest committees and it is advisory. However, what appendix M describes is best practice and should be followed as closely as possible

Question 2

Would this protest committee/race officer be considered an interested party?

Answer 2

The race officer should not be considered an interested party by reason of being a member of the race committee. However, in a hearing under rule 62.1(a) when the request for redress is based on an alleged race committee error or omission, the race committee is a party (see definition Party). Therefore, it is advisable not to include the race officer in the protest committee as the sailors requesting redress will not perceive as fair having the other party deciding the case.

J 024 Q&A 2012-003

Pubblicata: 9 Maggio 2012

Situazione

Il Comitato delle Proteste è formato solamente da un membro che è anche UdR del comitato di Regata. C'è una richiesta di riparazione per la regola 62.1(a) e il CdP conduce un'udienza e prende una decisione.

Il preambolo dell'Appendice M stabilisce: 'Questa Appendice è solo di raccomandazione' e in M2 stabilisce: 'PRIMA DELL'UDIENZA, assicurarsi che

1. Nessun membro del CdP sia una parte interessata. Chiedere alle parti se hanno obiezioni riguardo a qualche membro. Quando la riparazione è richiesta per la regola 62.1(a), un membro del CdR non dovrebbe esserlo anche del CdP.'

Domanda 1

L'Appendice M dovrebbe essere considerata una regola e perciò impedire a questo UdR del Comitato di condurre un'udienza secondo la regola 62.1(a)?

Risposta 1

L'Appendice M non è una regola. Come stabiliscono il titolo ed il preambolo, essa contiene raccomandazioni per il CdP ed è di aiuto. Tuttavia quanto l'Appendice M descrive è una buona pratica e dovrebbe essere applicata il più strettamente possibile.

Domanda 2

Questo UdR del Comitato potrebbe essere considerato parte interessata?

Risposta 2

Un Udr non dovrebbe essere considerato parte interessata per la sua appartenenza al CdR. Tuttavia, in una udienza per la regola 62.1(a) quando la richiesta di riparazione si basa su una presunta omissione od errore del Comitato, il CdR è una parte (vedi la definizione di Parte). Per questo è consigliabile non includere un UdR del Comitato nel CdP poiché i concorrenti che chiedono riparazione non considereranno corretto che la parte opposta decida sul caso.

J 025 Q&A 2012-004

Published: 23 June 2012

Situation

Two boats, L and W, are overlapped and W is keeping clear. L changes course and W responds promptly. In trying to continue to keep clear, W collides with another boat, vessel or object. There is no contact between L and W. L takes a two-turns penalty and continues to race. W protests. The protest committee found that L did not give W room to keep clear and that it was not reasonably possible for W to avoid the collision. In addition, the committee found that rule 2 was not broken.

Question

If the collision had caused serious damage to W or to the other boat, the vessel, or the object, or if a person on one of them was injured, would rule 44.1(b) apply to L?

Answer

Yes. If it was L's breach of rule 16 when she changed course without giving W room to keep clear that, although indirectly, caused serious damage, rule 44.1(b) applies to L and her penalty is to retire.

J 025 Q&A 2012-004

Pubblicata: 23 Giugno 2012

Situazione

Due barche, L e W, sono ingaggiate e W si sta tenendo discosta. L cambia rotta e W risponde prontamente. Nel tentativo di continuare a tenersi discosta, W collide con un'altra barca, scafo od oggetto. Non c'è contatto tra L e W. L prende due giri di penalità e continua la sua gara. W protesta. Il CdP accerta che L non ha dato a W spazio per tenersi discosto e che non era ragionevolmente possibile per W evitare la collisione. In aggiunta il CdP accerta che era stata infranta la regola 2.

Domanda

Se la collisione avesse causato un danno serio a W o all'altra barca, all'altro scafo od oggetto, o se una persona o uno dell'equipaggio fosse stato ferito, la regola 44.1(b) si sarebbe applicata ad L?

Risposta

Si. Se fosse stata l'infrazione di L alla regola 16 a causare danni seri, quando essa ha cambiato rotta senza dare a W spazio per tenersi discosta, anche se indirettamente, allora la regola 44.1(b) si applica anche ad L e la sua penalità è il ritirarsi.

B 023 Q&A 2012-005

Published: 6 July 2012

Question 1

In the first sentence of rule 18.1, does the phrase 'applies between boats' refer solely to each possible pair of boats, or can it mean 'amongst any number of boats'?

Answer 1

Rule 18.1 states: 'Rule 18 applies between boats when they are required to leave a mark on the same side and at least one of them is in the zone.' Note the unqualified use of boats in the plural.

Therefore, at any point in time, rule 18 can apply to any number of boats as long as one of them is in the zone. In many instances, this number will be more than the number of boats affected by an obligation placed by rule 18.2 on an outside overlapped boat or a clear astern boat.

The fact that rule 18 applies between boats may be a condition for another part of rule 18 to apply but, in itself, it does not mean that any of the boats has an obligation or entitlement under another part of rule 18.

B 023 Q&A 2012-005

Pubblicata: 6 Luglio 2012

Domanda 1

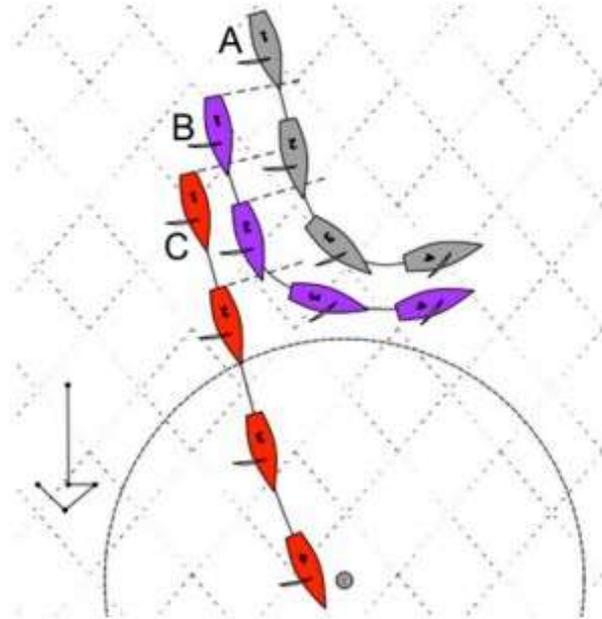
Nel primo capoverso della regola 18.1, la frase 'si applica tra barche' si riferisce soltanto ad ogni possibile coppia di barche o può significare 'tra un numero qualsiasi di barche'?

Risposta 1

La Regola 18.1 dice: 'La regola 18 si applica tra barche quando esse sono obbligate a lasciare una boa dalla stessa parte ed almeno una di esse si trova nella zona.' Notare l'uso indistinto del plurale in 'barche'. Perciò, in ogni momento, la regola 18 si può applicare ad ogni numero di barche dal momento che una di esse è nella zona. In molti casi questo numero potrebbe essere maggiore del numero di barche che hanno obblighi dettati dalla regola 18.2 su una barca esterna ingaggiata o su una libera dalla poppa. Il fatto che la regola 18 si applichi tra barche può essere la condizione per l'applicazione di un'altra parte della regola 18 ma, di per sé, non significa che qualcuna delle barche abbia un obbligo o un diritto sotto un'altra parte della regola 18.

Question 2

In the three-boat scenario below, does B (Purple) break rule 18 by luffing A (Grey) after position 2, but before reaching the zone?

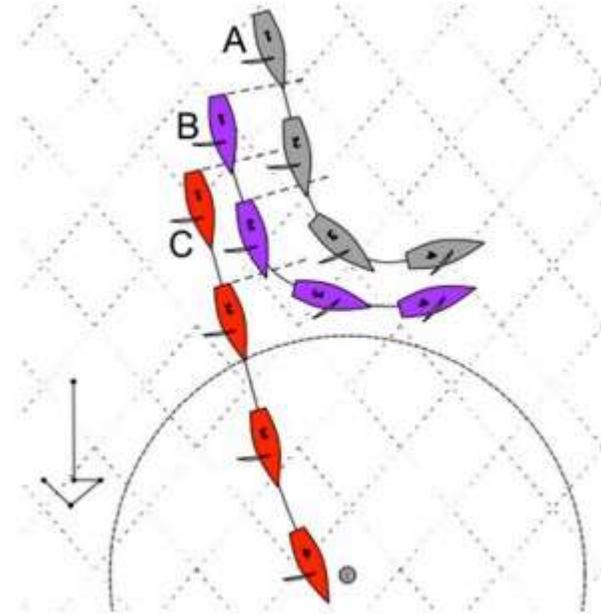


Answer 2

Rule 18 applies to A, B and C from the time that C enters the zone at Position 2. See answer to question 1 above. The relevant part of rule 18.2 states 'If boats are overlapped when the first of them reaches the zone, the outside boat at that moment shall thereafter give the inside boat mark-room.' This creates an obligation on an outside boat, from a particular point in time, to give mark-room to each boat inside her. Thus, after C reaches the zone, she is required to give mark-room to both A and B. However, B does not have a similar obligation to A, the boat inside her, as neither A nor B have reached the zone. Therefore, B does not break any part of rule 18 when she luffs A.

Domanda 2

Nello scenario con tre barche qui sotto, B (porpora) infrange la regola 18 orzando su A (grigia) dopo la posizione 2, ma prima di raggiungere la zona?

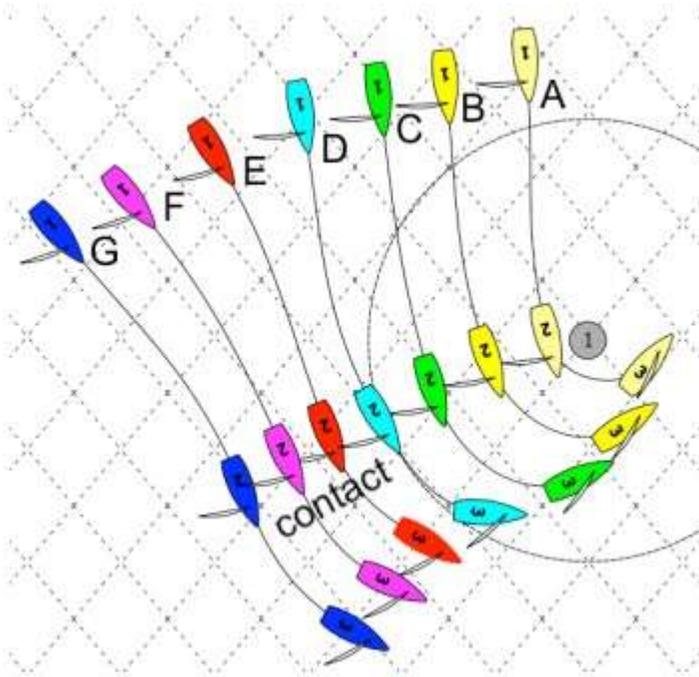


Risposta 2

La regola 18 si applica ad A, B e C dal momento in cui C entra nella zona nella posizione 2. Vedi la risposta alla domanda 1 sopra. La parte rilevante della regola 18.2 dice 'Se le barche sono ingaggiate quando la prima di esse raggiunge la zona, la barca esterna in quel momento deve, da allora, dare alla barca interna spazio alla boa.' Questo, a partire da un preciso istante, crea un obbligo per la barca esterna di dare spazio alla boa a tutte le barche interne rispetto a lei. Quindi, dopo che C ha raggiunto la zona, essa deve dare spazio alla boa sia ad A che a B. Tuttavia B non ha lo stesso obbligo nei confronti di A, barca interna, poiché né A né B hanno raggiunto la zona. Perciò B non infrange la regola 18 quando orza su A.

Question 3

In the seven boats scenario, does rule 18 apply in Position 2 amongst the three boats E, F and G that are not in the zone?



Answer 3

Yes. A has reached the zone. All boats outside her have an obligation to give her mark-room. The same applies for B, C and then later D. See answer to Question 1.

Question 4

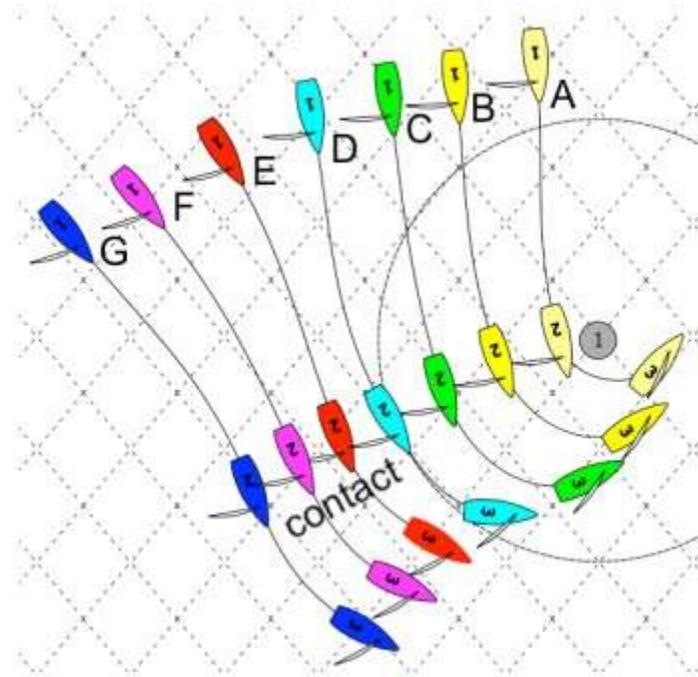
If there is contact in Position 2 between D, E, F and G, may E be exonerated for breaking rule 11 and rule 18.2(b)?

Answer 4

Yes. Because there is contact between D, E, F & G and D is in the zone, G has broken rule 18.2(b) by not giving mark-room. F and E have broken

Domanda 3

Nello scenario con sette barche, la regola 18 si applica nei confronti delle tre barche E, F e G che non sono nella zona?



Risposta 3

Si. A ha raggiunto la zona. Tutte le barche esterne ad essa hanno l'obbligo di darle spazio alla boa. Lo stesso si applica a B, C e poi a D. Vedi la risposta alla domanda 1.

Domanda 4

Se c'è un contatto, in posizione 2, tra D, E, F e G, può E essere esonerata per l'infrazione alla regola 11 e 18.2(b)?

Risposta 4

Si. Poiché c'è stato contatto tra D, E, F e G essendo D nella zona, G ha infranto la regola 18.2(b) poiché non ha dato spazio alla boa. F ed E

rule 11 but are exonerated under rule 64.1(c).

Question 5

Rule 18.2(b), first sentence, requires both E and F to give mark-room to the boats A, B, C & D that are overlapped inside them. While giving such room, E fails to keep clear of F and breaks rule 11. Is E entitled to exoneration?

Answer 5

The answer depends on the space between D and E. If this space is sufficient for E to luff and keep clear of F while giving mark-room, then the incident is simply that E breaks rule 11.

However, if E cannot luff and still continue to give mark-room to D, then F breaks rule 18.2(b) by failing to give mark-room to D and E is exonerated under rule 64.1(c).

hanno infranto la regola 11 ma sono esonerate secondo la regola 64.1(c).

Domanda 5

La regola 18.2(b), primo capoverso, richiede che sia E che F diano spazio alla boa alle barche A, B, C e D che sono ingaggiate interne ad esse. Mentre viene dato questo spazio E non si tiene discosta da F e infrange la regola 11. Ha diritto E ad essere esonerata?

Risposta 5

La risposta dipende da quanto spazio c'è tra D ed E. Se questo spazio permette ad E di orzare e tenersi discosto da F mentre sta dando spazio alla boa, allora l'incidente si limita alla violazione della regola 11.

Tuttavia se E non può orzare e dare spazio alla boa a D, allora F infrange la regola 18.2(b) perché non dà spazio alla boa a D ed E è esonerata per la regola 64.1(c).

C 005 Q&A 2012-006

Published: 16 July 2012

Situation

In a fleet race, the race committee displayed a black flag as preparatory signal for the start. About thirty seconds before the starting signal there was an incident between two boats on opposite tacks sailing close to, but on the pre-start side of the starting line. As a result of the incident, the starboard tack boat got briefly pushed marginally over the starting line. She protested, but the port tack boat did not exonerate herself. At the starting signal both boats were on the pre-start side of the line.

The starboard tack boat got scored BFD and the protest committee scored the port tack boat DNE under rule 2.

Question 1

Considering that the starboard tack was not herself aware that she was actually pushed over the starting line, would she be entitled to redress for being compelled to break rule 30.3?

Question 2

If the answer to Question 1 is no, does that mean rule 30.3 carries more weight than rule 62.1(d)?

Question 3

Should the starboard tack boat be exonerated under rule 64.1(c)?

Answer to all 3 questions

The last sentence of the Situation implies that there was a protest in which P was found to have broken rule 2 as well as rule 10 with respect to S. The word 'pushed' implies that the crossing of the starting line by S was the result of contact between the two boats, and that S had no possibility of preventing it.

Provided it was P's action, for which she was penalized under rule 2, that caused S to break rule 30.3, S would be exonerated under rule 64.1(c) for having broken rule 30.3. The protest committee should then look into whether or not S met all the requirements for redress in rule 62.1. If she did, she would be eligible for redress under rule 62.1(d).

C 005 Q&A 2012-006

Pubblicata: 16 luglio 2012

Situazione

In una regata di flotta il CdR espone la bandiera nera come segnale preparatorio in partenza. Circa 30 secondi prima del segnale di partenza avveniva un incidente tra due barche su mure opposte che stavano navigando in prossimità della linea di partenza nel lato di pre-partenza. Come risultato dell'incidente, la barca mure a dritta (S) veniva spinta appena sopra la linea di partenza. Essa protestò ma l'altra barca non si esonerò. Al segnale di partenza entrambe le barche erano nel lato di pre-partenza.

La barca S fu classificata BFD e il CdP classificò la barca mure a sinistra (P) DNE per la regola 2.

Domanda 1

Considerando che S non aveva realizzato di essere stata spinta sopra la linea di partenza, poteva aver diritto a riparazione per essere stata costretta violare la regola 30.3?

Domanda 2

Se la risposta alla domanda 1 è NO, questo significa che la regola 30.3 è più importante della regola 62.1(d)?

Domanda 3

La barca S dovrebbe essere esonerata per la regola 64.1(c)?

Risposta a tutte e tre le domande

L'ultima frase della Situazione fa capire che c'è stata una protesta nella quale è stato accertato che P ha infranto la regola 2 insieme con la regola 10 nei confronti di S. La parola 'spinta' implica che l'attraversamento della linea di partenza da parte di S è stato il risultato del contatto tra le due barche e che S non aveva nessuna possibilità di evitarlo.

Poiché è stata l'azione di P, per la quale essa è stata penalizzata per la regola 2, che ha costretto S ad infrangere la regola 30.3, S dovrebbe essere esonerata dalla regola 64.1(c) per l'infrangimento della 30.3. Il CdP quindi potrebbe considerare se S ha le caratteristiche per ottenere riparazione secondo la regola 62.1. Se sì, essa dovrebbe aver diritto a

Neither redress nor exoneration is directly affected by whether S knew that she had been forced over the starting line during the minute before her starting signal.

riparazione secondo la regola 62.1(d).

Nessuna riparazione o esonero è direttamente influenzato dal fatto che S sapesse di essere stata forzatamente spinta oltre la linea di partenza durante l'ultimo minuto prima del segnale di partenza.

J 026 Q&A 2012-007

Published: 16 July 2012

Situation

At some events the race committee (sometimes at the request of the judges) removes the word 'witnesses' from the protest form and do not include the sailing instruction words 'or named as witnesses' suggested by Appendix L 16.3. The reason given is that it appears to be inequitable to post the names the protestor's witnesses but not give the same opportunity to the protestee.

Question 1

Is it considered that a protestor obtains any benefit from having his witnesses' names posted prior to a hearing?

Answer 1

No.

Question 2

If the answer to Question 1 is yes, has the protestee been deprived of a similar advantage?

Answer 2

Not applicable.

Question 3

If the answer to Question 1 is no, and considering it is the responsibility of the protestor to locate and arrange for his own witnesses, is there good reason to post witness names?

Answer 3

It may be argued that there is no good reason for having this information on the protest form, however, it provides information to all, including the protest committee and the protestee, and may be useful for them in the preparation to the hearing. Having the witnesses' names on the form/notice board in no way changes the protestors responsibility for having the witnesses present when called, if he wants them heard.

J 026 Q&A 2012-007

Pubblicata: 16 Luglio 2012

Situazione

In alcuni eventi il CdR (a volte su richiesta dei giudici) toglie la parola 'testimoni' dai moduli di protesta e non inserisce nelle IdR le parole '..o nominati come testimoni' suggerite dall'Appendice 16.3. La giustificazione è che non sembra equo pubblicare il nome dei testimoni del protestante e non dare al protestato la stessa opportunità.

Domanda 1

Si pensa che il protestante abbia qualche vantaggio dall'aver pubblicati i nomi dei suoi testimoni prima dell'udienza?

Risposta 1

No.

Domanda 2

Se la risposta alla domanda 1 è sì, è stata negata al protestato questo vantaggio?

Risposta 2

Non applicabile

Domanda 3

Se la risposta alla domanda 1 è no, e considerando che è responsabilità del protestante di trovare e organizzare i propri testimoni, c'è una buona ragione per pubblicarne i nomi?

Risposta 3

Si potrebbe discutere che non ci sia nessuna buona ragione per avere questa informazione nel modulo di protesta, tuttavia, esse è disponibile a tutti, incluso al CdP e al protestato, e può essere utile per essi per prepararsi all'udienza. Indicare i nomi dei testimoni sul modulo e sull'albo dei comunicati non cambia in nessun modo la responsabilità del protestante di provvedere che i suoi testimoni sino presenti quando vengono chiamati, se egli vuole che siano sentiti.

Question 4

Other than on the protest form in the rule book and in L16.3 there is no reference within the Racing Rules of Sailing to a protestor naming his witnesses prior to a hearing. May a protestor therefore

- a) not enter witness names on his form but still bring them,
- b) not call a witness he has named on his form,
- c) substitute his named witness with another witness, or
- d) call witness(es) he has not named on his form?

Answer 4

The answer to a), b), c) and d) is yes.

- a) the protestor is not limited to calling witnesses named on the protest form,
- b) the protestor may or may not call a witness he has named on the protest form,
- c) the protestor may elect not to call a named witness and still call another witness not named on the protest form, and
- d) the protestor is not limited to witnesses named on the protest form.

Question 5

The reason given by a protestor for delivering his protest outside the time limit was that the sailing instructions required that protests were lodged on the 'standard' protest form, which requires him to enter his witness' names. Finding the witness and getting the witness' name (a spectator) took a long time and he did not have time to fill in and lodge the form within the time limit. Should this be considered 'good reason' for the protest committee to extend the time limit?

Answer 5

No. It is the responsibility of the protestor to lodge the protest form within the time limit. Rule 61.2 allows for information to be completed to the protest form after the time limit, provided the protestee and the description of the incident, including time and place, are included. The protestor should have filled in the information required and lodged the

Domanda 4

Oltre che sul modulo di protesta del Regolamento e nell'Appendice L 16.3 non c'è alcun riferimento nel Regolamento per il protestante di nominare i suoi testimoni prima dell'udienza. Potrebbe quindi un protestante

7. non indicare i nomi dei testimoni sul modulo ma tuttavia chiamarli,
8. non chiamare un testimone che aveva preventivamente indicato sul modulo,
9. sostituire il testimone indicato sul modulo con un altro o,
10. chiamare un testimone(i) non indicato sul modulo?

Risposta 4

La risposta ad a), b), c) e d) è sì.

- Il protestante non è limitato a chiamare solo i testimoni indicati sul modulo di protesta,
- Il protestante può chiamare o no i testimoni nominati sul modulo di protesta,
- Il protestante può scegliere di non chiamare un testimone indicato e tuttavia chiamare un altro testimone non scritto sul modulo,
- Il protestante non è limitato a presentare solo i testimoni nominati sul modulo di protesta.

Domanda 5

La ragione data da un protestante per aver presentato la sua protesta oltre il tempo limite era che le istruzioni di regata chiedevano che la protesta fosse scritta sui moduli 'standard', i quali chiedono di indicare i testimoni. Trovare il testimone e chiedergli il nome (uno spettatore) ha richiesto un lungo tempo e quindi la protesta non aveva potuto essere presentata entro il tempo limite. Questo potrebbe essere considerato dal CdP una 'buona ragione' per estendere il tempo limite?

Risposta 5

No. E' responsabilità del protestante presentare il modulo di protesta entro il tempo limite. La regola 61.2 permette che le informazioni siano presentate anche dopo il tempo limite, purché siano indicati il protestante e la descrizione dell'incidente, includendo ora e luogo. Il protestante avrebbe dovuto scrivere le informazioni richieste e presentare il modulo di

protest form within the time limit, and then looked for his witness.
Note also that the Racing Rules of Sailing for 2013-2016 will contain, in Appendix M

Recommendations for Protest Committees:

M4.2 Evidence is 'new'

- *if it was not reasonably possible for the party asking for the reopening to have discovered the evidence before the original hearing,*
- *if the protest committee is satisfied that before the original hearing the evidence was diligently but unsuccessfully sought by the party asking for the reopening, or*
- *if the protest committee learns from any source that the evidence was not available to the parties at the time of the original hearing.*

protesta entro il tempo limite e quindi cercare il suo testimone.

Notare che il Regolamento per il 2013-2016 conterrà, nell'Appendice M:

Raccomandazioni per i Comitati delle Proteste:

M4.2 Un'evidenza è 'nuova'

- (b) *Se non era ragionevolmente possibile per la parte richiedente l'apertura trovare l'evidenza prima dell'udienza iniziale*
- (b) *Se il CdP accetta che prima dell'udienza originaria l'evidenza era stata cercata diligentemente ma senza successo dalla parte che richiede la riapertura, o*
- (b) *Se il CdP apprende da qualsiasi fonte che l'evidenza non era disponibile alle parti al momento dell'udienza iniziale.*

L 011 Q&A 2012-008

Published: 9 August 2012

Situation

Questions related to measurement protests.

Question 1

Could a figure in a measurement certificate that is the subject of a protest be considered as a 'fact'?

Answer 1

The fact that the measurement certificate states a figure is a fact. If this figure is the subject of a protest it has to be verified before it becomes a fact found by the protest committee.

Question 2

When the only way to find a true fact is a new inspection or measurement and such inspection or measurement is possible, is the protest committee required to prescribe it, or is it optional?

Answer 2

The protest committee shall take every evidence it considers necessary in order to establish facts (rule 63.6). When the only way to establish facts is an equipment inspection or a new measurement, rule 64.3(d) will decide which party bears the cost of the measurement.

Question 3

When it appears likely that a boat is in breach a class rule, and evidence is presented indicating that the boat may have been in breach of the same class rule for a long time before the event in question (for example a written protest decision from a previous event where the boat is found to have broken the same class rule), should the protest committee include this evidence in the existing hearing? If not, should the protest committee initiate a new hearing based on this information?

Answer 3

The information from another event is not relevant in order to establish the breach of the class rule. However once a breach of a rule is established, the information from the previous event may be used to

L 011 Q&A 2012-008

Pubblicata: 9 Agosto 2012

Situazione

Domande relative a proteste di stazza.

Domanda 1

Un numero in un certificato di stazza, soggetto di una protesta, può essere considerato un 'fatto'?

Risposta 1

Il fatto che un certificato di stazza indichi un numero è un fatto. Se questo numero è soggetto di una protesta dovrà essere verificato dal Comitato delle Proteste prima di diventare un fatto accertato.

Domanda 2

Quando l'unico modo di verificare un fatto è una nuova ispezione o misura e tale ispezione o misura è possibile, il CdP deve prescriverla o è opzionale?

Risposta 2

Il CdP deve assumere ogni evidenza consideri necessaria per stabilire i fatti (regola 63.6). Quando l'unico modo per stabilire i fatti è un'ispezione alle attrezzature o una nuova stazzatura, la regola 64.3(d) dirà quale parte dovrà sostenere i costi della stazzatura.

Domanda 3

Quando risulta probabile che una barca sta infrangendo una regola di classe, e viene presentata un'evidenza che la barca può aver infranto la stessa regola di classe per un lungo periodo prima dell'evento in questione (per esempio una decisione scritta in una protesta durante un evento precedente dove si accerta che la barca ha infranto la stessa regola di classe), Il CdP dovrebbe inserire questa evidenza nell'udienza in corso? Se no, il CdP potrebbe iniziare una nuova udienza basata su queste informazioni?

Risposta 3

L'informazione proveniente da un altro evento non è rilevante per stabilire la violazione di una regola di classe. Tuttavia una volta che l'infrazione di una regola viene accertata, l'informazione da un evento precedente

establish that the boat deliberately broke a rule and consequently broke rule 2 as well.

The information from both protests may justify the calling of a hearing under rule 69.1(a). Unless rule 69 is invoked, a penalty can be applied only to the race or races referred to in the protest.

Question 4

When there is evidence that a boat has broken some class rules, may the protest committee prescribe measurement or inspection control beyond what is defined in the notice of race or measurement instruction?

Answer 4

A boat shall be maintained to comply with her class rules and her measurement certificate (rule 78.1). Following a valid protest, the protest committee may refer the case to the equipment inspectors in order to establish facts. See answer 2.

Question 5

May a protest committee reject a measurement protest when there is neither a possibility to measure the boat in question, nor to make a measurement inspection?

Answer 5

If the protest committee is unable to establish facts regarding a measurement protest, the protest should be dismissed and the matter should be reported to the class association or rating authority.

potrebbe essere usata per stabilire che la barca ha infranto una regola deliberatamente e di conseguenza ha infranto anche la regola 2. L'informazione dalle due proteste potrebbe giustificare l'avvio di un'udienza per la regola 69.1(a). A meno che non sia richiamata la regola 69, può essere inflitta una penalità solo nella regata o regate relative alla protesta.

Domanda 4

Quando c'è l'evidenza che una barca ha violato alcune regole di classe, potrebbe il CdP prescrivere controlli di stazza o ispezioni oltre a quelle definite nel bando o nelle istruzioni di stazza?

Risposta 4

Una barca deve essere mantenuta conforme alle regole della sua classe (regola 78.1). A seguito di una protesta valida, il CdP può riportare il caso agli stazzatori per stabilire i fatti. Vedi la risposta 2.

Domanda 5

Potrebbe un CdP rigettare una protesta di stazza quando non ci sia la possibilità di compiere misure od ispezioni di stazza sulla barca in questione?

Risposta 5

Se il CdP non è in grado di stabilire i fatti relativi ad una protesta di stazza, la protesta deve essere respinta e la materia segnalata all'associazione di classe o all'autorità di categoria.

Deleted Q&A's 2009

The following Q&A's have been removed from the ISAF website and been deleted with effect of 1 January 2009.

2007-002

2007-005

2007-007

2006-001

2006-004

2005-002

2005-004

2005-005

2005-007

2004-003

2003-008

2001-005

And with effect of 20 April 2008

2005-001

And with effect of 1 January 2010

2009-20

2009-24

And with effect of 18 Nov 2011

2007-008

Q&A's cancellate nel 2009

Le seguenti Q&A's sono state rimosse dal sito web ISAF e cancellate con effetto dal 1 Gennaio 2009.

2007-002

2007-005

2007-007

2006-001

2006-004

2005-002

2005-004

2005-005

2005-007

2004-003

2003-008

2001-005

E con effetto dal 20 Aprile 2008

2005-001

E con effetto dal 1 Gennaio 2010

2009-20

2009-24

e con effetto dal 18 Nov 2011

2007-008