

Politica Arbitrale Open Skiff 2025-2028

(versione 1 del 9 Aprile 2025, traduzione)

Dal 2008, la classe Open Skiff ha utilizzato con successo l'arbitraggio diretto in acqua in collaborazione con World Sailing, spesso con flotte che superano i limiti ora considerati. Nel corso degli anni, questo sistema ha dimostrato di essere un metodo efficace ed equo per garantire gare di alta qualità. Lo spirito dell'Open Skiff è fortemente legato all'arbitraggio diretto in acqua.

La classe Open Skiff ha abbracciato pienamente nel 2021 l'Appendice UF come parte fondamentale della sua identità di classe, rendendola un elemento essenziale del modo in cui i nostri velisti vivono e si impegnano con questo sport. Tanto che i membri della nostra classe, attraverso un processo di voto democratico, hanno scelto di inserire l'Appendice UF anche nelle Regole di Classe per il 2025-28.

Questa decisione riflette una profonda convinzione nei vantaggi delle regate arbitrate e nel valore che conferisce ai nostri eventi.

World Sailing durante il mese di marzo 2025 ha pubblicato l'Appendice UF aggiornata al 25 febbraio 2025 limitandone fortemente l'uso senza previa consultazione con la comunità delle Classi. Le restrizioni includono:

1. *Dimensione massima della flotta di 25 barche.*
2. *Rapporto massimo imbarcazioni/arbitro: 1:5, con il rapporto raccomandato di 1:3, soprattutto quando si arbitra una flotta di pari prestazioni o quando le caratteristiche del campo di regata distribuisce una flotta su una vasta area.*
3. *Se un'Autorità Organizzatrice desidera utilizzare l'UF quando la dimensione massima della flotta o il rapporto massimo imbarcazioni/arbitro superano questi limiti, è necessaria l'approvazione preventiva di World Sailing. Le richieste vanno rivolte a: rules@sailing.org.*

La Open Skiff Class il 25 febbraio 2025 ha inviato una richiesta formale e urgente a rules@sailing.org per essere autorizzata all'uso dell'Appendice UF senza le restrizioni di cui sopra, la richiesta è ancora in sospeso.

L'Appendice UF 2025 approvata prevede inoltre che un'Autorità organizzatrice la cui flotta superi questi limiti possa scegliere di utilizzare l'"**Osservazione Arbitrale**". (Disponibile su www.sailing.org/racingrules), sulla base del presupposto che una flotta numerosa potrebbe avere un'opzione in cui alcune delle regate sono osservate dagli arbitri e le opinioni riguardanti gli incidenti osservati siano prontamente comunicate alle imbarcazioni.

L'Umpire Observation, raccomandato da WS per flotte numerose, necessita di un "set di Istruzioni di Regata" e non richiede l'approvazione di World Sailing, né di un MNA, e può essere utilizzato liberamente dagli organizzatori dell'evento.

Al fine di consentire lo svolgimento delle regate Open Skiff in base alle nuove regole emanate da WS, per l'arbitraggio in acqua, la Classe ha adottato **due Policy** per lo svolgimento delle regate nel rispetto delle proprie Regole di Classe approvate da WS nel gennaio 2025.

La Prima Policy - Regate con meno di 25 concorrenti per divisione: può essere utilizzata l'Appendice UF adottata dalla Classe (Allegato 1), ma con la raccomandazione di utilizzare "**Osservazione Arbitrale**" inserendo nelle Istruzioni di Regata quanto indicato nell'Allegato 1.

La Seconda Policy - Regate con più di 25 concorrenti per divisione: utilizzare l'"**Osservazione dell'Arbitrale**" inserendo nelle Istruzioni di Regata quanto indicato nell'Allegato 2.

Allegato 1

APPENDIX UF

UMPIRED FLEET RACING OPEN SKIFF CLASS

Open Skiff Edition

Versione: febbraio 2025

Le regate di flotta arbitrate devono essere disputate secondo le Regole di Regata come modificate da questa appendice. Le regate saranno arbitrate. Le modifiche alle regole UF1 sono state approvate da World Sailing ai sensi del Regolamento 20.3(d)(ii) a condizione che vengano utilizzate solo le opzioni fornite e che l'Evento o la Tappa rispettino i seguenti limiti:

- 1. Dimensione massima della flotta di 25 barche.*
- 2. Rapporto massimo imbarcazioni/arbitro: 1:5, con il rapporto raccomandato di 1:3, soprattutto quando si arbitra una flotta di pari prestazioni o quando le caratteristiche del campo di regata distribuisce una flotta su una vasta area.*
- 3. Se un'Autorità Organizzatrice desidera utilizzare l'UF quando la dimensione massima della flotta o il rapporto massimo imbarcazioni/arbitro superano questi limiti, è necessaria l'approvazione preventiva di World Sailing. Le richieste vanno rivolte a: rules@sailing.org.*

Questi limiti si applicano al numero di barche della flotta in base alla partenza dell'evento o della tappa. Un'Autorità Organizzatrice o un Comitato di Regata devono manipolare intenzionalmente l'evento o la tappa al fine di aggirare questi limiti.

Un'Autorità Organizzatrice la cui flotta superi questi limiti può scegliere di utilizzare l'"Osservazione Arbitrale", disponibile all'indirizzo www.sailing.org/racingrules.

La presente appendice si applica solo quando è citata nel Bando di Regata e resa disponibile per tutti i concorrenti.

UF1 MODIFICHE ALLE DEFINIZIONI, ALLE REGOLE DELLA PARTE 1 E 2, E ALLA REGOLA 70

UF1.1 Aggiungere alla definizione di *Percorso Corretto*: " Una barca che sta eseguendo una penalità o sta manovrando per eseguire una penalità non sta navigando sulla giusta rotta."

UF1.2 Aggiungere alla regola 2: "Durante la *regata*, una barca non deve necessariamente effettuare una penalità a meno che non sia stato richiesto da un arbitro."

UF1.3 Aggiungere la nuova regola 7 alla Parte 1:

7 ULTIMO PUNTO DI CERTEZZA

Gli arbitri presumeranno che lo stato di una barca, o il suo rapporto con un'altra barca, non sia cambiato, fino a quando non saranno certi che sia cambiato.

UF1.4 Spare

UF1.5 Quando si applica la regola 20, in aggiunta alla chiamata sono richiesti i seguenti segnali con le braccia:

- (1) per 'spazio per virare', puntare chiaramente e ripetutamente al vento; e
- (2) per 'vira tu', puntare chiaramente e ripetutamente verso l'altra barca muovendo il braccio sopravvento.

UF1.6 La regola 70.1 è sostituita da: Una *parte* in un'udienza può presentare ricorso contro una decisione del comitato delle proteste o le sue procedure, ma non i fatti accertati, ai sensi della regola 69 all'autorità nazionale, tranne quando si applica la regola 70.3.

UF1.7 La regola 70.2 è eliminata.

UF1.8 La definizione di *Spazio alla Boa* è cambiata in:
Mark-Room Spazio per una barca per navigare nella sua giusta rotta per girare o passare la boa dal lato richiesto.

UF2 MODIFICHE AD ALTRE REGOLE

UF2.1 La regola 28.2 è cambiata in:

28 COMPIERE IL PERCORSO

28.2. Una barca può correggere eventuali errori nel compimento del percorso a condizione che non abbia oltrepassato la boa successiva o abbia passato la linea di arrivo per arrivare.

UF2.2 La regola 31 è cambiata in:
31 TOCCARE UNA BOA

Durante la *regata*, né l'equipaggio né alcuna parte dello scafo di una barca deve toccare una *boa* di partenza prima della *partenza*, una *boa* che inizia, delimita o termina la tappa del percorso su cui sta navigando, o una *boa* di arrivo dopo l'*arrivo*. Inoltre, durante la *regata*, una barca non deve toccare un'imbarcazione del comitato di regata che sia anche una *boa*.

UF2.3 Le regole da P1 a P4 non si applicano.

UF3 PROTESTE E PENALITÀ IN ACQUA

UF3.1 La regola 44.1 è cambiata in: "Una barca può prendere una penalità quando, in un incidente durante la *regata*, può aver infranto una o più delle regole della Parte 2 (eccetto la regola 14 quando ha causato lesioni o danni gravi), la regola 31 o la regola 42. Tuttavia,
(a) quando una barca può aver infranto una regola della Parte 2 e la regola 31 nello stesso incidente, non deve prendere la penalità per aver infranto la regola 31;
(b) se la barca ha causato lesioni o danni gravi o, nonostante abbia preso una penalità, ha ottenuto un vantaggio significativo nella regata o nella serie a causa della sua violazione, la penalità sarà quella di ritirarsi"

UF3.2 Una penalità nella regola 44.2 è una ['Penalità di un giro']

UF3.3 Proteste in acqua da parte delle barche e penalità

- (a) Durante la *regata*, una barca può protestare contro un'altra barca ai sensi di una regola della Parte 2 (eccetto la regola 14) per un incidente in cui è stata coinvolta, ai sensi della regola 31 o della regola 42,
- (b) Una barca che protesta come previsto dalla regola UF3.3 (a) non ha diritto a un'udienza. Invece, una barca coinvolta nell'incidente può riconoscere di aver infranto una regola prendendo volontariamente una penalità. Un arbitro può penalizzare qualsiasi barca che ha infranto una regola e non è stata esonerata, a meno che la barca non abbia preso una penalità volontariamente.

UF3.4 Penalità e proteste avviate da un arbitro

- (a) Quando una barca

- (1) infrange la regola 31 e non si penalizza volontariamente,
- (2) infrange la regola 42,
- (3) ottiene un vantaggio nonostante esegua una penalità,
- (4) commette una violazione dello spirito di sportività, o
- (5) non rispetta la regola UF3.6,

UF3.4 un arbitro può penalizzarla senza una protesta da parte di un'altra barca segnalandola in conformità con la regola UF3.5(b), o UF3.5(c). Se una barca viene penalizzata secondo la regola UF3.4(a)(5) per non aver preso una penalità o per aver preso una penalità in modo errato, la penalità originale viene annullata.

(b) Un arbitro che decide, sulla base della propria osservazione o di un rapporto ricevuto da qualsiasi fonte, che una barca può aver infranto una regola, diversa dalla regola UF3.6 o dalla regola 28 o da una regola elencata nella regola UF3.3(a), può informare il comitato per le proteste per la sua azione secondo la regola 60.1. Tuttavia, non informeranno il comitato per le proteste di una presunta violazione della regola 14 a meno che non vi siano danni o lesioni.

(c) Quando una barca non rispetta la regola UF2.1 (regola 28.2), un arbitro deve squalificarla secondo la regola UF3.5(c).

UF3.5 Segnali dell'arbitro

Un arbitro segnalerà una decisione come segue:

- (a) Una bandiera verde e bianca con un suono lungo significa "Nessuna penalità".
- (b) Una bandiera rossa con un suono lungo significa che "una penalità è stata inflitta o rimane in sospesa". L'arbitro chiamerà o segnalerà per identificare ciascuna di queste barche.
- (c) Una bandiera nera con un suono lungo significa "Una barca è squalificata". L'arbitro chiamerà o segnalerà di identificare la barca squalificata.

UF3.6 Penalità imposte

- (a) Una barca penalizzata secondo la regola UF3.5(b) dovrà effettuare la penalità.
- (b) Una barca squalificata secondo la regola UF3.5 (c) non sta più regatando e deve lasciare immediatamente l'area di regata.

UF4 AZIONI DEL COMITATO DI REGATA

UF4.1 Dopo che le barche hanno terminato la regata, il comitato di regata informerà i concorrenti sui risultati pubblicando il punteggio sull'albo dei comunicati il prima possibile

UF5 PROTESTE; RICHIESTE DI RIPARAZIONE O DI RIAPERTURA; APPELLI; ALTRI PROCEDIMENTI

UF5.1 Nessun procedimento di alcun tipo può essere intrapreso in relazione a qualsiasi azione o non azione da parte di un arbitro.

UF5.2 Una barca che intende

- (a) protestare contro un'altra barca in base a una regola diversa dalla regola UF3.6 o dalla regola 28, o da una regola elencata nella regola UF3.3(a),

(b) protestare contro un'altra barca secondo la regola 14 se c'è stato un contatto che ha causato danni o lesioni, o

(c) chiedere riparazione

Non deve gridare protesta, e deve informare il comitato di regata non appena possibile

UF5.3 Il comitato di regata informerà prontamente il comitato per le proteste e qualsiasi barca protestata in merito a qualsiasi protesta o richiesta di riparazione fatta ai sensi della regola UF5.2.

UF5.4 Il comitato per le proteste può protestare contro una barca secondo la regola 60.1. Tuttavia, non protesterà una barca per aver infranto la regola UF3.6 o la regola 28, una regola elencata nella regola UF3.3(a), o la regola 14 - se c'è non ci sono danni o lesioni.

UF5.5 Il comitato tecnico protesterà una barca ai sensi della regola 60.1 solo quando decide che una barca o l'attrezzatura personale non sono conformi alle regole di classe, alla regola 50 o alle regole sul regolamento dell'equipaggiamento dell'evento.

UF5.6 Il limite di tempo definito nella regola UF5.2 si applica anche alle proteste secondo la regola UF5.4 e UF5.5 quando tali proteste sono consentite. Il comitato per le proteste prorogherà il termine se vi sono buone ragioni per farlo.

UF5.7 Udienze

Fatta eccezione per un'udienza secondo la regola 69.2

- a) Le proteste e le richieste di riparazione non devono essere scritte
- b) Il comitato per le proteste può informare le parti e fissare l'udienza in qualsiasi modo ritenga opportuno e può comunicarlo oralmente.
- c) Il comitato per le proteste può raccogliere prove e condurre l'udienza in qualsiasi modo ritenga opportuno e può comunicare la sua decisione oralmente.
- d) Le decisioni del Comitato per le proteste che modificano il punteggio di una o più barche devono essere comunicate a tutte le barche.

UF5.8 La regola 60.5 è cancellata e sostituita con: "Se il comitato per le proteste decide che una barca ha infranto una regola e non è stata esonerata, può imporre penalità diverse dalla squalifica (inclusa l'imposizione di nessuna penalità). Se una barca ha infranto una regola quando non ha regatato, il comitato per le proteste deciderà se applicare una penalità alla regata disputata più vicino nel tempo a quella dell'incidente o prendere una decisione diversa.

UF5.9 La regola 63.7(b) è modificata in "Una parte dell'udienza non può richiedere una riapertura".

UF5.10 Spare

Allegato 2

O'pen Skiff Umpire Observation

La classe Open Skiff raccomanda rapporto arbitro/imbarcazioni: 1:20 fino a flotte di 100 barche e poi 1:30 per flotte più grandi (con sempre un minimo di almeno due imbarcazioni per regata).

Umpire Observation (regole da inserire nelle IdR)

X.1 Gli arbitri possono osservare la regata e fornire segnali ai concorrenti. Se un arbitro osserva un incidente in cui una barca protesta, può essere esposto uno dei seguenti segnali:

- a) Una **bandiera verde e bianca** con un lungo suono significa "Gli arbitri hanno visto l'incidente e ritengono che nessuna regola sia stata infranta".
- b) Una **bandiera rossa** con un suono lungo significa "Gli arbitri hanno visto l'incidente e ritengono che una o più barche abbiano infranto una regola". Gli arbitri chiameranno o segnaleranno ogni barca identificata per aver infranto una regola.
- c) Una **bandiera con "J"** con un suono lungo significa "Gli arbitri non hanno elementi per prendere una decisione".

X.2 Gli arbitri possono fare segnali come sopra se osservano un incidente in cui una barca:

- a) infrange la regola 31 e non effettua una penalità,
- b) infrange la regola 42,
- c) non completa il percorso, regola 28,
- d) guadagna un vantaggio nonostante abbia effettuato una penalità,
- e) commette una violazione allo spirito di sportività,
- f) non effettua la manovra di Freestyle, quando prevista

X.3 I segnali visualizzati dagli arbitri hanno solo a scopo informativo. Se viene esposta una bandiera rossa, qualsiasi barca identificata non è obbligata a prendere la penalità applicabile, tuttavia se **non lo fa**, l'Arbitro, come parte del comitato per le proteste, può protestare contro quella barca. Se viene esposta una bandiera verde e bianca o la bandiera "J", una barca può ancora protestare, o una barca può scegliere di prendere la penalità prevista.

X.4 Se in un incidente viene esposta una bandiera verde e bianca, il comitato per le proteste protesterà contro un'imbarcazione solo per un incidente che l'ha coinvolta e che possa aver provocato lesioni o danni gravi, o se durante l'udienza di una protesta valida viene a conoscenza che l'imbarcazione, pur non essendo parte dell'udienza, è stata coinvolta nell'incidente e potrebbe aver infranto una regola. Questo cambia RRS 60.1 e 60.4(b).

X.5 La penalità sarà sempre una **penalità di un giro** comprensivo di una virata e una strambata (o viceversa) eseguita nella stessa direzione, da eseguire immediatamente dopo aver infranto la/e regola/e e senza interferire con gli altri concorrenti. Questo cambia RRS 44.1.

X.6 Il sistema di cui all'appendice P non si applica.

X.7 La regola 44.1 è cambiata in: "Una barca può prendere una penalità quando, in un incidente durante la regata, può aver infranto una o più delle regole della Parte 2 (eccetto la regola 14 quando ha causato lesioni o danni gravi), la regola 31 o la regola 42. Tuttavia,

- (a) quando una barca può aver infranto una regola della Parte 2 e la regola 31 nello stesso incidente, non deve prendere la penalità per aver infranto la regola 31;
- (b) se la barca ha causato lesioni o danni gravi o, nonostante abbia preso una penalità, ha ottenuto un vantaggio significativo nella regata o nella serie a causa della sua violazione, la penalità sarà quella di ritirarsi"

X.8 Quando si applica la regola 20, in aggiunta alla chiamata sono richiesti i seguenti segnali con le braccia:

- (1) per 'spazio per virare', puntare chiaramente e ripetutamente al vento; e
- (2) per 'vira tu', puntare chiaramente e ripetutamente verso l'altra barca muovendo il braccio sopravvento.

X.9 Durante *la regata*, una **barca può protestare** un'altra barca **gridando protesta e alzando la mano al primo momento ragionevole**, ma non secondo la regola 14 se c'è stato un contatto che ha causato danni o lesioni, Questo cambia RRS 60.2. a). (1)

X.8 **Se un concorrente sa di aver infranto una regola**, il Principio di Base, la Sportività e le Regole richiedono che lui o lei prenda una penalità volontariamente il prima possibile.

X.9 Ogni concorrente che intenda protestare contro un altro/i concorrente/i per un incidente avvenuto durante la regata, ma non per la regola 14 se c'è stato un contatto che ha causato danni o lesioni, dovrà informare il Comitato di Regata al momento del suo arrivo o subito dopo senza aver avuto alcun contatto con altri concorrenti o personale di supporto.

X.10 (opzionale) È prevista l'applicazione dell'**Appendice T** (se inserito nel BdR o nelle IdR), ai concorrenti (Parti), prima di una udienza, verrà data la possibilità di risolvere la protesta con l'Arbitro.