



Prot. N.

APPELLO 23/2010
30° CAMPIONATO INVERNALE DI PUNTA ALA ORC-IRC
Yacht Club Punta Ala
Classe Altura ORC
ITA 23108 contro ITA 651

Regola 10

“ CASO ISAF 50: Quando un Comitato per le Poteste conclude che in un incidente mure a dritta – mure a sinistra, S (mure a dritta) non ha cambiato rotta e che da parte della stessa S non c'è stato mai un vero e ragionevole timore di collisione, deve respingere la protesta.

Quando un Comitato per le Proteste conclude che S ha cambiato rotta e che esisteva un ragionevole dubbio che P (mure a sinistra) potesse incrociare a prua di S, se quest'ultima non avesse cambiato rotta, allora P deve essere squalificata.”

La Giuria d' Appello

riunita nelle persone di Sergio Gaibisso (Pres.), Riccardo Antoni, Fabio Donadono, Piero Occhetto (componenti), con Marco Alberti (componente supplente) e Anna Maria Bonomo e Sergio Pepe (uditori) ha assunto la seguente

decisione

sull'appello proposto dall' imbarcazione ITA 23108 avverso la decisione con la quale, in data 07.11.2010, il C.d.P. del 30° CAMPIONATO INVERNALE DI PUNTA ALA ORC-IRC organizzato dallo Yacht Club Punta Ala nel periodo di tempo compreso tra il 6 novembre 2010 ed il 5 marzo 2011 squalificava detta imbarcazione ITA 23108 dalla prova n.1 per infrazione della RRS 10.

Si premette che il Comitato delle Proteste della Manifestazione, a seguito di regolare udienza nel corso della quale venivano ascoltate le Parti ed un Testimone, accertava che ad un incrocio di bolina con barche su mure opposte ITA 651 con mure a dritta ha modificato la propria rotta all'orza per evitare una collisione con ITA 23108 con le mura a sinistra; di seguito ITA 651 poggiava e passava a poppa di ITA 23108. Così accertati i fatti il C.d.P. giungeva alla conclusione che “ la manovra di orzata di ITA 651 è stata una manovra conservativa per evitare una collisione con ITA 23108 mure a sinistra.”

Avverso la decisione adottata dal C.d.P. ha proposto tempestivo gravame ITA 23108 per i seguenti motivi:

- 1) la protesta doveva esser dichiarata invalida poiché presentata oltre il tempo limite;
- 2) tra le imbarcazioni coinvolte non vi è stata collisione né



cambiamento di mura né alcuna significativa modifica di rotta e tanto si evincerebbe dai verbali delle deposizioni delle parti e del Testimone.

Il Comitato delle Proteste e l'appellante hanno fatto pervenire proprie osservazioni.

L'appello non merita accoglimento.

Quanto alla doglianza sollevata con il primo motivo di appello osserva questa Giuria di Appello che, in base alla regola 61,3 il Comitato per le proteste deve (shall) estendere il tempo limite se vi è una valida ragione per farlo. La Regola rimette perciò al prudente apprezzamento del C.d.P. la valutazione della sussistenza dei validi motivi che giustificano la estensione del tempo limite, con giudizio che risulta insindacabile ove non sorretto da errori e/o vizi logici e con il solo obbligo di fornire idonea motivazione.

Nel caso di specie il C.d.P. tanto nel verbale guida che nelle osservazioni presentate nella presente fase, ha fatto rilevare che *la protesta era stata presentata con 5 minuti di ritardo rispetto al tempo limite previsto nelle I.d.R. (60 minuti dal momento che la barca protestante ha smesso di regatare) ma il C.d.P. ha ritenuto di poter concedere proroga in base alla regola 61.3 in quanto ha valutato che la distanza dal campo di regata in funzione delle condizioni meteo marine e l'affollamento dei concorrenti al banco della Segreteria Regate per il ritiro classifiche poteva creare disturbo alla consegna della protesta. Si è ritenuto che 5 minuti potessero essere estesi come proroga al fine di garantire tutte le parti dell'udienza.*

La decisione del C.d.P. di estendere di 5 minuti il tempo limite per la presentazione delle proteste non appare, per quanto sopra, affetta da errori e/o vizi logici eppertanto si sottrae alle censure che con il presente motivo le vengono rivolte.

Con il secondo motivo l'odierno appellante chiede, nella sostanza, che la decisione impugnata venga riformata a seguito di un nuovo e diverso esame delle risultanze istruttorie acquisite in Primo Grado.

Orbene, siffatta nuova indagine dei verbali delle deposizioni al fine di pervenire ad una diversa ricostruzione e valutazione della vicenda è preclusa a questa Giuria d'Appello dalle Regole 70.1 e 71.3 che impongono di tener fermi i fatti per come accertati dal Primo Giudice.

Laddove si volesse, invece, ritenere che l'appellante abbia inteso sottoporre alla cognizione del giudice del gravame le sole conclusioni cui è pervenuto il CdP in ordine al mancato rispetto da parte di ITA 23108 della DEFINIZIONE di " *tenersi discosta* " reputa questa Giuria d'Appello che, anche sotto tale profilo, il CdP non è incorso in errore essendosi adeguato ai suggerimenti interpretativi della Regola 10 che ci vengono forniti dal CASO ISAF 50 per il quale:

Quando un Comitato per le Poteste conclude che in un incidente mure a dritta - mure a sinistra, S (mure a dritta) non ha



cambiato rotta e che da parte della stessa S non c'è stato mai un vero e ragionevole timore di collisione, deve respingere la protesta.

Quando un Comitato per le Proteste conclude che S ha cambiato rotta e che esisteva un ragionevole dubbio che P (mure a sinistra) potesse incrociare a prua di S, se quest'ultima non avesse cambiato rotta, allora P deve essere squalificata.

Va perciò condiviso il giudizio del CdP per cui, tenuto conto delle particolari condizioni meteo marine e della velocità delle imbarcazioni al momento dell'incidente, vi era un ragionevole dubbio che qualora ITA 651 (mure a dritta) non avesse orzato sarebbe entrata in contatto con ITA 23108 (mure a sinistra).

Per i suesposti motivi la Giuria d' Appello respinge l'appello e conferma la decisione impugnata

Genova 23 giugno 2011

F.to Sergio Gaibisso, Presidente Giuria d'Appello
Copia conforme all'originale