

APPELLO 8/2011
Regata Nazionale Fireball 4-5 Giugno 2011
Yacht Club Bracciano Est
ITA 15054 c/ COMITATO DI REGATA

Regola 33 – Se sarà cambiata la direzione del lato di percorso, il segnale sarà l'esposizione della bandiera C accompagnata da ripetuti segnali sonori e da.

(1) l'esposizione dei nuovi gradi bussola, o

(2) una bandiera o tabella triangolare verde se il cambio è verso dritta, o una bandiera o tabella rettangolare rossa se il cambio è verso sinistra.

Regola 62.1 – Una richiesta di riparazione o una decisione del Comitato delle Proteste di prendere in considerazione una riparazione, deve essere fondata sul reclamo o sulla possibilità che il punteggio di una barca in una regata o in una serie di regate è stato, non per sua colpa, significativamente peggiorato da:

(a) un'azione non corretta o da un'omissione del Comitato di Regata, del Comitato delle Proteste o dell'Autorità Organizzatrice.....

Regola 63.6 - Il Comitato per le proteste deve determinare i fatti e fondare su di essi la sua decisione.

Può essere ammissibile una testimonianza tramite "audio conferenza o vivavoce", ma in via del tutto eccezionale e a condizione che:

- siano d'accordo il Comitato delle Proteste e tutte le parti dell'udienza;*
- ci sia la possibilità di controinterrogare; e*
- ci sia la certezza dell'identità del teste.*

Regola 64.2 – Quando una barca è meritevole di riparazione a norma della Regola 62, il Comitato deve adottare un provvedimento che sia il più equo possibile per tutte le barche coinvolte, che abbiano o meno chiesto riparazione.

Regola 66 – Il Comitato deve riaprire un'udienza quando lo richiede l'Autorità Nazionale a norma della regola F 5..... Quando si riapre un'udienza la maggioranza dei membri del Comitato per le Proteste deve, ove possibile, essere composto da membri del Comitato originario.

La Giura d'Appello FIV riunita nelle persone di Sergio Gaibisso (Presidente), Piero Occhetto, Eugenio Torre (componenti), Marco Alberti (componente supplente), ha assunto la seguente

decisione

sull'appello della barca ITA 15054 avverso al rigetto della sua richiesta di riparazione per una asserita azione non corretta, nella terza prova del 5 giugno 2011, da parte del Comitato di Regata della Regata Nazionale Fireball, organizzata dallo Yacht Club Bracciano Est.

ITA 15054, appellante, lamenta che nella terza prova al termine del secondo lato in poppa del percorso a bastone, girando in quarta posizione la boa 2, vedeva un natante del Comitato di Regata che esponeva la lettera CHARLIE e una bandiera rossa, e un gommone dell'organizzazione con al traino una boa rossa che partiva per posizionare la boa a sinistra della vecchia boa di bolina di colore giallo. ITA 15054 in quarta posizione, iniziava a bordeggiare di bolina verso la presunta posizione cui si stava dirigendo il gommone, e in mancanza dei gradi bussola della nuova boa cercava di vedere ove veniva posizionata la nuova boa indicata di colore rosso al punto 13 delle Istruzioni di Regata.

Dopo aver percorso un tratto del nuovo lato di bolina non sapendo con precisione ove dirigere, visualizzando una boa rossa al traino di un mezzo dell'organizzazione nelle vicinanze della vecchia boa gialla, a circa 15 gradi a sinistra, ITA 15054, unitamente alle barche che la precedevano, si dirigeva verso l'originaria boa 1 gialla che aveva a sinistra il gommone con al traino la nuova boa rossa, ritenendo a suo giudizio che il vento potesse essere saltato di 15/20 gradi. A un certo momento non vedeva più la boa rossa al traino del gommone e si accorgeva che le altre barche che erano in regata dietro di essa si dirigevano verso un altro punto posto più a sinistra della vecchia boa 1, ove il gommone con al traino la boa rossa del cambio di percorso si era successivamente portato.

ITA 15054 si dirigeva quindi verso il nuovo punto, giunta in prossimità del quale vedeva due gommoni, uno che esponeva la lettera MIKE e l'altro la lettera SHORT (? - così scritto nell'appello). ITA 15054 ha quindi tagliato l'arrivo tra questi due gommoni al 8° posto.

ITA 15054, reputando che il Comitato di Regata avesse commesso un'azione non corretta nel posizionare la nuova boa del cambio di percorso, presentava regolare richiesta di riparazione ritenendo che detta azione o omissione del Comitato di Regata avesse portato alla perdita di 4 posizioni rispetto a quella del momento del suo passaggio alla boa 2.

La richiesta di riparazione è stata discussa dal Comitato di Regata - Comitato Unico - che svolgeva anche le mansioni di Comitato delle Proteste ed è stata negata con le seguenti conclusioni: *"Il CdR ha rispettato la voce (a) 2 della regola 33. La barca ITA 15054 non ha subito penalizzazioni per azioni del CdR, ma per aver sottovalutato il salto di vento"*.

L'appello risulta presentato a norma della regola 70 e dell'Appendice F e le parti hanno fatto pervenire nei termini le proprie osservazioni.

Il Presidente del Comitato Unico osserva:

- il gommone di supporto al posaboe ha prelevato la boa arancione dalla barca del Comitato di Regata per portarla al posaboe che nel frattempo si era posizionato nel punto indicato dal Comitato di Regata che, frattanto, si era portato sulla boa 2 (in poppa) ove esponeva la lettera "C" e la bandiera rossa indicante un salto di vento a sinistra, emettendo ripetuti segnali acustici per richiamare l'attenzione dei regatanti ad ogni passaggio sulla boa;
- il posaboe, sulla boa di bolina, informava il Comitato di Regata che il vento si era stabilizzato sui 140° a seguito di un salto di circa 50° e il Comitato di Regata gli indicava di mettersi nella nuova posizione e di esporre la lettera "M" in quanto reputava che non vi fosse certezza di completare un ancoraggio sicuro della nuova boa, viste le difficoltà di tenuta di ormeggio incontrate lo stesso giorno su un'altra boa. Il gommone con la boa arancione al traino si posizionava al vento del posaboe;
- essendo nel frattempo calato il vento (a circa 4/6 nodi) il Comitato di Regata decideva di ridurre il percorso e di dare l'arrivo al termine della seconda bolina. Il gommone del Comitato di Regata, passate tutte le barche alla boa 2, prendeva a bordo il Presidente del Comitato e si dirigeva sulla nuova boa di bolina. Navigando verso la nuova boa il Presidente del Comitato di Regata notava barche che si stavano già dirigendo verso la nuova posizione del cambio di percorso, e un gommone, con una boa rossa al traino, stazionante circa 50 metri sopravvento. Il gommone del Comitato di Regata esponeva la lettera "S", si posizionava per la linea di arrivo e prendere gli arrivi. Sia il gommone con la "M" che quello con la "S" non erano ancorati ma mantenevano la posizione sui motori. Il gommone con la boa arancione rimaneva sempre in zona;

- le prime 4 barche (su 14 partite) non si dirigevano verso la nuova rotta di bolina ma verso la precedente boa gialla (addirittura girata da un paio di concorrenti), mentre gli altri concorrenti si dirigevano correttamente verso la nuova boa di bolina;
- solo ITA 15054 presentava richiesta di riparazione, ritualmente discussa dal Comitato Unico, di cui un membro non era presente in acqua durante la regata. Nel corso dell'udienza, ITA 15054 chiamava a testimoniare telefonicamente, a mezzo viva voce, un componente dell'organizzazione. Tale testimonianza non è stata verbalizzata, in quanto il teste non era stato citato da nessuna delle parti con le modalità di rito, e la testimonianza è stata fornita in modo inusuale (a mezzo viva voce, senza poter sapere chi ascoltava ed incalzato dalla continue domande dell'appellante).
- Terminata l'udienza, il Comitato di Regata, fatti allontanare le parti ed i testimoni, ha assunto la sua decisione, ha richiamato ITA 15054 per la comunicazione della decisione stessa, ma l'appellante si era allontanato dall'aula senza ascoltarne l'esito e palesemente alterato. Il Verbale Guida risulta quindi privo della firma della parte richiedente la riparazione.

Il Comitato di Regata osserva ancora:

- il salto di vento è stato considerevole (40°-50° e non 15°-20° come indicato dall'appellante) e tale da richiedere il posizionamento di una nuova boa di bolina. Il salto era già percepibile al momento del passaggio della boa in poppa ove le barche sono state regolarmente avvisate dal gommone della Giuria;
- il Verbale Guida è stato sottoscritto da ITA 15054 solo nella prima pagina, essendosi la parte allontanata dall'aula senza ascoltare la decisione. Se si fosse trattenuta, le sarebbe stato richiesto di sottoscrivere il verbale e avrebbe potuto verificare eventuali involontarie omissioni nella verbalizzazione;
- l'idea che il Comitato di Regata si è fatta è che i primi 4 regatanti abbiano bordeggiato per troppo tempo sulla destra del campo di regata sottovalutando il salto di vento e che abbiano navigato nella prima parte del lato con un vento non ancora "dichiarato" di 140°, mentre gli inseguitori (più distanziati) si siano trovati alla boa di poppa con un ulteriore consistente "buono" e per questo abbiano guadagnato sensibilmente;
- il primo concorrente transitato alla boa di poppa (ITA 14932) ha comunque tagliato la linea di arrivo in quinta posizione.

L'appellante osserva:

- vista la scarsa visibilità in regata non avevo notato che la boa rossa fosse stata consegnata dal gommone che l'aveva al traino al gommone posaboe che aveva nel frattempo esposto la lettera "MIKE". La boa è rimasta al traino di un gommone che era nella zona in cui era il battello con la lettera "MIKE";
- ho telefonato al posaboe con il mio cellulare durante l'udienza per fargli rilasciare le sue dichiarazioni in quanto è mio l'onere di far sì che il testimone possa essere ascoltato in udienza, con il permesso del Comitato di Regata che mi aveva chiesto di mettere la testimonianza in vivavoce; nessuno in udienza si è opposto ad ascoltare il testimone in vivavoce, nessuno ha chiesto di chiudere la telefonata che, contrariamente a quanto afferma il Presidente del Comitato di Regata nelle sue osservazioni è iniziata informando il testimone che si era in udienza; detta testimonianza non è definibile come inusuale e andava verbalizzata, cosa che non è stata fatta;

- il testimone sul posaboe ha dichiarato ciò che l'appellante ha scritto nell'appello e non quanto scritto dal Presidente del Comitato di Regata nelle sue osservazioni;
- è sorprendente leggere nelle osservazioni del Presidente del Comitato di Regata che la mia seconda firma non sia stata apposta perché mi sarei allontanato dall'aula prima della decisione: la seconda firma delle parti sul verbale va apposta prima che il Comitato, conclusa l'udienza, allontani le parti, accerti i fatti e decida. Il commento sulla decisione è avvenuto dopo la chiusura dell'udienza e subito dopo essere stato informato della decisione. La discussione e il commento sono scaturiti da una dichiarazione di un membro del Comitato di Regata che ha detto che, seppur ci fosse stato un movimento del gommone con la boa al traino, ciò è stato per tutti e questo non dava diritto alla riparazione e che in fondo solo l'appellante la aveva fatta;
- prendo atto che nelle osservazioni del Presidente del Comitato di Regata è scritto che la decisione è stata presa in base "all'idea che il Comitato di Regata si è fatto dalla discussione" e non sui fatti accertati;
- il cambio della boa è stato segnalato senza i gradi bussola e il gommone con la boa rossa al traino si è fermato lì ove ho già dichiarato inducendo le prime 4 barche a bolinare per un presunto posizionamento della nuova boa leggermente a sinistra della vecchia boa di circa 15°. Il successivo posizionamento, o meglio la boa al traino, ha favorito le barche che hanno girato la boa in poppa dopo la quarta;
- l'appellante è stato penalizzato nella classifica finale per questo errore del Comitato di Regata senza il quale sarebbe finito sul podio (al terzo posto);
- l'osservazione del Presidente del Comitato di Regata che "nessuna altra barca ha richiesto riparazione" non può essere motivo per non accettarla;
- le osservazioni del Presidente del Comitato di Regata sono arrivate fuori tempo massimo.

La Giuria d'Appello, in base alla documentazione pervenuta, osserva preliminarmente:

- la regola 33 - Cambiamento del Lato Successivo del Percorso - prescrive al Comitato di Regata di segnalare un cambio di percorso con l'esposizione della lettera "C" accompagnata da ripetuti segnali sonori, e, "a discrezione del Comitato stesso", la direzione del nuovo lato di percorso con l'esposizione dei nuovi gradi bussola, **oppure** di una bandiera rossa o verde; ciò evidentemente in funzione della lunghezza del lato e della visibilità della nuova boa (pensiamo alla differenza tra il cambio di un lato di un percorso di oltre 2 nm. con uno di meno di 1 nm.), prescrizioni regolarmente assolte nel caso contestato;
- diversa la situazione del modo in cui la boa, che doveva essere posizionata in sostituzione di quella da cambiare a norma del punto 13 delle Istruzioni di Regata, sia stata movimentata nell'area di regata, sempre al traino di un gommone dell'organizzazione che non si è mai stabilmente fermato per passare detta boa al gommone posaboe nel punto ove doveva posizionare la nuova boa, ma continuando a navigare sul campo, il che potrebbe aver indotto in errore le prime barche che hanno girato la boa di poppa per iniziare la nuova bolina. Tale modo di manovrare può configurarsi come un'omissione del Comitato di Regata o del Comitato Organizzatore e quindi come un'azione non corretta che può aver peggiorato il punteggio di una o più barche (la prima che ha passato la boa di poppa è poi arrivata 5°), anche se solo una ha poi fatto richiesta di riparazione;

- infine lascia nel dubbio quanto osserva il Presidente del Comitato di Regata sul fatto che la decisione sia stata presa in base *“all’idea che il Comitato di Regata si è fatto dalla discussione”*, il che fa ritenere che il Comitato si sia basato più su una *“interpretazione dei fatti”* che non su *“fatti accertati”*, esclusivamente sui quali **deve** fondarsi una decisione a norma della regola 63.6.

La Giuria d’Appello evidenzia ancora:

- le dichiarazioni di un testimone sono state raccolte nell’udienza a mezzo del *“vivavoce”* del cellulare dell’appellante. Trattasi, evidentemente di un modo inusuale per raccogliere una testimonianza, ma la Giuria d’Appello è dell’opinione che sia ammissibile in una udienza utilizzare, in via del tutto eccezionale, una testimonianza tramite *“audio conferenza o vivavoce”* telefonico, ma a precise condizioni:
 - o siano d’accordo il Comitato delle Proteste e tutte le parti dell’udienza;
 - o ci sia la possibilità di controinterrogare; e
 - o ci sia la certezza dell’identità del teste;

condizioni che sembra siano state rispettate nella fattispecie;

- il ricorso del Comitato di Regata a quanto consentito dalla Regola 34 - Boa Mancante - al punto (b), ossia la sostituzione di una boa con *“un oggetto che esponga la bandiera M...”* suscita non poche perplessità nella fattispecie: infatti non si trattava di una *“boa mancate o fuori posizione”*, ma di una boa **mai** posizionata e che in fatto è rimasta **sempre e visibilmente** al traino di un gommone dell’organizzazione. Aver deciso di rinunciare all’ancoraggio della nuova boa basandosi solo su un’ipotetica ma non verificata mancanza di tenuta dell’ormeggio e di applicare direttamente quanto consentito dalla regola 34, può configurarsi come una *“azione non corretta o un’omissione”* che può aver *“peggiorato il punteggio di una o più barche”*. Infatti i concorrenti, specie i primi ad aver girato la boa di poppa, bordeggiarono sul nuovo lato di bolina tenendo d’occhio la nuova boa di cui al punto 13 delle Istruzioni di Regata, boa che al traino di un gommone dell’organizzazione si stava dirigendo 15°/20° circa a sinistra della vecchia boa 1 e senza poter prevedere che sarebbe stato posizionato in sostituzione un *“gommone con una bandiera M”*, visibile solo in prossimità della nuova linea di arrivo, anche se poi al vento della linea si era successivamente portato il gommone con la boa rossa sempre al traino.

PQM

in riforma della impugnata decisione del Comitato di Regata, la Giuria d’Appello ritiene fondata la richiesta di riparazione di ITA 15054 a norma della regola 62.1 (a), e la rinvia al Comitato per le proteste perché venga riaperta l’udienza a norma delle regole 64.2, 66 e F 5 e venga adottato come riparazione un provvedimento che sia il più equo possibile per tutte le barche coinvolte, che abbiano o meno chiesto riparazione.

Così deciso in Alassio il 29 ottobre 2011.

f.to Sergio Gaibisso, Presidente Giuria d’Appello
 copia conforme all’originale

