

APPELLO 1/2010
Campionato Interflotta 2010 Classe Star - S.V. Viareggina
Viareggio – 28 febbraio 2010
ITA 8375 contro Comitato per le Proteste

Regole: 4 e 62.1(a)

“La responsabilità della decisione di una barca di prendere parte alla regata o di ritirarsi e solamente sua. Se non parte o si ritira, ed è quindi classificata secondo la sua decisione, non ha diritto a riparazione pur lamentando che il Comitato di Regata abbia agito in maniera impropria decidendo di disputare la regata in condizioni che esso ritiene praticabili.”

La Giuria d’Appello riunita nelle persone di Sergio Gaibisso (Presidente), Riccardo Antoni, Fabio Donadono ed Eugenio Torre (Componenti Effettivi), Giuseppe Russo (Supplente), e con Anna Maria Bonomo e Sergio Pepe (Uditori), ha emesso la seguente

DECISIONE

sull’appello presentato da barca ITA 8375 – Classe Star avverso la decisione assunta dal Comitato per le Proteste del “Campionato Interflotta 2010 Classe Star”, organizzato dalla Società Velica Viareggina, di non concederle la riparazione richiesta per i fatti di cui alla 1^a prova del 28 febbraio 2010 di detto campionato.

Il 28 febbraio 2010 era in programma la prima giornata del Campionato Interflotta 2010 Classe Star presso la sede della Società Velica Viareggina. Il bando prevedeva il segnale di avviso per la prima prova alle ore 10,00 in mare. Le cattive condizioni meteo che gravavano quel giorno sull’alto tirreno avevano fatto emettere un Avviso di Burrasca dalla Capitaneria di Porto di Viareggio alle ore 06:00 UTC per “burrasca in atto da sudest forza otto sul mar ligure, tirreno settentrionale, tirreno centrale e tirreno meridionale ovest, con vento tendente a provenire da sud forza sette su mar ligure, tirreno settentrionale e tirreno centrale”.

In forza di detto avviso di burrasca, il Comitato di Regata valutava le condizioni locali e attendeva fino al limite orario per il segnale di avviso prima di decidere se disputare le prove. Questa attesa portava alla creazione di una fila di barche in attesa di venire varate sotto la unica gru sulla banchina portuale del circolo organizzatore, pronte per prendere parte alla regata non appena sciolti i dubbi del CdR. Alle ore 10,00 previste per il segnale di avviso, il CdR, rassicurato dalle condizioni meteo marine rilevate di fronte a Viareggio, e che differivano in meglio da quanto previsto nell’avviso di burrasca, levati gli ormeggi del battello comitato, ormeggiato nelle vicinanze della gru, decideva di dare un differimento issando la bandiera “Intelligenza” a bordo del battello comitato, e contestualmente si muoveva portandosi in mare aperto per predisporre il campo di regata. Subito iniziavano anche le operazioni di varo delle barche e alle ore 10,49 il CdR riteneva di essere nelle condizioni di poter dare la partenza. ITA 8375 era una delle barche ultime nella fila di attesa di varo e riusciva ad arrivare sul luogo della partenza circa dieci minuti dopo che era stato dato il segnale di partenza, primo del gruppo delle ultime cinque barche a essere varate, comunicando immediatamente al CdR la sua intenzione di protestarlo, chiedendo riparazione del danno subito.

Il Presidente del Comitato per le Proteste nelle sue osservazioni, oltre a precisare i riscontri

meteorologici che hanno portato sicurezza alla decisione di disputare le prove, asserisce che i regatanti avrebbero potuto varare le barche in anticipo rispetto all'orario di inizio dei segnali ed attendere nel porto, magari ormeggiati nei posti barca ancora vuoti, in attesa di issare le vele e prendere il mare per partecipare alla regata. Inoltre, il sistema di controllo delle barche in partenza che prevedeva la spunta da una lista di concorrenti, come previsto dalle istruzioni di regata anche ai fini di migliore compilazione delle classifiche, aveva evidenziato l'esistenza di un buco di circa mezzo miglio fra la maggior parte della flotta e un gruppo di quattro barche in ritardo, cosa che ha portato il CdR a ritardare di qualche minuto l'inizio delle operazioni di partenza, per consentire loro di avvicinarsi il più possibile. Questo gruppo, nel quale c'era anche ITA 8375, riusciva a partire con un ritardo di cinque minuti dal segnale di partenza. Poco dopo essere partito, ITA 8375 comunicava il proprio ritiro senza specificare il motivo, e non prendeva parte neppure alla prova successiva.

Nelle sue osservazioni finali l'appellante, oltre a ribadire le sue richieste iniziali compresa l'audizione di due testimoni dei quali ha fornito con l'appello le deposizioni scritte, conferma i tempi del proprio ritardo come forniti dal CpP, giustifica il proprio ritiro "stante l'incolmabile distacco dal resto della flotta", ritiene irrilevante ai fini del dibattimento d'appello la scelta "insindacabile" di non prendere parte alla seconda prova, ritiene irrilevanti ed inesatte le descrizioni meteo del CdR/CpP, contesta le affermazioni del Presidente del circolo organizzatore sulle modalità di utilizzo della gru per le operazioni di varo, e comunque non corrispondenti al vero e prive di riscontri probatori tutte le osservazioni pervenute dalle altre parti.

L'analisi delle carte pervenute consente di esprimere alcune valutazioni. Il CpP ha esperito, innanzitutto, tutte le procedure di udienza senza errori o vizi procedurali. L'accertamento dei fatti, benché stringato è esauriente, e le osservazioni delle parti chiariscono maggiormente i motivi del contendere. Infatti, il CdR ha esperito tutte le procedure senza incorrere in malintesi. L'emissione dell'avviso di burrasca ha forse creato incertezze nei concorrenti che erano in fila per il varo sotto la gru, dove certamente i più restii a prendere il mare erano i primi della fila, che hanno atteso oltre tempo un qualche segnale da parte del CdR. Può aver anche generato incertezza vedere la barca comitato ormeggiata nelle vicinanze della gru, vicino all'ora di partenza prevista nel bando. Ma d'altronde l'unico segnale che poteva far ritardare le operazioni di varo sarebbe stata una bandiera di differimento a terra (Intelligenza) che non è stata data, e quindi la flotta stessa è rimasta in fila in attesa di non si sa che, invece di scendere in acqua per tempo. Nelle istruzioni di regata non sono neppure contemplate altre bandiere o segnali o procedure per tenere la flotta a terra. Il CdR mediante la spunta della lista dei concorrenti ha avuto un buon controllo sulla flotta. Infatti percepisce l'esistenza di un gruppo di barche in ritardo che lo inducono a ritardare l'inizio delle operazioni di partenza, rispetto a quanto aveva previsto, per permettere loro di avvicinarsi il più possibile alla linea di partenza. Il verbale di regata conferma, infatti, che su 16 barche iscritte, 15 erano state identificate nelle vicinanze della linea di partenza (partenti) e una era rimasta a terra (DNC). Quindi i presupposti per dare i segnali c'erano tutti. In detto verbale vengono riportate 15 barche partite, senza specificare se alcune erano in ritardo, in quanto le stesse istruzioni di regata non stabilivano alcun tempo limite per partire. I cinque minuti confermati dalle parti entro cui sono partite le barche dell'ultimo gruppo in avvicinamento sono quindi legittimanti del diritto di queste per partire. Solo ITA 8375 decide di ritirarsi e di presentare una richiesta di riparazione, mentre le altre barche in ritardo continuano la regata e non presentano alcun reclamo. La regola 4 del Regolamento di Regata stabilisce che "la responsabilità per la decisione di una barca di partecipare a una regata o di continuare a regatare è solamente una propria decisione" per la quale vige l'insindacabilità da parte di chiunque sui motivi di tale decisione e della quale si deve solo prenderne atto. Non ha alcuna influenza sul giudizio in corso neppure il fatto che l'appellante non prenda parte alla successiva prova di giornata. Si può però giustamente affermare, come da consolidata giurisprudenza (vedi appello 39 US Sailing), che la decisione presa da una barca di non prendere parte alla regata o non continuare a regatare, non comporta al CdR un pregiudizio di aver agito impropriamente, come invece lamentato da ITA 8375.

PQM

la Giuria d'Appello respinge l'appello di ITA 8375 confermando il giudizio di primo grado e la

classificazione DNF di ITA 8375 nella 1^ prova del Campionato di Interflotta 2010 classe Star.
Così deciso a Genova in data 22 maggio 2010

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