

APPELLO 6/2011

REGATA NAZIONALE CLASSE 420
YACHT CLUB CUPA – Sistianamare
ITA 54372 contro ITA 53223

Regole: 10 – 13 – 14 – 15 – definizione di tenersi discosta

Massima: *Una barca che deve tenersi discosta non deve insistere troppo su una rotta che le sarà preclusa, senza chiedere o attendersi che sia l'altra barca a cedere il passo.*

La definizione di "Tenersi discosta" implica qualcosa di più che il semplice evitare contatti.

L'obbligo di tenersi discosta, derivante dalla regola 10 a carico della barca con le mure a sinistra, non è derogabile, nemmeno con il consenso di chi ha le mure a dritta. Quest'ultima barca ha infatti un solo diritto, quello di ottenere la precedenza, ma non ha affatto la facoltà di eventualmente disporre del diritto stesso, avvalendosene oppure rinunciandovi a suo beneplacito.

La Giuria di Appello

Riunita nelle persone di Sergio Gaibisso (Presidente), Riccardo Antoni, Fabio Donadono, Piero Occhetto ed Eugenio Torre (componenti), Marco Alberti (componente supplente) con Anna Maria Bonomo e Sergio Pepe (auditori) ha assunto la seguente

decisione

sull'appello presentato dalla barca numero velico ITA 54372 classe 420 contro la decisione presa dal Comitato per le Proteste della regata nazionale classe 420 organizzata dallo Yacht Club Cupa dal 13 al 15 Maggio 2011.

Al termine di una delle prove della batteria rossa ITA 53223 protestò ITA 54372 per asserita violazione della regola 10.

Il comitato per le proteste accertò che: *"ITA 53223 navigava mure a dritta e si avvicinava a ITA 54372 che navigava mure a sinistra; ITA 54372 virava a circa 2-3 metri da ITA 53223 per evitare la collisione. ITA 53223 a sua volta orzava perché secondo lui la collisione era evidente. Vento medio (10-12 Kn con poca onda)".*

Non essendovi testimoni, il Comitato non precisò se l'orzata di ITA 53223 era iniziata prima o dopo il completamento della virata di ITA 54372 e, richiamandosi al caso ISAF 50, squalificò ITA 54372 per infrazione della regola 10.

Contro tale decisione ITA 54372 ha presentato appello nei termini prescritti adducendo a motivi: che la virata sulla prua di un'altra barca non è disciplinata dalla regola 10; che lasciare uno spazio di circa 2-3 metri equivale a tenersi ampiamente discosta; che non gli fu contestato di non aver completato la virata in tempo affinché l'altra barca avesse il tempo e lo spazio necessari a tenersi discosta; che l'altra barca orzò prontamente ma solo dopo il completamento della virata di ITA 54372; che il caso ISAF riguarda il caso di due barche che vanno all'incrocio su mure differenti e non quello di una barca sopraggiungente mure a sinistra che vira sottovento a una barca con mure a dritta.

Il Presidente del Comitato per le proteste ha fatto pervenire un estratto delle dichiarazioni delle parti durante l'udienza e delle loro risposte alle domande del Comitato.

In tali atti si legge che la protestata e attuale appellante dichiarò in udienza: *“Ero mure a sinistra e navigavo in rotta di collisione con il Protestante; ho urlato se mi lasciava passare e ho visto che annuiva. Quando ho visto che non modificava la rotta per farmi passare a prua e non sarei più riuscita a poggiare sulla sua poppa ho virato, nello stesso momento anche il Protestante ha orzato anche se non credo di averlo obbligato.”* E a seguito di domanda: *“Non so chi ha iniziato la virata per primo, forse io”*. Sempre la protestata, mentre esponeva la propria versione dei fatti, chiese se nel fatto che il protestante avesse dapprima assentito a lasciarla passare e poi invece non avesse modificato la rotta non si dovesse ravvisare una violazione della regola 2.

A quanto sopra il presidente del Comitato per le proteste ha altresì unito le seguenti osservazioni:

“Il protestato è obbligato a tenersi discosto (reg.10), il protestante modifica la propria rotta quando è chiaro che il protestato non sta facendo nulla per tenersi discosto (reg. 14), il protestato a sua volta modifica la rotta e vira diventando barca ingaggiata sotto vento (Reg 13, 15).

Il protestante non ha modificato la propria rotta impedendo al protestato di tenersi discosto (Reg. 16.2).

Il protestato non si è tenuto discosto e infrange quindi la regola 10 (RRS-2009-2012).

Il protestante ottempera alla regola 14 modificando la propria rotta per evitare la collisione quando è chiaro che il protestato non si sta tenendo discosto.

Il caso ISAF n.50 si può applicare alla presente protesta in quanto il protestante mure a dritta ha modificato la propria rotta per evitare la collisione, dato che il protestato, con mure a sinistra ha provato a passare a prua del protestante (avvalorato dalla richiesta del protestato evidenziata nelle dichiarazioni).

La regola 2 menzionata dal protestato non è applicabile al fatto in quanto si tratta di una richiesta al protestante di rinunciare ad un diritto.”

L'appello è infondato. Il caso in esame è un tipico esempio di quella che un tempo il regolamento definiva “virata in rischio di collisione” e, nelle edizioni fino al 1996, a tali casi era riservata un'apposita regola: la 41.2, la quale stabiliva che uno yacht non doveva virare per portarsi in una posizione che gli avrebbe dato diritto di rotta se non lo faceva ad una distanza tale da permettere a uno yacht sui bordi di cedere il passo senza iniziare a modificare la propria rotta prima che la virata fosse stata completata.

A deterrente di manovre azzardate, la successiva 41.3 stabiliva che “Uno yacht che abbia virato o abbattuto ha l'onere di convincere il comitato per le proteste di aver completato la virata o l'abbattuta in conformità della regola 41.2”.

Nel lavoro svolto durante gli anni, per rendere più conciso il regolamento, tali regole particolari sono state eliminate e la situazione da esse governata è stata accorpata ad altre simili, e tutte seguono il principio sancito dall'attuale regola 15 che stabilisce che “Quando una barca acquisisce il diritto di rotta, essa deve inizialmente dare all'altra barca lo spazio per tenersi discosta...”.

Tutte le interpretazioni autentiche del regolamento, quali sono i casi ISAF, nonché la giurisprudenza e la dottrina sono concordi nell'affermare che chi deve cedere il passo ha l'obbligo di manovrare tempestivamente in modo da non ingenerare indecisioni (spesso foriere di pericoli) su chi ha sì il diritto di rotta ma è comunque obbligato ad evitare collisioni. Si tratta di un principio

dettato innanzitutto da motivi di sicurezza. Si ricorda inoltre che per la definizione di *tenersi discosta* “Una barca si tiene discosta da un'altra se quest'ultima può proseguire la sua rotta senza necessità di effettuare manovre per evitarla”.

Si veda ad esempio il caso ISAF 88 là dove dice che:

”Il “Tenersi discosta” significa qualcosa di più che “evitare contatti”, diversamente la regola avrebbe contenuto quelle parole o altre parole simili. Pertanto il fatto che le barche non siano entrate in collisione, non prova necessariamente che P si sia tenuta discosta. La definizione di Tenersi Discosta, unita ai fatti accertati, è ciò che determina se P si sia attenuta oppure no alla regola. In questo caso il punto chiave che scaturisce dalla Definizione è se S poteva mantenere la sua rotta senza necessità di effettuare manovre per evitare P.”

Ulteriore conferma si trova nel caso RYA 1986/1 la cui massima recita:

“Quando una barca mure a sinistra deve tenersi discosta da una barca mure a dritta essa deve manovrare in modo chiaro e tempestivo in modo da garantire che l'altra barca non abbia dubbi che la barca mure a sinistra adempirà ai suoi obblighi”.

A ben vedere lo stesso caso 50 esamina una situazione che presenta forti analogie con la presente. Vero è che là la barca mure a sinistra, per tenersi discosta, poggia per passare a poppavia della barca prioritaria mentre qui vira sottovento e avanti. Ma la vera questione è la distanza a cui manovra. Sicuramente in una regata arbitrata gli umpires osservano l'incidente e hanno tutti gli elementi per giudicare. Nelle regate di flotta ove vi siano delle testimonianze attendibili, il Comitato per le proteste può accertare i fatti basandosi su di esse, oltre naturalmente sulle versioni delle parti. In assenza di testimonianze, di fronte a visioni contrastanti delle parti, è sicuramente la barca con le mure a dritta che deve in prima battuta convincere il comitato di aver modificato la propria rotta e che la distanza fra le barche era minima. Se non lo fa la protesta va respinta. Una volta però che questi due fatti sono acclarati è la barca con le mure a sinistra a dover convincere il Comitato di aver rispettato le regole e che la manovra della barca con le mure a dritta era ingiustificata.

Nel caso in esame tuttavia non sussistono dubbi di sorta in quanto dalle dichiarazioni della stessa protestata emerge in modo chiaro la sua infrazione. Anche nel caso in cui sia stata la barca protestata ITA 54372 la prima a manovrare, iniziando la virata in extremis, questa manovra è stata certamente tardiva. Giova infatti ricordare che ITA 54372, che in un primo momento doveva tenersi discosta per la regola 10, doveva continuare a farlo, per la regola 13, anche da quando aveva superato la posizione di prua al vento fino a che non si fosse messa su una rotta di bolina stretta. Durante questo tempo, sempre in forza della regola 13, non si applicavano le regole 10, 11, 12 e pertanto ITA 53223 aveva tutto il diritto di mantenere la sua rotta. D'altra parte quest'ultima era anche soggetta alla regola 14 che impone a tutte le barche di evitare i contatti. Ora una virata effettuata a circa mezzo scafo dalla barca con diritto di rotta, con 10 nodi d'aria, ben autorizza la barca con mure a dritta a iniziare a manovrare per evitare il contatto senza attendere che la virata sia completata. E in questa situazione si può ben dire che la barca che stava virando non ha rispettato la definizione di “tenersi discosta”.

Un cenno merita anche la questione che ogni tanto si ripropone della barca mure a sinistra che chiede a quella con mure a dritta di lasciarla passare oppure quella in cui è la stessa barca mure a dritta che dice di passare a quella mure a sinistra. Queste situazioni possono far pensare al conducente di un'automobile col semaforo rosso che crede che quella che ha il verde gli abbia fatto segno di passare pure. Salvo poi accorgersi, una volta in ospedale, che il segno di passare col rosso era invece un tentativo del conducente di scacciare una mosca dall'abitacolo.

Sarebbe sufficiente osservare che nella regola 10, dopo le parole “Quando le barche sono su *mure* differenti, una barca con le *mure a sinistra* deve *tenersi discosta* da una barca con le *mure a dritta*”

troviamo un punto fermo e non ad esempio le parole “a meno che l’altra barca abbia fatto segno di passare”. In merito, questa Giuria d’Appello si è più volte pronunciata. Per tutte valga la decisione assunta sull’appello 1984/21-22 (che guarda caso vedeva coinvolti due 420) dove possiamo leggere:

“...Si tratta di un obbligo (“dovrà”) che non è derogabile, nemmeno con il consenso di chi ha le mure a dritta. Quest’ultimo ha infatti un solo diritto, quello di ottenere la precedenza, ma non ha affatto la facoltà di eventualmente disporre del diritto stesso, avvalendosi oppure rinunciandovi a suo beneplacito. In altri termini la norma dettata dalla reg. 36 (*ora 10 – ndr*) è tassativa, e non può essere merce di scambio.... E’ ovvio che tale norma cesserebbe di essere uno dei pilastri delle regole di via, e si muterebbe in un’occasione di incertezze, se fosse consentito di rimettere la sua applicazione, o meno, alla volontà di uno dei due yachts vicinissimi all’incontro, se non al suo arbitrio, o al suo intento di favorire l’amico a scapito degli altri concorrenti e della regolarità della competizione. Né si dimentichi che in un campo di regata affollato non si devono confondere le aspettative anche dei terzi regatanti, i quali, trovandosi in stretta prossimità, devono potersi regolare a loro volta ... E non basta. Per meglio rendersi conto del motivo per cui la reg. 36 non può essere condizionata all’arbitrio altrui, occorre considerare anche l’ipotesi d’uno yacht con le mure a sinistra che interpreti erroneamente le parole e i gesti dell’altro come un invito a passare, cadendo in un malinteso e provocando l’incidente. Come non si può considerare anche l’ipotesi estrema –benchè riprovevole – del concorrente in mala fede che trae in inganno l’altro, col deliberato proposito di creare l’incidente e farlo penalizzare (*questione fra l’altro accennata in primo grado ma non più riproposta in appello – ndr*). Una lucida trattazione di tali argomenti, ad opera di Mary Pera, è reperibile nel numero 83/1984 della rivista “Seahorse”).”

Aggiungeremo solo che il caso, in cui una barca con le mure a sinistra chiede ed ottiene che sia la barca con le mure a dritta a cederle il passo, potrebbe ricadere sotto la regola 41 - Aiuto da parte di terzi.

Per tutti questi motivi l’appello è respinto e la decisione impugnata è confermata.

Così deciso in Genova il 23 Giugno 2011

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