

APPELLO 4/2010

REGATA NAZIONALE CLASSE 420

ANDORA (SV)

Circolo Nautico Andora

Classe 420

ITA 53692 c. Comitato di Regata e Comitato per le Proteste

Regola 31 - Toccare una boa

Regola 61.1(b) – Informare il protestato: *La regola 61.1(b) impone solamente al comitato di regata e/o al comitato per le proteste di “informare alla prima ragionevole occasione” una barca della sua intenzione di protestarla e comunque entro il tempo limite di cui alla regola 61.5, ove l’incidente sia stato “osservato in regata”. Non esiste nelle regole alcun gravame per il comitato di regata e/o per il comitato per le proteste di dover informare la barca protestata con richiami o avvisi o comunicazioni “alla voce” al momento dell’incidente.*

La GIURIA D’APPELLO

composta da Sergio Gaibisso (Presidente), Riccardo Antoni, Fabio Donadono, Piero Occhetto ed Eugenio Torre (componenti), Marco Alberti e Giuseppe Russo (componenti supplenti) ed Anna Maria Bonomo e Sergio Pepe (uditori), ha pronunciato la seguente

decisione

sull’appello proposto dalla barca ITA 53692, Classe 420, ricevuto a mezzo raccomandata del 20/03/2010, pervenuta in FIV il 24 marzo 2010, avverso la decisione assunta dal Comitato per le Proteste della Regata Nazionale Classe 420 svoltasi ad Andora (SV) dal 5 al 7 marzo 2010, organizzata dal Circolo Nautico Andora.

L’appello è stato presentato nei termini ed è ricevibile. Sono regolarmente pervenute osservazioni dalle parti, ritualmente e reciprocamente rimesse.

Durante le operazioni di partenza del secondo volo della 5° prova (terza della giornata), ITA 53692 perdeva il controllo, toccava con la parte di sinistra della sua prua il gommone contro-starter che fungeva da boa all’estremo di sinistra della linea di partenza e riprendeva la regata senza aver assolto le obbligazioni di autopenalizzazione di cui alla regola 44.1.

Il Comitato di Regata ha proposto, a norma della regola 61, regolare protesta, a seguito della quale il Comitato delle Proteste squalificava ITA 53692 per violazione della regola 31.

ITA 53692 dopo aver premesso:

- che aveva “portato regolarmente a termine la regata chiudendo al settimo posto”;
- che “solo dopo aver concluso la regata ed essere rientrata a terra, scopriva per la prima volta di essere stata protestata dal comitato di regata per aver infranto la regola 31, avendo toccato l’imbarcazione che fungeva da boa di partenza”;
- e che “a seguito di tale protesta la barca ed il suo equipaggio venivano squalificati dalla re-

gata”;
ricorre avverso la decisione di squalifica presa dalla Giuria della Regata Nazionale 420 per i seguenti motivi:

1. in via preliminare si eccepisce l'assoluta nullità ed invalidità della protesta e della relativa decisione di squalifica per espressa violazione della regola 61.1 che, alla lettera (b), specifica chiaramente: “ *Un comitato di regata o un comitato per le proteste che intende protestare una barca, deve informarla alla prima ragionevole occasione*”. Orbene, nel caso di specie tutto ciò non è avvenuto. Infatti, il controstarter, nella persona del sig. Moretti, non ha in alcun modo avvisato o cercato di avvisare l'imbarcazione ITA 53692 dell'accaduto e della sua intenzione di protestare, pur avendo avuto, certamente, in quel momento, una ragionevole occasione di farlo, trovandosi sul gommone che fungeva da boa di partenza e quindi, nelle immediate vicinanze;
2. si eccepisce, inoltre, sempre in via preliminare, un vizio di procedura nell'apertura dell'udienza, atteso che, analizzando il modulo presentato dal comitato di regata alle ore 15.45 presso la segreteria, viene subito in risalto che non sono state sbarrate le crocette riguardanti il metodo di informazione del protestato.

Alla luce dei suesposti fatti e delle motivazioni poste a base del suo ricorso, ITA 53692 chiede:

1. l'annullamento della decisione di squalifica da parte del Comitato di Regata
2. il riconoscimento della settima posizione in classifica effettivamente ottenuta in regata.

I presidenti del Comitato per le Proteste e del Comitato di Regata, hanno fatto pervenire alla Giuria d'Appello ed alla parte, proprie osservazioni sull'appello di specie, a norma regola F 4.

Rileva il presidente del Comitato per le Proteste:

1. rispetto alla RRS 61.1(b) al punto 18.5 delle Istruzioni di Regata si riporta: “Verrà esposto uno speciale comunicato a norma della RRS 61.1(b) per le proteste del CdR e della Giuria”. Questa modifica si è resa necessaria visto il numero dei partecipanti alla regata (n. 139 imbarcazioni) e vista la logistica a terra, che vedeva la sala giuria/segreteria diamentralmente dalla parte opposta del porto rispetto al ricovero delle imbarcazioni. In acqua le condizioni meteo marine erano molto impegnative, sempre oltre i 20 nodi con onda da libeccio; il sig. Moretti svolgeva il suo compito di controstarter su un gommone di 5 mt., pertanto impossibilitato a fare alcuna forma di comunicazione che, a dire il vero, sarebbe risultata anche poco corretta.
 2. Trattandosi di una protesta del CdR, non è soggetta alle indicazioni della RRS 61.1(a) che riguarda i doveri di una barca che intende protestare, quindi nel Verbale Guida, che comunque risulta un aiuto alla gestione di una protesta e non un atto formale perlomeno in questa parte, i punti 11, 12 e 13 non sono compilati non essendo pertinenti.
- Concludendo, ritengo che i dettami della RRS 61.1(b) siano stati rispettati.

Il presidente del Comitato di Regata rileva nelle proprie osservazioni:

L'appellante invoca l'art. 61.1(b) RRS citandone solo la prima parte dimenticandosi della seconda che dice:

- “*In ogni caso, se la protesta riguarda un incidente che il comitato ha osservato nell'area di regata, esso deve informare la barca dopo la fine della regata entro il tempo limite della regola 61.3*” cosa che è regolarmente avvenuta con l'esposizione dello speciale comunicato delle proteste da parte del CdR e del CdP.
- La barca, dopo l'incidente, si era allontanata dal controstarter che non poteva sapere se la stessa si stava allontanando per ottemperare alla regola 44.2 o come è successo, per continuare la regata senza eseguire la penalizzazione prescritta, dove non poteva più essere ri-

chiamata a voce dal controstarter che non era obbligato a richiamarla per la RRS 61.1. Inoltre è **dovere** della barca autopenalizzarsi dopo aver commesso un'infrazione, in completa autonomia, e non solo quando qualcuno la invita a farlo.

Copia delle suddette osservazioni, è stata trasmessa, a norma della regola F 4, a ITA 53692 che ha proposto nei termini di rito proprie controdeduzioni:

A - In merito quanto osservato dal presidente del Comitato per le Proteste:

“In primo luogo preme precisare che si tratta di osservazioni piuttosto imprecise ed inesatte. Infatti, al primo punto delle sue osservazioni la sig.ra Bartolini fa riferimento al punto 18.5 delle Istruzioni di Regata che recita: "Verrà esposto uno speciale comunicato a **NORMA** della regola 61.1(b) per le proteste ". Successivamente, il presidente del CdP fa riferimento ad una presunta modifica che sarebbe stata apportata senza specificare né tantomeno provare minimamente quale sia stato il tenore di tale modifica. Forse il presidente del CdP intende dire che il punto 18.5 delle istruzioni di Regata debba modificare la regola 61.1 (b) ma non specifica in quale modo e con quale procedura. Infatti, al punto 18.5 delle Istruzioni di Regata si legge chiaramente "A NORMA" e non, come vorrebbe far intendere il presidente del CdP, a modifica totale o parziale della regola 61.1 (b). Alla luce dei suesposti fatti e delle osservazioni effettuate dal presidente del CdP, appare evidente che la regola 61.1 (b) viene ribadita nella sua interezza piuttosto che modificata.

Non si capisce poi, quale possa essere la pertinenza della logistica. Il presidente del CdP, infatti, vorrebbe giustificare la modifica della regola 61.1 (b) per il copioso numero di partecipanti (peraltro errato) 125 e non 139 e per la dislocazione della sola giuria in posizione diametralmente opposta rispetto alle imbarcazioni. Ci si chiede dunque, come tale dislocazione possa aver potuto impedire al controstarter il rispetto della regola 61.1 (b) nella sua interezza avviando in acqua l'imbarcazione protestata. Il presidente del CdP continua osservando che le condizioni meteorologiche e le caratteristiche del gommone controstarter avrebbero impedito al protestante di comunicare con la barca protestata. Orbene, non è in alcun modo comprensibile come il controstarter abbia avuto la possibilità di annotare il numero velico del protestato ma non abbia avuto la possibilità di comunicare allo stesso un cenno di avviso senza nemmeno bisogno di gridare dal momento che tutto si svolgeva nelle immediate vicinanze.

Ci si chiede inoltre per quale motivo il presidente del CdP cerchi di giustificare con tali argomentazioni il mancato avviso se lo stesso viene poi definito "poco corretto".

Rispetto al secondo punto il presidente del CdP vuole sostenere in maniera del tutto errata ed incomprensibile che la compilazione dei punti 11 - 12 e 13 del verbale di protesta sia necessaria solo in riferimento alla regola 61.1 (a) e non anche alla regola 61.1 (b), non citando però nessuna regola che sancisca tale affermazione. Né tantomeno traccia di tale affermazione è stato possibile trovare nel regolamento di regata. Ancor più incomprensibile è l'affermazione secondo cui il Verbale Guida viene giudicato un semplice aiuto alla gestione di una protesta e non un atto formale e ciò in aperto contrasto con la regola 63.5 dal momento che lo stesso determina la validità o meno dell'udienza.

B – In merito delle osservazioni del presidente del CdR:

1) Il presidente del CdR denuncia l'omissione della seconda parte della regola 61.1 (b). Tale parte della regola, è stata volutamente omessa dall'odierno protestante perché è stata rispettata dal Comitato di Regata. E' opportuno tuttavia sottolineare l'interpretazione che deve essere attribuita alle parole "*in ogni caso*". L'unica logica interpretazione della regola nel suo insieme e che quindi abbia fondamento dal punto di vista legale, è quella secondo cui il CdP è tenuto IN OGNI CASO, sia se ha avuto una ragionevole occasione in acqua, sia se tale occasione non c'è stata, ad ottemperare all'avviso dopo la regata, ai sensi della regola 61.3.

La possibilità di ottemperare alla regola 61.3 non esime dall'imposizione di avvisare alla prima ragionevole occasione il protestato ed, altresì, l'aver avvisato il protestato in acqua, non e-

sime dall'ottemperare alla regola 61.3. Pertanto l'obbligo di avvisare alla prima ragionevole occasione non è in alcun modo messa in discussione dalla seconda parte della regola 61.1 (b). Per comprendere in maniera più chiara il concetto, è opportuno analizzare il testo ISAF in inglese nel quale si legge: "A race committee or protest committee intending to protest a boat shall inform her as soon as is reasonably possible. However, if the protest arises from an incident the committee observes in the racing area, it shall inform the boat after the race within the time limit of rule 61.3." Orbene, come specificato chiaramente nell'introduzione del regolamento di regata "La FIV stabilisce che in caso di divergenze di interpretazione, prevale il testo inglese" Continuando... Si ricorda inoltre che nelle regole: SHALL significa DEVE ed indica un'azione obbligatoria; MAY significa PUO' ed indica un'azione facoltativa .

Nel caso di specie dunque non vi è dubbio che, quello a cui è tenuto il CdR o il CdP è un **OBBLIGO e non un'azione facoltativa**. Non avrebbe dunque alcun senso obbligare il Comitato a compiere un'azione se poi tale obbligo venisse smentito poche righe dopo all'interno della stessa regola.

Alla luce di ciò, risulta chiaro che la dizione "in ogni caso", va interpretata in senso estensivo e non in senso riduttivo. In sostanza l'intento della regola è quello di obbligare il CdP ad ottemperare alla regola 61.3 anche quando ha avuto la possibilità di avvisare il protestato in acqua. D'altronde, un'interpretazione in senso riduttivo che desse la facoltà al CdP di non ottemperare all'obbligo dell'avviso in acqua, sempre quando si verifici una ragionevole occasione, applicando la regola 61.3 dopo la regata, di fatto gli attribuirebbe il potere discrezionale nella decisione di avvisare o meno il protestato e questo sarebbe contrario a qualunque criterio di imparzialità.

Stabilito dunque l'obbligo del comitato di avvisare il protestato in acqua alla prima ragionevole occasione, per verificare la nullità o meno della protesta bisogna stabilire se, in effetti, vi sia stata una ragionevole occasione. Orbene, nel caso in esame, la ragionevole occasione di avvisare il protestato in acqua si è presentata, in maniera inconfutabile ed incontrovertibile immediatamente stante la vicinanza (pochi centimetri) del protestante e del protestato.

2) Incomprensibile è, inoltre, l'affermazione del presidente del CdR, secondo cui il controstarter avrebbe dovuto aspettare che la barca si allontanasse per avvisarla. Forse l'avviso non serve ad indurre il protestato ad eseguire l'autopenalizzazione? Si vuole sostenere forse che l'avviso andava fatto dopo l'esecuzione della stessa? Appare altresì contraddittoria la considerazione del presidente del CdR che, da una parte cerca di giustificare il mancato avviso con l'allontanarsi dell'imbarcazione e dall'altra, dichiara che l'avviso non era obbligatorio.

3) In riferimento poi all'ultima osservazione del presidente del CdR sul dovere dell'imbarcazione di autopenalizzarsi c'è da dire che le avverse condizioni meteorologiche (vento di libeccio oltre i venti nodi e mare formato) peraltro evidenziate dallo stesso presidente del CdP nelle sue osservazioni e la collisione con l'imbarcazione ITA 53496 con relativo ribaltamento della propria imbarcazione, hanno portato l'odierno appellante a non rendersi affatto conto di aver toccato o probabilmente sfiorato, il gommone del controstarter altrimenti non avrebbe avuto alcun motivo a non eseguire l'autopenalizzazione consistente in un "360°" della durata di poco meno di 10 secondi per evitare una squalifica che allo stato attuale ed in virtù della nuova normativa di selezione per i campionati Europei, gli pregiudica in maniera pressoché definitiva la possibilità di partecipare ad una manifestazione così importante. Peraltro mai durante l'udienza di discussione della protesta, l'appellante ha dichiarato di aver toccato il gommone controstarter.

4) Per completezza di esposizione, si fa presente che, sia il presidente del CdP, sia il presidente del CdR, nelle loro osservazioni hanno completamente errato il numero velico dell'imbarcazione appellante, ossia ITA 53496, anziché ITA 53692 dimostrando forse una poca chiarezza sui fatti di causa.

Pertanto, alla luce delle motivazioni già rassegnate nell'atto introduttivo e delle suesposte controdeduzioni, si insiste perché piaccia all'Ill.ma Giuria d'Appello dichiarare la nullità della

protesta di cui è causa e per l'effetto riassegnare all'equipaggio di ITA 53692 il risultato regolarmente ottenuto in quella regata”.

La Giuria d'Appello **in fatto**, rileva in via preliminare ed incontestabile dall'esame della protesta del Comitato di Regata, dell'appello di specie, della documentazione ed osservazioni pervenute, che:

- ITA 53692 durante le operazioni di partenza del secondo volo della quinta prova, ha toccato con la parte di sinistra della sua prua, il gommone controstarter che fungeva da boa all'estremo di sinistra della linea di partenza, violando la regola 31;
- ITA 53692 non ha ottemperato al suo obbligo di autopenalizzarsi a norma della regola 44 continuando la regata sino all'arrivo;
- nulla risulta, nell'accertamento dei fatti della protesta, circa una presunta collisione di ITA 53692 con ITA 53496 nell'incidente o come concausa dell'incidente stesso.

La Giuria d'Appello **in diritto** e in aggiunta osserva che:

- la regola 61.1(b), in via generale, nel primo paragrafo prescrive unicamente al Comitato di Regata o al Comitato per le proteste che intende protestare una barca, di "informare alla prima ragionevole occasione la barca della sua intenzione di protestarla", ciò nel rispetto del principio fondamentale del "diritto alla difesa" della barca, diritto che costituisce uno degli scopi primari delle regole;
- in via specifica, la regola 61.1(b) precisa nel secondo paragrafo, che "in ogni caso, se la *protesta* riguarda un incidente che il comitato ha osservato nell'area di regata, esso deve informare la barca dopo la fine della regata alla prima ragionevole occasione", fissando un tempo limite per tale obbligo, identificato con quello previsto nella regola 61.3;
- non esiste nel regolamento nessuna regola, e tantomeno nella regola 61.1(b), obbligo per il Comitato di Regata o il Comitato per le Proteste di informare con avvisi o comunicazioni o altro tipo di richiamo o segnalazione "alla voce", dell'intenzione di protestare una barca nel caso di una violazione ad una regola anche se "osservata nell'area di regata", al momento dell'incidente;
- la regola 61.1(a) solo in caso di incidente tra barche prevede l'obbligo di informare altre barche coinvolte con richiami "a voce", alla "prima ragionevole occasione" che può essere, ma non esclusivamente, anche "al momento dell'incidente". La regola 61.1(a) non estende tale obbligo al Comitato di regata o al comitato per le proteste;
- il termine "**deve**" contenuto nella regola 61.1 corrisponde alla esatta traduzione dell'inglese "**shall**" e obbliga il Comitato di Regata o per il Comitato a informare la barca che esso "intende protestarla", ma appena sia "ragionevolmente possibile", e, comunque, entro il tempo di scadenza della presentazione delle proteste di cui alla regola 61.5, nel caso in cui l'incidente sia stata "osservato in regata", ma non "obbliga" il Comitato a farlo con richiami o avvisi "alla voce" e al momento dell'incidente osservato;
- i punti 11 – 12 e 13 del Verbale Guida per lo svolgimento delle udienze fanno riferimento agli obblighi di una barca protestante di "gridare protesto", di esporre la bandiera rossa e di confermare all'arrivo dell'esposizione di detta bandiera da parte del CdR e non sono, quindi, riferibili al Comitato di Regata per l'incidente di specie;
- il punto 18.5 delle Istruzioni di Regata non costituisce modifica alla regola 61.1(b) ma va interpretato come rafforzativo della "norma" contenuta nella regola stessa di "informare la barca" dopo la fine della regata, ma entro il tempo limite della regola 61.3 "in caso di incidente osservato nell'area di regata", e non prova in alcun modo un presunto obbligo del Comitato di regata o di protesta di "informare "a voce" al momento dell'incidente la barca che si intende protestare, come vorrebbe dimostrare l'appellante,. Nello stesso tempo, il punto 18.5 delle Istruzioni di Regata, nel rispetto delle prescrizioni della regola 61.1(b), favoriva le barche "informandole" in prossimità del parco barche, senza che dovessero

spostarsi dalla parte opposta del porto per raggiungere l'albo ufficiale presso la segreteria e la sala Giuria;

- l'indicazione erronea nelle osservazioni del CdR e del CdP del numero velico, non pregiudica nell'accertamento dei fatti l'identificazione della violazione della regola 31 da parte di ITA 53692.

Per completezza la Giuria d'Appello osserva che l'appellante non ha contestato l'accertamento dei fatti effettuato in primo grado, dal quale risulta che ITA 53692 ha toccato il gommone controstarter che fungeva da boa all'estremo di sinistra della linea di partenza, e non ha effettuato nessuna autopenalizzazione a norma della regola 44.

Per questi motivi

La Giuria d'Appello respinge l'appello in questione, conferma la decisione di primo grado e dichiara inammissibile perchè infondato ogni supposto gravame relativo all'applicazione della regola 61.1(b) nei confronti del Comitato di Regata e del Comitato per le Proteste.

Così deciso in Genova il 22.5.2010

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