

APPELLO 1/2015
34° Campionato Invernale di Roma – Trofeo Città di Fiumicino
Circolo Velico Fiumicino
ITA 13957 c/ ITA 16310

Regole: *Spazio, Tenersi discosta, Parte, 11, 16.1, 64.1, 71.3*

Massima: *La RRS 16.1 impone alla barca con diritto di rotta, che cambia la sua rotta, di lasciare all'altra barca lo **spazio** per **tenersi discosta**; quest'ultima deve utilizzare tale **spazio** per continuare a **tenersi discosta**.*

In base alla definizione, quando le barche sono ingaggiate, una barca si tiene discosta da una barca con diritto di rotta, se la barca con diritto di rotta può anche cambiare la sua rotta in entrambe le direzioni senza creare un contatto immediato.

*Per la RRS 64.1 l'irrogazione di una penalità a una barca, quando un CdP decide che essa ha violato una **regola**, è condizionata solamente dall'essere quella barca **parte** (non necessariamente protestata) dell'udienza, senza tener conto se la **regola** applicabile fosse o non fosse menzionata nella **protesta**.*

*RRS 71.3: Quando l'autorità nazionale decide che in base ai fatti accertati dal comitato delle proteste una barca che era **parte** nell'udienza di una protesta ha violato una **regola**, deve penalizzarla, sia che quella barca o quella **regola** fossero menzionate o meno nella decisione del comitato delle proteste.*

estratto della decisione

sull'appello in data 6/3/2015 dalla barca ITA 13957, avverso la decisione emessa in data 8/2/2015, dal Comitato delle proteste del 34° Campionato Invernale di Roma, recante la sua squalifica dalla 6^ prova disputata in pari data, per infrazione alla regola 16.1 RRS, in accoglimento della protesta presentata da ITA 16310.

fatti

Al termine della 6^ prova del Campionato, ITA 16310 presentava protesta contro ITA 13957 per un contatto avvenuto fra esse un minuto abbondante prima del segnale di partenza.

Il CdP accertava i fatti come segue: "ITA 13957 ingaggia da sottovento ITA 16310 ad una distanza laterale di 5 metri navigando mure a dritta. ITA 13957 orza due volte e quando ITA 16310 orza avviene il contatto."

La conclusione fu: "ITA 13957 con diritto di rotta non lascia all'altra barca spazio per tenersi discosta infrangendo la regola 16.1".

Conseguentemente il CdP squalificò ITA 13957.

Quest'ultima presentò tempestiva richiesta di riapertura che il CdP non concesse motivando che non vi erano nuove prove significative.

motivi dell'appello

ITA 13957 ha presentato appello nei termini in cui si duole che il CdP non abbia applicato la regola 11, circa la quale osserva che "è responsabilità, è dovere, è compito della barca sopravvento, tenersi discosta dalla barca sottovento e, quindi, è incombenza della barca sopravvento mantenere una distanza dalla barca con diritto di rotta (la barca sottovento) tale da consentire a quest'ultima di poter manovrare liberamente, orzando e poggiando senza

incorrere in un contatto" e che "la barca che deve tenersi discosta (la barca sopravvento), oltre ad orzare è tenuta, se necessario, a virare pur di non infrangere la regola 11."

controdeduzioni della barca appellata

... l'elemento centrale delle regole di rotta non risiede nella tutela esasperata del 'diritto di rotta' ma in qualcosa di molto più meritevole, rappresentato dalla 'sicurezza' di tutti quei soggetti che sono coinvolti in una manifestazione velica, a prescindere dal fatto che abbiano o meno un 'diritto di rotta'.

Per quale motivo il timoniere della barca con diritto di rotta ha orzato creando così una situazione pericolosa, "... anziché limitarsi a protestare, evitando la collisione, come avrebbero voluto le regole di regata ed il buon senso?".

L'appellante non ha mai presentato una protesta riguardante un'infrazione alla regola 11 e l'unica protesta discussa in primo grado fu quella presentata dalla barca appellata la quale riguardava "esclusivamente la collisione tra due barche ingaggiate, avvenuta a seguito di un cambio di rotta della barca sottovento" e di conseguenza essa deve costituire "l'unico motivo oggetto di questo appello".

osservazioni del CdP

Anche il presidente del CdP ha inviato osservazioni sull'appello dove precisa che:

- ITA 13957 sottovento orzava ed il suo timoniere dichiarava che dopo l'orzata poggiava;
- queste azioni si sono ripetute più di una volta prima che avvenisse la collisione.
- ITA 13957 con questi suoi cambiamenti di rotta perdeva i suoi diritti tutelati dalla regola 11 e faceva entrare in gioco la regola 16.1

Decisione della GdA e sue motivazioni

L'appello è fondato e meritevole di accoglimento.

Si deve innanzitutto rilevare che per rispettare la regola **11**, nel caso di barche ingaggiate sulle stesse mure, la barca al vento deve mantenersi sempre a una distanza tale che (come da definizione di **tenersi discosta**) la barca con diritto di rotta possa cambiare la sua rotta senza creare un contatto immediato.

E' vero che la regola **16.1** impone alla barca con diritto di rotta, che cambia la sua rotta, di lasciare all'altra barca lo spazio per tenersi discosta, ma è altrettanto vero che quest'ultima deve utilizzare tale spazio per continuare a tenersi discosta.

Come ricorda il caso **ISAF 60**, una barca con diritto di rotta infrange la regola **16.1** se modifica la rotta in maniera tale che la barca che deve tenersi discosta non riesca a farlo in maniera marinaresca, nonostante che essa abbia posto in atto prontamente le azioni necessarie.

Quanto appena richiamato deriva direttamente dal fatto che nel testo della regola **16.1** ("Una barca con diritto di rotta che cambia la sua rotta deve dare all'altra barca *spazio* per *tenersi discosta*.") la parola *spazio* è scritta in corsivo cioè nel senso della definizione, intendendo dunque lo spazio di cui una barca, obbligata a tenersi discosta, ha bisogno "quando manovra con prontezza ed in modo marinaro".

Nel caso in esame all'inizio dell'ingaggio vi erano 5 metri. Tale spazio era sicuramente sufficiente a ITA 16310 per tenersi discosta e per continuare a farlo. Essa, manovrando prontamente e adeguatamente, avrebbe dovuto mantenere tale spazio fino a quando

sussistevano per lei gli obblighi derivanti dalla regola **11**. Come accertato dal CdP l'ultima manovra che provocò il contatto fu l'orzata di ITA 16310 che però fu effettuata tardivamente quando ormai essa barca aveva lasciato che si riducesse lo spazio iniziale.

Sul punto, osservato dalla barca appellata, concernente il fatto che l'appellante non aveva presentato alcuna protesta per asserita violazione della regola **11**, giova ricordare che per la regola **64.1**, l'irrogazione di una penalità a una barca, quando un CdP decide che essa ha violato una regola, è condizionata solamente dall'essere quella barca *parte* (non necessariamente protestata) dell'udienza, senza tener conto se la regola applicabile fosse o non fosse menzionata nella protesta. Analogamente, per quanto riguarda l'appello, la regola **71.3** stabilisce che "Quando l'autorità nazionale decide che in base ai fatti accertati dal comitato delle proteste una barca che era *parte* nell'udienza di una protesta ha violato una *regola*, deve penalizzarla, sia che quella barca o quella *regola* fossero menzionate o meno nella decisione del comitato delle proteste."

Pertanto va rilevato che ITA 16310, barca sopravento, non si è tenuta discosta da ITA 13957, barca sottovento sulle stesse mura, violando la regola **11** RRS, nonché la regola **14**, per non aver evitato il contatto.

In relazione a quanto precede va annullata la decisione di squalifica di ITA 13957, che non ha infranto la regola **16.1** RRS, avendo dato spazio a ITA 16310 per tenersi discosta.

Tuttavia il caso va rinviato allo stesso Comitato delle proteste per accertare e decidere:

- se ITA 16310 ha compiuto una valida autopenalizzazione, in base alle regole 44 RRS e 18 IdR, per gli effetti previsti dalla regola 64.1(b);

- se ITA 13957, barca con diritto di rotta, vada o meno penalizzata in base alla regola 14 RRS.

Per questi motivi

la Giuria d'appello, in accoglimento per quanto di ragione dell'appello di ITA 13957, annulla la decisione impugnata e rinvia il caso al Comitato delle proteste per gli effetti di cui in motivazione.

Così deciso in Genova in data 11 aprile 2015.