

Appello N. 09/2015

30^a International Regatta Brindisi-Corfù 2015
Circolo della Vela Brindisi - Marina Gouvia Sailing Club
Verve-Camer ITA 50501 contro il Comitato di Regata

Regole: 3, 63.2, 63.4, 64.1, 70.1(a), Definizione di “regola” del Regolamento di regata ISAF.

Il Regolamento di stazza non rientra nella definizione di “regola”.

Nel partecipare ad una regata ogni concorrente acconsente ad assoggettarsi alle “regole”, ivi compreso il Bando di Regata.

Una parte dell’udienza, se ritiene di non essere pronto, ha l’onere di chiedere un tempo ragionevole per prepararsi.

Una parte dell’udienza la quale ritenga che un membro del comitato delle proteste sia una parte interessata ha l’onere di ricusarlo al più presto possibile; una ricusazione tardiva non può assumere rilevanza in sede di appello.

L’appello può essere presentato solo da una parte dell’udienza e non può riguardare le azioni intraprese o meno nei confronti di altre imbarcazioni.

Una barca parte dell’udienza di protesta, che abbia infranto una regola e non si sia esonerata da penalità, va squalificata, a meno che sia applicabile qualche altra penalizzazione.

Estratto della decisione

sull’appello presentato in data 20/6/2015 da ITA 50501 contro le decisioni emesse il 12/6/2015 dal Comitato delle proteste della 30^a Brindisi-Corfù 2015, recanti la penalizzazione sul punteggio del 5% inflitta all’appellante in base alla regola 24 delle Istruzioni di regata, su protesta del Comitato di regata per infrazione alla regola 8 (controlli di stazza) del Bando di regata, nonché la susseguente reiezione della richiesta di riapertura d’udienza.

Riepilogo dei fatti

L’imbarcazione ITA 50501 concludeva la regata Brindisi-Corfù alle ore 04:00 circa dell’11 giugno 2015, procedendo poi all’ormeggio nel Marina di Gouvia.

Dopo aver consegnato la dichiarazione d’osservanza in segreteria, ITA 50501 richiedeva alla segreteria di regata informazioni relative a possibili controlli di stazza, ricevendo in risposta “che non vi erano comunicazioni al riguardo”; alle 18:00 dell’11 giugno, quindi, parte dell’equipaggio lasciava Corfù per rientrare in Italia.

Alle 19:50 dell’11 giugno il CdR dopo aver redatto le classifiche esponeva il comunicato numero 4 con il quale convocava una serie di barche per dei controlli, ivi compresa ITA 50501. La convocazione richiedeva la presenza delle imbarcazioni presso la segreteria (posta di fronte agli ormeggi), indicando l’intervallo temporale 10:00-15:00, senza specificare il giorno. Ciò in base alla regola 8 del BdR che disponeva: “... Tutte le imbarcazioni dovranno essere disponibili presso gli ormeggi predisposti dal Circolo della Vela Brindisi per i controlli di stazza che avverranno dalle ore 10.00 del 7 giugno fino alle ore 16.00 del 9 giugno, e presso i pontili del “Marina di Gouvia”, con tutto l’equipaggio, fino alle ore 15.00 del 12 giugno. Ulteriori controlli potranno essere disposti, prima, durante o dopo la regata, a giudizio insindacabile del Comitato di Regata”.

Il giorno seguente i membri dell’equipaggio presenti sono stati pesati, e la commissione di stazza ha presentato un rapporto al CdR, che ha poi provveduto a protestare le barche ivi indicate.

A seguito della protesta l’imbarcazione ITA 50501 ha ricevuto una penalità sul punteggio del 5%.

Obiezioni Mosse dall’Appellante

L’appellante ha sollevato otto diverse obiezioni.

1) *Luogo della verifica di stazza:* secondo l’appellante il BdR richiedeva ai concorrenti di essere a disposizione “presso i pontili del Marina Gouvia”, ma il comunicato faceva riferimento alla segreteria regate.

Va rilevato a tal riguardo che il punto 8 del BdR offre al CdR il più ampio potere discrezionale sui controlli di stazza, offrendo anche la possibilità di disporre altri oltre a quelli previsti presso i pontili. Inoltre, la segreteria regate è prospiciente i pontili e, trattandosi di un controllo sul peso dell'equipaggio, sicuramente non poteva essere disposto direttamente sui pontili stessi.

2) *Verifica del peso a Brindisi*: l'appellante aveva richiesto in sede di riapertura che l'equipaggio fosse pesato a Brindisi, potendo reperire lì i componenti mancanti, ed aggrava sul CdP il non aver dato questa disposizione al CdR.

L'ultima frase del punto 8 del BdR permette al CdR di disporre di ulteriori controlli di stazza, ma questo non significa che il CdP possa impartire tale direttiva al CdR, trattandosi di organi separati e non soggetti a vincoli di dipendenza in alcuna direzione.

3) *Mancato avviso all'arrivo*: l'appellante richiama il punto 1.2 del "Regolamento di Stazza", il quale prescrive che "le imbarcazioni da verificare debbano essere indicate dal CdR via radio o con altri mezzi in ogni caso prima che queste, dopo aver superato la linea d'arrivo raggiungano il loro posto a terra".

Si ritiene che la norma richiamata non sia una regola prevista nella manifestazione in oggetto. Infatti, nel BdR si fa chiaro riferimento alla sola "Normativa Federale per la Vela d'Altura", la quale non prevede alcun richiamo al Regolamento alle Stazze. Pertanto, il CdR non aveva l'obbligo di dare tale comunicazione via radio. Inoltre un siffatto obbligo non è contemplato nella regola 8 del BdR.

4) *Errore nel comunicato nr. 4*: l'appellante lamenta un errore nel comunicato numero 4, e facendo riferimento al suddetto Regolamento alle Stazze afferma infatti che dopo 15.50 ore di attesa e senza alcun avviso ricevuto in acqua fosse lecito supporre che non fossero previsti controlli per la loro imbarcazione.

Anche in questo caso, il punto 8 del bando di regata è piuttosto chiaro: le imbarcazioni con tutto l'equipaggio devono essere a disposizione fino alle ore 15:00 del 12 giugno; pertanto, l'esposizione del comunicato avvenuta ben prima lo scadere del tempo previsto appare del tutto regolare.

5) *Eccessiva perentorietà del punto 8 del bando*: l'appellante lamenta che tale disposizione sia troppo stringente, e che non tenga conto di eventuali giustificati motivi che potrebbero portare l'equipaggio ad allontanarsi prima del termine.

Si ritiene che il bando di regata sia stato letto dall'appellante prima di iscriversi alla manifestazione, e che questi non abbia mosso alcuna critica a tale dettame fino a quando non l'ha direttamente riguardato. Il dover essere a disposizione fino alle ore 15:00 del 12 giugno era cosa nota fin dall'inizio, anche ai membri dell'equipaggio che hanno accettato di partecipare a questa regata pur sapendo di essere poi impegnati il giorno 12. Giova rammentare che, in base alla regola 3 RRS, nel partecipare ad una regata ogni concorrente acconsente ad assoggettarsi alle "regole", ivi compreso il Bando di Regata, che appunto rientra nella definizione di "regola".

6) *Tempo per prepararsi all'udienza*: l'appellante lamenta di aver avuto solo 20 minuti per prepararsi dopo aver ricevuto il modulo di protesta, e che tale lasso di tempo non sia stato sufficiente.

Se l'appellante avesse ritenuto troppo ristretto il tempo datogli, come previsto dalla RRS 63.2, per prepararsi all'udienza, avrebbe potuto chiedere un rinvio prima dell'inizio della discussione della protesta, ed agli atti tale richiesta non risulta. Ad ogni modo, si ritiene che il tempo concesso all'appellante sia stato adeguato alla complessità del caso trattato.

7) *Parte interessata*: l'appellante afferma che un componente del CdP sia presidente onorario del Circolo della Vela Brindisi, e che un componente della commissione di stazza sia il responsabile tecnico-sportivo di detto club. L'imbarcazione ITA 18215 Anywave Sailing Team Sistiana risultava inizialmente partecipare con bandiera del CV Brindisi, ma sulle classifiche finali appare poi come appartenente al CV Sistiana.

La prescrizione FIV 63.4 fa riferimento al solo CdP, e pertanto si applica solo ad esso; l'incarico del presidente onorario non appare in contrasto con quanto prescritto in tal regola, la quale fa esplicito riferimento a "parente, sino al terzo grado o che svolga funzioni di membro di organismi elettivi e/o tecnici di una classe in regata istruttore, allenatore e/o tecnico presso il Circolo di una delle parti". Inoltre, in base alla regola 63.4, "una parte dell'udienza la quale ritenga che un membro del comitato delle proteste sia una parte interessata deve ricusarlo al più presto possibile". In difetto di tempestive obiezioni in merito la ricusazione dopo la comunicazione della decisione del CdP risulta chiaramente tardiva e non può pertanto assumere rilevanza, in sede di appello, ai fini dell'invalidazione della relativa decisione, fermo restando eventuali responsabilità disciplinari a carico dei soggetti che abbiano trascurato di astenersi.

8) *Uniformità di giudizio*: l'appellante chiede di verificare se i controlli di stazza sono stati compiuti con lo stesso principio, e se tutte le barche chiamate per tale controllo siano state eventualmente verificate.

In base alla regola 70.1(a), l'appello può essere presentato solo da una parte di un'udienza, e pertanto non può riguardare le azioni intraprese o meno nei confronti di altre imbarcazioni.

In sede di controdeduzioni l'appellante ha sollevato un altro problema, relativo al punto 17 della IdR "le imbarcazioni che tagliano il traguardo dovranno tenersi a disposizione del CdR per eventuali controlli e/o comunicazioni, pena la squalifica. Qualora per avverse condizioni atmosferiche o altro, il controllo (di stazza) non potesse verificarsi in prossimità del traguardo, nuove istruzioni verranno trasmesse via VHF, sempre sul canale 72, da parte del CdR". L'appellante utilizza la seconda frase dell'estratto sopra ricordato per accentuare nuovamente l'irregolarità della convocazione con comunicato, essendo mancata quella via VHF.

Nuovamente, va ricordato che il punto 8 del BdR comporta la massima discrezionalità del CdR sui controlli fattibili alle imbarcazioni; l'IdR 17 fa riferimento ai controlli che il CdR sceglie di svolgere immediatamente in acqua dopo l'arrivo, ed in nessun modo inibisce gli altri controlli previsti dal BdR.

Conclusioni

Si ritiene che la decisione del CdP sia immune dai vizi dedotti nella parte in cui rileva che ITA 50501 ha violato la regola 8 del bando di regata, non rendendo disponibile l'equipaggio al controllo di stazza quando richiesto.

Per tale violazione il CdP ha provveduto ad applicare una penalità del 5% richiamando il punto 24 delle IdR. Tale punto prevede però una penalità alternativa per le sole infrazioni al RRS. Pertanto, in base alla regola 64.1 RRS, l'unica penalità applicabile per l'infrazione commessa dal' appellante è la squalifica.

Per questi motivi

la Giuria d'Appello, in applicazione della regola 71.2 RRS, a modifica della decisione impugnata squalifica l'imbarcazione ITA 50501 dalla prova in oggetto, disponendo le conseguenti variazioni della classifica.

Così deciso a Tirrenia il 16 ottobre 2015.

Il Presidente della Giuria d'Appello
Eugenio Torre