

### LA GIURIA DI APPELLO

riunita nelle persone di: Giuseppe Meo (presidente), Osvaldo Magnaghi, Gianfranco Lodoli, Giorgio Ballerini Giacometti ed Eugenio Torre (effettivi), Giuseppe Russo e Adolfo Villani (supplenti), e Marco Alberti, Fabio Donadono, Sergio Pepe e Nicola Vescia (uditori), ha emesso la seguente decisione sull'appello proposto dalla barca "ALBA BLU" - ITA 13770 - Classe IMS e relativo alla decisione presa a Gaeta dal Comitato per le Proteste del "9° Trofeo Punta Stendardo Selezione per il Campionato Italiano Classe IMS" in data 6 Maggio 2006, di non concedere la riapertura del caso n. 1 del 5 Maggio 2006 dove la barca "ALBA BLU" era stata squalificata per infrazione alla regola [18.2\(b\)](#) del Regolamento di Regata, non avendo compiuto tempestivamente la penalità di cui alla regola 44.1 del RR.

Durante la prima prova di detto trofeo, in data 5 Maggio 2006, alla fine della prima poppa ITA 13770 e ITA 3773, che navigavano entrambe con [mura a sinistra](#), entravano [ingaggiate](#) nelle [due lunghezze](#) della [boa](#) di poppa, da girare, con ITA 3773 barca interna e ITA 13770 barca esterna. ITA 3773 si apprestava a girare la [boa](#) quando veniva urtata sulla poppa da ITA 13770 che nel frattempo aveva rotto [l'ingaggio](#). ITA 3773 gridava "Protesto!" ed esponeva la bandiera di protesta correttamente, seguendo altresì visivamente ITA 13770 per vedere se eseguiva la penalità. Non vedendo ITA 13770 eseguire alcuna penalità, ITA 3773 decideva di presentare protesta scritta a fine regata.

Durante l'udienza, ITA 13770 affermava di aver eseguito la penalizzazione di 360°, come prevista dalle istruzioni di regata, e di avere anche sottoscritto il relativo modulo al suo arrivo in terra, producendo anche testimoni che confermavano di averla vista autopenalizzarsi durante il seguente lato di bolina, indicativamente fra un terzo e metà del lato stesso. Il Comitato per le Proteste riteneva che la penalità non fosse stata eseguita "immediatamente" come prescrive il regolamento di "regata e, discussa la protesta, procedeva alla squalifica di ITA 13770 dalla prova per infrazione della regola [18.2\(b\)](#) del RR.

ITA 13770 richiedeva la riapertura dell'udienza nei termini, producendo un ulteriore testimone a sua difesa, ma il Comitato per le Proteste, sentito preliminarmente il testimone e accertato che non aveva visto l'incidente e neppure la autopenalizzazione, decideva di non concedere la riapertura per mancanza dei presupposti di cui alla regola [66](#) del RR.

ITA 13770 appellava quindi la decisione del Comitato per le Proteste, osservando:

- che essa aveva effettuato la penalità conformemente alla regola [44](#) del RR e cioè "al più presto possibile", ovvero in un tempo di 3-5 minuti dall'incidente e a una distanza di 1/3 di lato dalla [boa](#) di poppa, sulla bolina,
- che la collisione non aveva comportato danni gravi,
- che dato il tipo di barca lunga 12 mt., con un equipaggio non formato da professionisti,
- che data la tipologia del percorso a bastone con un lato di sole 1,3 miglia nautiche, e
- che dato l'affollamento di 40 barche in regata in un campo di regata, a suo dire, di piccole dimensioni, essa non avrebbe potuto eseguire la penalità in un tempo più breve.

Sono motivo di frequenti contestazioni i diversi riferimenti temporali previsti nella regola [44](#) del RR per l'effettuazione delle penalità. Infatti, alla regola [44.1](#) troviamo che *una barca che ha violato una regola della [Parte 2](#) del RR può assoggettarsi ad una penalizzazione "al momento dell'incidente"* (primo riferimento temporale). Nel caso della "Penalizzazione dei Due-giri" si applica la regola [44.2](#) del RR che stabilisce che, *dopo essersi ben allontanata da altre barche "al più presto possibile dopo l'incidente" la barca effettua la penalizzazione* (secondo riferimento temporale). Nell'altro caso della "Penalizzazione del Punteggio" si applica la regola [44.3](#) del RR che stabilisce che *la barca espone una bandiera gialla "alla prima ragionevole possibilità dopo l'incidente"* (terzo riferimento temporale) tenendola esposta fino all'arrivo e richiamando l'attenzione del Comitato per la successiva applicazione della sanzione sul punteggio. Mentre quest'ultima condizione temporale non crea contestazioni perché l'obbligo temporale è finalizzato ad avere la bandiera gialla esposta all'arrivo, la

differenza fra i due primi riferimenti temporali nella stessa regola è dovuta al fatto che nel primo, ovvero nella regola [44.1](#) del RR, scatta la immediata consapevolezza di aver commesso una infrazione nel momento stesso in cui avviene l'incidente, quando cioè la barca che ha ragione esprime la sua volontà di protestare in

maniera chiara ai sensi della regola [61.1\(b\)](#) del RR, gridando “Protesto!” ed esponendo, se prevista, la bandiera di protesta alla prima ragionevole occasione. E’ in questo momento che il concorrente deve iniziare l’azione, o meglio la manovra, che lo porterà ad effettuare la penalizzazione dei due-giri. Il legislatore, infatti, prevede che *dopo essersi ben allontanata da altre barche al più presto possibile dopo l’incidente, la barca effettua la sua penalità*, e quel “al più presto possibile dopo l’incidente” è riferito al suo obbligo di portarsi in una zona in cui possa eseguire la penalità senza interferire con altre barche in regata. Si viene ad identificare, quindi, con quel “al più presto possibile dopo l’incidente”, l’unico limite temporale chiaramente applicabile all’esecuzione della penalità dei due giri, che però non può essere esplicitato con un tempo espresso numericamente in minuti e/o secondi. E’ la manovra in sé e per sé da compiere per portarsi in un’area libera che deve essere valutata. Allontanarsi dalle altre barche deve essere visto come una “sospensione temporanea dalla regata” che permette di portarsi in una posizione sicura e libera, navigando sempre in modo marinaresco, per eseguire la penalità. Eseguire quindi virate, strambate o altre manovre non chiaramente riferibili ad una volontà di portarsi fuori dalla rotta di altre barche, non è ottemperare “al più presto possibile dopo l’incidente” della regola [44.2](#) del RR.

Nel caso in esame, ITA 13770, barca che ha commesso l’infrazione, doveva continuare a navigare fino sotto alla [boa](#) di poppa, per raggiungere una zona libera e tranquilla in cui poter eseguire la penalità. Non porta alcun giovamento alla sua difesa l’affermazione dell’appellante che, dopo aver eseguito tutta una serie di manovre, giustificandole con una maggior sicurezza della barca, ed essersi portato su una rotta di bolina, il tattico e lo skipper dovevano confrontarsi per decidere se eseguire o non la penalità, quando ormai era troppo tardi, e forse l’unica soluzione era quella di ritirarsi avendo nel frattempo ottenuto un notevole vantaggio nel ritardare l’esecuzione della penalità (vedi la frase finale della regola [44.1](#) del RR). Il Comitato per le Proteste ha giustamente discusso la protesta di ITA 3773 in quanto lo stesso protestante non aveva visto ITA 13770 penalizzarsi e lo aveva riportato sulla protesta e ha redatto l’accertamento dei fatti in maniera completa ed esaustiva raggiungendo il convincimento che ITA 13770 aveva eseguito in ritardo la penalizzazione per l’infrazione commessa. Tale accertamento dei fatti non può essere appellato ai sensi della regola [70.1](#) del RR. Per questi motivi preso atto della documentazione agli atti, valutate le motivazioni addotte dall’appellante e l’accertamento dei fatti redatto dal Comitato per le Proteste, questa Giuria d’Appello giudica non meritevole di accoglimento il ricorso di ITA 13770 e lo respinge perché inammissibile e conferma la decisione appellata.

Così deciso in Rimini il 27.10.2006

Il Presidente

Giuseppe Meo