

CASO 14/2010

Regata MELGES WEEK - VOLVO CUP 2010 Torbole 8-11 luglio 2010

Circolo Vela Torbole

MELGES 24 "CHIMERA" (ITA 577) c. ITA 783

Regolamento di Regata – PARTE 2 - Sezione C –

Preambolo

Le regole della Sezione C non si applicano ad una boa di partenza circondata da acque navigabili o al suo cavo di ormeggio dal momento in cui le barche si stanno avvicinando ad essi per partire sino a quando li hanno passati. Quando si applica la regola 20, non si applicano le regole 18 e 19.

Regola 20 SPAZIO PER VIRARE AD UN OSTACOLO

Regola 20.1 Richiamare e rispondere

Avvicinandosi ad un ostacolo, una barca che navighi di bolina stretta o oltre può chiamare spazio per virare ed evitare un'altra barca sulle stesse mure. Dopo che una barca ha fatto un richiamo essa deve dare alla barca richiamata il tempo per rispondere;

*(b) la barca richiamata deve rispondere o virando al più presto possibile, o replicando immediatamente "vira tu" e dare subito alla barca richiamante spazio per virare e per evitarla; e
(c) quando la barca richiamata risponde, la barca richiamante deve virare al più presto possibile.*

Regola 20.2 Esonero

Quando una barca sta usufruendo dello spazio al quale essa ha diritto per la regola 20.1(b), essa sarà esentata se infrange una regola della Sezione A o la regola 15 o 16.

La GIURIA D'APPELLO

composta da Sergio Gaibisso (Presidente), Riccardo Antoni, Fabio Donadono, Piero Occhetto ed Eugenio Torre (componenti), Marco Alberti (componente supplente) ed Anna Maria Bonomo (uditrice), ha pronunciato la seguente

decisione

sull'appello proposto dalla barca Melges 24 "Chimera" n.ro velico ITA 577 ricevuto a mezzo e-mail il 23 luglio 2010, contro la decisione del Comitato per le Proteste della Regata Melges Week - Volvo Cup 2010, organizzato dal Circolo Vela Torbole e svoltosi a Torbole nei giorni 8 - 11 luglio 2010.

"Chimera" numero velico ITA 577 si appella contro la squalifica inflittale dal Comitato per le Proteste per infrazione della Regola 20.1.(b) a fronte della protesta presentata contro di lei da ITA 783, identificata con il numero 7 e, secondo l'appellante, discussa congiuntamente con le proteste n. 8 (protesta di ITA 693 contro ITA 783) e 11 (protesta di ITA 577 contro ITA 783), relative allo stesso incidente.

L'appellante lamenta i seguenti fatti:

- a nella protesta N. 7 il protestante non avrebbe esposto la bandiera rossa e che questo fatto risulterebbe evidente anche dal modulo di protesta presentato da ITA 783 (Protesta N. 7).
- b che a meno di due lunghezze dalla boa ITA 783 procedeva ancora su mure a sinistra e

pertanto, decidendo di virare, anche in assenza di ITA 577 le sarebbe stato impossibile evitare di collidere o danneggiare ITA 693.

c denuncia inoltre un presunto comportamento antisportivo da parte del tattico di ITA 783

La Giuria d'Appello osserva che:

1. Dalla documentazione redatta dal Comitato per le Proteste non risulta che le proteste 7, 8 e 11 siano state trattate in udienza congiunta. Risulta infatti che la decisione della protesta N. 7 sia stata comunicata alle ore 19:00, quella del N. 8 alle 19:30 e quella relativa al N. 11 alle 20:05. Non risulta inoltre dalla documentazione redatta dal Comitato per le Proteste chi ha partecipato alle udienze in rappresentanza delle barche protestanti, di quelle protestate e se nel corso delle udienze siano stati ascoltati testimoni.
2. Relativamente all'osservazione dell'appellante riguardante la mancata esposizione della bandiera rossa da parte di ITA 783, il Comitato per le proteste ha accertato che la stessa era stata esposta alla prima ragionevole occasione e questa giuria d'appello deve accettare l'indagine dei fatti del comitato per le proteste.
3. Per quanto riguarda il presunto comportamento antisportivo, lo stesso appellante dichiara che questo è stato discusso in udienza e che il Comitato per le Proteste non ha inflitto penalità.
4. Riguardo la protesta N. 11 il Comitato per le proteste accerta che la stessa sarebbe stata presentata in ritardo, senza giustificato motivo, e pertanto la respinge. Non viene indicato il tempo limite per la presentazione delle proteste e, comunque, ove accertato, la protesta sarebbe stata da considerare invalida, non da respingere.
5. Riguardo l'incidente ed i fatti accertati dal Comitato per le proteste in sede di udienza scritti nel testo della decisione si muovono le seguenti osservazioni:
 - Non risulta accertato se la "chiamata" di ITA 783 a ITA 577 sia stata fatta tempestivamente, per dare a ITA 577 il tempo di rispondere e quindi consentire a ITA 783 di virare per tenersi discosta da ITA 693.
 - Non risulta accertato se ITA 783 e ITA 577 siano state ingaggiate nel corso di tutte le fasi che hanno dato luogo all'incidente.
 - Non è presente un diagramma del Comitato per le Proteste da cui risulti l'accertamento della successione delle posizioni assunte da ITA 693, ITA 783 e ITA 577 nel corso dell'incidente.
 - Non risulta accertato se ITA 783 avrebbe avuto la possibilità di tenersi discosta da ITA 693 poggiando e passando dietro la sua poppa, o sia stata inevitabilmente costretta ad agire come ha fatto, dalla presunta infrazione di ITA 577
 - Non si fa nessun riferimento alla Regola 14 e se tutte le imbarcazioni coinvolte nell'incidente abbiano fatto il possibile per evitare una collisione che ha dato origine a danni sullo scafo di ITA 783 in corrispondenza dell'attacco dello strallo di poppa (punto che non poteva essere venuto in contatto né con ITA 577 né con ITA 693).

Nelle osservazioni del Presidente del Comitato per le Proteste, viene allegato il diagramma dell'incidente e vengono riportati come fatti accertati elementi non evidenziati fra i fatti che hanno portato alla decisione in sede di udienza.

In particolare:

- l'ingaggio è avvenuto nella posizione 2 del diagramma allegato,
- ITA 783 ha chiamato ostacolo (testualmente "Room to tack") in posizione 1 e in

posizione 3 avrebbe virato e si sarebbe verificata una collisione prima con ITA 577, che non aveva risposto alla chiamata, e successivamente con ITA 693.

- oltre a ITA 693 non risultano altre imbarcazioni procedenti dritta in prossimità dell'area in cui è avvenuto l'incidente.

Si afferma inoltre che il danno creato a ITA 783 e che l'ha costretta al ritiro non è stato possibile attribuirlo a nessuna delle barche coinvolte nell'incidente ma presumibilmente a causa di un tamponamento da parte di un'altra barca giunta successivamente e non identificata nel mucchio che si era venuto a creare in prossimità della boa.

Per tutte le motivazioni precedenti la Giuria d'Appello ritiene che le conclusioni e le decisioni assunte dal Comitato per le Proteste non siano del tutto corrette.

Anche in accordo al caso ISAF N. 49 considera le proteste repertorate con i numeri 7 e 8 come proteste da trattare congiuntamente, riguardando lo stesso incidente.

Prende atto che, in base all'indagine dei fatti effettuata dal Comitato per le proteste come risultante anche dalle precisazioni fornite in sede di appello con le osservazioni, i fatti accertati sono i seguenti:

- ITA 693 naviga verso la boa N. 1 procedendo di bolina su mure a dritta.
- ITA 577 e ITA 783 procedono di bolina verso la stessa boa su mure a sinistra e la rotta di ITA 577 è più interna rispetto alla boa della rotta di ITA 783
- Non vi sono barche che impediscano a ITA 783 di poggiare e passare a poppavia di ITA 693
- ITA 783 richiama a ITA 577 tempestivamente acqua per virare e questa non risponde
- ITA 693 deve modificare la rotta per evitare un contatto con ITA 783 che procede mure a sinistra.
- Contemporaneamente ITA 783 orza ed inizia la virata obbligando ITA 577 ancora sulle mure a modificare la rotta all'orza per evitare la collisione.
- Si verificano collisioni senza danni prima fra ITA 783 e ITA 693 e, immediatamente dopo, fra ITA 783 e ITA 577.
- Successivamente si verifica un contatto fra un'imbarcazione non identificata e ITA 783 che provoca danni all'attacco dello strallo di poppa di quest'ultima che, conseguentemente, si ritira.

La Giuria d'Appello sottolinea il fatto che, ove si applichi la Regola 20, la mancata risposta da parte dell'imbarcazione richiamata non esonera l'imbarcazione richiamante dal rispetto delle regole della sezione A e delle regole 15 o 16, rileva inoltre che i danni a ITA 783 sono stati provocati da un'imbarcazione che non è stata identificata e non è stata oggetto di protesta né da parte dei concorrenti, né da parte del Comitato per le Proteste.

Sulla base dei fatti accertati dal Comitato per le Proteste e delle osservazioni pervenute, le conclusioni e regole applicate sono le seguenti:

ITA 577 non risponde al richiamo di ITA 783 infrangendo la regola 20.1(b), infrange inoltre la regola 14 senza provocare danni.

ITA 783 non si tiene discosta da ITA 693 infrangendo la regola 10 e la regola 14 .

ITA 783 in virata obbliga ITA 577 a modificare la rotta infrangendo le regole 13 e 14; in seguito alla manovra, si verifica un successivo contatto fra un'imbarcazione sopraggiungente e ITA 783

con conseguenti danni all'attacco dello strallo di poppa di ITA 783 e con ulteriore infrazione della regola 14 ma non è possibile accertare la responsabilità di ques'ultimo incidente.

ITA 783 non ha diritto di spazio alla boa rispetto a ITA 693 in base alla regola 18.1(a), prima, ed alla regola 18.3, dopo aver oltrepassato la posizione di prua al vento.

Poiché ITA 783 risulta ritirata dalla prova in questione, non vi è luogo a penalizzazione in base alla regola 64.1(b) (si veda caso ISAF 99).

ITA 783 non ha titolo a riparazione in base alla regola 62.1(b), in quanto dai fatti accertati di questo incidente non emerge che ITA 783 sia senza colpa.

Questa Giuria d'Appello pertanto

- respinge l'Appello presentato da ITA 577 – Chimera avverso la decisione assunta il 10 luglio 2010 dal Comitato per le Proteste della Regata Melges Week - Volvo Cup 2010, organizzato dal Circolo Vela Torbole a seguito della protesta di ITA 783, confermando la decisione del Comitato per le Proteste di squalificarla per infrazione della regola 20.1(b) e considera ITA 783 esonerata da penalizzazione per l'infrazione alle regole 10, 13 e 14 essendosi ritirata dalla prova.
- annulla la decisione riguardante la riparazione concessa a ITA 783 che deve essere classificata DNF per la prova n. 9

Così deciso in Genova il 15 ottobre 2010

F.to Sergio Gaibisso, presidente Giuria d'Appello.
copia conforme all'originale