

CASO 15/2009

CAMPIONATO ITALIANO HOBIE CAT 16 "MASTERS"

Circolo Vela Sunset, Calambrone (PI) 2-3 settembre 2009

ITA-110233 c. ITA-108882

Regola 61.1(a)1 e 61.1(a)2 del Regolamento di Regata: informare il protestato. Regola 10 del Regolamento di Regata ISAF, su mure opposte. Regola 70.1. Definizione di 'tenersi discosto'. Principio di base. Regola Fondamentale 2 - Corretto Navigare. GdA-ITA 15-2007, Caso USSA-82.

LA GIURIA D'APPELLO

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

decisione

sull'appello proposto dalla barca ITA-108882, ricevuto a mezzo raccomandata del 15/09/2009, contro la decisione del Comitato per le Proteste del Campionato Italiano Hobie Cat 16 "Masters", emessa il 3/09/2009 e recante la squalifica della barca appellante dalla 3^a prova della manifestazione, disputata il giorno 3/09/2009.

Si premette che:

- a) a seguito di un incidente accaduto durante il primo lato di bolina della 3^a prova, ITA-110233 presentava protesta contro ITA-108882;
- b) il Comitato per le Proteste dichiarava la protesta valida dopo aver accertato che ITA-110233, imbarcazione protestante non aveva gridato "*protesto*" immediatamente dopo l'incidente, ma aveva informato ITA-108882 dell'intenzione di protestare "*all' arrivo in spiaggia*" alla fine della prova.
- c) il Comitato per le Proteste procedeva quindi all'accertamento dei fatti così descritti: "*ITA-108882 navigava mure a sinistra sul 1° lato di bolina, ITA-110233 navigava mure a dritta ... (omissis) ... le imbarcazioni si trovavano in rotta di collisione e ITA-110233 per evitarla orzava e scuffiava sopravvento. ITA-108882 proseguiva sulla sua rotta mure a sinistra chiedendo scusa ad ITA-110233. Al momento dell'incidente il vento era di intensità 10 Knts.*"
- d) il Comitato per le Proteste squalificava ITA-108882 con la seguente motivazione: "*ITA - 108882 ha infranto la regola 10 del Regolamento di Regata*".

Contro la suddetta decisione l'appellante ITA-108882 adduce i seguenti motivi:

- e) di aver cercato, come la barca protestante, di evitare il contatto con una forte orzata;

- f) di aver avuto modo, dopo l'incidente di parlare con l'equipaggio della barca protestante, anche per accertarsi della loro sicurezza fisica;
- g) di non aver udito in quel lasso di tempo la parola "*protesto*";
- h) di essere stato messo a conoscenza della protesta solo a terra, al bar del circolo;
- i) eccepisce che la barca appoggio del testimone, come da esso stesso dichiarato non si trovava in prossimità del luogo ove si sono svolti i fatti e
- j) chiede che la protesta sia dichiarata inammissibile.

Il Presidente del Comitato per le Proteste la,
ha presentato le proprie osservazioni eccependo che:

- k) il CdP ha accertato che la ragionevole occasione è stata assolta quando le parti si sono incontrate sulla spiaggia;
- l) secondo la dinamica dei fatti accertati in udienza l'imbarcazione protestante ha scuffiato sopravvento, pertanto il protestante si è trovato in acqua sotto le vele, legato al trapezio;
- m) in tale situazione, inconsueta per un Hobie Cat 16, si richiede una immediata organizzazione mentale delle priorità istantanee legate alla sicurezza;
- n) le imbarcazioni non si sono più incontrate nel seguito della prova;
- o) dichiara che il testimone si trovava sopravvento all'incidente.

Sulle eccezioni dell'appellante va rilevato quanto segue:

Il fatto che l'imbarcazione protestata abbia tentato di evitare la collisione non attenua le responsabilità dell'appellante dal momento che la RR10 impone ad una barca con *mure a sinistra* di *tenersi discosta* da una con *mure a dritta* senza deroghe o eccezioni ed ai sensi della definizione di *tenersi discosto* questo significa che una barca con mure a dritta non deve essere messa nelle condizioni di dover alterare la propria rotta per evitare la collisione con una barca su opposte mure.

Il tentativo di ITA-108882 di evitare la collisione orzando, se pur ha contribuito a limitare i danni dell'incidente, non ha comunque evitato l'infrazione della RR10, avendo comunque ITA-110233 dovuto intraprendere una violenta manovra evasiva terminata con la scuffia sopravvento.

Il fatto che l'appellante si sia scusato con ITA-110233 depone certamente in favore delle sue buone maniere, ma dal momento che nell'accertamento dei fatti (non sindacabile da codesta Giuria di Appello ai sensi della RR 70.1, e suffragato dalla deposizione del testimone) viene riportato che "*ITA-108882 proseguiva sulla sua rotta mure a sinistra chiedendo scusa ad ITA-110233*" si deduce che l'appellante abbia proseguito sulla propria rotta senza manovrare per avvicinarsi alla barca scuffiata chiedendo quindi scusa da una posizione che si può tranquillamente definire fuori portata di voce, tenendo soprattutto conto della posizione dell'equipaggio in acqua, scuffiato e coperto dalle vele (dalle verbalizzazioni risulta infatti che alle scuse non ci fu risposta).

In tali condizioni trova quindi applicazione la RR61.1(a)1 che stabilisce che se le barche sono fuori portata di voce il protestante non ha l'obbligo di richiamare alla voce, ma deve informare il protestato alla '*prima ragionevole occasione*'.

A questo proposito occorre osservare che *'essere a portata di voce'* non dipende necessariamente dalla distanza, ma può dipendere dalle condizioni in cui la persona richiamante si trova: una persona che si trovi ad un metro dall'altra, ma sotto il pelo dell'acqua decisamente non è *'a portata di voce'*.

Resta da chiarire se il rientro in spiaggia alla fine della regata sia stata la *'prima ragionevole occasione'* in assenza di ulteriori incontri tra le barche dopo l'incidente.

Tale fatto viene impugnato dall'appellante come motivo di invalidità della protesta.

A questo proposito occorre sottolineare che il testo della RR61.1(a) impone di esporre la bandiera di protesta (ove richiesto ai sensi della RR61.1(a)2) e di gridare 'protesto' alla *'prima ragionevole occasione'* e non alla *'prima occasione in assoluto'* o *'immediatamente'*.

Tale scelta di termini sta ad indicare, come chiaramente evidenziato nell'appello GdA-ITA 15-2007 che si rifa al caso USSA-82, che le ragioni del protestato ed il suo diritto ad essere informato tempestivamente devono prevalere su considerazioni di tipo tattico sportivo, ma mai sul sacrosanto diritto di tutti alla tutela della sicurezza ed della vita in mare.

Come giustamente sottolineato dal CdP nelle sue osservazioni, nell'immediatezza dell'incidente le priorità dell'equipaggio protestante erano tutte concentrate sulle azioni da intraprendere per mettersi al riparo da una situazione di potenziale grave pericolo per cui la *'prima ragionevole occasione'* va interpretata come la prima successiva opportunità di informare il protestato, cioè in assenza di ulteriori incontri, al rientro in spiaggia, dopo la regata.

In aggiunta il fatto di aver chiesto scusa alla controparte dopo l'incidente presuppone che ITA-108882 fosse al corrente di aver infranto una regola ed il non aver accettato penalità per tale infrazione, o essersi ritirata, comporta l'infrazione al Principio di Base ed alla Regola fondamentale 2 - Corretto navigare.

per questi motivi

la Giuria d'Appello respinge l'appello in esame, conferma la validità della protesta e la squalifica per l'infrazione alla RR10 inflitta con la decisione appellata e commina in aggiunta a ITA-108882 la squalifica non scartabile DNE dalla 3° prova del Campionato Italiano Hobie Cat 16 "Masters" per infrazione alla RR2.

Così deciso in Genova il 28 novembre 2009

F.to Sergio Gaibisso, Presidente Giuria d'Appello

Copia conforme all'originale