

## CASO 4/2009

### CAMPIONATO ZONALE J24 – I TROFEO CITTA' DI TARANTO

ITA 427 c/ ITA 419

*Regola 63.6 del Regolamento di Regata ISAF, Regola 70.1 del Regolamento di Regata ISAF, Regola Appendice F5 del Regolamento di Regata ISAF – Non sono sindacabili dalla Giuria d'Appello i fatti accertati dal Comitato per le proteste dopo aver raccolto e valutato tutte le prove disponibili.*

*Regola 11 del Regolamento di Regata ISAF, Regola 17 del Regolamento di Regata ISAF – Quando una barca libera dalla poppa si ingaggia da sottovento entro due lunghezze del suo scafo con un'altra barca sulle stesse mure, la barca sopravvento deve tenersi discosta, ma la barca sottovento, oltre ad essere limitata dalla reg. 16.1 del RRS e, inizialmente, dalla reg. 15 del RRS, è obbligata dalla reg. 17 del RRS a non navigare oltre la sua giusta rotta.*

#### **LA GIURIA D'APPELLO**

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

#### **decisione**

sull'appello proposto dalla barca ITA 427, denominata "Jabedee", spedita a mezzo raccomandata del 14/3/2009, contro la decisione del Comitato per le proteste del Campionato zonale della classe J24, I Trofeo Città di Taranto, emessa il 28/2/2009, recante la squalifica della barca appellante, nonché della barca ITA 419 denominata "Alphard", dalla 6<sup>a</sup> prova della manifestazione, disputata il giorno 15/2/2009.

Si premette che:

- a seguito di un incidente accaduto durante il primo lato di poppa della 6<sup>a</sup> prova, ITA 427 presentava protesta contro ITA 419, la quale a sua volta protestava ITA 427;
- il Comitato per le Proteste, dopo aver trattato congiuntamente i due casi, squalificava entrambe le barche con la seguente motivazione: *"le due imbarcazioni erano certamente ingaggiate entro le loro 2 lunghezze con ITA 427 barca sottovento e con diritto di rotta. ITA 427 nel sopraggiungere sottovento non rispettava la regola 17.1 navigando oltre la sua giusta rotta. ITA 419 (recte: 419), pur se ITA-427 infrangeva una regola, aveva comunque l'obbligo di tenersi discosto infrangendo così la regola 11"*.

Contro la suddetta decisione l'appellante ITA 427 deduce i seguenti motivi:

- nessuno dei testimoni avrebbe accennato ad un comportamento che facesse supporre la violazione della regola 17.1;
- lo stesso timoniere di ITA 419 avrebbe riferito che le due barche ingaggiate si sarebbero distanziate senza mai rompere l'ingaggio, per poi riavvicinarsi in prossimità di una nave alla fonda, costituente ostacolo;
- quest'ultima veniva passata navigando con una andatura di gran lasco di sicuro più poggiati rispetto alla giusta rotta per la boa;
- il contatto boma-tangone tra le due barche, riferito dal timoniere di ITA 419, denoterebbe una andatura molto "inquadrata", piuttosto che uno scenario di "barche in guerra all'orza";
- ITA 419 avrebbe avuto ampio spazio per lasciare a dritta la nave ancorata;
- dopo aver passato quest'ultima, le barche avrebbero affrontato un lasco molto stretto, il che evidenzerebbe che la giusta rotta per la boa era piuttosto di lasciare l'ostacolo sulla sinistra, come sarebbe poi accaduto nel secondo lato di poppa;
- al momento dell'incidente, ITA 427 non avrebbe sostanzialmente modificato la propria rotta, se non per evitare la collisione poggiando;
- dopo l'evento ITA 419 avrebbe guadagnato alquanto, il che dimostrerebbe che le barche hanno dovuto puntare sopravento per ritornare in rotta;
- l'assenza di danni escluderebbe una penalizzazione dell'appellante, barca con diritto di rotta, in base alla reg. 14 del RRS.

L'appellato, ITA 419, eccepisce per contro che:

- ITA 427 non avrebbe versato la tassa di protesta;
- la sua protesta sarebbe stata irregolare;
- l'appello sarebbe tardivo;
- l'appello non preciserebbe le ragioni;
- la ricostruzione dei fatti offerta dall'appellante sarebbe basata su considerazioni ripetitive e su deduzioni inconcludenti, non corrispondenti alla realtà;
- ITA 419 si sarebbe tenuta discosta ed ITA 427 avrebbe orzato repentinamente oltre la giusta rotta, infrangendo anche la reg. 16 del RRS.

Il Presidente del Comitato per le proteste ha presentato le proprie osservazioni ribadendo la dinamica dell'incidente accertata in udienza e chiarendo in particolare che:

- l'ingaggio tra le due barche si era rotto e ripristinato più volte durante il lato di poppa;
- da ultimo, ITA 427 si era ingaggiata da sottovento da una posizione di libera dalla

poppa;

- prima dell'incidente le due barche navigavano su rotte parallele a distanza sufficiente;
- ITA 427, appellante, ha orzato oltre la sua giusta rotta;
- ITA 419 non ha risposto alla modifica di rotta e non si è tenuta discosta.

Sulle eccezioni preliminari dell'appellato va rilevato che:

- la ipotizzata invalidità della protesta presentata da ITA 427 è ininfluyente sull'esito della decisione di primo grado (e quindi anche di questo appello) poiché è incontrovertito che sul medesimo incidente è stata presentata una protesta valida dall'altra barca coinvolta e ciò è sufficiente a determinare l'obbligo del Comitato per le proteste di prendere una decisione su tutte le infrazioni alle regole rilevabili dall'incidente, in applicazione della reg. 63.1 e della reg. 64.1(a) del RRS;
- in base alla reg. F2.1, il termine per proporre appello è di 15 giorni dal ricevimento, da parte dell'interessato, della decisione scritta del Comitato per le proteste; l'impugnativa in esame risulta spedita a mezzo raccomandata n. 13703015154-7 del 14/3/2009 e quindi risulta tempestiva.

Passando alle contestazioni mosse dall'appellante, si osserva innanzitutto che:

- la regola 63.6 del RRS demanda al Comitato per le proteste il compito e la responsabilità di determinare i fatti, dopo aver raccolto tutte le prove disponibili, e di fondare su di essi la propria decisione;
- la reg. 70.1 del RRS stabilisce che “una parte di una udienza può appellare una decisione di un Comitato per le proteste o le sue procedure, ma non i fatti accertati”;
- la reg. F5 precisa che il giudice di appello “deve accettare l'indagine dei fatti del Comitato per le proteste, salvo quando decida che essi non sono adeguati”;
- il Caso ISAF 104, che in base all'Introduzione al RRS ha valore di interpretazione autentica del Regolamento stesso, chiarisce che la Giuria l'appello può sindacare i giudizi e le conclusioni del giudice di primo grado ma non l'accertamento di un mero fatto.

Orbene, è un fatto accertato che ITA 427 si ingaggiava “sopraggiungendo” da sottovento. Invero il termine utilizzato nella decisione non è tipico del Regolamento di regata; tuttavia, attingendo ad un principio enunciato nell'Introduzione al RRS, secondo il quale l'interpretazione segue, di norma, il senso comunemente inteso nell'uso nautico o generale, non vi è dubbio che, con tale espressione palesemente ispirata dall'art. 13 delle Norme per prevenire gli abbordi in mare (cd. NIPAM), si alludesse ad una barca in avvicinamento da una posizione di libera dalla poppa. Del pari è fatto accertato nella

decisione che questo “raggiungimento” avvenisse con le barche ad una distanza entro le due lunghezze del loro scafo. Ed ugualmente è da ritenere come fatto accertato, evidenziato nelle osservazioni che il Comitato per le proteste ha fatto pervenire alla Giuria d’Appello in base alla regola F4 del RRS, che ITA 427 ha modificato la propria rotta all’orza, con la conclusione che ITA 427 ha “approfittato” del diritto di rotta andando oltre la propria giusta rotta, in pratica compiendo una manovra che non avrebbe eseguito in assenza di ITA 419. Questo convincimento è sorretto da esaurienti accertamenti istruttori, per cui è da escludere che un rinvio al primo grado in applicazione della reg. F5 del RRS possa fornire elementi nuovi e diversi al riguardo.

Quanto all’interpretazione ed all’applicazione delle regole, è da osservare che quando una barca libera dalla poppa si ingaggia da sottovento entro due lunghezze del suo scafo con un’altra barca sulle stesse mure, la barca sopravento deve tenersi discosta in applicazione della reg. 11 del RRS, ma la barca sottovento, oltre ad essere limitata nel suo diritto di rotta dalla reg. 15 del RRS (che le impone di dare inizialmente spazio all’altra barca per tenersi discosta) e dalla regola 16.1 del RRS (che le impone di dare spazio se modifica la propria rotta), è obbligata dalla reg. 17 del RRS (ex reg. 17.1 del RRS 2004-2008) a non navigare oltre la sua giusta rotta. Nel caso in esame, dai fatti accertati risulta che l’appellante non ha mancato di dare spazio in applicazione delle reg. 15 e 16.1, ma ha navigato oltre la giusta rotta. Pertanto va riconosciuta l’infrazione alla reg. 11 di ITA 419, per non essersi tenuta discosta, e la contemporanea infrazione alla reg. 17 di ITA 427, per aver navigato oltre la sua giusta rotta.

E’ appena il caso di soggiungere che, essendovi stata collisione, entrambe le barche hanno anche violato la reg. 14 del RRS, non avendo evitato un contatto che potevano evitare, per quanto, in assenza di danni o lesioni, la barca con diritto di rotta o avente diritto a spazio è esonerata da penalità per la violazione di questa regola.

In conclusione

**per questi motivi**

la Giuria d’appello respinge l’appello in esame e conferma le squalifiche inflitte con la decisione appellata.

Così deciso in Genova l’8 maggio 2009

f.to Sergio Gaibisso, Presidente Giuria d’Appello

copia conforme all’originale