

CASO 7/2009

REGATA NAZIONALE 49er – Dongo 2009

Comitato per le proteste c/ ITA881

ITA881 c/ ITA8, FRA26, FRA261, ITA444, ITA591, SUI598, SUI649, ITA656, ITA664, SUI696, ITA833, ITA866, ITA867, ITA873, ITA925, ITA957, ITA958, ITA967, ITA1001

Reg. 61.1(a) e reg. 28.1 del Regolamento di Regata ISAF – Se una barca compie un errore di percorso, un'altra barca può informarla della sua intenzione di protestarla sia al momento dell'errore, sia alla prima ragionevole occasione dopo l'arrivo, sia ancora in qualsiasi momento intermedio.

Reg. 64.1(a) del Regolamento di Regata ISAF – Per penalizzare una barca occorre aver accertato che essa ha violato una regola e non “non aver accertato che essa non l'ha violata”.

Reg. 28.1 del Regolamento di Regata ISAF – Quando due classi condividono lo stesso campo di regata e il loro percorso differisce per le rispettive boe di bolina identificabili grazie al differente colore e le istruzioni non forniscono delle indicazioni assolute circa la posizione delle boe e non indicano esplicitamente che esiste una relazione fra le posizioni delle suddette due boe ma si limitano a disegnarle su un grafico del percorso, allora una barca che gira la boa del giusto colore, senza curarsi se questa è posizionata prima o dopo di quella col colore attribuito all'altra classe, non infrange la regola 28.

LA GIURIA D'APPELLO

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

decisione

- sulla richiesta di conferma o correzione del Comitato per le proteste nella Regata Nazionale 49er disputata a Dongo il 25 e 26/4/2009, con l'organizzazione dello Skiffsailing Centro Formazione Velica, della decisione in data 25/4/2009 relativa alla protesta presentata dallo stesso Comitato per le proteste contro ITA 881 per infrazione alla regola 28 compiuta nella 1^a prova;

- sull'appello proposto da ITA 881 contro la medesima decisione, recante altresì la reiezione delle proteste presentate da ITA 881 contro gli altri concorrenti ITA8, FRA26, FRA261, ITA444, ITA591, SUI598, SUI649, ITA656, ITA664, SUI696, ITA833, ITA866, ITA867, ITA873, ITA925, ITA957, ITA958, ITA967, ITA1001, con conseguente annullamento anche della successiva riparazione concessa a ITA 881 in data 26/4/2009,

Nello stesso specchio acqueo erano previsti due campi di regata: uno per i 49er e un altro per i 29er. Le due classi avevano linee di partenza e arrivo nonché boe di percorso coincidenti tranne per quel che riguardava le rispettive boe di bolina denominate “boa 2” per i 49er e “boa 1” per i 29er. Le istruzioni di regata e il diagramma dei percorsi descrivevano la boa 2 come “cilindrica di colore giallo” e la boa 1 come “cilindrica di colore arancione”. Inoltre nel diagramma dei percorsi la boa 1 era raffigurata sottovento alla boa 2 senza tuttavia nessuna precisazione a parole di questa posizione relativa fra le 2 boe. Va anche detto che non risulta che i numeri denominativi delle boe fossero scritti o in altro modo applicati sulle stesse. In altre parole, prescindendo dalla posizione relativa di una rispetto all’altra, osservando una boa l’unica identificazione possibile era il colore della stessa. In particolare, come si è detto, per quella dei 49er, cioè la 2, le istruzioni di regata modificate da un comunicato e l’allegato B indicavano il colore giallo.

ITA-881 al termine della bolina era in prima posizione, trovò regolarmente la boa gialla (che in conseguenza di ciò dovrebbe chiamarsi boa 2) e la girò, senza avvedersi o senza curarsi che la boa arancione anziché trovarsi sottovento alla gialla era in realtà posizionata al vento di essa. Tutte le altre 19 barche della flotta che erano in posizione arretrata rispetto a ITA-881 girarono la boa “al vento” senza curarsi o avvedersi che era del colore (arancione) che identificava la boa 1 cioè quella dei 29er. Non è stato accertato se queste barche nel loro bordeggiare per raggiungere la boa più al vento abbiano lasciato a dritta o a sinistra la boa sottovento o gialla che dir si voglia. La stessa situazione si ripresentò invariata al termine della seconda e ultima bolina.

A seguito di ciò la giuria protestò ITA-881 per asserita violazione della regola 28 e ITA-881 protestò, con 19 proteste separate e sempre invocando la regola 28, tutte le altre barche. Riguardo alla validità della protesta di ITA-881 emerse: che essa in acqua aveva avvertito il CDR dell’intenzione di protestare tutte le altre barche; che, sempre in acqua, aveva avvertito alcune barche ma non aveva avuto la possibilità di informarle tutte e che a terra aveva avvertito tutti i protestati. La giuria, unificando in un’unica udienza tutti i suddetti 20 casi, decise di procedere comunque. La giuria decise di identificare come boa 2 (cioè quella del percorso 49er) non la boa gialla (come prescritto dal punto 10 e dall’allegato B delle istruzioni) ma la boa che si trovava sopravvento all’altra (come disegnato nell’allegato B delle istruzioni). Su tale base stabilì che ITA-881 non aveva girato la boa 2, violando così la reg. 28, mentre le altre barche, avendo girato correttamente la suddetta boa, avevano rispettato le regole. Conseguentemente ITA-881 fu squalificata mentre le proteste contro le altre barche furono respinte. Contestualmente a tali decisioni la giuria, in base alla RRS 60.3(b), convocò un’udienza per prendere in considerazione una riparazione per ITA-881. Detta udienza si

concluse con la decisione di concedere a ITA-881 riparazione mediante assegnazione di un punteggio pari al primo posto lasciando però al primo posto anche la prima delle altre barche. La stessa giuria ha deferito la propria decisione a questa Giuria d'appello (RRS 70.2) per la sua conferma o eventuale correzione. Inoltre ITA-881 ha presentato regolare appello avverso tali decisioni. In esso l'appellante avanza due richieste:

- 1) considerare la piena validità delle sue 19 proteste;
- 2) annullare la squalifica a lui inflitta e conseguente riparazione.

1) considerare la piena validità delle sue 19 proteste.

La sua prima richiesta è di fatto (limitatamente alla validità) già stata accolta o comunque assorbita dall'aver unito le sue proteste a quella della giuria. Infatti nella decisione le sue proteste sono giudicate "respinte" e non "invalidi" e comunque sono state regolarmente dibattute ed esaminate nell'ambito del procedimento relativo ai casi congiunti. Sempre sulla questione della validità in particolare sui tempi e modi di informare i protestati può essere utile considerare quanto illustrato dal caso ISAF 112 la cui massima recita: *Se una barca A compie un errore di percorso, un'altra barca B può informarla della sua intenzione di protestarla sia al momento dell'errore di A sia alla prima ragionevole occasione dopo l'arrivo di A sia ancora in qualsiasi momento intermedio.* Il motivo di ciò deriva dal fatto che quando A lascia la boa dalla parte sbagliata essa commette un errore che tuttavia in forza della regola 28.1 può essere corretto fino al momento dell'arrivo di A ma non dopo di esso. Di conseguenza A non viola la regola 28.1 fintanto che non è arrivata.

Sempre a sostegno di questo punto, l'appellante riferisce di aver pensato che i suoi avversari "sarebbero stati direttamente penalizzati, considerati DNF o squalificati" da CDR o Giuria. Come è noto questo non è possibile in forza delle regole 63.1, A4 e A5 (vedasi anche il caso ISAF 80). Entrando poi nel merito delle 19 proteste, l'appellante sostiene anche che le 19 barche devono essere squalificate perché non è stato accertato che esse abbiano lasciato dalla parte corretta anche la boa sottovento. Ma come dice la regola 64.1(a) per penalizzare una barca occorre aver accertato che essa ha violato una regola; non è sufficiente non aver accertato che essa non l'ha violata. D'altra parte lo stesso appellante conferma quanto aveva già dichiarato durante l'udienza di primo grado, cioè di "non sapere quale percorso avessero compiuto le altre barche". Dunque, non essendo emerso in modo chiaro che le altre barche abbiano violato una regola, bene fece la giuria di primo grado a respingere le 19 proteste di ITA-881.

2) annullare la squalifica a lui inflitta e conseguente riparazione.

La seconda richiesta appare invece fondata e meritevole di accoglimento. Molte sono le considerazioni che è possibile fare:

- Contrariamente a un tempo, oggi la lunghezza dei percorsi è decisa in base ai tempi di percorrenza presumibili con le condizioni di vento previste e non su lunghezze predeterminate dei lati.
- Le istruzioni di regata non indicavano delle posizioni assolute (ad es. coordinate geografiche) per le boe.
- I concorrenti della classe 49er dovevano quindi aspettarsi alla fine di un lato di bolina, con tempi di percorrenza ragionevoli, una boa gialla o al limite un oggetto esponente bandiera “M” (RRS 34). Trovarono una boa gialla.
- Nessun'altra boa gialla era posizionata alla fine del lato di bolina e neppure un battello con bandiera “M”.
- La boa arancione era prevista per un'altra classe (29er) e quindi è comprensibile che un 49er non avesse riguardato con particolare attenzione la posizione relativa fra questa boa e quella gialla del proprio percorso. Posizione relativa peraltro non particolarmente rimarcata dalle istruzioni di regata.
- Quand'anche ITA-881 avesse avuto ben presente detta relazione fra le posizioni delle due boe non poteva escludersi né che l'errore riguardasse l'errato posizionamento della boa arancione (quella dei 29er) né che la boa gialla avesse arato un pochino portandosi così sottovento alla boa arancione (non sarebbe né la prima né l'ultima volta che una simile circostanza si verifica). E in ogni caso la boa che il 49er doveva girare era comunque la gialla (o eventuale Mike).
- L'attuale barca appellante si trovava in prima posizione e non aveva altri elementi se non il fatto che le istruzioni di regata gli prescrivevano di girare la boa gialla.

In conclusione la boa di bolina dei 49er era la boa gialla, anche se per errore del CDR essa era stata posizionata sottovento e non al vento di quella dei 29er (a sua volta mal posizionata). ITA-881, girando la boa gialla, ha compiuto regolarmente il percorso arrivando in prima posizione e come tale dev'essere classificata con le altre barche a seguire.

Per questi motivi

la Giuria d'appello annulla le decisioni in questione nella parte relativa alla squalifica di ITA 881 ed alla successiva riparazione e conferma la reiezione delle proteste presentate da ITA 881, disponendo la conseguente correzione della classifica della 1^a prova.

Così deciso in Genova il 28 novembre 2009

f.to Sergio Gaibisso, Presidente Giuria d'Appello

copia conforme all'originale.