

CASO 9/2009  
REGATA ZONALE CLASSE CONTENDER - DONGO  
ITA 371 c/ ITA 19

*Regola 44.1, regola 44.2 e regole 64.1(a) e (b) del Regolamento di Regata ISAF – Se una barca può aver commesso un’infrazione ed esegue i giri di penalità in maniera non corretta, essa non è soggetta a penalizzazione per aver eseguito scorrettamente i giri, ma è soggetta alla penalizzazione prevista per l’infrazione originaria.*

*Regola 61.2 del Regolamento di Regata ISAF – La mancata indicazione nella protesta della regola ritenuta infranta non comporta l’invalidità della protesta, essendo ammessa la regolarizzazione anche durante l’udienza*

*Regola 21.2 del Regolamento di Regata ISAF, preambolo alla sezione D della parte 2 del Regolamento di Regata ISAF – Quando una barca sta eseguendo una penalità, essa deve tenersi discosta dalle altre barche e non si applicano le regole di rotta della sezione A della parte 2 del RRS.*

**LA GIURIA D’APPELLO**

composta da Sergio Gaibisso (Presidente), Riccardo Antoni, Fabio Donadono e Eugenio Torre (componenti), con Sergio Pepe (uditore), ha pronunciato la seguente

**decisione**

sull’appello proposto dalla barca ITA 371 inviato a mezzo raccomandata del 18/6/2009 (protocollo n. 7869 del 22/6/2009) contro la decisione in data 14 giugno 2009 del Comitato per le proteste della Regata Zonale classe Contender, organizzata dal Centro Formazione Velica SkiffSailing di Dongo, con la quale l’appellante è stata squalificata dalla 5<sup>a</sup> prova, disputata quello stesso giorno, per asserita infrazione alla regola 44.2 RRS, in accoglimento della protesta presentata da ITA 19.

In particolare dalla documentazione risulta che:

- ITA 19 ha protestato ITA 371 in quanto “eseguiva la penalità senza allontanarsi dalla mia rotta”;
- il Comitato per le proteste ha accertato che “il protestato non si è allontanato per eseguire la penalità di un giro come previsto dalla reg. 44.2” per cui ha squalificato ITA 371 in applicazione della regola citata;

L’appellante lamenta che:

- non vi sarebbe stato alcun incidente o contatto tra le barche, né il protestante avreb-

be dichiarato di aver dovuto modificare la propria rotta; ITA 371 sarebbe stato già sufficientemente lontano dalle altre barche, senza creare problemi e senza obbligare le altre barche a modificare le proprie rotte; né peraltro ITA 371 sarebbe stato sulla rotta del protestante;

- la protesta sarebbe stata ritenuta valida nonostante che il protestante non avesse manifestato l'intenzione di protestare né a voce né con la bandiera rossa e nonostante che sul modulo di protesta non fosse menzionata la regola violata.

Al riguardo la Giuria d'appello osserva preliminarmente che:

- nel modulo di protesta il protestante ha dichiarato di aver subito gridato l'espressione "ti protesto" ed il Comitato per le proteste ha riconosciuto questa circostanza, con un accertamento di fatto che non è censurabile in questa sede in base alla regola 70.1;

- le imbarcazioni della classe Contender hanno una lunghezza di scafo inferiore a 6 metri, per cui non hanno l'obbligo di esporre la bandiera rossa, secondo quanto previsto dalla regola 61.1(a)(2) RRS;

- in base alla regola 61.2 RRS, la mancata indicazione sulla protesta della regola ritenuta infranta non comporta l'invalidità della protesta, essendo ammessa la regolarizzazione anche durante l'udienza.

Per quanto riguarda la infrazione contestata all'appellato, la regola 44.1 RRS prevede che "una barca può eseguire una penalità di due-giri quando essa può aver infranto una regola della parte 2 mentre è in regata o una penalità di un-giro quando essa può aver infranto la regola 31"; la regola 44.2 RRS descrive le modalità di esecuzione dei "giri" di penalità. Senonché, conformemente alla nota italiana all'Introduzione al Regolamento di regata, si ricorda che l'utilizzo della parola "può" ("may" in lingua inglese) indica una azione facoltativa, mentre un'azione obbligatoria è indicata dalla parola "deve" ("shall" in inglese). Pertanto è da escludere che l'inesatto adempimento del precetto dettato dalla regola in esame comporti l'applicazione di una sanzione. Vero è piuttosto che, in mancanza di una valida autopenalizzazione, non si produce l'effetto previsto dalla regola 64.1(b); il che significa che se una barca ha compiuto una infrazione e non ha eseguito una penalità applicabile, essa è soggetta di norma a squalifica in base alla regola 64.1(a).

Nella specie, nessuna rilevanza può avere la eventuale irregolarità dei giri (o del giro) di penalità eseguito da ITA 371 posto che la stessa non risulta protestata per

l'incidente che l'aveva indotta ad autopenalizzarsi.

Va invece esaminato, per quanto riguarda l'incidente denunciato nella protesta in questione, se dai fatti accertati emerge la violazione di qualche altra regola.

Sull'argomento è da rilevare che, quando una barca sta eseguendo una penalità, essa deve tenersi discosta dalle altre barche, in base alla regola 21.2 RRS, e non si applicano le regole di rotta della sezione A della parte 2 del RRS, in base al preambolo alla sezione D.

Secondo la Definizione di "tenersi discosta", una barca si tiene discosta da un'altra se quest'ultima può proseguire la sua rotta senza necessità di effettuare manovre per evitarla e, quando le barche sono ingaggiate sulle stesse mure, se la barca sottovento può modificare la rotta in entrambe le direzioni senza entrare immediatamente in contatto con la barca al vento.

Orbene, dai fatti accertati, non risulta che ITA 371 abbia mancato all'obbligo di tenersi discosta dalla barca protestante o da altre barche.

#### **Per questi motivi**

la Giuria d'appello in accoglimento dell'appello in esame annulla la decisione impugnata e dispone che vengano effettuate le conseguenti correzioni della relativa classifica.

Così deciso in Genova l'11 settembre 2009

f.to Sergio Gaibisso, Presidente Giuria d'Appello

copia conforme all'originale