

CASO 16/2010

IV Trofeo Challenge Ignazio Florio 2009 - Yacht Club Favignana

ITA 15321 c/ Comitato di regata

Regola 3 del Regolamento di regata ISAF - Le Istruzioni di regata, in quanto regole nel senso della relativa definizione contenuta nel RRS, vanno osservate quand'anche eventualmente sgradite, irragionevoli o censurabili e non possono essere ignorate, eluse o disapplicate.

Regola 35 del Regolamento di regata ISAF - Se una barca compie il percorso come prescritto dalla regola 28.1 ed arriva entro il tempo limite, se stabilito, tutte le barche che arrivano devono essere classificate nella loro posizione di arrivo a meno che la regata venga annullata. Se nessuna barca arriva entro il tempo limite, il comitato di regata deve annullare la regata.

Regola L15.2 dell'Appendice L al Regolamento di regata ISAF - L'appendice L raccomanda di introdurre nelle Istruzioni di regata la prescrizione di classificare DNF le barche che mancano di arrivare entro un certo tempo. dopo che la prima barca ha completato il percorso ed è arrivata, a modifica della regola 35 del RRS.

Normativa federale Vela d'Altura - Nelle direttive per l'organizzazione dell'attività, sono dettati consigli e raccomandazioni utili per la compilazione delle istruzioni di regata.

LA GIURIA D'APPELLO

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

decisione

sull'appello proposto dalla barca ITA 15321, denominata "L'Ottavo Peccato", contro la decisione emessa il 13/9/2010 dal Comitato per le proteste del IV Trofeo Challenge Ignazio Florio 2009 organizzato dallo Yacht Club Favignana, con la quale è stata respinta la richiesta di riparazione presentata dall'appellante in relazione alla sua posizione in classifica quale DNF al termine della quinta ed ultima prova (regata costiera) disputata il 19/9/2009.

In particolare il giudice di primo grado ha ritenuto che, essendo regolarmente arrivata almeno una barca entro il tempo limite delle ore 18, previsto dalla regola 15 delle IdR, 1° capoverso, 4° rigo, sono state classificate nella posizione di arrivo, in base al 3° capoverso della stessa regola 15, le barche arrivate entro 80 minuti dalla prima (registrata alle ore 15:27:20, e quindi entro le ore 16:47:20), mentre le barche non arrivate entro tale orario (tra le quali appunto la barca appellante) sono state classificate DNF; pertanto è stata esclusa la commissione di alcun errore da parte del Comitato di regata, con la conseguente reiezione della richiesta di riparazione.

L'appellante contesta che:

- le istruzioni di regata sarebbero state consegnate ai concorrenti al briefing per la regata, tenuto alle 10.15 del 19/9, appena 45 minuti prima del previsto segnale di avviso;
- il caso contemplato nelle ISAF Questions&Answers richiamato nella decisione di primo grado (Q&A 2010-006) non risulterebbe pertinente;
- il tempo limite applicato non sarebbe quello previsto dalle IdR, dalla Normativa Vela d'altura, dall'appendice L15.2 del RRS, né sarebbe coerente con quanto praticato nelle quattro prove precedenti;
- le uniche due barche classificate come arrivate rientrerebbero nel gruppo ORC A, mentre tutte le altre barche più piccole (ORC B e ORC C) sarebbero state classificate DNF, pur avendo ancora la possibilità di vincere la prova in tempo compensato;
- il metodo applicato per calcolare il tempo limite sarebbe discriminatorio ed ingiusto, favorendo le barche grandi in pregiudizio delle più piccole, tant'è che per la barca ITA15950, in una regata di 34,8 miglia in soli 144 secondi si presenterebbe l'alternativa di vincere la regata o arrivare oltre il tempo limite;
- la regola 15 IdR, 3° comma, contemplerebbe che per le regate costiere l'estensione del tempo limite alle ore 18;
- le IdR emanate per il Campionato Mondiale ORC 2009 disputato a Brindisi regolavano il tempo limite in maniera diversa e ragionevole;

- il tempo limite dovrebbe tener conto delle classi e quindi l'arrivo della prima barca non dovrebbe determinare il tempo limite per tutti i concorrenti;
- l'estensione del tempo limite sarebbe necessaria per evitare incresciose situazioni in caso di venti leggeri, se il primo concorrente taglia il traguardo poco prima del suo tempo limite.

Il Presidente del Comitato unico di regata e per le proteste ha fatto pervenire le proprie osservazioni, precisando in particolare che:

- le IdR erano disponibili dal giorno precedente alla regata e venivano consegnato ai concorrenti all'atto dell'iscrizione;
- il punto 2 della IdR prevede che in caso di eventuale conflitto con regole e regolamenti prevalgono le istruzioni di regata;
- non erano previste classifiche separate o limiti di tempo speciali per singole classi, ma solo una classifica "overall";
- la regola fondamentale 3 del RRS obbliga i concorrenti ad accettare le regole, tra le quali rientrano le IdR.

L'appellante ha formulato controdeduzioni.

Al riguardo va innanzitutto chiarito che l'oggetto di questa controversia consiste unicamente nello stabilire se nella quinta prova (quella in esame) sono state o meno applicate correttamente le regole, a nulla rilevando l'operato nelle prove precedenti. Infatti se, per ipotesi, il CdR nelle prove precedenti avesse tenuto un comportamento tale da rivelarsi erroneo nell'applicazione delle regole, ciò non giustificerebbe la perseveranza nell'errore e la disapplicazione ulteriore delle regole.

Analogamente nessuna rilevanza può acquisire ai fini della presente decisione quanto stabilito e praticato in occasione di altre manifestazioni, sia pure di rilievo.

La Normativa federale Vela d'Altura - richiamata dal punto 2 delle IdR tra le regole che governano la manifestazione, a meno che non sia derogata dalle stesse Istruzioni di regata - prevede in materia di tempo limite (nelle direttive per l'organizzazione dell'attività) consigli e raccomandazioni utili per la compilazione delle istruzioni di regata, piuttosto che prescrizioni direttamente vincolanti.

Per quanto riguarda l'appendice L essa del pari, come è enunciato nel suo preambolo, costituisce una guida per la redazione delle Istruzioni di regata, priva di immediata e diretta cogenza.

Non è superfluo, tuttavia, osservare che la regola L15.2 non depone in senso favorevole alle tesi dell'appellante (come anche rappresentato nella Q&A 2010-006, richiamata nella decisione appellata). Essa infatti reca la prescrizione di classificare appunto DNF “le barche che mancano di arrivare entro (*un certo tempo*) dopo che la prima barca ha completato il percorso ed arriva”. E questa formulazione, nella prassi delle regate, viene pacificamente intesa in senso sostanzialmente conforme a quanto accaduto nella presente occasione.

Nemmeno possono avere rilevanza il briefing, il relativo comunicato o la tardiva diffusione del documento contenente le Istruzioni di regata. Infatti, in base alla regola fondamentale 3 del RRS, le Istruzioni di regata, in quanto regole nel senso della relativa definizione contenuta nel RRS, vanno osservate quand'anche eventualmente sgradite, irragionevoli o censurabili, a meno che non siano modificate con le forme prescritte, e non possono essere ignorate, eluse o disapplicate, neppure per effetto della omessa o ritardata effettuazione del briefing programmato con i concorrenti.

Il punto nodale della controversia è dunque l'interpretazione e l'applicazione del punto 15 delle IdR, che conviene qui di seguito trascrivere nella sua interezza.

15- Tempo limite

*A modifica della reg. 35 del RRS, il tempo limite, in secondi per miglio, sarà uguale al GPH più grande più il GPH più piccolo diviso due, maggiorato di 680 secondi e moltiplicato per le miglia percorse. (es.: $GPH\ 690 + GPH\ 570 = 1260 : 2 = 630 + 680 = 1310\ secondi * mm\ 6 = 7860 = due\ ore\ e\ 11\ minuti$). In ogni caso per le prove costiere il tempo limite non potrà superare le ore 18.00 per il giorno 19 e le ore 18.30 per gli altri giorni.*

Regate Bolina-Poppa. Il tempo limite è di 150 minuti. Se almeno una imbarcazione completa il percorso entro il tempo limite, saranno classificate tutte le altre imbarcazioni che completeranno il percorso entro 60 minuti dall'arrivo della prima imbarcazione. Le imbarcazioni che non finiscono entro 60 minuti dopo l'arrivo della prima imbarcazione saranno classificate DNF. A modifica della RRS 35.

Regata Costiera. Il tempo limite della regata costiera è le ore 18:30. Se almeno una imbarcazione completa il percorso entro il tempo limite, saranno classificate tutte le altre imbarcazioni che lo completeranno entro 80 minuti dall'arrivo della prima imbarcazione. Le imbarcazioni che non finiscono entro 80 minuti dopo l'arrivo della prima imbarcazione saranno classificate DNF (a modifica della

RRS 35). Qualora la regata costiera venisse disputata il giorno 19, il tempo limite sarà esteso alle ore 18.00.

Questa regola detta, in primo luogo, la formula per il calcolo di un tempo limite, uguale e valido per tutte le barche in regata, senza distinzione di classi. E' utile rilevare che, dato il valore GPH più alto degli iscritti (nella specie, a quanto risulta, 692.8), quello più basso (525.0) e la lunghezza del percorso (mm 34.8), il tempo limite è pari a 12h.27m.34s che, data l'ora di partenza alle 11:20:00, porrebbe l'orario di fine regata alle ore 23:47:34. La seconda parte dello stesso capoverso della regola 15 precisa poi che *“in ogni caso per le prove costiere il tempo limite non potrà superare le ore 18.00 per il giorno 19 e le ore 18.30 per gli altri giorni”* e, poiché nel caso in esame si tratta appunto della prova costiera disputata il giorno 19, il tempo limite ordinario della regata è dunque fissato alle ore 18:00:00, anziché alle 23:47:34.

Posto che il capoverso relativo alle regate a bastone qui non interessa, l'ultimo capoverso tratta ulteriormente delle regate costiere ribadendo che il tempo limite è alle ore 18:30.

Questa statuizione, va ad aggiungersi e integrarsi con il primo capoverso, a meno di non porre una insanabile contraddizione con lo stesso. Pertanto è da intendere che il tempo limite è le 18:30, fatto salvo sempre il limite delle ore 18 per la regata costiera del 19 (*“in ogni caso”*, dice il primo capoverso) e salvo che non risulti un tempo limite anteriore dal calcolo della formula (il che esula dal caso in esame).

Prosegue la stessa regola che sono classificate tutte le barche che arrivano entro 80 minuti dopo l'arrivo della prima, mentre le altre sono classificate DNF.

Queste proposizioni significano che, se almeno una barca arriva entro il tempo limite, le altre barche, anche se sono arrivate dopo di quell'ora, sono classificate nella loro posizione di arrivo, a condizione che siano arrivate entro 80 minuti dall'arrivo della prima. La regola precisa ulteriormente in maniera lapidaria che *“le imbarcazioni che non finiscono entro 80 minuti dopo l'arrivo della prima imbarcazione saranno classificate DNF”* e tale disposizione, per quanto criticabile e inopportuna, è vincolante e non può essere disattesa dal Comitato di regata prima, dal Comitato per le proteste poi e ora dalla Giuria d'Appello.

La regola prosegue ancora e dice, nella parte finale, che *“qualora la regata costiera venisse disputata il giorno 19, il tempo limite sarà esteso alle ore 18.00”*. Questa estensione significa che, se si tratta della regata costiera del giorno 19, qualora almeno una barca arrivi entro il tempo limite, il termine della regata non è costituito dall'orario del primo più gli 80 minuti, ma è prolungato solo fino alle 18:00. La disposizione ridonda essenzialmente la

disposizione del primo capoverso e conferma che *“in ogni caso per le prove costiere il tempo limite non potrà superare le ore 18.00 per il giorno 19”*.

In definitiva l'espressione finale della regola 15, sulla quale insiste l'appellante per invocare il tempo limite delle ore 18 nella prova in questione, non cancella le precedenti disposizioni, ma va integrata nel quadro complessivo della citata regola 15 delle IdR.

Del resto, anche sotto il profilo sistematico e teleologico, oltre che letterale, la regola manifesta chiaramente l'intenzione degli estensori delle istruzioni di porre l'orario delle 18 per il giorno 19 come un tassativo limite invalicabile (evidentemente per ragioni organizzative, nell'ultimo giorno della manifestazione) per cui è da escludere che quella espressione, avulsa dal suo contesto, abbia una portata così ampiamente estensiva del tempo limite secondo quanto prospettato dall'appellante, cancellando e sovvertendo tutto il resto della regola.

In conclusione, se ne ricava, ad esempio, che per la regata del giorno 19:

- se la prima barca arriva alle 16:39, sono classificate tutte le barche arrivate entro le 17:59 (16:39 + 80min);
- se la prima barca arriva tra le 16:40 e le 18:00, sono classificate tutte le barche arrivate entro le 18:00;
- se nessuna barca arriva entro le 18, la regata è annullata in base alla regola 35 RRS, che per questa parte non è modificata dalla regola 15 delle IdR.

Nel caso in esame la prima barca è arrivata alle ore 15:27:20, per cui vanno classificate nell'ordine di arrivo tutte e sole le barche arrivate entro le ore 16:47:20; le altre sono DNF.

Ne consegue che la decisione impugnata di reiezione della richiesta di riparazione è corretta nella parte in cui rileva che nessun errore ha compiuto il Comitato di regata e che non sussistono i presupposti previsti dalla regola 62.1(a) del RRS per la concessione di una riparazione.

Nondimeno, in conclusione, è da riconoscere che la regola in esame non brilla di fatto per chiarezza e - giova aggiungere - neanche per equità, per cui sembra alla Giuria d'Appello appropriata l'occasione per indirizzare, a tutte le autorità coinvolte nella organizzazione e conduzione delle regate, la fervida raccomandazione di porre ogni cura ed attenzione necessaria nell'elaborazione dei bandi e delle istruzioni di regate, al fine di evitare dubbi e anomalie nella formulazione delle regole.

Per questi motivi

la Giuria d'appello respinge l'appello in esame e conferma la decisione impugnata.

Così deciso in Genova il 4 febbraio 2011

f.to Sergio Gaibisso, presidente Giuria d'Appello

copia conforme all'originale