

APPELLO 12/2014  
PASQUAVELA 2014  
Y.C. S.STEFANO  
ITA 15740 c/ ITA 15920

**Regole 71.1(a), appendice R5, 14, 15 del Regolamento di regata ISAF.**

*L'apprezzamento dei fatti è rimesso al solo giudizio dei giudici della protesta, che è insindacabile in sede di appello.*

*La Giuria di appello deve accettare i fatti accertati in primo grado, fatto salvo il potere di disporre la riapertura d'udienza nel caso in cui i fatti risultino non adeguati.*

*La violazione da parte di una barca dell'obbligo di tenersi discosta o di dare spazio comporta automaticamente, in caso di collisione, anche la violazione dell'obbligo di "evitare il contatto".*

*Una barca con diritto di rotta o di spazio non ha l'obbligo di agire per evitare il contatto fino a quando non diventa chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta o dando spazio.*

**LA GIURIA D'APPELLO**

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

**decisione**

L'imbarcazione ITA 15740 VAG 2 ha tempestivamente impugnato la decisione del 21 aprile 2014 del Comitato delle Proteste alla regata "Pasquavela 2014", organizzata dall'Y.C. S.Stefano, con la quale è stata squalificata dalla 5° prova del 21-4-2014 per violazione delle regole 15 e 14 del RRS per non aver "lasciato a Javal lo spazio necessario per tenersi discosta".

L'appellante riconosce che la decisione "è congrua, quindi un appello che verte su tale decisione non avrebbe altro risultato che la conferma della decisione" e motiva l'appello in quanto vi sarebbero altri fatti non accertati

dal C.d.P. (danni, eventuali azioni di Vag2 tese ad evitare il contatto, azioni delle 2 imbarcazioni Javal e Vag 2 in relazione alla presenza di un'altra imbarcazione) e fatti certi non dipendenti dall'accertamento del C.d.P. (osservazioni del C.d.P., ORC Speed Guide di Vag2 e di Javal).

L' appello trae origine dalle 2 proteste riunite :

- di ITA 15920 Javal contro ITA 15790 Vag 2
- di ITA 15790 Vag 2 contro ITA 15920 Javal

All'esito della discussione furono accertati i seguenti fatti:

*“le due barche navigavano mure a sinistra un paio di lunghezze sotto layline con Vag 2 circa mezza lunghezza sotto vento e davanti a Javal, con una separazione fra prua poppa di circa 7 metri. Condizioni di mare calmo, 12/13 nodi di vento 6 1/2, 7 nodi velocità barche. Le barche sono tra i 42 e 43 piedi. Vag2 virava e completava. Dal completamento della virata Javal non aveva spazio per evitare la collisione e limitava i danni orzando”.*

Il C.d.P. accettava il diagramma di Javal e non quello di Vag2 e giungeva alle seguenti conclusioni: *“Vag 2 non ha lasciato a Javal lo spazio necessario per tenersi discosta, violando le regole 15 e 14”* e conseguentemente la barca Vag 2 è stata squalificata dalla prova.

Il Presidente del C.d.P. ha fatto pervenire le proprie osservazioni alle quali ha replicato l'appellante.

Come lo stesso appellante riconosce nell'appello, i fatti , così come accertati nel corso della discussione delle 2 proteste riunite, hanno condotto ad una decisione che è congrua, tuttavia l'appellante afferma che vi sono altri fatti non accertati dal C.d.P. ed altri fatti certi ricavabili dalle caratteristiche delle imbarcazioni e dal loro certificato di stazza.

In merito a danni che non sarebbero stati accertati *“ai fini dell'ulteriore applicabilità della reg 14 RRS”*, questa Giuria rileva che i danni sono stati considerati dal C.d.P : *“Dal completamento della virata Javal non aveva spazio per evitare la collisione e limitava i danni orzando”*, così come è stata applicata, in danno di Vag 2, la regola 14: *“ Vag 2 non ha lasciato a Javal lo spazio necessario per tenersi discosta, violando le regole 15 e 14.”*

L'appellante poi lamenta che il C.d.P. non abbia accertato *“eventuali azioni di Vag2 tese ad evitare il contatto”*. A parte la considerazione che lo stesso appellante, in maniera singolare, afferma che le proprie azioni sarebbero state *“eventuali”*, va osservato che neppure nella protesta Vag2 afferma di aver

evitato il contatto, anzi nulla indica in merito alla collisione. In ogni caso la violazione da parte di Vag 2 dell'obbligo di dare spazio comporta automaticamente, in caso di collisione, anche la violazione dell'obbligo imposto dalla regola 14 RRS di "evitare il contatto".

Per converso va evidenziato che Javal non è tenuta ad anticipare la manovra per tenersi discosta fino a quando essa non perde il diritto di rotta, il che avviene nel momento del completamento della virata di Vag 2, allorché quest'ultima non è più soggetta alla regola 13 RRS ed acquisisce il diritto in applicazione della regola 10 RRS, con l'obbligo tuttavia di dare inizialmente spazio a Javal per tenersi discosta in base alla regola 15 RRS.

Nel contempo, Javal non ha l'obbligo, in base alla regola 14, di manovrare per evitare il contatto fino a quando non diventa chiaro che l'altra barca non sta adempiendo ai suoi obblighi, per cui è da escludere che Javal infranga la regola 14 RRS, posto che, secondo quanto precisato dalla decisione appellata, essa "limitava i danni orzando".

L'appellante lamenta che il C.d.P non abbia accertato *"le azioni delle 2 imbarcazioni Javal e VAG2 in relazione alla presenza di imbarcazioni mura a dritta in lay line (Aurora e Low Noise."* In merito, è agevole osservare che anche su questo punto l'appellante nulla ha indicato nella protesta, né con l'atto di appello, ed in particolare, nei diagrammi ivi riportati non vengono indicate altre imbarcazioni, oltre quelle oggetto delle due proteste riunite. Ciò induce a presumere che la presenza di altre barche non sia effettivamente rilevante ai fini della decisione.

In ogni caso, eventuali altri fatti andavano dedotti in sede d'udienza e, ove successivamente si fossero rese disponibili nuove prove, le stesse andavano dedotte tempestivamente nel termine di 24 ore dalla comunicazione della decisione (reg 66 RRS).

In merito ad *"altri fatti certi ricavabili dalle caratteristiche delle imbarcazioni e dal loro certificato di stazza"* e all' *"adeguatezza degli altri fatti accertati dal C.d.P."*, che per l'appellante conducono a ritenere che l'accertamento dei fatti da parte del C.d.P. non è adeguato, questa Giuria osserva che le tabelle "Speed Guide" dell'ORC delle due imbarcazioni, prodotte in questa sede dall'appellante, non possono avere valore tale da smentire i fatti accertati. La parte interessata aveva infatti l'onere di presentare ogni elemento di prova ritenuto opportuno tempestivamente in

primo grado e non all'esito sfavorevole dell'udienza, a parte ogni ulteriore considerazione sull'idoneità di qualsiasi tabella e della relativa documentazione ora prodotta a dimostrare la tesi sostenuta dall'appellante senza tenere conto sia della variabilità delle condizioni meteo-marine, sia delle modalità di conduzione dell'imbarcazione.

In conclusione, qualsiasi ricostruzione della posizione delle barche, della loro velocità, dei tempi delle loro manovre, non può mai sostituirsi all'apprezzamento che si ricava dalla discussione della protesta, sempre che tale apprezzamento sia basato su fatti che possano condurre adeguatamente alla decisione, come nel caso all'esame di questa Giuria. L'apprezzamento dei fatti è rimesso al solo giudizio dei giudici della protesta, che è insindacabile in sede di appello ai sensi della regola 70.1(a) RRS, tranne nel caso che emergano vizi logici nell'accertamento dei fatti e nella decisione, vizi che, per quanto sopra esposto, non emergono nella decisione impugnata. Né l'accertamento risulta inadeguato rispetto alla decisione adottata, per cui è da escludere la sussistenza dei presupposti per una riapertura dell'udienza in base alla regola R5 Appendice RRS.

L'appello di ITA 15740 VAG 2, pertanto, deve essere rigettato.

P.Q.M.

rigetta l'appello.

Deciso a Genova il 27 settembre 2014

f.to Eugenio Torre, presidente Giuria d'Appello  
copia conforme all'originale