

APPELLO 15 - 2013

ITA 203532 c/ ITA 178403

XLVII° Edizione

POETTO - CAGLIARI - POETTO

Memorial "Paolo Brianda" – Memorial "Tore Coiana" – Memorial "Armando della Valentina"

Classi 420, 470, Laser Standard, Laser Radial, Laser 4.7, HC 16, Optimist

14 luglio 2013 - Y. C. Cagliari

Regola 11- Quando le barche sono sulle stesse *mure* ed *ingaggiate*, una barca *al vento* deve *tenersi discosta* da una barca *sottovento*.

Regola 12 - Quando le barche sono sulle stesse *mure* e non *ingaggiate*, una barca *libera dalla poppa* deve *tenersi discosta* da una barca *libera dalla prua*.

Regola 14 - Se ragionevolmente possibile una barca deve evitare il contatto con un'altra barca. In ogni caso una barca con diritto di rotta oppure con diritto a zio

(a) non occorre che agisca per evitare il contatto sino a quando non è chiaro che l'altra barca non si sta *tenendo discosta* e

(b) deve essere esonerata se essa infrange questa regola ed il contatto non causa danni o lesioni.

Regola 30.1 Se è stata esposta la bandiera "I", e qualsiasi parte dello scafo, equipaggio o attrezzatura di una barca si trova nel lato di percorso della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti durante l'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza, essa dovrà successivamente navigare dal lato di percorso al lato di pre-partenza attraverso un prolungamento della linea, prima di *partire*.

Regola 62.1 Una richiesta di riparazione deve essere fondata sul reclamo o sulla possibilità che il punteggio di una barca in una prova o serie è stato o può essere, non per sua colpa, significativamente peggiorato da:

(a) un'omissione del comitato di regata, o del comitato delle proteste, o del comitato organizzatore.....

(d) un'azione di una barca

Regola 70.1 (a) una *parte* di un'udienza può appellare una decisione di un CdP o le sue procedure, ma non i fatti accertati.

Regola A 5 Una barca che non *parte*.....deve essere classificata di conseguenza dal CdR, senza udienza.

Regola A 11 Le seguenti sigle devono essere usate per registrare le situazioni elencate:
OCS - Non è *partita*..... o infrange la regola 30.1.

LA GIURIA D'APPELLO

composta da Sergio Gaibisso (Presidente), Marco Alberti, Fabio Donadono, Torre Eugenio (Componenti effettivi), Sergio Pepe (Supplente), e Lorena Gucciardi (Uditrice), ha emesso la seguente

decisione

sull'appello tempestivamente proposto dal Laser Radial 203532 avverso la decisione assunta dal Comitato delle Proteste della manifestazione in epigrafe, che lo ha classificato OCS nella "prova unica" disputata il 14 luglio 2013. La regata prevedeva per tutte le classi - Optimist esclusa - un'unica classifica in tempo compensato utilizzando, per il calcolo, la formula:

$$\text{tempo compensato} = \frac{T}{PN} \times 1000$$

in cui PN corrisponde al "RYA Portsmouth Number" assegnato alla classe e T il tempo reale in secondi.

Al rientro dalla "prova unica", il Laser L 203532 presentava protesta contro il Laser R 178403 *"in quanto nelle fasi finali della partenza a circa 10 secondi veniva tamponato dal Laser R 178403 e spinto da dietro oltre la linea di partenza; chiede inoltre riparazione e di essere rimesso regolarmente nella regata"*.

La protesta è stata discussa in udienza dal CdP (era stato anche CdR) e dalla parte del Modulo di Protesta riservata alla Giuria si rileva che:

- il diagramma dell'incidente presentato dall'appellante non è stato accettato dal CdP;
- i fatti accertati dal CdP danno una versione diversa dell'incidente, dai quali risulta che *"qualche secondo prima della partenza 203532 si trovava sopravvento all'imbarcazione 178403 con la randa lasciata. 178403, per lasciare spazio ad altre imbarcazioni sottovento, orzava e 203532 non rispondeva all'orza e si trovava con la scotta della randa incastrata sotto la barca sottovento (178403) e usciva dalla linea di partenza in OCS."* Il CdP stabiliva che *"203532 non si è tenuto discosto ai sensi della regola 11 nel contatto avvenuto senza danni, è poi andato in OCS senza ottemperare alla regola della bandiera India girando dagli estremi"*, e decideva di conseguenza che *"data l'equivalenza con la squalifica 203532 viene confermato in OCS"* e respingeva la protesta e la richiesta di riparazione. (Nota: nelle carte, alcune volte, il protestante è stato indicato con 203572 anziché 203532 e il protestato con 173408 anziché 178403).

Il Laser R 203532 ha impugnato tale decisione appellandosi a norma della regola 70 e Appendice R, lamentando preliminarmente che *"il CdP ha ignorato le procedure relative alla comunicazione circa il tempo di convocazione all'udienza (non ha esposto nessun comunicato e non ha fissato un'ora per la discussione della protesta) impedendogli di fatto di cercare i testimoni che avrebbero potuto avvalorare il succedersi degli eventi"*.

Riferendosi all'incidente che ha dato luogo alla sua protesta, precisa:

"avevo raggiunto la posizione prescelta e mi accingevo a partire (mancavano circa 20 secondi al segnale) praticamente sottobordo alla barca comitato quando il Laser R 178403, nel tentativo di trovare uno spazio "inesistente" era costretto, dopo aver virato e strambato repentinamente per ripre-

sentarsi, una volta effettuata la manovra, sulla mia poppa, a entrare in collisione inevitabilmente con la mia barca mentre il CdR scandiva gli ultimi 20 secondi. Protestavo immediatamente, ma la prua del concorrente, dopo avermi toccato sull'angolo di poppa, agganciava la scotta della mia randa all'altezza dell'archetto, mi spingeva in avanti quando mancavano 2 secondi al segnale di partenza (nota del CdR). Dopo l'arrivo ho informato il CdP che intendevo protestare contro il Laser R 178403 e una volta a terra, ho presentato regolare protesta per essere stato danneggiato in partenza. In udienza, durante la deposizione del Laser R 178403, che non ha mai protestato né in mare né a terra nei miei confronti arrivando addirittura a scusarsi per avermi colpito, ha ammesso tranquillamente di essermi venuto addosso costretto da altre imbarcazioni e di avermi agganciato la scotta randa. Precisavo di aver appreso dopo l'arrivo che qualche secondo prima di venirmi addosso, il protestato, per farsi spazio, era andato a collidere con il 470 ITA 4051, e ribadivo di essere stato colpito sullo spigolo di poppa e agganciato, chiedendo, di conseguenza, la squalifica dell'avversario in base alle regole 12, 15 e 17.

Sempre in udienza il CdR (ovvero il CdP a terra) sosteneva che a essere squalificato dovevo essere io per non aver ottemperato al rispetto della regola 11, ma essendo finito in OCS e non avendo ripetuto la partenza, il risultato non sarebbe cambiato" come riportato nelle conclusioni del CdP.

A tal proposito lamenta che "il Presidente del CdP arrivava a suggerire al protestato di essere lui stesso la parte lesa..! ipotizzando che se avessi risposto all'orza, sarei comunque stato OCS...!" (Chiara processo alle intenzioni).

Prosegue il suo appello ponendo una precisa domanda alla GdA: "Considerando che una barca non ha l'obbligo di prevedere che un'altra barca infranga una regola, dato che in una situazione di transizione una barca che diviene barca con obblighi ha diritto ad aver tempo per poter rispondere, se la barca 178403 si è agganciata, come ha sostenuto il CdP, quando la sua prua è arrivata all'altezza della pala del mio timone (cioè una frazione di secondo prima di colpire la mia poppa, agganciandomi e spingendomi), si chiede quanto tempo è stato concesso al sottoscritto per mettersi in regola e non infrangere il regolamento? Risultata evidente, come riportato nel grafico accluso, la mia totale impossibilità di rispondere in base alla regola 11, così come la responsabilità del protestato che ha infranto in rapida successione la 12, la 15 e la 14 senza neppure autopenalizzarsi in seguito del mio protesto."

Lamenta, inoltre, che "la classifica finale della Regata (unico documento esposto durante tutta la manifestazione) riporta al 27° posto il Laser R 203532 OCS, palesemente in contrasto con le decisioni del CdP che avrebbe più correttamente dovuto riportare l'indicazione DSQ" e ribadisce che nessun comunicato sulle decisioni del CdP è stato esposto come neppure nessuna comunicazione circa la convocazione dell'udienza per la protesta, e conferma di non essere stato protestato ufficialmente né dal concorrente 178403 né tantomeno dal CdP (il fatto è stato verbalmente desunto solo in sede di udienza dal CdP). Fa presente, infine, che i fatti accertati dal CdP ("qualche secondo prima usciva dalla linea di partenza in OCS") sono quanto meno discutibili, dato che le IdR al punto 09 - Percorsi, riportano: "La linea di partenza per i tre percorsi sarà costituita dall'allineamento tra la barca del Comitato di Regata e la Boa P/A troncoconica arancione posta alla sua sinistra", per cui chiede: "Tra le infinite linee di partenza esistenti nella definizione di cui sopra, quale deve essere considerata valida sia dal concorrente che dal CdR? Se la barca viene considerata da prua a poppa nell'intera sua lunghezza (circa 10 m.), come lascerebbero intuire le IdR, rappresenta un estremo dell'allineamento, un eventuale OCS potrebbe essere rilevato all'estrema prua e non riguarderebbe il mio caso. Se invece il predetto allineamento fosse rilevato all'estrema poppa, riguarderebbe l'intera flotta. In contrasto con quanto previsto nelle IdR al punto 04 - CdR, nessun comunicato è stato esposto prima dell'inizio della regata."

L'appellante conclude il suo appello chiedendo alla GdA "di adottare un provvedimento riparatorio che preveda l'annullamento della squalifica e la re-immissione nella classifica finale generale

(tenendo presente che il 1° in tempo compensato è stato assegnato al HC 16 che ha regatato con il gennaker) e parziale, come previsti nel Bando di Regata, nella propria categoria (Laser R) con l'assegnazione del piazzamento ottenuto in base all'ordine di arrivo e al tempo di percorrenza."

Sono pervenute osservazioni dal Laser R 178403 e dal CdP.

Il Laser R 178403 riassume l'incidente con la sua versione dei fatti:

1. Allo scadere del minuto al via mi avvicinavo lentamente alla linea di partenza insieme al resto della flotta, in posizione di bolina larga e sottovento alla barca 203572.
2. La barca 203572 iniziava a poggiare leggermente, lasciando al contempo il boma e tuttavia lasciando lo spazio sufficiente a garantirmi l'ingresso sulla linea di partenza.
3. A circa 30 secondi portavo la mia prua a metà lunghezza dalla barca 203572, sempre in posizione di bolina e sempre sottovento alla stessa.
4. La barca sottovento a me chiedeva acqua per cui ho dovuto orzare e portarmi su una posizione di bolina più stretta e a quel punto ho agganciato con la mia prua la scotta della randa del Laser R 203572, il quale non accennava a orzare.
5. Subito dopo è arrivato il segnale di via e siamo entrambi partiti.

Il CdP nelle sue osservazioni, corredate da 4 grafici redatti a norma della Regola 65.2, precisa che *"al momento della partenza il concorrente 203572 veniva rilevato in OCS (era in vigore la RRS 30.1) e prontamente veniva esposta la bandiera X con segnale sonoro (ai sensi della RRS 29.1). Nonostante 203572 fosse in prossimità del battello comitato (10/12 metri circa) e quindi pienamente cosciente dell'avvenuta segnalazione del richiamo individuale, continuava a navigare verso la prossima boa."*

Precisa inoltre che, dopo il rientro a terra il CdR/CdP, *"vista la presenza in segreteria del protestante e del protestato, e dato che nella protesta non erano citate altre parti e testimoni, e visto che il protestato non ha fatto alcuna obiezione, si è proceduto a iniziare l'udienza senza bisogno di formalizzare la convocazione delle parti"*.

Circa l'accertamento dei fatti, il CdR/CdP, dopo aver precisato che era composto da solo due membri, ribadisce che *"i fatti accertati coincidono con quanto già indicato nel modulo della decisione della protesta oggetto dell'appello, e sono simili a quanto riportato nel grafico del protestante"* e nell'illustrare la sequenza dell'incidente a mezzo di grafici predisposti dallo stesso CdR/CdP a norma della RRS 65.2 (allegati alle osservazioni) precisa che *"203572, pur avendo spazio, non si tiene discosto da 178403 che con la prua aggancia la scotta della randa ampiamente lasciata di 203572 e lo spinge verso il vento quando mancano circa 2 secondi al segnale di partenza e 203572 finisce OCS."* (Nota: nelle osservazioni il protestato viene indicato con 173408 anziché con 178403).

Il CdR/CdP conclude le sue osservazioni precisando che la decisione del CdP è stata quella di *"riconoscere che 203572 sopravvento, ingaggiato, non si è tenuto discosto da 178403 pur avendo lo spazio necessario e di confermare che 203578 non è partito in quanto OCS senza aver ottemperato alla regola 30.1."*

La Giuria d'Appello in via preliminare, fa rilevare di non essere tenuta a dare risposte su domande riguardanti l'interpretazione di regole, specialmente se sono in qualunque modo collegate con una protesta che ha dato origine a un appello. La Regola 70.4 consente solo *"a un circolo o un'altra organizzazione affiliata a un'autorità nazionale, di chiedere un'interpretazione di regole, purché non riguardi una protesta o richiesta di riparazione che possa essere appellata"*.

Entrando nel merito dell'appello, questa Giuria osserva:

- la mancanza del comunicato di convocazione dell'udienza dichiarata dell'appellante non sembra aver rilevanza, visto che le parti della protesta sono state convocate "verbalmente" in udienza di persona e contemporaneamente senza nessuna opposizione da parte loro, e che l'udienza è stata regolarmente svolta (vedi secondo foglio del Modulo Protesta allegato all'appello), durante la quale nessuna contestazione in proposito risulta essere stata rivolta dal protestante al CdP;
- il rilievo dell'appellante sulla mancata indicazione nelle IdR della postura sul battello/boa del CdR dell'asta dell'estremo di destra della linea di partenza (come dal punto 09 delle IdR) – mancata indicazione che costituisce, senza dubbio, una omissione del CdR – avrebbe dovuto essere fatta notare prima della partenza dell'unica prova in programma e, comunque, avrebbe anche potuto costituire motivo per presentare una regolare richiesta di riparazione a norma della regola 62.1 (a) nei tempi indicati dalla 62.2, ossia "quanto più presto sia ragionevolmente possibile dopo essere venuti a conoscenza delle motivazioni", circostanza che non può identificarsi con il "dopo regata", dato che le IdR sono state tempestivamente messe a disposizione dei concorrenti a norma delle regole. E al riguardo non può non rimarcarsi che lo stesso appellante ha dichiarato nel suo appello di essersi "posizionato praticamente sottobordo alla barca comitato", e quindi è pacifico che sia stato in grado di individuare con esattezza, alla partenza, la postura dell'asta dell'estremo di destra della linea sul battello/boa;
- sull'impugnazione della decisione del CdR di classificare OCS il Laser R 203532, non può non rimarcarsi che lo stesso appellante ha dichiarato, nella sua protesta, di essere stato spinto oltre la linea di partenza dall'azione del Laser R 178403 che l'avrebbe "urtato a poppa circa un paio di secondi prima del segnale di partenza", circostanza che l'ha portato a violare la "definizione di partenza", violazione che, comunque, poteva essere sanata solo a norma della definizione stessa e della regola 30.1, prevedendo, il punto 11 delle IdR, l'esposizione della Lettera I come segnale preparatorio. Non avendo ottemperato alle prescrizioni della regola 30.1 per partire regolarmente, l'appellante non poteva che essere classificato OCS. E a proposito di OCS, ricordiamo che a una barca che sia OCS anche a causa di un'accertata azione scorretta o infrazione di un'altra barca, non resta che ripetere regolarmente la partenza e poi presentare protesta e chiedere riparazione, essendo "non applicabile" all'OCS l'esonero di cui alla regola 64.1 (a);
- in conseguenza di quanto sopra, si ritiene corretta la decisione del CdR di classificare OCS il Laser R 203252 a norma della regola A 5 per la quale il CdR "deve classificare di conseguenza senza udienza" le barche che si trovano sul lato di partenza della linea al loro segnale di partenza e che poi **non partono** regolarmente, indicandole con la sigla OCS nell'ordine di arrivo a norma della regola A 11 (la quale stabilisce di usare tale sigla per una barca che **non è partita**, si trova sul lato di partenza o infrange la regola 30.1), e non ha nessun obbligo di esporre comunicati relativi a tale circostanza salvo indicare la barca in colpa con la sigla OCS nell'ordine di arrivo;
- nel merito dell'incidente, si ricorda che a norma della regola 70.1 non possono essere appellati "i fatti accertati" dal CdP. Ogni eventuale errore od omissione del CdP nell'accertamento dei fatti doveva essere fatto presente in corso di udienza o, se l'appellante ne fosse venuto a conoscenza dopo l'udienza, ciò

poteva dar luogo a una richiesta di riapertura o di riparazione, a norma delle regole 62 e 66, ma non costituire motivo di appello;

- infine, si ritiene che l'appellante, ferma restando la classificazione di OCS per essere partito in anticipo senza rifare la partenza, è tuttavia soggetto alla penalizzazione prevista per la infrazione compiuta, e cioè nella specie la squalifica (DSQ) per la sua violazione alla regola 11 accertata in corso di udienza. E' evidente comunque che in pratica nel caso in esame una barca può essere squalificata solo una volta per lo stesso incidente, e la classificazione OCS si può considerare assorbita della penalizzazione per l'infrazione dell'appellante alla regola 11, rilevata poco prima della partenza dal CdR, e precisata dal CdP nell'accertamento dei fatti.

Dal diagramma dell'incidente preparato e confermato dal comitato" (a norma della regola 65.2), non risultano, prima del contatto, azioni, da parte del Laser R 178403, che possano configurare sue eventuali infrazioni alle regole 17, 12 o 13, circostanze invocate dall'appellante ma non rilevate dal CdR al momento dell'incidente né dal CdP nell'accertamento dei fatti, nei quali il CdP ha attestato solo le violazioni delle regole 11 e 30.1 da parte dell'appellante, mentre è applicabile per il Laser R 178403 la regola 14 (b) non avendo, il contatto, "procurato danni o lesioni".

PQM

l'appello non viene accolto e la decisione del CdP confermata.

Così deciso in Alassio, il 28 settembre 2013

f.to Sergio Gaibisso, Presidente Giuria d'Appello
copia conforme all'originale