

CASO N. 19/2014

Manifestazione "Città di Monfalcone"

Società Vela Oscar Cosulich

ITA 1243 c/ ITA 013

**Regole 70.1(a), 16.1, 15, 14, definizione di spazio del Regolamento di regata ISAF.**

*Non è ammissibile in sede di appello la produzione e l'esame delle prove, riservate unicamente al giudice di primo grado, che ha l'esclusiva competenza e responsabilità nell'accertamento dei fatti, i quali non sono contestabili in sede di appello.*

*Una barca con diritto di rotta che modifica la propria rotta deve dare all'altra barca spazio per tenersi discosta, consistente nello spazio di cui una barca ha bisogno nelle condizioni del momento, quando manovra con prontezza ed in modo marinaresco.*

*Una barca che acquisisce il diritto di rotta a causa di azioni dell'altra barca, non ha l'obbligo di dare spazio all'altra per tenersi discosta.*

*Se ragionevolmente possibile, una barca deve evitare il contatto con un'altra barca.*

**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) ha pronunciato la seguente

decisione

sull'appello presentato da ITA 1243 avverso la decisione del Comitato delle Proteste della manifestazione "Città di Monfalcone" riunitosi nuovamente in data 17/06/14 per la riapertura dell'udienza tenutasi precedentemente in data 19/05/2014.

Questi i fatti conclusivamente accertati dal Comitato delle proteste:

- ITA 1243 (un FIRST 40.7) stava navigando al lasco, mure a dritta, in rotta di collisione con ITA 013 (un UFO) di bolina mure a sinistra;
- entrambe le barche orzavano restando in rotta di collisione;
- entrambe le barche poggiavano restando in rotta di collisione;
- ITA 1243 ha strambato ed è partito in straorza;
- subito dopo c'è stato un contatto tra ITA 1243 e l'ala di 013, a causa del quale i candelieri di 1243 si sono piegati ed un membro dell'equipaggio di 1243 è rimasto schiacciato tra le barche riportando fratture multiple.

In relazione a quanto precede il Comitato delle proteste ha ritenuto che:

- 1243 avrebbe infranto la regola 16.1 in quanto non avrebbe dato a 013 spazio per tenersi discosta;
- ITA 013, pur avendo infranto la regola 10, andrebbe esonerato essendo stata costretta dall'infrazione compiuta dall'altra barca;

- ITA 1243 non si sarebbe tenuta discosta da ITA 013 dopo la strambata, infrangendo altresì le regole 11 e 14;
- ITA 013, pur avendone la possibilità, non avrebbe evitato la collisione da cui sono derivati danni e lesioni, infrangendo la regola 14.

In proposito ITA 1243 lamenta che:

- il Comitato delle proteste avrebbe disatteso e travisato le proprie dichiarazioni, senza considerare le condizioni meteo marine nell'applicare la regola 16;
- l'applicazione della regola 11 non terrebbe conto della violenta strambata e della successiva strarzata a seguito di cui ITA 1243 si sarebbe trovata senza governo, con le vele in bando e con prua quasi a vento;
- il Comitato delle proteste non avrebbe tenuto conto dell'impatto violento dell'ala dell'UFO contro il bacino di due membri del proprio equipaggio, da cui sono derivate gravi lesioni;
- né il Comitato delle proteste avrebbe considerato nella seconda udienza del deferimento dell'equipaggio dell'UFO per falsa testimonianza ed omissione di soccorso;
- il grafico dell'incidente non sarebbe corretto.

Giova premettere che non è ammissibile in sede di appello la produzione e l'esame delle prove, che sono riservate unicamente al giudice di primo grado. Infatti il Comitato delle proteste ha l'esclusiva competenza e responsabilità nell'accertamento dei fatti, i quali non sono contestabili in sede di appello, in base alla regola 70.1(a) RRS.

Nel merito dell'incidente, va innanzitutto chiarito che, quando due barche sono in rotta di collisione, l'obbligo di manovrare grava in primo luogo sulla barca che deve tenersi discosta. Se la barca con diritto di rotta non mantiene la propria rotta ma la modifica continuamente e, per effetto di tale modifica continua, le barche rimangono in rotta di collisione, la barca avente diritto di rotta deve dare all'altra spazio per tenersi discosta. E' appena il caso di aggiungere che la nozione di spazio, in base alla definizione del RRS, consiste nello spazio di cui una barca ha bisogno per ottemperare agli obblighi derivanti dalle regole di rotta nelle condizioni del momento, quando manovra con prontezza ed in modo marinaresco.

Orbene va invero riconosciuto che la manovra compiuta da ITA 1243, quale descritta nei fatti accertati dal CdP e tenuto anche conto delle condizioni meteo-marine, dimostra una barca che sfugge al controllo dell'equipaggio. Sennonché la mancanza di governo della propria imbarcazione non può giustificare la violazione delle regole di rotta e neppure ne modifica il contenuto e la portata, a meno che non sia applicabile la regola 23 RRS (barca rovesciata, all'ancora o incagliata). Tanto premesso è da rilevare che l'incidente in questione si articola nella rapida successione di due fasi, in cui mutano le regole applicabili e quindi gli obblighi reciproci delle due barche.

Prima della violenta strambata di ITA 1243, le barche sono su mure differenti e quindi 013, su mure a sinistra, deve tenersi discosta da ITA 1243, su mure a dritta, la quale per converso, se modifica la propria rotta, deve dare spazio all'altra per tenersi discosta. Dalla descrizione dei fatti accertati, come pure dal grafico, risulta che ITA 013, finché le barche sono state su mure differenti, ha manovrato per tenersi discosta, tant'è che le barche sono rimaste in rotta di collisione solo a causa dei corrispondenti cambiamenti di rotta di ITA 1243.

E' pertanto corretta la conclusione del CdP nel ravvisare che ITA 1243 non ha adempiuto all'obbligo di dare spazio a ITA 013 per tenersi discosta, infrangendo la regola 16.1 RRS. Pertanto la mancanza di ITA 013 nel tenersi discosta in base alla regola 10 RRS risulta imputabile alla violazione compiuta da ITA 1243, con conseguente esonero di ITA 013 in base alla regola 64.1(a) RRS.

La seconda fase dell'incidente è successiva alla violenta strambata di ITA 1243. Le barche vengono a trovarsi ingaggiate sulle stesse mure, per cui ITA 1243, barca sopravento, perde il diritto di rotta e, in base alla regola 11 RRS, deve tenersi discosta da ITA 013, la quale a sua volta non ha più l'obbligo di manovrare per tenersi discosta, fermo restando l'obbligo di evitare la collisione. E' inoltre da sottolineare che avendo ITA 013 acquisito il diritto di rotta a causa di un'azione di ITA 1243 (la strambata), quest'ultima non è protetta dalla copertura della regola 15 RRS, e quindi ITA 013 non deve dare inizialmente spazio a ITA 1243 per tenersi discosta.

Analizzando il comportamento delle barche in questa fase si nota che ITA 013, dopo la strambata di ITA 1243, non modifica ulteriormente la propria rotta, mentre ITA 1243 va in strarotta fino quasi a prua al vento e si verifica la collisione.

Al riguardo correttamente il CdP ha concluso che ITA 1243 non si è tenuta discosta da ITA 013, violando le regole 11 e 14 RRS, e che ITA 013, avente diritto di rotta, ha violato la regola 14 RRS in quanto, pur avendone la possibilità, non ha evitato una collisione dalla quale sono scaturiti danni e lesioni.

In conclusione le censure dedotte dall'appellante si palesano prive di fondamento.

PQM

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

Così deciso in Genova in data 20 dicembre 2014

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