

CASO 9/2014
Richiesta di interpretazione delle regole
ai sensi della regola 70.4
Centro Nautico Vadese WIND

Regole: Definizione di Mure, Preambolo Parte 2[^], Regole 10 e 14, Regola 62.1(b)

“Le regole della Parte 2 si applicano tra barche che stanno navigando nell’area di regata o nei suoi pressi ed intendono regatare, che sono in regata, o che sono state in regata. Comunque, una barca che non sia in regata non deve essere penalizzata per una violazione delle presenti regole.

Una barca si trova con le mure, a dritta o a sinistra a seconda del suo lato al vento. Quando le barche sono su mure opposte, una barca con le mure a sinistra deve tenersi discosta da una barca con le mure a dritta. Se ragionevolmente possibile, una barca deve evitare il contatto con un’altra barca.

Se il punteggio di una barca può essere significativamente peggiorato non per sua colpa da danni materiali causati da una barca che violava una regola della Parte 2, essa ha diritto di ottenere riparazione.”

La Giuria d’Appello riunita nelle persone di Eugenio Torre (Presidente), Marco Alberti e Fabio Donadono (Componenti Effettivi), Anna Maria Bonomo e Giuseppe Russo (Supplenti) e Lorena Gucciardi (Uditore), ha emesso la seguente

INTERPRETAZIONE

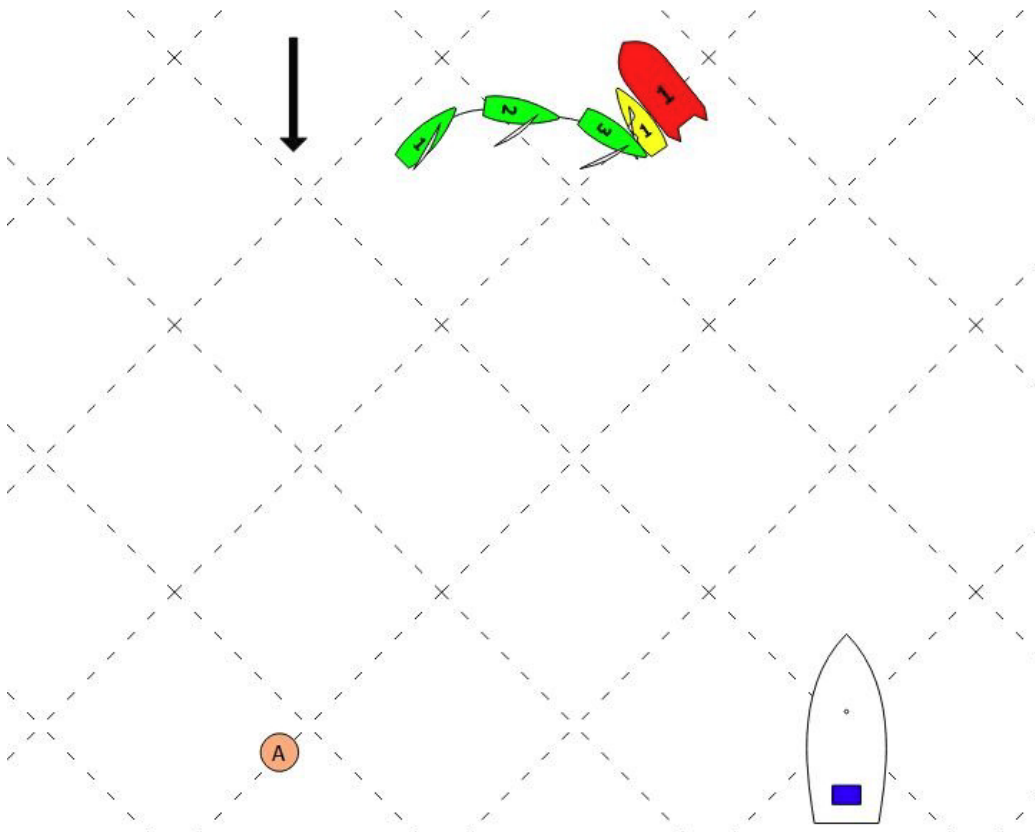
a seguito della richiesta pervenuta in data 11/03/2014 da parte del presidente del Circolo Nautico Vadese WIND di Vado Ligure (SV).

Lo scenario è il seguente:

Giallo (G) è una deriva che è arrivata in una delle prove di giornata. Il suo timoniere si aggrappa temporaneamente al gommone dell’istruttore, in attesa della prova successiva, con la vela che fileggia al vento e la prua in direzione delle mure a dritta. L’arrivo era di bolina. Il gommone è fermo ma non ancorato, a circa 50m al vento rispetto alla linea di arrivo, e non interferisce con le barche in regata.

Verde (V) è un’altra deriva, anch’essa arrivata in quella prova, che naviga mure a sinistra. Il suo timoniere non è vigile alla sua rotta che è rotta di collisione con G. Quando V si accorge della presenza di G è troppo tardi per manovrare ed evitare la collisione con G, ed avviene un contatto con danno malgrado la poggia dell’ultimo secondo da parte di V.

G presenta protesta, principalmente per avere un parere del Comitato delle Proteste a fini assicurativi. Il danno non preclude a G di regatare nella prova successiva.



Quesito 1: Con riferimento al preambolo della parte 2, si può dire che G stia “navigando” (sailing), e quindi decidere che si applichino le regole della parte 2 delle RRS piuttosto che le NIPAM?

Risposta 1: Lo scenario proposto è pienamente conforme al primo capoverso del preambolo alla Parte 2^a del RRS, in quanto si tratta di barche “che stanno navigando nell’area di regata o nei suoi pressi ed intendono regatare, che sono in regata, o che sono state in regata”. Il fatto che barca G sia aggrappata al gommone dell’allenatore non significa che essa non stia “navigando” nel significato della parola inglese “sailing” perché non è rigidamente vincolata a questo ed è facilmente e velocemente svincolabile.

La posizione dello scafo di barca G ottempera alla definizione di “mure a dritta,” in quanto il suo lato al vento è il lato di dritta. Pur essendo “non in movimento”, barca G sta navigando nel senso della definizione, con mure a dritta, e barca V, con mure a sinistra, deve tenersi discosta. Nel momento in cui avviene una collisione fra le barche, si applicano le regole del RRS e barca V infrange la regola 10 RRS, ma non può essere squalificata sempre per quanto stabilito nel preambolo.

Quesito 2: Anche luce della risposta al quesito 1, nel caso in cui il danno conseguente al contatto sia sufficientemente grave da impedire a G di prendere parte alla prova successiva, può essere concessa riparazione a G ai sensi della RRS 62.1(b)?

Risposta 2: Nel caso in cui barca G accusi danni sufficientemente gravi tali da impedirle di prendere parte alla prova successiva, essa ha diritto di ottenere una considerazione di riparazione, in quanto i suoi punteggi di classifica sono stati, anzi possono essere significativamente peggiorati non per sua colpa ma per i danni materiali dovuti all’azione di una barca che ha infranto una regola della Parte 2^a, come prevede la regola 62.1(b) RRS.

Quesito 3: La risposta al Quesito 2 cambierebbe, ai sensi della RRS 62.1 (“non per sua colpa”) se la situazione fosse speculare: G che di fatto non governa mentre è vincolato al gommone dell’istruttore con le vele che fleggiano ma con le mure a sinistra e V con le mure a dritta?

Risposta 3: Se si invertono le mure delle barche nello scenario, ovvero se barca G assume le mure a sinistra e barca V le mure a dritta, ed avviene una collisione, in questo caso barca G, mure a sinistra,

non si è tenuta discosta da barca V, mure a dritta, infrangendo la regola 10 RRS. Ma barca V infrange a sua volta la regola 14, non avendo essa cercato di evitare la collisione. Non sono applicabili a questo caso riparazioni di alcun genere per entrambe le barche.

Così deciso in Genova il 10 Maggio 2014

f.to Eugenio Torre, Presidente Giuria d'Appello

copia conforme all'originale