

APPELLO 9 - 2013

Regata Internazionale Vele di Pasqua 2013 - XXXIX Edizione
Classe Tornado, Classe A, Hobie Cat 16 e 16 SPI, Tika 14

Congrega Velisti Cesenatico

30 marzo - 1 aprile 2013

HC 113142 c/ CdP

*Regola 28.1 - Una barca deve **partire**, compiere il percorso descritto nelle istruzioni di regata ed **arrivare**.*

Regola 62.1 - Una decisione del comitato delle proteste di prendere in considerazione una riparazione deve essere fondata 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'azione non corretta o da una omissione del comitato di regata o dell'autorità organizzatrice.

*Regola 63.1 - Una decisione in tema di riparazione non deve essere decisa senza udienza. Il comitato delle proteste deve ascoltare tutte le **proteste** e richieste di riparazione che sono state consegnate alla segreteria regate.*

Regola 63.2 - A tutte le parti di un'udienza deve essere notificato il tempo e luogo dell'udienza.

Regola 64.2 - Quando un comitato delle proteste decide che una barca è meritevole di riparazione a norma della Regola 62, deve adottare un provvedimento che sia il più equo possibile per tutte le barche coinvolte, che abbiano o meno chiesto riparazione

Regola 90.2 -

(a) il comitato di regata deve pubblicare delle istruzioni di regata scritte che siano conformi alla Regola J 2.

LA GIURIA D'APPELLO

composta da Sergio Gaibisso (Presidente), Riccardo Antoni, Fabio Donadono. Eugenio Torre (componenti), Anna Maria Bonomo e Lorena Gucciardi (uditrici), ha pronunciato la seguente

decisione

sull'appello tempestivamente proposto con raccomandata del 13 aprile 2013 dalla barca della Classe Hobie Cat 16, numero velico HC 113142, avverso alla decisione del Comitato delle Proteste della regata "Vele di Pasqua 2013", organizzata dalla Congrega Velisti di Cesenatico, di "respingere la sua protesta regolarmente presentata in data 31/3/2013, senza convocazione in udienza del protestante e senza formale udienza".

In particolare l'appellante, lamenta che al termine della prova n° 5 del 31/3, presentava protesta contro alcune imbarcazioni che, a suo giudizio non avevano compiuto il percorso, violando la regola 28. Ciò in quanto era stata data una riduzione di percorso sulla boa di poppa n° 3, con lettera "S" e, come previsto al punto 17.2 delle IdR, ciò significava che le barche dovevano andare all'arrivo, a poppa della barca CdR.

Alcune barche, dopo la boa 3, hanno girato, lasciandola a sinistra, la boa P come descritto nell'allegato 1 delle IdR (grafico del percorso). Altre, dalla boa 3 sono andate direttamente all'arrivo.

Il CdR, sullo stesso episodio, ha presentato una protesta contro 5 barche, che, affermava il CdR, avevano violato la regola 17.2 delle IdR, non lasciando a sinistra la boa P prima dell'arrivo.

La protesta di HC 113142 non è stata oggetto di convocazione e di udienza da parte del CdP.

Il 01/04, HC 113142 presentava richiesta di riparazione *“non essendo stata ascoltata in udienza. La protesta non è stata neanche affissa sulla bacheca. Non è stato dato un orario per l’inizio dell’udienza nonostante l’appellante avesse consegnato il modulo della protesta subito dopo il rientro a terra.*

La richiesta di riparazione è stata oggetto di udienza, ritualmente convocata, il 01/04, al termine della quale il CdP nell’accertamento dei fatti dichiarava che, *per un errore del Presidente del CdP, la protesta di HC 113142 presentata il 31/3 nei termini, non è stata né messa in programma né discussa. Il concorrente ha ripresentato richiesta di udienza il 01/04. Veniva data lettura della decisione presa il 31/3 sulla protesta del CdR verso le barche HC 112674, HC 112977, HC 106315 e la dichiarazione del presidente del CdR che l’ordine di arrivo non è mutato; si faceva presente che lo schema del percorso era per gli HC 16 P, 1, 2, 3, 1, 2, 3, P, A e che essendo stata ridotta la regata al primo giro la boa P non era da passare.*

Il CdP applicava il punto 17.2 - Riduzione di Percorso delle IdR in italiano e la richiesta veniva respinta.

Sulla base di ciò HC 113142 chiede:

1. che sia riaperta l’udienza relativa alla sua protesta originaria, con regolare convocazione;
2. che sia annullata la decisione di reinserire in classifica le barche protestate dal CdR, accogliendo la richiesta di riparazione respinta.

L’appellante, sui fatti di cui sopra, fa rilevare nel suo appello che *il punto 17.2 delle IdR riporta un testo sostanzialmente diverso tra le istruzioni in inglese e quelle in italiano. Il testo italiano specifica che, dopo il segnale “S” si deve andare all’arrivo “senza percorrere altre boe previste di percorso”. Il testo inglese, invece, non riporta tale specifica e si limita a dire che, dopo il segnale “S” si deve andare all’arrivo.*

Ma se il testo inglese prevale in caso di contrasto, e se il percorso per l’arrivo non varia dopo la riduzione, come dice il testo inglese, se ne deduce che comunque la boa P rimane boa di percorso, come ha correttamente interpretato il CdR, e quindi andava lasciata a sinistra prima dell’arrivo.

L’appellante fa anche rilevare che *in caso di conflitto tra le lingue, in genere prevale il testo inglese. Questo è stato correttamente fatto nelle IdR della regata, che stabiliscono sia nella versione italiana che in quella inglese, la prevalenza del testo inglese al punto 2.5 delle stesse”.*

Sono pervenute osservazioni da parte del presidente del CdP, il quale rileva in premessa che *la regata non era una regata internazionale a calendario ISAF e la Classe HC, nella quale era inserita HC 113142, era composta solo da barche appartenenti a circoli italiani ed il C.O. ha distribuito le istruzioni solo in italiano e non ha provveduto ad esporre all’albo ufficiale le due edizioni delle istruzioni. Sui fatti, aggiunge che la protesta dell’appellante non è stata discussa perchè il presidente del CdP aveva ritenuto, erroneamente, che anche la barca protestante fosse tra quelle inserite nella protesta del presidente del CdR. Aggiunge, infine, che è parere del Comitato per le Proteste, visto lo schema del percorso allegato alle istruzioni, che la boa “P” dopo la partenza, fosse da passare per gli HC solo al secondo giro della regata e che essendo la stessa ridotta al primo giro, come dichiarato dallo stesso appellante, lo schema del percorso fosse P 1 2 3 A.*

Dall’esame della documentazione dell’appello, la GdA osserva:

1. Il 31/3 il CdR ha presentato, al termine della 5° prova, regolare protesta contro le barche HC 112674, HC 112977, HC 106345, A ITA 120, A AUS 13, A FRA 550 e A ITA

107, per violazione dell'istruzione 17.2 delle IdR "non avendo lasciato la boa "P" a sinistra nell'ultimo lato del percorso, dopo la riduzione prima dell'arrivo".

2. Sempre il 31/3 e al termine della stessa 5° prova, HC 113142 presentava protesta contro le barche HC 112674 e HC 112977 per violazione della RRS 28 (Compimento del Percorso) avendo "tagliato l'arrivo senza lasciare a sinistra la Boa P secondo regolamento di percorso". Per inciso va segnalato che l'orario di consegna della protesta di HC 113142, non esaminata in udienza, coincide con l'orario di presentazione della protesta del CdR.
3. La protesta del CdR è stata regolarmente discussa in udienza, al termine della quale il CdP, accertato, *"dopo aver sentito anche un componente il C.O., che ai concorrenti italiani sono state consegnate solo le IdR in italiano che presentavano una notevole discrepanza dal testo inglese e tali IdR non erano state esposte all'albo"*; avendo *"notato il Presidente del CdR che non sono stati alterati gli ordini di arrivo"*, concludeva che vi era stata *"una omissione del C.O e decideva di concedere riparazione ai sensi della RRS 62.1 (a) alle barche protestate dal CdR e disponeva che le barche fossero rimesse nell'ordine di arrivo."*
4. Non risulta che HC 113142 fosse presente all'udienza e che la sua protesta del 31/3 sia stata oggetto di udienza congiunta o separata con quella del CdR.
5. Il 01/04, HC 113142 presentava richiesta di riparazione asserendo di non essere *"stata ascoltata in udienza. La protesta non è stata neanche affissa sulla bacheca. Non è stato dato un orario per l'inizio dell'udienza nonostante l'appellante avesse consegnato il modulo della protesta subito dopo il rientro a terra."*
6. La richiesta di riparazione è stata oggetto di udienza il 01/04, nel corso della quale è stata data lettura della decisione presa il 31/3 sulla protesta del CdR verso le barche HC 112674, HC 112977, HC 106315, per lo stesso incidente, e della dichiarazione del presidente del CdR che l'ordine di arrivo non è stato mutato; veniva fatto presente che lo schema del percorso era, per gli HC 16, P - 1 - 2 - 3 - 1 - 2 - 3 - P - A, e che essendo stata ridotta la regata al primo giro la boa P non era da passare.

Il CdP concludeva che si applicava il punto 17.2 - Riduzione di Percorso delle IdR in italiano e la richiesta veniva respinta.

Nel merito della vicenda, la Giuria d'Appello, in via preliminare, non può non rimarcare una serie di errori ed omissioni che sono emersi dall'esame dei fatti accertati e della documentazione allegata all'appello, che nella fattispecie dell'incidente in esame sono:

- "omissione" da parte del Comitato Organizzatore che ha distribuito ai concorrenti italiani solo le IdR in Italiano, come accertato dal CdP nell'esame del caso di specie, IdR nelle quali era riportato
 - o "2.5 - La lingua ufficiale è quella inglese. In caso di conflitto prevarrà il testo in lingua inglese";
- "omissione" da parte del CdR cui, a norma della Regola 90.2, spettava l'obbligo di "pubblicare per iscritto le IdR", mancando di accertarsi che le IdR fossero state messe a disposizione dei concorrenti sia in inglese che in italiano, come richiedeva la sopra citata istruzione 2.5;
- "omissione" da parte del CdR che ha mancato di rilevare il conflitto esistente nella istruzione 17.2 (Riduzione di Percorso) delle IdR tra la versione in inglese e quella in italiano, nelle quali si rileva una sostanziale diversità relativa al percorso da compiere dalla boa 3 all'arrivo, in caso di riduzione di percorso con esposizione della lettera "S" alla boa 3. In inglese si precisa:
 - o "17.2 - The RC shall display Code Flag "S" near Mark 3 that means: "Sail and finish the race at the finishing line according the SI Appendices 1 and 2. This

change RRS 32.2”;

mentre in italiano l’istruzione 17.2 delle IdR riporta:

- “17.2 – Il Comitato di Regata potrà disporre la riduzione di percorso esponendo presso la boa n. 3 la lettera S accompagnata da segnali acustici: ciò significherà terminare la regata alla prossima linea di arrivo prevista dagli allegati percorsi 1 e 2 senza percorrere altre boe previste dal percorso. Ciò a modifica della RRS 32.2”;
- “omissione” da parte del CdP che ha “dimenticato” di convocare in udienza HC 113142 per la protesta del 31/3 a norma della RRS 63.2 e di ascoltarla in udienza a norma della RRS 63.1, anche se ha riparato all’omissione in sede di udienza della conseguente richiesta di riparazione del 01/04 della stessa barca, a norma della RRS 63.

E’ pur vero che il C.O. ha distribuito solo le IdR in italiano, come accertato in udienza dal CdP, ma l’accento alla prevalenza della versione in inglese delle IdR in caso di differenze con quella in italiano, ha, senza dubbio, portato i concorrenti più attenti a prendere, in qualche modo, visione della IdR in inglese, come sembra aver correttamente fatto l’appellante, e, aggiungiamo, come avrebbero dovuto fare anche il CdR e il CdP.

Tutto ciò evidenziato, dall’esame della documentazione di specie e delle osservazioni pervenute, la Giuria d’Appello, tuttavia, non può non tener conto dell’importanza che ha avuto, nell’incidente, la protesta del CdR che riguardava identiche ipotesi di infrazioni da parte di diverse barche all’arrivo della prova n° 5 su percorso ridotto, protesta dal cui esame sono emersi gli errori e le omissioni del CdR e del C.O. nei confronti dei concorrenti italiani e la conseguente decisione del CdP, ai sensi della RRS 62.1 (a), di concedere riparazione alle barche protestate che avevano rispettato, all’arrivo della prova n° 5 su percorso ridotto, l’istruzione 17.2 IdR in italiano.

Per la protesta e la successiva richiesta di riparazione di HC 113142, pur rimarcando l’irritualità della procedura adottata dal CdP di conglobare nell’udienza del 01/04 protesta e richiesta, anche se manca nel verbale di udienza un desiderabile accenno della volontà di riunificare i due procedimenti, non pare possa non rilevarsi nella decisione del CdP l’intenzione di risolvere il caso secondo quanto correttamente deciso per la protesta del CdR, all’evidente scopo di adottare “un provvedimento che fosse il più equo possibile per tutte le barche coinvolte nell’incidente” come prescritto dalla RRS 64.2.

PQM

l’appello di HC 113142 non viene accolto e la decisione del CdP confermata.

Così deciso a Genova in data 8 giugno 2013

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