



FEDERAZIONE ITALIANA VELA GIUDICE SPORTIVO NAZIONALE

Provvedimento GSN n. 4/2021

Il Giudice Sportivo Nazionale, sig. Marco ALBERTI, ha esaminato l'istanza presentata dal tesserato Umberto GIUGNI, come trasmessa per competenza dal Procuratore Federale della FIV, ex art. 14 del Regolamento di Giustizia, in data 15/11/2021. L'istante asserisce che "ho conoscenza di fatti illeciti rientranti nelle fattispecie previste dagli artt. 428 e 450 c.p.", derivanti dalla metodologia utilizzata dal Comitato di Regata e dal Comitato Organizzatore della "Coppa d'Autunno - Barcolana 53" tenutasi in Trieste in data 10/10/2021.

FATTO

Il Giudice Sportivo Nazionale ha reperito tutta la documentazione relativa alla manifestazione "Coppa d'Autunno - Barcolana 53" e ricostruito quanto avvenuto il 10/10/2021.

La manifestazione è stata autorizzata dalla Capitaneria di Porto di Trieste con propria Ordinanza n. 083-2021 del 07/10/2021. Tale ordinanza prevede la regolamentazione e/o gli obblighi relativamente alla navigazione nell'area di regata, sia delle barche coinvolte nella regata che delle navi e ogni altro mezzo del traffico marittimo dell'area portuale, come pure gli obblighi delle barche in regata, al termine regata, per il rientro nei propri posti di ormeggio. Per quanto riguarda lo specifico della disciplina delle manifestazioni sportive, essa fa riferimento all'Ordinanza n. 050-2020 del 28/09/2020, emanata dalla stessa Capitaneria, che all'art. 5, comma 1 elenca tutta una serie di prescrizioni sulla sicurezza con riferimento anche alle norme emesse dalla Federazione Italiana Vela cui l'Ente Organizzatore è affiliato.

La "Coppa d'Autunno - Barcolana 53" è classificata come regata per barche d'altura di 4^a categoria e pertanto vigono le norme per la Vela d'Altura della FIV che per quanto riguarda la sicurezza richiamano le Offshore Special Regulations (OSR) di World Sailing. Ogni barca a "rating" deve possedere un certificato di sicurezza che richiama le dotazioni e le sistemazioni di sicurezza, conformemente alle OSR. Sia le classi di barche a "rating" che le classi crociera, devono essere altresì munite di tutte le dotazioni previste dalla Normativa Italiana (Codice Nautico del Diporto – D.Lgs. 171/2005 e suo regolamento attuativo Decr. MIT n. 146 del 29/07/2008) per la navigazione entro le tre miglia dalla costa (Bando di Regata - art. 3.3). Devono, quindi, essere idonee alla navigazione.

Il "Regolamento di Regata World Sailing 2021-2024" con le "Regole Fondamentali", alla regola 3 – Decisione di Regatare, stabilisce che "La responsabilità della decisione di una barca di partecipare ad una prova o di rimanere in regata è solo sua". Tale responsabilità viene richiamata e rafforzata dal Bando di Regata (BdR):

16. RESPONSABILITÀ:

16.1 - *Il Circolo Organizzatore, il Comitato di Regata e la Giuria non si assumono alcuna responsabilità per qualsiasi danno o infortunio che potesse derivare a persone o a cose, sia in mare sia in terra, prima, durante e dopo la Regata, od in conseguenza della Regata stessa.*

16.2 - *I concorrenti partecipano alla Regata a loro rischio e pericolo e sotto la loro personale responsabilità. Spetta unicamente al responsabile di ciascuna imbarcazione iscritta decidere se partire o continuare la regata, valutando attentamente le condizioni meteorologiche, i fattori di rischio dipendenti dal contesto in cui la manifestazione si svolge. Al fine di compiere una scelta consapevole si invitano i concorrenti ad acquisire le informazioni messe a disposizione dall'Autorità Organizzatrice attraverso il sito www.barcolana.it, eventuali canali social ed il briefing dei regatanti, che si terrà nella giornata del sabato antecedente la regata.*

16.3 - *Il fatto che un'imbarcazione sia stata ammessa alla regata non rende l'Autorità Organizzatrice responsabile della sua attitudine a navigare. La sicurezza dell'imbarcazione e del suo equipaggio è responsabilità unica e non trasferibile dell'armatore, di un suo rappresentante o dello skipper, che deve fare del suo meglio per assicurarsi delle buone condizioni dello scafo, dell'alberatura, delle vele, del*

Alberti

motore ausiliario, di tutta l'attrezzatura e dell'equipaggiamento. Lo stesso deve inoltre assicurarsi che tutto l'equipaggio sia idoneo a partecipare e sappia dove si trovi l'equipaggiamento di sicurezza e come debba essere utilizzato. Compete ad ogni concorrente la responsabilità personale di indossare un mezzo di galleggiamento individuale adatto alle circostanze.

Mentre ogni concorrente o componente dell'equipaggio di una barca ha solo una responsabilità personale di indossare il giubbotto salvagente, la norma viene rafforzata per i minori sempre nel BdR:

1.12 - A modifica di RRS 40 "Dispositivi personali di galleggiamento" tutti i componenti degli equipaggi di età inferiore ai 18 anni dovranno indossare il giubbotto salvagente per l'intera durata della regata.

Le norme qui sopra del BdR vengono richiamate anche nelle Istruzioni di Regata (IdR):

21. MEZZI SALVAGENTE E DI GALLEGGIAMENTO PERSONALE

21.1 - Regola 1.2 RRS. "Una barca deve portare adeguati equipaggiamenti di salvataggio per tutte le persone a bordo, incluso un oggetto pronto all'uso immediato, a meno che le regole di classe non prevedano altre disposizioni. Ogni concorrente è individualmente responsabile di indossare un dispositivo personale di galleggiamento adeguato alle condizioni."

21.2 - Tutti i componenti degli equipaggi di età inferiore ai 18 anni dovranno indossare il giubbotto salvagente per l'intera durata della regata, e questa disposizione non potrà essere oggetto di protesta da barca a barca. Ciò modifica le regole 40 e 60.1 (a) del RRS.

L'obbligo di indossare un giubbotto salvagente e tutta la procedura della "bandiera Y" sono regolati dalla regola 40.1 del RRS, ma si applicano solo se ciò è stabilito nel BdR o nelle IdR come prevede la regola 40.2, ultimo capoverso, del RRS. Il Comitato di Regata non ha quindi omesso di esporre la "Bandiera Y". I concorrenti, come ben specificato sopra, possono decidere se prendere parte alla regata o no, nessuno li obbliga.

Il giorno 10/10/2021, alle ore 8,32 il Comitato di Regata pubblica il comunicato n. 02, col quale comunica:

Si è svolto stamani il briefing meteo in Capitaneria di Porto.

Il Comitato di Regata, sulla base delle previsioni dell'OSMER e delle valutazioni condivise con la Capitaneria di Porto conferma la partenza alle ore 10:30 ed esclude dalla partenza le imbarcazioni appartenenti alle categorie passare, meteor, IX e VIII.

La scelta deriva dalla previsione di raffiche di bora in significativo aumento sul campo di regata a partire dalle ore 12.

Pertanto, ritiene che vi fossero le condizioni per tutte le altre classi di regata.

Le condizioni meteo alla partenza vedevano un vento di Bora, a discesa verticale sull'acqua (catabatica), con raffiche corte e intense fino a 35-40 nodi.

Alle 10,30 viene data la partenza. Il CdR osserva l'avanzamento delle barche in regata e controlla costantemente l'intensità del vento.

Quando le prime barche erano in navigazione fra il 2° e 3° lato, il CdR, osservato un aumento del vento, sotto raffica, fino a 45 nodi circa, soprattutto più intenso nel tratto lungo costa fra la boe 3, 4 e l'Arrivo, decide conservativamente di annullare la regata per le barche dalla 2^a alla 7^a classe e di ridurre la regata con arrivo alla boe 3 per le restanti classi superiori. Tali decisioni, prese alle ore 11,34, vengono correttamente segnalate in mare sui battelli del comitato:

per l'annullamento, con la "bandiera N sopra le rispettive bandiere di classe", sul battello CdR2, nel rispetto del BdR:

1.22 Qualora, a insindacabile giudizio dell'Autorità Organizzatrice o del Comitato di Regata, le condizioni meteo marine fossero tali da poter creare situazioni di pericolo, gli stessi avranno la facoltà di escludere dalla partenza alcune categorie. Le imbarcazioni escluse non potranno accedere all'area di regata. Qualunque sia la decisione, questa non potrà essere oggetto di richiesta di riparazione da parte dei concorrenti, ciò modifica la RRS 60.1 (b).

per la riduzione, con la "bandiera S", sul battello CdR1, come prescritto dalle IdR:

12. RIDUZIONE DEL PERCORSO

12.1 Il percorso potrà essere ridotto a qualsiasi boe di percorso a discrezione del C.d.R. in conformità alla Regola 32 del RRS.

12.2 In caso di riduzione del percorso la linea di arrivo sarà tra una boe di percorso e l'asta con la bandiera "S" posta su di un battello Comitato oppure tra le boe 3 e 3BIS, oppure tra le boe 2 e 2BIS.

Albertino



Il RRS prevede sì la prevalenza dei segnali visivi, ma tale previsione può essere modificata e/o amplificata con altri metodi, con relativa menzione sulle IdR delle modalità adottate, cosa che è stata fatta.

Le decisioni di cui sopra vengono, quindi, ripetute alle ore 11,36 sul canale VHF 9 ufficiale della manifestazione, per il quale vige obbligo di ascolto per tutte le barche in regata (IdR 2.3), e anche quasi subito ripetute dalle emittenti radiofoniche locali in FM che seguono la manifestazione (IdR 2.4). Addirittura, nel momento in cui viene pubblicato un comunicato sul tabellone on-line, il sistema prevede che partano mail automatiche di avviso all'indirizzo mail indicato all'atto dell'iscrizione della barca (occorre considerare i tempi di latenza delle comunicazioni internet).

Il coordinamento della sicurezza in mare era sotto il controllo della Guardia Costiera che è intervenuta e si è adoperata per tutte le chiamate di emergenza, assieme a tutte le altre forze di polizia in servizio nautico, sia italiane che slovene.

Tutti i battelli di servizio e sicurezza in mare erano identificati da bandiere numeriche (IdR 22) e tutti erano in movimento per prestare la massima attenzione sul campo di regata. Non è scritto in alcun punto delle IdR che dovessero stazionare alle boe.

Nonostante le condizioni meteo pessime e i numerosi interventi di sicurezza praticati, non risultano essere state presentate in Capitaneria denunce di evento straordinario (art. 60 - D.lgs. 18 luglio 2005, n. 171 - Codice per la Nautica da Diporto) per gli incidenti avvenuti nel corso della regata.

Non risultano altresì denunce o referti sanitari o informative di PG all'Autorità Giudiziaria a seguito degli incidenti avvenuti.

Da quanto emerso dalle indagini effettuate dal GSN e dall'analisi tecnica e regolamentare sullo svolgimento della regata, il CdR e il CO hanno operato nel rispetto delle normative e delle regole e non sono ravvisabili violazioni del Codice Penale, come avanzate dall'istante.

PQM

Il Giudice Sportivo Nazionale, esaminati gli atti, delibera l'archiviazione del caso.

Si comunichi.

Così deciso a Genova il 12/12/2020

Il Giudice Sportivo Nazionale
(Marco ALBERTI)