

Appello 04-21

La Giuria d'Appello nelle persone di Francesco N. Tubarchi (Pres), Osvaldo Magnaghi, Giuseppe Meo, Gian Franco Lodoli, Giorgio Ballerini Giacometti (membri), Eugenio Torre, Adolfo Villani (membri supplenti) con Marco Alberti, Nicola Vescia, Sergio Pepe e Giuseppe Russo (uditori) ha assunto la seguente decisione sull'appello proposto dall'imbarcazione ITA 36103 avverso la decisione assunta il 20 agosto 2004 dal Comitato per le Proteste del Campionato di Classe Vaurien 2004, organizzato dal Circolo Velico Pietrabianca con la quale veniva respinta la richiesta di riparazione della odierna appellante diretta ad ottenere la modifica della classifica della prima prova con l'attribuzione alla stessa della posizione di primo arrivato.

Premetteva l'appellante che nel corso dello "Skipper Meeting", svoltosi al mattino del primo giorno di regate, il Comitato di Regata aveva comunicato verbalmente ai concorrenti che la sequenza del percorso indicata al punto 11.1 delle Istruzioni di Regata era errata così come errata era la sequenza indicata in calce al disegno del percorso mentre doveva ritenersi corretto il percorso indicato nell'allegato disegno.

Al termine della prima prova ITA 36103 tagliava il traguardo in seconda posizione ma non udiva il segnale sonoro che, normalmente ma non obbligatoriamente, accompagna l'arrivo di un concorrente. Ugualmente il C.d.R. non segnalava l'arrivo primo arrivato. Emetteva invece il consueto segnale acustico all'arrivo della terza imbarcazione che, a differenza delle prime, era passata sottovento alla boa n. 4.

Sul presupposto che un errore potesse essere stato commesso nel lasciare la boa n. 4 a dritta ITA 36103 percorreva a ritroso il percorso e tagliava nuovamente il traguardo in sedicesima posizione dopo aver lasciato la boa n. 4 a sinistra. Delle altre barche della flotta quattro, oltre l'odierno appellante, sono tornate indietro per girare la boa n. 4 lasciandola a sinistra mentre altre otto sono state classificate [DNF](#) per averla lasciata a dritta.

Prima di dare inizio alla seconda prova della giornata il C.d.R. esponeva "Intelligenza su H" e, al termine della giornata, esponeva un comunicato con il quale dettava le nuove istruzioni sul percorso da seguire che avrebbero dovuto essere rispettate da tutti i concorrenti sin dalla prima prova.

Tornati a terra gli equipaggi a conclusione della giornata di regata ITA 36103 presentava entro il prescritto termine richiesta di riparazione per l'avvenuta infrazione da parte del C.d.R della R.R. [88.2](#) che non consente modifiche verbali alle Istruzioni di Regata a meno che non esplicitamente previste dalle stesse. Nel caso di specie le istruzioni di regata non avevano in alcun modo previsto tale eventualità.

Il caso veniva discusso e la richiesta di riparazione respinta.

A seguito di formale richiesta di ITA 36103 veniva riaperta l'udienza che si concludeva con la conferma della reiezione della sua richiesta di riparazione.

Avverso la suddetta decisione ha proposto gravame ITA 36103 deducendo nella sostanza che l'errore dalla stessa commesso nel compimento del percorso era stato determinato unicamente dalla scarsa chiarezza e contraddittorietà nella loro formulazione delle Istruzioni di Regata che non potevano ritenersi sanate per effetto delle delucidazioni fornite dal C.d.R. in sede di "Skipper Meeting".

Nelle "Osservazioni" pervenute a questa Giuria d'Appello il Presidente del Comitato per le proteste ammetteva che vi erano state incongruenze nella predisposizione delle Istruzioni di Regata dovute a disguidi ed errori della Segreteria ma che a seguito dei chiarimenti verbali forniti allo "Skipper Meeting" ed al ripetuto invito rivolto ai concorrenti di attenersi al disegno allegato, non potevano residuare dubbi sul percorso da compiersi.

L'appello è fondato e va pertanto accolto.

Questa Giuria osserva preliminarmente che la correzione degli errori di percorso

in cui sia incorsa una barca è sempre permessa a norma della R.R. [28.1](#) ISAF 2001/2004 a condizione che la stessa non sia già arrivata. Nel contempo, qualora il C.d.R. dovesse ritenere che l'imbarcazione che abbia tagliato l'arrivo in modo conforme alla definizione di "[arrivo](#)", sia incorsa in un errore nel compimento del percorso non potrà limitarsi a classificare la stessa [DNF](#) ma potrà protestarla a norma di R.R. [60.2](#) (si veda al riguardo CASO 80 ISAF), e qualora, a seguito dell'udienza, il C.D.R. dovesse accertare l'avvenuta infrazione alle regole del percorso dovrà infiggere la penalità della squalifica.

Il Comitato di Regata del Campionato di Classe Vaurien non si è attenuto alle suddette regole allorché ha deciso di non tener conto del primo arrivo ed ha consentito ad ITA 36103 la correzione del percorso successivamente all'arrivo classificandolo in tredicesima posizione. La decisione assunta dal C.d.R. appare perciò erronea.

Occorre tuttavia considerare che ITA 36103, tanto nella richiesta di riparazione che nell'atto di appello, non si duole, come avrebbe potuto, della circostanza di non essere stata, formalmente protestata dal C.d.R. e che tale protesta non avrebbe potuto essergli formalizzata in sede di udienza aperta a seguito della richiesta di riparazione ma lamenta di esser stato ingiustamente danneggiato dall'errore in cui sarebbe incorso il C.d.R. nella descrizione del percorso contenuta nelle istruzioni di Regata

Poiché la disamina del gravame da parte di questa Giuria deve limitarsi ai soli motivi di impugnazione nondimeno, alla luce delle censure espressamente sollevate dall'odierno appellante, la decisione del Primo Giudice va riformata.

Come ripetutamente affermato da questa Giuria, e confermato dal CASO 32 ISAF, i concorrenti hanno diritto di osservare per tutti i dettagli riguardanti il compimento del percorso esclusivamente le istruzioni di Regata scritte e tutte le modifiche scritte e che non vi è alcun obbligo di attenersi alle specificazioni, chiarimenti e delucidazioni fornite in sede di "briefing".

Nel caso di specie le istruzioni riguardo al percorso contenevano addirittura tre diverse versioni:

1. la sequenza indicata al punto 11.1 delle Istruzioni di Regata;
2. la sequenza indicata in calde al disegno del percorso;
3. il percorso indicato nell'allegato disegno.

Appare a tal riguardo di tutta evidenza che ai fini di un corretto svolgimento della manifestazione risultano del tutto inammissibili imprecisioni nella descrizione delle boe e nella sequenza di esse così come non si può in alcun modo richiedere ai concorrenti il compimento di sforzi diretti a dare un senso logico a disposizioni vistosamente contraddittorie e tra di esse incompatibili.

Né il "briefing" ha in alcun modo fatto chiarezza e dissipato ogni dubbio sul percorso da compiere atteso che quattro imbarcazioni oltre l'odierno appellante sono tornate indietro per girare la boa n. 4 mentre altre otto sono state classificate [DNF](#).

Devono perciò ritenersi sussistenti nel caso di specie i presupposti e le condizioni previste da R.R. [62.1\(a\)](#)

P.Q.M.

La Giuria d'Appello accoglie il gravame, annulla la decisione impugnata e rimette gli atti al Comitato delle Proteste di prima istanza affinché provveda ad esaminare ed istruire la richiesta di riparazione e, in caso di accoglimento, riconosca all'istante nonché, ex officio, alle altre imbarcazioni che versino nella medesima situazione dell'odierno appellante la riparazione chiesta attenendosi alla R.R. [64.2](#) nonché apporti le eventuali conseguenti modifiche alla classifica della prova anzidetta ed alla classifica finale della stessa manifestazione.

Così deciso in Genova addì 25 febbraio 2005

Il Presidente

Francesco N. Tubarchi