

## Appello 05-09

La Giuria d'Appello riunita nelle persone di Giuseppe Meo (Presidente), Osvaldo Magnaghi, Gian Franco Lodoli ed Eugenio Torre (componenti), Adolfo Villani e Giuseppe Russo (componenti supplenti), con Fabio Donadono e Sergio Pepe (uditori), ha pronunciato la seguente decisione sull'appello proposto dall'imbarcazione ITA 1158, pervenuto alla FIV il 22/4/2005 (prot. n. 4962), avverso la decisione del Comitato per le Proteste della Regata Nazionale Europa, emessa a Pesaro il 10 aprile 2005, con la quale è stata respinta la richiesta di riparazione presentata da ITA 1158 relativamente alla 3a prova disputata in pari data.

Con la richiesta di riparazione presentata al Comitato per le Proteste, ITA 1158 riferiva che, durante la 3a prova del 10 aprile 2005, nella zona delle due lunghezze dalla boa di poppa, ITA 1051, con mure a sinistra ed esterna, entrava in collisione con ITA 1158, con mure a dritta ed interna, provocando la scuffia di quest'ultima e cagionandole un danno al bordo dello scafo, che impediva a ITA 1158 di portare a termine la prova (il danno veniva riparato per la prova successiva).

ITA 1051 si autopenalizzava per l'incidente provocato.

Il Comitato per le Proteste, premesso che ITA 1051 aveva infranto una regola della parte 2 del Regolamento di regata ed aveva effettuato l'autopenalizzazione, osservava che, a seguito di ricognizione effettuata sull'imbarcazione ITA 1158, non venivano riscontrati danni derivanti dall'incidente tali da pregiudicarne l'integrità e di compromettere la manovrabilità e, mancando i presupposti richiesti dalla reg. 62.1(b) per la concessione della riparazione, respingeva la richiesta.

Avverso questa decisione ITA 1158 proponeva appello, affermando che:

- la forte collisione causata da ITA 1051 aveva provocato all'imbarcazione ITA 1158 una intaccatura all'altezza della giunzione tra coperta e scafo di ITA 1158;
- tale menomazione, comportante l'ingresso di circa un litro d'acqua durante il tempo in cui l'imbarcazione ITA 1158 era rimasta rovesciata, era stata precariamente tamponata con stucco epossidico (fornito dall'allenatore), che non aveva retto più del tempo impiegato per rientrare a terra, pur consentendo alla concorrente di partecipare alla prova successiva;
- inoltre il capovolgimento di ITA 1158, in condizioni meteomarine difficili, aveva reso indispensabile l'aiuto esterno dell'allenatore per scongiurare una situazione di pericolo, così precludendo ad ITA 1158 la prosecuzione della prova in corso.

In relazione a quanto precede, l'appellante lamentava che il Comitato per le Proteste, nel respingere la richiesta di riparazione, non aveva considerato correttamente la nozione di danno rilevante ai fini della concessione della riparazione, che, ad avviso dell'appellante, comprende, oltre all'avaria subita, il pregiudizio derivante dalla difficoltà o impossibilità di recuperare e raddrizzare l'imbarcazione per proseguire la regata.

Il Presidente del Comitato per le Proteste, nelle proprie osservazioni sull'appello in esame, riferiva che, dall'accertamento collegialmente compiuto nell'immediatezza dei fatti ed in contraddittorio con la parte interessata, era risultato che le tracce della asserita riparazione effettuata in mare dalla concorrente, erano in pratica irrilevanti in coperta, mentre non era risultata alcuna traccia di un eventuale incollaggio tra scafo e coperta, ed era esclusa altresì la rilevazione della via d'acqua denunciata dall'appellante.

La Giuria di Appello, in relazione alle doglianze di ITA 1158, rileva che la concessione di una riparazione, nel caso previsto dalla lett. b) della reg. [62.1](#), presuppone, oltre alle altre condizioni previste dalla stessa regola, la sussistenza di *“lesioni o danni materiali”*, che abbiano determinato un significativo peggioramento del punteggio conseguito dalla barca richiedente.

Orbene, l'impossibilità di proseguire la regata concretizza indubbiamente un pregiudizio di classifica ed è quindi rilevante ai fini dell'applicazione della norma in esame. Ma ciò non è sufficiente, poiché occorre anche che tale effetto sfavorevole sia causato da *(una lesione ovvero da)* un danno che, secondo quanto espressamente indicato dalla citata norma, deve essere di carattere *“materiale”* e, cioè, essenzialmente, deve consistere in una alterazione fisica dello stato dell'imbarcazione.

Ne consegue che il rovesciamento di una deriva non è idoneo, di per sé solo, a concretizzare la fattispecie normativa in questione.

E' piuttosto da esaminare se, dagli atti del procedimento, emergano effettivamente danni materiali causati dalla collisione.

Orbene, sulla base del caso ISAF 19, la definizione di *“danno”* consiste in avarie che diminuiscono il valore o la possibilità di utilizzo dell'imbarcazione o delle sue attrezzature.

Nell'applicazione pratica l'individuazione in concreto del danno è quindi strettamente legata alle circostanze del caso, la cui valutazione è affidata al prudente apprezzamento dell'autorità giudicante.

Senonché, nella specie, il giudice di primo grado, con un accertamento di fatto non sindacabile dalla Giuria di Appello (perché immune da vizi logici o di procedura), pur avendo riscontrato tracce dell'incidente sulla coperta, e non ha rilevato anomalie nella giunzione della stessa con lo scafo; ciò in una imbarcazione che, secondo quanto riferito dalla stessa appellante, ha 12 anni. Né peraltro l'appellante ha fornito dimostrazione di specifiche riparazioni, oltre quelle effettuate in mare e già valutate in primo grado come sostanzialmente irrilevanti.

Tutto ciò fa escludere l'esistenza di un danno, che rientri nella previsione dalla regola [62.1\(b\)](#).

Per questi motivi la Giuria di Appello respinge l'appello proposto da ITA 1158 e conferma la decisione impugnata.

Così deciso in Genova l' 8 luglio 2005

IL PRESIDENTE

(Giuseppe Meo)