

APPELLO 2006/13

La Giuria d'Appello riunita nelle persone di Giuseppe Meo (Presidente), Giorgio Ballerini Giacometti, Gianfranco Lodoli, Osvaldo Magnaghi, Eugenio Torre (membri effettivi) con Adolfo Villani e Giuseppe Russo (membri supplenti) e con Marco Alberti, Nicola Vescia, Sergio Pepe e Fabio Donadono (uditori) ha assunto la seguente decisione sull'appello proposto dall'imbarcazione ITA 5092 avverso la decisione assunta dal Comitato per le Proteste in occasione della prima prova della 1a Selezione al Campionato Italiano Optimist, disputata a Brenzone il 21 maggio 2006.

Durante la prima prova della Selezione, a metà della primo lato del percorso, ITA 5092 navigava di bolina con le [mure a sinistra](#) e dopo aver virato [mure a dritta](#), entrava in rotta di collisione con il gommone a motore Sovrana del C.N.Brenzone ai cui comandi c'era un componente del Comitato di Regata che, come prescritto al punto 12 delle istruzioni di regata, vigilava in acqua sul rispetto delle regole.

Il comandante del gommone Sovrana, avvedutosi della rotta di collisione, accelerava bruscamente e passava in prua ad ITA 5092 per evitare la collisione.

Così facendo il gommone Sovrana obbligava ITA 5092 a modificare la rotta e produceva onde di dimensioni tali da far beccheggiare vistosamente ITA 5092 che imbarcava acqua, obbligando il suo timoniere a rallentare per sgottare e provocandole la perdita di alcune posizioni.

ITA 5092 proponeva nei termini richiesta di riparazione ai sensi della regola [62.1\(a\)](#) sostenendo che, a causa della manovra del Componente della Giuria, aveva subito un peggioramento nella propria posizione in regata.

Nel corso dell'udienza, la richiedente ITA 5092 ha dichiarato di aver cambiato rotta per evitare conseguenze peggiori e di aver perso due o tre posizioni.

Il testimone della richiedente, ITA 6355, ha confermato la manovra del gommone e la circostanze che le onde prodotte riempiono la barca ITA 5092, e di aver passato da sottovento la stessa ITA 5092.

Il comandante del gommone Sovrana ha confermato la circostanza di aver incrociato la prua di ITA 5092 producendo un'onda che l'ha fatta beccheggiare vistosamente.

Il Comitato per le Proteste, accertato che *"ITA 5092 dopo aver virato ha dovuto affrontare le onde provocate dal gommone del giudice in acqua"* e che *"le onde hanno riempito in parte la barca e ITA 5092 ha dovuto sgottare poggiando durante la manovra"*, ha tuttavia negato la riparazione, affermando che, secondo la regola [62.1\(a\)](#), il rallentamento subito dalla richiedente non può essere considerato influente per un significativo peggioramento del punteggio.

ITA 5092 ha proposto appello nei termini avverso tale decisione, ribadendo tutto quanto già dedotto nell'udienza di primo grado e sottolineando che il comandante del gommone ha riconosciuto esplicitamente di aver provocato l'evento e il danno conseguente.

Il Presidente del Comitato per le Proteste, nelle sue osservazioni di rito, ha affermato:

- che il Comitato medesimo ha riconosciuto l'azione non corretta del Giudice che navigava sul campo di regata;
- che tuttavia il richiedente aveva concluso la sua regata cinque posizioni innanzi al testimone citato a suo favore, il quale al momento dell'incidente lo aveva superato da sottovento; e che ciò dimostra che l'incidente non aveva peggiorato significativamente il punteggio di esso richiedente.

Osserva la Giuria di Appello che è uso sempre più frequente di far navigare sui campi di regata, Giudici incaricati di valutare in acqua l'infrazione delle regole. Tale crescente abitudine, innesca nuovi rischi e problematiche meritevoli di attenta definizione, pur ammettendo che il Giudice, per meglio osservare quanto accade, deve navigare il più vicino possibile all'azione, con il rischio di creare interferenze con le barche in regata.

Tali interferenze possono talvolta dar luogo a collisioni, specialmente quando il gommone debba districarsi da una situazione imprevista creata da una manovra inaspettata di una barca in regata.

In tal caso le barche in regata possono subire:

- un pregiudizio sportivo (peggioramento significativo del punteggio di una barca);
- un danno materiale;

Nella normale gestione delle proteste per infrazioni alla parte seconda del RR (collisioni tra barche in regata), è corretto giudicare contestualmente ed univocamente le due tipologie, perchè il danno materiale è diretta conseguenza del pregiudizio sportivo cagionato da chi ha violato la regola, chi viene giudicato reo di aver violato la regola sportiva è automaticamente giudicato responsabile del danno materiale ove esso sia occorso.

Il giudizio ex regola [62.1\(a\)](#) deve necessariamente allontanarsi da questo tipo di indagine, tenuto

conto che il giudice in acqua può creare un pregiudizio sportivo, pur senza violare alcuna norma di navigazione o di buon senso o di prudenza. In tal caso va accertato se il giudice ha agito correttamente ai fini della valutazione e risarcimento del pregiudizio sportivo. La regola [62.1\(a\)](#) impone di accertare due elementi: l'azione non corretta del Comitato di Regata ed il peggioramento "significativo" e se vi sia stato un nesso di causalità tra i due elementi.

Mentre "l'azione non corretta" è stata chiaramente riconosciuta dal Comitato, l'accertamento del peggioramento "significativo" appare contraddittorio: da una parte il Comitato per le Proteste valuta e quantifica precisamente il peggioramento (perdita in termini di posizioni o di tempo), dall'altra afferma che esso non è determinante, giungendo erroneamente a considerare insignificante il peggioramento. Invece un peggioramento accertato, pur lieve, non è insignificante; esso è comunque un peggioramento ed è meritevole di una proporzionata ed equa riparazione, in quanto provocato da un'azione non corretta o da una omissione di un componente del Comitato di Regata.

Per questi motivi la Giuria di Appello accoglie l'impugnazione proposta da ITA 5092 ed annulla la decisione appellata, ritenendo fondata la domanda di riparazione.

In conseguenza rimette gli atti al Giudice di primo grado, perchè quest'ultimo attribuisca all'appellante un punteggio che sia il più equo possibile, anche per tutte le altre barche coinvolte, attenendosi al disposto della regola [64.2](#).

Così deciso in Rimini il 27 ottobre 2006