

CASO 09/2010
CAMPIONATO NAZIONALE OPEN MELGES 24,
Alghero 6 - 9 maggio 2010
ITA 787 – Comitato di Regata (caso 4),
Comitato delle Proteste - SUI 782 (caso 7) e ITA 716 (caso 8)

Regola 62.1 del Regolamento di Regata: Riparazione - Regola 64.2 del Regolamento di Regata 63.3(a): Diritto ad essere presenti - Regola 64.2 del Regolamento di Regata: Decisioni in tema di riparazioni - Regola 70.1 e 70.2 del Regolamento di Regata - Regole A 7 e A 8 del Regolamento di Regata: Parità - Regola A 10 del Regolamento di Regata: Suggerimenti per le riparazioni - Documento preliminare ISAF della Giuria – Regola 71.2 del Regolamento di Regata: Decisioni dell'Autorità Nazionale.

LA GIURIA D'APPELLO

composta da Sergio Gaibisso (Presidente), Riccardo Antoni, Fabio Donadono, Piero Occhetto ed Eugenio Torre (componenti) e Marco Alberti (componente supplente), ha pronunciato la seguente

decisione

sulla richiesta di conferma/revisione della decisione emessa dal Comitato delle Proteste in data 9 maggio 2010, ricevuta a mezzo e-mail del 20/05/2010, in esito alla trattazione congiunta dei casi 7 e 8 relativi alla richiesta di riparazione proposta da SUI 782 (caso 7) e ITA 716 (caso 8) contro la decisione emessa dal Comitato delle Proteste l'8 maggio 2010 sul caso 4, di accoglimento della richiesta di riparazione di ITA 787, contro il Comitato di Regata per un fatto avvenuto l'8 maggio 2010 alla partenza della 4° prova, prima della terza giornata del campionato.

Il Presidente del Comitato per le Proteste, unitamente alla richiesta di revisione/conferma della decisione, ha presentato le proprie osservazioni eccependo che:

Le due richieste di riparazione, valutate tempestive, sono state trattate congiuntamente perché rivolte contro la stessa decisione del Comitato delle Proteste che le due parti contestavano.

In particolare ITA 716 rilevava specificamente la non equità rispetto alla sua posizione in classifica (1° alla fine della 3° giornata) della misura della riparazione concessa a ITA 787 che aveva determinato il ribaltamento della classifica tra le due imbarcazioni ed il conseguente sensibile peggioramento, senza sua colpa, della posizione in classifica della stessa ITA 716 maturata al termine della terza giornata di regata. Anche SUI 782 contestava il contenuto della riparazione concessa a ITA 787 anche se in modo più generico.

Il Comitato delle Proteste, espletata un'ampia e articolata istruttoria sui casi 7 e 8, tesa anche a verificare l'effettiva sussistenza di errori nell'accertamento dei fatti esaminati nel corso della trattazione del caso 4 e nelle conclusioni assunte, che potessero dare evidenza della erroneità della decisione di quel caso e quindi portare lo stesso Comitato delle Proteste a riaprirlo, e dopo una altrettanto approfondita disamina dei “nuovi” elementi acquisiti nella trattazione dei due casi, perveniva alla seguente decisione: *“Fatti accertati: Esaminati tutti i fatti posti alla base delle due*

richieste di riparazione proposte, sia testimoniali sia video, il Comitato delle Proteste non ha evidenza di un proprio errore circa la decisione presa sul caso 4 quanto all'accertata non evidenza della violazione delle regole di partenza da parte di ITA 787. Peraltro la riparazione concessa a ITA 787 si era rilevata poco equa rispetto a ITA 716 alla luce del fatto – la mancata disputa di prove nell'ultima giornata – che avrebbe dovuto essere prevista dal Comitato delle Proteste ai fini della verifica sulla correttezza della riparazione stessa che ha assunto invece una influenza troppo rilevante ai fini della classifica finale, in particolare riferimento alla sola posizione di ITA 716 che è stata sensibilmente peggiorata da 1° a 2°. Non così quella di SUI 782 che prima della riparazione era seconda a pari merito e dopo risultata terza. - Conclusioni e regole applicate: Ai sensi delle Regole 62.1° e 64.2, ITA 716 merita riparazione per la decisione del Comitato delle Proteste con l'attribuzione della posizione di 1° in classifica finale a pari merito con ITA 787. Per SUI 782 la riparazione non viene concessa”.

Il Presidente del Comitato per le Proteste osserva inoltre:

Data la particolarità e complessità dei due casi decisi e la diretta rilevanza ai fini dell'assegnazione del titolo italiano di una classe fra le più tecniche e seguite, pur nella serenità e consapevolezza della decisione presa in ritenuta, corretta, applicazione degli ampi poteri che la regola 64.2 consente al Comitato delle Proteste, lo stesso, tramite il sottoscritto Presidente, ritiene opportuno sottoporre al vaglio del Giudice di secondo grado la propria decisione, con particolare riferimento proprio alla correttezza dell'applicazione delle Regole 62.1(a) e 64.2 che hanno portato ad un insolito risultato finale del Campionato di due vincitori ex equo, ITA 716 e ITA 787.

Ciò anche al fine di poter dare in questa sede maggior evidenza alle argomentazioni e all'intero svolgimento del procedimento decisionale seguito dal Comitato delle Proteste nella lunga trattazione dei due casi, anche per consentire una completa disamina e giudizio da parte della Giuria d'Appello, proprio sulle complesse valutazioni operate dallo stesso Comitato delle Proteste al fine di individuare, nella particolarità e difficoltà del caso, la soluzione più equa richiesta dalla regola 64.2 del RRS per tutti i due concorrenti principalmente interessati.

In ragione di tale complessità e particolarità del caso, quindi, sin dalla comunicazione della decisione, il Comitato delle Proteste, pur nella piena convinzione della decisione assunta, ha preannunciato ai concorrenti e poi anche allo stesso Presidente del Comitato di Regata, l'intenzione di far ricorso allo strumento della RRS 70.2 per investire la Giuria d'Appello della verifica della correttezza o meno della stessa decisione del Comitato delle Proteste, proprio perché risultata così decisiva per l'assegnazione del titolo italiano, affinché la decisione del Giudice di 2° grado sul caso possa in futuro, assurgere a precedente e utile guida per tutti i Comitato delle Proteste per la soluzione di analoghi casi di complessa riparazione.

All'esito della pubblicazione della classifica delle prime 6 prove, dopo la decisione delle proteste fra cui anche il caso 4°, avvenuta intorno alle ore 20,50 dell'8 maggio 2010, immediatamente prima della chiusura della segreteria di regata, che vedeva:

ITA 787	11 punti	(13)	2	1	25*	2	2	(* 4 punti da RDG)
ITA 716	13 punti	1	1	3	3	5	(11)	
ITA 782	20 punti	4	11	(27)	1	3	1	

rispetto alla precedente stilata all'esito delle prove di giornata

ITA 716 13 punti

ITA 787 20 punti

ITA 782 20 punti

ITA 716 e ITA 782, la mattina del 9 maggio presentavano rispettivamente alle ore 09,31 le due richieste di riparazione contro la decisione del Comitato delle Proteste rubricate come casi 7 e 8, di cui sollecitavano l'urgente discussione prima delle prove di giornata.

Il Comitato delle Proteste, accertato che il Comitato di Regata era già sceso in mare per dare inizio alle prove, la cui prima partenza era fissata per le ore 10,30, alle ore 10,00 esponeva il modulo contenente la convocazione per la discussione congiunta dei casi 7 e 8 con orario fissato alla scadenza del tempo limite per le proteste della giornata.

Nella giornata tuttavia, a causa della pressoché totale assenza di vento, purtroppo, entro le 14.30 del 9 maggio 2010, termine ultimo che le Istruzioni di Regata come modificate dal comunicato del Comitato di Regata avevano fissato per la partenza dell'ultima prova, non veniva disputata alcuna delle tre prove previste dal programma.

Rientrate a terra le imbarcazioni intorno alle ore 15,00, alle ore 15.30 circa veniva dato inizio alla trattazione dei casi congiunti 7 e 8 la cui decisione risultava a quel punto direttamente rilevante per la stessa assegnazione dei primi posti della classifica finale e quindi del titolo nazionale.

Trattazione e decisione dei casi 7 e 8:

In primo luogo, venivano preliminarmente individuate come parti dell'udienza ITA 716 e SUI 782, quali richiedenti riparazione e il Comitato delle Proteste, dalla cui decisione sul caso 4, ritenuta erronea, veniva desunto il presupposto della richiesta di riparazione, e non invece ITA 787 che era stato erroneamente indicata nel modulo di protesta dei casi 7 e 8 quale protestato, come riconosciuto dalle stesse parti in sede di apertura di udienza. Infatti ITA 787, protestante del caso 4, avrebbe potuto partecipare all'udienza come parte solo qualora il Comitato delle Proteste avesse previamente deciso, in seguito a nuovi fatti l'erroneità della propria precedente decisione e la conseguente riapertura del caso 4.

All'esito dell'ampia istruttoria svolta, il Comitato delle Proteste non ha tuttavia ritenuto si siano evidenziati dei fatti nuovi, che non fossero già stati valutati nella trattazione del caso 4, in forza dei quali ai sensi della RRS 66 ritenesse di dover procedere alla riapertura del caso ai fini di una diversa decisione del predetto caso.

Pertanto il Comitato delle Proteste ha così assunto la prima parte della decisione sui casi 7 - 8 di ritenere non vi fossero elementi di erroneità nella sua precedente decisione sul caso 4 da dover richiederne la riapertura ai sensi della regola 66 del RRS, con conferma quindi del diritto alla riparazione ITA 787 ai sensi della regola 62.1(a) concesso in quella sede.

Il Comitato delle Proteste ha quindi proseguito la valutazione della propria decisione sul solo specifico punto della verifica della persistente equità della misura della riparazione concessa a ITA 787 in tale decisione rispetto a ITA 716, alla luce del fatto nuovo costituito dalla mancata disputa di regate nell'ultima giornata.

Il Comitato delle Proteste, quindi, riteneva per tale limitato profilo accoglibile il solo caso 7 al fine

di concedere la richiesta riparazione a ITA 716, per tale profilo di erroneità della decisione del Comitato delle Proteste sul caso 4, sussistendo i presupposti della RRS 62.1(a) , mentre per SUI 782 tali presupposti non sono stati rilevati in quanto non si è ritenuto avesse subito un sensibile peggioramento della sua posizione in classifica per effetto di tale profilo di erroneità della decisione del Comitato delle Proteste sul caso 4.

Il Comitato delle Proteste ha ritenuto, quindi, equo per ITA 716 come riparazione, ripristinare la sua posizione di primo in classifica maturata sulla base delle sue reali prestazioni conseguite nelle prove disputate, a parità di punteggio con la prima posizione già risultante per ITA 787 in applicazione del criterio A10 (a) applicato per la decisione del caso 4.

Le simulazioni con il programma di classifiche, richiesto alla segreteria di regata, evidenziava che la parità di punteggio delle due imbarcazioni poteva essere ottenuta solo attraverso l'immissione per ITA 787 di un punteggio nella 4° prova oggetto di riparazione di 6 punti, anziché 4, risultata dall'applicazione sulle 6 prove disputate, del criterio indicato nella decisione del caso 4.

Il Comitato delle Proteste ha poi valutato che tale situazione di parità di punteggio risultato dall'applicazione dei due criteri applicati per le due riparazioni, se si fosse dovuto poi sottoporre, ordinariamente, all'applicazione della Regola A7/8 del RRS ai fini della risoluzione della parità nel punteggio per la proclamazione del titolo italiano, avrebbe favorito ITA 716, che aveva due 1° posti, e poi un 3° e 5° rispetto a ITA 787 che aveva un 1° e tre 2° e a quel punto un 6° nella quarta prova per effetto delle due riparazioni.

A quel punto il Comitato delle Proteste ha ritenuto che non si dovesse dare corso alla ordinaria applicazione delle Regole A7 e A8 in quanto la non reale posizione di ITA 787 nella 4, che veniva anche peggiorata dalla riparazione in corso di attribuzione, avrebbe reso per questa imbarcazione non eque le conseguenze causate dalla riparazione in concessione a ITA 716 sulla base delle seguenti considerazioni:

ITA 787, sia con l'applicazione del criterio A10(a) su tutte le prove, sia eventualmente, sulle sole 3 prove della 3° giornata nel quale si era corsa la 4° prova, sarebbe stato prima assoluta con 11 o 9 punti, rispetto a ITA 716 13 punti effettivi e SUI 782 20,0. Entrambi i punteggi così ottenuti, sarebbero stati sicuramente compatibili con le reali prestazioni rese in acqua da ITA 787 sia nella giornata del caso 4, sia in tutte quelle disputate nel campionato, considerato che, nelle prove in cui era regolarmente partita, ITA 787 era arrivata solo 1° o 2° (il 13° posto della prima prova era infatti maturato in esito ad altra chiamata OCS e conseguente tardiva ripartenza a 1'45'' ca);

Inoltre, se in un andamento normale della 4° prova, ITA 787 fosse arrivata 1°, prestazione realistica e compatibile con l'andamento delle altre due prove di giornata nelle quali si è classificata seconda dopo aver condotto a lungo entrambe le prove, l'applicazione della regola A7, l'avrebbe favorita stante in quel caso l'intervenuta parità dei due 1° posti di entrambe le imbarcazioni e il vantaggio di più 2° posti di ITA 787 rispetto a ITA 716.

Pertanto il Comitato delle Proteste, in applicazione delle ampie facoltà previste dalla Regola 64.2, espressamente indicata in decisione quale regola applicata, al fine di rendere la riparazione che veniva concessa a favore di ITA 716, quanto più equa sia per tale imbarcazione sia per ITA 787 ha,

in sede di riparazione deciso la conferma dell'ex equo nella classifica finale anche ai fini dell'attribuzione del titolo, neutralizzando così in sede di riparazione la stessa applicazione delle Regole A7 e A8.

Tale soluzione ritenuta la più equa nella situazione creatasi, il Comitato delle Proteste ha ritenuto fosse consentito ed ammissibile adottare per contemperare al meglio tutte gli aspetti sopra evidenziati proprio per il contenuto particolarmente ampio della RRS 64.1 che lascia al Comitato delle Proteste massima libertà al fine della ricerca della soluzione più equa per la riparazione da darsi per il richiedente ma anche per tutti i diretti interessati.

ITA 787, nelle proprie osservazioni eccepisce:

A proprio avviso il caso che lo riguarda, cioè il caso 4 si è concluso con la decisione dell'8 maggio 2010 con la quale il Comitato delle Proteste accoglieva la sua richiesta concedendo una riparazione che quantificava nella media dei punti e pur non avendo presentato appello avverso la successiva decisione del 9 maggio (casi 7 e 8) che cambiava di fatto l'entità della riparazione già concessa si dichiara di ritenersi danneggiato senza sua colpa da tale decisione.

Sulle osservazioni sul caso oggetto della richiesta di revisione /conferma la Giuria d'Appello rileva quanto segue:

Fermo restando l'accorpamento dei casi 7 e 8 la decisione in merito non può prescindere dall'esame della decisione di riparazione concessa a ITA 787 (caso n.4), cui fa riferimento il richiedente nella sua richiesta di conferma/revisione ed è direttamente correlata con i casi 7 e 8 dato che costituisce il punto di partenza per la loro decisione ed in quanto da esso dipendono le richieste di riparazione da parte di SUI 782 (caso 7) e ITA 716 (caso 8).

Questa Giuria d'Appello ritiene di avere giurisdizione anche sul caso n.4 in quanto la materia in esso trattata è parte integrante della discussione e della decisione dei casi 7 e 8, oggetto della presente richiesta, come dichiarato dal richiedente nella descrizione della trattazione dei suddetti casi.

A tale proposito, come riportato nella documentazione del caso 4 allegata, si rileva che:

- a) Il Comitato di Regata nel corso delle procedure di partenza della 4° prova con bandiera P (Papa c.i.) rilevava ITA 787 in posizione di OCS, insieme ad altre barche. Dopo aver segnalato il richiamo individuale con i segnali acustici e visivi prescritti, dava anche avviso degli OCS via radio su canale 72, come richiesto dalle Istruzioni di Regata al punto 25.
- b) ITA 787 correggeva il proprio errore, ripartiva regolarmente terminando la prova in 25° posizione e successivamente presentava nei termini una richiesta di riparazione discussa come caso n.4.
- c) Il Comitato delle Proteste nell'accertamento dei fatti riportava che *“Il Comitato di Regata da barca comitato ha rilevato OCS ITA 787 a – 2” riguardando dalla linea verso il controstarter nei pressi del quale lo stesso aveva rilevato OCS 2 barche a – 5”, a – 3” e a – 2/1”, senza avere il riferimento della linea sulla congiungente della bandiera arancione del*

controstarter, ma con un allineamento del battello del Comitato di Regata con un riferimento a terra (tetto di un'abitazione) posto a molte miglia di distanza e riferito al prolungamento della linea del controstarter”.

- d) Il Comitato delle Proteste concludeva il caso 4 decidendo che *“Il Comitato di Regata non ha dato evidenza della violazione da parte di ITA 787 della RR 29.1 rispetto alla esatta posizione della linea di partenza così come descritta dalla Istruzione di Regata 11.2. ITA 787 ha diritto a riparazione ai sensi della regola 62.1(a) e App. A 10 (a) – media dei punti di tutte le prove esclusa la prova n.4.*

Si conclude pertanto che:

Nel merito della quantificazione dell'entità numerica della riparazione, questa Giuria d'Appello intende considerare prima di tutto alcuni rilevanti errori procedurali operati dal Comitato delle Proteste nell'istruzione dei casi in oggetto.

Nel caso 4 la decisione della giuria di primo grado recita che: *“Il Comitato di Regata non ha dato evidenza della violazione da parte di ITA 787 della RR 29.1 rispetto alla esatta posizione della linea di partenza così come descritta dalla Istruzione di Regata 11.2.”*

Pur non entrando nel merito dell'accertamento dei fatti sul quale la Giuria d'Appello non ha giurisdizione (Regola 70.1) non si può fare a meno di rilevare che, dalle parole usate nel descrivere tale decisione, si intende che nell'accertamento dei fatti sia stato fatto carico al Comitato di Regata dell'onere di dimostrare la validità delle proprie osservazioni durante le procedure di partenza e di dimostrare la posizione di ITA 787 al di là della linea di partenza. Così facendo non sono state rispettate le linee procedurali annunciate dall'ISAF tramite il documento intitolato *‘Documento preliminare della Giuria’*. Secondo tali direttive ISAF spetta al richiedente che contesta l'OCS presentare le prove che l'osservazione del Comitato di Regata non è stata corretta e non al Comitato di Regata di giustificare il proprio operato.

Pertanto la linea procedurale usata dal Comitato delle Proteste in tale circostanza deve intendersi scorretta e le conseguenti rilevanze sono da considerarsi nulle, non risultando agli atti che tali prove siano state prodotte dal ITA 787.

Per questi motivi

la Giuria d'Appello, pur riconoscendo la discrezionalità del Comitato delle Proteste nell'adeguare una riparazione concessa alle mutate condizioni, a norma della Regola 71.2 riforma la decisione in oggetto al caso n. 4 revocando la riparazione ad ITA 787 che deve essere classificata 25° nella prova n. 4, respingendo di conseguenza le successive richieste di riparazione presentate da SUI 782 (caso 7) e ITA 716 (caso 8) ed ordinando che la classifica del Campionato Nazionale Open Melges 24 sia riformulata tenendo conto delle suddette decisioni.

Così deciso in Genova il 15 ottobre 2010

F.to Sergio Gaibisso, presidente Giuria d'Appello

Copia conforme all'originale