

CASO 5/2014

Autunno-Inverno Salodiano 2013/2014 – Classe Dinghy 12'

Società Canottieri Garda Salò

ITA 2320 c/ Comitato per le Proteste

**Regole 60.3(b), Definizione di “parte”, 70.1, 62.1, 34, 64.2, 70.1(a), 32.1 del Regolamento di regata ISAF.**

*Reg. 60.3(b) - Un Comitato per le Proteste può convocare un'udienza per prendere in considerazione una riparazione.*

*Definizione di “parte” - Una barca per la quale è stata chiesta riparazione è parte di una udienza.*

*Reg. 70.1 - Una parte di una udienza può appellare una decisione di un comitato delle proteste o le sue procedure.*

*Reg. 62.1 - La concessione di una riparazione presuppone che a) una barca possa subire un pregiudizio di punteggio nella prova o nella serie, b) senza averne alcuna colpa, c) a causa di specifici accidenti, tra i quali è compreso l'errore (azione o omissione non corretta) da parte del CdR.*

*Reg. 34 - Se una boa manca o è fuori posizione il comitato di regata deve, qualora possibile, rimetterla nella posizione corretta o sostituirla con una di caratteristiche similari, oppure sostituirla con un oggetto che espone una bandiera “M” ed emettere ripetuti segnali acustici.*

*Reg. 64.2 - Quando il comitato delle proteste decide che una barca è meritevole di riparazione a norma della regola 62, deve adottare un provvedimento che sia il più equo possibile per tutte le barche coinvolte, che abbiano o meno chiesto riparazione. Ciò può consistere nell'aggiustare i punteggi (si veda, per alcuni esempi, la regola A10) o i tempi d'arrivo delle barche, nell'annullare la prova, nel lasciarne validi i risultati o nell'adottare altri accomodamenti. In caso di dubbio in merito ai fatti o sulle probabili conseguenze di qualche accomodamento per la prova o serie, specialmente prima di annullare la prova, il comitato delle proteste dovrà attingere prove da fonti appropriate.*

*Regola 70.1(a) – La scelta discrezionale della riparazione da concedere può essere sindacata in sede di appello solo nel caso di manifesta illogicità ed ingiustizia della decisione di primo grado e fermi restando i fatti accertati.*

*Reg. 32.1 - Dopo che una barca ha compiuto il percorso ed è arrivata entro il tempo limite qualora sia previsto, il comitato di regata non dovrà annullare la prova senza averne attentamente valutato le conseguenze nei riguardi di tutte le barche nella prova o nella serie.*

## LA GIURIA D'APPELLO

composta da Eugenio Torre (Presidente), Marco Alberti, Fabio Donadono (componenti), Anna Maria Bonomo e Giuseppe Russo (componenti supplenti), con Lorena Gucciardi (uditore), ha pronunciato la seguente

### **decisione**

sull'appello in data 8/3/2014 presentato da ITA 2320, avverso la decisione emessa in data 23/2/2014 dal Comitato per le proteste dell'Autunno-Inverno Salodiano 2013/2014, organizzato dalla Società Canottieri Garda Salò, recante l'annullamento della 1<sup>a</sup> prova disputata il 9/2/2014, come riparazione concessa a causa del mancato posizionamento della boa di poppa del percorso.

1. Al riguardo dall'appello risulta che:

- ITA 2264 chiedeva riparazione per percorso non conforme alle istruzioni di regata a causa dell'assenza della boa di poppa, essendo presente unicamente una boa rossa di forma cilindrica, laddove la boa gialla di percorso prevista dalle IdR era legata al battello CdR in modo non visibile;
- il CpP, riconoscendo l'errore commesso dal CdR "non posizionando correttamente la boa", concedeva riparazione reintegrando nella posizione di arrivo ITA 2264, che risultava classificata nella prova DNC;
- in data 11/2/2014 il CpP, rilevato che la regola 64.2 RRS prevede l'esigenza di adottare un provvedimento che sia il più equo possibile per tutte le barche coinvolte, che abbiano o meno chiesto riparazione, decideva l'apertura di un'udienza all'uopo convocando tutte le barche partecipanti alla prova;
- a seguito dell'udienza in data 23/2/2014, il CpP accertava che la boa gialla non è stata posizionata sul percorso secondo il diagramma delle IdR, una boa gialla era ancorata (rectius: legata) alla barca Comitato dal lato opposto alla linea di partenza e di arrivo in maniera non visibile dal percorso, tutte le imbarcazioni hanno girato la boa (di colore rosso) di poppa del percorso di un'altra regata (Star e Protagonist), mentre tre imbarcazioni hanno girato anche la boa gialla "ancorata" non di percorso;
- il CpP, in relazione a tali fatti, riteneva che il CdR non aveva posizionato la boa di poppa del percorso della classe Dinghy, né aveva agito in modo da rimediare alla mancanza della boa a norma della regola 34 RRS; non sussisteva pertanto un percorso come definito dalla regola 28.1 RRS; il CpP decideva quindi che la regata non può che essere annullata in base alla regola 32.1 RRS.

In relazione a quanto precede l'appellante, che risultava originariamente classificato al 1° posto, contesta tale determinazione chiedendo di considerare valida la prova in questione.

Il Presidente del CpP ha presentato osservazioni, ribadendo essenzialmente la decisione adottata.

2. Preliminarmente è da chiarire che la convocazione dell'udienza del 23/2/2014 non costituisce una riapertura della udienza relativa alla richiesta di riparazione di ITA 2264, ma rappresenta un'azione intrapresa dal CpP in base alla regola 60.3(b) RRS, (che peraltro non è soggetta al termine previsto dalla reg. 62.2 per le "richieste" di riparazione).

Ne consegue che ITA 2320 è da considerare come parte di tale udienza, in base alle Definizioni del RRS, per cui risulta legittimata a proporre l'appello in esame in base alla regola 70.1(a) RRS.

3. In base alla regola 62.1 RRS la concessione di una riparazione presuppone che:

- a) una barca possa subire un pregiudizio di punteggio nella prova o nella serie
- b) senza averne alcuna colpa
- c) a causa di specifici accidenti, tra i quali è compreso l'errore (azione o omissione non corretta) da parte del CdR.

Nessun dubbio può sussistere nella specie in ordine alla sussistenza di tutte e tre le suddette condizioni.

In particolare è opportuno rilevare che, dai fatti accertati, emerge con evidenza che il CdR non aveva correttamente posizionato una boa di percorso e non aveva adottato i rimedi previsti dalla regola 34 RRS.

4. Orbene, la regola 64.2 RRS prevede che "quando il comitato delle proteste decide che una barca è meritevole di riparazione a norma della regola 62, deve adottare un provvedimento che sia il più equo possibile per tutte le barche coinvolte, che abbiano o meno chiesto riparazione. Ciò può consistere nell'aggiustare i punteggi (si veda, per alcuni esempi, la regola A10) o i tempi d'arrivo delle barche, nell'*annullare* la prova, nel lasciarne validi i risultati o nell'adottare altri accomodamenti. In caso di dubbio in merito ai fatti o sulle probabili conseguenze di qualche accomodamento per la prova o serie, specialmente prima di *annullare* la prova, il comitato delle proteste dovrà attingere prove da fonti appropriate".

E' agevole osservare che la scelta della riparazione da concedere è rimessa al prudente apprezzamento del CpP, il quale necessariamente ha in questa materia un'ampia discrezionalità, potendo spaziare dal lasciare validi i risultati registrati, al modificarli in vario modo ed in varia misura, all'applicare vari "accomodamenti", fino ad arrivare all'annullamento della prova. E' opportuno ricordare che in passato (RRS 2005-2008), considerate le rilevanti conseguenze prodotte dall'annullamento di una regata, la FIV inibiva che, a seguito di richieste di ripara-

zioni, fosse annullata una prova portata a termine. Tale prescrizione non è tuttavia riprodotta nel vigente Regolamento di regata, il quale si limita a contemplare, in caso di dubbio sui fatti e sulle conseguenze, specialmente prima di annullare una prova, il dovere per il CpP di “attingere prove da fonti appropriate”.

5. E' ovvio che l'annullamento di una prova non può accontentare tutti, essendo evidente che, come nella specie, taluni possono subire per effetto dell'annullamento un pregiudizio significativo.

Tuttavia è solo apparente il paradosso di una “riparazione” che anziché portare benefici consolidi o addirittura determini un pregiudizio per una barca incolpevole a causa di un errore degli organi di regata.

Infatti va considerato che la equità della riparazione prescelta va valutata non in relazione alla singola barca (fosse anche quella che ha invocato la riparazione), ma con riferimento a tutte le barche coinvolte (abbiano o meno chiesto riparazione).

Pertanto, in definitiva, la correttezza della riparazione va considerata secondo parametri di “fairness” della competizione.

6. Tutto ciò premesso, la Giuria di appello non ritiene di poter entrare nel merito della determinazione discrezionale della riparazione prescelta dal giudice di primo grado, a meno che non emerga una manifesta illogicità o ingiustizia della decisione o un vizio di procedura.

Senonché nel caso in esame non risulta palesemente irragionevole o ingiusto che, a seguito di un'istruttoria adeguatamente approfondita, sia stata ravvisata l'impraticabilità di ogni altro accomodamento alternativo all'annullamento per una prova che sia risultata del tutto falsata per effetto della mancanza di una boa correttamente posizionata, tanto da far considerare inesistente il percorso stesso.

7. Vi è solo da osservare che il riferimento nelle conclusioni della decisione impugnata alla regola 32.1 RRS non è pertinente poiché tale disposizione riguarda l'annullamento della regata da parte del CdR.

Nondimeno l'erronea indicazione non vizia la decisione, in quanto testimonia semmai che il CpP aveva consapevolezza dell'esigenza di valutare le conseguenze dell'annullamento nei riguardi di tutte le barche.

#### **Per questi motivi**

la Giuria d'appello respinge l'appello in esame e conferma la decisione impugnata.

Così deciso in Genova in data 10 maggio 2014

f.to Eugenio Torre, Presidente Giuria d'Appello

copia conforme all'originale