

**CASO 6/2013**  
Campionato Invernale di Altura “Città di Bari”  
6^ Prova – VIII Coppa “Costa del Sole”  
ASD Costa del Sole - Bari  
ITA 16021 c/ Giuria (CDP)

**Regola 15 del Regolamento di regata ISAF:** *Quando una barca acquisisce il diritto di rotta, essa deve inizialmente dare all'altra barca lo spazio per tenersi discosta, a meno che non acquisisca tale diritto a causa di azioni dell'altra barca.*

**Regola 16.1 del Regolamento di regata ISAF:** *Una barca con diritto di rotta che cambia la sua rotta deve dare all'altra barca spazio per tenersi discosta.*

**Regola 61.1 (a) (4): del Regolamento di regata ISAF:** *se dall'incidente derivano danni o lesioni che sono evidenti per le barche coinvolte nell'incidente medesimo, ed una di esse intende protestare, le prescrizioni di questa regola non si le applicano, ma essa dovrà adoperarsi per informare l'altra barca entro il tempo limite della regola 61.3.*

**Regola 61.2 del Regolamento di regata ISAF:** *Una protesta deve essere fatta per iscritto e deve identificare*

- a) *il protestante e il protestato;*
- b) *l'incidente, includendo dove e quando è avvenuto;*
- c) *ogni regola che il protestante ritenga sia stata violata: e*
- d) *il nome del rappresentante della barca protestante.*

*Comunque, se il requisito (b) è rispettato, il requisito (a) può sempre essere regolarizzato in qualsiasi momento prima dell'udienza, ed i requisiti (c) e (d) possono essere regolarizzati prima o durante l'udienza.*

**Regola 63.2 del Regolamento di regata ISAF:** *A tutte le parti di un'udienza devono essere notificati il tempo ed il luogo dell'udienza, devono essere messe a loro disposizione la protesta o la domanda di riparazione va loro concesso un tempo ragionevole per prepararsi all'udienza.*

**Regola 63.6 del Regolamento di regata ISAF:** *Il comitato delle proteste deve ricevere le deposizioni delle parti presenti all'udienza e dei loro testimoni, e le altre prove che ritiene necessarie. Un membro del comitato delle proteste che ha visto l'incidente deve, mentre le parti sono presenti, esporre i fatti e può testimoniare. Una parte presente all'udienza può rivolgere domande ad ogni persona che fornisce prove. Dopo di che il comitato deve determinare i fatti e fondare su essi la sua decisione.*

**Regola 66 del Regolamento di regata ISAF:** *Il comitato delle proteste può riaprire un'udienza quando decide che può avere commesso un errore significativo, o quando entro un tempo ragionevole si rendano disponibili nuove significative prove.*

**Regola 70.4 del Regolamento di regata ISAF:** *Un circolo o un'altra organizzazione affiliata ad una autorità nazionale può chiedere un'interpretazione delle regole, purché non riguardi una protesta o una richiesta di riparazione che possa essere appellata. L'interpretazione non deve essere usata per cambiare una precedente decisione di un comitato delle proteste.*

**Regola 71.2 del Regolamento di regata ISAF:** *l'autorità nazionale può confermare, modificare o riformare la decisione del comitato delle proteste...*

**Regola 71.3 del Regolamento di regata ISAF:** *Quando l'autorità nazionale decide che in base ai fatti accertati dal comitato delle proteste una barca che era parte nell'udienza di una protesta ha violato una regola, deve penalizzarla, sia che quella barca o quella regola fossero menzionate o meno nella decisione del comitato delle proteste.*

**LA GIURIA D'APPELLO**

composta da Sergio Gaibisso (Presidente), Fabio Donadono, Riccardo Antoni, Eugenio Torre (componenti), Anna Maria Bonomo e Lorena Gucciardi (uditori) ha pronunciato la seguente

**decisione**

sull'appello proposto dall'imbarcazione ITA 16021, contro la decisione emessa il 15 febbraio 2013 dal Comitato per le Proteste del Campionato Invernale di Altura "Città di Bari"- 6<sup>a</sup> Prova-VIII Coppa "Città del Sole", organizzato da vari circoli della città di Bari e, nella specifica prova, dall'ASD Città del Sole, con la quale l'imbarcazione appellante è stata squalificata nella 1<sup>a</sup> prova del 10 febbraio 2013, nonché avverso la decisione dello stesso Comitato del 16 settembre 2013 con la quale è stata rigettata la richiesta della stessa imbarcazione di riapertura della precedente udienza.

La vicenda che ha dato origine alla decisione contestata può essere così riassunta sulla base dell'esposizione in fatto dell'atto d'appello e degli ulteriori atti pervenuti dalle parti appellate e dai Presidenti del CdP e del CdR.

- 1) Il giorno 10 febbraio 2013, alle ore 10.30 nella zona antistante il porto di Bari veniva dato il segnale di partenza della prima regata di giornata valida come 6<sup>a</sup> prova del Campionato Invernale Altura "Città di Bari" e VIII Coppa "Città del Sole". Rispetto alla linea di partenza il vento proveniva da direzione 270 con intensità 5/6 nodi.
- 2) Partenza dichiarata regolare per il CdR senza alcun richiamo. A -1 minuto dallo start l'imbarcazione ITA – 9472 (Ritmo) era dal CdR rilevata come quella più avanzata rispetto alla linea di partenza; a -30" dallo start, nei pressi della barca comitato, ITA 18170 si avvicinava alla linea di partenza in senso perpendicolare, provenendo all'incirca da 360° e con direzione 120°, con mure a dritta e spinnaker già issato, e a seguire sottovento con le stesse mure, ma con andatura più lenta, procedeva verso la linea anche ITA 16648; ancora più sottovento procedeva ITA 16021, anche lei con mure a dritta, ma con andatura parallela alla linea di partenza e direzione verso la barca comitato, la quale all'incirca al segnale di start, con una decisa poggiate in issata di spinnaker, dopo essere sfilata sulla poppa di ITA 9472, cambiava repentinamente la propria direzione superando la linea di partenza ed inserendosi in un varco di circa 5 metri laterali esistente tra la predetta imbarcazione e ITA 16648 rimanendo sempre sottovento a quest'ultima;
- 3) In diretta conseguenza, a circa 15/20 secondi dallo start, si verificava una collisione tra ITA 16648 e ITA 18170; in particolare la prima, nell'effettuare una violenta orzata conseguente alla repentina poggiate di ITA 16021 descritta al precedente punto, si incastrava con il bompresso nella poppa di ITA 18170, entrambe sempre mure a dritta; le due barche rimanevano conseguentemente agganciate per circa 10 secondi prima di riuscire a separarsi. Nello stesso momento, mentre ITA 16021 mantenendo la sua rotta da sottovento, superava le due imbarcazioni agganciate dopo la collisione, si verificava un contatto, senza alcun danno, tra le sartie di dritta della stessa ITA 16021 e lo spinnaker di ITA 18170.
- 4) A causa dei danni riportati, ITA 16648 si ritirava dalla regata comunicandolo al CdR via VHF alle ore 10.31; successivamente alle 12.36, sempre con comunicazione via VHF allo stesso CdR, la medesima imbarcazione comunicava l'intenzione di protestare ITA 16021; ITA 18170 invece aveva portato a termine la regata esponendo a riva all'arrivo la bandiera rossa e comunicando al CdR, sia a voce sia via radio, che intendeva protestare ITA 16648 e ITA 16021.
- 5) Entro il tempo limite, fissato con il rituale comunicato del CdR alle ore 14.30, venivano presentate due proteste, la prima contenente richiesta di riparazione di ITA 16648 contro ITA 16021, la seconda di ITA 18170 contro ITA 16648 e ITA 16021; Il CdP, nella successiva giornata di lunedì 11 febbraio comunicava che la discussione dei due casi veniva fissata per il successivo venerdì 15 febbraio ad ore 17.30;
- 6) In tale data, all'esito della trattazione dei due casi congiunti il CdP, alle ore 19.24,

**a) accertava i seguenti fatti :**

*“ Mare poco mosso e vento da 270 angolo di partenza circa 120°*

*30 secondi prima del segnale di partenza ITA 18170 sopravvento e ITA 16648 sottovento si avvicinavano alla linea per partire entrambe mure a dritta con una distanza laterale tra le due di circa 6 metri.*

*Sottovento a ITA 16648 si trovava l'imbarcazione Ritmo, la distanza laterale tra le due circa 5 metri.*

*Immediatamente dopo il segnale di partenza l'imbarcazione ITA 16021 con maggiore velocità si infilava sempre mure a dritta tra ITA 16648 e l'imbarcazione Ritmo.*

*ITA 16648 orzava immediatamente e violentemente e collideva con il suo bompresso sull'angolo sinistro dello specchio di poppa di ITA 18170 causando danni.*

*ITA 16648 si ritirava immediatamente.*

*ITA 16021 manteneva la sua rotta andando a causare un contatto tra le sue sartie di dritta e lo spinnaker di ITA 18170.”*

**b) traeva le seguenti conclusioni:**

*ITA 16021 non concedeva inizialmente spazio a ITA 16648*

*ITA 16648 non si teneva discosta da ITA 18170*

*ITA 18170 non si teneva discosto da ITA 16021 a causa dell'azione di ITA 16648*

**c) applicava le seguenti regole**

*ITA 16021 infrange la RRS 15*

*ITA 16648 infrange la RRS 12 e 14 ma viene esonerato per la 64.1(a)*

*ITA 18170 infrange la RRS 11 ma è esonerato dalla 64.1(a)*

**d) assumeva le seguente decisione**

*ITA 16021 è DSQ prova 1 del 10 febbraio*

- 7) ITA 16021 chiedeva la riapertura dell'udienza per presentare la testimonianza dell'imbarcazione ITA 9472 e il CdP, all'esito dell'udienza convocata il 16 febbraio 2013 per l'esame di tale istanza, con decisione emessa alle ore 18.02, in applicazione della RRS 66, negava la richiesta riapertura dell'udienza richiesta sulla base della seguente motivazione: *“Il Comitato per le Proteste ritiene che non vi fosse alcun legittimo impedimento alla presentazione della suddetta testimonianza in occasione della udienza prevista: E considera la presentazione di tale testimonianza tardiva e non in ottemperanza alla RRS66”*.
- 8) Qualche giorno dopo, il 19 febbraio, l'appellante assume di aver avuto notizia dell'esistenza di un filmato amatoriale relativo alle fasi di pre-partenza e partenza della stessa regata dal quale sarebbero state visibili le rotte e le posizioni delle barche interessate che, secondo l'autore dello stesso, sarebbe stato consegnato al Comitato di regata ma non ai protestanti ed al protestato che, quindi, non lo aveva potuto utilizzare nelle sue difese.
- 9) Avverso le due decisioni del CdP indicate ai precedenti punti 6 e 7, ITA 16021 proponeva rituale e tempestivo appello sulla base di articolati motivi che possono essere così riassunti:
  - a) Inammissibilità della protesta e/o domanda riparazione di ITA 16648 sotto tre diversi profili: per non aver la stessa imbarcazione comunicato l'intenzione di protestare né esposto la bandiera rossa né informato il protestato appellante; per la mancanza della sottoscrizione del relativo modulo nonché per l'asserita esistenza di due differenti ancorché simili versioni dello stesso modulo di protesta, identiche nella intestazione e negli estremi di ricezione ma non nella parte relativa all'elencazione dei danni subiti dall'imbarcazione protestante.
  - b) Errata qualificazione da parte del CdP dell'atto di ITA 16648 come protesta anziché come richiesta di riparazione quale la stessa era nella realtà.
  - c) Inammissibilità della protesta e/o richiesta di riparazione di ITA 18170, parimenti per la mancanza di sottoscrizione e perché la stessa conterrebbe una ricostruzione incompleta dei fatti senza specificazione di vari elementi come la velocità della imbarcazione protestante, l'intensità del vento, la direzione e intensità della corrente né i nomi dei testimoni a propria difesa né tali dati risultano integrati in sede di udienza, nella quale il CdP si sarebbe limitato ad accertare le generalità dei presenti ed alla formalizzazione delle firme.
  - d) Con più diretto riferimento alla decisione di primo grado ed al relativo procedimento l'appellante deduce la violazione del proprio diritto di difesa sotto vari profili. In primo luogo, quanto alla prima udienza, perché i protestanti non avrebbero indicato nel modulo di protesta i nomi dei testimoni né quelli delle altre imbarcazioni che ritenevano coinvolte anche indirettamente, rendendo così impossibile la difesa del protestato su fatti nuovi emersi solo nel corso della udienza anche nell'ambito della testimonianza resa dal Presidente del CdR. Secondariamente sia per tale fatto sia in dipendenza del rigetto della richiesta di riapertura dell'udienza per l'impossibilità di far acquisire agli atti dell'udienza del 15.2. 2013 alcun grafico o dichiarazione scritta della stessa protestata e nell'udienza del 16.2.2013 per non aver potuto far acquisire la dichiarazione dell'imbarcazione ITA 9472. In ultimo per aver appreso, successivamente anche alla richiesta di riapertura, dell'esistenza di un filmato che il CdR, pur avendolo avuto in consegna dall'autore non avrebbe messo a disposizione delle parti nel corso delle udienze. In relazione a tale fatto l'appellante chiede alla Giuria d'Appello di pronunziarsi sul seguente quesito di diritto: *“Se sia e, nella fattispecie fosse, obbligo del Comitato di Regata mettere a disposizione degli interessati un*

*filmato realizzato in occasione della regata che ritrae appunto i momenti topici della vicenda, di cui sia entrata in qualsiasi modo in possesso prima della discussione della protesta”*.

- e) Difetto di motivazione, illogicità manifesta ed errata interpretazione delle risultanze probatorie della decisione appellata con riferimento in particolare alla collisione tra l'appellante ITA 16021 e ITA 18170, nonché all'omessa valutazione e pronuncia sull'esistenza al momento dei due incidenti del diritto di rotta dello stesso appellante sulle altre due imbarcazioni coinvolte come dalle stesse sarebbe stato ammesso. Il CdP avrebbe inoltre assunto la decisione senza predisporre un proprio diagramma.

Sono pervenute le osservazioni all'appello di entrambe le imbarcazioni appellate e del Presidente del CdP e del CdR sulle quali l'appellante ha ritualmente inviato le proprie controdeduzioni.

\* \* \* \* \*

L'appello è inammissibile ed infondato con conseguente conferma per quanto di ragione delle decisioni appellate sulla base della motivazione che di seguito si espone. Deve essere, altresì, confermata quindi anche la squalifica di ITA16021, tuttavia con parziale riforma della decisione appellata sul punto, in applicazione della regola 71.2 RRS, in quanto questa Giuria ha rilevato che, rispetto all'accertamento dei fatti effettuato dal CdP in primo grado, la stessa imbarcazione ha violato una regola diversa da quella individuata nella decisione come meglio verrà, in ultimo, chiarito.

A) In primo luogo è infondato e in parte anche inammissibile il motivo di appello riassunto al precedente punto a) sull'omesso rilievo della non regolarità formale della protesta di ITA 16648 sotto tutti i tre dedotti profili. Quanto alla mancanza dei requisiti della protesta richiesti dalla RRS 61.1, anche a voler seguire l'appellante sul fatto che quella presentata da ITA 16648 fosse una protesta e non invece, come era in realtà, una richiesta di riparazione che tali requisiti non richiede, si osserva che nel caso di specie era sicuramente applicabile l'esimente di cui alla RRS 61.1 (a) (4). Appare, infatti, circostanza pacifica nella stessa prospettazione dell'appellante che dall'incidente oggetto di protesta ITA 16648 aveva riportato dei gravi danni, evidenti per tutte le imbarcazioni coinvolte, in seguito ai quali la stessa imbarcazione si è prima ritirata con comunicazione al CdR via radio e poi ha manifestato pubblicamente intorno alle ore 12.30, sempre con lo stesso mezzo, l'intenzione di protestare. Peraltro l'appellante conferma di aver, comunque, avuto notizia dell'effettiva presentazione della protesta di ITA 16648 alle ore 14.24, quindi prima delle 14.30 tempo limite comunicato dal CdR per la presentazione delle proteste, risultando così in ogni caso rispettato l'onere informativo disposto in favore della parte protestata dalla regola che avrebbe dovuto applicarsi se si fosse trattato di una protesta. Ma come di seguito verrà meglio chiarito, in risposta al motivo sub. b) ITA 16648 ha in realtà presentato una richiesta di riparazione per l'incidente nel quale è stata coinvolta per cui nessuno dei predetti requisiti era richiesto.

Parimenti insussistente era nel caso in esame alcun obbligo di sottoscrizione del modulo di protesta. Infatti la regola 61.2 RRS - unica disposizione che disciplina la modalità di proposizione dello specifico rimedio previsto dal regolamento di regata, non essendo in alcun modo utilizzabili altre disposizioni dell'ordinamento giuridico nazionale, del tutto estranee al presente dall'ambito regolamentare sportivo, e quindi erroneamente evocate da parte appellata - individua chiaramente quale debba essere il contenuto essenziale della protesta. La regola citata, infatti, non richiede la sottoscrizione dello stesso modulo ma unicamente l'identificazione del protestato e del protestante (a) e del nominativo del rappresentante della barca protestante (d), che peraltro la stessa regola consente possano essere, comunque, regolarizzati dopo la presentazione e fino all'udienza a condizione che la stessa protesta identifichi chiaramente l'incidente ed il dove e quando sia avvenuto (b). Dall'esame del modulo protesta di ITA 16648 emerge chiaramente come la stessa abbia pienamente rispettato tutti i predetti requisiti.

Del tutto irrilevante ai fini della illegittimità della decisione appellante è anche l'ulteriore profilo di invalidità della protesta rilevato da parte appellante circa una presunta parziale difformità tra più copie del modulo protesta allegate all'atto d'appello in possesso dello stesso appellante laddove, invero, nel medesimo appello si conferma e documenta l'identità tra la copia allo stesso consegnata al momento della convocazione della protesta (all. doc.1a) e quello poi trasmesso dal Circolo Organizzatore ai fini della presentazione dell'appello (all. doc. 3-a). Entrambe quindi, pacificamente, copie dell'atto originale, debitamente custodito dal Circolo organizzatore, che è deputato dal regolamento alla custodia dell'intero carteggio originale delle proteste e relative udienze e discussioni. Quindi lo stesso appellante riconosce che la decisione impugnata è stata pronunciata su un modulo di protesta chiaramente ed inequivocabilmente identificato il cui contenuto, come già rilevato, ha rispettato pienamente i requisiti richiesti dalla RRS 61.1.

L'ulteriore dedotta circostanza che, in occasione di una istanza risarcitoria per i danni conseguenti all'incidente, formulata in ambito estraneo alla discussione della protesta sportiva, sia stata allegata da altro

soggetto una copia del modulo protesta in parte non coincidente con quello agli atti del Circolo organizzatore è circostanza del tutto irrilevante ai fini della legittimità della decisione appellata mentre la stessa circostanza potrà avere valutazione, se del caso, unicamente nel diverso ambito ordinario civilistico nel quale tale istanza risarcitoria è stata formulata, ambito ovviamente del tutto estraneo alle competenze di questa Giuria d'Appello.

**B)** Del tutto inammissibile per carenza di interesse ed irrilevanza, oltretutto comunque infondato è anche il motivo d'appello riassunto al precedente punto b), circa l'asserita errata qualificazione da parte del CdP dell'atto di ITA 16648 come protesta e non come richiesta di riparazione quale anche l'appellante in questo motivo riconosce fosse. Trattasi di una censura chiaramente irrilevante e inammissibile perché con la decisione appellata il CdP ha trattato congiuntamente e deciso i due casi n. 1 e 2 relativi il primo, appunto, alla richiesta di riparazione proposta da ITA 16648 (nel modulo la croce sull'ipotesi di protesta è chiaramente annullata con un no) per fatto di ITA 16021 ed alla protesta di ITA 18170 contro ITA 16021 e ITA 16648. Quindi poiché la sola protesta di cui al caso 2 era idonea, comunque, a supportare la decisione sfavorevole per l'appellante, appare del tutto inutile ai fini della validità della stessa, disquisire su come il CdP abbia valutato l'atto di ITA 16648 tanto più avendo già prima chiarito che anche se fosse stata valutata come protesta la stessa risulterebbe, comunque, validamente proposta.

Inoltre non emerge, in alcuna parte della decisione, essersi verificato il lamentato travisamento da parte del CdP, mentre si osserva che eventuali censure circa la non corretta individuazione dell'atto come richiesta di riparazione, in quanto questa in realtà poi non è stata concessa ad ITA 16648 dal CdP, avrebbero potuto nel caso essere proposte unicamente da parte di quest'ultima imbarcazione richiedente la riparazione. La decisione appellata infatti, nell'incidente verificatosi ha riconosciuto in suo favore unicamente i presupposti per l'esenzione dalla penalità di cui alla regola 64.1 (a) RRS ma non quelli per la richiesta riparazione di cui alla regola 62.1. (b). Ma nessun appello è stato proposto da ITA 16648 sul punto ancorché la stessa, nelle controdeduzioni rese nel presente giudizio, abbia confermato di aver presentato una richiesta di riparazione. Risultano quindi, inammissibili ed infondate le allegazioni di parte appellante sul punto.

**C)** Anche i motivi riassunti al precedente punto c), con i quali si contesta la decisione appellata per non aver rilevato alcuni vizi anche della protesta di ITA 18170, sono del tutto infondati sia in fatto sia in diritto rispetto alle regole applicabili. Per l'insussistenza del vizio di sottoscrizione del modulo e dei requisiti della protesta si rimanda a quanto già detto per gli analoghi vizi contestati a quella di ITA 16648. Inoltre l'ulteriore assunto dell'appellante è smentito dalla stessa documentazione allegata all'appello, dalla quale emerge che nella protesta di ITA 18170 sono stati indicati due testi, che risultano poi tra quelli in concreto sentiti dal CdP, e gli stessi testi sono indicati anche nel modulo di Avviso di Udiienza ritualmente esposto dal CdR alle ore 14.35 del 10.2.2013 (all.1 appello).

Nel richiamare quanto già in precedenza chiarito circa il requisito minimo obbligatorio della protesta prescritto dalla regola 61.2 RRS si precisa che, quando tale requisito sia rispettato sia l'indicazione della regola violata sia ogni ulteriore illustrazione di qualsiasi più specifica circostanza o fatto meglio caratterizzante l'incidente oltretutto l'eventuale indicazione e/o integrazione di testi possa essere fatta anche nel corso dell'udienza. Sul punto, infatti, pare utile richiamare quanto disposto dalla RRS 63.6. che chiaramente precisa che è durante l'udienza che le parti devono indicare i propri testi, ed in quella stessa sede che si apre e deve interamente svolgersi anche nei confronti dei rispettivi testimoni l'immediato contraddittorio con la prevista possibilità di fare specifiche domande anche ai testi di controparte. Inoltre ai fini del corretto instaurarsi del contraddittorio la regola 63.2 RRS prescrive unicamente che alle parti di una udienza debbano essere preventivamente indicati solo tempo e luogo dell'udienza ed essere consegnate unicamente la protesta i cui contenuti essenziali sono stati già chiariti, ovvero la richiesta di riparazione, e debba essere concesso un ragionevole tempo per prepararsi. Nel caso in esame dalle stesse produzioni di parte appellata emerge non solo il pieno rispetto di tali adempimenti da parte del CdP ma anche la concessione di un tempo più che adeguato per la preparazione dell'udienza, essendo stata questa fissata a distanza di cinque giorni dal verificarsi del fatto. Ne consegue che tutte le censure di parte appellata sul punto sono palesemente infondate.

**D)** Parimenti prive di alcun fondamento e, in parte inammissibili, sono anche le censure riassunte al precedente punto d), sempre incentrate su un'asserita violazione del diritto di difesa, rivolte più specificamente allo svolgimento dell'udienza e alla susseguente negata riapertura della stessa da parte del CdP. Nel richiamare le regole già ricordate al precedente punto e la circostanza che il contraddittorio avviene

in udienza dove ogni parte deve essere pronta in primo luogo a portare tutti gli elementi anche testimoniali a favore della propria posizione nonché a formulare ogni utile domanda alle altre parti ed ai loro testi su tutte le circostanze del fatto che in tale sede ovviamente emergono, nonché a formulare al CdP le eventuali istanze di audizioni di altri testi di risulta la cui utilità sia emersa nel corso della stessa udienza. Come già indicato al punto precedente il protestato ha goduto in questo caso di un tempo, rispetto alle regole d'uso, straordinariamente lungo prima dell'udienza, nel quale poteva ampiamente predisporre la propria strategia difensiva per la discussione della protesta e che certo gli avrebbe consentito di predisporre più di un grafico e di raccogliere dichiarazioni scritte di qualsiasi teste.

Quanto poi, in particolare, sulla circostanza della presenza dell'imbarcazione ITA 9472 nei pressi di quelle coinvolte nell'incidente, si dubita che l'appellante-protestato potesse ignorare la presenza di tale imbarcazione sulla linea di partenza, dato che la poggia ed issata dello spinnaker risultano eseguiti da ITA 16648 appena dopo essere sfilata sulla poppa di tale imbarcazione e di poco sopravvento a questa che, peraltro, proseguendo sulla sua rotta precedente non è mai stata coinvolta nell'incidente. Quindi nei cinque giorni avuti a disposizione per la preparazione dell'udienza lo stesso appellante avrebbe ben potuto e dovuto autonomamente valutare l'opportunità di presentare la testimonianza di un rappresentante di tale imbarcazione ove avesse ritenuto rilevante tale incumbente.

Peraltro, anche qualora non fosse stato possibile per il protestato accertare esattamente i dati identificativi dell'imbarcazione presente nella predetta posizione ritenuta utile per la sua difesa, e tale individuazione fosse, in effetti, emersa solo in udienza e nel corso della testimonianza del Presidente del CdR, era comunque solo in quel momento che l'appellante-protestato avrebbe potuto e dovuto chiedere che un rappresentante di quella imbarcazione fosse sentito come teste. In realtà questo nella predetta udienza non è stato fatto, come è ammesso nello stesso appello, e quindi del tutto legittimamente il CdP ha poi negato la sussistenza dei presupposti per la riapertura dell'udienza come richiesto, il giorno dopo la decisione, dallo stesso protestato proprio per acquisire la testimonianza di ITA 9472.

Ed invero la regola 66 RRS consente che il comitato delle proteste possa riaprire un'udienza quando decide che può avere commesso un errore significativo, ovvero quando entro un tempo ragionevole si rendano disponibili nuove significative prove. Nel caso di specie, come correttamente indicato nella stessa motivazione di rigetto della riapertura, non sussisteva alcuna delle due ipotesi proprio perché l'esistenza della imbarcazione ITA 9472 nella zona del verificarsi dell'incidente non era una rilevante circostanza nuova, emersa dopo la chiusura dell'udienza, ma era una normale circostanza, peraltro non particolarmente rilevante ai fini della ricostruzione della dinamica del fatto, già emersa nel corso dell'udienza senza che il protestato avesse ritenuto di formulare in tale sede alcuna istanza di audizione del rappresentante di tale imbarcazione.

Infine, circa la generica questione relativa al filmato amatoriale che avrebbe ripreso le fasi della partenza ma che non sarebbe stato messo a disposizione delle parti dal presidente del CdR nel corso della sua deposizione ancorché allo stesso fosse stato consegnato dall'autore, sulla quale la parte appellante, più che un motivo di appello formula a questa Giuria d'Appello un quesito di diritto, si osserva quanto segue.

La regola 70.4 RRS consente solo ad un circolo o ad altra organizzazione affiliata di richiedere all'autorità nazionale un'interpretazione delle regole, purché non riguardi una protesta o una richiesta di riparazione che possa essere appellata, precisando altresì che l'interpretazione resa non deve essere usata per cambiare una precedente decisione di un comitato delle proteste. Da ciò consegue la palese inammissibilità della formulazione del quesito formulato sia perché proviene da soggetto a ciò non legittimato sia perché chiaramente relativo ad una protesta e finalizzato alla modifica della decisione del primo grado.

La questione sarebbe peraltro inammissibile anche nell'ipotesi in cui alla stessa dovesse darsi la valenza di un motivo d'appello, per un duplice profilo. In primo luogo, infatti, nella stessa ricostruzione dei fatti emerge che la questione del filmato non è mai stata oggetto di alcuna richiesta di alcuna parte o discussione in udienza, trattandosi di una circostanza che lo stesso appellante dichiara di aver conosciuto solo dopo anche la seconda decisione del CdP e che, quindi, per la prima volta sottopone a questa Giuria senza che vi sia stata una precedente disamina in primo grado. Com'è noto la regola 70.1 RRS preclude che alla giuria d'appello sia richiesto di modificare l'accertamento dei fatti compiuto dal CdP in primo grado e tantomeno alla stessa può essere richiesto di svolgere addirittura degli accertamenti di fatto nuovi mai ritualmente introdotti nel corso dell'udienza di primo grado.

Per mera completezza si osserva che la raccomandazione M7 RRS chiarisce che l'onere di far visionare eventuali filmati e di predisporre i necessari strumenti è unicamente posto a carico delle parti di una protesta. Al contrario ai rappresentanti del CdP o CdR che hanno assistito al fatto è posto unicamente l'obbligo di esporre i fatti che hanno direttamente visto assumendo la qualità di testimone nel corso dell'udienza. In

ultimo si evidenzia, peraltro, che la circostanza della presunta consegna di un filmato della partenza al presidente del CdR è una mera asserzione dell'atto d'appello non supportata neanche dalla documentazione allo stesso allegata né, tantomeno, da un accertamento sul punto svolto in primo grado.

E) Parimenti da rigettare in quanto infondato è anche l'ultimo motivo riassunto al punto e). In particolare, il primo profilo dedotto nella censura, relativo al successivo contatto senza danni tra ITA 16021 e ITA 18170, è anche palesemente inammissibile per carenza di interesse essendo, sul punto, la decisione favorevole all'appellante. Il CdP ha, infatti, riconosciuto l'esistenza del diritto di rotta, correttamente praticato, di ITA 16021 e invece accertata la violazione della RRS 11 di ITA 18170, che è stata, tuttavia, esonerata dalla squalifica, ai sensi RRS 64,1(a), per fatto di ITA 16648 nella precedente collisione che ha impedito a ITA 18170 di manovrare prontamente per tenersi discosto da ITA 16021. Quindi non è vero che il CdP non ha considerato il diritto di rotta di ITA 16021 ma, anzi, è vero il contrario e cioè che questo correttamente valutando tale diritto ha adottato sul punto una decisione completamente favorevole all'appellante.

Nella seconda parte del motivo, riferito invece alla prima collisione con danni tra ITA 16648 e ITA 18170, parte appellante lamenta ugualmente che nella decisione non si sarebbe tenuto conto dell'esistenza del suo diritto di rotta ed inoltre la circostanza che il CdP non avrebbe allegato un proprio diagramma del fatto. Quanto a tale ultimo aspetto si rileva che la mancata allegazione di un proprio diagramma da parte del CdP non è, di per sé, causa di invalidità dell'accertamento dei fatti compiuto nella decisione, tanto più quando, come nel caso in esame, tale accertamento è pienamente adeguato, analitico e conforme alla dinamica del fatto emersa all'esito dell'udienza e della stessa ricostruzione dell'appellante. Trattasi di una facoltà e non di un obbligo per il CdP e lo stesso può provvedervi, nel caso, anche a supporto delle controdeduzioni in appello sulle quali l'appellante ha pieno diritto di replica, come del resto è correttamente avvenuto nel caso in esame.

Quanto al primo profilo, si osserva che anche in questo caso non corrisponde al vero che il CdP non abbia valutato l'esistenza del diritto di rotta di ITA, in quanto lo stesso ha invece chiaramente individuato la posizione di ingaggio sottovento di ITA 16021 rispetto a 16648, e quindi l'esistenza del rivendicato diritto di rotta del primo sul secondo. Il CdP invero nelle sue conclusioni, ritenendo violata da ITA 16021 la regola 15 RRS, ha in realtà ritenuto che ITA 16021 non avesse fatto un corretto esercizio di tale diritto di rotta nella fase iniziale di acquisizione dello stesso, per non aver concesso a ITA 16648 il necessario spazio per tenersi discosta; questa infatti pur onerata non ha avuto lo spazio per poterlo fare, circostanza questa che è stata ritenuta determinante per la collisione con ITA 18170. Ma tale conclusione del CdP non è stata oggetto di alcun motivo d'appello.

In realtà la Giuria d'Appello ritiene, invece, che l'unico punto di erroneità della decisione appellata risieda appunto in tale conclusione e cioè nella riconduzione della condotta di ITA 16021, come risultante dai fatti accertati, alla violazione della regola 15 RRS - che impone alla barca con diritto di rotta di dare inizialmente spazio per potersi tenere discosta alla barca onerata- e non invece a quella della regola 16 RRS che impone lo stesso onere alla barca che cambia la propria rotta provenendo già da una situazione di diritto.

Infatti, proprio alla luce dei fatti accertati nella decisione di primo grado, come confermati dallo stesso Presidente del CdP anche con il diagramma inviato unitamente alle proprie controdeduzioni, emerge chiaramente che è questa seconda l'infrazione alla regola della parte seconda che ITA 16021 ha sicuramente commesso e che è stata la causa della brusca orzata di ITA 16648 per tentare di tenersi discosta pur in assenza del necessario spazio, che ha causato la collisione con ITA 18170.

Ed invero, proprio dal diagramma, pur valutando lo scostamento numerico dei tempi segnalato dal Presidente CdP tra le posizioni delle imbarcazioni, è evidente che nella fase iniziale dell'ingaggio sottovento tra ITA 16021 e ITA 16648 vi era uno spazio più che adeguato perché questa potesse senza problemi tenersi discosta, come in realtà ha fatto. La situazione è invece poi mutata al momento dello start in seguito al repentino cambio di rotta ITA 16021- decisa poggiata per superare la linea di partenza in accelerata per la contemporanea issata dello spinnaker - con la quale la stessa imbarcazione si è improvvisamente infilata nello stretto canale, accertato dal CdP nella decisione in 5 metri laterali, al momento esistente tra ITA 7492 e ITA 16648 sempre conservando la posizione di sottovento con questa e quindi con diritto di rotta sulla stessa. E' evidente, quindi, che è al momento del cambio di rotta che ITA 16648 non ha avuto da ITA 16021 lo spazio necessario per potersi tenere discosta e pur avendo, comunque, tentato di farlo con la violenta orzata, accertata dal CdP e descritta anche dall'appellante, non ha potuto evitare la violenta collisione con ITA 18170 che l'ha poi costretta al ritiro. Del tutto correttamente il CdP, pur ritenendo che ITA 16648 abbia violato le regole 12 e 14 RRS, l'ha poi esonerata dalla penalità ai sensi della 64, 1(a) a causa dell'infrazione

di ITA 16021 che, tuttavia, per quanto fin qui indicato deve essere correttamente individuata nella regola 16 RRS e non nella 15 RRS.

La regola 71. 2 consente alla Giuria d'appello tra l'altro di modificare o riformare la decisione di primo grado mentre il successivo punto 3 impone la penalizzazione di una barca, che sia stata parte in una udienza, quando sulla base dei fatti accertati emerge da parte di questa la violazione di una regola anche se non individuata dalla decisione oggetto di riforma.

**Per questi motivi**

La Giuria d'appello rigetta l'appello proposto da ITA 16021 in quanto infondato e inammissibile e, per l'effetto, conferma la sentenza appellata nelle parti impugnate, disponendo altresì, ai sensi della regola 71.3 RRS, la squalifica di ITA 16021 dalla 1° prova del 10 febbraio 2013 del Campionato Invernale di Altura "Città di Bari" 6^ Prova – VIII Coppa "Costa del Sole", per infrazione alle regole 16 RRS, con riforma sul punto della decisione appellata.

Così deciso in Genova l'8 giugno 2013

f.to Sergio Gaibisso, presidente GdA  
copia conforme all'originale