



Federazione Italiana Vela

ESTRATTO DEI CASI DELLA GIURIA D'APPELLO

CASI 2019 (aggiornamento febbraio 2020)



© Copyright 2018
Federazione Italiana Vela

Piazza Borgo Pila 40, Torre A – 16° Piano
16129 Genova

Tel, 010 5445600
segretariogenerale@federvela.it

*Pubblicazione a cura di **Ezio Fonda***

3° Edizione aggiornata - 27 febbraio 2020

*Foto di copertina: l'equipaggio Nacra 17 Foiling Ruggero Tita-Caterina
Marianna Banti, Campione del Mondo 2018*

*E' severamente vietata la riproduzione totale o parziale di questo volume anche con
supporti informatici senza l'autorizzazione del Curatore e dell'Editore*

PREFAZIONE

La raccolta delle decisioni della Giuria d'appello FIV ha inizio nel 1961. Da allora il regolamento di regata ha subito diversi cambiamenti. Basti pensare ad esempio che fino al 1996, in certe situazioni, una barca sottovento poteva orzare su una barca al vento "a suo piacimento" potendo persino "modificare la sua rotta in modo tale da impedire all'altro di lasciare il passo, o da ostacolarlo mentre lo sta facendo" con l'unica limitazione di evitare "gravi" danni. Sfogliando le raccolte delle decisioni di quegli anni, il velista di oggi può rimanere disorientato non solo dal riferimento a regole ormai soppresse o innovate ma anche per il fatto che molte regole, seppur non mutate, hanno oggi una diversa numerazione (ad esempio la regola 10 una volta aveva il numero 36). Inoltre la stessa terminologia è cambiata in molti dei vocaboli principali, ad esempio "Boat" era "Yacht"; sono state introdotte nuove "definizioni" (es. keep clear) mentre altre (es. virata e abbattuta) sono state eliminate; alcune locuzioni pur non cambiando nel testo inglese hanno avuto diverse traduzioni. Va infine rilevato che gli appelli presentati dal 1961 al 2019 sono stati ben 1356. Per rendere concretamente fruibile l'interpretazione della Giuria d'appello sui casi origine di controversie è apparso quindi necessario un lavoro di sfolgimento e di allineamento alla numerazione delle regole e alla terminologia attuali. In questo libro sono stati eliminati i casi concernenti regole non più in vigore (es. contatto lieve e insignificante, albero al traverso, obbligo di protesta o ritiro in caso di contatto, ecc.) ed è stata fatta una selezione fra i diversi casi riguardanti incidenti o situazioni simili mantenendo quelli più significativi. Infine la stesura dei 256 casi scelti è stata aggiornata applicando termini e numerazione attuali. In altre parole tutti i casi riportati hanno come riferimento il regolamento 2017-2020.

SEZIONE 1

CASI FIV: INDICE

PER REGOLAMENTO DI REGATA 2017-2020

REGOLA	CASI FIV					
Principi di base						
Le regole ed il comportamento	1982/01					
Definizioni						
<i>Annullare</i>	2009/01					
<i>Arrivo</i>	1972/16	1976/13	1989/23	1992/32	2012/05	
<i>Spazio alla boa</i>	2016/05					
<i>Ostacolo</i>	1994/24	2000/11	2019/04			
<i>Parte</i>	2014/16	2017/17				
<i>In regata</i>	1993/16					
<i>Regola</i>	1996/20	2000/05				
<i>Partenza</i>	1995/12					
Parte 1						
Regole fondamentali						
1.1-Aiutare chi è in pericolo	2018/14					
2-Corretto navigare	1969/13	1989/13	2001/30	2004/36	2006/11	2017/13
Parte 2 – Quando le barche si incontrano						
Sezione A – Diritto di Rotta						
10-Su mure opposte	1966/06	1968/07	1972/04	1982/19	1986/09	1987/02
	1989/31	1993/01	1993/15	1993/26	1994/24	1997/16
	2000/21	2009/16	2014/09	2018/06	2019/06	
11-Sulle stesse mure, ingaggiate	1961/01	1964/02	1982/12	1990/02	1992/43	1996/40
	2003/23	2016/02	2016/05			
Sezione B – Limitazioni generali						
14-Evitare contatti	1982/09	1989/31	1993/26	2000/21	2018/15	2019/11

15-Acquisire il diritto di rotta	1992/43	1992/45				
16-Cambiare rotta	1961/01	1964/02	1972/04	1982/09	1986/09	1990/02
17-Sulle stesse mure, giusta rotta	2014/14					
Sezione C – Alle boe ed agli ostacoli						
Sezione C - Preambolo	1992/43					
18-Spazio alla boa	1982/19	1996/40	2005/02	2009/16	2019/03	
19-Spazio per passare un ostacolo	2000/11	2019/04				
20-Spazio per virare ad un ostacolo	1988/06	1994/24				
Sezione D – Altre regole						
21-Esoneri	2005/02	2019/11				
22-Eseguire penalità	1966/06					
Parte 3 – Conduzione della regata						
26-Procedura di partenza	1989/31	1995/24				
28-Compimento del percorso	1975/01	1981/14	1983/11	1988/42	1992/32	1995/32-33
	1996/58-60	1998/46	2009/07	2012/05	2018/09	
29.1 –Richiamo individuale	1995/12	1994/33	1995/24			
30-Penalità alla partenza	1984/11					
30.1-Regola della bandiera “I”	1970/11					
30.4-Regola della bandiera nera	1989/06	1995/01-02				
32-Riduzione o annullamento dopo la partenza	1965/03	1970/07	1977/07	1984/05	1984/21-22	1986/20
	1988/16	1988/18	1988/38	1989/14	1989/26-28-29	1990/05
	1990/17	1992/32	1992/40	1994/25-26-29	1995/40	2005/04-05
	2012/06					

34-Boa mancante	1981/14	1996/58-60	2011/08			
35-Tempo limite	1999/20	2002/02				
Parte 4 – Altri obblighi quando si è in regata						
40-Dispositivi di galleggiamento personale	1990/39	1993/21				
41-Aiuto esterno	1969/07	1969/13	1987/22			
42-Propulsione	1981/07	1991/21	1993/16	2007/15	2009/05	2016/03
	2018/14					
44-Penalità al momento dell'incidente	1996/44	1997/16	1997/33	1998/11	2000/12	2001/30
	2003/23	2009/05	2009/09			
48-Segnali da nebbia e luci	1979/14	1989/17				
49-Posizione dell'equipaggio; Draglie	1992/02					
50.2-Tangoni di spinnaker; Aste fuori bordo	1967/07					
Parte 5 – Proteste, riparazioni, udienze, cattiva condotta e appelli						
60-Diritto di protestare; diritto di chiedere riparazione o azioni per la regola 69	1968/02	1981/07	1990/24	1991/21	1996/29	2006/03
	2006/07	2008/19	2012/04	2015/13		
61-Requisiti della protesta	1967/04	1973/07	1975/17	1984/12	1992/02	1992/12
	1992/25	1994/03	1996/51	2000/06	2003/08	2006/17
	2007/08	2007/15	2008/02	2008/04	2008/10	2008/11
	2008/19	2009/10	2011/01	2011/05	2012/04	2013/11
	2015/03	2015/07	2015/08	2016/08	2017/14	2018/06
	2018/10	2019/05				
62-Riparazione	1976/13	1977/01	1977/02	1983/11	1984/05	1987/11
	1988/16	1988/18	1988/38	1988/43-44-45	1989/23	1989/26-28-29
	1989/34	1990/05	1990/17	1994/37	1995/37	1996/07
	1996/16	1996/47	1997/08	1997/24	1997/28	1998/11
	1998/30	1998/31	1998/33	1998/34	1999/26	2000/15-16

	2000/20	2003/23	2005/04-05	2005/16	2006/07	2007/08
	2008/10	2009/01	2009/21	2012/06	2013/03	2014/16
	2018/09	2018/14	2018/14	2019/09		
63-Udienze	1965/01	1979/17	1987/15	1990/30	1991/16	1992/23
	1992/25	1996/13	1996/26	1997/01	1997/34	1998/10
	1998/16	1998/33	1999/27	2000/19	2001/12	2001/16
	2001/17	2004/30	2005/06	2006/08	2007/03	2008/02
	2008/11	2008/19	2009/05	2012/04	2012/10	2012/17
	2013/04	2013/12	2014/08	2014/23	2017/02	2018/06
	2018/09	2018/10	2019/12			
64-Decisioni	1998/30	2003/16	2018/09			
64.1-Penalità ed esoneri	2009/07	2017/13	2018/10			
64.2-Decisioni in tema di riparazione	1995/32-33	1995/37	1995/40	1996/58-60	1998/35	1999/20
	2001/08	2014/05	2017/07			
64.3-Decisioni su proteste concernenti Regole di Classe	2017/12					
65-Comunicazioni alle parti ed altri	2017/09					
66-Riapertura di udienza	1992/25	2007/04	2012/17	2015/10	2019/08	
69-Comportamento sconveniente	1989/13	1989/25	2002/25	2004/36	2011/03	2013/11
	2014/17	2017/17				
70-Appelli	1975/14	1984/10	1987/11	1987/18	1988/20	1988/22
	1993/24	1995/19	1997/22	1998/46	2000/21	2004/01
	2007/09	2009/19	2010/11			
71-Decisioni dell'Autorità Nazionale	1976/13	1987/04	1995/19	2005/19	2010/11	2018/10
Parte 6 – Iscrizione e qualificazione						
75-Iscrivere ad una regata	2007/13	2014/06				
77-Identificazione sulle vele	1995/48	2012/03				

78-Conformità alle Regole di classe	1968/04	1972/14	1974/13	1975/02	1975/09	
Parte 7 – Organizzazione della regata						
84-Regole vigenti	2000/05					
85-Modifica alle regole	1998/34					
86-Modifica alle Regole di Regata	1976/13	1982/21	1988/15	2002/02	2008/10	
89.2-Bando di Regata	1982/04					
90.2-Istruzioni di Regata	1970/05	1990/05	2008/04			
Appendici						
Appendice A - Punteggio	1993/18	1994/37	1999/20	2006/29	2017/07	
Appendice C – Regole del Match Racing	2002/25					
Appendice G – Identificazione sulle vele	1975/09	1988/15	2000/01	2012/03		
Appendice M – Raccomandazioni per i Comitati delle Proteste	1994/06	2012/10	2017/17	2018/14		
Appendice N – Giurie Internazionali	2017/03					
Appendice P – Procedure speciali per la regola 42	2016/03					
Appendice R – Procedure per appelli	2018/01	2018/10	2018/12			
Segnali di Regata						
Segnali di Regata	1981/03	1990/39				
Normative						
Normativa FIV	1998/35	2018/09				
Normativa Appelli	2016/05	2017/09	2018/01			
Normativa FIV tesseramento	1968/02	2001/07	2006/04			
Normativa FIV vela d'altura	2017/05					

SEZIONE 2

CASI FIV: INDICE

SOMMARIO DEI CASI FIV PER NUMERO DI REGOLA

Regola 10 - Su mure opposte

[FIV2019/06](#)

Una barca mure a dritta non ha l'obbligo di prevedere che la barca mure a sinistra non si terra discosta quando ad un suo richiamo la barca mure a sinistra risponde modificando la sua rotta.

Regola 14 – Evitare il contatto

[FIV 2019/11](#)

Una barca con diritto a spazio alla boa, quando può ragionevolmente evitare un contatto con una barca che deve darle spazio alla boa, non è esonerata dalla RRS 21 se dal contatto emergono danni.

Regola 18– Dare spazio alla boa

[FIV2019/03](#)

Se la GdA decide che l'accertamento dei fatti è inadeguato deve chiedere al CdP

di fornire ulteriori fatti o altre informazioni oppure di riaprire l'udienza e riferire circa ogni nuovo accertamento dei fatti. Il CdP può fornire di propria iniziativa fatti aggiuntivi adeguati.

Regola 19 – Spazio per passare un ostacolo

[FIV2019/04](#)

Una barca in regata è un ostacolo per le altre barche che devono tenersi discoste da essa.

Regola 61.1 – Informare il protestato

[FIV2019/05](#)

Gridare “Protesto!” e l'esposizione della bandiera rossa, in maniera chiaramente visibile, non sono obblighi alternativi.

Regola 62 - Riparazione

[FIV 2019/09](#)

Se la richiesta di riparazione non si basa su un incidente accaduto

nell'area di regata dovrà essere consegnata quanto più presto sia ragionevolmente possibile dopo essere venuto a conoscenza delle motivazioni per fare la richiesta.

Regola 63.6 – Assunzione delle prove e accertamento dei fatti

FIV 2019/12

Il CdP deve (shall) determinare i fatti e fondare su di essi la sua decisione.

Regola 66 – Riapertura di un'udienza

FIV2019/08

È tardiva una richiesta di riapertura di udienza presentata oltre il termine previsto dalla RRS 66 e dalle Istruzioni di Regata, specialmente quando la nuova prova sarebbe stata facilmente reperibile nei termini, se chi chiede la riapertura l'avesse cercata con la necessaria diligenza.

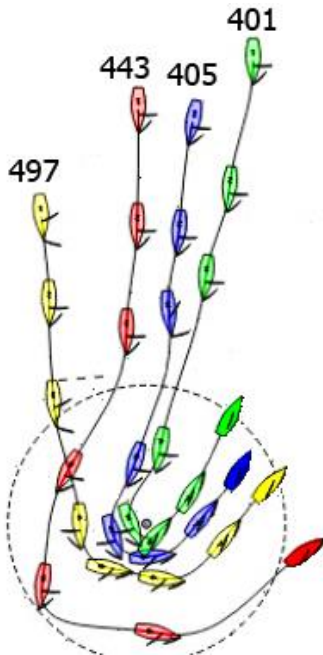
SEZIONE 3

CASI FIV

FIV 2019/03

Regola 18 - Dare spazio alla boa

Se la GdA decide che l'accertamento dei fatti è inadeguato deve chiedere al CdP di fornire ulteriori fatti o altre informazioni oppure di riaprire l'udienza e riferire circa ogni nuovo accertamento dei fatti. Il CdP può fornire di propria iniziativa fatti aggiuntivi adeguati.



SOMMARIO DEI FATTI

ITA 497 è stato costretto ad allargarsi mentre, dopo aver effettuato la strambata si apprestava a mettersi in andatura di bolina in quanto le due imbarcazioni 405 e 401 si infilavano tra la boa (di poppa) e il 497 rischiando la collisione, prontamente evitata dallo stesso 497 con una poggia. Le tre imbarcazioni completavano il giro di boa senza contatti. Le barche 401 e 405 venivano squalificate. La barca 401 presentava regolare appello.

DECISIONE

ITA 405, libera dalla poppa quando ITA 497 è entrata nella zona, non ha dato spazio alla boa a ITA 497 violando così la seguente parte della RRS 18.2(b). ITA 401, libera dalla poppa quando ITA 497 è entrata nella zona, le ha dato spazio alla boa così come richiesto da RRS 18.2(b). La Giuria d'Appello accoglie l'appello proposto dalla barca ITA 401 e riforma parzialmente la decisione del Comitato delle Proteste del 17 febbraio 2019, nella parte riguardante la violazione del RRS da parte di ITA 405 che ha infranto la RRS 18.2(b) e la cui penalizzazione è confermata mentre è annullata la penalizzazione della

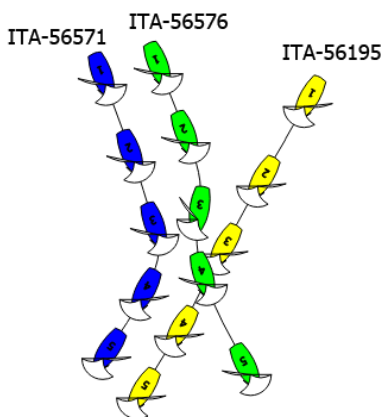
squalifica inflitta a ITA 401, non avendo commesso alcuna violazione nel girare la boa.

[Indice](#)

FIV 2019/04

Regola 19 – Spazio per passare un ostacolo

Una barca in regata è un ostacolo per le altre barche che devono tenersi discoste da essa.



SOMMARIO DEI FATTI

Nella 6° prova, con vento di 12 nodi con onda formata, nel primo lato di poppa con le barche ad una velocità di 8 nodi, ITA 56195 mure a dritta e ITA 56571 e ITA 56576 mure a sinistra erano ingaggiate, con ITA 56571 sottovento, ed in rotta convergente con ITA 56195.

Quando ITA 56576 era a circa una lunghezza da ITA 56195, ITA 56571 era ancora mure a sinistra, a meno di

una lunghezza sottovento a 56576, e ancora in rotta convergente. ITA 56576 poggiava, andava in strapoggia e sventava lo spinnaker per evitare il contatto con ITA 56195, non potendo abbattere per la presenza di ITA 56571. ITA 56576, rallentando, riusciva a passare a poppavia di ITA 56195 dopo aver orzato, rimanendo mure a sinistra. Contemporaneamente, ITA 56571 abbatteva e completava l'abbattuta ad una distanza di meno di un baglio da ITA 56195. ITA 56571 e 56195 proseguivano mure a dritta e 56576 proseguiva mure a sinistra. Nessun contatto avveniva tra le barche.

DECISIONE

Il Comitato delle Proteste, sulla base delle deposizioni delle parti e dell'unico testimone, è pervenuto ad un convincimento che, basato su fatti adeguatamente accertati, non è sindacabile dal giudice di appello, al quale spetta unicamente di verificare (e se del caso correggere) la corretta applicazione delle regole ai fatti così come accertati.. La Giuria d'Appello respinge l'appello proposto dalla barca ITA-56576 Classe 420 e conferma la decisione di primo grado.

[Indice](#)

FIV 2019/05

Regola 61.1a – Informare il protestato

Gridare "Protesto!" e l'esposizione della bandiera rossa, in maniera chiaramente visibile, non sono obblighi alternativi.

SOMMARIO DEI FATTI

ITA-53 presentava protesta contro la barca ITA-213. Tale protesta veniva dichiarata invalida perché l'esposizione della bandiera rossa è avvenuta tardivamente.

DECISIONE

La Giuria d'Appello, esaminati gli atti, rileva che l'appellante nel modulo di protesta aveva indicato che la bandiera rossa era stata esposta dopo due minuti e in sede preliminare di discussione della protesta, il CdP, alla presenza delle parti, aveva verificato la necessaria sussistenza dei requisiti di validità della protesta e aveva ritenuto la protesta invalida in quanto l'esposizione della bandiera rossa non era avvenuta alla prima ragionevole occasione, così come stabilito dall'indicata RRS 61.1(a). La RRS 61.1(a) stabilisce che la bandiera rossa debba (shall nel testo in lingua inglese) essere esposta "in maniera chiaramente visibile alla prima ragionevole occasione". Per prima ragionevole occasione non deve intendersi quando la barca, dopo una serie di manovre e attività di bordo, si è messa in assetto su un lato del percorso, bensì quando l'equipaggio ha la prima possibilità di esporre la bandiera. La GdA rigetta l'appello.

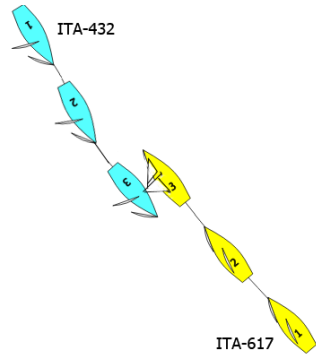
[Indice](#)

FIV 2019/06

[Regola 10 –Su mure diverse](#)

Una barca mure a dritta non ha l'obbligo di prevedere che la barca mure a sinistra non si terra discosta

quando ad un suo richiamo la barca mure a sinistra risponde modificando la sua rotta.



SOMMARIO DEI FATTI

A circa 10 lunghezze dal cancello di poppa, mentre ITA-617 risaliva mure a dritta di bolina e ITA-432 scendeva mure a sinistra, quest'ultima nonostante i richiami e dopo aver poggiato, gli alberi si sarebbero incrociati. La collisione causava la rottura dello strallo di prua e a causa di ciò ITA-617 era dovuta rientrare in porto per le necessarie riparazioni e non era potuta ripartire. ITA-617 presentava regolare protesta. Ed entrambe le barche venivano squalificate: ITA-617 per infrazione alla RRS 14, ITA-432 per infrazione alla RRS 10 e 14. ITA-617 presentava regolare appello.

DECISIONE

Se ITA-617 ha avuto la percezione del fatto che ITA-432 si stava tenendo discosta in quanto stava poggiando, ai sensi della RRS 14 non doveva agire per evitare il contatto. Non è dato sapere in quale istante ITA-617 abbia

potuto avere la percezione di una possibile collisione, in quanto le barche stavano sfilando senza contatto; e a quel punto era troppo tardi per qualsiasi manovra. La Giuria di Appello, a parziale modifica della decisione impugnata, annulla la squalifica di ITA 617 e, accertato il diritto di ITA 617 ad ottenere la richiesta riparazione, rinvia al CdP affinché determini la riparazione da attribuire all'appellante ITA-617.

[Indice](#)

FIV2019/08

Regola 66 – Riapertura di udienza

È tardiva una richiesta di riapertura di udienza presentata oltre il termine previsto dalla RRS 66 e dalle Istruzioni di Regata, specialmente quando la nuova prova sarebbe stata facilmente reperibile nei termini, se chi chiede la riapertura l'avesse cercata con la necessaria diligenza.

SOMMARIO DEI FATTI

Durante la prova n. 3, quattro barche si trovavano ingaggiate al cancello di poppa; avvenne un incidente e il boma di AUT-7 colpì e lacerò la randa di ITA-234 che fu costretta a ritirarsi. A seguito di ciò ITA-234 protestò AUT-7 che a sua volta protestò ITA-30. Il CdP dopo aver accertato i fatti, attribuì la colpa a ITA-30 e la squalificò. 6 giorni dopo l'udienza e 5 giorni dopo la fine della manifestazione, ITA-30 inoltrò una richiesta di riapertura di udienza,

asserendo che esisteva un filmato della cui disponibilità non aveva contezza al momento dell'udienza e affermando: "Ritengo che la visione dello stesso chiarisca meglio le circostanze dell'incidente e possa essere considerato prova suscettibile di revisione della decisione".

Tale richiesta fu respinta per il motivo che era stata presentata molto in ritardo rispetto ai termini previsti dalle istruzioni di regata (SI 17) e dal regolamento di regata (RRS 66). Contro tale decisione ITA-30 presentava regolare appello.

DECISIONE

L'accertamento dei fatti, operato sulla base delle prove presentate in udienza, non mostra elementi di inadeguatezza. Come rilevato dal presidente del CdP che cita in proposito il caso WS 115, alla parte sarebbe stato possibile avere tempestiva notizia dell'esistenza del filmato. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'appello e conferma la decisione impugnata.

[Indice](#)

FIV2019/09

Regola 62.2 – Riparazione

Se la richiesta di riparazione non si basa su un incidente accaduto nell'area di regata dovrà essere consegnata quanto più presto sia ragionevolmente possibile dopo essere venuto a conoscenza delle motivazioni per fare la richiesta.

SOMMARIO DEI FATTI

Nell'ambito della "SETTIMANA VELICA INTERNAZIONALE 2019" organizzata dallo Yacht Club Adriaco di Trieste era prevista la disputa di una prova d'altura con percorso da Trieste a San Giovanni in Pelago (Croazia) e ritorno, per la quale veniva assegnato un premio aggiuntivo consistente nella "Coppa Gabrio De Szombathely" per la prima imbarcazione a tagliare l'arrivo della regata.

Dopo la premiazione, avvenuta il 29 settembre 2019 fra le ore 18.00 e 19.00, barca ITA 13790- FANATIC presentava una Richiesta di Riparazione, inviata per posta elettronica il 30 settembre 2019 e ricevuta alle ore 19,30, con la quale contestava la premiazione di AUS 10 -Arca SGR quale vincitrice della Coppa De Szombathely, adducendo che, essendo i classe Maxi partiti da una località diversa (Portopiccolo), non sarebbero stati titolati all'assegnazione della Coppa che era riservata alle sole barche partite da Trieste come previsto, a suo dire, dal Bando. Il CdP dichiarava non valida la richiesta di riparazione in quanto presentata oltre il tempo limite. ITA 13790-FANATIC presentava regolare appello.

DECISIONE

La conoscenza delle motivazioni è avvenuta al più tardi con la cerimonia di assegnazione del premio ad altra barca e, indubbiamente l'aver presentato la richiesta il giorno dopo alle 19.30, non può essere considerato quanto più presto sia ragionevolmente

possibile. Giustamente il CdP non ha esteso il tempo, non essendovi alcuna buona ragione per farlo a distanza di 24 ore dalla premiazione.

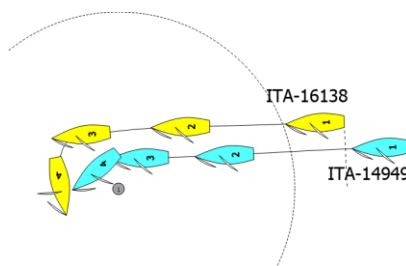
La Giuria d'Appello respinge l'appello proposto dalla barca ITA 13790 - FANATIC contro la decisione presa dal Comitato per le Proteste della "58^ Trieste-San Giovanni in Pelago-Trieste".

[Indice](#)

FIV2019/11

Regola 14 – Evitare contatti

Una barca con diritto a spazio alla boa, quando può ragionevolmente evitare un contatto con una barca che deve darle spazio alla boa, non è esonerata dalla RRS 21 se dal contatto emergono danni.



SOMMARIO DEI FATTI

ITA-16138 entrava nella zona della boa di disimpegno libera dalla prua di ITA-14949. Successivamente ITA-14949 si ingaggiava interna, ITA 16138 poggiava per girare la boa ed avveniva un contatto con danni tra la delfiniera di ITA-14949 e la murata di sinistra di ITA- 16138. ITA-14949 si ritirava. Entrambe presentavano valida protesta: ITA-16138 veniva

squalificata per infrazione alla regola 14 perché ITA-16138 avrebbe potuto ragionevolmente evitare il contatto. ITA-16138 presentava regolare appello.

DECISIONE

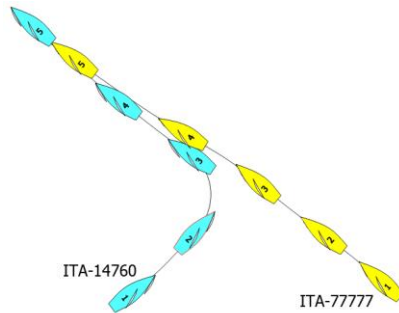
La regola 70.1(a) RRS prevede infatti che una parte di un'udienza possa appellare una decisione di un comitato delle proteste o le sue procedure, ma non i fatti accertati, a meno che questi non presentino vizi logici (vedi Caso WS 104). Inoltre come più volte richiamato dalla Giuria D'Appello (vedi ad es. il caso FIV 15/2018), non possono avere considerazione in sede di appello nuovi elementi di prova, né una differente valutazione di quanto acquisito in primo grado, al fine di pervenire a fatti diversi, in quanto l'accertamento dei fatti è nella responsabilità esclusiva del CdP. Nella specie, l'accertamento dei fatti è coerente con le deposizioni delle parti e i grafici riportati sono coerenti con la dinamica dell'incidente. La Giuria d'Appello respinge l'appello proposto dalla barca ITA-16138 e conferma la decisione di primo grado.

[Indice](#)

FIV2019/12

Regola 63.6 – Assunzione delle prove ed accertamento dei fatti

Il CdP deve (shall) determinare i fatti e fondare su di essi la sua decisione.



SOMMARIO DEI FATTI

La protesta presentata da ITA-14760 era incentrata sulla circostanza che la stessa imbarcazione nel primo lato di bolina, dopo aver navigato poco dopo la partenza con mure a sinistra, in seguito all'approssimarsi di un incrocio con ITA-77777, virava mure a dritta e in prosieguo veniva colpita dalla medesima ITA-77777 sul lato destro dello specchio di poppa mentre la stessa poggiava nel tentativo di passarla sottovento. Non si presentava alcuno per l'imbarcazione protestata. Alla luce dei fatti il CdP ha tratto le seguenti conclusioni: "Non è possibile risalire alla dinamica del caso, poiché le distanze e i tempi di percorrenza sono discordanti. In mancanza di ulteriori elementi, non si è in grado di stabilire quali regole siano state infrante." E di conseguenza il CdP decise di respingere la protesta. ITA-14760 presentava regolare appello.

DECISIONE

La Giuria d'Appello ritiene che l'appello di ITA-14676 sia fondato in quanto il rigetto della protesta della stessa imbarcazione, motivato dal

CdP con una dichiarata impossibilità di ricostruire la dinamica dei fatti, sia del tutto errato in quanto basato su una inadeguata ricostruzione dei fatti emersi nel corso della discussione della protesta. Pare opportuno ricordare che il CdP ha l'obbligo di adottare una decisione allo stato dei fatti che sono emersi nel corso della discussione della protesta, appunto ricostruiti come "fatti accertati" dallo stesso Comitato, e di adottare comunque una decisione, anche quando si trovi in presenza di dichiarazioni di una sola parte e senza alcun testimone. L'appello di ITA-14760 è accolto e, per l'effetto, la decisione del CdP è annullata con rimessione ad altro CdP, nominato appositamente dai competenti organi della Zona, che dovrà procedere, previa riconvocazione della discussione della protesta, ad un nuovo accertamento dei fatti e ad adottare la conseguente decisione.

[Indice](#)