



Federazione Italiana Vela

# ESTRATTO DEI CASI DELLA GIURIA D'APPELLO

RACCOLTA DELLE DECISIONI DELLA  
GIURIA D'APPELLO DAL 1961 AL 2019



© 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 - 28 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 2020 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 sfoltoimento 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 248 casi scelti è stata aggiornata applicando termini e numerazione attuali. In altre parole tutti i casi riportati hanno come riferimento il regolamento 2017-2020.*

## **Riconoscimenti:**

*Tutti noi che possiamo fruire di questa raccolta dobbiamo essere grati ai giudici che negli anni si sono avvicendati nella Giuria d'Appello contribuendo col loro servizio alla realizzazione della presente raccolta. Un grazie particolare al compianto Giorgio Ballerini Giacometti che per molti anni curò la raccolta e il trasferimento su supporto informatico (era l'epoca della macchina da scrivere) delle decisioni.*

*Un elogio speciale all'amico Ezio Fonda che ha selezionato gli appelli più significativi, li ha riassunti, arricchiti con figure e riallineati all'attuale numerazione delle regole; infine li ha riuniti in modo che utilizzando il meccanismo degli 'hyperlinks' sia possibile con un click passare (anzi, navigare) dall'indice al caso per poi tornare all'indice.*

Eugenio Torre  
Presidente della GdA

# Cronistoria composizione della Giuria d'Appello

## **USVI**

### **1946 - 1948**

Presidente: Bruno Bianchi

Membri: Bruno Pangrazi, Federico Garolla, Aurelio Gaetano Polacci, Emilio Nicolò Reggio

Nel primo Statuto dell'USVI la GdA era composta da un presidente e quattro membri eletti direttamente dall'assemblea

### **1949-1950**

Presidente: Bruno Bianchi

Membri: Bruno Pangrazi, Aurelio Gaetano Polacci, Nicolò Emilio Reggio, Giuseppe Volpi

### **1951-1952**

Presidente: Bruno Pangrazi

Membri: Bruno Bianchi, Claudio Chiaruttini, Ettore Rastelli, Giuseppe Volpi

### **1953-1956**

Presidente: Bruno Pangrazi

Membri: Bruno Bianchi, Gian Luigi Lagorio Serra, Ettore Rastelli, Giuseppe Volpi

### **1957-1960**

Presidente: Bruno Pangrazi

Membri: Bruno Cadalbert, Mario Cavallo, Antonio Ratti, Carlo Maria Spirito

### **1961-1964**

Presidente: Bruno Bianchi

Membri titolari: Mario Cavallo, Gabrio de Szombathely, Antonio Ratti, Carlo Maria Spirito

Membri supplenti: Luigi Maragliano, Silvio Barigozzi, Paolo Nessi

**FIV dal 5/12/64****1965-1968**

Presidente: Bruno Bianchi

Membri titolari: Mario Cavallo, Gabrio de Szombathely, Antonio Ratti, Carlo Maria Spirito

Membri supplenti: Renzo Berlingeri, Gian Battista Poletti

**1969-1972**

Presidente: Bruno Bianchi

Membri titolari: Mario Cavallo, Gabrio de Szombathely, Antonio Ratti, Carlo Maria Spirito

Membri supplenti: G B Poletti, Antonio Spinelli

**1973-1976**

Presidente: Bruno Bianchi

Membri effettivi: Mario Cavallo, Antonio Ratti, Carlo Maria Spirito, Gabrio de Szombathely

Membri supplenti: G B Poletti, Antonio Spinelli

**1977-1980**

Presidente: Gabrio de Szombathely

Membri effettivi: Bruno Bianchi, Marcello Campobasso, Mario Cavallo, Carlo Maria Spirito

Membri supplenti: PierFranco Gavagnin, Lanfranco Sgorbini

**1981-1984** (fino al 1982 la sede dell'USVI prima e poi della FIV fu presso lo YCI)

Presidente: Gabrio de Szombathely

Membri effettivi: Marcello Campobasso, Carlo Maria Spirito, Nino Tubarchi, Marsilio Vidulich

Membri supplenti: Osvaldo Magnaghi, Giuseppe Meo

**1985-1988**

Presidente: Gabrio de Szombathely

Membri effettivi: Marcello Campobasso, Osvaldo Magnaghi, Carlo Maria Spirito, Nino Tubarchi

Membri supplenti: GianFranco Lodoli, Giuseppe Meo

**1989-1992**

Presidente: Gabrio de Szombathely

Membri effettivi: Marcello Campobasso, Osvaldo Magnaghi, Carlo Maria Spirito, Nino Tubarchi

Membri supplenti: GianFranco Lodoli, Giuseppe Meo

**1993 – 1996 fino a Marzo 1994**

Presidente: Marcello Campobasso +

Membri effettivi: Gabrio de Szombathely, Osvaldo Magnaghi, Carlo Maria Spirito, Nino Tubarchi

Membri supplenti: GianFranco Lodoli, Giuseppe Meo

**1993 – 1996 da Aprile 1994**

Presidente: Gabrio de Szombathely

Membri effettivi: GianFranco Lodoli, Osvaldo Magnaghi, Carlo Maria Spirito, Nino Tubarchi

Membri supplenti: Giorgio Ballerini Giacometti, Giuseppe Meo

**1997-2000**

Presidente: Nino Tubarchi

Membri effettivi: GianFranco Lodoli, Osvaldo Magnaghi, Giuseppe Meo, Carlo Maria Spirito,

Membri supplenti: Giorgio Ballerini Giacometti, Eugenio Torre

Uditori: Antonio Grimaldi, Adolfo Villani

**2001-2004**

Presidente: Nino Tubarchi

Membri effettivi: GianFranco Lodoli, Osvaldo Magnaghi, Giuseppe Meo, Carlo Maria Spirito,

Membri supplenti: Giorgio Ballerini Giacometti, Eugenio Torre

Uditori: (da Luglio 2002) Marco Alberti, Sergio Pepe

Uditori: Antonio Grimaldi, Adolfo Villani

**2005-2008**

Presidente: Giuseppe Meo

Membri effettivi: Osvaldo Magnaghi, GianFranco Lodoli, Giorgio Ballerini Giacometti, Eugenio Torre

Membri supplenti: Adolfo Villani, Giuseppe Russo

Uditori: Marco Alberti, Fabio Donadono, Sergio Pepe, Nicola Vescia



**2009-2012**

Presidente: Sergio Gaibisso

Membri effettivi: Riccardo Antoni, Fabio Donadono, Piero Occhetto, Eugenio Torre

Membri supplenti: Marco Alberti, Giuseppe Russo

Uditori: Anna Maria Bonomo, Sergio Pepe

**2013-2016** fino a Gennaio 2014

Presidente: Sergio Gaibisso +

Membri effettivi: Marco Alberti, Riccardo Antoni, Fabio Donadono, Eugenio Torre

Membri supplenti: Sergio Pepe, Giuseppe Russo

Uditori: Anna Maria Bonomo, Lorena Gucciardi

**2013-2016** da Febbraio 2014

Presidente: Eugenio Torre

Membri effettivi: Marco Alberti, Riccardo Antoni, Fabio Donadono, Sergio Pepe

Membri supplenti: Giuseppe Russo, Anna Maria Bonomo

Uditori: Lorena Gucciardi e, da Aprile 2015, Giorgio Davanzo

**dal 2017**

Presidente: Eugenio Torre

Membri effettivi: Marco Alberti, Sergio Pepe, Giorgio Davanzo, Ezio Fonda

Membri supplenti: Barbara Botti, Anna Maria Bonomo

.....

# SEZIONE 1

## CASI FIV: INDICE

### PER REGOLAMENTO DI REGATA 2017-2020

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

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

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

	<a href="#">2000/20</a>	<a href="#">2003/23</a>	<a href="#">2005/04-05</a>	<a href="#">2005/16</a>	<a href="#">2006/07</a>	<a href="#">2007/08</a>
	<a href="#">2008/10</a>	<a href="#">2009/01</a>	<a href="#">2009/21</a>	<a href="#">2012/06</a>	<a href="#">2013/03</a>	<a href="#">2014/16</a>
	<a href="#">2018/09</a>	<a href="#">2018/14</a>	<a href="#">2019/09</a>			
63-Udienze	<a href="#">1965/01</a>	<a href="#">1979/17</a>	<a href="#">1987/15</a>	<a href="#">1990/30</a>	<a href="#">1991/16</a>	<a href="#">1992/23</a>
	<a href="#">1992/25</a>	<a href="#">1996/13</a>	<a href="#">1996/26</a>	<a href="#">1997/01</a>	<a href="#">1997/34</a>	<a href="#">1998/10</a>
	<a href="#">1998/16</a>	<a href="#">1998/33</a>	<a href="#">1999/27</a>	<a href="#">2000/19</a>	<a href="#">2001/12</a>	<a href="#">2001/16</a>
	<a href="#">2001/17</a>	<a href="#">2004/30</a>	<a href="#">2005/06</a>	<a href="#">2006/08</a>	<a href="#">2007/03</a>	<a href="#">2008/02</a>
	<a href="#">2008/11</a>	<a href="#">2008/19</a>	<a href="#">2009/05</a>	<a href="#">2012/04</a>	<a href="#">2012/10</a>	<a href="#">2012/17</a>
	<a href="#">2013/04</a>	<a href="#">2013/12</a>	<a href="#">2014/08</a>	<a href="#">2014/23</a>	<a href="#">2017/02</a>	<a href="#">2018/06</a>
	<a href="#">2018/09</a>	<a href="#">2018/10</a>	<a href="#">2019/12</a>			
64-Decisioni	<a href="#">1998/30</a>	<a href="#">2003/16</a>	<a href="#">2018/09</a>			
64.1-Penalità ed esoneri	<a href="#">2009/07</a>	<a href="#">2017/13</a>	<a href="#">2018/10</a>			
64.2-Decisioni in tema di riparazione	<a href="#">1995/32-33</a>	<a href="#">1995/37</a>	<a href="#">1995/40</a>	<a href="#">1996/58-60</a>	<a href="#">1998/35</a>	<a href="#">1999/20</a>
	<a href="#">2001/08</a>	<a href="#">2014/05</a>	<a href="#">2017/07</a>			
64.3-Decisioni su proteste concernenti Regole di Classe	<a href="#">2017/12</a>					
65-Comunicazioni alle parti ed altri	<a href="#">2017/09</a>					
66-Riapertura di udienza	<a href="#">1992/25</a>	<a href="#">2007/04</a>	<a href="#">2012/17</a>	<a href="#">2015/10</a>		
69-Comportamento sconveniente	<a href="#">1989/13</a>	<a href="#">1989/25</a>	<a href="#">2002/25</a>	<a href="#">2004/36</a>	<a href="#">2011/03</a>	<a href="#">2013/11</a>
	<a href="#">2014/17</a>	<a href="#">2017/17</a>				
70-Appelli	<a href="#">1975/14</a>	<a href="#">1984/10</a>	<a href="#">1987/11</a>	<a href="#">1987/18</a>	<a href="#">1988/20</a>	<a href="#">1988/22</a>
	<a href="#">1993/24</a>	<a href="#">1995/19</a>	<a href="#">1997/22</a>	<a href="#">1998/46</a>	<a href="#">2000/21</a>	<a href="#">2004/01</a>
	<a href="#">2007/09</a>	<a href="#">2009/19</a>	<a href="#">2010/11</a>			
71-Decisioni dell'Autorità Nazionale	<a href="#">1976/13</a>	<a href="#">1987/04</a>	<a href="#">1995/19</a>	<a href="#">2005/19</a>	<a href="#">2010/11</a>	<a href="#">2018/10</a>
<b>Parte 6 – Iscrizione e qualificazione</b>						
75-Iscrivere ad una regata	<a href="#">2007/13</a>	<a href="#">2014/06</a>				
77-Identificazione sulle vele	<a href="#">1995/48</a>	<a href="#">2012/03</a>				
78-Conformità alle Regole di classe	<a href="#">1968/04</a>	<a href="#">1972/14</a>	<a href="#">1974/13</a>	<a href="#">1975/02</a>	<a href="#">1975/09</a>	

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

# SEZIONE 2

## CASI FIV: INDICE

### SOMMARIO DEI CASI FIV PER NUMERO DI REGOLA

#### **Principio di base**

*nell'altra direzione senza ostacolare le altre barche ancora in regata.*

#### **FIV 1982/01**

*Non va penalizzata una barca che, avendo commesso un'infrazione, si ritira prontamente.*

#### **DEFINIZIONI**

##### **Definizioni, Annullare**

#### **FIV 2009/01**

*Una regata annullata dal Comitato di Regata è nulla; il Comitato di Regata non può revocare tale annullamento. L'errore compiuto dal Comitato di Regata nell'annullare una regata può formare oggetto di una richiesta di riparazione e non può essere rimediato senza un'udienza ed una decisione del Comitato delle Proteste.*

##### **Definizioni, Arrivo**

#### **FIV 1972/16**

*Una barca che sia arrivata come da definizione, non occorre che attraversi completamente la linea e può allontanarsi nell'una o*

#### **FIV 1976/13**

*L'obbligo di tagliare la linea di arrivo dalla direzione del lato del percorso non è suscettibile di eccezioni e va rispettato anche se nelle Istruzioni di Regata prescrivono il contrario. La Giuria d'Appello può squalificare una barca che in base ai fatti accertati in primo grado, appare colpevole di un'infrazione.*

#### **FIV 1989/23**

*Angolazione della linea di arrivo rispetto alla direzione del lato del percorso. Il segnale acustico che si suole dare all'arrivo d'una barca risponde ad una vera consuetudine che, per quanto diffusa, non ha alcun significato regolamentare circa una validità o meno dell'arrivo. A questo riguardo fa fede soltanto la pubblicazione dell'ordine di arrivo.*

#### **FIV 1992/32**

*Anche se la linea di arrivo è stata posizionata in modo difforme alle Istruzioni di Regata, è obbligatorio arrivare tagliandola nella direzione*

*del percorso. I concorrenti che hanno compiuto il percorso e sono arrivati nella direzione del percorso hanno diritto ad essere classificati, e quindi non è possibile annullare la prova da essi regolarmente terminata.*

#### **FIV 2012/05**

*Se una barca taglia la linea di arrivo dalla direzione del percorso senza lasciare una boa di percorso dal lato prescritto non può essere squalificata senza udienza, bensì può essere squalificata dal Comitato delle Proteste a seguito della protesta del Comitato di Regata.*

### **Definizioni, Spazio alla boa**

#### **FIV 2016/05**

*È ammissibile un appello presentato dall'armatore della barca, o da qualsiasi persona che allegi un titolo legittimo per rappresentare la barca di un'udienza, anche se la protesta è stata discussa personalmente dal concorrente presente a bordo al momento dell'incidente. Quando una barca ha avuto lo spazio alla boa di cui aveva diritto non è più esonerata dalla regola 21 per infrazione alla regola 11.*

### **Definizioni, Ostacolo**

#### **FIV 1994/24**

*Una barca mure a dritta va considerata un ostacolo che le altre barche mure a sinistra devono evitare. Pertanto, in applicazione alla regola 20, la barca costretta a virare per evitarlo ha diritto a chiedere all'altra barca con mure a sinistra spazio sufficiente a compiere tale manovra, sì da poter tenersi discosta dalla barca mure a dritta.*

#### **FIV 2000/11**

*Se due barche ingaggiate si dirigono verso un ostacolo, la barca esterna, anche se ha diritto di rotta, deve dare alla barca interna spazio per passare l'ostacolo.*

### **Definizioni, Parte**

#### **FIV 2014/16**

*È parte nell'udienza relativa ad una riparazione che sta in base alla regola 62.1(a) l'organo che si presume possa aver compiuto l'azione impropria o l'omissione. Il termine Comitato di Regata comprende ogni persona o comitato che svolge funzioni proprie del Comitato di Regata.*

#### **FIV 2017/17**

*La persona che presenta un esposto di violazione alla RRS 69.1 va ritenuta quale fonte di un rapporto in base al quale il Comitato delle Proteste dovrà decidere se convocare o no un'udienza. Tale persona non può essere ritenuta "parte di un'udienza" perché non è*



*ricompresa tra le definizioni di Parte.*

## **Definizioni, In Regata**

### **FIV 1993/16**

*Se una barca spegne il motore, che dava propulsione, al segnale preparatorio, il fatto che subito dopo lo spegnimento mantenga un po' di abbrivio non concreta una violazione della regola 42 (propulsione), non essendo richiesto che una barca sia in una particolare situazione di moto, o non in moto, quando ai 4 minuti inizia ad essere in regata come da definizione.*

## **Definizioni, Regola**

### **FIV 1996/20**

*Caso di violazione dell'istruzione di regata riguardante il percorso*

### **FIV 2000/05**

*Nelle regate costiere e d'altura i concorrenti sono tenuti a rispettare le disposizioni governative, siano esse segnate o meno nelle Istruzioni di Regata.*

## **Definizioni, Partenza**

### **FIV 1995/12**

*L'accertamento dei fatti compiuto*

*dal giudice di primo grado è inappellabile qualora sia sorretto da sufficienti e e ragionevoli prove. In linea di massima le constatazioni degli Ufficiali di Regata incaricati di controllare la linea di partenza da una posizione ottimale vanno considerati più verosimili delle generiche deposizioni testimoniali di altri concorrenti impegnati nella concitata fase della partenza.*

## **REGOLE FONDAMENTALI**

### **Reg.1.1 Aiutare chi è in pericolo**

#### **FIV 2018/14**

*Una barca o un concorrente deve dare tutto l'aiuto possibile ad ogni persona o vascello in pericolo; qualsiasi mezzo di propulsione può essere utilizzato per aiutare una persona o un altro vascello in difficoltà; una richiesta di riparazione, deve essere fondata sul reclamo o sulla possibilità che il punteggio di una barca o la sua posizione in una prova o in una serie è stato o può essere, senza alcuna sua colpa, significativamente peggiorato da prestare aiuto (tranne che a se stessa o al suo equipaggio) in attuazione alla RRS 1.1; L'assunzione delle prove durante un'udienza dovrebbe essere*

*documentata, particolarmente in fatto di tempi, distanze, velocità; la FIV prevede l'utilizzo di un apposito "verbale guida" scaricabile dalla pagina degli Ufficiali di Regata del sito FIV.*

## **Reg.2 Corretto Navigare**

### **FIV 1969/13**

*Una barca che guadagni un posto perché deliberatamente favorito da un'altra barca non è colpevole della violazione della regola 41 se non vi è intesa tra i due o se, trattandosi di aiuto non materiale. La barca aiutata non ha potuto sottrarsi ad esso; e per farlo constatare non ha l'obbligo di presentare protesta contro la barca che lo ha favorito.*

### **FIV 1989/13**

*Il fatto di aggrapparsi ad una barca vicina per impedirgli il sorpasso può concretare una violazione dei principi generali considerati dalla regola fondamentale 2 – Corretto navigare, sia anche la concorrente infrazione alla reg.69 – Comportamento sconveniente.*

*La facoltà di procedere e di giudicare sulle violazioni della reg.69 compete al Comitato di Regata o per le Proteste, in quanto sono in grado di valutare direttamente la situazione e le azioni dei soggetti implicati.*

### **FIV 2001/30**

*L'azione mirata alla estinzione di*

*una infrazione commessa non estende la sua efficacia ad altre infrazioni di qualsiasi contenuto e forma (anche se identiche e concretatesi in altri posti e tempi del percorso). Non può estendersi oltre il suo specifico fine la sanatoria di cui alla reg.44.1.*

### **FIV 2004/36**

*Un'azione ai sensi della regola 69 non è una protesta. Un'azione sensi del 69 è promossa nei confronti di un concorrente e non di una barca.*

### **FIV 2006/11**

*Se una barca naviga in un'area interdetta alla navigazione da un'ordinanza della Capitaneria di Porto, con lo scopo di ridurre il suo percorso, infrange la Regola fondamentale 2.*

### **FIV 2017/13**

*Il Comitato delle Proteste può applicare una squalifica non scartabile DNE anche se la barca si è ritirata per la violazione commessa.*

## **PARTE 2ª- Quando le barche si incontrano**

### **FIV 2014/09**

*Le regole della Parte 2° si applicano tra barche che stanno navigando nell'area di regata e nei pressi ed intendono regatare, che sono in regata, o che sono state in regata.*

## **Regola 10 - Su mure opposte**

### **FIV 1966/06**

*Una barca che naviga in direzione del lato di pre-partenza della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti dopo il suo segnale di partenza per partire o per adempiere alla regola 30.1 deve tenersi discosta da una barca che non stia facendo altrettanto, fino a quando non sarà completamente nella parte di pre-partenza.*

### **FIV 1968/07**

*Non è necessaria la collisione per infrangere la reg.10. In caso di dubbio il mure a dritta dev'essere favorito.*

### **FIV 1972/04**

*Una barca che, per paura di una possibile collisione, inizia a modificare la propria rotta con troppo anticipo ad eccessiva distanza dalla barca obbligata a tenersi discosta infrange la reg.16.*

### **FIV 1982/19**

*Due barche che stanno girando una boa sono soggette alla reg.10 quando la barca entrata libera dalla prua oltrepassa la posizione di prua al vento.*

### **FIV 1986/09**

*Non è accettabile un accertamento dei fatti che sia basato su mere supposizioni.*

### **FIV 1987/02**

*In caso di insufficiente accertamento per la reg.10, prevale la barca mure a dritta*

### **FIV 1989/31**

*L'obbligo di cedere il passo gravante sulla barca mure a sinistra è assoluto e inderogabile, e va pertanto attuato con evidente prontezza, al fine di non dover dar luogo ad incertezze. Rapporto tra la reg. 14 (evitare contatti) e la reg.16 (cambiare rotta).*

### **FIV 1993/01**

*Se all'incrocio di due barche vi è rischio di collisione ma vi sono dei dubbi sulla possibilità che la barca obbligata a tenersi discosta riesca a passare di prua senza obbligare l'altra a modificare la rotta, il dubbio va risolto con la squalifica di chi doveva tenersi discosta.*

### **FIV 1993/15**

*La barca con mure a sinistra, proprio per l'obbligo che ha di cedere il passo, non deve insistere su una rotta che le è preclusa; ma deve, al contrario, soddisfare tempestivamente, e non all'ultimo momento, l'obbligo di tenersi discosta dalla barca mure a dritta. È considerato grave il danno che menoma la possibilità di continuare la regata; o che diminuisce la velocità della barca; o che pregiudica l'ordine di arrivo; o che richiede costose riparazioni.*

### FIV 1993/26

*Le tardive precisazioni fornite dal Comitato delle Proteste nelle sue osservazioni all'appello, concernenti certe deposizioni non verbalizzate in primo grado, non possono sanare tale mancanza e non devono pertanto essere prese in considerazione probatoria in grado di appello. L'obbligo di tenersi discosti (regola 10) dev'essere attuato tempestivamente e non all'ultimo momento. La gravità del danno dev'essere compiutamente provata da chi lamenta d'averlo subito.)*

### FIV 1994/24

*Una barca mure a dritta va considerata un ostacolo che le altre barche mure a sinistra devono evitare. Pertanto, in applicazione alla regola 20, la barca costretta a virare per evitarlo ha diritto a chiedere all'altra barca con mure a sinistra spazio sufficiente a compiere tale manovra, sì da poter tenersi discosta dalla barca mure a dritta.*

### FIV 1997/16

*La penalizzazione va fatta al più presto possibile dopo essersi ben allontanati da altre barche.*

### FIV 2000/21

*L'appello può essere proposto solo avverso l'errata interpretazione di una regola da parte del Comitato delle Proteste o avverso l'interpretazione dei fatti allorché questa sia viziata da errore nella*

*loro logica ricostruzione. Insussistenza nella fattispecie dei suddetti presupposti.*

### FIV 2009/16

*Un accertamento dei fatti incompleto e viziato da una sbagliata interpretazione della regola da applicare comporta l'accoglimento dell'appello. La giusta rotta a cui si riferisce la regola 18.4 è quella che la barca prenderà dopo aver girato la boa. Le regole della Sezione C, parte 2a, non prevalgono sulle regole della sezione A e B che vanno quindi sempre applicate alle boe.*

### FIV 2014/09

*Le regole della Parte 2° si applicano tra barche che stanno navigando nell'area di regata e nei pressi ed intendono regatare, che sono in regata, o che sono state in regata.*

### 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 11 – Sulle stesse mure, ingaggiate**

### FIV 1961/01

*Se una barca viene sorpassata al vento può modificare la sua rotta e*

*la barca al vento deve tenersi discosta.*

#### **FIV 1964/02**

*La protesta che viene decisa in persona del suo Presidente e di altro membro regolarmente nominato, con unanimità del decidere, è valida anche in assenza degli altri componenti il Comitato delle Proteste.*

#### **FIV 1975/09**

*Anche per le vele, che sono parte della barca, il certificato di misurazione dev'essere rilasciato prima della regata; esso consiste nel timbro e nella sigla dello stazzatore apposti sulle vele stesse. Poiché possono essere ammesse in regata solamente barche già stazzate, non sono consentiti il controllo e la regolarizzazione delle vele durante o dopo la regata. L'Appendice G – Identificazione sulle vele non può trovare applicazione in fatto di stazzatura delle vele.*

#### **FIV 1982/12**

*Una barca al vento deve tenersi discosta da una barca sottovento, anche a costo di dover uscire dalla linea di partenza. È regolare l'orzata fatta da una barca sottovento prima della partenza e di aver oltrepassata la linea di partenza, purché sia eseguita lentamente ed in modo da dare alla barca al vento lo spazio sufficiente e la possibilità per tenersi discosta.*

#### **FIV 1990/02**

*Una barca che vira ha l'onere di provare di aver virato ad una distanza tale da non obbligare la barca sui bordi a modificare la sua rotta. La reg.16 si applica soltanto ad una barca che sia sui bordi.*

#### **FIV 1992/43**

*Una boa di partenza comincia ad avere parte obbligatoria quando la barca si avvicina ad essa per partire, va pertanto applicata in questo caso la reg.11.*

#### **FIV 1996/40**

*Durante il giro di boa e quando le barche sono in manovra per superarla si applicano le regole della sezione C della parte 2ª del Regolamento di Regata.*

#### **FIV 2003/23**

*Una barca che a seguito di una sua violazione di una regola della parte seconda ha causato danni gravi deve ritirarsi. Una barca che ritiene che il Comitato di Regata abbia commesso un errore nel redigere la classifica può chiedere riparazione al Comitato delle Proteste ma non può adire direttamente alla Giuria d'Appello. La notifica del tempo del luogo di un'udienza mediante avviso all'albo dei comunicati non è valida se esposta oltre i termini in cui i concorrenti devono ragionevolmente attendersi l'espressione dei comunicati.*

#### **FIV 2016/02**

*Non rispondere a comunicazioni*

*verbali con la richiesta di orzare, da parte della barca sottovento, non costituisce infrazione.*

#### **FIV 2016/05**

*È ammissibile un appello presentato dall'armatore della barca, o da qualsiasi persona che alleghi un titolo legittimo per rappresentare la barca di un'udienza, anche se la protesta è stata discussa personalmente dal concorrente presente a bordo al momento dell'incidente. Quando una barca ha avuto lo spazio alla boa di cui aveva diritto non è più esonerata dalla regola 21 per infrazione alla regola 11.*

### **Regola 13 – Mentre si sta virando**

#### **FIV 1990/02**

*Una barca che vira ha l'onere di provare di aver virato ad una distanza tale da non obbligare la barca sui bordi a modificare la sua rotta. La reg.16 si applica soltanto ad una barca che sia sui bordi.*

#### **FIV 1996/27**

*Il prodire, in quanto membro dell'equipaggio al momento dell'incidente, è legittimato a proporre l'appello anche se il procedimento era stato promosso in primo grado dal timoniere. Se una barca sui bordi che, in seguito alla virata dell'altra, si trovi obbligata a tenersi discosta, deve avere lo spazio per tenersi discosta. Non è obbligata a prevedere che l'altra*

*barca avrebbe virato.*

### **Regola 14 – Evitare il contatto**

#### **FIV 1982/09**

*La barca con diritto di rotta deve mutare la rotta allorché risulti evidente che l'altra barca ha iniziato a manovrare in ritardo, o non sta manovrando in maniera insufficiente od inopportuna.*

#### **FIV 1989/31**

*L'obbligo di cedere il passo gravante sulla barca mure a sinistra è assoluto e inderogabile, e va pertanto attuato con evidente prontezza, al fine di non dover dar luogo ad incertezze. Rapporto tra la reg. 14 (evitare contatti) e la reg.16 (cambiare rotta).*

#### **FIV 1993/26**

*Le tardive precisazioni fornite dal Comitato delle Proteste nelle sue osservazioni all'appello, concernenti certe deposizioni non verbalizzate in primo grado, non possono sanare tale mancanza e non devono pertanto essere prese in considerazione probatoria in grado di appello. L'obbligo di tenersi discosti (regola 10) dev'essere attuato tempestivamente e non all'ultimo momento. La gravità del danno dev'essere compiutamente provata da chi lamenta d'averlo subito.)*

#### **FIV 2000/21**

*L'appello può essere proposto solo avverso l'errata interpretazione di una regola da parte del Comitato delle Proteste o avverso l'interpretazione dei fatti allorché questa sia viziata da errore nella loro logica ricostruzione. Insussistenza nella fattispecie dei suddetti presupposti.*

#### **FIV 2018/15**

*L'accertamento dei fatti è compito del CdP e in sede di appello non possono essere presi in considerazione nuovi elementi di prova. La barca con diritto di rotta non è tenuta a prevedere che l'altra barca infrangerà una regola di rotta e non occorre che agisca per evitare il contatto fino a quando non è chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta*

#### **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 15 – Acquisire il diritto di rotta**

#### **FIV 1992/43**

*Una boa di partenza comincia ad avere parte obbligatoria quando la barca si avvicina ad essa per partire, va pertanto applicata in questo caso la reg.11.*

#### **FIV 1992/45**

*Una barca che vira deve completare tale manovra tenendosi discosta e deve farla ad una distanza da una barca sui bordi tale da permettergli di tenersi discosta quando terminata la virata, acquisisce il diritto di rotta.*

### **Regola 16 – Cambiare rotta**

#### **FIV 1961/01**

*Se una barca viene sorpassata al vento può modificare la sua rotta e la barca al vento deve tenersi discosta.*

#### **FIV 1964/02**

*La protesta che viene decisa in persona del suo Presidente e di altro membro regolarmente nominato, con unanimità del decidere, è valida anche in assenza degli altri componenti il Comitato delle Proteste.*

#### **FIV 1982/09**

*La barca con diritto di rotta deve mutare la rotta allorché risulti evidente che l'altra barca ha iniziato a manovrare in ritardo, o non sta manovrando in maniera insufficiente od inopportuna.*

#### **FIV 1986/09**

*Non è accettabile un accertamento dei fatti che sia basato su mere supposizioni.*

#### **FIV 1990/02**

*Una barca che vira ha l'onere di*

*provare di aver virato ad una distanza tale da non obbligare la barca sui bordi a modificare la sua rotta. La reg.16 si applica soltanto ad una barca che sia sui bordi.*

#### **FIV 1972/04**

*Una barca che, per paura di una possibile collisione, inizia a modificare la propria rotta con troppo anticipo ad eccessiva distanza dalla barca obbligata a tenersi discosta infrange la reg.16.*

### **Regola 17 – Sulle stesse mure, giusta rotta**

#### **FIV 2014/14**

*Se una barca libera dalla poppa diventa ingaggiata entro due sue lunghezze sottovento ad una barca sulle stesse mure, essa non deve navigare sopra la giusta rotta per tutto il tempo in cui esse rimangono ingaggiate sulle stesse mure ed ingaggiate entro tale distanza.*

### **Sezione C – Alle boe ed agli ostacoli**

#### **FIV 1992/43**

*Una boa di partenza comincia ad avere parte obbligatoria quando la barca si avvicina ad essa per partire, va pertanto applicata in questo caso la reg.11.*

### **Regola 18 – Spazio alla boa**

#### **FIV 1996/40**

*Durante il giro di boa e quando le barche sono in manovra per superarla si applicano le regole della sezione C della parte 2<sup>a</sup> del Regolamento di Regata.*

#### **FIV 2005/02**

*Una barca, entrata nella zona libera dalla prua con diritto a spazio alla boa, se gira la boa eseguendo un bordo bretone è esonerata dalla reg.21 per infrazione alla reg.16.*

#### **FIV 1982/19**

*Due barche che stanno girando una boa sono soggette alla reg.10 quando la barca entrata libera dalla prua oltrepassa la posizione di prua al vento.*

#### **FIV 2009/16**

*Un accertamento dei fatti incompleto e viziato da una sbagliata interpretazione della regola da applicare comporta l'accoglimento dell'appello. La giusta rotta a cui si riferisce la regola 18.4 è quella che la barca prenderà dopo aver girato la boa. Le regole della Sezione C, parte 2a, non prevalgono sulle regole della sezione A e B che vanno quindi sempre applicate alle boe.*

#### **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**

### **FIV 2000/11**

*Se due barche ingaggiate si dirigono verso un ostacolo, la barca esterna, anche se ha diritto di rotta, deve dare alla barca interna spazio per passare l'ostacolo.*

### **FIV2019/04**

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

## **Regola 20 – Spazio per virare ad un ostacolo**

### **FIV 1988/06**

*L'invito di passare a poppa fatto dalla barca sottovento equivale alla replica Vira tu!. Di fronte a tale risposta, la barca richiamante deve virare immediatamente, gravando sul richiamato l'obbligo di lasciargli il passo, nonché l'onere di provarlo.*

### **FIV 1988/20**

*L'accertamento dei fatti è inappellabile, a meno che sia mancante di una completa descrizione dell'incidente, e di verbalizzazione delle deposizioni probatorie; nel qual caso la protesta va rinviata in primo grado per un suo esame.*

### **FIV 1994/24**

*Una barca mure a dritta va considerata un ostacolo che le altre barche mure a sinistra devono evitare. Pertanto, in applicazione alla regola 20, la barca costretta a virare per evitarlo ha diritto a chiedere all'altra barca con mure a sinistra spazio sufficiente a compiere tale manovra, sì da poter tenersi discosta dalla barca mure a dritta.*

## **Regola 21 – Esoneri**

### **FIV 2005/02**

*Una barca, entrata nella zona libera dalla prua con diritto a spazio alla boa, se gira la boa eseguendo un bordo bretone è esonerata dalla reg.21 per infrazione alla reg.16.*

## **Regola 22 – Errori di partenza**

### **FIV 1966/06**

*Una barca che naviga in direzione del lato di pre-partenza della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti dopo il suo segnale di partenza per partire o per adempiere alla regola 30.1 deve tenersi discosta da una barca che non stia facendo altrettanto, fino a quando non sarà completamente nella parte di pre-partenza.*

## **Regola 26 – Procedura di partenza**

### FIV 1995/24

*Il primo paragrafo della reg.26 (Prevalenza dei segnali visivi) si riferisce soltanto al modo di prendere i tempi nelle segnalazioni di partenza. Nei casi di richiami è obbligatorio ed imprescindibile che il segnale visivo X sia accompagnato da un segnale acustico tale da attirare l'attenzione del concorrente che abbia tagliato la linea di partenza in anticipo.*

## **Regola 28 – Compimento del percorso**

### FIV 1972/16

*Una barca che sia arrivata come da definizione, non occorre che attraversi completamente la linea e può allontanarsi nell'una o nell'altra direzione senza ostacolare le altre barche ancora in regata.*

### FIV 1975/01

*Anche se molte barche hanno compiuto il percorso errato, vanno penalizzate*

### FIV 1981/14

*Se una boa viene toccata e di poco spostata, non si applica la reg.32.1c-boa mancante.*

### FIV 1983/11

*Se non si rispettano le Istruzioni di Regata in tema di spostamento delle boe, la regata può essere annullata.*

### FIV 1988/42

*Nelle regate costiere o d'altura i concorrenti sono tenuti a rispettare le disposizioni di navigazione governative, anche se non sono segnalate nelle istruzioni di regata. È possibile chiedere (rispettivamente concedere) riparazione soltanto a condizione che il posto della barca interessata sia stato pregiudicato senza sua colpa.*

### FIV 1992/32

*Anche se la linea di arrivo è stata posizionata in modo difforme alle Istruzioni di Regata, è obbligatorio arrivare tagliandola nella direzione del percorso. I concorrenti che hanno compiuto il percorso e sono arrivati nella direzione del percorso hanno diritto ad essere classificati, e quindi non è possibile annullare la prova da essi regolarmente terminata.*

### FIV 1995/32-33

*Percorso trapezoide le cui boe sono state posizionate inesattamente rispetto alla Istruzioni, si da trarre in inganno alcuni concorrenti dichiarati DNF.*

### FIV 1996/58-60

*Un battello con la lettera M del C.I.S. può essere utilizzato solo se una boa è scomparsa o si è spostata*

### FIV 1998/46

*Se una boa scompare e tutte le barche girano la boa di un'altra regata non hanno compiuto il percorso.*

concitata fase della partenza.

#### FIV 2009/07

*Per penalizzare una barca occorre aver accertato che essa ha violato una regola e non “non aver accertato che essa non ha violato una regola”. Una barca che gira la boa del giusto colore, senza curarsi se questa è posizionata prima o dopo di quella col colore attribuito all'altra classe, non infrangere la regola 28.*

#### FIV 2012/05

*Se una barca taglia la linea di arrivo dalla direzione del percorso senza lasciare una boa di percorso dal lato prescritto non può essere squalificata senza udienza, bensì può essere squalificata dal Comitato delle Proteste a seguito della protesta del Comitato di Regata.*

### **Regola 29 – Richiami**

#### FIV 1995/12

*L'accertamento dei fatti compiuto dal giudice di primo grado è inappellabile qualora sia sorretto da sufficienti e ragionevoli prove. In linea di massima le constatazioni degli Ufficiali di Regata incaricati di controllare la linea di partenza da una posizione ottimale vanno considerati più verosimili delle generiche deposizioni testimoniali di altri concorrenti impegnati nella*

#### FIV 1992/21

*Se l'attenzione di un concorrente partito in anticipo non viene richiamata dal prescritto segnale acustico che deve accompagnare il segnale visivo X, la segnalazione di richiamo non è validamente completata e il concorrente non può ritenersi obbligato a rientrare.*

#### FIV 1994/33

*Il termine prontamente dettato dalla reg.29.1 in tema di esposizione del segnale X in caso di richiamo, significa che la segnalazione dev'essere fatta in un tempo molto breve, cioè entro pochissimi secondi dal segnale di partenza. Se questa segnalazione non è stata regolare, la barca che dovrebbe considerarsi richiamata non ha motivo di ritenere di essere partito in anticipo.*

#### FIV 1995/24

*Il primo paragrafo della reg.26 (Prevalenza dei segnali visivi) si riferisce soltanto al modo di prendere i tempi nelle segnalazioni di partenza. Nei casi di richiami è obbligatorio ed imprescindibile che il segnale visivo X sia accompagnato da un segnale acustico tale da attirare l'attenzione del concorrente che abbia tagliato la linea di partenza in anticipo.*

### **Regola 30 – Penalità alla partenza**

#### FIV 1984/11

*L'OCS visto dal Comitato di Regata vale più di una testimonianza di un teste.*

## **Regola 30.1 – Regola della bandiera “I”**

### **FIV 1970/11**

*Chi è OCS con partenza con la bandiera India e ritorna girando uno degli estremi, non deve effettuare un giro di penalità.*

### **SOMMARIO DEI FATTI**

La barca ANDY CAPP, durante il minuto precedente il segnale di partenza, si trovava al di là del prolungamento della linea. Al segnale di partenza girava all'esterno di una delle due boe limite, dopo di che partiva regolarmente. Il Comitato delle Proteste la squalificava, perché a suo parere, avrebbe dovuto compiere, dopo il segnale di partenza, un giro completo della boa e partire regolarmente.

## **Regola 30.4 – Regola della bandiera “Nera”**

### **FIV 1989/06**

*Il divieto di dare comunicazioni verbali in mare può essere superato da istruzioni di regata che abbiano espressamente previsto questa eccezionale facoltà, ed abbiano precisato la procedura da seguire. Un caso di annullamento di regata portata a termine, giustificata da molteplici ed irreparabili*

*irregolarità, e pertanto esente da procedimenti riparatori.*

### **FIV 1995/01-02**

*In una partenza con Bandiera nera, la mancata squalifica ed esclusione del BFD da parte del Comitato è in contrasto con le disposizioni di questo sistema, le quali impongono la loro immediata ed automatica squalifica dalla prova in atto e da qualsiasi partenza o ripetizione della prova stessa. La mancata applicazione di dette prescrizioni da parte del Comitato non è suscettibile di sanatoria, perché in tal caso la partenza è invalidata da irrimediabili irregolarità.*

## **Regola 32 – Riduzione ed annullamento dopo la partenza**

### **FIV 1965/03**

*La riduzione di percorso è legittima anche se non espressamente permessa dalle Istruzioni di regata anche in caso di previsto tempo limite.*

### **FIV 1970/07**

*L'annullamento della regata non deve tornare a danno di quelli arrivati regolarmente.*

### **FIV 1977/07**

*È doveroso interrompere la regata se la linea di partenza è eccessivamente stretta.*

### **FIV 1984/05**

*Condizioni di arrivo preso in condizioni di tempo difficile e su linea incompleta, considerazione di riparazione.*

#### **FIV 1984/21-22**

*Dopo che una regata è stata portata a termine, non si dovrà annullare la regata stessa senza prima agire appropriatamente.*

#### **FIV 1986/20**

*I salti di vento, essendo un elemento comune in regata, non ne pregiudicano la regolarità.*

#### **FIV 1988/16**

*È criticabile la decisione di annullare una regata ormai portata a termine con l'arrivo di tutti i concorrenti per il motivo che durante la regata stessa si sono verificati eventi meteorologici nonché violazioni di regole, che pertanto non hanno indotto il Comitato di Regata ad interromperla per tali eventi, né il Comitato delle Proteste a procedere contro gli autori di tali violazioni.*

#### **FIV 1988/18**

*Prima di decidere l'annullamento d'una regata portata a termine, è d'obbligo accertare se vi sia la possibilità di adottare dei provvedimenti riparatori idonei ad evitare pregiudizi ai diritti di tutti i concorrenti.*

#### **FIV 1988/38**

*Caso in cui in una regata Classe I.O.R. sopraggiunte difficoltà*

*meteorologiche impediscono di identificare l'esatto posto di arrivo di ognuno dei 27 concorrenti arrivati sulla linea in gruppo compatto è corretto non annullare la regata.*

#### **FIV 1989/14**

*Annullamento della regata a causa di gravi e irreparabili irregolarità*

#### **FIV 1989/26-28-29**

*L'annullamento della regata portata a termine è un provvedimento eccezionale, che va preso soltanto per gravi motivi, e sempre tenendo conto dei diritti acquisiti da concorrenti regolarmente arrivati, nonché in genere dai pregiudizi che ne deriverebbero ai concorrenti.*

#### **FIV 1990/05**

*Le modifiche delle Istruzioni di Regata (nella specie anticipazione dell'ora di partenza) devono essere fatte per iscritto e rese note per tempo. Si possono fare delle modifiche verbali in mare, ma soltanto con la procedura già indicata nelle Istruzioni di Regata.*

#### **FIV 1990/17**

*Irregolare modifica delle Istruzioni di Regata (prolungamento del tempo massimo, non comunicato ai concorrenti). Diritto a riparazione, anziché l'annullamento d'una regata portata a termine da altri concorrenti.*

#### **FIV 1992/32**

*Anche se la linea di arrivo è stata posizionata in modo difforme alle Istruzioni di Regata, è obbligatorio arrivare tagliandola nella direzione del percorso. I concorrenti che hanno compiuto il percorso e sono arrivati nella direzione del percorso hanno diritto ad essere classificati, e quindi non è possibile annullare la prova da essi regolarmente terminata.*

#### **FIV 1992/40**

*La reg.32.1 vieta di annullare una regata a danno di chi sia riuscita a finirla regolarmente. Ma tale ipotesi non può ricorrere nel caso di irregolarità di natura tale da escludere ogni possibilità di corrispettivi provvedimenti riparatori.*

#### **FIV 1994/25-26-29**

*La regola 32.1 vieta l'annullamento di una regata a danno di chi sia riuscito a finirla regolarmente. Ma tale ipotesi non può ricorrere nel caso di una prova giustamente annullata per una serie di eventi inevitabili e di irreparabili irregolarità del percorso.*

#### **FIV 1995/40**

*Riduzione di percorso con l'esposizione della bandiera Blu senza l'esposizione della bandiera S.*

#### **FIV 1996/47**

*Non si deve annullare una regata se*

*qualche concorrente ha compiuto il percorso regolarmente entro il tempo limite, e se non è possibile adottare i provvedimenti riparatori prescritti nei riguardi di tutti i concorrenti.*

#### **FIV 2005/04-05**

*Nel caso di richieste di riparazione, prima di annullare una prova, il Comitato delle Proteste dovrà attingere prove da fonti appropriate in merito ai fatti o sulle probabili conseguenze.*

#### **FIV 2012/06**

*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 aver attentamente valutato le conseguenze per tutte le barche nella prova e nella serie.*

### **Regola 34 – Boa mancante**

#### **FIV 1981/14**

*Se una boa viene toccata e di poco spostata, non si applica la reg.32.1c-boa mancante.*

#### **FIV 1996/58-60**

*Un battello con la lettera M del C.I.S. può essere utilizzato solo se una boa è scomparsa o si è spostata.*

### **Regola 35 – Tempo limite**

#### **FIV 1999/20**

*Il punteggio di una riparazione non*

*può essere più vantaggioso del punteggio che avrebbe avuto se la barca fosse arrivata nella migliore posizione possibile.*

#### **FIV 2002/02**

*Una modifica apportata dalle Istruzioni di Regata ad una regola del Regolamento di Regata WS deve fare specifico riferimento ad essa. In mancanza di modifica è priva di validità ed efficacia.*

### **Regola 40 – Dispositivi personali di galleggiamento**

#### **FIV 1990/39**

*Obbligo di salvagente a bordo durante la regata.*

*L'accertamento di tale obbligo va fatto possibilmente all'arrivo, e comunque tempestivamente.*

*La presenza del salvagente a bordo è una circostanza di vero fatto, e non involge nessuna questione tecnica che imponga il parere di un comitato tecnico qualificato*

#### **FIV 1993/21**

*Se un concorrente intende protestare contro altri concorrenti che non abbiano ottemperato al segnalato obbligo di indossare il salvagente, deve esporre tempestivamente la bandiera di protesta (non richiesta se la barca è inferiore ai 6 metri). ed informare i contravventori. L'azione d'ufficio riservata al Comitato delle Proteste non è obbligatoria ma discrezionale.*

### **Regola 41 – Aiuto esterno**

#### **FIV 1969/07**

*Se un concorrente rovesciandosi fruisce dell'aiuto di terze persone, non v'è ragione per non applicare la reg..41(se non risulta che tale aiuto sia stato dato contro la sua volontà, o a sua insaputa)*

#### **FIV 1969/13**

*Una barca che guadagni un posto perché deliberatamente favorito da un'altra barca non è colpevole della violazione della regola 41 se non vi è intesa tra i due o se, trattandosi di aiuto non materiale. La barca aiutata non ha potuto sottrarsi ad esso; e per farlo constatare non ha l'obbligo di presentare protesta contro la barca che lo ha favorito.*

#### **FIV 1987/22**

*L'aiuto da terzi consiste anche in consigli e suggerimenti.*

### **Regola 42 – Propulsione**

#### **FIV 1981/07**

*Un concorrente che nella sua protesta ammette di aver commessa un'infrazione, non può più sindacare la decisione che lo squalifica per tale motivo.*

#### **FIV 1991/21**

*Azioni proibite (rocking e sculling)  
-Obbligo di esporre la bandiera di protesta. - Facoltà del Comitato*

*delle Proteste di agire d'ufficio*

#### **FIV 1993/16**

*Se una barca spegne il motore, che dava propulsione, al segnale preparatorio, il fatto che subito dopo lo spegnimento mantenga un po' di abbrivio non concreta una violazione sella regola 42 (propulsione), non essendo richiesto che una barca sia in una particolare situazione di moto, o non in moto, quando ai 4 minuti inizia ad essere in regata come da definizione.*

#### **FIV 2007/15**

*Per liberarsi da un incagliamento o da una collisione con altre barche od oggetto, una barca può usare la forza applicata dell'equipaggio dell'una o dell'altra barca ed ogni congegno che non sia un motore per la propulsione.*

*La prima ragionevole occasione per una barca protestante, per informare un'altra barca che sarà protestata, non è necessariamente la prima occasione che si presenta dopo l'incidente.*

#### **FIV 2009/05**

*Per liberarsi da un incagliamento o da una collisione con un altro vascello od oggetto, una barca può usare la forza applicata dall'equipaggio dell'una o dell'altra barca. Se una barca può aver commesso un'infrazione ed esegue i giri di penalità in maniera non tempestiva, essa non è soggetta a penalizzazione per i giri compiuti*

*tardivamente, ma rimane soggetta alla penalizzazione prevista per l'infrazione originaria.*

#### **FIV 2016/03**

*Le procedure dell'Appendice P non limitano il diritto di un concorrente di presentare protesta per infrazione alla regola 42, purché l'incidente non sia stato già oggetto di penalità combinata con la stessa appendice.*

#### **FIV 2018/14**

*Una barca o un concorrente deve dare tutto l'aiuto possibile ad ogni persona o vascello in pericolo; qualsiasi mezzo di propulsione può essere utilizzato per aiutare una persona o un altro vascello in difficoltà; una richiesta di riparazione, deve essere fondata sul reclamo o sulla possibilità che il punteggio di una barca o la sua posizione in una prova o in una serie è stato o può essere, senza alcuna sua colpa, significativamente peggiorato da prestare aiuto (tranne che a se stessa o al suo equipaggio) in attuazione alla RRS 1.1; L'assunzione delle prove durante un'udienza dovrebbe essere documentata, particolarmente in fatto di tempi, distanze, velocità; la FIV prevede l'utilizzo di un apposito "verbale guida" scaricabile dalla pagina degli Ufficiali di Regata del sito FIV.*



## **Regola 44 – Penalità al momento dell'incidente**

### **FIV 1996/44**

*La penalizzazione va effettuata al più presto possibile dopo l'incidente, quindi anche prima della partenza.*

### **FIV 1997/16**

*La penalizzazione va fatta al più presto possibile dopo essersi ben allontanati da altre barche.*

### **FIV 1997/33**

*Se nelle Istruzioni di Regata non viene specificato nulla a riguardo la penalizzazione, è in vigore la penalizzazione di cui la reg.44.1.*

### **FIV 1998/11**

*Nella reg.44.1 si parla di danno grave, nella reg.62.1 si parla di danno materiale. Quindi il danno materiale potrebbe non essere un danno grave, e quindi l'infrazione sarebbe sanabile con autopenalizzazione*

### **FIV 2000/12**

*Quando una barca effettua la penalità sulla linea di arrivo o nei suoi pressi, deve ritornare completamente nel lato del percorso della linea prima di arrivare.*

### **FIV 2001/30**

*L'azione mirata alla estinzione di una infrazione commessa non estende la sua efficacia ad altre infrazioni di qualsiasi contenuto e*

*forma (anche se identiche e concretatesi in altri posti e tempi del percorso). Non può estendersi oltre il suo specifico fine la sanatoria di cui alla reg.44.1.*

### **FIV 2003/23**

*Una barca che a seguito di una sua violazione di una regola della parte seconda ha causato danni gravi deve ritirarsi. Una barca che ritiene che il Comitato di Regata abbia commesso un errore nel redigere la classifica può chiedere riparazione al Comitato delle Proteste ma non può adire direttamente alla Giuria d'Appello. La notifica del tempo del luogo di un'udienza mediante avviso all'albo dei comunicati non è valida se esposta oltre i termini in cui i concorrenti devono ragionevolmente attendersi l'espressione dei comunicati.*

### **FIV 2009/05**

*Per liberarsi da un incagliamento o da una collisione con un altro vascello od oggetto, una barca può usare la forza applicata dall'equipaggio dell'una o dell'altra barca. Se una barca può aver commesso un'infrazione ed esegue i giri di penalità in maniera non tempestiva, essa non è soggetta a penalizzazione per i giri compiuti tardivamente, ma rimane soggetta alla penalizzazione prevista per l'infrazione originaria.*

### **FIV 2009/09**

*Una barca che esegue la penalità si deve tenersi discosta da un'altra che non lo sta facendo. Se una barca*

*ha eseguiti i giri di penalità in maniera non corretta, essa non è soggetta a penalizzazione per aver eseguito scorrettamente i giri, ma è soggetta alla penalizzazione prevista per l'infrazione originaria.*

## **Regola 48 – Segnali da nebbia e luci**

### **FIV 1979/14**

*L'esposizione dei fanali di via di portata minore di quella prescritta concreta una violazione alla regola 48.*

### **FIV 1989/17**

*La mancata o difettosa accensione delle luci di navigazione prescritte dalle Norme Internazionali concreta, per la sua potenziale pericolosità, una grave violazione.*

## **Regola 49 – Posizione dell'equipaggio; draglie**

### **FIV 1992/02**

*Mancata descrizione dei fatti. Decisione del Comitato delle Proteste priva dell'accertamento dei fatti e della motivazione.*

## **Regola 50 – Norme per issare e manovrare le vele**

### **FIV 1967/07**

*Si può usare un solo tangone o asta fuoribordo alla volta, tranne quando si fa un'abbattuta. Quand'è in uso esso deve essere fissato*

*all'albero più a prua*

## **Regola 60 – Diritto di protestare, di chiedere riparazione**

### **FIV 1968/02**

*Una barca non può partecipare se il suo equipaggio è senza tessera FIV e neppure protestare.*

### **FIV 1981/07**

*Un concorrente che nella sua protesta ammette di aver commesso un'infrazione, non può più sindacare la decisione che lo squalifica per tale motivo*

### **FIV 1990/24**

*Protesta per erroneo inserimento in una delle categorie della regata, presentata nell'ultimo giorno d'un campionato. È inammissibile perché andava presentata prima dell'inizio della regata.*

### **FIV 1991/21**

*Azioni proibite (rocking e sculling) -Obbligo di esporre la bandiera di protesta. - Facoltà del Comitato delle Proteste di agire d'ufficio*

### **FIV 1996/29**

*La barca testimone d'un incidente tra altri concorrenti è legittimata a presentare protesta. La barca che subisce una violazione delle regole ha la facoltà, e non l'obbligo, di protestare contro il violatore.*

#### **FIV 2006/03**

*Non è legittima una protesta presentata dall'Autorità Organizzatrice.*

#### **FIV 2006/07**

*Un Comitato delle Proteste non può considerare una richiesta di riparazione come se fosse una protesta barca contro barca. Un Comitato delle Proteste non può protestare una barca sulla base delle informazioni contenute in una richiesta di riparazione. Un Comitato delle Proteste può agire a norma della regola 69.1(a) sulla base di un rapporto pervenuto da qualsiasi fonte.*

#### **FIV 2008/19**

*Durante una manifestazione di vela d'altura su più prove consecutive sono ammesse sostituzione di membri di equipaggio compreso l'armatore. Un Comitato di Regata o un Comitato delle Proteste non hanno il diritto di protestare una barca in seguito a un rapporto d'una parte interessata. Se non sono stati rispettati tutti i requisiti richiesti per una protesta questa è invalida e l'udienza deve essere chiusa.*

#### **FIV 2012/04**

*Se nel corso di un'udienza il Comitato delle Proteste ottiene notizie che una barca che non è parte della stessa sia coinvolta nell'incidente e possa aver infranto una regola, esso deve interrompere l'udienza e protestare tale barca. La*

*protesta deve essere per iscritto e la barca protestata deve essere informata alla prima ragionevole occasione. Nella nuova udienza si deve trattare la nuova protesta come caso congiunto con la protesta originaria.*

#### **FIV 2015/13**

*Il Comitato delle Proteste ha il potere di concedere riparazione di propria iniziativa, anche senza necessità di una specifica richiesta. La riparazione deve consistere nel provvedimento più equo possibile per tutte le banche coinvolte.*

### **Regola 61 – Requisiti della protesta – Informare il protestato**

#### **FIV 1967/04**

*Anche se nel modulo di protesta la regola infranta scritta dal protestante è errata, la protesta è valida.*

#### **FIV 1973/07**

*Non è lecito rifiutare di ricevere una protesta motivando che la stessa sarebbe fuori termine.*

#### **FIV 1975/17**

*Ritirarsi subito dopo l'incidente, non esonera dall'esposizione della bandiera di protesta, pena l'inammissibilità.*

#### **FIV 1984/12**

*L'esposizione di un maglione rosso,*

*appeso alle sartie, in luogo dell'obbligatoria bandiera di protesta non è accettabile.*

#### **FIV 1992/02**

*Mancata descrizione dei fatti. Decisione del Comitato delle Proteste priva dell'accertamento dei fatti e della motivazione.*

#### **FIV 1992/12**

*È ammissibile presentare una protesta a mezzo di fax.*

#### **FIV 1992/25**

*Una volta chiusa l'udienza e dopo la comunicazione della decisione, se viene presentata una richiesta di riapertura dell'udienza per eccepire la tardiva presentazione della protesta, occorre accertare anzitutto se il richiedente sia stato messo preliminarmente in condizione di controllare la protesta e l'ora della sua presentazione, sì da poter eccepire tale difetto prima di dare inizio all'esame della protesta medesima.*

#### **FIV 1994/03**

*Se il luogo della presentazione delle proteste non è precisato nelle Istruzioni di Regata è valido il suo deposito nelle mani del Comitato di Regata o delle Proteste, o di un membro della segreteria del circolo organizzatore; i quali dovranno accettarla e preoccuparsi solamente di annotarvi l'ora esatta di presentazione.*

*La dichiarazione di inammissibilità d'una protesta non può essere fatta*

*all'atto della sua presentazione, ma nell'udienza; nella quale è possibile esaminarne il contenuto e la regolarità, nonché rimediare ai suoi eventuali difetti.*

#### **FIV 1996/51**

*Se una terza barca assiste ad una collisione tra due altre barche ed intende protestare, deve esporre alla prima ragionevole occasione la bandiera di protesta ed informare i protestandi, a scanso d'inammissibilità della sua protesta.*

#### **FIV 2000/06**

*È improcedibile la protesta, per altri aspetti regolare, se non accompagnata al momento della sua presentazione dal deposito, se tale condizione è prevista dalle Istruzioni di Regata.*

#### **FIV 2003/08**

*Una protesta riguardante un incidente avvenuto nella zona della regata va segnalato con il grido protesto alla prima ragionevole occasione per ciascuna azione. Validità o meno di altre parole pronunciate dal protestante.*

#### **FIV 2005/04-05**

*Nel caso di richieste di riparazione, prima di annullare una prova, il Comitato delle Proteste dovrà attingere prove da fonti appropriate in merito ai fatti o sulle probabili conseguenze.*

#### **FIV 2006/17**

*L'unica frase per legittimare l'intenzione di protestare è quella gridare, al momento dell'incidente, la parola "protesto".*

#### **FIV 2007/08**

*Una "riparazione" prevede una disciplina autonoma del tutto diversa da quella per l'atto di denuncia costituito dalla "protesta".*

#### **FIV 2007/15**

*Per liberarsi da un incagliamento o da una collisione con altre barche od oggetto, una barca può usare la forza applicata dell'equipaggio dell'una o dell'altra barca ed ogni congegno che non sia un motore per la propulsione.*

*La prima ragionevole occasione per una barca protestante, per informare un'altra barca che sarà protestata, non è necessariamente la prima occasione che si presenta dopo l'incidente.*

#### **FIV 2008/02**

*È tempestiva la manifestazione dell'intenzione di protestare data dopo 15 secondi nella concitazione delle operazioni di partenza.*

#### **FIV 2008/04**

*La mancata pubblicazione all'albo dei comunicati dell'elenco delle batterie è motivo di riparazione per il concorrente che ha regatato nella batteria sbagliata. Alle parti devono essere notificati il tempo ed il luogo dell'udienza e va loro concesso un tempo ragionevole per prepararsi*

*all'udienza.*

#### **FIV 2008/10**

*Le Istruzioni di Regata possono modificare una regola del Regolamento a condizione che ciò sia permesso dalla regola 86.1b e che venga citata la regola modificata. In difetto la norma delle Istruzioni di Regata non è applicabile e prevale la regola del regolamento di regata.*

#### **FIV 2008/11**

*Una barca che intende protestare deve (shall) informare l'altra barca alla prima ragionevole occasione. L'informazione di cui si tratta è costituita dal grido "Protesto". nel contempo deve essere esposta, visibilmente, una bandiera rossa. I mancati avvertimenti e segnalazioni di cui sopra determinano l'invalidità di una protesta. all'apertura di un'udienza, l'organo istruttore e giudicante deve (shall) decidere se tutti i requisiti per la protesta siano stati rispettati. Se così non fosse la protesta risulterà invalida e l'organo in attività dovrà dichiarare la chiusura dell'udienza iniziata. L'autorità Nazionale può dichiarare l'invalidità di una protesta.*

#### **FIV 2008/19**

*Durante una manifestazione di vela d'altura su più prove consecutive sono ammesse sostituzione di membri di equipaggio compreso l'armatore. Un Comitato di Regata o un Comitato delle Proteste non hanno il diritto di protestare una*

*barca in seguito a un rapporto d'una parte interessata. Se non sono stati rispettati tutti i requisiti richiesti per una protesta questa è invalida e l'udienza deve essere chiusa.*

#### **FIV 2009/10**

*La volontà di protestare deve essere manifestata per iscritto, ma senza la necessità che il documento sia firmato. All'inizio dell'udienza il Comitato delle Proteste deve acquisire qualsiasi prova necessaria per decidere se tutti i requisiti per la protesta, indicati in particolare dalla regola 61, siano stati rispettati.*

#### **FIV 2011/01**

*Quando una protesta riguarda un incidente avvenuto in regata il protestante deve gridare protesta ed esporre in maniera visibile la bandiera rossa di protesta alla prima ragionevole occasione.*

#### **FIV 2011/05**

*La protesta è invalida se non è presentata entro il tempo limite stabilito, salvo che il Comitato delle Proteste non ravvisi buone ragioni per estendere il limite.*

#### **FIV 2012/04**

*Se nel corso di un'udienza il Comitato delle Proteste ottiene notizie che una barca che non è parte della stessa sia coinvolta nell'incidente e possa aver infranto una regola, esso deve interrompere l'udienza e protestare tale barca. La protesta deve essere per iscritto e la barca protestata deve essere*

*informata alla prima ragionevole occasione. Nella nuova udienza si deve trattare la nuova protesta come caso congiunto con la protesta originaria.*

#### **FIV 2013/11**

*Non è richiesto dalle regole che una protesta di una barca sia scritta di pugno da un componente dell'equipaggio. Avvalersi di consulenze o altri aiuti esterni per redigere e/o consegnare una protesta di una barca non ne inficia la validità e non viola alcuna regola.*

#### **FIV 2015/03**

*Quando una protesta è definita invalida e sono emersi lesioni o danni gravi dall'incidente, il Comitato delle Proteste può protestarla con una protesta separata.*

#### **FIV 2015/07**

*La protesta deve contenere tra l'altro anche "ogni regola che il protestante ritenga sia stata violata". Comunque tale requisito può essere regolarizzato prima o durante l'udienza.*

#### **FIV 2015/08**

*Nozione di "prima ragionevole occasione".*

#### **FIV 2016/08**

*Una barca che intende protestare per un incidente avvenuto nell'area di regata deve informare l'altra barca gridando "protesto!" ed*

*esponendo in maniera visibile una bandiera rossa alla prima ragionevole occasione tenendola esposta fino a quando essa non è più in regata, a meno che dall'incidente non derivano danni o lesioni evidenti per le banche coinvolte nell'incidente medesimo.*

#### **FIV 2017/14**

*Nella classe Meteor, il tempo limite per la presentazione di proteste per infrazioni alle regole di Classe riguardanti la non corrispondenza di una barca ai dati del Certificato di Stazza o al Regolamento di Stazza scade un'ora prima della partenza della prima prova. Per le proteste che riguardano altre infrazioni a Regole di Classe il tempo limite è quello stabilito dalle Istruzioni di Regata.*

#### **FIV2019/05**

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

## **Regola 62 – Riparazione**

#### **FIV 1976/13**

*L'obbligo di tagliare la linea di arrivo dalla direzione del lato del percorso non è suscettibile di eccezioni e va rispettato anche se nelle Istruzioni di Regata prescrivono il contrario. La Giuria d'Appello può squalificare una barca che in base ai fatti accertati in primo grado, appare colpevole di un'infrazione.*

#### **FIV 1977/01**

*La regata va annullata se un arrivo è preso da estranei e ci sono discordanze.*

#### **FIV 1977/02**

*Una richiesta di riparazione, presentata al Comitato delle Proteste non in forma di protesta, non è presa in considerazione.*

#### **FIV 1983/11**

*Se non si rispettano le Istruzioni di Regata in tema di spostamento delle boe, la regata può essere annullata.*

#### **FIV 1984/05**

*Condizioni di arrivo preso in condizioni di tempo difficile e su linea incompleta, considerazione di riparazione.*

#### **FIV 1987/11**

*L'accertamento dei fatti compiuto dal Comitato delle Proteste è inappellabile. Se la Giuria d'Appello non è soddisfatta può modificare l'accertamento.*

#### **FIV 1988/16**

*È criticabile la decisione di annullare una regata ormai portata a termine con l'arrivo di tutti i concorrenti per il motivo che durante la regata stessa si sono verificati eventi meteorologici nonché violazioni di regole, che pertanto non hanno indotto il Comitato di Regata ad interromperla per tali eventi, né il Comitato delle Proteste a procedere*

*contro gli autori di tali violazioni.*

#### **FIV 1988/18**

*Prima di decidere l'annullamento d'una regata portata a termine, è d'obbligo accertare se vi sia la possibilità di adottare dei provvedimenti riparatori idonei ad evitare pregiudizi ai diritti di tutti i concorrenti.*

#### **FIV 1988/38**

*Caso in cui in una regata Classe I.O.R. sopraggiunte difficoltà metereologiche impediscono di identificare l'esatto posto di arrivo di ognuno dei 27 concorrenti arrivati sulla linea in gruppo compatto è corretto non annullare la regata.*

#### **FIV 1988/43-44-45**

*È obbligatorio esporre l'intelligenza per segnalare un differimento. Il tempo di partenza dev'essere computato dal momento del segnale di partenza. Provvedimenti in caso di riparazione*

#### **FIV 1989/23**

*Angolazione della linea di arrivo rispetto alla direzione del lato del percorso. Il segnale acustico che si suol dare all'arrivo d'una barca risponde ad una vera consuetudine che, per quanto diffusa, non ha alcun significato regolamentare circa una validità o meno dell'arrivo. A questo riguardo fa fede soltanto la pubblicazione dell'ordine di arrivo.*

#### **FIV 1989/26-28-29**

*L'annullamento della regata portata a termine è un provvedimento eccezionale, che va preso soltanto per gravi motivi, e sempre tenendo conto dei diritti acquisiti da concorrenti regolarmente arrivati, nonché in genere dai pregiudizi che ne deriverebbero ai concorrenti.*

#### **FIV 1989/34**

*La presentazione di una richiesta di riparazione non richiede l'esposizione della bandiera di protesta.*

#### **FIV 1990/05**

*Le modifiche delle Istruzioni di Regata (nella specie anticipazione dell'ora di partenza) devono essere fatte per iscritto e rese note per tempo. Si possono fare delle modifiche verbali in mare, ma soltanto con la procedura già indicata nelle Istruzioni di Regata.*

#### **FIV 1990/17**

*Irregolare modifica delle Istruzioni di Regata (prolungamento del tempo massimo, non comunicato ai concorrenti). Diritto a riparazione, anziché l'annullamento d'una regata portata a termine da altri concorrenti.*

#### **FIV 1994/37**

*Se le Istruzioni di Regata modificano il sistema di punteggio già indicato nel Bando, non è accettabile – perché tardiva – la*



*domanda di riparazione presentata non subito dopo la distribuzione delle Istruzioni, ma dopo la pubblicazione della classifica finale.*

#### **FIV 1995/37**

*Premesso che una delle boe del percorso trapezoidale male ancorata è scaduta di 30-50 metri, e considerato che tale incidente, seguito da un forte calo di vento, possa essere la causa d'un alto numero di concorrenti fuori tempo massimo appare equo concedere riparazione.*

#### **FIV 1996/07**

*Se il danno lamentato dall'unico concorrente che chiesto riparazione è stato debitamente compensato dal Comitato delle Proteste, l'annullamento della regata per tale errore sarebbe iniquo per tutti gli altri concorrenti.*

#### **FIV 1996/16**

*Riparazione concessa per modifica del percorso dopo il segnale preparatorio*

#### **FIV 1996/47**

*Non si deve annullare una regata se qualche concorrente ha compiuto il percorso regolarmente entro il tempo limite, e se non è possibile adottare i provvedimenti riparatori prescritti nei riguardi di tutti i concorrenti.*

#### **FIV 1997/08**

*Caso in cui, dopo l'esposizione*

*dell'intelligenza su H, il Comitato di Regata, senza rientrare a terra, dopo aver avvisato tutti i concorrenti, da un'altra partenza.*

#### **FIV 1997/24**

*Se una barca subisce una lesione o un danno materiale da una barca che stava violando una regola della Parte 2 ha diritto a riparazione*

#### **FIV 1997/28**

*Una barca richiedente riparazione dev'essere in totale (e NON parziale) assente di sua colpa.*

#### **FIV 1998/11**

*Nella reg.44.1 si parla di danno grave, nella reg.62.1 si parla di danno materiale. Quindi il danno materiale potrebbe non essere un danno grave, e quindi l'infrazione sarebbe sanabile con autopenalizzazione*

#### **FIV 1998/30**

*L'appello è ammissibile verso l'erroneo accertamento e l'erronea valutazione dei fatti.*

#### **FIV 1998/31**

*Può essere motivo di riparazione l'esposizione ritardata della bandiera X. La riparazione può consistere anche nella posizione reale di arrivo.*

#### **FIV 1998/33**

*Una richiesta di riparazione deve essere presentata per iscritto. Senza una formale decisione di primo grado, la Giuria d'Appello è priva*

di competenza giurisdizionale.

#### **FIV 1998/34**

*Quando nelle Istruzioni di Regata viene scritta una modifica ad una regola, dev'essere scritta la regola che viene modificata, pena l'invalidità della modifica.*

#### **FIV 1999/26**

*Una barca che ha partecipato alla regata ha manifestato il suo tacito consenso alla decisione del Comitato di Regata di effettuare una prova anche oltre il tempo limite imposto dalle Istruzioni di Regata.*

#### **FIV 2000/15-16**

*L'omissione del Comitato di Regata deve riuscire dannosa a qualche concorrente perché, se, al contrario, i suoi effetti si sono espliciti (potenzialmente) nei confronti di tutti (mettendoli tutti sullo stesso piano) non potrà rivendicarsi il diritto a riparazione.*

#### **FIV 2000/20**

*Il posizionamento del campo di regata in un sito più lontano di quanto indicato dalle Istruzioni di Regata può essere motivo di riparazione, se il concorrente non riesce a raggiungerlo in tempo utile.*

#### **FIV 2003/23**

*Una barca che a seguito di una sua violazione di una regola della parte seconda ha causato danni gravi deve ritirarsi. Una barca che ritiene che il Comitato di Regata abbia commesso un errore nel redigere la*

*classifica può chiedere riparazione al Comitato delle Proteste ma non può adire direttamente alla Giuria d'Appello. La notifica del tempo del luogo di un'udienza mediante avviso all'albo dei comunicati non è valida se esposta oltre i termini in cui i concorrenti devono ragionevolmente attendersi l'espressione dei comunicati.*

#### **FIV 2005/16**

*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.*

#### **FIV 2006/07**

*Un Comitato delle Proteste non può considerare una richiesta di riparazione come se fosse una protesta barca contro barca. Un Comitato delle Proteste non può protestare una barca sulla base delle informazioni contenute in una richiesta di riparazione. Un Comitato delle Proteste può agire a norma della regola 69.1(a) sulla base di un rapporto pervenuto da qualsiasi fonte.*

#### **FIV 2007/08**

*Una "riparazione" prevede una disciplina autonoma del tutto diversa da quella per l'atto di denuncia costituito dalla "protesta".*

#### **FIV 2008/10**

*Le Istruzioni di Regata possono modificare una regola del Regolamento a condizione che ciò sia permesso dalla regola 86.1b e che venga citata la regola modificata. In difetto la norma delle Istruzioni di Regata non è applicabile e prevale la regola del regolamento di regata.*

#### **FIV 2009/01**

*Una regata annullata dal Comitato di Regata è nulla; il Comitato di Regata non può revocare tale annullamento. L'errore compiuto dal Comitato di Regata nell'annullare una regata può formare oggetto di una richiesta di riparazione e non può essere rimediato senza un'udienza ed una decisione del Comitato delle Proteste.*

#### **FIV 2009/21**

*Una richiesta di riparazione da parte di una barca per un errore del Comitato di Regata può essere accolta solamente se tale errore le ha causato un significativo peggioramento della classifica.*

#### **FIV 2012/06**

*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 aver attentamente valutato le conseguenze per tutte le barche nella prova e nella serie.*

#### **FIV 2013/03**

*La richiesta di riparazione deve essere consegnata all'ufficio di regata non più tardi del tempo limite per le proteste o di due ore dopo l'incidente, quale che sia il tempo più tardivo, ed in ogni caso il comitato delle proteste deve estendere il tempo se vi è buona ragione per farlo.*

#### **FIV 2014/16**

*È parte nell'udienza relativa ad una riparazione che sta in base alla regola 62.1(a) l'organo che si presume possa aver compiuto l'azione impropria o l'omissione. Il termine Comitato di Regata comprende ogni persona o comitato che svolge funzioni proprie del Comitato di Regata.*

#### **FIV 2018/14**

*Una barca o un concorrente deve dare tutto l'aiuto possibile ad ogni persona o vascello in pericolo; qualsiasi mezzo di propulsione può essere utilizzato per aiutare una persona o un altro vascello in difficoltà; una richiesta di riparazione, deve essere fondata sul reclamo o sulla possibilità che il punteggio di una barca o la sua posizione in una prova o in una serie è stato o può essere, senza alcuna sua colpa, significativamente peggiorato da prestare aiuto (tranne che a se stessa o al suo equipaggio) in attuazione alla RRS 1.1; L'assunzione delle prove durante un'udienza dovrebbe essere*

*documentata, particolarmente in fatto di tempi, distanze, velocità; la FIV prevede l'utilizzo di un apposito "verbale guida" scaricabile dalla pagina degli Ufficiali di Regata del sito FIV.*

#### **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 – Udienze**

#### **FIV 1965/01**

*Un rappresentante per ciascuna parte dell'udienza ha il diritto di essere presente durante l'audizione di tutte le deposizioni.*

#### **FIV 1979/17**

*Un Comitato delle Proteste non può penalizzare una barca sulla base del rapporto di uno stazatore senza udienza.*

#### **FIV 1987/15**

*Un rappresentante per ciascuna barca ha il diritto di essere presente durante l'audizione di tutte le deposizioni.*

#### **FIV 1990/30**

*Le parti hanno diritto di presenziare all'udienza e all'assunzione delle*

*prove, a scampo di nullità dell'udienza stessa.*

#### **FIV 1991/16**

*Se avviene una collisione, dev'esserci qualche violazione di regola, e in tal caso si deve indagare ed individuare il responsabile*

#### **FIV 1992/23**

*Non è corretta la decisione in fatto che disattende una deposizione testimoniale favorevole al protestato, affermando che essa è inattendibile perché contrasterebbe con quanto constatato da un membro del Comitato.*

#### **FIV 1992/25**

*Una volta chiusa l'udienza e dopo la comunicazione della decisione, se viene presentata una richiesta di riapertura dell'udienza per eccepire la tardiva presentazione della protesta, occorre accertare anzitutto se il richiedente sia stato messo preliminarmente in condizione di controllare la protesta e l'ora della sua presentazione, sì da poter eccepire tale difetto prima di dare inizio all'esame della protesta medesima.*

#### **FIV 1996/13**

*Le parti di una protesta hanno il diritto ad essere presenti a tutte le deposizioni rese in udienza. Conseguente annullamento della decisione e rinvio al primo giudicante.*

#### **FIV 1996/26**

*Anche nel caso che il Comitato di Regata penalizzi senza udienza, la barca così penalizzata ha diritto, a sua richiesta, d'essere sentito in udienza.*

#### **FIV 1997/01**

*In caso che l'istruttoria non sia stata espletata e verbalizzata, è d'obbligo rimettere tutta la documentazione al Comitato delle Proteste affinché provveda alla rituale e completa istruzione della protesta.*

#### **FIV 1997/34**

*Nessuna parte del regolamento prevede l'inammissibilità della deposizione di un testimone, per il solo fatto che non sia partito ai sensi della definizione.*

#### **FIV 1998/10**

*Una decisione in tema di riparazione non deve essere decisa senza udienza.*

#### **FIV 1998/16**

*È unicamente responsabilità del concorrente di prendere visione dei Comunicati e, nel caso di specie, l'elenco delle convocazioni.*

#### **FIV 1998/33**

*Una richiesta di riparazione deve essere presentata per iscritto. Senza una formale decisione di primo grado, la Giuria d'Appello è priva di competenza giurisdizionale.*

#### **FIV 1999/27**

*Il Comitato delle Proteste deve*

*ricevere le deposizioni delle parti e dei loro testimoni.*

#### **FIV 2000/19**

*L'omessa descrizione dei fatti ed il mancato approfondimento degli stessi rendono il rinvio al Comitato delle Proteste della regata per il rinnovo dell'udienza.*

#### **FIV 2001/12**

*Rinvio al Comitato delle Proteste della regata causa incompleto accertamento dei fatti.*

#### **FIV 2001/16**

*Una protesta valida non può essere respinta adducendo motivazioni generiche o difficoltà di ricostruzione dei fatti e non senza prima aver esperito una formale istruttoria mediante un appropriato interrogatoria delle parti traendone le conseguenti deduzioni logiche.*

#### **FIV 2001/17**

*Se l'accertamento dei fatti è incompleto la Giuria d'Appello rinvia al Comitato delle Proteste della regata.*

#### **FIV 2004/30**

*Una protesta o una richiesta di riparazione va discussa anche se le barche non erano in regata.*

#### **FIV 2005/06**

*Il Comitato delle Proteste deve aprire un'udienza per tutte le proteste e richieste di riparazione che sono state consegnate alla segreteria regate, a meno che*

*consenta di ritirare la protesta o richiesta di riparazione.*

#### **FIV 2006/08**

*La mancata ricostruzione dell'incidente sottrae alla Giuria d'Appello ogni possibilità di valutare se da parte del Comitato delle Proteste vi sia stata una corretta interpretazione e conseguente applicazione delle regole.*

#### **FIV 2007/03**

*In mancanza dei requisiti della protesta disciplinati dalle regole 63.1, 63.2, 63.3, la protesta è invalida e l'udienza va chiusa. Nel caso di danni o lesioni "evidenti" la barca che intende protestare non ha l'onere di esporre la bandiera rossa né di gridare "protesto", ma deve adoperarsi per informare l'altra barca entro il tempo limite per le proteste.*

#### **FIV 2008/02**

*È tempestiva la manifestazione dell'intenzione di protestare data dopo 15 secondi nella concitazione delle operazioni di partenza.*

#### **FIV 2008/11**

*Una barca che intende protestare deve (shall) informare l'altra barca alla prima ragionevole occasione. L'informazione di cui si tratta è costituita dal grido "Protesto". nel contempo deve essere esposta, visibilmente, una bandiera rossa. I mancati avvertimenti e segnalazioni di cui sopra determinano*

*l'invalidità di una protesta. all'apertura di un'udienza, l'organo istruttore e giudicante deve (shall) decidere se tutti i requisiti per la protesta siano stati rispettati. Se così non fosse la protesta risulterà invalida e l'organo in attività dovrà dichiarare la chiusura dell'udienza iniziata. L'autorità Nazionale può dichiarare l'invalidità di una protesta.*

#### **FIV 2008/19**

*Durante una manifestazione di vela d'altura su più prove consecutive sono ammesse sostituzione di membri di equipaggio compreso l'armatore. Un Comitato di Regata o un Comitato delle Proteste non hanno il diritto di protestare una barca in seguito a un rapporto d'una parte interessata. Se non sono stati rispettati tutti i requisiti richiesti per una protesta questa è invalida e l'udienza deve essere chiusa.*

#### **FIV 2009/05**

*Per liberarsi da un incagliamento o da una collisione con un altro vascello od oggetto, una barca può usare la forza applicata dall'equipaggio dell'una o dell'altra barca. Se una barca può aver commesso un'infrazione ed esegue i giri di penalità in maniera non tempestiva, essa non è soggetta a penalizzazione per i giri compiuti tardivamente, ma rimane soggetta alla penalizzazione prevista per l'infrazione originaria.*

#### **FIV 2012/04**

*Se nel corso di un'udienza il Comitato delle Proteste ottiene notizie che una barca che non è parte della stessa sia coinvolta nell'incidente e possa aver infranto una regola, esso deve interrompere l'udienza e protestare tale barca. La protesta deve essere per iscritto e la barca protestata deve essere informata alla prima ragionevole occasione. Nella nuova udienza si deve trattare la nuova protesta come caso congiunto con la protesta originaria.*

#### **FIV 2012/10**

*Le parti di un'udienza hanno il diritto di essere presenti durante l'audizione di tutte le deposizioni. Un membro del Comitato di Regata o del Comitato delle Proteste può deporre, ma soltanto alla presenza delle parti, le quali hanno la facoltà di interrogarlo.*

#### **FIV 2012/17**

*A tutte le parti di un'udienza va concesso un tempo ragionevole per prepararsi all'udienza. Una parte dell'udienza può chiedere la riapertura non oltre 24 ore dopo essere stata informata della decisione.*

#### **FIV 2013/04**

*Il Comitato delle Proteste deve ascoltare tutte le proteste e le richieste di riparazione che sono state consegnate all'ufficio di regata a meno che consenta di ritirare la protesta o la richiesta di riparazione.*

#### **FIV 2013/12**

*Una decisione in tema di riparazione non deve essere decisa senza udienza. Caso WS 80: senza udienza una barca non può essere penalizzata per non aver compiuto il percorso.*

#### **FIV 2014/08**

*Una barca che non parte, non rispetta le regole 30.2 30.3 o 30.4, non arriva, o che prende una penalizzazione a norma delle regole 44.3(a) o che si ritira, deve essere classificata di conseguenza dal Comitato di Regata, senza udienza.*

#### **FIV 2014/23**

*Se le parti sono presenti e pronte allo svolgimento dell'udienza, non sono necessarie ulteriori formalità e la protesta può essere trattata prontamente ancora prima della scadenza del tempo limite delle proteste.*

#### **FIV 2017/02**

*Se una o più parti dell'udienza di una protesta o di una richiesta e riparazione non si presenta, il Comitato delle Proteste può ugualmente decidere la protesta o richiesta. se la parte era assente per motivi inevitabili il comitato può riaprire l'udienza.*

#### **FIV2018/06**

*La Regola 61.1(a), non costituisce un vuoto formalismo ma anzi la necessaria tutela sostanziale del diritto del protestato sia di operare l'autopenalizzazione ove riconosca*

*di aver infranto una regola, sia quella, comunque, di focalizzare la dinamica del fatto nella sua immediatezza e di individuare eventuali testimoni laddove non ritenga di aver infranto una regola e intenda, quindi, resistere alla protesta.*

#### **FIV 2019/12**

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

### **Regola 64 – Decisioni**

#### **FIV 1998/30**

*La testimonianza di un teste che certamente non poteva ritenersi interessato ad evitare la squalifica al protestato, perché anzi era preceduto all'arrivo e nonostante ciò riferì onestamente quanto aveva visto, dev'essere considerata veritiera e presa in considerazione.*

#### **FIV 2003/16**

*Normalmente se vi è un contatto tra barche in regata almeno una barca Ha violato una regola. la regola 14 non fa distinzione se un contatto abbia causato danno alla barca che doveva tenersi discosta o alla barca che aveva diritto di rotta.*

### **Regola 64.1 – Penalità ed esoneri**

#### **FIV 2009/07**

*Per penalizzare una barca occorre*

*aver accertato che essa ha violato una regola e non “non aver accertato che essa non ha violato una regola”. Una barca che gira la boa del giusto colore, senza curarsi se questa è posizionata prima o dopo di quella col colore attribuito all'altra classe, non infrangere la regola 28.*

#### **FIV 2017/13**

*Il Comitato delle Proteste può applicare una squalifica non scartabile DNE anche se la barca si è ritirata per la violazione commessa.*

#### **FIV2018/09**

*Una barca ha corresponsabilità nel peggioramento del suo punteggio per una penalità subita a causa della sua violazione di una regola; pertanto essa non ha diritto a riparazione anche se è stata indotta all'infrazione da un errato suggerimento di un UdR. Le parti di un'udienza hanno il diritto di essere presenti durante l'audizione di tutte le deposizioni e possono rivolgere domande a ogni persona che fornisce prove. Un provvedimento adottato per concedere riparazione deve essere il più equo possibile.*

#### **FIV2018/10**

*Una barca che è una parte di una udienza di protesta e che ha violato una regola e non è esonerata, deve essere squalificata, a meno che non sia applicabile qualche altra penalizzazione. La Giuria*



*d'Appello può modificare la decisione del CdP.*

## **Regola 64.2 – Decisioni in tema di riparazione**

### **FIV 1995/32-33**

*Percorso trapezoidale le cui boe sono state posizionate inesattamente rispetto alla Istruzioni, si da trarre in inganno alcuni concorrenti dichiarati DNF.*

### **FIV 1995/37**

*Premesso che una delle boe del percorso trapezoidale male ancorata è scaduta di 30-50 metri, e considerato che tale incidente, seguito da un forte calo di vento, possa essere la causa d'un alto numero di concorrenti fuori tempo massimo appare equo concedere riparazione.*

### **FIV 1995/40**

*Riduzione di percorso con l'esposizione della bandiera Blu senza l'esposizione della bandiera S.*

### **FIV 1996/58-60**

*Un battello con la lettera M del C.I.S. può essere utilizzato solo se una boa è scomparsa o si è spostata.*

### **FIV 1998/35**

*La Normativa F.I.V. per l'attività pre-agonistica pone dei limiti inderogabili (la velocità del vento*

*viene indicata nei valori massimi in modo preciso) per effettuare la regata.*

### **FIV 1999/20**

*Il punteggio di una riparazione non può essere più vantaggioso del punteggio che avrebbe avuto se la barca fosse arrivata nella migliore posizione possibile.*

### **FIV 2001/08**

*Il Comitato delle Proteste deve ammettere le prove testimoniali richieste da un concorrente per dimostrare un preteso errore (azione non corretta) del Comitato di Regata che, se accertato, possa aver inciso sulla sua classifica. Dovrà quindi decidere e quantificare la richiesta di riparazione sulla scorta di quanto emerso dalle testimonianze e dai fatti accertati.*

### **FIV 2014/05**

*A meno che non emerga una manifesta illogicità o ingiustizia della decisione o un vizio di procedura, la Giuria d'Appello non ritiene di poter entrare nel merito della determinazione discrezionale della riparazione prescelta dal Comitato delle Proteste.*

### **FIV 2017/07**

*Un'udienza per una protesta o per una richiesta di riparazione deve essere circoscritta allo specifico incidente, azione o omissione. Sebbene una barca possa essere classificata DNF se non arriva nel senso della definizione, non può*

*essere classificata DNF per non aver compiuto il percorso.*

### **Regola 64.3 – Decisioni su proteste concernenti le Regole di Classe**

#### **FIV 2017/12**

*Per la pesatura di una barca della classe Protagonist dovrà essere usata una bilancia dotata di regolare certificato di taratura che dovrà indicare la tolleranza di errore da applicare. All'atto della pesatura delle barche verrà applicato solo la tolleranza che risulta da regolare certificato di taratura della bilancia.*

### **Regola 65 – Comunicazione alle parti e ad altri**

#### **FIV 2017/09**

*Una parte di un'udienza ha diritto in base alla RRS 65.2 di ricevere per iscritto la decisione del Comitato delle Proteste se la richiede in forma scritta non più tardi di sette giorni dopo essere stata informata della decisione. Se non lo fa ovvero lo fa in ritardo si mette in condizione di non poter rispettare i termini per la presentazione dell'appello; detti termini, in base al punto Ri11 della normativa FIV per gli appelli, non devono estendersi oltre 30 giorni dopo l'udienza, anche nel caso in cui il Comitato delle Proteste tardasse a fornire la documentazione richiesta.*

### **Regola 66 – Riapertura di un'udienza**

#### **FIV 1992/25**

*Una volta chiusa l'udienza e dopo la comunicazione della decisione, se viene presentata una richiesta di riapertura dell'udienza per eccepire la tardiva presentazione della protesta, occorre accertare anzitutto se il richiedente sia stato messo preliminarmente in condizione di controllare la protesta e l'ora della sua presentazione, sì da poter eccepire tale difetto prima di dare inizio all'esame della protesta medesima.*

#### **FIV 2007/04**

*Il Comitato delle Proteste può riaprire una udienza quando decide che può avere commesso un errore significativo o quando entro un tempo ragionevole si rendano disponibili nuove significative prove.*

#### **FIV 2012/17**

*A tutte le parti di un'udienza va concesso un tempo ragionevole per prepararsi all'udienza. Una parte dell'udienza può chiedere la riapertura non oltre 24 ore dopo essere stata informata della decisione.*

#### **FIV 2015/10**

*Per consentire al Comitato delle Proteste di riaprire l'udienza, la disponibilità dei nuovi elementi di*

giudizio deve verificarsi entro un tempo ragionevole, vale a dire breve, per la necessità di non lasciare irrisolta troppo a lungo la controversia, dal momento che le competizioni sportive richiedono rapidità e certezza dei risultati. Eventuali nuove e decisive prove non possono essere offerte in grado d'Appello.

#### **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.

### **Regola 69 – Comportamento sconveniente**

#### **FIV 1989/13**

*Il fatto di aggrapparsi ad una barca vicina per impedirgli il sorpasso può concretare una violazione dei principi generali considerati dalla regola fondamentale 2 – Corretto navigare, sia anche la concorrente infrazione alla reg.69 – Comportamento sconveniente.*

*La facoltà di procedere e di giudicare sulle violazioni della reg.69 compete al Comitato di Regata o per le Proteste, in quanto sono in grado di valutare direttamente la situazione e le azioni dei soggetti implicati.*

#### **FIV 1989/25**

*Sono suscettibili di esame e decisione a norma della reg.69 non soltanto le azioni compiute nel corso della competizione vera e propria, ma anche le azioni compiute in genere nell'ambiente della Manifestazione in senso lato.*

*Le decisioni adottate a norma della reg.69 e non riguardanti l'interpretazione delle regole di regata vere e proprie, non sono impugnabili avanti la Giuria d'Appello.*

#### **FIV 2002/25**

*Caso di comportamento sconveniente in regata Match Race. Sarà l'arbitro ad intervenire come indicato nella reg.C8.3c.*

#### **FIV 2004/36**

*Un'azione ai sensi della regola 69 non è una protesta. Un'azione ai sensi della 69 è promossa nei confronti di un concorrente e non di una barca.*

#### **FIV 2011/03**

*Quando il comitato decide che una persona possa aver violato la regola 69.1(a), deve informare prontamente il concorrente per iscritto della presunta condotta scorretta, e del luogo e tempo dell'udienza.*

#### **FIV 2013/11**

*Non è richiesto dalle regole che una protesta di una barca sia scritta di pugno da un componente dell'equipaggio. Avvalersi di consulenze o altri aiuti esterni per*

*redigere e/o consegnare una protesta di una barca non ne inficia la validità e non viola alcuna regola.*

#### **FIV 2014/17**

*È un principio fondamentale di comportamento sportivo che quando il concorrente infrange una regola e si devono eseguire prontamente una penalità, che può essere anche il ritirarsi.*

#### **FIV 2017/17**

*La persona che presenta un esposto di violazione alla RRS 69.1 va ritenuta quale fonte di un rapporto in base al quale il Comitato delle Proteste dovrà decidere se convocare o no un'udienza. Tale persona non può essere ritenuta "parte di un'udienza" perché non è ricompresa tra le definizioni di Parte.*

### **Regola 70 – Appelli e richieste ad una Autorità Nazionale**

#### **FIV 1970/08**

*L'appello non può essere discusso se non è stato giudicato in primo grado.*

#### **FIV 1975/14**

*Non si può presentare appello se privo di un giudizio di primo grado.*

#### **FIV 1984/10**

*Non si può esaminare un appello*

*quando manchi una decisione di primo grado presa in seguito a regolare udienza e redatta nei modi regolamentari*

#### **FIV 1987/11**

*L'accertamento dei fatti compiuto dal Comitato delle Proteste è inappellabile. Se la Giuria d'Appello non è soddisfatta può modificare l'accertamento.*

#### **FIV 1987/18**

*Senza una decisione di primo grado non si può appellare.*

#### **FIV 1988/22**

*Anche se è preferibile che sia il concorrente minorenni a compiere tutto ciò attiene una regata, non si può respingere un atto d'appello che sia sottoscritto dal suo genitore e legale rappresentante a tutti gli effetti.*

#### **FIV 1993/24**

*Una Giuria d'Appello non è competente ad esaminare un caso che non sia stato definito da una formale decisione di primo grado.*

#### **FIV 1995/19**

*La Giuria d'Appello è priva di competenza giurisdizionale se il provvedimento non è stato definito in primo grado da una formale decisione.*

#### **FIV 1997/22**

*La Giuria d'Appello. è priva di competenza giurisdizionale sulle regole delle Classi non riconosciute*

dalla F.I.V.

#### **FIV 1998/46**

*Se una boa scompare e tutte le barche girano la boa di un'altra regata non hanno compiuto il percorso.*

#### **FIV 2000/21**

*L'appello può essere proposto solo avverso l'errata interpretazione di una regola da parte del Comitato delle Proteste o avverso l'interpretazione dei fatti allorché questa sia viziata da errore nella loro logica ricostruzione. Insussistenza nella fattispecie dei suddetti presupposti.*

#### **FIV 2004/01**

*Può venire proposto appello all'autorità Nazionale avverso la decisione di un comitato per le proteste e contro l'interpretazione data dallo stesso ad una regola o contro le procedure seguite.*

#### **FIV 2007/09**

*Un circolo o un'altra organizzazione affidata ad un'autorità Nazionale può chiedere un'interpretazione delle regole, purché non riguardi una protesta o una richiesta di riparazione che possa essere appellata.*

#### **FIV 2009/19**

*La Giuria d'Appello deve accettare l'indagine dei fatti del Comitato delle Proteste, salvo che i fatti non siano adeguati e si manifesti quindi la necessità di acquisire ulteriori*

*fatti*

#### **FIV 2010/11**

*La giuria d'Appello non può entrare nel merito della controversia che forma oggetto di una protesta o di una richiesta di riparazione se prima non esiste una sentenza di primo grado.*

### **Regola 71 – Decisioni dell'Autorità Nazionale**

#### **FIV 1975/12**

*Se il Comitato delle Proteste non provvede alla riapertura d'udienza come disposto dalla Giuria d'Appello può essere incaricata un altro Comitato delle Proteste.*

#### **FIV 1976/13**

*L'obbligo di tagliare la linea di arrivo dalla direzione del lato del percorso non è suscettibile di eccezioni e va rispettato anche se nelle Istruzioni di Regata prescrivono il contrario. La Giuria d'Appello può squalificare una barca che in base ai fatti accertati in primo grado, appare colpevole di un'infrazione.*

#### **FIV 1987/04**

*L'accertamento dei fatti compiuto dal primo giudicante è inappellabile se non appare invalidato da difetti di motivazione, da vizi logici o da errori.*

#### **FIV 1995/19**

*La Giuria d'Appello è priva di*

*competenza giurisdizionale se il provvedimento non è stato definito in primo grado da una formale decisione.*

#### **FIV 2005/19**

*Il mancato o carente accertamento dei fatti sottrae alla Giuria d'Appello ogni possibilità di valutare se da parte del Comitato delle Proteste vi sia stata una corretta interpretazione e conseguente applicazione delle regole.*

#### **FIV 2007/13**

*In mancanza di un compiuto accertamento di fatti, la Giuria d'Appello può rinviare il caso al primo grado per una nuova udienza o decisione.*

### **Regola 75 – Iscrivere ad una regata**

#### **FIV 2014/06**

*Prendere parte ad attività velica con certificato di visita medica scaduto o non idoneo al tipo di attività svolta, costituisce illecito disciplinare punibile a norma del vigente Regolamento di Giustizia Federale. Il certificato medico non può essere esibito agli organi della regata, in quanto ciò che si rileva ai fini della regata è l'accertamento sulla validità ai fini sanitari della tessera.*

### **Regola 77 – Identificazione**

### **sulle vele**

#### **FIV 1995/48**

*È irregolare la richiesta puramente verbale d'essere autorizzato a regatare con una vela nuova priva dei prescritti mezzi di identificazione.*

#### **FIV 2012/03**

*Tranne che nei casi espressamente previsti dalla regola 63.1, una barca non deve essere penalizzata senza udienza.*

### **Regola 78 – Conformità alle regole di Classe - Certificati**

#### **FIV 1972/14**

*La deroga di una Regola di Classe dev'essere portata a conoscenza degli interessati prima delle iscrizioni, cioè nel bando di regata.*

#### **FIV 1974/13**

*Se una barca ha il certificato di stazza scaduto non può regatare.*

#### **FIV 1975/02**

*In caso di mancanza del Certificato di Stazza, la barca può regatare dopo richiesta scritta con l'impegno di presentazione, prima del termine della manifestazione, del Certificato. Se è previsto un Comitato di Regata ed un Comitato per le Proteste, sarà quest'ultimo a discutere e decidere le proteste.*

#### **FIV 1975/09**

*Anche per le vele, che sono parte*

della barca, il certificato di misurazione dev'essere rilasciato prima della regata; esso consiste nel timbro e nella sigla dello stazzatore apposti sulle vele stesse. Poiché possono essere ammesse in regata solamente barche già stazzate, non sono consentiti il controllo e la regolarizzazione delle vele durante o dopo la regata. L'Appendice G – Identificazione sulle vele non può trovare applicazione in fatto di stazzatura delle vele.

## **Regola 84 – Regole vigenti**

### **FIV 2000/05**

*Nelle regate costiere e d'altura i concorrenti sono tenuti a rispettare le disposizioni governative, siano esse segnate o meno nelle Istruzioni di Regata.*

## **Regola 85 – Modifiche alle regole**

### **FIV 1998/34**

*Quando nelle Istruzioni di Regata viene scritta una modifica ad una regola, dev'essere scritta la regola che viene modificata, pena l'invalidità della modifica.*

## **Regola 86 – Modifiche alle Regole di Regata**

### **FIV 1976/13**

*L'obbligo di tagliare la linea di*

*arrivo dalla direzione del lato del percorso non è suscettibile di eccezioni e va rispettato anche se nelle Istruzioni di Regata prescrivono il contrario. La Giuria d'Appello può squalificare una barca che in base ai fatti accertati in primo grado, appare colpevole di un'infrazione.*

### **FIV 1982/21**

*Una barca deve partire nella direzione della 1° boa anche se le Istruzioni di Regata prevedono diversamente.*

### **FIV 1988/15**

*È lecita l'istruzione di Regata che, in deroga alla regola G4, vieta di portare un altro numero velico, pena l'immediata squalifica senza avvertimento. Il fatto d'aver subito una squalifica nella stessa regata. Non toglie il diritto di protestare per altri motivi.*

### **FIV 2002/02**

*Una modifica apportata dalle Istruzioni di Regata ad una regola del Regolamento di Regata WS deve fare specifico riferimento ad essa. In mancanza di modifica è priva di validità ed efficacia.*

### **FIV 2008/10**

*Le Istruzioni di Regata possono modificare una regola del Regolamento a condizione che ciò sia permesso dalla regola 86.1b e che venga citata la regola modificata. In difetto la norma delle Istruzioni di Regata non è applicabile e prevale la regola del*

*regolamento di regata.*

## **Regola 89.2 – Bando di Regata**

### **FIV 1982/04**

*Non si può anticipare la data e l'ora fissata nel Bando di regata fissata per la partenza.*

## **Regola 90.2 – Istruzioni di Regata**

### **FIV 1970/05**

*Sulle Istruzioni verbali non previste prevale il Bando e le Istruzioni di Regata.*

### **FIV 1990/05**

*Le modifiche delle Istruzioni di Regata (nella specie anticipazione dell'ora di partenza) devono essere fatte per iscritto e rese note per tempo. Si possono fare delle modifiche verbali in mare, ma soltanto con la procedura già indicata nelle Istruzioni di Regata.*

### **FIV 2008/04**

*La mancata pubblicazione all'albo dei comunicati dell'elenco delle batterie è motivo di riparazione per il concorrente che ha regatato nella batteria sbagliata. Alle parti devono essere notificati il tempo ed il luogo dell'udienza e va loro concesso un tempo ragionevole per prepararsi all'udienza.*

## **Appendice A – Punteggio**

### **FIV 1993/18**

*In mancanza di indicazioni in tema di punteggio nel Bando o nelle Istruzioni di Regata, e in difetto di una richiesta di riparazione prima dell'inizio della regata, non si può, a regata finita, lamentare che nel redigere la classifica finale sia stato applicato lo scarto della prova peggiore, ciò essendo previsto nel sistema di punteggio minimo dell'appendice A2.1 del Regolamento.*

### **FIV 1994/37**

*Se le Istruzioni di Regata modificano il sistema di punteggio già indicato nel Bando, non è accettabile – perché tardiva – la domanda di riparazione presentata non subito dopo la distribuzione delle Istruzioni, ma dopo la pubblicazione della classifica finale.*

### **FIV 1999/20**

*Il punteggio di una riparazione non può essere più vantaggioso del punteggio che avrebbe avuto se la barca fosse arrivata nella migliore posizione possibile.*

### **FIV 2006/29**

*La regola A8 riporta come risolvere la parità nel punteggio di una serie tra due o più barche.*

### **FIV 2017/07**



*Un'udienza per una protesta o per una richiesta di riparazione deve essere circoscritta allo specifico incidente, azione o omissione. Sebbene una barca possa essere classificata DNF se non arriva nel senso della definizione, non può essere classificata DNF per non aver compiuto il percorso.*

## **Appendice C – Regole del Match Racing**

### **FIV 2002/25**

*Caso di comportamento sconveniente in regata Match Race. Sarà l'arbitro ad intervenire come indicato nella reg.C8.3c.*

## **Appendice G – Identificazione sulle vele**

### **FIV 1975/09**

*Anche per le vele, che sono parte della barca, il certificato di misurazione dev'essere rilasciato prima della regata; esso consiste nel timbro e nella sigla dello stazzatore apposti sulle vele stesse. Poiché possono essere ammesse in regata solamente barche già stazzate, non sono consentiti il controllo e la regolarizzazione delle vele durante o dopo la regata. L'Appendice G – Identificazione sulle vele non può trovare applicazione in fatto di stazzatura delle vele.*

### **FIV 1988/15**

*È lecita l'istruzione di Regata che, in deroga alla regola G4, vieta di portare un altro numero velico, pena l'immediata squalifica senza avvertimento. Il fatto d'aver subito una squalifica nella stessa regata. Non toglie il diritto di protestare per altri motivi.*

### **FIV 2000/01**

*Una barca che partecipa con numero velico diverso da quello scritto nel modulo di iscrizione alla regata, per poter regatare deve chiedere, per iscritto, l'autorizzazione per il cambio del numero velico.*

### **FIV 2012/03**

*Tranne che nei casi espressamente previsti dalla regola 63.1, una barca non deve essere penalizzata senza udienza.*

## **Appendice M – Raccomandazioni ai Comitati delle Proteste**

### **FIV 1994/06**

*La decisione di inammissibilità d'una protesta deve essere presa e comunicata in udienza, e non all'atto della sua presentazione.*

### **FIV 2012/10**

*Le parti di un'udienza hanno il diritto di essere presenti durante*

*l'audizione di tutte le deposizioni. Un membro del Comitato di Regata o del Comitato delle Proteste può deporre, ma soltanto alla presenza delle parti, le quali hanno la facoltà di interrogarlo.*

#### **FIV 2017/17**

*La persona che presenta un esposto di violazione alla RRS 69.1 va ritenuta quale fonte di un rapporto in base al quale il Comitato delle Proteste dovrà decidere se convocare o no un'udienza. Tale persona non può essere ritenuta "parte di un'udienza" perché non è ricompresa tra le definizioni di Parte.*

### **Appendice N – Giurie Internazionali**

#### **FIV 2017/03**

*Una giuria internazionale deve essere nominata rispettando l'Appendice N. Per essere inaffidabile deve rispettare le regole 70.5 e 91(b) che prevedono anche l'autorizzazione da parte dell'Autorità Nazionale quando le sue prescrizioni lo richiedono. Nel caso un incidente durante una regata tra una barca in regata un altro mezzo navigante i preamboli alla parte 2a del regolamento prescrive che la normativa di riferimento sono le NIPAM.*

### **Appendice P – Procedure**

### **speciali per la Regola 42**

#### **FIV 2016/03**

*Le procedure dell'Appendice P non limitano il diritto di un concorrente di presentare protesta per infrazione alla regola 42, purché l'incidente non sia stato già oggetto di penalità combinata con la stessa appendice.*

### **Appendice R – Procedure per appelli**

#### **FIV2018/12**

*Un appellante, mediante l'accettazione della decisione del Comitato delle Proteste, può ritirare un appello prima che sia deciso dalla Giuria d'Appello.*

### **Segnali di Regata**

#### **FIV 1981/03**

*Un segnale previsto dalle Istruzioni di Regata prevale sul segnale del Regolamento.*

#### **FIV 1990/39**

*Obbligo di salvagente a bordo durante la regata. L'accertamento di tale obbligo va fatto possibilmente all'arrivo, e comunque tempestivamente. La presenza del salvagente a bordo è una circostanza di vero fatto, e non involge nessuna questione tecnica che imponga il parere di un*

comitato tecnico qualificato

## **Normative FIV**

### **FIV 1998/35**

*La Normativa F.I.V. per l'attività pre-agonistica pone dei limiti inderogabili (la velocità del vento viene indicata nei valori massimi in modo preciso) per effettuare la regata.*

## **Normativa Appelli**

### **FIV 2016/05**

*È ammissibile un appello presentato dall'armatore della barca, o da qualsiasi persona che alleghi un titolo legittimo per rappresentare la barca di un'udienza, anche se la protesta è stata discussa personalmente dal concorrente presente a bordo al momento dell'incidente. Quando una barca ha avuto lo spazio alla boa di cui aveva diritto non è più esonerata dalla regola 21 per infrazione alla regola 11.*

### **FIV 2017/09**

*Una parte di un'udienza ha diritto in base alla RRS 65.2 di ricevere per iscritto la decisione del Comitato delle Proteste se la richiede in forma scritta non più tardi di sette giorni dopo essere stata informata della decisione. Se non lo fa ovvero lo fa in ritardo si mette in condizione di non poter rispettare i termini per la presentazione dell'appello; detti termini, in base al*

*punto Ri11 della normativa FIV per gli appelli, non devono estendersi oltre 30 giorni dopo l'udienza, anche nel caso in cui il Comitato delle Proteste tardasse a fornire la documentazione richiesta.*

### **FIV2018/01**

*Un appello deve essere inviato non più tardi di quindici giorni dal ricevimento di copia scritta della decisione che si intende appellare. Un appello inviato oltre i termini è dichiarato inammissibile.*

## **Normativa Tesseramento**

### **FIV 1968/02**

*Una barca non può partecipare se il suo equipaggio è senza tessera FIV e neppure protestare.*

### **FIV 2001/07**

*È onere del tesserato di richiedere tempestivamente la tessera al suo Circolo e di ottenere la consegna prima di partecipare ad una regata.*

### **FIV 2006/04**

*È compito del concorrente accertarsi che il proprio Circolo abbia effettuato tempestivamente il proprio tesseramento.*

## **Normativa Vela d'Altura**

### **FIV 2017/05**

*Se ad un controllo di stazza è riscontrata una difformità dai valori*

*espressi nel Certificato di rating che comporta una diminuzione maggiore dello 0,25% del GPH, l'imbarcazione riceverà una penalizzazione del 50% sul piazzamento di tutte le regate disputate, ed il certificato sarà ricalcolato per le prove successive, se questa è parte di una serie, salvo provvedimenti come da successivo art. 38. Lo scostamento non superiore allo 0,25% non produce effetti punitivi, ma il certificato dovrà essere rimesso con i nuovi valori ed il tempo compensato ricalcolato anche per tutte le prove corse, se questa è parte di una serie.*

# SEZIONE 3

## CASI FIV

### **FIV 1961/01**

Regola 11-Sulle stesse mure,  
ingaggiate  
Regola 16-Cambiare rotta

*Se una barca viene sorpassata al vento può modificare la sua rotta e la barca al vento deve tenersi discosta.*

### **SOMMARIO DEI FATTI**

FD I-107 veniva sorpassata al vento da FD I-118. FD I-107 orzava, ma l'FD I-118 non rispondeva all'orzata. Avveniva un lieve contatto senza danni o lesioni.

IL Comitato delle Proteste decideva di squalificare FD-118 per infrazione alla reg.11 e FD I107 per infrazione alla reg.14.

### **DECISIONE**

L'FD I 118, barca al vento, doveva rispondere all'orzata per tenersi discosta come prescritto dalla reg.11. L'appello viene accolto, si conferma la squalifica di FD-118 e l'FD I-107 viene riammesso nell'ordine di arrivo della seconda prova della V regata Internazionale del Sebino.

[Indice](#)

### **FIV 1964/02**

Regola 11- Sulle stesse mure,

ingaggiate

Regola 16-Cambiare rotta

*La protesta che viene decisa in persona del suo Presidente e di altro membro regolarmente nominato, con unanimità del decidere, è valida anche in assenza degli altri componenti il Comitato delle Proteste.*

### **SOMMARIO DEI FATTI**

MARLIN presentava regolare protesta per una regola di rotta, a suo dire infranta, da NAUTA. Il Comitato delle Proteste composta da il Presidente e da un membro respingeva la protesta. Marlin presentava appello.

### **DECISIONE**

Il Comitato delle Proteste esaminò in regolare udienza istruttoria la precisa e circostanziata protesta di MARLIN e la decise in persona del suo Presidente e di altro membro regolarmente reso noto con comunicato 24/9/64; ed essendovi stata unanimità nel decidere, nulla significa il fatto che gli altri membri non risultino aver partecipato alla decisione stessa. L'appello viene respinto.

[Indice](#)

## **FIV 1965/01**

### **Regola 63.3-Diritto di essere presenti**

*Un rappresentante per ciascuna parte dell'udienza ha il diritto di essere presente durante l'audizione di tutte le deposizioni.*

## **SOMMARIO DEI FATTI**

DODO III presentava regolare protesta contro CAPRICCIO per una supposta infrazione alle regole di rotta e veniva squalificato per infrazione alle regole 13, 18.2b. Veniva aperta regolare udienza, ma il testimone di DODO III, atteso per oltre due ore, non si presentava. A decisione presa si venne a conoscenza che il testimone era stato attardato da un incidente stradale. L'appellante chiede l'annullamento della decisione anche perché non gli è stato concesso di presenziare all'udienza.

## **DECISIONE**

Al protestante non fu concesso di presenziare a tutta l'udienza, come indicato dalla reg. 63.3. Per questi motivi la Giuria d'Appello ordina che l'udienza di primo grado venga ripetuta qualora una delle parti ne faccia richiesta all'ente organizzatore della regata, con lettera raccomandata spedita entro trenta giorni dalla comunicazione della presente decisione.

[Indice](#)

## **FIV 1965/03**

### **Regola 32- Riduzione o**

### **annullamento dopo la partenza**

*La riduzione di percorso è legittima anche se non espressamente permessa dalle Istruzioni di regata anche in caso di previsto tempo limite.*

## **SOMMARIO DEI FATTI**

ZEFIRO presentava protesta chiedendo l'annullamento della regata perché il Comitato di Regata ha ridotto il percorso senza che tale riduzione fosse prevista dalle Istruzioni di Regata. Il Comitato delle Proteste decise di non entrare in merito perché quanto contenuto nella protesta non era di sua competenza. ZEFIRO presentava appello.

## **DECISIONE**

Qualora nelle Istruzioni di Regata non sia espressamente previsto che non verranno effettuate riduzioni di percorso, il Comitato di Regata può sempre decidere di ridurre il percorso in applicazione di quanto genericamente disposto dalla reg.32. L'appello viene respinto.

[Indice](#)

## **FIV 1966/06**

### **Regola 10-Su mure opposte Regola 22-Errori di partenza**

*Una barca che naviga in direzione del lato di pre-partenza della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti dopo il suo segnale di partenza per partire o per adempiere alla regola 30.1 deve tenersi discosta da una barca che non stia facendo altrettanto, fino a*

*quando non sarà completamente nella parte di pre-partenza.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Circa 5 secondi prima della partenza la barca A procedeva mure a dritta lungo la linea di partenza, ma fuori di essa sul lato del percorso. La barca B, mure a sinistra navigava all'interno della linea e veniva in collisione con la barca B. Immediatamente dopo la collisione veniva data la partenza e la barca B, richiamata rientrava e partiva regolarmente. Il Comitato delle Proteste richiedeva alla Giuria d'Appello di voler analizzare il caso e di dare il suo parere.

#### PARERE

Fino al momento della partenza la barca A, mure a dritta, aveva diritto di rotta. Solamente dopo il segnale di partenza, nel rientrare la barca B perdeva il suo diritto di rotta.

[Indice](#)

#### FIV 1967/04

[Regola 61.2-Contenuto ella protesta](#)

*Anche se nel modulo di protesta la regola infranta scritta dal protestante è errata, la protesta è valida.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

ALCOR protestava ma la sua protesta veniva respinta senza esame dal Comitato delle Proteste perché il protestante aveva indicato la regola infranta errata. ALCOR presentava appello.

#### DECISIONE

Spetta al giudicante di scegliere la norma da applicarsi senza tener conto se eventualmente il protestante ha errato nella indicazione di detta norma. L'appello è fondato e viene accolto. Viene rimesso l'esame della protesta al Comitato delle Proteste della regata.

[Indice](#)

#### FIV 1967/07

[Regola 50.2-Tangoni di spinnaker; Aste fuori bordo](#)

*Si può usare un solo tangone o asta fuoribordo alla volta, tranne quando si fa un'abbattuta. Quand'è in uso esso deve essere fissato all'albero più a prua*

#### SOMMARIO DEI FATTI

ALBATROS presenta regolare protesta contro KITULLA che ha usato un tangone di fortuna tenendolo in mano, anziché fissarlo all'albero. KITULLA viene squalificata e presenta regolare appello.

#### DECISIONE

L'appello viene respinto. Un tangone non può essere tenuto in mano se non per il ristretto periodo di tempo necessario ad una manovra; perché, in caso contrario, ne conseguirebbe una arbitraria modifica della sistemazione di una vela (e, pertanto della prescritta attrezzatura), sistemazione condizionata all'esigenza che il tangone lavori stando fissato od appoggiato

all'albero.

[Indice](#)

## **FIV 1968/02**

**Normativa Tesseramento**

**Regola 60: Diritto di protestare**

*Una barca non può partecipare se il suo equipaggio è senza tessera FIV e neppure protestare.*

### **SOMMARIO DEI FATTI**

A seguito della protesta della barca PERGIU II il Comitato delle Proteste ha considerato non partente nella 2° e 3° prova MARY ritenuto colpevole di avere, nel corso della regata, cambiato il suo prodiere con altra persona non iscritta ad una società FIV della III zona. La barca MARY presenta regolare appello asserendo di aver dovuto effettuare il cambio per motivi di forza maggiore ed avere informato il Comitato delle Proteste senza ricevere opposizione.

### **DECISIONE**

Il protestante della barca PERGIU II non è risultato tesserato FIV. Ne deriva che il protestante non poteva partecipare alla regata e, men che meno protestare. Da ciò deriva che tutto il procedimento è irrimediabilmente affetto da nullità fin dall'origine. Ed inoltre non risulta provata l'esistenza dell'obbligatorietà di essere iscritti ad una società della XIII zona FIV. Per questi motivi, la Giuria d'Appello dichiara la nullità dell'intero procedimento di prima istanza, disponendo che MARY sia

classificata nella regata di cui trattasi e ordina che la barca PERGIU III sia cancellato dall'elenco concorrenti.

[Indice](#)

## **FIV 1968/04**

**Regola 78: Conformità alle regole di classe, certificati**

*L'errore riscontrato, in un secondo tempo, in un certificato provvisorio di stazza da parte dello stazzatore che l'ha emesso, deve essere preso in considerazione per il calcolo del tempo compensato, anche se il rating errato è stato esposto prima della regata.*

*Il certificato di stazza definitivo può essere invalidato o modificato solamente dall'Autorità che l'ha rilasciato.*

### **SOMMARIO DEI FATTI**

Dopo l'arrivo della regata e dopo la pubblicazione della classifica, lo stazzatore che aveva rilasciato il certificato di stazza provvisorio, comunicava al Comitato delle Proteste di aver riscontrato un errore nello sviluppo dei suoi conteggi, ragion per cui il rating della barca doveva modificarsi. Il Comitato delle Proteste prendeva in considerazione un tanto e modificava la classifica conseguentemente, passando il SAMURAI al secondo posto. SAMURAI protestava adducendo che il rating era già stato esposto all'albo prima della partenza, tanto più che tale rating nel frattempo veniva confermato dal certificato definitivo emesso dalla FIV. Il



Comitato delle Proteste respingeva la protesta

#### DECISIONE

L'appello è fondato e va accolto per i seguenti motivi: Il certificato provvisorio poteva essere sconfessato da chi lo aveva emesso, ma solo fino al momento dell'emissione del certificato definitivo. Il certificato definitivo era stato emesso addirittura prima dell'inizio della regata in questione, anche se materialmente la consegna del documento era avvenuta dopo. Nella regata vigevano le norme del RORC, tra cui la disposizione speciale n°6 che imponeva di esporre prima della partenza la stazza ed il fattore di correzione tempo di tutti i concorrenti, e dichiara che i dati così esposti al momento della partenza sono quelli che serviranno al calcolo del tempo corretto, e sono definitivi per quella regata. Un documento ufficiale può essere invalidato o modificato solo dall'autorità che l'ha rilasciato, in questo caso la FIV. La Giuria d'Appello accoglie l'appello e, in totale riforma dell'impugnata decisione, ordina che la barca SAMURAI venga classificato nella regata in base al rating del suo certificato di stazza d'allora.

[Indice](#)

#### FIV 1968/07

##### [Regola 10 – Su mure opposte](#)

*Non è necessaria la collisione per infrangere la reg.10. In caso di dubbio il mure a dritta dev'essere favorito.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

FLASH protestava SIGUELA per infrazione alla regola 10 con avvenuta collisione. Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta perché non in grado di ricostruire con sufficiente esattezza l'incidente. FLASH presentava appello.

#### DECISIONE

Fermo restando che l'accertamento dei fatti esperito dal Comitato delle Proteste resta definitivo, l'appello va accolto perché il Comitato delle Proteste non ha esaminato il caso in questione alla particolare luce della regola 10, che è una regola basilare che dà assoluta ed inderogabile precedenza alla barca mure a dritta. Le due barche erano su mure diverse, vi fu incontro di rotte con rischio di collisione.

L'incompleto accertamento delle modalità dell'incidente deve tornare a sfavore della barca mure a sinistra. Non può esserci differenza se c'è stata o meno collisione, dato che tale circostanza non è affatto necessaria per la violazione della regola 10. L'appello viene accolto, la decisione riformata con la squalifica si SIGUELA.

[Indice](#)

#### FIV 1969/07

##### [Regola 41 – Aiuto esterno](#)

*Se un concorrente rovesciandosi fruisce dell'aiuto di terze persone, non v'è ragione per non applicare la reg.41(se non risulta che tale aiuto sia stato dato contro la sua*

*volontà, o a sua insaputa)*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Durante la regata una barca WIND, a causa di una raffica, scuffiava. Mentre il suo timoniere era in acqua, si avvicinava un gommone e la persona a bordo, dopo aver afferrato l'albero, riusciva a raddrizzare la barca. Il Comitato delle Proteste, venuta a conoscenza, la protestava e la squalificava. WIND presentava appello affermando che l'aiuto non fu da lui richiesto.

#### DECISIONE

Poiché l'auto da terzi v'è stato e poiché è tutt'altro che certo che esso sia stato dato contro la volontà del concorrente o a sua insaputa, la Giuria d'Appello conferma la decisione appellata.

[Indice](#)

#### FIV 1969/13

[Regola 2 – Corretto navigare](#)

[Regola 41 – Aiuto esterno](#)

*Una barca che guadagni un posto perché deliberatamente favorito da un'altra barca non è colpevole della violazione della regola 41 se non vi è intesa tra i due o se, trattandosi di aiuto non materiale. La barca aiutata non ha potuto sottrarsi ad esso; e per farlo constatare non ha l'obbligo di presentare protesta contro la barca che lo ha favorito.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

In prossimità della linea di arrivo OH CALCUTTA mollava le scotte,

attendeva di essere raggiunto e sorpassato dalla barca MERCURIO che passava il traguardo in seconda posizione. Il Comitato delle Proteste squalificava entrambi per violazione della regola fondamentale 2: corretto navigare. Contro tale decisione MERCURIO presentava appello.

#### DECISIONE

Il Comitato delle Proteste ha escluso una preventiva intesa tra i due timonieri. La barca aiutata non aveva l'obbligo di protestare contro la barca che gli porgeva l'aiuto non richiesto. Per tali motivi l'appello viene accolto e la squalifica a MERCURIO viene annullata.

[Indice](#)

#### FIV 1970/05

[Regola 90.2 - Istruzioni di Regata](#)

*Sulle Istruzioni verbali non previste prevale il Bando e le Istruzioni di Regata.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Al Briefing del giorno prima della regata il Presidente del Comitato delle Proteste, quando non erano ancora state distribuite le Istruzioni di Regata, comunicava verbalmente ai concorrenti che la partenza della prima prova della giornata successiva veniva posticipata di 30 minuti, cioè alle 16.00. Il giorno dopo venivano distribuite le Istruzioni di Regata con partenza fissata alle 15.30. FOLGORE non aveva fatto in tempo a partecipare alla regata partita alle 15.30.

L'annullamento della regata, chiesto da FOLGORE, è stato respinto dal Comitato delle Proteste della regata con la motivazione che sia nel Bando che nelle Istruzioni di Regata risultava corretta l'ora della partenza. Contro tale decisione FOLGORE presentava appello.

#### DECISIONE

Le istruzioni verbali a terra sono vietate (reg.90.2a) e ad esse si può ricorrere solo in casi eccezionali e solo quando non sia possibile ricorrere ad altro mezzo. Le modifiche verbali possono essere fatte solamente in acqua e soltanto se tale procedura è stabilita dalle Istruzioni di Regata (reg.90.2b). In questo caso si applica la reg.90.2° perché al momento del Briefing le Istruzioni di Regata non erano ancora state pubblicate. La comunicazione verbale fatta a tutti i concorrenti doveva apparire superata dalle Istruzioni di Regata distribuite il giorno seguente. Per questi motivi la Giuria d'Appello FIV respinge l'appello.

[Indice](#)

#### FIV 1970/07

**Regola 32 – Riduzione o annullamento dopo la partenza**

*L'annullamento della regata non deve tornare a danno di quelli arrivati regolarmente.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Richiesta di parere da parte della Fraglia della Vela di Peschiera del

Garda. Al tramonto del sole, il Comitato di Regata annullava la regata Classe Flying Junior dopo l'arrivo dei primi.

#### PARERE

Una barca che è arrivata ha acquisito quel diritto alla classifica che compete a chi abbia soddisfatta la condizione prescritta dal Bando e dalle Istruzioni di Regata, cioè quella di compiere e di finire un dato percorso nel rispetto di determinate regole di regata. Per tale ragione un annullamento deciso dopo l'avvenuto regolare arrivo di una barca non può annullare il suo diritto alla classifica. In questo caso si sarebbe dovuto tener conto dell'ordine di arrivo delle barche che avevano già finito la regata, e classificarli di conseguenza. Sarebbe stato giusto classificare ex equo tutte le altre barche attribuendo loro un punteggio di parità o un punteggio dei ritirati.

[Indice](#)

#### FIV 1970/08

**Regola 70.1 – Appelli e richieste ad una autorità nazionale**

*L'appello non può essere discusso se non è stato giudicato in primo grado.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

L'appello viene presentato perché la prova è stata annullata dopo che 9 barche erano arrivate.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello può esprimere il suo parere nei confronti di decisioni prese da Comitati di Regata a seguito di una regolare protesta. Per questi motivi la Giuria d'Appello FIV dichiara inammissibile l'appello.

[Indice](#)

#### **FIV 1970/11**

##### **Regola 30.1 – Regola della bandiera India**

*Chi è OCS con partenza con la bandiera India e ritorna girando uno degli estremi, non deve effettuare un giro di penalità.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

La barca ANDY CAPP, durante il minuto precedente il segnale di partenza, si trovava al di là del prolungamento della linea. Al segnale di partenza girava all'esterno di una delle due boe limite, dopo di che partiva regolarmente. Il Comitato delle Proteste la squalificava, perché a suo parere, avrebbe dovuto compiere, dopo il segnale di partenza, un giro completo della boa e partire regolarmente.

#### **DECISIONE**

Nelle Istruzioni di Regata non stava scritto nessuna ulteriore penalità per le barche che infrangevano la regola della bandiera India. La reg.30.1 non prescrive l'obbligo di un giro di penalità per una barca che infrange la regola della bandiera India, ma solamente l'obbligo di attraversare un prolungamento verso il lato di pre-partenza prima di partire. La

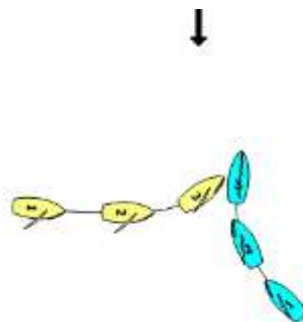
Giuria d'Appello accoglie l'appello, annulla la squalifica ed ordina che la barca ANDY CAP venga classificata.

[Indice](#)

#### **FIV 1972/04**

##### **Regola 10 – Su mure opposte Regola 16.1 – Cambiare rotta**

*Una barca che, per paura di una possibile collisione, inizia a modificare la propria rotta con troppo anticipo ad eccessiva distanza dalla barca obbligata a tenersi discosta infrange la reg.16.*



#### **SOMMARIO DEI FATTI**

GROG (celeste) procedeva mure a dritta di bolina in rotta di collisione con HARAMBEE (gialla) mure a sinistra. A tre lunghezze, GROG orzava ed iniziava la virata. HARAMBEE orzava rapidamente e colpiva GROG sulla fiancata provocando una falla. Il Comitato delle Proteste squalificava GROG per infrazione alla reg.10 e HARAMBEE per infrazione alla reg.16. HARAMBEE presentava

appello.

#### DECISIONE

Il GROG iniziò ad orzare quando si trovava ad almeno tre lunghezze da HARAMBEE, cioè ad una distanza alla quale una barca, facilmente manovrabile come un Flying Junior, può ancora tenersi discosta. La barca GROG ha infranto la reg.16.1. Per questi motivi l'appello è accolto, GROG viene squalificato per violazione della reg.16.1 e HARAMBEE va classificato.

[Indice](#)

#### FIV 1972/14

[Regola 78 – Conformità alle Regole di Classe; Certificati](#)

*La deroga di una Regola di Classe dev'essere portata a conoscenza degli interessati prima delle iscrizioni, cioè nel bando di regata.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Alle ore 11 del primo giorno di regata della classe Vaurien veniva affisso un comunicato che vietava l'uso dello spinnaker. La barca NONCEC che usò lo spinnaker, venne squalificato da entrambe le due prove. L'Asvaurin italiana aveva deciso, per l'anno 1972, di ammettere l'uso dello spinnaker in tutte le regate nazionali. E lasciava la possibilità ai Circoli Organizzatori di indire regate senza lo spinnaker previa comunicazione sul Bando di regata. NORTEC presentava appello sostenendo che nel bando non stava scritto alcuna restrizione sull'uso

dello spinnaker.

#### DECISIONE

Il divieto dell'uso dello spinnaker doveva essere messa nel Bando. La norma dell'Asvaurien valeva come Regola di Classe. L'appello è accolto è NORTEC va rimesso in classifica.

[Indice](#)

#### FIV 1972/16

[Definizione di arrivo](#)  
[Regola 28.1 – Compimento del percorso](#)

*Una barca che sia arrivata come da definizione, non occorre che attraversi completamente la linea e può allontanarsi nell'una o nell'altra direzione senza ostacolare le altre barche ancora in regata.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

La barca TORO dopo aver tagliato la linea di arrivo, ritornava indietro ripassando la linea di arrivo. Il Comitato delle Proteste di regata la squalificava. La barca TORO presentava regolare appello.

#### DECISIONE

L'appello viene accolto. Non essendo nelle Istruzioni di Regata nessuna norma che ponesse un divieto in proposito, l'attuale appellante non ha commesso alcuna infrazione. Dopo essere arrivata non è necessario che una barca attraversi completamente la linea.

[Indice](#)

#### FIV 1973/07

### **Regola 61.3 – Tempo limite per la protesta**

*Non è lecito rifiutare di ricevere una protesta motivando che la stessa sarebbe fuori termine.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

L'appellante al momento di presentare la protesta non trovava nessuno nella segreteria del Circolo Organizzatore a riceverla. Si recava quindi al vicino ristorante dove stavano in quel momento i membri del Comitato delle Proteste. Il Comitato delle Proteste non volle ricevere la protesta dichiarando che era fuori termine. Veniva quindi presentato appello.

#### **DECISIONE**

Il Comitato delle Proteste ha agito ingiustamente rifiutando non di prendere in esame ma addirittura di ricevere la protesta in questione. Viene autorizzato l'appellante a ripresentare la protesta entro 10 giorni dalla comunicazione della presente decisione inviandola al Circolo organizzatore, il quale provvederà entro 30 giorni a convocare il Comitato delle Proteste di regata ed il protestante.

[Indice](#)

#### **FIV 1974/13**

##### **Regola 78 – Conformità alle Regole di Classe - Certificati**

*Se una barca ha il certificato di stazza scaduto non può regatare.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

In occasione della protesta di

ULIXES III contro GISELLA il Comitato delle Proteste constatava che il certificato di stazza di GISELLA (accettato all'iscrizione dal Comitato Organizzatore) non era stato aggiornato e la squalificava. Contro tale squalifica GISELLA ha presentato appello.

#### **DECISIONE**

Il Comitato Organizzatore accettò il Certificato di stazza ed ammise GISELLA alla regata. Però tale accettazione non dava validità al Certificato di Stazza e per negligenza o per errore era stata iscritta con un Certificato invalido. L'appello viene respinto ed in parziale riforma dell'appellata decisione GISELLA dev'essere considerata non partecipante alla regata.

[Indice](#)

#### **FIV 1975/01**

##### **Regola 28 – Compimento del percorso**

*Anche se molte barche hanno compiuto il percorso errato, vanno penalizzate.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Take it Easy presentava regolare protesta contro cinque barche per mancato compimento del percorso. Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta argomentando che solamente due su trenta barche avevano compiuto il percorso regolarmente. Le altre avevano saltato una boa, e si sarebbero dovuto squalificare tutte 28. La protesta veniva respinta anche perché il

protestante non aveva subito alcun danno. Take it Easy presentava appello contro tale decisione.

#### DECISIONE

Anche se quasi tutti i concorrenti hanno violato una regola, non per questo è lecito trascurare questa violazione e classificarli. L'appello viene accolto e squalificate le barche protestate.

[Indice](#)

#### FIV 1975/02

##### [Regola 78 – Conformità alle Regole di Classe - Certificati](#)

*In caso di mancanza del Certificato di Stazza, la barca può regatare dopo richiesta scritta con l'impegno di presentazione, prima del termine della manifestazione, del Certificato. Se è previsto un Comitato di Regata ed un Comitato per le Proteste, sarà quest'ultimo a discutere e decidere le proteste.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Il Comitato di Regata esponeva un comunicato dopo la quinta prova nel quale escludeva dalla classifica della regata la barca FORMULA considerandola non partita perché non aveva consegnato il Certificato di Stazza prima della partenza della quinta prova come da richiesta formalizzata con un precedente comunicato. FORMULA presentava richiesta di riparazione. Pur essendo presente il Comitato delle Proteste, il Comitato di Regata esaminava la richiesta di riparazione e la respingeva. Il giorno seguente

FORMULA presentava il suo Certificato di Stazza di cui ne era in possesso prima dell'inizio della prima regata. FORMULA non veniva messa in classifica e presentava regolare appello.

#### DECISIONE

La decisione impugnata che ha respinto la protesta va dichiarata nulla in quanto fu presa dal Comitato di Regata, vale a dire da un organo incompetente ad esaminare e decidere una protesta qualora in una regata sia istituita anche un Comitato delle Proteste. FORMULA già prima della regata era in possesso di un certificato valido Il certificato venne presentato il giorno dopo la squalifica. Quando viene richiesto un certificato valido e, non può essere presentato prima di essere in regata, la barca può regatare purché presenti una dichiarazione scritta che un certificato valido esiste. La barca dovrà presentare il certificato valido entro la fine della manifestazione. Per queste motivi l'appello viene accolto e dichiarata nulla la decisione del Comitato di Regata. FORMULA va rimessa in classifica.

[Indice](#)

#### FIV 1975/09

##### [Regola 78 – Conformità alle Regole di Classe - Certificati](#) [Regola G4 – Identificazione sulle vele - Ammonizione e penalità](#)

*Anche per le vele, che sono parte della barca, il certificato di misurazione dev'essere rilasciato prima della regata; esso consiste*

*nel timbro e nella sigla dello stazzatore apposti sulle vele stesse. Poiché possono essere ammesse in regata solamente barche già stazzate, non sono consentiti il controllo e la regolarizzazione delle vele durante o dopo la regata. L'Appendice G – Identificazione sulle vele non può trovare applicazione in fatto di stazzatura delle vele.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Nella regata per barche della classe 470, I 1855 presentava protesta contro 17 barche per aver partecipato alle prime due prove senza i regolari timbri sulle vele. Il Comitato delle Proteste dopo aver sentito il parere dello stazzatore applicava la reg. G4 che prevede un'ammonizione ed il tempo per mettersi in regola. I 1855 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Il Regolamento di Classe 470 fa obbligo di regatare con vele stazzate e timbrate da uno stazzatore nella prossimità della penna. L'appello viene accolto e squalificate tutte le 17 barche protestate per violazione della reg.78.

[Indice](#)

#### **FIV 1975/12**

##### **Regola 71.2 – Decisioni dell'autorità Nazionale**

*Se il Comitato delle Proteste non provvede alla riapertura d'udienza come disposto dalla Giuria d'Appello può essere incaricata un altro Comitato delle Proteste.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

A seguito di due regolare proteste congiunte, la barca SPAZZED veniva squalificata. La Giuria d'Appello accoglieva l'appello presentato da SPAZZED e rimetteva al Comitato delle Proteste perché riesaminasse la protesta. Dopo quasi un anno, il Presidente della competente Zona F.I.V. comunicava che alla convocazione delle parti, si era presentato solamente il protestante con assenza ingiustificata del Comitato delle Proteste.

#### **DECISIONE**

Demanda al Presidente della competente Zona F.I.V. di comporre un nuovo Comitato delle Proteste che dovrà a sua volta convocare le parti, esaminare e decidere sulle due proteste in questione.

[Indice](#)

#### **FIV 1975/14**

##### **Regola 70 - Appelli**

*Non si può presentare appello se privo di un giudizio di primo grado.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Il giorno dopo la regata, ALNAIR III chiedeva al Comitato delle Proteste la copia ufficiale della classifica completa con l'ora di partenza e di arrivo di ogni concorrente perché riteneva di essere stato danneggiato dall'errato calcolo della lunghezza del percorso. Presentava quindi appello chiedendo l'annullamento della regata.



## DECISIONE

L'appello non può essere accolto perché la Giuria d'Appello può decidere soltanto quale giudice di secondo grado. ALNAIR II non ha presentato nessuna protesta e pertanto, mancando una decisione di primo grado, il suo appello dev'essere dichiarato improcedibile.

[Indice](#)

## FIV 1975/15

**Regola 19 - Disposizioni speciali I.O.R (1975)**

*La mancata esposizione del segnale della classe comporta una penalizzazione.*

## SOMMARIO DEI FATTI

ELEA presentava protesta contro KISMET perché aveva regatato esponendo la bandiera nazionale e non quella di Classe. Tale fatto lo faceva riconoscere come un diportista e non come un partecipante alla regata. Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta rilevando che era stato reso noto l'elenco dei regatanti. ELEA presentava appello contro tale decisione.

## DECISIONE

La reg.19 delle Disposizioni Speciali I.O.R. che vigevano in quella regata specificavano che quale distintivo di ciascuna delle sei classi doveva essere esposto in regata il pennello numerico del C.I. Segnali e sostituito dalla bandiera nazionale dopo l'arrivo o in caso di abbandono. L'appello viene accolto e, in totale riforma dell'appellata decisione,

KISMET viene penalizzata con l'aumento del 5% del suo tempo reale.

[Indice](#)

## FIV 1975/17

**Regola 61.1a – Requisiti di una protesta-informare il protestato**

*Ritirarsi subito dopo l'incidente, non esonera dall'esposizione della bandiera di protesta, pena l'inammissibilità.*

## SOMMARIO DEI FATTI

ASTRAL protestava, con unico modulo, due barche per infrazione ad una regola di rotta. Non esponeva la bandiera rossa di protesta e si ritirava. Il Comitato delle Proteste, dopo avere constatato che non era stata esposta la bandiera di protesta e che la barca protestata si era ritirata, respingeva la protesta

## DECISIONE

La mancata esposizione della bandiera di protesta concretava una violazione alla reg.61.1. Il ritiro di ASTRAL subito dopo i due incidenti oggetto della sua protesta non era circostanza che poteva esonerarlo dall' esporre la prescritta bandiera. In parziale riforma della decisione impugnata la protesta presentata da ASTRAL viene dichiarata inammissibile.

[Indice](#)

## FIV 1976/13

**Definizione d'Arrivo  
Regola 62.1a - Riparazione  
Regola 71.3 – Decisioni di**

un'Autorità Nazionale  
Regola 86.1(a) – Modifica alle  
Regole di Regata

*L'obbligo di tagliare la linea di arrivo dalla direzione del lato del percorso non è suscettibile di eccezioni e va rispettato anche se nelle Istruzioni di Regata prescrivono il contrario. La Giuria d'Appello può squalificare una barca che in base ai fatti accertati in primo grado, appare colpevole di un'infrazione.*



#### SOMMARIO DEI FATTI

Nelle Istruzioni di Regata stava scritto che la linea di arrivo era tra una boa ed un'asta a terra. La boa andava lasciata alla dritta. La boa, originariamente nella posizione 1, a causa della forte corrente, era scarrocciata fino alla posizione 2. STICCHIO IV (barca gialla) aveva tagliato la linea di arrivo lasciando a sinistra la boa di arrivo e non veniva messa in classifica, mentre tante altre barche lasciavano la boa alla dritta e venivano classificate arrivate. STICCHIO IV presentava regolare richiesta di riparazione che veniva respinta dal Comitato delle Proteste

perché lo spostamento della boa non rientrava nell'ipotesi prevista dalla reg.62.1a (azione o omissione del Comitato di Regata). STICCHIO VI ha presentato regolare appello contro tale decisione.

#### DECISIONE

Poiché le definizioni prevalgono su qualsiasi altra prescrizione, STICCHIO IV è arrivata come da definizione di arrivo. Tutti gli altri concorrenti che hanno lasciato la boa alla dritta non sono arrivati. Per tali motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello di STICCHIO IV ed ordina il suo inserimento in classifica; vista la reg.71.3, a squalifica tutte le altre barche per violazione della Definizione di arrivo demandando al Comitato delle Proteste di individuare i colpevoli di tale infrazione e di rifare conseguentemente la classifica.

[Indice](#)

#### FIV 1977/01

##### Regola 62 - Riparazione

*La regata va annullata se un arrivo è preso da estranei e ci sono discordanze.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Mancando all'arrivo della Classe I.O.R. qualcuno che prendesse gli arrivi, la classifica veniva compilata in base ai tempi d'arrivo dichiarati da due persone presenti su due barche partecipanti. Le lievi discordanze non avevano modificato l'ordine di arrivo in tempo reale, né in tempo corretto. METEWA presentava

riparazione chiedendo l'annullamento della regata.

#### DECISIONE

La circostanza che lievi discordanze non hanno influenzato la classifica non può essere accolta a giustificazione di una mancanza che la Giuria d'Appello giudica molto grave. Per questi motivi l'appello viene accolto e la regata in questione viene dichiarata nulla.

[Indice](#)

#### FIV 1977/02

##### Regola 62 - Riparazione

*Una richiesta di riparazione, presentata al Comitato delle Proteste non in forma di protesta, non è presa in considerazione.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Dopo l'ultima prova del Campionato della Classe I.O.R BES inviava una lettera al Comitato delle Proteste nella quale aveva avuto la conferma che la barca COMETA aveva un rating di 21.7 e non di 21.5. Per tale motivo chiedeva cortesemente di provvedere ad un controllo. Il Comitato delle Proteste del Campionato, constatando che la richiesta inviata dal BES era stata presentata ben con 8 giorni di ritardo, decideva di convalidare la classifica. BES ha presentato appello con la richiesta del riesame della protesta da lui presentata.

#### DECISIONE

La lettera inviata dal BES non aveva le caratteristiche di una vera e propria

protesta, ma appare piuttosto una garbata richiesta di chiarimenti, di controlli e di revisione amichevole della classifica. Per tali motivi la Giuria d'Appello dichiara inammissibile l'appello.

[Indice](#)

#### FIV 1977/07

##### Regola 32 – Riduzione o annullamento della regata

*È doveroso interrompere la regata se la linea di partenza è eccessivamente stretta.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Dopo il segnale di partenza SLAM, classe I.O.R., toccava una boa di partenza. A causa di ciò, veniva poi convocata dal Comitato delle Proteste e penalizzata. SLAM ha presentato appello: la linea era troppo stretta (80 metri per 19 partenti) e non c'è stata una protesta da parte del Comitato delle Proteste.

#### DECISIONE

La mancanza di una protesta da parte del Comitato delle Proteste non è di impedimento ad un riesame della questione in seconda istanza. Invero, il Comitato delle Proteste di regata ha convocato davanti a sé lo SLAM, gli ha contestata l'infrazione, e quindi presa una decisione, quella di penalizzarlo. Il fatto che dalla sua decisione non abbia poi stesa la dovuta motivazione è una mancanza che non deve andare a scapito dell'appellante. Il paragrafo 7(d)(ii) della Organization of Principal Events edito dall'I.Y.R.U. prescrive

che la linea di partenza dev'essere lunga non meno del 125% della somma della lunghezza delle barche iscritte. Una lunghezza di 80 metri per 19 barche era talmente scarsa da provocare inevitabilmente delle irregolarità. Ed inoltre la quasi totale mancanza di vento (1-2 nodi) rendeva alquanto difficile governare le imbarcazioni che venivano sospinte verso le boe delimitanti la linea. Il Comitato di Regata avrebbe dovuto interrompere la regata. Per questi motivi la Giuria d'Appello annulla la regata in questione.

[Indice](#)

#### **FIV 1979/14**

[Regola 48 – Segnali da nebbia e luci](#)

[Norme per Prevenire gli Abbordi in Mare](#)

*L'esposizione dei fanali di via di portata minore di quella prescritta concreta una violazione alla regola 48.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

MARMAU presentava protesta contro BOZAMBO riferendo che l'aveva incontrato nelle ore notturne privo di luci regolamentari. Il Comitato delle Proteste accertava che BOZAMBO aveva navigato con i fanali accesi, anche se emittenti luce debole e respingeva la protesta. MARMAU presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Le Norme Internazionali per Prevenire gli Abbordi in Mare

prescrivono che le luci laterali e di coronamento abbiano una portata e visibilità non inferiore rispettivamente a 1 e 2 miglia. Per questi motivi la Giuria d'Appello penalizza BOZAMBO con l'aumento del 5% del suo tempo reale nella regata in questione.

[Indice](#)

#### **FIV 1979/17**

[Regola 63.1 – Requisiti di un'udienza](#)

*Un Comitato delle Proteste non può penalizzare una barca sulla base del rapporto di uno stazzone senza udienza.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

A seguito di un controllo effettuato dopo la prima prova, la Commissione di Stazza presentava un rapporto al Comitato delle Proteste in cui si constatava che la barca I 1007 classe F.D. aveva violato due punti delle regole di classe. Visto un tanto il Comitato delle Proteste la squalificava e la toglieva dall'ordine di arrivo. Contro tale decisione I 1007 presentava appello.

#### **DECISIONE**

Né la barca interessata ha presentato una richiesta di riparazione, né il Comitato delle Proteste ha aperto d'ufficio un procedimento prima di decidere, ma si è limitata a squalificare I 1007 senza disporre udienza. L'appello è inammissibile, perché la Giuria d'Appello può giudicare in seconda istanza; vale a dire può riesaminare soltanto quello

che è stato oggetto di un formale giudizio di prima istanza chiuso con una vera e propria decisione.

### **FIV 1981/03**

#### **Segnali di Regata**

*Un segnale previsto dalle Istruzioni di Regata prevale sul segnale del Regolamento.*

### **SOMMARIO DEI FATTI**

Sulle Istruzioni di Regata stava scritto che la partenza che la partenza non sarebbe stata data prima dei 45 minuti dall'ammaina dell'intelligenza a terra. La barca del Comitato di Regata era passata davanti al parco barche Finn con l'intelligenza e la bandiera L esposte e con un lungo segnale acustico. La partenza è stata data prima quando ancora l'intelligenza era esposta a terra. La barca I-671, arrivata in ritardo sulla linea di 8 minuti, presentava richiesta di riparazione precisando che altre 8 barche per lo stesso motivo erano partite in ritardo. Il Comitato delle Proteste non concedeva riparazione. I-671 presentava regolare appello.

### **DECISIONE**

C'è stata una indubbia duplicazione dei segnali. Ogni concorrente aveva diritto di dare affidamento solamente all'intelligenza esposta a terra come indicato nelle Istruzioni di Regata e non ai segnali esposti contemporaneamente in mare. La gravità del provvedimento è conseguente alla gravità dell'errore

commesso nei confronti di non pochi concorrenti; ragione questa che esime dal prendere in esame eventuali accomodamenti a favore delle altre barche partite. Per questi motivi, in accoglimento dell'appello proposto dal Finn I-671 la Giuria d'Appello dichiara annullata la prova in questione.

[Indice](#)

### **FIV 1981/07**

#### **Regola 42.2a – Propulsione, azioni vietate**

#### **Regola 60.1 – Diritto di protestare**

*Un concorrente che nella sua protesta ammette di aver commessa un'infrazione, non può più sindacare la decisione che lo squalifica per tale motivo.*

### **SOMMARIO DEI FATTI**

Dopo la seconda prova 83844 presentava protesta contro 18 concorrenti affermando che tutti, lui compreso, avevano infranto la reg.42°-pompaggio. Tutti i protestati negarono l'addebito ed il Comitato delle Proteste, ritenendo non probante l'accusa nei confronti dei protestati, squalificava solamente 83844 reo confesso. 83844 presentava regolare appello contro tale decisione.

### **DECISIONE**

L'appello non può trovare accoglimento perché le argomentazioni del Comitato delle Proteste sono inappuntabili.

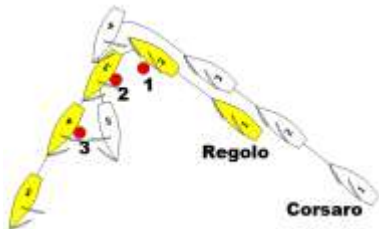
[Indice](#)

## FIV 1981/14

### Regola 28 – Compimento del percorso

### Regola 32.1c – Boa mancante

*Se una boa viene toccata e di poco spostata, non si applica la reg.32.1c-boa mancante.*



## SOMMARIO DEI FATTI

Dopo l'arrivo CORSARO inviava al Comitato delle Proteste una sua dichiarazione con cui informava che alla boa 1, alla fine del lato, la barca REGOLO aveva toccato la boa agganciandola e portandosela così per un tratto sottovento. Per questa ragione CORSARO dichiarandosi impossibilitato ad abbattere per seguirlo e per girare la boa così agganciata, aveva girato il punto stimato dove precedentemente s'era trovata la boa. Il Comitato delle Proteste riteneva CORSARO colpevole dell'infrazione alla reg.28-compimento del percorso e la penalizzava del 5% sul tempo reale. CORSARO presentava appello contro tale decisione.

## DECISIONE

La regola 32.1c non si applica ad una boa che subisce uno spostamento a causa di una barca che la tocca (Vedi caso WS 28). Nel caso in questione si

trattava di constatare se la boa era stata spostata a tal punto da causare una modifica del percorso; il che avrebbe imposto un annullamento della regata. Lo spostamento della boa non superò un minimo di una lunghezza di barca ed un massimo di quattro lunghezze. In questa situazione, meglio avrebbe fatto CORSARO a girare la boa. Per questi motivi, la Giuria d'Appello respinge l'impugnazione della barca CORSARO della classe IOR e conferma l'appellata decisione.

[Indice](#)

## FIV 1982/01

### Principi di base – Le Regole ed il comportamento sportivo

*Non va penalizzata una barca che, avendo commesso un'infrazione, si ritira prontamente.*

## SOMMARIO DEI FATTI

La barca SA BRANCA protestava MARMAU per infrazione alla reg.10. A seguito di tale incidente MARMAU si ritirava prontamente. Il Comitato delle Proteste, constatato che MARMAU aveva infranto la reg. 10 lo squalificava. MARMAU presentava appello facendo notare che si era ritirato proprio per l'infrazione alla reg.10.

## DECISIONE

È impensabile la squalifica di MARMAU che aveva applicato alla lettera il Principio di base del Comportamento sportivo che impone alla barca che ha commesso un'infrazione di effettuare la penalità

o di ritirarsi. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione e conseguentemente respinge la protesta di ASA BRANCA.

[Indice](#)

#### **FIV 1982/04**

##### **Regola 89.2 – Bando di Regata**

*Non si può anticipare la data e l'ora fissata nel Bando di regata fissata per la partenza.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Lo svolgimento della regata era stata fissato sia nel Bando che nel Calendario Zonale FIV per il 21 marzo. . Il Comitato Organizzatore anticipava la regata al 14 marzo. L'odierno appellante presentava una protesta lamentandosi di non poter partecipare alla regata a causa di altri impegni. Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta in quanto l'anticipazione della prova in oggetto era stata segnalata con comunicato datato 4 marzo (senza meglio precisare la località ed il modo di pubblicazione). Il protestante ha presentato appello.

#### **DECISIONE**

Quanto programmato dal Bando di Regata non deve essere oggetto di mutamenti. Il giorno e l'ora di partenza non possono subire anticipi, a meno che tutti gli iscritti, nessuno escluso, vi consentano, dopo la chiusura delle iscrizioni, in forma esplicita e certa Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione e dichiara nulla la

regata in oggetto perché disputata in difformità al Bando di Regata.

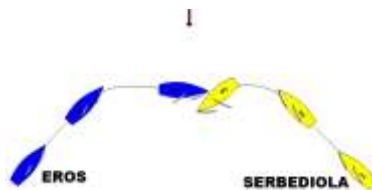
[Indice](#)

#### **FIV 1982/09**

##### **Regola 14 – Evitare il contatto**

##### **Regola 16 – Cambiare rotta**

*La barca con diritto di rotta deve mutare la rotta allorché risulti evidente che l'altra barca ha iniziato a manovrare in ritardo, o non sta manovrando in maniera insufficiente od inopportuna.*



#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Avveniva un contatto tra EROS e SERBIDIOLA ed entrambe presentavano protesta. Il Comitato delle Proteste penalizzava del 10% sul tempo reale EROS per infrazione alla reg.10, per aver iniziato in ritardo la manovra che gli avrebbe consentito di passare a poppa di SERBIDIOLA. EROS presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

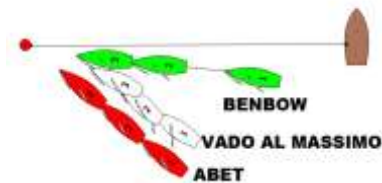
EROS, mure a sinistra, non ha iniziato a manovrare tempestivamente in modo da rendere evidente che si stava tenendo discosta. L'appello è respinto.

[Indice](#)

#### **FIV 1982/12**

## Regola 11 – Sulle stesse mure - ingaggiate

*Una barca al vento deve tenersi discosta da una barca sottovento, anche a costo di dover uscire dalla linea di partenza. È regolare l'orzata fatta da una barca sottovento prima della partenza e di aver oltrepassata la linea di partenza, purché sia eseguita lentamente ed in modo da dare alla barca al vento lo spazio sufficiente e la possibilità per tenersi discosta.*



### SOMMARIO DEI FATTI

Quindici secondi prima della partenza sopraggiungeva sopravvento BENBOW. VADO AL MASSIMO orzava ma BENBOW non rispondeva per non uscire dalla linea ed avveniva un leggero contatto. Entrambe presentavano protesta. La protesta veniva respinta e VADO AL MASSIMO presentava regolare appello.

### DECISIONE

BENBOW, barca al vento, doveva rispondere per tenersi discosta anche se per farlo doveva uscire dalla linea. La Giuria d'Appello accolse l'impugnazione del VADO AL MASSIMO e, in totale riforma della decisione appellata, squalificò BENBOW per violazione della

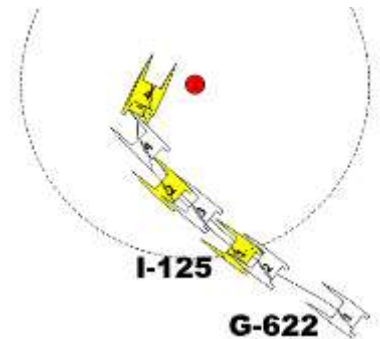
reg.11.

[Indice](#)

### FIV 1982/19

#### Regola 10 – Su mure opposte Regola 18.2d – Spazio alla boa

*Due barche che stanno girando una boa sono soggette alla reg.10 quando la barca entrata libera dalla prua oltrepassa la posizione di prua al vento.*



### SOMMARIO DEI FATTI

I-125 entrata nella zona libera dalla prua di G-622 virava portandosi sulle mure a sinistra e rimaneva quasi ferma non in grado di governare. Sopraggiungeva G-622 che diede un richiamo alla voce e provocava un leggero contatto all'altezza della barra posteriore. G-622 presentava regolare protesta a cui seguiva la sua squalifica. G-622 presentava regolare appello.

### DECISIONE

Quando I-125 ha oltrepassato la posizione di prua al vento, non ha più diritto a spazio alla boa perché le reg.18.2(b) e (c) cessano di



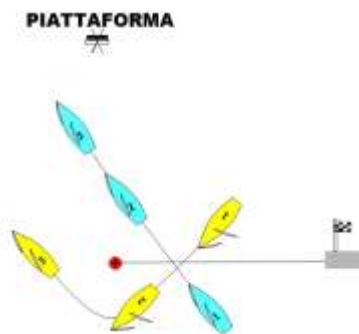
applicarsi. I-125 in virata doveva rispettare la reg.13 e, a virata terminata, mure a sinistra al rispetto della reg.10. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione del G-622 e squalifica I-125 per infrazione alla reg.10.

[Indice](#)

## FIV 1982/21

### Regola 86.1a – Modifica delle regole

*Una barca deve partire nella direzione della 1° boa anche se le Istruzioni di Regata prevedono diversamente.*



## SOMMARIO DEI FATTI

La linea di partenza era tra la diga e la boa. La prima boa di percorso era la piattaforma. Prima della partenza veniva esposta la bandiera verde che indicava tutte le boe vanno lasciate a dritta. Un gruppo di barche tagliò la linea lasciando la boa alla sinistra (=barca celeste), un altro gruppo lasciando la boa alla dritta (=la barca gialla). Il Comitato di Regata classificò solamente le barche che

erano partite lasciando al boa alla dritta e non partiti tutti gli altri. LETTI GEMELLI chiedeva riparazione affermando che la boa di partenza non poteva essere considerata boa di percorso. Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta. LETTI GEMELLI presentava regolare appello.

## DECISIONE

La definizione di partenza specifica che una barca parte quando taglia la linea di partenza nella direzione della prima boa. Tale regola va rispettata dai concorrenti anche quando le Istruzioni di Regata dispongono erroneamente il contrario, si tratterebbe infatti in una modifica vietata dalla reg.86.1a. La Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione del LETTI GEMELLI e dispone che siano classificati secondo il loro ordine di arrivo le barche partite lasciando a sinistra la boa della linea di partenza e non partite tutte le altre barche.

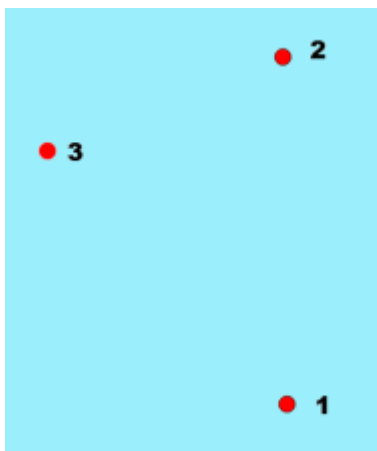
[Indice](#)

## FIV 1983/11

### Regola 28 – Compimento del percorso

### Regola 62 - Riparazione

*Se non si rispettano le Istruzioni di Regata in tema di spostamento delle boe, la regata può essere annullata.*



### SOMMARIO DEI FATTI

Nelle Istruzioni di Regata stava scritto che, in caso di cambio di percorso, i gradi della direzione della prossima boa sarebbero stati segnalati da un tabellone. Al momento della segnalazione del cambio di percorso la direzione della nuova boa veniva segnalata con un altoparlante elettrico. Il Comitato di Regata non collocava una nuova boa di bolina, né spostava quella precedente, ma lasciava la boa del lasco quale nuova boa di bolina. Solamente 14 dei 90 partenti si diressero verso la nuova boa. Il Comitato di Regata classificava tutti i concorrenti nella loro posizione di arrivo indistintamente compresi quelli che avevano sbagliato il percorso. Le barche 108211 e 108240 chiedevano riparazione per violazione delle Istruzioni di Regata e per mancata esposizione del tabellone con i gradi bussola della direzione della nuova boa. Il Comitato delle Proteste respingeva la

richiesta di riparazione. 108211 presentava regolare appello.

### DECISIONE

Nelle Istruzioni di Regata stava scritto sia che il cambio di percorso sarebbe stato fatto con lo spostamento della boa di bolina, sia che la sua direzione sarebbe stata scritta sul tabellone. Tutte queste omissioni del Comitato di Regata più che mai inaccettabili in un campionato nazionale concretano delle irregolarità ingiustificabili. L'annullamento della prova sarebbe ingiusta per coloro che, essendo più attenti come i 14 del primo gruppo, l'hanno portata a termine superando ogni deficienza. Per questi motivi, la Giuria d'Appello, in parziale accoglimento dell'impugnazione ed in parziale riforma della decisione impugnata, dispone:

- 1) Che la prova in questione sia considerata valida
- 2) Che i primi 14 arrivati siano classificati secondo il loro ordine d'arrivo, avendo compiuto regolarmente il percorso
- 3) Che i concorrenti che seguono siano classificati tutti ex equo al quindicesimo posto.

[Indice](#)

### FIV 1984/05

[Regola 32 – Annullamento dopo la partenza](#)

[Regola 62 - Riparazione](#)

*Condizioni di arrivo preso in*

*condizioni di tempo difficile e su linea incompleta, considerazione di riparazione.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Mentre le prime barche si avvicinavano alla linea di arrivo, un aumento del vento a 40/50 nodi faceva scarrocciare la boa di arrivo fino a scomparire dalla vista. Il battello del Comitato di Regata si sostituiva alla boa esponendo la M. In queste condizioni prendeva i primi tre arrivi. (una quarta barca era in avvicinamento) Successivamente, peggiorando il tempo con un aumento del vento a 55/60 nodi, ed essendo impossibile rimanere sul posto, annullava la regata. BIZZARRA, che era tra le arrivate, chiedeva riparazione perché la regata era stata annullata. La riparazione veniva respinta e BIZZARRA presentava regolare appello.

#### DECISIONE

È iniquo togliere alle barche arrivate un risultato ormai acquisito. Le tre barche arrivate e la quarta in arrivo hanno diritto ad essere classificate. La Giuria d'Appello, in accoglimento dell'impugnazione della barca BIZZARRA dispone che le quattro barche in questione siano considerate arrivate e conseguentemente classificate ad ogni effetto.

[Indice](#)

#### **FIV 1984/10**

[Regola 70 – Appelli ad un'autorità nazionale](#)

*Non si può esaminare un appello quando manchi una decisione di primo grado presa in seguito a regolare udienza e redatta nei modi regolamentari*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Il Comitato delle Proteste rilevava che alcuni concorrenti avevano commesso un'infrazione nella III e nella IV prova e li convocava. L'odierno appellante veniva convocato con il numero esatto per la IV prova mentre per la III prova era stato scritto un numero errato. Presentatosi in un'udienza collettiva per tutti per le prove III e IV, era stato informato che aveva commesso l'infrazione anche per la III prova e che erroneamente era stato scritto un numero invertendo due numeri. Veniva così squalificato per la III e per la IV prova. Presentava regolare appello per la squalifica senza udienza nella III prova.

#### DECISIONE

L'impugnazione non può essere presa in esame perché difetta una formale decisione di primo grado, adottata in seguito a regolare udienza e redatta nei modi regolamentari. Se l'appellante riteneva di essere erroneamente convocato (anche se in effetti l'addebito gli fu confermato verbalmente) e si considerava irregolarmente squalificato, aveva il diritto e la possibilità di presentare tempestiva richiesta di riparazione, e di sottoporsi così ad una regolare udienza di contraddittorio. Per questi motivi la Giuria d'Appello dichiara

inammissibile l'impugnazione.

[Indice](#)

#### **FIV 1984/11**

##### **Regola 30 – Penalità alla partenza**

*L'OCS visto dal Comitato di Regata vale più di una testimonianza di un teste.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Il Comitato di Regata, alla partenza della 3ª prova, ritenne che l'odierno appellante fosse fuori dalla linea l'ultimo minuto, per cui lo squalificava. L'Optimist 2381 presentava richiesta di riparazione, portando un teste che dichiarava di averlo visto, alla partenza, di poppa. La richiesta veniva respinta con la motivazione che non era emersa alcuna prova in contrario a quanto personalmente rilevato e registrato dallo stesso Presidente del Comitato di Regata. L'Optimist 2381 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Le constatazioni personalmente compiute (e registrate) da un ufficiale di regata quando 2381 si trovava in stretta vicinanza del battello del Comitato di Regata devono prevalere sull'alquanto generica summenzionata deposizione d'un altro concorrente chiamato quale teste a difesa. La Giuria d'Appello respinge l'impugnazione dell'Optimist 2381 e conferma la decisione appellata.

[Indice](#)

#### **FIV 1984/12**

##### **Regola 61.1 – Informare il protestato**

*L'esposizione di un maglione rosso, appeso alle sartie, in luogo dell'obbligatoria bandiera di protesta non è accettabile.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

GILDA presentava protesta contro SIRIO. Il Comitato delle Proteste constatava che GILDA non aveva esposto la bandiera di protesta ma un maglione rosso legandolo alle sartie e la squalificava. GILDA presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Il Comitato delle Proteste di fronte alla mancata esposizione della bandiera di protesta, doveva dichiarare inammissibile la protesta. Per questi motivi il Comitato delle Proteste d'Appello accoglie l'impugnazione e, in totale riforma dell'appellata decisione, dichiara inammissibile la protesta in questione.

[Indice](#)

#### **FIV 1984/21-22**

##### **Regola 32 – Annullamento della regata**

*Dopo che una regata è stata portata a termine, non si dovrà annullare la regata stessa senza prima agire appropriatamente.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

A seguito di una richiesta di riparazione, il Comitato delle Proteste decideva l'annullamento dopo il termine della prova perché:

- 1) Non avevano fatto in tempo a spostare il nono ed ultimo lato del percorso per un salto di vento di 180°,
- 2) Erano state raccolte delle testimonianze che c'erano stati dei salti di boa.

42975 chiedeva riparazione contro l'annullamento della regata. Contro la decisione di conferma dell'annullamento il 42975 presentava regolare appello.

### DECISIONE

Già nel Caso F.I.V. 1970/07 la Giuria d'Appello aveva ritenuto che una barca arrivata nel senso della definizione aveva acquisito un diritto in classifica; e che, per converso, un annullamento della regata avvantaggiava chi si è dimostrato inferiore. Talvolta dei salti di vento imprevedibili introducono nella regata un elemento di lotteria ma non si può dire che pregiudichino la regolarità della competizione nel significato della regola 32.1d. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione del 42975, e per l'effetto revoca l'annullamento della prova di cui trattasi, mandando al Comitato di Regata di redigere una classifica della stessa e di apportare conseguentemente tutte le eventuali modifiche nella classifica generale.

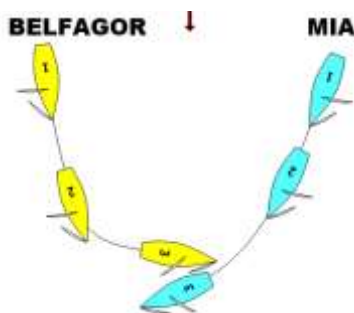
[Indice](#)

### FIV 1986/09

Regola 10 – Su mure diverse  
Regola 16 – Cambiare rotta

*Non è accettabile un accertamento dei fatti che sia basato su mere*

*supposizioni.*



### SOMMARIO DEI FATTI

BELFAGOR presentava protesta contro MIA dalla quale si stava mantenendo discosta, per aver orzato repentinamente. La collisione fu evitata solamente per la pronta manovra di BELFAGOR. Il Comitato delle Proteste penalizzava MIA con il 2% del tempo reale. MIA presentava regolare appello.

### DECISIONE

L'accertamento dei fatti risulta fondato su di una mera supposizione, e per di più contraddice l'accurato diagramma della situazione fornito dallo stesso protestante. È ovvio che non dovevano essere presi dei provvedimenti contro MIA che era barca con diritto di rotta in forza della regola 10. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione del MIA ed in conseguenza dispone che la protesta del BELFAGOR sia respinta e che il MIA sia inserito in classifica.

[Indice](#)

### FIV 1986/20

## Regola 32 – Annullamento della regata

*I salti di vento, essendo un elemento comune in regata, non ne pregiudicano la regolarità.*

### SOMMARIO DEI FATTI

MYSTERE presentava richiesta di riparazione per la discontinuità ed i salti di vento che avrebbero resa irregolare la competizione; peraltro non annullata. IL Comitato delle Proteste aveva respinto tale richiesta, osservando che, malgrado tutto ciò, la prova si è svolta entro il tempo massimo previsto. MYSTERE ha presentato appello lamentando che non sia stato deciso un annullamento, o almeno una riduzione del percorso, o uno spostamento di lato.

### DECISIONE

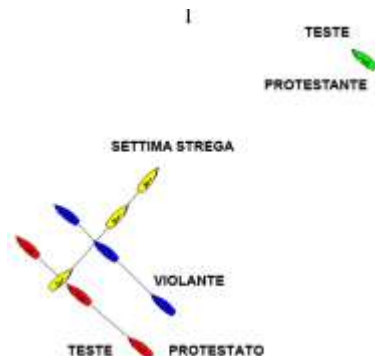
Non si può dire che salti di vento imprevedibili pregiudichino la regolarità della competizione nel significato della regola 32.1d. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'impugnazione del MYSTERE e conferma la decisione appellata.

[Indice](#)

### FIV 1987/02

#### Regola 10 – Su mure diverse

*In caso di insufficiente accertamento per la reg.10, prevale la barca mure a dritta.*



### SOMMARIO DEI FATTI

SETTIMA STREGA, su protesta di VIOLANTE, veniva penalizzata del 5% per infrazione alla reg.10. SETTIMA STREGA presentava appello affermando che VIOLANTE mure a dritta, non avrebbe modificato la sua rotta all'incrocio con SETTIMA STREGA mure a sinistra. Il Comitato delle Proteste, nelle sue osservazioni, ammetteva che non era stato possibile accertare se VIOLANTE era stata costretta a modificare la sua rotta. Era stata accettata la deposizione del teste del protestante distante 150 metri dall'incidente piuttosto che la testimonianza del teste del protestato che era a 25 metri dall'incidente, solamente perché il primo teste era un esperto regatante. SETTIMA STREGA presentava regolare appello.

### DECISIONE

La regola 10 è una regola principale intesa a prevenire collisioni e che pertanto non deve ammettere incertezze. L'incompleto accertamento delle modalità

dell'incrocio deve tornare a sfavore della barca mure a dritta. Ciò premesso la Giuria d'Appello rileva che nel caso in esame non si può negare che le risultanze istruttorie confermano che SETTIMA STREGA si è tenuta discosta rispettando la reg.10. Su questo punto deve ritenersi determinante la deposizione del teste della difesa, che così dice: Navigavo a fianco del VIOLANTE a circa 20/30 metri sottovento, con mure a dritta, nessuna delle due barche ha chiamato acqua, perché siamo passati a poppa della SETTIMA TREGA senza dover poggiare. Questa netta affermazione non si può dire sia contrastata dall'altro teste, che invece dice: Ho visto VIOLANTE poggiare ma, data la distanza (150 metri) non sono in grado di affermare se SETTIMA STREGA aveva acqua a sufficienza. L'incertezza di questo teste è plausibile perché si trovava a notevole distanza, sopravvento ed al traverso di VIOLANTE che gli mostrava il fianco, per cui difficilmente avrebbe potuto notare la sua poggiate. In conclusione e, tenuto conto di quanto scrive la decisione impugnata (...dalle testimonianze non è stato possibile accertare se VIOLANTE abbia dovuto modificare la sua rotta...) è doveroso affermare che la stessa è invalida da un difetto di motivazione che non consente di sorreggere la penalizzazione inflitta. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione del SETTIMA STREGA e, in totale riforma della

decisione appellata, dispone che sia classificata secondo l'ordine di arrivo.

[Indice](#)

#### **FIV 1987/04**

##### **Regola 71.2 – Decisioni dell'Autorità Nazionale**

*L'accertamento dei fatti compiuto dal primo giudicante è inappellabile se non appare invalidato da difetti di motivazione, da vizi logici o da errori.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Nella Selezione zonale 420 I-44170 veniva squalificato per infrazione alle regole 15 e 18.2b. I-44170 presenta appello eccependo che l'inesattezza dell'accertamento dei fatti operato dal Comitato delle Proteste relativamente all'incidente avvenuto al giro della boa di bolina. Inoltre fa presente che non è stato considerato quanto riferito dal teste 44397 di cui non vi è in atti traccia di verbale.

#### **DECISIONE**

Nella sua decisione effettivamente il Comitato delle Proteste ha esaminato ed esposto i fatti in maniera insoddisfacente e poco esplicativa e senza risolvere compiutamente l'andamento dell'incidente oggetto dell'appello. Elementi importanti sono stati trascurati, quali le distanze inizialmente esistenti tra il protestante ed il protestato ed i successivi sviluppi conseguenti alle loro manovre; nonché di approfondire i tempi e i luoghi dei

loro ingaggiamenti in vista del giro di boa e dei relativi diritti e doveri. La Giuria d'Appello ritiene necessaria una riapertura di udienza e pertanto rinvia il procedimento al Comitato delle Proteste affinché proceda ad un completo riesame di quanto è avvenuto tra il protestante ed il protestato e quindi pronunci la nuova decisione che riterrà equa in base alle risultanze della nuova istruttoria.

[Indice](#)

### **FIV 1987/11**

**Regola 62 – Riparazione**  
**Regola 70.1(a) - Appelli**

*L'accertamento dei fatti compiuto dal Comitato delle Proteste è inappellabile. Se la Giuria d'Appello non è soddisfatta può modificare l'accertamento.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Quattro barche avevano chiesto riparazione per essere state classificate OCS. Il Comitato delle Proteste respingeva tutte le richieste. L-14903 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Nel caso in esame si riscontrano errori negli atti del procedimento, ragion per cui la Giuria d'Appello ritiene regolare e doveroso il riesame diretto della situazione. Dalla deposizione del Comitato di Regata si rileva che L-14903 non era stato mai visto fuori dalla linea poco prima del segnale di partenza. Nel relativo diagramma del Comitato di Regata non vi è traccia di una sua presenza tra le altre barche viste fuori dalla

linea 30/40 secondi prima della partenza. Lo stesso Comitato delle Proteste che sostava all'estremo della linea non si è accorta di nulla. In conclusione, manca del tutto la prova che il 14903 sia partito in anticipo. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione di L-14903 e, in totale riforma della decisione appellata, dispone che esso sia regolarmente classificato secondo l'ordine di arrivo.

[Indice](#)

### **FIV 1987/15**

**Regola 63.3 – Diritto di essere presenti**

*Un rappresentante per ciascuna barca ha il diritto di essere presente durante l'audizione di tutte le deposizioni.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

L'Optimist I-3004 veniva squalificata per infrazione alla regola 10 dopo protesta di I-2073. Contro questa decisione I-3004 presentava appello lamentando, oltre alla sommarietà del procedimento, di non essere stato ammesso a presenziare in udienza alle deposizioni del protestante e del teste.

#### **DECISIONE**

Il Comitato delle Proteste nelle sue osservazioni conferma che, considerata l'evidenza e la semplicità del caso, si è svolta in breve termine e non ha smentito l'assenza in udienza del protestato. Per questi motivi la Giuria d'Appello rinvia il procedimento al Comitato delle



Proteste affinché riapra e ripeta l'udienza e quindi pronunci la decisione che riterrà equa.

[Indice](#)

#### **FIV 1987/18**

##### **Regola 70.1(a) - Appelli**

*Senza una decisione di primo grado non si può appellare.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Alla 37<sup>a</sup> Centomiglia del Garga la Coppa del Presidente veniva assegnata a alla barca LILLO. URAGAN presentava appello perché la Coppa del Presidente doveva essere assegnata a URAGAN che era il vincitore assoluto, come promesso nel Bando.

#### **DECISIONE**

L'appello è dichiarato inammissibile perché la Giuria d'Appello può esaminare solamente le decisioni pronunciate in primo grado.

[Indice](#)

#### **FIV 1987/22**

##### **Regola 41 – Aiuto esterno**

*L'aiuto da terzi consiste anche in consigli e suggerimenti.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

La prova, classe Optimist, era stata disputata con vento con intensità di 10/12 m/sec. Tra i necessari gommoni di assistenza, c'era pure un gommoncino arancio. Tale gommoncino aveva seguito da presso l'Optimist 2638. Il concorrente 3035 presentava protesta. Il Comitato delle Proteste della regata squalificava

2638 per violazione della reg.41 (aiuto esterno) con questa succinta motivazione: per aver ricevuto la collaborazione di una terza persona. L'uomo nel gommoncino arancione era il padre del regatante. 2638 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Il Presidente del Comitato di Regata riferisce sulla costante e vicina presenza del gommoncino arancione che non su mai invitato ad allontanarsi e che anzi diede aiuto. È difficile comprendere come si sia giunti alla squalifica fondandola sulla generica deposizione di un teste e sulla supposizione che la presenza di un parente diretto possa portare notevole conforto ad un concorrente. Il Comitato di Regata ha inoltre ammesso di non aver sufficientemente accertato se c'erano stati o meno dei suggerimenti verbali. Queste obiettive spiegazioni confermano l'opinione che l'accertamento del fatto compiuto dal Comitato delle Proteste è sorretto da prove troppo esigue e l'accertamento del fatto è appellabile. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione e, in totale riforma della decisione appellata, ordina che l'Optimist 2638 sia regolarmente classificato nella regata in questione.

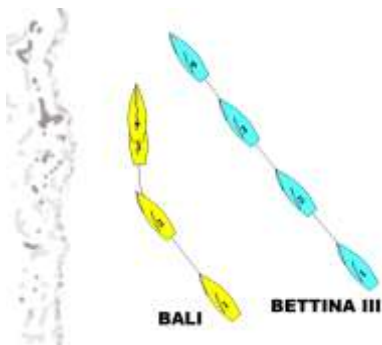
[Indice](#)

#### **FIV 1988/06**

##### **Regola 20 – Chiamare spazio per virare ad un ostacolo**

*L'invito di passare a poppa fatto dalla barca sottovento equivale alla*

*replica Vira tu!. Di fronte a tale risposta, la barca richiamante deve virare immediatamente, gravando sul richiamato l'obbligo di lasciargli il passo, nonché l'onere di provarlo.*



#### SOMMARIO DEI FATTI

Alla fine della terza prova BALI protestava BETTINA III. Avvicinandosi alla costa BALI aveva necessità di virare e chiedeva a BETTINA III spazio per virare. BETTINA III rispondeva passami di poppa. BALI non accoglieva l'invito e si metteva prua al vento per rallentare e far passare BETTINA III. BALI presentava regolare protesta. Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta. BALI presentava regolare appello.

#### DECISIONE

L'appello non ha fondamento, e non può essere accolto. Infatti il richiamante ha risposto non in termini equivoci. In tale caso la barca richiamante deve virare immediatamente, e la barca richiamata deve lasciarli il passo. Nel

caso in esame, non avendo il richiamante BALI aderito all'invito di BETTINA III, non si può addossare a quest'ultima nessuna colpa. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'impugnazione della barca BALI e conferma la decisione appellata.

[Indice](#)

#### FIV 1988/15

**Regola 86 – Modifica alle Regole  
Regola G4 – Identificazione sulle  
vele – Ammonizione e penalità**

*È lecita l'istruzione di Regata che, in deroga alla regola G4, vieta di portare un altro numero velico, pena l'immediata squalifica senza avvertimento. Il fatto d'aver subito una squalifica nella stessa regata. Non toglie il diritto di protestare per altri motivi.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Il 470 I-3725 protestava I-3745 per un'infrazione alla regola di rotta. Il Comitato delle Proteste aveva respinto la sua protesta perché era già stata squalificata per aver infranto la regola delle Istruzioni di Regata che vietava il cambio di numero velico. I-3725 presentava regolare appello sia contro la sua squalifica sia per la protesta respinta.

#### DECISIONE

La squalifica non preclude allo squalificato di protestare. Per questi motivi la Giuria d'Appello, in parziale accoglimento dell'impugnazione, conferma la squalifica del 470 n. vel. I-3725 per

violazione delle Istruzioni di Regata e rinvia al Comitato delle Proteste, affinché esami la protesta di I-3725 contro I-3745 e prenda la decisione che riterrà equa.

[Indice](#)

#### **FIV 1988/16**

[Regola 32 – Annullamento della regata](#)

[Regola 62 - Riparazione](#)

*È criticabile la decisione di annullare una regata ormai portata a termine con l'arrivo di tutti i concorrenti per il motivo che durante la regata stessa si sono verificati eventi meteorologici nonché violazioni di regole, che pertanto non hanno indotto il Comitato di Regata ad interromperla per tali eventi, né il Comitato delle Proteste a procedere contro gli autori di tali violazioni.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Su richiesta di riparazione di una trentina di concorrenti, il Comitato delle Proteste annullava la III<sup>a</sup> prova della classe J-24 ormai portata a termine con la motivazione che era stata svolta fuori dalla zona indicata nel Bando e nelle Istruzioni di Regata. Contro tale decisione, avevano chiesto riparazione 14 concorrenti che erano i meglio arrivati in quella prova., ma l'annullamento veniva confermato. I-190 presentava regolare appello chiedendo l'annullamento di tutto il Campionato.

#### **DECISIONE**

Poiché nel Campionato in questione nelle Istruzioni di Regata vigeva la possibilità di annullare una prova anche per cambiamenti delle condizioni del tempo la Giuria d'Appello ritiene di non accogliere la domanda di revoca dell'annullamento della III<sup>a</sup> prova. La Giuria d'Appello rinvia il procedimento al Comitato delle Proteste, affinché prenda i giusti provvedimenti riparatori a favore di quei concorrenti che, a causa dell'annullamento, si son visti privati di migliori punteggi conseguiti per merito di migliori piazzamenti raggiunti nella prova annullata.

[Indice](#)

#### **FIV 1988/18**

[Regola 32 – Annullamento della regata](#)

[Regola 62 - Riparazione](#)

*Prima di decidere l'annullamento d'una regata portata a termine, è d'obbligo accertare se vi sia la possibilità di adottare dei provvedimenti riparatori idonei ad evitare pregiudizi ai diritti di tutti i concorrenti.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Il Comitato delle Proteste annullava la prima prova portata a termine per continui salti di vento, che avevano falsato i reali risultati della prova. 3695 presentava richiesta di riparazione che veniva respinta. 36952 presentava regolare appello

#### **DECISIONE**

Va messa in rilievo l'inopportunità e

la iniquità di annullare una regata dopo la sua fine, quando, a causa delle stesse circostanze, si può farlo durante il suo svolgimento. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione e rinvia il procedimento al Comitato delle Proteste affinché lo riesamini considerando se, in caso di annullamento, abbia la possibilità di adottare degli accomodamenti che siano equi per tutte le barche coinvolte e, in caso positivo, adotti tali accomodamenti.

[Indice](#)

#### **FIV 1988/20**

##### **Regola 70 – Appelli e richieste ad una Autorità Nazionale**

*L'accertamento dei fatti è inappellabile, a meno che sia mancante di una completa descrizione dell'incidente, e di verbalizzazione delle deposizioni probatorie; nel qual caso la protesta va rinviata in primo grado per un suo esame.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

I-3394 veniva squalificato dal Comitato delle Proteste per aver asseritamente toccato una boa, in violazione della reg.31. I-3394 presentava regolare appello negando l'addebito e lamentando che la decisione impugnata non descrive l'andamento dell'asserito incidente, e non fornisce prove di scorta.

#### **DECISIONE**

Effettivamente nella decisione appellata manca la descrizione dei

fatti e manca qualsiasi verbalizzazione. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione rinviando il procedimento al Comitato delle Proteste affinché riapra l'udienza, compia la dovuta istruttoria nel rispetto delle regole, e prenda la decisione che riterrà equa.

[Indice](#)

#### **FIV 1988/22**

##### **Regola 70.1(a) – Presentare appello**

*Anche se è preferibile che sia il concorrente minorenne a compiere tutto ciò attiene una regata, non si può respingere un atto d'appello che sia sottoscritto dal suo genitore e legale rappresentante a tutti gli effetti.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

L'Optimist I-3481 presentava appello contro la classifica della seconda prova di selezione. L'appello era stato sottoscritto non dal timoniere, bensì dal suo padre.

#### **DECISIONE**

La Giuria d'Appello non può negare che il genitore sia il legale rappresentante del minore a tutti gli effetti. L'appello non può essere esaminato e va dichiarato inammissibile. Invero questa impugnazione non è stata preceduta da una richiesta di riparazione al Comitato delle Proteste

[Indice](#)

#### **FIV 1988/38**

**Regola 32 – Annullamento della regata**  
**Regola 62 - Riparazione**

*Caso in cui in una regata Classe I.O.R. sopraggiunte difficoltà meteorologiche impediscono di identificare l'esatto posto di arrivo di ognuno dei 27 concorrenti arrivati sulla linea in gruppo compatto è corretto non annullare la regata.*

**SOMMARIO DEI FATTI**

Nel Campionato invernate IOR la seconda prova si è svolta regolarmente nei primi cinque lati del percorso. Dopo l'inizio dell'ultimo lato un salto di vento provocava l'arrivo delle prime quattro barche e successivamente l'arrivo delle altre 28 tutte raggruppate in gruppo. Tutto il gruppo passava la linea di arrivo entro 30 secondi così che era impossibile riconoscerle una per una. Il Comitato delle Proteste adottò la seguente decisione: assegno a tutto il gruppo di 27 barche il tempo medio tra il primo e l'ultimo

**QUESITO**

Il C.N Livorno ha posto il seguente quesito: A prescindere dal salto di vento c'erano gli estremi per annullare la regata? Il sistema adottato per non annullare la regata è corretto?

**RISPOSTA**

- 1) Non era consigliabile annullare la regata dopo che le prime barche erano arrivate

regolarmente identificate, acquisendo il diritto ad essere classificate regolarmente secondo i rispettivi tempi. Anche le altre barche avevano tagliato la linea di arrivo e, avendo finito la regata, erano meritevoli di classifica.

- 2) In quelle condizioni il Comitato delle Proteste ha senz'altro agito in modo equo e corretto. Eventualmente, in via alternativa, si poteva dare a tutto il gruppo dei 27 il tempo della prima barca del gruppo stesso, anziché quello medio tra la prima e l'ultima.

[Indice](#)

**FIV 1988/42**

**Regola 28 – Compimento del percorso**

*Nelle regate costiere o d'altura i concorrenti sono tenuti a rispettare le disposizioni di navigazione governative, anche se non sono segnalate nelle istruzioni di regata. È possibile chiedere (rispettivamente concedere) riparazione soltanto a condizione che il posto della barca interessata sia stato pregiudicato senza sua colpa.*

**SOMMARIO DEI FATTI**

Dopo la seconda prova YAGA presentava protesta contro MARIA per essere passata in una zona di mare in cui un'ordinanza della Capitaneria interdiceva la navigazione. Il Comitato delle

Proteste squalificava MARIA per infrazione alla regola fondamentale 2 (Corretto navigare). MARIA chiedeva riparazione per mancata segnalazione del divieto da parte del Comitato di Regata. Il Comitato delle Proteste accettava la richiesta di riparazione e toglieva la squalifica. YAGA ha presentato regolare appello.

#### DECISIONE

Poiché la regata in questione consisteva non in una regata a triangolo, bensì di libera navigazione, spettava ai concorrenti, e non agli organizzatori o al Comitato di Regata, di conoscere e rispettare le disposizioni governative riguardanti tutti i naviganti in genere, regatanti o meno. Viene accolta l'impugnazione dell'appellante, viene annullata la seconda decisione del Comitato delle Proteste, viene squalificata MARIA non per la regola fondamentale 2, bensì per la reg.28 (compimento del percorso).

[Indice](#)

#### **FIV 1988/43-44-45**

##### **Regola 62 - Riparazione**

*È obbligatorio esporre l'intelligenza per segnalare un differimento. Il tempo di partenza dev'essere computato dal momento del segnale di partenza. Provvedimenti in caso di riparazione.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

La partenza era programmata per le ore 10.00. La barca del Comitato di

Regata aveva a riva tre bandiere. Dopo aver disposto la linea, ammainava queste tre bandiere per dar inizio alle operazioni di partenza, come si legge nel rapporto del Comitato di Regata. Senonché, a causa del forte vento (30 nodi) il Comitato doveva affacciarsi con l'ancora che stava arando e non si accorgeva che alcune barche, credendo che fosse stata data la partenza, tagliavano la linea alle ore 10.12, compivano tutto il percorso fino all'arrivo. Alle 10.27 veniva data la partenza. Le barche che avevano tagliato la linea alle 10.12 venivano classificate DNS e tutte chiedevano riparazione. Il Comitato delle Proteste le inseriva in classifica computando i loro tempi a partire dalle ore 10.12 fino ai loro rispettivi arrivi. Contro tale decisione tre barche presentavano richieste di riparazione. Il Comitato delle Proteste respingeva tali richieste. Le tre barche presentavano regolare appello.

#### DECISIONE

Il diritto di riparazione è innegabile, perché gli attuali appellanti furono tratti in inganno da un'errata esposizione ed ammaina delle bandiere. Se il Comitato di Regata esponeva l'intelligenza, nessuna barca sarebbe partita in anticipo. Non è possibile porre sullo stesso piano dei percorsi compiuti in diversi periodi di tempo, perché non è ammissibile svolgere in due differenti periodi una prova che dev'essere unica ed uguale per tutti.

In parziale riforma delle decisioni appellate la Giuria d'Appello accorda, a titolo di riparazione nella prova in questione, a tutte le barche partite in anticipo alle ore 10.12 un punteggio uguale alla media del punteggio di tutte le altre prove da esse disputate in tutto il Campionato.

[Indice](#)

#### **FIV 1989/06**

[Regola 30.1 – Regola della bandiera I](#)

[Regola 30.4 – Regola della bandiera nera](#)

*Il divieto di dare comunicazioni verbali in mare può essere superato da istruzioni di regata che abbiano espressamente previsto questa eccezionale facoltà, ed abbiano precisato la procedura da seguire.*

*Un caso di annullamento di regata portata a termine, giustificata da molteplici ed irreparabili irregolarità, e pertanto esente da procedimenti riparatori.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Al temine della prova, 9 concorrenti presentavano richiesta di riparazione e chiedevano l'annullamento della regata perché ingiustamente squalificati per infrazione alla regola della bandiera nera usata dopo solamente un richiamo generale. Nelle Istruzioni di Regata stava scritto che l'uso della bandiera nera era concesso dopo due o più richiami generali. Inoltre assieme alla bandiera nera era stata esposta anche la bandiera I, ammainata all'ultimo minuto. Il Comitato di Regata

respingeva la richiesta di riparazione affermando che aveva avvertito alla voce, in mare, tutti i regatanti che la bandiera nera veniva usata dopo il primo richiamo generale. I-860 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Il divieto di dare comunicazioni verbali in mare può essere superato da istruzioni di regata che abbiano espressamente previsto questa eccezionale facoltà, ed abbiano precisato la procedura da seguire. Un altro errore è stato quello di esporre, assieme alla bandiera nera, la bandiera I. La regata è stata fatta partire frettolosamente ed adottando prima di quanto previsto nelle Istruzioni di Regata, il sistema di partenza con bandiera nera. Per di più la procedura di partenza era stata resa confusa da segnalazioni contrastanti. Questo annullamento, proprio perché dovuto a molteplici ed irreparabili irregolarità, prescinde dalla necessità di corrispettivi provvedimenti riparatori. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione e, in totale riforma della decisione di primo grado, annulla senza ricupero la prova in questione.

[Indice](#)

#### **FIV 1989/13**

[Regola fondamentale 2 – Corretto navigare](#)

[Regola 69 – Comportamento sconveniente](#)

*Il fatto di aggrapparsi ad una barca vicina per impedirgli il sorpasso può concretare una violazione dei*

*principi generali considerati dalla regola fondamentale 2 – Corretto navigare, sia anche la concorrente infrazione alla reg.69 – Comportamento sconveniente.*

*La facoltà di procedere e di giudicare sulle violazioni della reg.69 compete al Comitato di Regata o per le Proteste, in quanto sono in grado di valutare direttamente la situazione e le azioni dei soggetti implicati.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Classe 470, I-3760 protestava I-3740 che, durante la partenza, s'era aggrappato alla sua barca fermandolo e facendolo indietreggiare. Il Comitato delle Proteste squalificava I-3740 per la reg. fondamentale 2, ma non procedeva per la reg.69. I-3760 presentava regolare appello contro la decisione del Comitato delle Proteste che non aveva proceduto per la reg.69.

#### **DECISIONE**

Il Comitato delle Proteste ha la facoltà di aprire udienza per l'applicazione della reg. 69. La motivazione è che, esaminando direttamente la situazione, è meglio in grado di valutare le azioni dei soggetti che vi sono implicati. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'impugnazione del 470 I-3760, confermando la decisione appellata.

[Indice](#)

#### **FIV 1989/14**

[Regola 32 – Annullamento dopo la](#)

[partenza](#)

*Annullamento della regata a causa di gravi e irreparabili irregolarità.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Il Comitato di Regata decideva di ridurre il percorso della II<sup>a</sup> prova. Decise poi, a causa di errori e difetti nelle relative operazioni, di annullare la prova. 3505 chiese ed ottenne riparazione. Successivamente la prova venne annullata definitivamente. 3505 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Il Presidente del Comitato di Regata ha riferito, a seguito di questo appello, che la regata fu annullata per errori e mancanze (errori di percorso, aiuto ai concorrenti). Per questi motivi la Giuria d'Appello conferma la decisione di annullamento della II prova.

[Indice](#)

#### **FIV 1989/17**

[Regola 48 – Segnali da nebbia e luci](#)

*La mancata o difettosa accensione delle luci di navigazione prescritte dalle Norme Internazionali concreta, per la sua potenziale pericolosità, una grave violazione.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Dopo la VI<sup>a</sup> prova BREEZE veniva protestato dal Comitato delle Proteste e squalificato per mancanza delle prescritte luci rossa, verde e bianca. BREEZE presentava regolare appello.



## DECISIONE

La mancanza delle prescritte luci di via concreta una colposa violazione di regola internazionali intese a prevenire gli abbordi in mare e della reg.48. Come bene ha spiegato la decisione impugnata, la potenziale pericolosità di questa inosservanza spiega la gravità della penalità inflitta per un fatto constatato dagli stessi UDR. Per questi motivi, la Giuria d'Appello respinge l'impugnazione della barca BREEZE confermando l'appellata decisione.

[Indice](#)

## FIV 1989/23

[Definizione - Arrivo](#)

[Regola 62 - Riparazione](#)

*Angolazione della linea di arrivo rispetto alla direzione del lato del percorso. Il segnale acustico che si suole dare all'arrivo d'una barca risponde ad una vera consuetudine che, per quanto diffusa, non ha alcun significato regolamentare circa una validità o meno dell'arrivo. A questo riguardo fa fede soltanto la pubblicazione dell'ordine di arrivo.*

## SOMMARIO DEI FATTI

Dopo aver tagliato la linea di arrivo, il 470 I-3567, non avendo udito alcun suono, avendo dei dubbi sulla direzione da tagliare la linea di arrivo, chiedeva conferma del segnale acustico e del suo arrivo al Presidente del Comitato, che rispondeva positivamente. Nell'ordine di arrivo pubblicato

all'albo, risultava essere DNF. La richiesta di riparazione presentata da I-3567 veniva respinta. I-3567 presentava regolare appello.

## DECISIONE

Tra concorrenti e Comitati non possono essere colloqui se non nelle situazioni e nei modi previsti dal regolamento; e pertanto un concorrente non può richiamarsi alle comunicazioni che un Comitato non gli abbia fornito nei modi regolamentari e, men che meno può affidarsi ai pareri espressi da qualche suo membro al di fuori dei modi procedurali previsti. Il segnale acustico dato all'arrivo risponde ad una mera consuetudine priva di significato regolamentare circa la validità o meno dell'arrivo stesso. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'impugnazione del 470 numero velico 3567 e conferma la decisione appellata.

[Indice](#)

## FIV 1989/25

[Regola 69 – Comportamento sconveniente](#)

*Sono suscettibili di esame e decisione a norma della reg.69 non soltanto le azioni compiute nel corso della competizione vera e propria, ma anche le azioni compiute in genere nell'ambiente della Manifestazione in senso lato. Le decisioni adottate a norma della reg.69 e non riguardanti l'interpretazione delle regole di regata vere e proprie, non sono impugnabili avanti la Giuria*

*d'Appello.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Richiesta di parere dell'Associazione Italiana Classe Laser. Durante una cena in onore dei concorrenti, alcuni di questi, scherzando a tavola, cominciarono a buttarsi dei pezzi di pane; finché ad un certo punto, il Presidente del Circolo Organizzatore interveniva richiamandoli all'ordine. Ma dopo un po' tali scherzi ripresero, ed il Presidente invitò uno dei invitati ad allontanarsi. Ciò provocò la reazione di alcuni dei presenti ed un battibecco, nel corso del quale un amico della persona allontanata pensò di manifestare il suo sdegno indirizzando al Presidente un gesto di dubbio gusto, scagliando a terra un bicchiere di plastica ormai vuoto. Il Comitato delle Proteste, presente al fatto, aprì udienza in base alla reg.69 e inflisse un'ammonizione al primo ed una squalifica da tutte le prove al secondo. L'Associazione Italiana Classe Laser chiedeva alla Giuria d'Appello il suo parere sull'accaduto.

#### RISPOSTA

La reg.69 non è una regola di regata disponibile per una protesta. Infatti l'azione a senso della reg.69 può essere provocata anche da un rapporto di chi non è né un concorrente, né organizzatore. I fatti suscettibili di essere esaminati a norma della reg.69 sono non soltanto compiuti nel corso della competizione in mare, ma anche tutti

quelli compiuti in genere nell'ambiente della manifestazione in senso lato; cioè anche fuori dell'area di regata e del circolo organizzatore (ad es. in occasioni di premiazioni, ricevimenti, inviti, escursioni collettive ecc.) Tutti i casi previsti dalla reg.69 non possono essere oggetto di una protesta.

[Indice](#)

#### **FIV 1989/26-28-29**

[Regola 32 – Annullamento dopo la partenza](#)

[Regola 62 - Riparazione](#)

*L'annullamento della regata portata a termine è un provvedimento eccezionale, che va preso soltanto per gravi motivi, e sempre tenendo conto dei diritti acquisiti da concorrenti regolarmente arrivati, nonché in genere dai pregiudizi che ne deriverebbero ai concorrenti.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

La seconda prova del Campionato veniva annullata dopo essere stata portata a termine. Sedici concorrenti presentavano richiesta di riparazione chiedendo la revoca dell'annullamento o quanto meno l'adozione di provvedimenti riparatori. Il Comitato delle Proteste respingeva le richieste di riparazione in quanto l'assenza del vento aveva falsato completamente l'esito della prova, specie nella terza bolina quando, in conseguenza di tale situazione, tutti i regatanti infrangevano la reg. 42. I concorrenti 132, 359 e 377 presentavano appello.

## DECISIONE

La Giuria d'Appello ritiene insostenibile il motivo addotto dal Comitato di Regata per giustificare l'annullamento, cioè l'infrazione alla reg.42 da parte di tutti i concorrenti. Quanto all'altro motivo d'annullamento si rileva che, se effettivamente la scarsità del vento era tale da invalidare la regolarità della prova, sarebbe stato più semplice ed opportuno interromperla, anziché portarla a termine in condizioni irregolari, per poi annullarla. Per questi motivi la Giuria d'Appello

- 1) accoglie l'impugnazione ed annulla la decisione impugnata dichiarando valida la prova in questione per tutti i concorrenti.
- 2) Manda al Comitato di compilare la classifica della prova in questione, nonché di compilare la conseguente nuova classifica generale del Campionato.

[Indice](#)

## FIV 1989/31

**Regola 10 – Su mure opposte**

**Regola 14 – Evitare il contatto**

**Regole 16 – Cambiare rotta**

*L'obbligo di cedere il passo gravante sulla barca mure a sinistra è assoluto e inderogabile, e va pertanto attuato con evidente prontezza, al fine di non dover dar luogo ad incertezze. Rapporto tra la reg. 14 (evitare contatti) e la reg.16 (cambiare rotta).*

## SOMMARIO DEI FATTI

Vennero presentate delle reciproche proteste tra SHAULA e MILADY. Il primo, mure a dritta accusava il secondo di non aver rispettato la reg.10, il secondo accusava il primo di non aver accennato minimamente ad evitarlo provocando seri danni. Il Comitato delle Proteste, considerando che il tentativo per evitare la collisione era stato fatto da SHAULA soltanto in extremis, squalificò MILADY per violazione della reg.10, e squalificò pure SHAULA per infrazione alla reg.14. SHAULA ha presentato appello, sostenendo d'aver fatto ogni ragionevole tentativo per evitare la collisione.

## DECISIONE

L'obbligo di cedere il passo, gravante sulla barca mure a sinistra a norma della reg. 10, è assoluto e inderogabile; e che, essendo uno dei fondamenti delle regole di via (e non solamente in regata) dev'essere rispettato sempre e con prontezza, appunto per non dar luogo ad incertezze oppure, men che meno, ad interpretazioni. Bene ha fatto, pertanto, il Comitato delle Proteste a squalificare MILADY per questa infrazione. Quanto all'addebito fatto a SHAULA di aver poggiate soltanto in extremis è opinione della Giuria d'Appello che non risulta alcun motivo per rilevarlo colpevole della violazione della reg.14. Una modifica di rotta per evitare una collisione, se è fatta con ritardo

rischia di cadere nella sanzione prevista dalla reg.14; mentre se è fatta con previdente anticipo rischia la squalifica prevista dalla reg.16 (Cambiare rotta) L'adozione o la scelta tra queste due contrastanti regole richiede quell'attenta indagine e quella motivazione, che nel caso in esame mancano del tutto. L'esistenza di queste due regole non deve indurre la barca mure a sinistra a ritardare l'attuazione del suo obbligo di tenersi discosta; e non deve prestarsi ad espedienti difensivi in caso di protesta per violazione della reg.10. Per questi motivi la Giuria d'Appello:

- 1) Accoglie l'impugnazione della barca SHAULA e, in parziale riforma della decisione appellata,
- 2) Conferma la squalifica inflitta a MILADY per violazione della reg.10;
- 3) Respinge la protesta di MILADY contro SHAULA

[Indice](#)

#### **FIV 1989/34**

##### **Regola 62 - Riparazione**

*La presentazione di una richiesta di riparazione non richiede l'esposizione della bandiera di protesta.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Dopo la IV<sup>a</sup> prova ZZENZERO, classe I.O.R. presentava richiesta di riparazione perché la lunghezza del percorso era di 16 miglia, anziché di 18; chiedeva una verifica una verifica

di quanto affermava. Il Comitato delle Proteste respingeva la richiesta di riparazione perché non era stata esposta la bandiera di protesta e non era stato comunicato al Comitato di Regata la volontà di protestare. ZZENZERO ha presentato regolare appello.

#### **DECISIONE**

La richiesta di riparazione in questione era ammissibile, non essendo necessario per una richiesta di riparazione esporre la bandiera di protesta. Non v'era nemmeno l'obbligo d'avvertire il Comitato di Regata pena l'inammissibilità dell'udienza. La Giuria d'Appello ritiene l'appello immeritevole d'accoglimento per il fatto che la richiesta non dichiara affatto se il posto di arrivo di ZZENZERO fu materialmente pregiudicato senza sua colpa da un errore del Comitato di Regata, vale a dire se subì un danno che andava riparato a norma della reg.62.

[Indice](#)

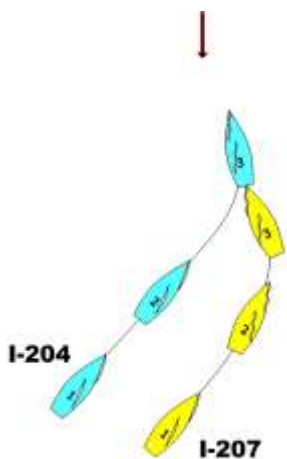
#### **FIV 1990/02**

**Regola 11 – sulle stesse mure, ingaggiate**

**Regola 13 – Mentre si sta virando**

**Regola 16 – Cambiare rotta**

*Una barca che vira ha l'onere di provare di aver virato ad una distanza tale da non obbligare la barca sui bordi a modificare la sua rotta. La reg.16 si applica soltanto ad una barca che sia sui bordi.*



## SOMMARIO DEI FATTI

I-207 presentava protesta contro I-204 per violazione delle regole 13 e 14. Ambedue navigavano su rotte parallele 207 iniziava a virava per passare a poppa di I-204, subito dopo I-204 virava, impedendo così a I-207 di completare la virata e provocando un contatto tra la prua del I-207 e il timone del 204. I-204 protestava a sua vota addebitando a I-207 d'aver violato la reg.16. Il Comitato delle Proteste squalificava I-204 per violazione della reg.16 in quanto, avendo diritto di rotta, aveva modificata la sua rotta senza dare all'altra barca la possibilità di tenersi discosta. I-204 ha presentato regolare appello.

## DECISIONE

I-207 non aveva lo spazio per compiere la virata senza collidere con I-204. I-207 non ha convinto il Comitato delle Proteste d'aver completato la virata rispettando la

reg.13. I-204, barca al vento, non aveva diritto di rotta e non è da escludere l'ipotesi che abbia virato per evirare un danno grave; come non è da escludere la possibilità che, se non avesse virato, avrebbe potuto essere colpita più duramente sul fianco. Per questi motivi la Giuria d'Appello:

- 1) Accoglie l'impugnazione della barca MASTROFITTA I-204 e, in totale riforma della decisione appellata, squalifica la barca NANUKAJA I-207 per violazione della reg.13
- 2) La protesta di NANUKAJA è respinta.

[Indice](#)

## FIV 1990/05

[Regola 32 – Annullamento dopo la partenza](#)

[Regola 62 – Riparazione](#)

[Regola 90.2 – Istruzioni di Regata](#)

*Le modifiche delle Istruzioni di Regata (nella specie anticipazione dell'ora di partenza) devono essere fatte per iscritto e rese note per tempo. Si possono fare delle modifiche verbali in mare, ma soltanto con la procedura già indicata nelle Istruzioni di Regata.*

## SOMMARIO DEI FATTI

Subito dopo l'arrivo della prima prova, classe 470, il Comitato di Regata chiedeva verbalmente ai singoli concorrenti se consentivano ad anticipare nella giornata stessa la seconda prova della regata senza che ciò fosse previsto dalla Istruzioni di Regata; questo perché le previsioni

meteorologiche per l'indomani prevedevano nebbia e calma di vento. Tale seconda prova veniva fatta partire e portata a termine da tutti i concorrenti. La barca I-3602, dopo la seconda prova, chiedeva riparazione per aver anticipato la seconda prova senza che ciò fosse previsto dalle Istruzioni di Regata. Il Comitato di Regata respingeva la richiesta di riparazione. I-3602 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Le modifiche alle Istruzioni di Regata devono essere fatte per iscritto e affisse a per tempo all'albo; mentre quelle verbali sono un'eccezione e sono attuabili solo con la procedura prescritta dalla Istruzioni di Regata. La richiesta di annullamento della II<sup>a</sup> prova (che è stata portata a termine, e alla quale tutti i concorrenti hanno preso parte, appellante compreso) non può essere accolta perché in contrasto con la reg.32.1.MA, poiché una irregolarità vi è stata, la Giuria d'Appello consente di rinviare gli atti del procedimento al Comitato delle Proteste, affinché giudichi se in effetti l'attuale appellante risulti essere stato danneggiato ai sensi della reg.62 e decida come riterrà equo.

[Indice](#)

#### FIV 1990/17

[Regola 32 – Annullamento dopo la partenza](#)

[Regola 62 - Riparazione](#)

*Irregolare modifica delle Istruzioni*

*di Regata (prolungamento del tempo massimo, non comunicato ai concorrenti). Diritto a riparazione, anziché l'annullamento d'una regata portata a termine da altri concorrenti.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

In mare il Comitato di Regata prolungava di mezz'ora il tempo massimo nella regata Hobie Cat 16. 98089 arrivava pochi minuti prima dello scadere del tempo limite e chiedeva riparazione.

#### DECISIONE

È innegabile che 89089, ignorando le modifiche al tempo limite, non può non aver subito qualche pregiudizio in conseguenza delle irregolari azioni del Comitato di Regata, motivo per cui ha diritto a riparazione a sensi della reg.62, senza dover ricorrere all'annullamento della prova. Per questi motivi, la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione dell'89089, riforma la decisione appellata, e gli concede, in riparazione per la terza prova, un punteggio uguale alla media dei totali dei punti ottenuti nelle altre prove del Campionato.

[Indice](#)

#### FIV 1990/24

[Regola 60.1 – Diritto di protestare](#)

*Protesta per erroneo inserimento in una delle categorie della regata, presentata nell'ultimo giorno d'un campionato. È inammissibile perché andava presentata prima dell'inizio della regata.*

## SOMMARIO DEI FATTI

All'ultimo giorno del Campionato Italiano Vela d'Altura DURLINDANA presentava protesta contro la barca PULSAR che erroneamente era stata considerata barca di serie ed inserita nella categoria crociera: Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta. DURLINDANA presentava regolare protesta.

## DECISIONE

La Giuria d'Appello ritiene che l'impugnazione non possa essere accolta e vada respinta senza entrare nel merito, perché avrebbe dovuto essere presentata prima dell'inizio della regata, visto che riguardava gli elementi d'iscrizione e la stazza, ed era pertanto suscettibile di apportare eventuali modifiche in tema di eleggibilità e di rating. Per tali motivi rigetta l'appello della barca DURINDANA e conferma la decisione appellata.

[Indice](#)

## FIV 1990/30

[Regola 63.3 – Udienze – Diritto di essere presenti](#)

*Le parti hanno diritto di presenziare all'udienza e all'assunzione delle prove, a scanso di nullità dell'udienza stessa.*

## SOMMARIO DEI FATTI

La barca I-4 della classe 420 ha presentato protesta contro la barca 46299 per aver toccato la boa 2 e successivamente nell'effettuare l'autopenalizzazione per averla

intralciata. Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta perché la relativa bandiera di protesta era stata esposta in ritardo, ma squalificava il 46299 per irregolare esecuzione dell'autopenalizzazione in base alla testimonianza di un membro del Comitato delle Proteste. Contro tale decisione 46299 ha presentato appello lamentando di essere stato privato del diritto di assistere alla deposizione del teste suddetto e di non aver avuta la possibilità di rivolgergli delle domande.

## DECISIONE

Questa Giuria d'Appello riscontra dal verbale dell'udienza, che le due parti sono state sentite separatamente l'uno dall'altra, e che non sono state poi ammesse a presenziare all'esame del teste su menzionato. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello e rinvia il procedimento al Comitato delle Proteste, affinché ripeta l'udienza nei modi di rito, in presenza delle parti.

[Indice](#)

## FIV 1990/39

[Segnale Y](#)  
[Regola 40 – Dispositivi personali di galleggiamento](#)

*Obbligo di salvagente a bordo durante la regata. L'accertamento di tale obbligo va fatto possibilmente all'arrivo, e comunque tempestivamente. La presenza del salvagente a bordo è una circostanza di vero fatto, e non involge nessuna questione tecnica che imponga il parere di un*

*comitato tecnico qualificato*

#### SOMMARIO DEI FATTI

La barca di classe Vaurien 33868 dopo aver disputato la regata con il salvagente indossato, ed essendo stato sorteggiato per il controllo, veniva rimorchiato da un gommone dell'assistenza e condotto a terra. Non essendo ancora arrivato lo stazzatore, il timoniere del 33868 si toglieva il salvagente ed alava la barca. Lo stazzatore al suo arrivo rilevava che il salvagente non era a bordo, ma per terra ed ancora bagnato e faceva rapporto al Comitato di Regata. Il Comitato delle Proteste squalificava 33868 che successivamente presentava regolare appello contro tale decisione.

#### DECISIONE

Bisogna rilevare che il controllo fu fatto a terra e non all'arrivo. La regola 40 impone l'obbligo di indossare il salvagente in regata così anche la regola di classe pone l'obbligo di avere un certo equipaggiamento (tra cui il salvagente) a bordo durante la regata. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione del Vaurien 33868, annulla l'appellata decisione, e dispone che sia regolarmente inserito in classifica.

[\*Indice\*](#)

#### **FIV 1991/16**

**Regola 63.6 – Assunzione delle prove e accertamento dei fatti**

*Se avviene una collisione, dev'esserci qualche violazione di*

*regola, e in tal caso si deve indagare ed individuare il responsabile.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

TAKISTA e ZIZA ripetutamente entravano in contatto ed entrambe presentavano regolare protesta. Il Comitato delle Proteste giudicava separatamente le due proteste e le respingeva entrambe, dichiarandosi nell'impossibilità di accertare se tra le due barche v'era stato un effettivo contatto. ZIZA presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Anzitutto le due proteste andavano preliminarmente riunite in un unico giudizio, visto che si riferivano ad uno stesso incidente svoltosi in successive fasi senza soluzione di continuità, e ciò a detta di entrambe le parti contendenti. Il Comitato delle Proteste non poteva sottrarsi al suo dovere di indagare. Invero dagli atti non risulta nemmeno che il Comitato delle Proteste abbia sentito i protestanti. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione della barca ZIZA, annulla la decisione appellata, e rinvia il procedimento al Comitato delle Proteste affinché riapra l'udienza e svolga ogni indagine per individuare ogni responsabilità e prenda quindi la debita decisione.

[\*Indice\*](#)

#### **FIV 1991/21**

**Regola 42 – Propulsione**  
**Regola 60.3(a) – Protestare una**



## barca da parte del Comitato delle Proteste

*Azioni proibite (rocking e sculling)  
-Obbligo di esporre la bandiera di protesta. - Facoltà del Comitato delle Proteste di agire d'ufficio.*

### SOMMARIO DEI FATTI

Il 479 I-3816 presentava protesta contro I-3816 per infrazione alla reg.42. Il Comitato delle Proteste squalificava I-3816 senza udienza anche perché tre componenti del Comitato di Regata erano testimoni del fatto. I-3816 presentava regolare appello negando l'addebito e sostenendo che la protesta era stata presentata in ritardo e la mancata esposizione della bandiera di protesta.

### DECISIONE

Il Comitato delle Proteste nelle sue affermazioni ha dichiarato che la protesta era stata dichiarata valida, però dichiara pure che non era stata esposta la bandiera di protesta. Dell'udienza non esiste la convocazione all'albo, né alcuna verbalizzazione. Nella decisione del Comitato delle Proteste sta scritto che ha accertato i fatti come esposti nella protesta, suffragati dalla diretta osservazione di almeno tre membri del Comitato; ciò risulta nel rapporto di regata della prova. In conclusione il Comitato delle Proteste ha preso la decisione impugnata in base ad una protesta invalida ed inammissibile. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione e dispone che il 3816 sia classificato secondo il

suo ordine di arrivo.

[Indice](#)

### FIV 1992/02

[Regola 49 – Posizione dell'equipaggio](#)  
[Regola 61.2 – Contenuto della protesta](#)

*Mancata descrizione dei fatti.  
Decisione del Comitato delle Proteste priva dell'accertamento dei fatti e della motivazione.*

### SOMMARIO DEI FATTI

Il MORO DI BARCOLA presentava appello contro il NIBBIO per infrazione alla reg.49-Posizione dell'equipaggio senza maggiori precisazioni. Il Comitato delle Proteste squalificava il NIBBIO per la reg.49 senza precisare altro. Dopo tre giorni, avendo avuto notizia dalla stampa della sua squalifica, il NIBBIO chiedeva riparazione, che veniva respinta. Il NIBBIO presentava regolare appello.

### DECISIONE

La Giuria d'Appello rileva che la protesta è affetta dai vizi di non riferire la zona dell'infrazione, di non aver descritto i fatti addebitati al NIBBIO e non risulta che in udienza si sia provveduto a rimediare a tali mancanze. Per tali motivi la Giuria d'Appello:

- 1) Accoglie l'impugnazione del NIBBIO
- 2) Dichiara inammissibile la protesta di MORO DI BARCOLA contro di essa
- 3) Annulla conseguentemente la

squalifica inflitta e dispone che il NIBBIO sia regolarmente classificato.

[Indice](#)

#### **FIV 1992/12**

##### **Regola 61 – Requisiti della protesta**

*È ammissibile presentare una protesta a mezzo di fax.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Richiesta di parere da parte dell'Associazione Velica Alto Verbano Luino. Secondo la reg.61.3 la protesta deve essere consegnata, e non spedita.

#### **RISPOSTA**

L'inoltro d'una protesta via FAX dev'essere considerato valido.

[Indice](#)

#### **FIV 1992/21**

##### **Regola 29.1 – Richiami individuali**

*Se l'attenzione di un concorrente partito in anticipo non viene richiamata dal prescritto segnale acustico che deve accompagnare il segnale visivo X, la segnalazione di richiamo non è validamente completata e il concorrente non può ritenersi obbligato a rientrare.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Dopo la prima prova 15308 veniva classificato OCS. Presentava regolare richiesta di riparazione facendo presente che non era stato dato alcun segnale acustico e che non era stata esposta la bandiera X. IL

Comitato delle Proteste respingeva la richiesta di riparazione dichiarando che il segnale acustico per l'esposizione della X era stato dato in contemporanea con l'esposizione del preparatorio della classe successiva. 15308 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

All'inesistente segnalazione acustica si aggiunge il fatto che l'esposizione della X è stata fatta mediante un mezzo-marinaio (per di più a poppa della barca Comitato si deve concludere che l'attenzione del concorrente 15308 non è stata regolarmente e compiutamente richiamata. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione della barca LUPO ALBERTO IV° num. Vel.15308 della Classe Hobie Cat, ed annulla la decisione appellata.

[Indice](#)

#### **FIV 1992/23**

##### **Regola 63.6 – Assunzione delle prove e accertamento dei fatti**

*Non è corretta la decisione in fatto che disattende una deposizione testimoniale favorevole al protestato, affermando che essa è inattendibile perché contrasterebbe con quanto constatato da un membro del Comitato.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Nell'unica prova sono stati squalificati 19 concorrenti della classe 470 rei di non aver indossato il salvagente. L'attuale appellante 3837, avendo appreso della

squalifica dal comunicato n° 4, chiedeva riparazione affermando che avevano sempre indossato il salvagente. Aperta l'udienza veniva sentito quale teste a difesa il concorrente 3965 che confermava quanto affermato dal protestato. Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta sostenendo che la testimonianza del 3965 non poteva essere attendibile perché contraria a quanto direttamente rilevato all'arrivo da un membro del Comitato delle Proteste. 3837 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

L'appello è fondato e va accolto per difetto di prova nei confronti del 3837. Invero l'esauriente deposizione del teste 3965 è stata completamente disattesa dal Comitato delle Proteste, perché ritenuta non attendibile di fronte a quanto asseritamente rilevato dal membro del Comitato delle Proteste. Ma quest'ultimo non risulta che sia stato esaminato in udienza, in modo da poter essere interrogato dalle parti e messo a confronto con i testi; e delle sue affermazioni non vi è alcuna verbalizzazione probatoria. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione del 470 I-3837, e conseguentemente annulla la decisione appellata, disponendo che sia regolarmente classificato secondo il suo ordine di arrivo.

[Indice](#)

#### FIV 1992/25

[Regola 61.3 – Tempo limite per la](#)

[protesta](#)

[Regola 63.2 – Tempo alle parti per prepararsi](#)

[Regola 66 – Riapertura di udienza](#)

*Una volta chiusa l'udienza e dopo la comunicazione della decisione, se viene presentata una richiesta di riapertura dell'udienza per eccepire la tardiva presentazione della protesta, occorre accertare anzitutto se il richiedente sia stato messo preliminarmente in condizione di controllare la protesta e l'ora della sua presentazione, sì da poter eccepire tale difetto prima di dare inizio all'esame della protesta medesima.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Parere richiesto dal Circolo Velico La Spezia. La barca A protesta la barca B, ma la presenta in ritardo. Né il Comitato delle Proteste, né il protestato se ne accorgevano. L'udienza si chiudeva con la squalifica del protestato. Successivamente il protestato, esaminando gli atti nota la tardività della presentazione della protesta e chiedeva la riapertura dell'udienza. Il Comitato delle Proteste respingeva la domanda, perché a suo avviso il prolungamento del tempo limite non occorreva che sia deciso prima della scadenza, e poteva essere deciso in qualsiasi momento. Il ritardo non era dovuto alla negligenza del protestante.

#### RISPOSTA

In questo caso sarebbe opportuno sapere se il protestato abbia avuto



quale annunciava la prova era annullata. ALBER di fronte a questa decisione che implicitamente respingeva la sua richiesta di riparazione presentava regolare appello.

#### DECISIONE

La definizione di arrivo va rispettata sia che il battello del Comitato di Regata sia posizionato alla destra o alla sinistra della boa di arrivo. Per questi motivi la Giuria d'Appello:

- 1) Accoglie l'impugnazione della barca ALBER e dichiara irregolare l'annullamento della prova in questione;
- 2) Dichiara valida detta prova per tutti i concorrenti arrivati regolarmente come dalla definizione di arrivo, i quali vanno regolarmente classificati.

[Indice](#)

#### FIV 1992/40

##### Regola 32.1 – Annullamento dopo la partenza

*La reg.32.1 vieta di annullare una regata a danno di chi sia riuscita a finirla regolarmente. Ma tale ipotesi non può ricorrere nel caso di irregolarità di natura tale da escludere ogni possibilità di corrispettivi provvedimenti riparatori.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Al termine della regata la barca Classe J24 I-221 chiedeva riparazione per le seguenti irregolarità:

- a) Comunicazione data

verbalmente a mare, prima dell'inizio della regata, della riduzione del percorso

- b) Mancata esposizione delle bandiere L e Blu per invitare i concorrenti a venire a portata di voce e per segnalare la posizione di arrivo.
- c) Mancata esposizione della bandiera S per segnalare la riduzione di percorso.

Da queste inadempienze egli ricevette danno perché ritenendo di dover continuare la regata aveva lasciato a sinistra una boa di percorso, così come indicato dalle Istruzioni di Regata anziché a destra così come era poi risultato necessario fare a seguito alle modifiche di percorso date verbalmente in mare. I-221 Il Comitato di Regata respingeva la sua richiesta di riparazione. Presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Essendo le irregolarità commesse di natura tale da escludere ogni possibilità di corrispettivi provvedimenti riparatori, esse richiedono come unica soluzione l'annullamento della regata. Per questi motivi la Giuria d'Appello, accoglie l'impugnazione ed in totale riforma della decisione di primo grado annulla la prova in questione.

[Indice](#)

#### FIV 1992/43

##### Regola 11 – Sulle stesse mure, ingaggiate

**Regola 15 – Acquisire il diritto di rotta**  
**Preambolo Sezione C**

*Una boa di partenza comincia ad avere parte obbligatoria quando la barca si avvicina ad essa per partire, va pertanto applicata in questo caso la reg.11.*



**SOMMARIO DEI FATTI**

Dopo il segnale di partenza NUOVA e OMBRA si avvicinavano alla linea di partenza non ingaggiate con NUOVA libera dalla poppa. OMBRA, temendo di passare troppo vicino alla boa orzava quasi a fermarsi. Nuova proseguiva sulla sua rotta e si infilava ingaggiandosi. OMBRA poggiava per riprendere velocità e NUOVA per evitare il contatto toccava la boa. Il Comitato delle Proteste penalizzava OMBRA per infrazione alla reg.11. OMBRA presentava regolare appello.

**DECISIONE**

La barca al vento doveva tener conto dell'ingaggio venuto a crearsi con la barca sottovento (NUOVA) che

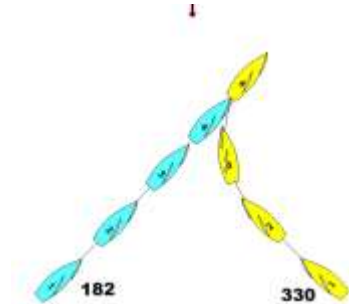
procedeva su una rotta di bolina, quest'ultima per la reg.15 doveva a sua volta tener conto dello spazio necessario ad OMBRA per tenersi discosta. Se la barca NUOVA avesse continuato la sua rotta e la barca OMBRA fosse rimasta nella sua posizione al vento, la colpa sarebbe stata attribuita alla barca sottovento, ma poiché la barca OMBRA ha invece poggiato, per riprendere la velocità perduta in seguito all'orzata, essa ha infranto la reg.11. L'appello viene respinto.

[Indice](#)

**FIV 1992/45**

**Regola 15 – Acquisire il diritto di rotta**

*Una barca che vira deve completare tale manovra tenendosi discosta e deve farla ad una distanza da una barca sui bordi tale da permettergli di tenersi discosta quando terminata la virata, acquisisce il diritto di rotta.*



**SOMMARIO DEI FATTI**

Il J-24 330 in prossimità dell'incrocio con 182 virava sulla sua prua. Al termine della virata immediatamente avveniva un

contatto tra la prua di 182 ed il timone di 330. 330 presentava protesta e veniva squalificato per infrazione alla reg.12. La barca 182 ha presentato regolare appello.

#### DECISIONE

L'appello è fondato e viene accolto. Una virata viene fatta senza commettere infrazione se:

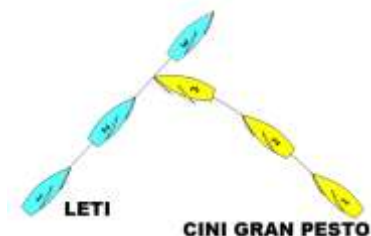
- 1) La virata è completata tempestivamente
- 2) Se all'acquisito del diritto di rotta viene rispettata la reg.15
- 3) Per questi motivi, riformando la sentenza di primo grado la barca J24 I-330 viene squalificata per infrazione della reg.15 e la barca J-24 I-182 viene reintegrata nella posizione del suo arrivo.

[Indice](#)

#### FIV 1993/01

##### Regola 10 – Su mure diverse

*Se all'incrocio di due barche vi è rischio di collisione ma vi sono dei dubbi sulla possibilità che la barca obbligata a tenersi discosta riesca a passare di prua senza obbligare l'altra a modificare la rotta, il dubbio va risolto con la squalifica di chi doveva tenersi discosta.*



#### SOMMARIO DEI FATTI

CINI GRAN PESTO Classe I.M.S, presentava protesta contro LETI per violazione della reg.10. Il protestante asseriva che le due barche si stavano incrociando su mure diverse e la barca LETI, mure a sinistra, lo costringeva a modificare la sua rotta per evitare il contatto. Nel corso dell'udienza LETI dichiarava che aveva continuato la sua rotta perché riteneva di passare a prua e che la barca CINI GRAN PESTO era passata a 2-3 metri dalla sua poppa. Il Comitato delle Proteste, ritenendo non accertata l'infrazione, ha ritenuto di respingere la protesta.

#### DECISIONE

La barca con mure a dritta era passata a 2-3 metri dalla poppa della barca mure a sinistra e ciò lascia perplessi e fa pensare che non sia stata rispettata quella elementare norma di prudenza necessaria nel decidere se forzare o meno il passo, in particolare quando si tratta di barche delle classi maggiori. Pertanto nell'assenza di certezze, la Giuria d'Appello deve ritenere che la barca mure a sinistra non sia riuscita a dimostrare la sua possibilità di passare con un sufficiente margine di sicurezza all'incrocio. Per questi motivi si ritiene di accogliere l'appello della barca CINI GRAN PESTO, e nel rispetto della reg.10 di squalificare la barca LETI.

[Indice](#)

#### FIV 1993/15

## Regola 10 – Su mure diverse

*La barca con mure a sinistra, proprio per l'obbligo che ha di cedere il passo, non deve insistere su una rotta che le è preclusa; ma deve, al contrario, soddisfare tempestivamente, e non all'ultimo momento, l'obbligo di tenersi discosta dalla barca mure a dritta. È considerato grave il danno che menoma la possibilità di continuare la regata; o che diminuisce la velocità della barca; o che pregiudica l'ordine di arrivo; o che richiede costose riparazioni.*

### SOMMARIO DEI FATTI

7282 Classe Star protestava 7679 per violazione alla regola 10 con conseguente collisione. Il Comitato delle Proteste squalificava 7679, mure a sinistra, per violazione alla reg.10 e 7282 per violazione alla reg.14. 7282 presentava regolare appello precisando che 7282 aveva forzato l'incrocio e che, solo quando aveva avuto la certezza che non si stava tenendo discosto, aveva modificato la sua rotta per evitare la collisione, ma riuscendo unicamente a minimizzarla.

### DECISIONE

La barca mure a sinistra non deve insistere in una rotta che le è preclusa, ma deve invece soddisfare tempestivamente, e non all'ultimo momento, all'obbligo di tenersi discosta. Per questi motivi la Giuria d'Appello ritiene che la decisione appellata dev'essere annullata per ciò che riguarda la squalifica di 7282

dev'essere accolta, e che 7282 dev'essere pertanto regolarmente classificato.

[Indice](#)

### FIV 1993/16

#### Definizione in regata Regola 42 - Propulsione

*Se una barca spegne il motore, che dava propulsione, al segnale preparatorio, il fatto che subito dopo lo spegnimento mantenga un po' di abbrivio non concreta una violazione sella regola 42 (propulsione), non essendo richiesto che una barca sia in una particolare situazione di moto, o non in moto, quando ai 4 minuti inizia ad essere in regata come da definizione.*

### SOMMARIO DEI FATTI

FARFARRHELLO veniva protestato perché aveva spento il motore, che dava propulsione, all'esposizione del segnale preparatorio procedendo quindi per abbrivio. Il Comitato delle Proteste lo squalificava. FARFARRHELLO presentava regolare appello.

### DECISIONE

L'appello è fondato ed è meritevole di accoglimento. In questo caso non può esservi infrazione alla reg.42 (propulsione), non essendo richiesto che una barca sia in una particolare situazione di moto, o di non moto, quando ai 4 minuti inizia ad essere in regata come da Definizione. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione della barca



FARFARRHELLO, annulla la decisione appellata, e dispone che sia regolarmente classificata.

[Indice](#)

#### **FIV 1993/18**

##### **Regola A2.1 – Punteggio complessivo**

*In mancanza di indicazioni in tema di punteggio nel Bando o nelle Istruzioni di Regata, e in difetto di una richiesta di riparazione prima dell'inizio della regata, non si può, a regata finita, lamentare che nel redigere la classifica finale sia stato applicato lo scarto della prova peggiore, ciò essendo previsto nel sistema di punteggio minimo dell'appendice A2.1 del Regolamento.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Alla fine del Campionato Classe Laser il concorrente 9135 presentava richiesta di riparazione perché nella classifica finale era stato applicato uno scarto non previsto dalle Istruzioni di Regata. La richiesta di riparazione veniva respinta. 9135 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

La Giuria d'Appello concorda con la motivazione espressa dal Comitato delle Proteste e pertanto esprime il parere che l'impugnazione non possa trovare accoglimento. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'impugnazione del Laser I-9135, e conferma la classifica redatta dal Comitato di Regata.

[Indice](#)

#### **FIV 1993/21**

##### **Regola 40 – Dispositivi personali di galleggiamento**

*Se un concorrente intende protestare contro altri concorrenti che non abbiano ottemperato al segnalato obbligo di indossare il salvagente, deve esporre tempestivamente la bandiera di protesta (non richiesta se la barca è inferiore ai 6 metri). ed informare i contravventori. L'azione d'ufficio riservata al Comitato delle Proteste non è obbligatoria ma discrezionale.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

KIKKIO presentava protesta contro IL COMPASSO per non aver indossato il salvagente ad onta dell'esposizione della bandiera Y sulla barca del Comitato di Regata. Il Comitato delle Proteste dichiarava inammissibile la protesta perché presentata in ritardo. KIKKIO presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

KIKKIO ammette il ritardo per cause di forza maggiore e rileva che il Comitato di Regata non s'era preoccupato di protestare numerosissimi concorrenti contravventori. La Giuria d'Appello ritiene che, se v'erano effettivi motivi di forza maggiore, KIKKIO poteva chiedere di essere giustificato del ritardo. La Giuria d'Appello rileva pure che l'ordine di indossare il salvagente è discrezionale, come lo è l'azione d'ufficio a norma della

reg.60.2. Per tali motivi la Giuria d'Appello respinge l'appello e conferma la decisione impugnata.

[Indice](#)

#### **FIV 1993/24**

##### [Regola 70.1 - Appelli](#)

*Una Giuria d'Appello non è competente ad esaminare un caso che non sia stato definito da una formale decisione di primo grado.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Alla fine della regata la barca classe Soling GER 289 si lagnava che la sua parità di punteggio con un'altra barca era stato risolto erroneamente a suo sfavore. Chiedeva pertanto al Comitato delle Proteste di esaminare e correggere detta classifica. Presentava quindi regolare appello.

#### **DECISIONE**

La Giuria d'Appello, in quanto giudicante di secondo grado, può esprimersi solamente su un giudizio che abbia preso una formale decisione in primo grado (reg.71.2). Ma poiché non consta che GER-289 abbia presentato una richiesta di riparazione a norma della reg.62, e poiché manca conseguentemente la dovuta decisione di prima istanza, la Giuria d'Appello è incompetente ad esaminare il caso esposto, e deve dichiarare improponibile l'appello.

[Indice](#)

#### **FIV 1993/26**

##### [Regola 10 – Su mure diverse](#)

##### [Regola 14 – Evitare contatti](#)

*Le tardive precisazioni fornite dal*

*Comitato delle Proteste nelle sue osservazioni all'appello, concernenti certe deposizioni non verbalizzate in primo grado, non possono sanare tale mancanza e non devono pertanto essere prese in considerazione probatoria in grado di appello. L'obbligo di tenersi discosti (regola 10) dev'essere attuato tempestivamente e non all'ultimo momento. La gravità del danno dev'essere compiutamente provata da chi lamenta d'averlo subito).*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Il 470 3323, mure a dritta, aveva presentato protesta contro la barca classe Strale 1217, mure a sinistra, per violazione delle regole 10 e 14. Il Comitato delle Proteste squalificava 1217 per infrazione alla reg.10 e squalificava 3323 per infrazione alla reg.14 perché il suo timoniere aveva ammesso di non aver minimamente corretto minimamente la sua rotta perché era convinto che il 1217 doveva virare. 3323 presentava regolare appello confermando che la barca 1217 non si era tenuta discosta e dichiarava di non aver subito gravi danni.

#### **DECISIONE**

Nelle osservazioni all'appello il Comitato di Regata informa che il protestante aveva affermato di aver subito gravi danni. Le tardive dichiarazioni del Comitato di Regata non possono sanare la totale mancanza di verbalizzazione in contraddittorio prescritta dalle

Normative F.I.V. 1993. L'obbligo di tenersi discosta grava sulla barca mure a sinistra e tale obbligo dev'essere attuato tempestivamente. Quanto ai danni gravi non risulta acquisita alcuna precisazione e prova su detta gravità, che è imprescindibile condizione per poter arrivare alla penalizzazione. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione del 470 n.v. 3323, annulla la squalifica inflittagli, e dispone che sia regolarmente classificato

### [Indice](#)

#### **FIV 1994/03**

[Regola 61.2 – Contenuto della protesta](#)

[Regola 61.3 – Tempo limite per la protesta](#)

*Se il luogo della presentazione delle proteste non è precisato nelle Istruzioni di Regata è valido il suo deposito nelle mani del Comitato di Regata o delle Proteste, o di un membro della segreteria del circolo organizzatore; i quali dovranno accettarla e preoccuparsi solamente di annotarvi l'ora esatta di presentazione. La dichiarazione di inammissibilità d'una protesta non può essere fatta all'atto della sua presentazione, ma nell'udienza; nella quale è possibile esaminarne il contenuto e la regolarità, nonché rimediare ai suoi eventuali difetti.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

GILA della classe I.O.R. presentava due contemporanee proteste contro MATTEO DE CIURLI ben prima

della scadenza del tempo limite per la presentazione. Ma alcuni componenti del Comitato di Regata, ed uno del Comitato delle Proteste, presenti al momento della consegna della protesta lo invitavano a specificare – pena la inammissibilità delle proteste stesse – la o le regole violate, e non essendo riuscito ad individuarle in tempo, ciò aveva comportato il superamento (per un minuto) del tempo limite. GILA presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Di fronte a queste risultanze la Giuria d'Appello deve chiedersi perché sia stato rifiutato all'attuale appellante il deposito tempestivo delle sue proteste, poiché soltanto in regolare udienza, e in sua presenza, si sarebbe potuto discuterne il contenuto. Si deve anche tenere presente che, al fine di una corretta presentazione della protesta – e se il luogo non è precisato nelle Istruzioni di Regata – basta che il deposito sia fatto a mani d'un membro del Comitato di Regata o delle Proteste, oppure a mani d'un membro della segreteria del circolo organizzatore; i quali dovranno accettarla e preoccuparsi soltanto di annotarvi il tempo esatto di presentazione. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione, dichiara nullità delle mancate ammissioni delle proteste del GILA e rinvia gli atti al Comitato per le Proteste affinché proceda al loro esame e prenda le decisioni che riterrà doverose.

[Indice](#)

## FIV 1994/06

### Regola M3 – L'udienza

*La decisione di inammissibilità d'una protesta deve essere presa e comunicata in udienza, e non all'atto della sua presentazione.*

## SOMMARIO DEI FATTI

La barca della classe J-24 CANARINO FEROCO presentava una richiesta di riparazione ritenendosi danneggiato dal punteggio finale assegnatogli. Il Comitato delle Proteste si rifiutava di riceverla e di prenderla in esame. CANARINO FEROCO presentava regolare appello.

## DECISIONE

In primo grado la decisione c'è stata, ed è quella di non voler esaminare l'atto presentato dall'attuale appellante. Questo rifiuto è chiaramente lesivo del diritto del concorrente di presentare proteste e richieste di riparazione e tale diritto va tutelato in seconda istanza. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'istanza del CANARINO FEROCO e rinvia gli atti al Comitato delle Proteste di prima istanza, affinché esamini la sua richiesta e prenda quindi formalmente la decisione che riterrà regolare.

[Indice](#)

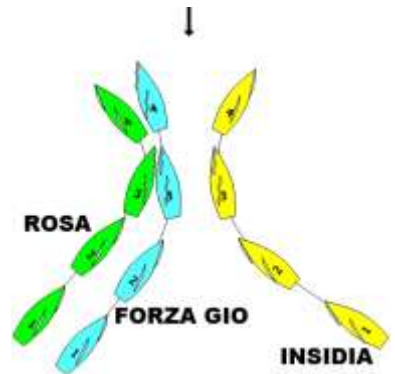
## FIV 1994/24

### Definizione - Ostacolo

### Regola 10 – Mure diverse

### Regola 20 – Spazio per virare ad un ostacolo

*Una barca mure a dritta va considerata un ostacolo che le altre barche mure a sinistra devono evitare. Pertanto, in applicazione alla regola 20, la barca costretta a virare per evitarlo ha diritto a chiedere all'altra barca con mure a sinistra spazio sufficiente a compiere tale manovra, sì da poter tenersi discosta dalla barca mure a dritta.*



## SOMMARIO DEI FATTI

ROSA e FORZA GIO navigavano di bolina mure a sinistra in rotta di collisione con INSIDIA mure a dritta. FORZA GIO chiedeva, per tempo, spazio per virare. ROSA ritardava la virata ed avveniva un contatto in virata tra FORZA GIO e ROSA. INSIDIA virava per evitare la collisione. INSIDIA presentava protesta contro FORZA GIO il quale, a sua volta, presentava protesta contro ROSA. Il Comitato delle Proteste squalificava FORZA GIO per violazione alla reg.10, e ROSA per violazione alla reg.13 (il terzo paragrafo riporta: se due barche

stanno contemporaneamente virando, quella alla sinistra dell'altra deve tenersi discosta). FORZA GIO presentava regolare appello.

#### DECISIONE

L'incidente dev'essere risolto in applicazione della reg.20, poiché INSIDIA rappresentava un ostacolo per FORZA GIO, ed egli aveva il diritto di chiedere spazio per virare a ROSA per poter virare ed evitarlo; e ROSA aveva l'obbligo di rispondere a norma della reg.20.2. FORZA GIO non era tenuto, in alternativa, a risolvere la situazione con una poggia prevedendo che ROSA non avrebbe adempiuto ai suoi obblighi di barca richiamata. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione di FORZA GIO, annulla la squalifica ad esso inflitta, e dispone che sia regolarmente classificato.

[Indice](#)

#### FIV 1994/25-26-29

##### [Regola 32 – Annullamento dopo la partenza](#)

*La regola 32.1 vieta l'annullamento di una regata a danno di chi sia riuscito a finirla regolarmente. Ma tale ipotesi non può ricorrere nel caso di una prova giustamente annullata per una serie di eventi inevitabili e di irreparabili irregolarità del percorso.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

La terza prova della regata Classe Laser era programmata su un percorso a quadrilatero. Il vento

cominciava a girare e a passare quasi in bonaccia, tanto che le boe del quadrilatero si spostavano fino a posizionarsi praticamente in un triangolo. La segnalazione di cambio di percorso veniva fatta esponendo la O al posto della C. Infine il Comitato di Regata, impossibilitato a controllare i passaggi alla boa 3, decideva di annullare la regata. Parecchi concorrenti compivano tutto il percorso e presentavano richieste di riparazione, tutte respinte dal Comitato delle Proteste. Tre concorrenti presentavano regolare appello.

#### DECISIONE

Giustamente tutte le irregolarità hanno indotto il Comitato di Regata a considerare la necessità di annullare una prova ormai falsata. La reg.32 vieta di annullare una regata a danno di chi abbia compiuto il percorso, va fatto presente che un tanto vale se il percorso è regolare ed è stato regolarmente compiuto; ed inoltre ci sia la possibilità di una riparazione equa per tutte le barche coinvolte. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge gli appelli dei concorrenti n.v. 148313, 151544 e 150541 e conferma le decisioni impegnate.

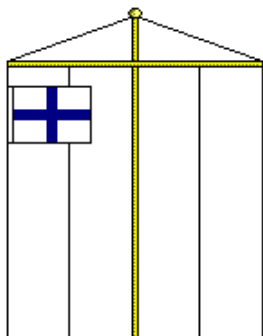
[Indice](#)

#### FIV 1994/33

##### [Regola 29.1 – Richiamo individuale](#)

*Il termine prontamente dettato dalla reg.29.1 in tema di esposizione del segnale X in caso di richiamo,*

*significa che la segnalazione dev'essere fatta in un tempo molto breve, cioè entro pochissimi secondi dal segnale di partenza. Se questa segnalazione non è stata regolare, la barca che dovrebbe considerarsi richiamata non ha motivo di ritenere di essere partito in anticipo.*



#### SOMMARIO DEI FATTI

Subito dopo la partenza, al posto della bandiera X veniva esposto il pennello 2 per qualche secondo. La bandiera X veniva esposta in ritardo e per di più spiegata a mano all'altezza di due metri sopra la coperta del battello del Comitato di Regata. La barca della classe dart 5130 presentava richiesta di riparazione per essere stata classificata OCS. Il Comitato delle Proteste respingeva tale richiesta. 5130 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Il termine prontamente dettato dalla reg.29.1 significa che la segnalazione va fatta in un tempo molto breve, cioè entro pochissimi secondi dal segnale di partenza. Se la

segnalazione non è stata regolare, una barca non ha motivo per ritenere di non essere partito correttamente. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione del Dart 5130, annulla la decisione appellata e dispone che sia regolarmente classificato nella prova in questione secondo l'ordine di arrivo.

[Indice](#)

#### **FIV 1994/37**

##### **Regola 62 – Riparazione Appendice A - Punteggio**

*Se le Istruzioni di Regata modificano il sistema di punteggio già indicato nel Bando, non è accettabile – perché tardiva – la domanda di riparazione presentata non subito dopo la distribuzione delle Istruzioni, ma dopo la pubblicazione della classifica finale.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Dopo la conclusione del Campionato, l'Optimist ITA-4237 presentava richiesta di riparazione, chiedendo che la classifica di tutte le prove e quella finale venissero rifatte in base al sistema detto Punteggio Minimo che era stato indicato nel Bando di Regata, anziché con il sistema bonus Point che invece era stato usato perché così indicato nelle Istruzioni di Regata. Il Comitato delle Proteste respingeva la richiesta di riparazione perché avanzata dopo la fine del Campionato anziché al suo inizio. ITA-4237 presentava regolare appello.

## DECISIONE

Le indicazioni rese pubbliche dagli organizzatori nel loro bando rappresentano delle proposte che, una volta accettate dal concorrente mediante l'iscrizione alla regata, concretano un patto che va rispettato dalle due parti. Ogni concorrente, ricevendo le Istruzioni di Regata, era messo in condizione di accorgersi del cambio di punteggio utilizzato e, se temeva di riceverne un danno, doveva avanzare immediata richiesta di riparazione, vale a dire, nel caso in esame, prima del Campionato e non, più che tardivamente, addirittura a Campionato concluso. Per questa ragione la Giuria d'Appello, ritenendo fondata la tardività ed inammissibilità della richiesta di riparazione, respinge l'appello dell'Optimist ITA-4237, e conferma la decisione impugnata.

[Indice](#)

## FIV 1995/01-02

### Regola 30.4 – Regola della bandiera nera

*In una partenza con Bandiera nera, la mancata squalifica ed esclusione del BFD da parte del Comitato è in contrasto con le disposizioni di questo sistema, le quali impongono la loro immediata ed automatica squalifica dalla prova in atto e da qualsiasi partenza o ripetizione della prova stessa. La mancata applicazione di dette prescrizioni da parte del Comitato non è suscettibile di sanatoria, perché in tal caso la partenza è invalidata da irrimediabili irregolarità.*

## SOMMARIO DEI FATTI

Alla partenza della sesta prova del Campionato italiano J-24 il Comitato di Regata dava la partenza con bandiera nera; ma, benché di fronte a diversi partenti in anticipo, non li escluse dalla ripetizione della partenza in quanto automaticamente squalificati e non ne segnalò i nominativi. Per tali omissioni alcuni concorrenti chiedevano riparazione. Il Comitato di Regata dichiarava che tutto era accaduto a causa di un errore di cronometraggio e di aver esposta il Primo Ripetitore (richiamo generale) al posto dell'intelligenza. Il Comitato delle Proteste respingeva le richieste di riparazione concludendo che a suo avviso tali errori non avevano nociuto a nessuno, in quanto nella successiva partenza le barche erano partite regolarmente. ITA-186 ed ITA-205 presentavano regolare appello. La irregolare inserzione in classifica dei BFD aveva tolto ingiustamente altrettanti posti in classifica ai concorrenti partiti regolarmente. Veniva quindi rinviato al Comitato delle Proteste di primo grado, affinché riaprisse l'udienza, squalificasse i contravventori alla regola della Bandiera nera, e provvedesse ad inserirli nella classifica di quella prova con il punteggio spettante ai BFD. In sede di rinvio il Comitato delle Proteste di primo grado si dichiarava impossibilitata di applicare dette norme per mancanza materiale dei numeri velici dei contravventori alle stesse, in quanto il Comitato di

Regata non aveva provveduto al suo rilevamento. Quest'ultima decisione di primo grado veniva nuovamente impugnata dagli attuali appellanti.

#### DECISIONE

È inspiegabile che il Comitato delle Proteste di primo grado, pur dichiarandosi impossibilitata ad identificare i contravventori, abbia ciononostante confermato la sua decisione errata, mostrando di non rendersi conto che la prova non era suscettibile di alcuna sanatoria, essendo invalidata da irrimediabili irregolarità. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie le impugnazioni dei J-24 ITA-186 e ITA-205 e, in totale riforma della decisione appellata, annulla la prova di cui trattasi, con ciò la stessa non può entrare nel computo della classifica generale del Campionato Italiano.

[Indice](#)

#### FIV 1995/12

##### Definizione partenza Regola 29 – Richiami

*L'accertamento dei fatti compiuto dal giudice di primo grado è inappellabile qualora sia sorretto da sufficienti e ragionevoli prove. In linea di massima le constatazioni degli Ufficiali di Regata incaricati di controllare la linea di partenza da una posizione ottimale vanno considerati più verosimili delle generiche deposizioni testimoniali di altri concorrenti impegnati nella concitata fase della partenza.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

La barca della classe 420 47679 veniva dichiarata OCS e squalificata. All'udienza, aperta a seguito della sua richiesta di riparazione, tre altri concorrenti testimoniavano che si trovava in posizione arretrata rispetto a loro. Tale richiesta veniva respinta. 42679 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Considerato che la precisa constatazione visiva dell'Ufficiale di Regata appare registrata e confermata in udienza, la Giuria d'Appello ritiene che l'accertamento operato dall'Ufficiale di Regata incaricato di controllare la linea da posizione ottimale sia insindacabile, e debba prevalere sulle generiche dichiarazioni di concorrenti impegnati nella sempre concitata fase di partenza. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'appello e conferma la decisione impugnata.

[Indice](#)

#### FIV 1995/19

##### Regola 70 - Appelli Regola 71.2 – Decisioni di un'Autorità Nazionale

*La Giuria d'Appello è priva di competenza giurisdizionale se il provvedimento non è stato definito in primo grado da una formale decisione.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Dopo l'arrivo della regata 500 per due GPS BUSTE ECOLOGICHE presentava protesta contro CITTA' DI BISCEGLIE. Il Comitato delle



Proteste informava il protestante, solo verbalmente, che detta protesta era inammissibile per mancata esposizione della bandiera di protesta. Successivamente la sua richiesta di riparazione veniva respinta. GPS BUSTE ECOLOGICHE presentava regolare appello.

#### DECISIONE

In primo grado non risulta emessa alcuna formale decisione a norma della reg.64 e pertanto, applicata la reg.71.2, il Comitato delle Proteste d'Appello si dichiara priva di competenza, e rimette gli atti al Comitato per le Proteste in quanto compete a provvedere secondo le Regole di Regata - Parte V.

[Indice](#)

#### FIV 1995/24

[Regola 26 – Partenza delle singole prove](#)

[Regola 29.1 – Richiamo individuale](#)

*Il primo paragrafo della reg.26 (Prevalenza dei segnali visivi) si riferisce soltanto al modo di prendere i tempi nelle segnalazioni di partenza. Nei casi di richiami è obbligatorio ed imprescindibile che il segnale visivo X sia accompagnato da un segnale acustico tale da attirare l'attenzione del concorrente che abbia tagliato la linea di partenza in anticipo.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Nella prima prova, la barca JAB della

classe J-24 presentava protesta contro ALESSANDRA imputandogli d'essere uscito fuori allineamento prima della partenza. La protesta veniva accolta e ALESSANDRA veniva squalificata quale OCS. Seguiva suo regolare appello nel quale l'appellante elencava una serie di eventi accaduti: linea troppo corta, salto di vento alla partenza, battello del Comitato di Regata non ancorato e di non aver udito la segnalazione acustica d'appoggio alla bandiera X.

#### DECISIONE

Nelle sue osservazioni all'appello il Comitato di Regata precisava che effettivamente il segnale acustico d'appoggio alla lettera X di richiamo era riuscito molto debole. Ogni questione va risolta da quest'ultimo inconveniente, perché il primo paragrafo della reg. 26 si riferisce ai segnali di partenza e al modo di prendere i tempi, mentre nel caso di richiami, come nel caso in esame, è obbligatorio ed imprescindibile che il segnale visivo - la bandiera X sia accompagnata da un segnale acustico (Caso WS n. 31). Motivo per cui la Giuria d'Appello ritiene equo assolvere ALESSANDRA non essendo stata attirata la sua attenzione sull'irregolarità della sua partenza. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione di ALESSANDRA, annulla la decisione appellata, e dispone che sia regolarmente classificata.

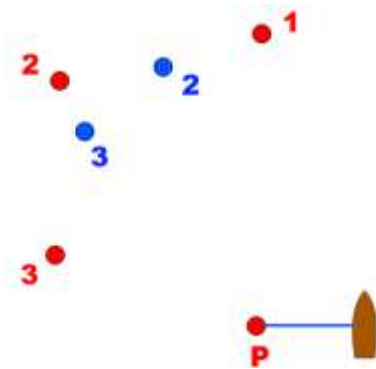
[Indice](#)

## FIV 1995/32-33

[Regola 28 – Compimento del percorso](#)

[Regola 64.2 – Decisioni in tema di riparazione](#)

*Percorso trapezoide le cui boe sono state posizionate inesattamente rispetto alla Istruzioni, sì da trarre in inganno alcuni concorrenti dichiarati DNF.*



### SOMMARIO DEI FATTI

Nella terza prova 17 barche, classe Dinghy, chiedevano riparazione per essere classificate DNF perché il percorso, previsto nelle Istruzioni di Regata come trapezoide, con bastone a sinistra tra le boe 2 e 3 (nel disegno in rosso) era stato mal collocato con le boe 1, 2 e 3 quasi sullo stesso allineamento (nel disegno in blu), motivo per cui avevano saltato al boa 2. Il Comitato delle Proteste respingeva tutte le richieste di riparazione. Due tra tutte presentavano regolare appello.

### DECISIONE

Gli appelli sono meritevoli di

accoglimento poiché dal confronto del diagramma del percorso collocato in mare e il diagramma pubblicato dalle Istruzioni di Regata si notano tali modifiche che superano i margini di approssimazione e rendono verosimile che i due attuali appellanti, senza loro colpa, tratti in inganno, abbiano sbagliato percorso, ed essendo stati classificati DNF abbiano subito un danno ingiusto. Per questi motivi la Giuria d'Appello, accoglie le impugnazioni dei Dinghy 1759 e 1822, annulla le decisioni appellate, dichiara entrambi meritevoli di riparazione ai sensi della reg.64.2, e pertanto rinvia il procedimento al Comitato delle Proteste affinché le classifichi al posto che riterrà equo.

[Indice](#)

## FIV 1995/37

[Regola 62 – Riparazione](#)

[Regola 64.2 – Decisioni in tema di riparazione](#)

*Premesso che una delle boe del percorso trapezoidale male ancorata è scaduta di 30-50 metri, e considerato che tale incidente, seguito da un forte calo di vento, possa essere la causa d'un alto numero di concorrenti fuori tempo massimo appare equo concedere riparazione.*

### SOMMARIO DEI FATTI

Nella quinta prova della regata classe 420, la boa n° 3 per ancoraggio insufficiente, scadeva di una lunghezza stimata di 30-50 metri. Gran parte della flotta, giunta fuori

tempo massimo, veniva dichiarata DNF. Molti, tra cui l'appellante, chiedevano riparazione, che il Comitato delle Proteste non concedeva per impossibilità di identificare i concorrenti danneggiati rispetto a quelli arrivati regolarmente. Il primo gruppo di barche aveva trovato la boa in posizione corretta, il secondo gruppo la boa era totalmente spostata, il terzo gruppo girava la boa in posizione corretta perché era stata riposizionata. 48322 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello, nel dubbio che il constatato incidente alla boa possa aver concorso, assieme al forte calo di vento, a danneggiare effettivamente parecchi concorrenti, ritiene di accogliere l'impugnazione del 48322, estendendo, per equità dovuta ai sensi della reg.64.2, questo provvedimento riparatorio anche a tutte le barche arrivate fuori tempo massimo. Per questi motivi la Giuria d'Appello, in accoglimento dell'impugnazione del 420 n.v. 48322 concede a titolo di riparazione all'appellante, nonché a tutti gli altri concorrenti dichiarati fuori tempo massimo, di venire classificati tutti quali ultimi arrivati nella prova in questione, mandando al Comitato delle Proteste di emanare tale classificazione.

[Indice](#)

#### **FIV 1995/40**

[Regola 32.1 – annullamento dopo](#)

[la partenza](#)  
[Regola 32.2 – Riduzione del](#)  
[percorso](#)

[Regola 64.2 – Decisione in tema di](#)  
[riparazione](#)

*Riduzione di percorso con l'esposizione della bandiera Blu senza l'esposizione della bandiera S.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Il Comitato di Regata riduceva il percorso esponendo la bandiera blu, ma senza esporre la bandiera S. Presi tutti gli arrivi, il Comitato di Regata si accorgeva di non aver esposta la bandiera S, annullava la prova. A terra alcuni concorrenti, tra cui il 4510 chiedevano riparazione. Il Comitato delle Proteste respingeva tutte le richieste di riparazione e confermava l'annullamento della prova. 4510 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

La mancata esposizione della "S" ha indubbiamente concretato un errore tecnico di segnalazione. Il battello del Comitato di Regata esponeva la bandiera Blu, la quale significa chiaramente che il battello del Comitato di Regata era al suo posto sulla linea di arrivo. Nessun concorrente, dopo aver passato detta linea, aveva proseguito sul percorso lamentando d'essere stato danneggiato. L'errore da riparare non è la mancata esposizione della S, bensì l'annullamento della prova che la reg. 32.1 vieta dopo che una barca ha compiuto il percorso, entro il

tempo limite qualora previsto. senza aver preso in considerazione le conseguenze nei riguardi di tutte le barche. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione dell'Optimist ITA-4510 e dichiara invalido l'annullamento della quarta prova. Dispone che tutti i concorrenti che hanno regolarmente compiuto il percorso siano classificati in base all'ordine di arrivo, e che tali risultati siano considerati nella redazione della classifica generale.

[Indice](#)

#### **FIV 1995/48**

##### **Regola 77 – Identificazione sulle vele**

*È irregolare la richiesta puramente verbale d'essere autorizzato a regatare con una vela nuova priva dei prescritti mezzi di identificazione.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Il Meteor 482 presentava protesta contro ITA-320 per aver partecipato alla terza prova con una vela priva del N° velico e del distintivo di classe. All'udienza il Presidente del Comitato delle Proteste rendeva noto che egli stesso aveva autorizzato ITA-320 a regatare senza identificazione e pertanto il Comitato delle Proteste respingeva la protesta. ITA-320 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

I fatti palesano una serie di negligenze da parte di ITA-320 per non aver chiesto l'autorizzazione, per

tempo, per iscritto, e non per telefono; da parte del Comitato per le Proteste per averla concessa solo verbalmente e, soprattutto, senza darne notizia scritta all'albo, così da rendere i concorrenti in grado di identificare la barca priva di numero velico. Di fronte alle omissioni del Comitato delle Proteste in tema di autorizzazione e tenuto presente che qualsiasi provvedimento adottato finirebbe col ricadere sul protestato ITA-320, dimostratosi certamente poco puntuale, ma apparso sostanzialmente non colpevole. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'impugnazione, e conferma le decisioni appellate.

[Indice](#)

#### **FIV 1996/07**

##### **Regola 62 - Riparazione**

*Se il danno lamentato dall'unico concorrente che chiesto riparazione è stato debitamente compensato dal Comitato delle Proteste, l'annullamento della regata per tale errore sarebbe iniquo per tutti gli altri concorrenti.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

La barca WHIPPET, classe I.M.S., chiedeva riparazione perché, a causa dell'errato cronometraggio. Il segnale dell'ultimo minuto e la partenza erano stati anticipati di un minuto ed erano stati falsati i tempi di partenza. WHIPPET dichiarava di essere stato danneggiato perché, essendosi regolato sui segnali di avviso e preparatorio, aveva subito un ingiusto ritardo rispetto agli altri

partenti in anticipo. Il Comitato delle Proteste concedeva a titolo di riparazione la diminuzione di un minuto sul suo tempo reale. WHIPPET, non soddisfatto, presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Chi ha denunciato la perdita di un minuto è stato risarcito di altrettanto, nessun altro concorrente s'è lagnato o ha chiesto riparazione, e l'annullamento della regata scontenterebbe tutti, sia pur accontentando l'appellante. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'impugnazione di WHIPPET, e conferma la decisione appellata.

[Indice](#)

#### FIV 1996/13

[Regola 63 - Udienze](#)

[Regola 63.3 – Diritto di essere presenti](#)

*Le parti di una protesta hanno il diritto ad essere presenti a tutte le deposizioni rese in udienza. Conseguente annullamento della decisione e rinvio al primo giudicante.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Dopo la terza prova l'Optimist ITA-4748 protestava ITA-4 e ITA-4587 per un'infrazione alle Regole di Regata. La Giura, dopo aver assunto alcune testimonianze squalificava entrambe. ITA-4 presentava regolare appello sostenendo che nessuno dei due protestati era stata ammesso in udienza ad assistere agli interrogatori

dei tre testi assunti.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello ritiene pregiudiziale la lagnanza dell'appellante di non essere stato ammesso all'udienza durante l'esame dei testimoni. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione, annulla per vizio di procedura la decisione impegnata e, in applicazione della reg. 71.2, rinvia il procedimento al Comitato per le Proteste affinché convochi a nuova udienza le parti e i testimoni, provveda a nuova istruttoria nel rispetto della reg.63.3, e pronunci una nuova decisione.

[Indice](#)

#### FIV 1996/16

[Regola 62 - Riparazione](#)

*Riparazione concessa per modifica del percorso dopo il segnale preparatorio*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Dopo la prova le due barche classe 420: ITA-47348 ed ITA-48240 presentavano separatamente richiesta di riparazione, lagnandosi che, diversi minuti dopo il segnale di partenza la boa di bolina n°1 veniva spostata da un gommone del Comitato di Regata modificando di circa 25° il primo lato del percorso, e così danneggiando seriamente le predisposte tattiche di partenza e di bordeggio. Il Comitato delle Proteste respingeva le due richieste affermando che alla partenza la boa n° 1 era in posizione. Il Presidente, in

udienza, confermava che la boa di bolina era stata spostata dopo l'esposizione del segnale preparatorio. Un altro componente del Comitato di Regata ed un concorrente avevano testimoniato che, allo start, lo spostamento della boa era ancora in atto. Entrambe le barche che avevano presentato la richiesta di riparazione presentavano regolare appello.

#### DECISIONE

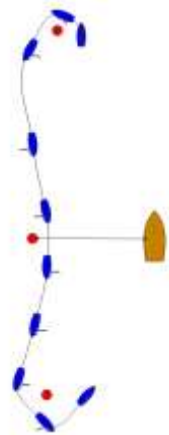
Da quanto esposto la Giuria d'Appello ritiene che gli appellanti abbiano subito dei danneggiamenti, e pertanto, accoglie le loro impugnazioni, annulla le decisioni appellate, dichiara che hanno diritto a riparazione e pertanto rinvia il procedimento al Comitato delle Proteste affinché li convochi a nuova udienza e la determini.

[\*Indice\*](#)

#### **FIV 1996/20**

##### [Definizione regola](#)

*Caso di violazione dell'istruzione di regata riguardante il percorso.*



#### SOMMARIO DEI FATTI

La barca 12 M.S.I. FRENCH KISS presentava protesta contro VICTORY e ITALIA perché nel lato di poppa avevano attraversato la linea tra il battello comitato e la boa di arrivo/partenza violando quanto scritto nelle Istruzioni di Regata. Nelle Istruzioni di Regata stava scritto il divieto, per le barche non in arrivo, di attraversare la linea di arrivo. Il Comitato delle Proteste respingeva ambedue le proteste dichiarando che il battello comitato in quel momento non esponeva la bandiera blu, quindi non fungeva da battello di arrivo. FRENCH KISS presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Le barche FRENCH e VICTORY non erano barche in procedura di arrivo, e pertanto dovevano semplicemente attenersi al divieto, senza necessità di accertare in quel momento essi si trovassero dinanzi ad una linea di arrivo o meno. Per

questi motivi la Giuria d'Appello accoglie la decisione appellata, e squalifica i concorrenti VICTORY e ITALIA nella prova in questione, per violazione dell'Istruzioni di Regata.

[Indice](#)

#### **FIV 1996/26**

##### **Regola 63.1 – Requisiti di un'udienza**

*Anche nel caso che il Comitato di Regata penalizzi senza udienza, la barca così penalizzata ha diritto, a sua richiesta, d'essere sentita in udienza.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

La barca classe FD ITA-1, dopo la terza prova, presentava richiesta di riparazione per essere stata classificata OCS. Il Comitato delle Proteste non accoglieva la richiesta d'udienza e confermava il provvedimento di OCS. ITA-1 presentava regolare appello. Successivamente, avendo avuto notizia che era stato presentato appello, il Comitato delle Proteste convocava ITA-1, sentito anche un teste, respingeva la richiesta di riparazione.

#### **DECISIONE**

La Giuria d'Appello precisa che, l'udienza aperta successivamente alla presentazione dell'appello, non può avere validità alcuna, poiché l'impugnazione avanti al giudice d'appello toglie ogni competenza al giudice di primo grado. ITA-1 aveva e continua ad avere diritto ad un'udienza in conformità alla

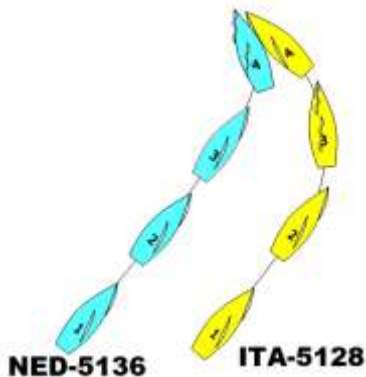
reg.63.1. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione di ITA-1, annulla la decisione appellata. E rinvia il procedimento al Comitato delle Proteste, affinché apra l'udienza, compia la necessaria istruttoria, e prenda la decisione che riterrà equa.

[Indice](#)

#### **FIV 1996/27**

##### **Regola 13 – Mentre si sta virando Regola 15 – Acquisire il diritto di rotta Regola 63 - Udienze**

*Il prodire, in quanto membro dell'equipaggio al momento dell'incidente, è legittimato a proporre l'appello anche se il procedimento era stato promosso in primo grado dal timoniere. Se una barca sui bordi che, in seguito alla virata dell'altra, si trovi obbligata a tenersi discosta, deve avere lo spazio per tenersi discosta. Non è obbligata a prevedere che l'altra barca avrebbe virato.*



#### **SOMMARIO DEI FATTI**

La barca della classe Laser 5000 NED-5136 protestava ITA-5128 per infrazione alla reg.13 nel quale incidente era avvenuta una collisione e ITA-5128 protestava NED-5136 per infrazione della reg.10 nello stesso incidente. Il Comitato delle Proteste, riunite le due proteste, squalificava ITA-5128 per infrazione alla reg.15. ITA-5128 ha presentato regolare appello argomentando che al momento del contatto aveva terminato la virata ed era di bolina stretta, mure a dritta.

#### DECISIONE

L'appello è stato sottoscritto dal prodiere di 5128 mentre la protesta era stata sottoscritta e presentata dal suo timoniere. L'appello è legittimo perché il prodiere era membro dell'equipaggio di 5128. Nelle osservazioni all'appello il Comitato di Regata fa notare che il Laser 5000 con un vento di 7-8 m/sec. Non era in condizioni di virare ad una distanza di non più di 4 metri come riferito in udienza da due testimoni. L'appello non trova fondamento per le seguenti ragioni: la regola 15 impone alla barca che acquisisce il diritto di rotta di dare inizialmente all'altra barca lo spazio per tenersi discosta. Non era stato dato il tempo a NED-5136 per tenersi discosta dal momento in cui ITA-5128 era su una rotta di bolina stretta ed aveva acquisito il diritto di rotta. NED-5136 non era obbligato a prevedere che ITA-5128 avrebbe completato la virata. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'impugnazione di ITA-5128 e

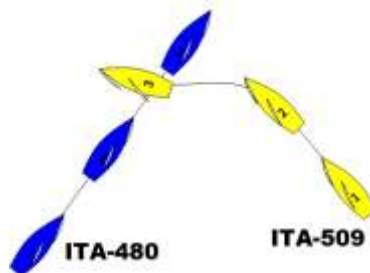
conferma in ogni sua parte la decisione appellata.

[Indice](#)

#### FIV 1996/29

##### Regola 60 – Diritto di protestare

*La barca testimone d'un incidente tra altri concorrenti è legittimata a presentare protesta. La barca che subisce una violazione delle regole ha la facoltà, e non l'obbligo, di protestare contro il violatore.*



#### SOMMARIO DEI FATTI

Dopo la IV<sup>a</sup> prova la barca classe Meteor ITA-505 protestava, per violazione della reg.10, ITA-509 mure a dritta perché all'incrocio con ITA-480, mure a sinistra, poggiava per evitare la collisione. Per lo stesso episodio ITA-505 aveva protestato anche ITA-480 perché all'incrocio con ITA-509, pur essendo mure a sinistra aveva chiesto ed ottenuto di poter passare. Il Comitato delle Proteste respingeva entrambe le proteste motivando che il protestante non era coinvolto nell'incrocio; che non erano avvenute collisioni; che il 509 aveva ceduto il passo senza protestare, com'era sua facoltà. ITA-505 presentava regolare appello.



## DECISIONE

Nelle sue osservazioni all'appello il Comitato delle Proteste informa che l'accertamento dei fatti non ha rilevato nessuna preventiva intesa tra i concorrenti coinvolti nell'incrocio e che in udienza il 509 s'è giustificato che preferiva poggiare, per evitare la collisione, perché gli conveniva rimanere sulle mure a dritta. La barca mure a dritta aveva diritto di protestare, ma la presentazione della protesta era una mera facoltà e non un obbligo. Per questi motivi la Giuria d'Appello, in parziale accoglimento della decisione impugnata, squalifica ITA-480 per violazione alla reg.10, e conferma la reiezione della protesta di ITA-505 contro ITA-509.

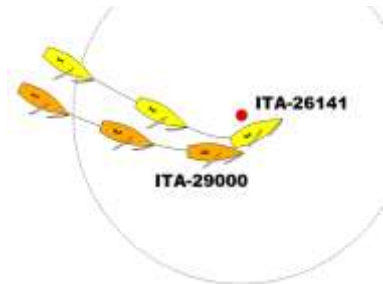
[Indice](#)

## FIV 1996/40

[Regola 11 – Stesse mure, ingaggiati](#)

[Regola 18.2 – Dare spazio alla boa](#)

*Durante il giro di boa e quando le barche sono in manovra per superarla si applicano le regole della sezione C della parte 2<sup>a</sup> del Regolamento di Regata.*



## SOMMARIO DEI FATTI

Al termine della seconda prova la barca classe Snipe ITA-26141 presentava protesta contro ITA-29000 lamentando che nel giro di boa, mentre era ingaggiata interna avveniva un contatto tra il suo spigolo destro dello specchio di poppa e la parete anteriore sinistra di ITA-29000. Il Comitato delle Proteste squalificava ITA-29000 per infrazione alla regola 11 ritenendo che, nel momento della collisione, la reg.18 non era applicabile. ITA-26141 presentava regolare appello.

## DECISIONE

La collisione è avvenuta al traverso della boa mentre ambedue le barche erano in manovra e con le vele non ancora a segno per la prossima bolina. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello proposto da ITA-16141, squalifica lo snipe ITA-29000, manda al Comitato di Regata ed al Comitato Organizzatore di modificare i risultati della prova ed eventualmente la classifica generale del Campionato.

[Indice](#)

## FIV 1996/44

[Regola 44.2 - Penalità](#)

*La penalizzazione va effettuata al più presto possibile dopo l'incidente, quindi anche prima della partenza.*

## SOMMARIO DEI FATTI

La barca classe Vaurien ITA-35430, un minuto e quaranta secondi prima

della partenza, toccava la poppa del battello comitato e subito si penalizzava. Il Comitato di Regata lo protestava perché dopo la partenza non avevo fatto la penalizzazione e veniva di conseguenza squalificato. ITA-35430 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

È stata errata l'opinione che l'autopenalizzazione vada eseguita dopo la partenza e non al più presto possibile dopo l'infrazione. Per questi motivi la Giuria d'Appello, in accoglimento dell'impugnazione del Vaurien ITA-35430, annulla la decisione appellata, ed ordina venga classificato secondo l'ordine di arrivo.

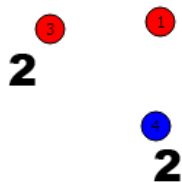
[\*Indice\*](#)

#### FIV 1996/47

[Regola 32 – Annullamento della regata](#)

[Regola 62 - Riparazione](#)

*Non si deve annullare una regata se qualche concorrente ha compiuto il percorso regolarmente entro il tempo limite, e se non è possibile adottare i provvedimenti riparatori prescritti nei riguardi di tutti i concorrenti.*



#### SOMMARIO DEI FATTI

Alla fine della seconda bolina la boa di disimpegno 2 cominciava a spostarsi in senso antiorario fino a fermarsi a 50 m. sottovento alla boa di bolina (v. boa blu del disegno). Dopo l'arrivo quattro barche chiedevano riparazione a causa dello spostamento della boa di disimpegno. Il Comitato delle Proteste annullava la regata perché i vari concorrenti avevano avuto percorsi diversi a seconda della posizione in cui si trovava, al momento del loro passaggio, la boa 2. La barca classe Star 7874 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello ha il compito non di accertare i fatti, riservato al giudice di primo grado, bensì di controllare la conformità delle sue decisioni alle Regole e la ragionevolezza delle motivazioni che

la sorreggono. Nel caso in esame sarebbe stato anzitutto mantenere in vita la regata per non ledere i diritti di tutti coloro che avevano superata la boa ancora in posizione. Quanto agli altri, l'appiattimento del percorso provocato dal movimento della boa di disimpegno aveva finito con l'accorciarlo a loro favore, e non a loro danno. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione della Star numero velico 7874 ed annulla la decisione appellata, revocando l'annullamento della prova in questione e disponendo che della stessa sia redatta la classifica in base all'ordine di arrivo di tutte le barche concorrenti. annulla la decisione

[Indice](#)

#### **FIV 1996/51**

##### [Regola 61.1 – Informare il protestato](#)

*Se una terza barca assiste ad una collisione tra due altre barche ed intende protestare, deve esporre alla prima ragionevole occasione la bandiera di protesta ed informare i protestandi, a scanso d'inammissibilità della sua protesta.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Nella terza prova la barca ITA-4748 presentava protesta contro ITA-4 e ITA-4587 affermando che entrambi avevano infranto una regola di regata. Il Comitato delle Proteste qualificava entrambi. ITA-4 presentava regolare appello facendo notare che il protestante non aveva né

informato, né esposta la bandiera di protesta, per cui la protesta era inammissibile; e che in udienza non era stato ammesso ad assistere alle deposizioni.

#### **DECISIONE**

Nell'apposito modulo di protesta non risulta nessuna dichiarazione preliminare – positiva o negativa – di osservanza della regola 61.1 e nessun controllo risulta compiuto al medesimo proposito da parte del Comitato per le Proteste prima di dar corso all'istruttoria. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione di ITA-4, annulla la decisione del Comitato delle Proteste, e dispone la conseguente rettifica della regata in questione.

[Indice](#)

#### **FIV 1996/58-60**

##### [Regola 28 – Compimento del percorso](#)

##### [Regola 34 – Boa mancante](#)

##### [Regola 64.2 – Decisione in tema di riparazione](#)

*Un battello con la lettera M del C.I.S. può essere utilizzato solo se una boa è scomparsa o si è spostata.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Dopo la terza prova le barche classe I.M.S. LOSNA, NUOVA e GERGE ALLISON presentavano richiesta di riparazione chiedendo di essere classificati nel loro ordine d'arrivo. Avevano girato la boa di bolina nella sua posizione originaria nei cui pressi stazionava il posaboe. Nei pressi c'era pure un altro battello che

esponeva la lettera M non ormeggiato. Il Comitato delle Proteste respingeva la richiesta argomentando che al posto della boa non ancora posizionata o posizionata in posizione errata, aveva provveduto a sostituirla con un battello esponente la lettera M. NUOVA e LOSNA presentavano regolare appello.

#### DECISIONE

È indubbio che il Comitato di Regata non ha potuto posizionare il percorso come da Istruzioni di Regata e non ha agito tempestivamente per l'interruzione della regata. Non si era verificato alcuna delle condizioni previste dalla reg.344 in quanto la boa non è scomparsa né si è spostata (forse era solo male posizionata o non ancora posizionata), La Giuria d'Appello ritiene legittima la domanda di riparazione, rinvia il procedimento al Comitato delle Proteste affinché adotti, ove possibile, un accomodamento equo per tutte le barche coinvolte tenendo presenti i seguenti criteri:

- a) Che il percorso compiuto dalle barche ITA-10302 e ITA-12898 è stato regolare e legittimo
- b) Che tutte le altre barche dovranno essere classificate secondo l'ordine di arrivo ottenuto nella prova.

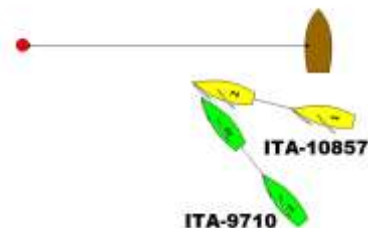
Ove non fosse possibile trovare un accomodamento equo per tutte le barche voglia assumere la decisione ritenuta più equa fra quelle previste dalla regola 64.2.

[Indice](#)

#### FIV 1997/01

##### Regola 63 - Udienze

*In caso che l'istruttoria non sia stata espletata e verbalizzata, è d'obbligo rimettere tutta la documentazione al Comitato delle Proteste affinché provveda alla rituale e completa istruzione della protesta.*



#### SOMMARIO DEI FATTI

Dopo la prima prova ITA-9710 protestava ITA-10857 per un'incidente accaduto poco prima della partenza con collisione per infrazione alla reg.11. Il Comitato delle Proteste riteneva la protesta inammissibile per mancata esposizione della bandiera di protesta e infondata nel merito della regola infranta; e respingeva pure la domanda di riapertura d'udienza. ITA ha proposto tempestivamente appello lamentando che Il Comitato delle Proteste non aveva tenuto conto della testimonianza della barca ASTREO e ribadendo che il contatto è avvenuto mentre navigava di bolina stretta e ITA-10857 era sopravvento con rotta convergente.

## DECISIONE

Poiché dalla documentazione pervenuta non risulta che sia stata espletata e verbalizzata l'istruttoria di fatto, la Giuria d'Appello, considerati gli scarsi elementi documentali pervenuti, dispone la remissione di tutta la documentazione al Comitato della Proteste affinché provveda alla rituale e completa istruzione della protesta ed assuma conseguentemente le decisioni ritenute più opportune.

[Indice](#)

## FIV 1997/08

### [Regola 62 - Riparazione](#)

*Caso in cui, dopo l'esposizione dell'intelligenza su H, il Comitato di Regata, senza rientrare a terra, dopo aver avvisato tutti i concorrenti, da un'altra partenza.*

## SOMMARIO DEI FATTI

Ultimata la quarta prova, il Comitato di Regata esponeva Intelligenza su H. Mentre i concorrenti si avviavano al porto, distante circa 2 miglia, l'intensità del vento diminuiva progressivamente per cui il Comitato di Regata, mentre rientra a sua volta, decideva di dar corso alla quinta prova, ammainava l'intelligenza su H sostituendola con la lettera L e l'intelligenza. ITA-955 regolarmente partito ed arrivato, ha presentato richiesta di riparazione chiedendo l'annullamento della prova od, in subordine, la concessione di riparazione per errori di procedura Il Comitato delle Proteste respingeva

la protesta e ITA-955 presentava regolare appello.

## DECISIONE

Lo stesso appellante, partecipandovi, ha manifestato il suo tacito consenso alla decisione del Comitato di Regata così come tutti gli altri concorrenti che hanno preso parte alla partenza. Se l'appellante non avesse partecipato alla prova o, soprattutto, non avesse voluto partecipare, giustamente avrebbe potuto chiedere riparazione ed, al limite, l'annullamento della prova. Invece ITA-955 vi ha partecipato ed ha osservato tutti i segnali visivi esposti dal COMITATO DI REGATA (con ciò esprimendo adesione alla iniziativa del Comitato) per cui è lecito presumere che, ove l'esito fosse stato a lui favorevole, non ne avrebbe chiesto l'annullamento. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'impugnazione di ITA-955 e di confermare la validità della quinta prova del Trofeo Finessa

[Indice](#)

## FIV 1997/09

### [Regola 44.1b – Eseguire una penalità](#)

*Incidente con danni e autopenalizzazione con successiva presentazione di una protesta tardiva.*

## SOMMARIO DEI FATTI

ITA-3725, mure a dritta, collideva, pur nel tentativo di evitare la collisione, dopo il segnale di partenza con ITA-3740, mure a

sinistra. ITA-3740 si penalizzava e conseguentemente ITA-3725 non esponeva la bandiera di protesta. Rientrata a terra ITA-5725 si avvedeva di alcuni danni materiali presentava protesta. La protesta non veniva accettata dal Comitato delle Proteste perché tardiva. ITA-3725 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello rileva che non sussiste alcuna decisione del Comitato delle Proteste. Per questo motivo l'appello deve ritenersi improcedibile e/o inammissibile. La Giuria d'Appello evidenzia che la reg.44.1b prevede la squalifica di una barca che, pur avendo eseguito la penalità, abbia dato luogo ad un danno grave. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'impugnazione di ITA-3725.

[Indice](#)

#### FIV 1997/16

[Regola 10 – Su mure diverse](#)  
[Regola 44 – Eseguire penalità](#)

*La penalizzazione va fatta al più presto possibile dopo essersi ben allontanati da altre barche.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

La barca classe UFO ITA-028 presentava protesta contro ITA-004 perché, mure a dritta collideva con ITA-004 mure a sinistra. La collisione aveva provocato danni gravi. ITA-004 si penalizzava in ritardo. Il Comitato delle Proteste squalificava ITA-004 per infrazione alle regole 10, 44.1 e 44.2. ITA-004

chiedeva la riapertura d'udienza. Il Comitato delle Proteste riapriva l'udienza, andava a verificare l'entità dei danni e decideva per la riammissione in classifica di ITA-004. Il tutto con una semplice annotazione nel riquadro decisione nel modulo di protesta iniziale. ITA-028 presenta regolare appello.

#### DECISIONE

È un vizio insanabile quel non provato e non motivato rovesciamento del giudizio già espresso. Il ritardo della penalizzazione di ITA-004 fu acclarato e tale è rimasto. La decisione emessa è insanabilmente viziata per erronea applicazione della reg.44.2. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello presentato da ITA-028, annulla la decisione assunta in 1° grado, squalifica ITA-004 per inadempienza del disposto della reg.44.2 e quindi per la permanente violazione della reg.10. manda quindi all'Organo di dovere la rielaborazione della classifica della regata tenendo conto della decisione della Giuria d'Appello.

[Indice](#)

#### FIV 1997/22

[Regola 70 - Appelli](#)

*La Giuria d'Appello. è priva di competenza giurisdizionale sulle regole delle Classi non riconosciute dalla F.I.V.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Al termine della prova

BRAVISSIMA e MEDIATEL presentavano protesta contro ZANZIBAR per l'uso improprio del bompresso sul quale era stata murata una vela in testa d'albero di dimensioni non conformi al regolamento 1997 Classe Crociera del Garda. Il Comitato delle Proteste accertava che ITA-10201 aveva navigato con bompresso armato sporgente oltre la prua, sentito lo stazzatore, squalificava ITA-10201. ITA-10201 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

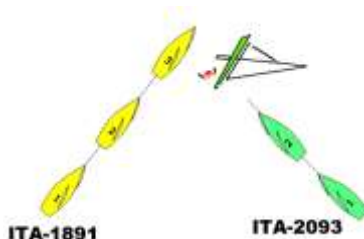
Trattandosi di questioni relative alla stazza delle imbarcazioni la Giuria d'Appello ha chiesto al Gruppo Lavoro Stazze F.I.V. il suo parere. Questa ha deliberato di non avere alcuna competenza sull'interpretazione delle regole della Classe Crociera del Garda perché tecnicamente non riconosciuta dalla Federazione Italiana vela. La Giuria d'Appello si dichiara quindi priva di competenza giurisdizionale sull'appello proposto da ZANZIBAR che, quindi, dichiara improponibile.

[Indice](#)

#### FIV 1997/24

##### Regola 62.1b - Riparazione

*Se una barca subisce una lesione o un danno materiale da una barca che stava violando una regola della Parte 2 ha diritto a riparazione*



#### SOMMARIO DEI FATTI

All'inizio della seconda bolina ITA-2093 navigava mure a dritta in rotta di collisione con ITA-1891. ITA-2093 era costretta, per evitare la collisione ad una manovra di emergenza che la portava a straorzare ed a scuffiare. L'equipaggio di ITA-2093 riusciva a raddrizzare la barca ma, uscito dalla sua sede il gancio del trapezio, questo si rendeva inutilizzabile. ITA-2093 terminava la prova in condizioni d'evidente inferiorità. ITA-2093 protestava ITA-1891 e chiedeva riparazione ai sensi della regola 62.1b. Il Comitato delle Proteste squalificava ITA-1891 per infrazione alla reg.10 ma non concedeva riparazione a ITA-2093 che presentava regolare appello.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello ritiene che l'appellante abbia subito un danno che ha pregiudicato la velocità della barca, accoglie l'impugnazione dell'appellante, riconosce il suo diritto a riparazione e rinvia il procedimento al Comitato delle Proteste affinché convochi una nuova udienza per determinarla.

[Indice](#)

## FIV 1997/28

### Regola 62 - Riparazione

*Una barca richiedente riparazione dev'essere in totale (e NON parziale) assente di sua colpa.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Alla partenza la barca STRALE tagliava la linea di partenza prima del suo segnale di partenza. Il Comitato di Regata segnalava il richiamo generale sulla barca del Comitato di Regata ed inoltre un mezzo dell'Organizzazione veniva incaricato di far rientrare la flotta. L'intera flotta si trovava nell'area di partenza prima della procedura della seconda partenza. STRALE richiedeva richiesta di riparazione perché, a suo dire, non era stato avvisato del richiamo generale. Il Comitato delle Proteste respingeva la richiesta di riparazione in quanto la mancata partecipazione di STRALE alla partenza valida aveva, come prima origine, il suo errore avvenuto alla prima partenza; il che gli pregiudicava la possibilità di chiedere riparazione. STRALE presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Dal 1997 il legislatore ha sostituito la terminologia materialmente danneggiato nella posizione di arrivo con l'attuale posto di arrivo significativamente peggiorato. Se ne deduce che, restando fermo il principio della totale (e NON parziale) assenza di colpa da parte della barca richiedente riparazione, la vigente reg.62.1 trova applicazione

limitatamente quando il rilevante peggioramento nel posto di arrivo danneggia il concorrente in casi quali assegnazione di premi in singole prove e in una serie, in una ranking list, in prove le cui classifiche determinino il diritto a partecipare o meno a prove successive o casi simili. Costituisce una colpa per STRALE l'aver disatteso di ottemperare ai segnali del Comitato di Regata. Agli atti non risulta alcun errore nelle procedure di partenza. Per questi motivi la Giuria d'Appello vista l'applicazione della Definizione in regata e della Regola 62.1, dichiara inammissibile la richiesta di riparazione di STRALE e ne respinge l'impugnazione.

[Indice](#)

## FIV 1997/33

Regola 44.1 – Eseguire una penalità  
Regola 44.2 – Penalità sul punteggio

*Se nelle Istruzioni di Regata non viene specificato nulla a riguardo la penalizzazione, è in vigore la penalizzazione di cui la reg.44.1.*



#### SOMMARIO DEI FATTI

Durante la partenza la barca classe I.O.R. DESPEINADA si è ingaggiato al vento di DULCIFERA. Per evitare di partire in anticipo



DESPEINADA poggiava costringendo DULCIFERA a poggiare per evitare il contatto. DULCIFERA presentava protesta ed il Comitato delle Proteste penalizzava DESPEINADA del 20% del numero delle barche iscritte. DULCIFERA presentava tempestivamente appello affermando che la penalizzazione sul punteggio non era prevista dalle Istruzioni di Regata.

#### DECISIONE

La violazione della reg.11 da parte di MARIPERMAN poteva essere sanata solamente con la penalizzazione di due giri perché le Istruzioni di Regata non prescrivano l'applicazione di una penalizzazione sul punteggio. Per questi motivi la Giuria d'Appello decide, in riforma della impugnata sentenza, di squalificare DESPEINADA e manda al Comitato Organizzatore a modificare le classifiche di giornata e la classifica finale della regata in oggetto.

[Indice](#)

#### FIV 1997/34

##### [Regola 63 - Udienze](#)

*Nessuna parte del regolamento prevede l'inammissibilità della deposizione di un testimone, per il solo fatto che non sia partito ai sensi della definizione.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Nella terza prova, su 27 barche iscritte solamente 8 sono state le barche considerate partenti e 19 le

barche classificate DNS presumibilmente presenti nell'area di partenza. La linea di partenza era delimitata da un'asta sul battello del Comitato di Regata ed una boa tetraedrica. Sottovento alla linea di partenza era stato dato fondo ad un gavitello con asta e bandiera rossa che nelle Istruzioni di Regata veniva identificato come boa di arrivo. VELLETTA veniva classificata DNF perché non partita ai sensi della definizione. VELLETTA chiedeva riparazione sostenendo di essere partita regolarmente e portando a sua difesa le barche ITA-9731 e PC-0769 che testimoniavano a suo favore. Il Comitato delle Proteste respingeva la sua richiesta. VELLETTA chiedeva quindi una riapertura di udienza per l'audizione di due nuovi testimoni. La rielezione della richiesta ebbe la seguente motivazione: ".....non esistono nuove prove rilevanti che possono modificare la decisione precedentemente presa in quanto le barche su cui erano i testi citati, non risultano partite". Avverso tali decisioni VELLETTA presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Non esiste alcuna traccia del diagramma allegato alle decisioni da cui risulti la disposizione della linea di partenza, la presenza di altre boe o gavitelli o delle testimonianze. Nessuna parte del Regolamento prevede l'inammissibilità della deposizione di un testimone, presente al momento dell'incidente, per il fatto di non essere partito ai sensi

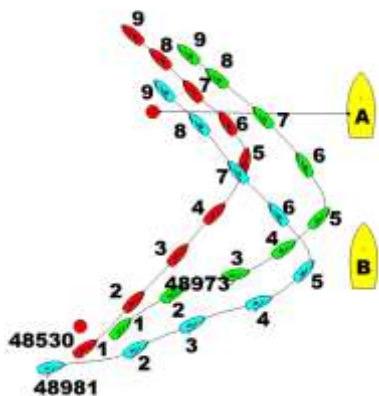
della Definizione. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione di VELLETTA, annulla la decisione, rinvia il procedimento al Comitato delle Proteste affinché convochi le Parti, rinnovi l'esame della richiesta di riparazione di VELLETTA, assumendo tutte le prove necessarie, ed emetta la decisione che riterrà equa.

[Indice](#)

### FIV 1998/10

#### Regola 63.1 – Requisiti di un'udienza

*Una decisione in tema di riparazione non deve essere decisa senza udienza.*



#### SOMMARIO DEI FATTI

Nella selezione zonale 420, il battello del Comitato di Regata in arrivo, per un'avaria al motore, si era fermato senza ancora nella posizione A, quindi aveva scarrocciato fino alla posizione B. La boa 4 veniva girata nel seguente ordine:

1° 48973

2° 48530

3° 48981

Quando le barche stavano girando la boa il battello del Comitato di Regata era nella posizione B. ITA-48973 e ITA-48981 ingannate dalla posizione del battello del Comitato di Regata si dirigevano verso il battello, mentre ITA-48530 si dirigeva verso la boa di arrivo che tagliava dopo essere sorpassata dal battello del Comitato di Regata e che si era posizionato per la linea di arrivo (A). Questo era l'ordine di arrivo:

1° 48530

2° 48973

3° 48981

ITA-48973 e ITA-48981 chiedevano riparazione. Il Comitato delle Proteste accoglieva la richiesta e decideva (senza udienza) di accogliere la riparazione di ITA-48973 e di respingere la domanda di riparazione di ITA-48981. A questo punto ITA-48530 chiedeva riparazione per la decisione del Comitato delle Proteste affermando che aveva per primo tagliato la linea di arrivo. La richiesta di riparazione veniva respinta e ITA-48530 proponeva tempestivamente appello.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello ritiene che il Comitato delle Proteste non abbia svolto l'udienza ed assunta la decisione secondo le regole e che, quindi debba ritualmente espletare l'istruttoria della protesta secondo le stesse fissando una nuova convocazione delle parti in udienza esaminando tutti gli elementi di fatto

acquisiti e da acquisire. Per questi motivi la Giuria d'Appello, accogliendo l'appello annulla la decisione impugnata e rinvia il procedimento al Comitato delle Proteste perché quest'ultimo convochi ed interroghi il protestante; esamini quindi tutti gli elementi che sarà possibile acquisire ed emetta la decisione che riterrà equa.

[Indice](#)

#### **FIV 1998/11**

[Regola 44.1b – Eseguire una penalità](#)

[Regola 62 - Riparazione](#)

*Nella reg.44.1 si parla di danno grave, nella reg.62.1 si parla di danno materiale. Quindi il danno materiale potrebbe non essere un danno grave, e quindi l'infrazione sarebbe sanabile con autopenalizzazione*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Nella fase di partenza ITA-49254 mure a sinistra entrava in collisione con ITA-48965 che procedeva mure a dritta. ITA-49254 si autopenalizzava. Al termine della prova ITA-48965 presentava protesta e richiesta di riparazione perché era stata gravemente danneggiata ai fini della classifica perché la drizza, a causa dell'incidente, era rimasta incastrata. Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta e la richiesta di riparazione dichiarando testualmente: Si respinge la richiesta di riparazione in quanto si andrebbe a danneggiare ingiustamente altre

imbarcazioni non coinvolte nell'incidente ITA-48965 appellava tale decisione.

#### **DECISIONE**

Nella reg.44.1 si parla di danno grave, nella reg.62.1 si parla di danno materiale. Quindi il danno materiale potrebbe non essere un danno grave, e quindi l'infrazione sarebbe sanabile con autopenalizzazione, e tuttavia essere tale da peggiorare significativamente la classifica. Nel caso in esame non è chiaro dagli atti se il Comitato delle Proteste abbia tenuto un'udienza regolare. Per questi motivi la Giuria d'Appello decide di accogliere l'appello di ITA-48965 e, in conformità alla reg.71.2 annulla la decisione impugnata e rinvia al Comitato delle Proteste affinché tenga una regolare udienza ed emetta le consequenziali decisioni.

[Indice](#)

#### **FIV 1998/16**

[Regola 63.2 – Tempo e luogo dell'udienza](#)

*È unicamente responsabilità del concorrente di prendere visione dei Comunicati e, nel caso di specie, l'elenco delle convocazioni.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-100834 presentava regolare protesta contro ITA-104256 per infrazione alla reg.10. Con comunicato esposto all'albo, il Comitato delle Proteste convocava le parti dell'udienza. Il protestato non si presentava ed il Comitato delle

Proteste, accertati i fatti, lo squalificava. ITA-104256 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

È unicamente responsabilità del concorrente di prendere visione dei Comunicati e, nel caso di specie, l'elenco delle convocazioni. Per questi motivi la Giuria d'Appello non ravvisando alcun vizio logico nell'accertamento dei fatti, né nell'applicazione delle regole e governo della manifestazione, respinge l'appello e conferma la decisione appellata.

[Indice](#)

#### FIV 1998/30

##### Regola 63 - Decisioni

*La testimonianza di un teste che certamente non poteva ritenersi interessato ad evitare la squalifica al protestato, perché anzi era preceduto all'arrivo e nonostante ciò riferì onestamente quanto aveva visto, dev'essere considerata veritiera e presa in considerazione.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Il Comitato di Regata presentava protesta contro la barca classe Asso 99 ITA-30 perché all'arrivo aveva lasciato la boa F (Finish) alla dritta e non alla sinistra com'era prescritto dalle Istruzioni di Regata. Nel corso dell'udienza il protestato ed il testimone riferivano che avevano superato la boa F lasciandola alla sinistra. Il Comitato delle Proteste, ritenendo inattendibile il teste, squalificava ITA-130 per violazione

alla reg.28.1. ITA-130 negando di aver commessa l'infrazione addebitata. presentava tempestivo appello.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello ritiene che l'appello meriti di essere accolto. Il protestato aveva prodotto un teste che certamente non poteva ritenersi interessato ad evitargli la squalifica perché anzi fu preceduto all'arrivo e nonostante ciò riferì onestamente quanto aveva visto. Nessun membro del Comitato di Regata partecipò all'udienza per sostenere il contraddittorio, con il protestato, né il membro del Comitato il quale ritenne di aver rilevato l'infrazione si presentò per rendere la propria deposizione. L'accertamento dei fatti eseguiti in primo grado si presenta quindi non corretto e la valutazione dei fatti medesimi presenta un vizio logico. L'appello è ammissibile perché proposto non avverso fatti accertati nella decisione impugnata bensì avverso l'erroneo accertamento e l'erronea valutazione di essi da parte del Comitato delle Proteste. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello, riforma la decisione impugnata e rimette gli atti al Comitato delle Proteste perché provveda a reintegrare nell'ordine di arrivo ITA-130 ed alla conseguente rettifica della classifica finale della regata in oggetto.

[Indice](#)

#### FIV 1998/31

##### Regola 62 - Riparazione

*Può essere motivo di riparazione l'esposizione ritardata della bandiera X. La riparazione può consistere anche nella posizione reale di arrivo.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Nella quarta prova della regata di classe 420 su un totale di 41 imbarcazioni partenti solamente 3 venivano considerate regolarmente partite nonché arrivate. Le altre 38 venivano classificate OCS. Tredici presentavano richieste di riparazione sostenendo di essere partite regolarmente e lamentando che la bandiera X era stata esposta dopo circa 25 secondi dal segnale di partenza. A tutte veniva concessa riparazione assegnando ad ognuna la media del piazzamento. Una delle 13 barche, ITA-49330 presentava regolare appello chiedendo che le venisse dato il reale piazzamento e non la media dei punti.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello ritiene che l'appello sia fondato. L'accoglimento da parte del Comitato delle Proteste della richiesta di riparazione presuppone che il Comitato delle Proteste abbia accertato che il richiedente sia partito regolarmente e dunque aveva diritto ad essere classificato col suo reale posto di arrivo e non con un accomodamento da usarsi questo quando una barca, per altrui colpa, non termina la regata ovvero arriva con significativo ritardo. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie

l'appello e manda al Comitato di Regata a disporre il reintegro di ITA-49330 al suo reale posto di arrivo.

[Indice](#)

#### **FIV 1998/33**

[Regola 62.2 – Presentazione di richiesta di riparazione](#)

[Regola 63.1 – Richiesta di riparazione – obbligo di udienza](#)

*Una richiesta di riparazione deve essere presentata per iscritto. Senza una formale decisione di primo grado, la Giuria d'Appello è priva di competenza giurisdizionale.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Al termine della quinta prova, a seguito del controllo eseguito sulla conformità delle vele, il Comitato delle Proteste squalificava senza udienza 13 barche in tutte le prove della manifestazione causa la mancanza del timbro di stazza sulle vele. ITA-5 ed altri concorrenti non chiedevano riparazione ma si limitavano a chiedere verbalmente udienza che non p mai stata aperta. ITA-5 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

La regola 63.1 vieta in modo tassativo che una barca o un concorrente sia penalizzato senza formale udienza. La regola 62.2 recita che una richiesta di riparazione debba essere presentata per iscritto. Tutto ciò premesso, in assenza di una formale richiesta di riparazione, con conseguente mancanza di una formale decisione di primo grado, la Giuria d'Appello sia pure davanti ad

un caso così abnorme, è priva di competenza giurisdizionale e respinge pertanto il ricorso della barca alasse A A-5.

[Indice](#)

#### **FIV 1998/34**

[Regola 62.2 – Richiesta di riparazione – requisiti](#)

[Regola 85.1 – Modifica alle regole](#)

*Quando nelle Istruzioni di Regata viene scritta una modifica ad una regola, dev'essere scritta la regola che viene modificata, pena l'invalidità della modifica.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Nel corso della partenza il Comitato di Regata rilevava il 420 ITA-49339 BFD. In mare ITA-49339 avvisava il Presidente del Comitato delle Proteste che avrebbe presentato protesta, però, dopo aver conferito con il suo allenatore. A terra presentava regolare richiesta di riparazione. Il Comitato delle Proteste dichiarava la protesta inammissibile perché non era stata esposta la bandiera di protesta e contrariamente a quanto scritto nelle Istruzioni di Regata, la comunicazione fatta in mare al Presidente del Comitato delle Proteste, era stata fatta dopo aver conferito con l'allenatore. Nelle Istruzioni di Regata stava scritto tale obbligo, ma non specificava quale regola veniva modificata. ITA-49339 richiedeva regolare richiesta di riparazione.

#### **DECISIONE**

L'appello è meritevole di accoglimento per i seguenti motivi: La reg.62.2 stabilisce che la bandiera di protesta non è necessaria per la richiesta di riparazione. Nella reg.85.1 sta scritto: La modifica di una regola dovrà fare riferimento specificatamente alla regola ed al cambiamento. Nelle Istruzioni di Regata non stava scritto a quale regola faceva riferimento la modifica, quindi tale modifica era priva di efficacia. La richiesta di riparazione aveva pertanto tutti i requisiti per la sua ammissibilità. Per i suesposti motivi la Giuria d'Appello accoglie il ricorso di ITA-49339 e rinvia il procedimento al Comitato delle Proteste perché tenga udienza, stabilisca se ITA49339 è meritevole di riparazione e adotti il provvedimento più opportuno.

[Indice](#)

#### **FIV 1998/35**

[Normativa F.I.V.- Optimist Cadetti](#)  
[Regola 64.2 – Decisioni in tema di riparazione](#)

*La Normativa F.I.V. per l'attività pre-agonistica pone dei limiti inderogabili (la velocità del vento viene indicata nei valori massimi in modo preciso) per effettuare la regata.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Il cadetto dell'Optimist ITA-4488, dopo la seconda prova, presentava richiesta di riparazione. Era scuffiato ed abbandonato la regata perché la velocità del vento aveva superato il limite imposto dalla Normativa

Federale per l'attività pre-agonistica della categoria Cadetti. Il Comitato delle Proteste respingeva tale richiesta dichiarando che la regata s'era svolta sempre nei limiti imposti dalla Normativa. ITA-4488 presentava regolare appello allegando la tabella di rilevamento dell'intensità del vento dall'Avvisatore Marittimo del Porto di Livorno nella quale si legge che l'intensità del vento era effettivamente maggiore a quanto indicato nella Normativa.

#### DECISIONE

La Normativa F.I.V. per l'attività pre-agonistica, richiamata nelle Istruzioni di Regata pone dei limiti inderogabili. Solamente 10 concorrenti su 28 avevano terminato la prova. La Giuria d'Appello ritiene l'appello fondato e meritevole di accoglimento. Rimette quindi gli atti al Comitato delle Proteste della selezione zonale Optimist affinché adotti un provvedimento riparatorio il più equo possibile, come previsto dalla reg.64.2 per tutte le barche.

[Indice](#)

#### **FIV 1998/46**

[Regola 28 – Compimento del percorso](#)

[Regola 70.1 – Decisioni dell'Autorità Nazionale](#)

*Se una boa scompare e tutte le barche girano la boa di un'altra regata non hanno compiuto il percorso.*

Durante l'effettuazione della seconda bolina la boa 3 era scomparsa e tutta la flotta Meteor andava a girare la boa di percorso di un'altra regata posta a circa 2 miglia più al vento. All'arrivo a tutti veniva dato un segnale acustico. AL termine della regata ITA-474 e ITA-97 presentavano richiesta di riparazione chiedendo l'annullamento della prova. Il Comitato delle Proteste accoglieva la richiesta ed annullava la prova. ITA-72 presentava regolare appello chiedendo riparazione.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello ritiene corretta la decisione del Comitato delle Proteste di annullare la protesta. Avendo girato una boa di un altro percorso ai fini della reg.28 il compimento del percorso è da considerarsi errato ed insufficiente. Il suono acustico dato dal Comitato di Regata all'arrivo di tutti i concorrenti risponde ad una mera abitudine che, seppur consolidata, non è che un'usanza priva di significato regolamentare circa la validità dell'arrivo. Dagli atti non consta però che l'appellante abbia presentato e termini della reg.62 una richiesta di riparazione in primo grado. Ne consegue che, essendovi stata sul punto alcuna formale decisione la Giuria d'Appello non è competente a prendere in esame tale motivo di lagnanza e pertanto deve dichiarare inammissibile ai sensi della reg.70.1.

[Indice](#)

#### SOMMARIO DEI FATTI

#### **FIV 1999/20**

[Regola 35 – Tempo limite e punteggi](#)

[Regola 64.2 – Decisione in tema di riparazione](#)

[Regola A10c – Suggerimenti per le riparazioni](#)

*Il punteggio di una riparazione non può essere più vantaggioso del punteggio che avrebbe avuto se la barca fosse arrivata nella migliore posizione possibile.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Nella prima prova FARRMODA arrivava prima delle ore 18.00, scadenza del tempo limite. Alle 18.00 il Comitato di Regata toglieva la linea di arrivo senza che fossero arrivate altre barche. Il Comitato di Regata, con comunicato a terra, annullava la regata. FARRMODA ed altri quattro concorrenti chiedevano riparazione. Il Comitato delle Proteste accoglieva le richieste e assegnava il primo posto a FARRMODA e agli altri concorrenti la media dei punti nelle prove seguenti. FARRMODA presentava regolare appello lamentando che le Istruzioni di Regata stabilivano il tempo inderogabile delle 18.00 e che, pertanto, le imbarcazioni non arrivate dovevano essere classificate DNF. E, comunque, se si fosse voluto accordare riparazione, si doveva ricorrere alla reg. A10c per evitare di attribuire alle barche un punteggio più alto di quello che avrebbero potuto ottenere in caso di arrivo regolare: al massimo al secondo posto.

#### DECISIONE

Il Comitato delle Proteste ha giustamente dichiarato valida la prova annullata dal Comitato di Regata. Richiamando al reg.35. Il sistema per la concessione della riparazione non risultò equo per tutte le barche coinvolte come disposto dalla reg.64.2. L'assegnazione di un punteggio pari alla media delle prove successive ha attribuito a due barche un punteggio inferiore al miglior punteggio che le stesse barche avrebbero potuto acquisire completando la regata al secondo posto. Per quanto sopra rilevato la Giuria d'Appello, in parziale accoglimento dell'appello di FARRMODA, ritenuto che la condizione di equità prevista dalla reg.64.2 non è stata osservata, decide di rimettere gli atti al Comitato delle Proteste per una nuova udienza e decisione che adotti un punteggio che sia il più equo possibile per tutte le barche coinvolte.

[Indice](#)

#### FIV 1999/26

##### [Regola 62 - Riparazione](#)

*Una barca che ha partecipato alla regata ha manifestato il suo tacito consenso alla decisione del Comitato di Regata di effettuare una prova anche oltre il tempo limite imposto dalle Istruzioni di Regata.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Nelle Istruzioni di Regata stava scritto che dopo le ore 15.00 non veniva data alcuna partenza. Alle ore



14.58 il Comitato di Regata iniziava la procedura di partenza. ITA-024 classe UFO, regolarmente partita ed arrivata nella prova, presentava richiesta di riparazione chiedendo l'annullamento della prova. Il Comitato delle Proteste respingeva tale richiesta. ITA-024 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello non ritiene di accogliere l'impugnazione di ITA-024 per i seguenti motivi:

- a) Tutti i concorrenti, ivi compreso l'appellante, sono stati posti in condizioni di pariteticità dalla decisione del Comitato di Regata di dare inizio alle operazioni per una nuova partenza.
- b) Tutti i concorrenti, ivi compreso l'appellante, hanno manifestato ed attuato l'intenzione di prendere parte alla partenza, e quindi alla prova.
- c) L'appellante, avendo regolarmente presa la partenza e portato a termine la regata come tutti gli altri concorrenti, ha manifestato il suo tacito consenso alla decisione del Comitato di Regata di fare un'altra prova. Se il concorrente avesse abbandonato il campo di regata e non avesse preso la partenza avrebbe potuto giustamente chiedere riparazione o, al limite l'annullamento della prova.

Per questi motivi la Giuria

d'Appello respinge l'impugnazione di ITA-024 e conferma la validità della 6° prova del Campionato Nazionale della Classe UFO 1999 e la conseguente classifica.

[Indice](#)

#### FIV 1999/27

##### **Regola 63.6 – Assunzione delle prove e accertamento dei fatti**

*Il Comitato delle Proteste deve ricevere le deposizioni delle parti e dei loro testimoni.*



#### SOMMARIO DEI FATTI

Al termine della 5a prova la barca classe Laser ITA-7 protestava ITA-163680 asserendo che nel minuto precedente il segnale di partenza raggiungente sottovento aveva afferrato il suo boma, in quel momento lascato, si era spinto in avanti. In udienza il protestato affermava che ITA-7 aveva lascato la randa ed il boma aveva toccato la sua testa, quindi aveva proteso la mano per proteggersi. Il Comitato delle Proteste squalificava ITA-7 per infrazione alla reg.11. ITA-7 ha proposto tempestivamente appello lamentando il rifiuto del Comitato di Regata di deporre in udienza alla quale non era nemmeno stato

convocato.

#### DECISIONE

Il Comitato delle Proteste ammette che nessun componente del Comitato di Regata era stato convocato in udienza anche se era stato citato dal protestante quale suo teste. La Giuria d'Appello ritenuto che l'odierno appellante nella sua protesta aveva indicato a teste il Comitato di Regata, che le persone chiamate a far parte dello stesso erano ben individuabili, che la reg.63.6 prevede che il Comitato delle Proteste deve ricevere le deposizioni delle parti e dei loro testimoni, annulla la decisione impugnata e rimette gli atti al Comitato delle Proteste affinché riapra l'udienza, completi l'istruttoria, ed assuma quindi la decisione ritenuta conforme alle regole.

[Indice](#)

#### FIV 2000/01

##### Istruzioni di Regata

*Una barca che partecipa con numero velico diverso da quello scritto nel modulo di iscrizione alla regata, per poter regatare deve chiedere, per iscritto, l'autorizzazione per il cambio del numero velico.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Al termine della prova la barca Classe Laser Radial ITA-150374 presentava richiesta di riparazione chiedendo di essere reintegrata nella classifica al quarto posto d'arrivo. In effetti non era apparsa nell'ordine di

arrivo perché era stata iscritta con il numero velico 7 e non con il numero che aveva regatato. Non risultava quindi né negli iscritti né fra gli arrivati nelle singole prove. Non aveva ritualmente presentato alcuna richiesta di autorizzazione di cambio numero velico. La richiesta di riparazione veniva respinta. ITA-150374 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello, esaminati gli atti istruttori, ritiene che ITA-150374 abbia infranto il punto 7 delle Istruzioni di Regata che così recita: le barche non potranno correre con numero velico diverso da quello risultante sul certificato di stazza e riportato sul modulo di iscrizione. Eventuali deroghe potranno essere concesse, a discrezione del Comitato di Regata, previa presentazione di richiesta scritta e motivata da parte del concorrente. Per questi motivi la Giuria d'Appello decide di respingere l'appello di ITA-150374 e di confermare gli ordini di arrivo redatti dal Comitato di Regata e dal Comitato delle Proteste nel quale l'appellante è stato classificato DNC.

[Indice](#)

#### FIV 2000/05

##### Definizione - Regola

##### Regola 84 – Regole vigenti

*Nelle regate costiere e d'altura i concorrenti sono tenuti a rispettare le disposizioni governative, siano esse segnate o meno nelle Istruzioni di Regata.*

## SOMMARIO DEI FATTI

La barca classe J24 ITA-222 presentava regolare protesta contro ITA-237 per aver navigato, durante la regata, in zone interdette alla navigazione. ITA-237 veniva squalificata. ITA-237 presentava regolare appello.

## DECISIONE

ITA-237 aveva violato il divieto di transito nelle acque che, in quanto parco marino, sono interdette anche alla navigazione per disposizioni impartite dall'Autorità dello Stato Italiano con apposito decreto. In regate d'altura spetta ai concorrenti l'obbligo del rispetto delle disposizioni governative, siano esse non segnalate o segnalate nelle Istruzioni di Regata. Trattandosi quindi di navigazione in acque libere, il percorso stesso non poteva includere un transito in una zona che, essendo vietata, certamente libera non era e quest'illecito passaggio di ITA237 si è concretizzato in un errore di percorso e quindi di una palese violazione di Regola. Per i motivi suddetti la Giuria d'Appello respinge il ricorso proposto da AQUILA ITA-237; conferma l'inflessa squalifica della stessa e applica la definizione di Regola.

[Indice](#)

## FIV 2000/06

[Regola 61 – Requisiti della protesta](#)

*È improcedibile la protesta, per altri aspetti regolare, se non accompagnata al momento della*

*sua presentazione dal deposito, se tale condizione è prevista dalle Istruzioni di Regata.*

## SOMMARIO DEI FATTI

ITA-10869 presentava protesta contro ITA-10302. Il Comitato delle Proteste nella fase preliminare accertava e constatava la mancanza del deposito della tassa prevista dalle Istruzioni di Regata, dichiarava inammissibile la protesta per infrazione alle Istruzioni di Regata. ITA-10869 presentava tempestivo appello.

## DECISIONE

Il punto 24 delle Istruzioni di Regata riporta le proteste dovranno essere redatte in conformità alla Parte V<sup>a</sup> del Regolamento WS e che il deposito, previsto in Lit.50.000, dovrà essere allegato alla protesta stessa. Tutto ciò premesso la Giuria d'Appello respinge il ricorso di ITA-10869 Classe IMS e conferma la decisione del Comitato delle Proteste.

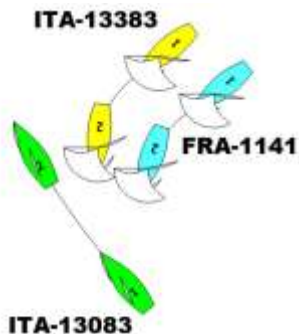
[Indice](#)

## FIV 2000/11

[Definizione - Ostacolo](#)

[Regola 19.2 – Dare spazio ad un ostacolo](#)

*Se due barche ingaggiate si dirigono verso un ostacolo, la barca esterna, anche se ha diritto di rotta, deve dare alla barca interna spazio per passare l'ostacolo.*



### SOMMARIO DEI FATTI

ITA-13383 ha presentato protesta contro FRA-1141 perché all'incrocio con ITA-13081 mure a dritta, non le dava spazio, provocando un contatto, per passare a poppa di ITA-13091 che, per entrambe, era un ostacolo come da definizione. Anche FRA-1141 protestava ITA-13383 per infrazione alla reg.11 e 14. Il Comitato delle Proteste squalificava ITA-13383 per infrazione alla reg.11. ITA-13383 ha presentato regolare appello.

### DECISIONE

Dai diagrammi redatti sui rispettivi moduli di protesta si rileva che l'unica manovra possibile per evitare l'ostacolo era quella di passare di poppa a ITA-13083. ITA-13383 era barca interna con diritto a spazio per passare l'ostacolo. FRA-1141 non ha concesso spazio a ITA-13383 per passare l'ostacolo. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello e decide che la stessa sia reintegrata in classifica, squalifica FRA-1141 per violazione della reg.19.2; rimette la presente

decisione al Comitato Organizzatore affinché provveda alla dovuta variazione.

[Indice](#)

### FIV 2000/12

#### Regola 44.2 - Penalizzazione

*Quando una barca effettua la penalità sulla linea di arrivo o nei suoi pressi, deve ritornare completamente nel lato del percorso della linea prima di arrivare.*

### SOMMARIO DEI FATTI

Richiesta di parere dalla S.V. Viareggina. La barca che compie un'autopenalizzazione dopo aver toccato la boa di arrivo e che deve tornare completamente sul lato del percorso della linea prima di arrivare è obbligata a rientrare nel campo di regata passando tra la boa ed il battello del Comitato di Regata e poi compiere l'autopenalizzazione oppure compiere l'autopenalizzazione e poi rientrare nel campo di regata passando attraverso la linea di arrivo, oppure girare intorno alla boa e quindi arrivare.

### PARERE

Una barca che tocca una boa di arrivo prima di tagliare la linea di arrivo, deve compiere la penalizzazione sul lato del percorso al più presto possibile, dopo essersi allontanata dalle altre barche e poi arrivare. Una barca che tocca la boa di arrivo dopo aver tagliato la linea deve

penalizzarsi in un punto, a sua scelta, che le consenta di adempiere al suo obbligo al più presto possibile, dopo essersi allontanata dalle altre barche, tornare sul alto del percorso sia attraversando in direzione opposta la linea di arrivo, sia aggirando una delle due boe e arrivare come da definizione. Infine una barca che tocca la boa dopo aver liberato la linea di arrivo e le boe non ha infranto alcuna regola non essendo più in regata salvo particolari obblighi imposti dalle Istruzioni di Regata.

[Indice](#)

## **FIV 2000/15-16**

### **Regola 62 - Riparazione**

*L'omissione del Comitato di Regata deve riuscire dannosa a qualche concorrente perché, se, al contrario, i suoi effetti si sono esplicitati (potenzialmente) nei confronti di tutti (mettendoli tutti sullo stesso piano) non potrà rivendicarsi il diritto a riparazione.*

## **SOMMARIO DEI FATTI**

Al termine della prima prova gli Optimist 5270 e 5360 presentavano richiesta di riparazione ritenendosi danneggiati dalla mancata osservanza del Comitato di Regata di quanto previsto e prescritto dalle Istruzioni di Regata in ordine alla conformazione e colore della boa di arrivo. Il Comitato delle Proteste respingeva le richieste di riparazione. Entrambe le barche presentavano regolari appelli.

## **DECISIONE**

Il Comitato delle Proteste nelle sue osservazioni all'appello ha reso noto che, per brevità del lato di bolina, la linea di arrivo era per tutti i concorrenti di facile individuazione per la presenza nei suoi pressi del battello di 10 metri del Comitato di Regata con a riva i prescritti segnali. La reg.62.1 pone tre condizioni essenziali affinché possa essere richiesta riparazione:

- a) Un'azione non corretta od un'omissione del Comitato di Regata o del Comitato delle Proteste
- b) Il posto di arrivo di una barca; significativamente peggiorato non per sua colpa dall'eventuale errore del Comitato di Regata;
- c) Gli effetti dannosi dell'errore espliciti nei confronti di uno o più concorrenti e non di tutti

Gli appellanti nel chiedere riparazione avrebbero dovuto offrire al Comitato delle Proteste la prova, anche testimoniale, che per il posizionamento nei pressi del battello del Comitato di Regata di più boe avevano impostato un bordeggiamento che di fatto aveva significativamente peggiorato la loro posizione di arrivo. Di conseguenza l'appello va dichiarato inammissibile perché proposto avverso i fatti accertati nella decisione impugnata e conferma le decisioni del Comitato delle Proteste.

[Indice](#)

## **FIV 2000/19**

### **Regola 63.6 – assunzione delle prove e accertamento dei fatti**

*L'omessa descrizione dei fatti ed il mancato approfondimento degli stessi rendono il rinvio al Comitato delle Proteste della regata per il rinnovo dell'udienza.*

## **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-13356 protestava ITA-12949 per un incidente con danni. Il Comitato delle Proteste, pur avendo accertato la collisione, non riusciva a ricostruire la dinamica dell'evento e respingeva la protesta. ITA-13356 ha, nei termini, interposto appello.

## **DECISIONE**

L'omessa decisione dei fatti ed il mancato approfondimento degli stessi rendono necessario il rinnovo all'udienza di primo grado affinché siano meglio accertati, o comunque per quanto possibile, meglio interpretati, i fatti acquisiti per assumere quindi la decisione ritenuta più equa. Per questi motivi la Giuria d'Appello annulla la decisione appellata e rinvia gli atti al Comitato delle Proteste affinché provveda a ripetere l'udienza istruttoria ed assuma la decisione ritenuta equa.

[Indice](#)

## **FIV 2000/20**

### **Regola 62 - Riparazione**

*Il posizionamento del campo di regata in un sito più lontano di quanto indicato dalle Istruzioni di Regata può essere motivo di riparazione, se il concorrente non*

*riesce a raggiungerlo in tempo utile.*

## **SOMMARIO DEI FATTI**

Il Laser ITA-161726 non riusciva a prendere la partenza della prima prova in programma perché il Comitato di Regata procedeva a dare la partenza in sito diverso e ben più lontano da quello prescritto e rappresentato nel Comunicato esposto all'albo a modifica delle Istruzioni di Regata. ITA-161726 presentava richiesta di riparazione. Il Comitato delle Proteste la discuteva e la respingeva dichiarando che gli altri 23 concorrenti non erano stati danneggiati dalla diversa posizione del campo di regata.

## **DECISIONE**

La Giuria d'Appello riconosce il diritto di ITA-161728 ad ottenere riparazione e rinvia gli atti al Comitato delle Proteste della regata perché determini quell'accomodamento che sia il più equo.

[Indice](#)

## **FIV 2000/21**

### **Regola 10 – Su mure diverse**

### **Regola 14 – Evitare contatti**

### **Regola 70.1a – Appelli ad un'Autorità nazionale**

*L'appello può essere proposto solo avverso l'errata interpretazione di una regola da parte del Comitato delle Proteste o avverso l'interpretazione dei fatti allorché questa sia viziata da errore nella loro logica ricostruzione.*

*Insussistenza nella fattispecie dei suddetti presupposti.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Lo Snipe ITA-27109 protestava ITA-29555 per infrazione alla reg.10. Mentre navigava di bolina, mure a dritta, aveva poggiato per evitare il contatto con ITA-27109 mure a sinistra senza riuscirci. ITA-29555 protestava ITA-27109 per infrazione alle regole 14, 15 e 16 asserendo che mentre procedeva di bolina mure a sinistra, la barca protestata, sottovento di una lunghezza ed ugualmente mure a sinistra, aveva improvvisamente virato con mure a dritta senza concederle lo spazio per tenersi discosta e collidendo a circa 20 cm. dallo specchio di poppa. Il Comitato delle Proteste squalificava ITA-29555 per violazione della reg.10. ITA-29555 presentava regolare appello lagnandosi che i fatti era accaduti come indicati nella sua protesta.

#### DECISIONE

I motivi di lagnanza addotti dall'appellante non possono condurre ad interpretazioni dei fatti (e quindi ad applicazione di regole) diverse da quelle alle quali è pervenuto il Comitato delle Proteste. Per l'applicazione della reg.14 anche a carico della barca con diritto di rotta ove questa non abbia fatto ragionevolmente il possibile per evitare la collisione o per diminuire le conseguenze, la prevalente interpretazione prevede la concomitante esistenza di due

condizioni: il mancato tentativo della barca con mure a dritta, sia pure in extremis, per evitare il contatto ed un conseguente danno tale da diminuire il valore della barca o di una sua attrezzatura (nel caso non evidenziato e provato da ITA-29555). Poiché nessuna delle suddette condizioni appaiono nella circostanza essersi verificate la Giuria d'Appello, ritenuto che la decisione di primo grado non presenta alcun vizio logico nella ricostruzione dei fatti né, tanto meno, nella interpretazione e applicazione delle regole, respinge l'appello di ITA-29555 e conferma la decisione impugnata.

[Indice](#)

#### FIV 2001/07

##### [Normativa Appelli - Regola R2.1](#)

*È onere del tesserato di richiedere tempestivamente la tessera al suo Circolo e di ottenere la consegna prima di partecipare ad una regata.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Il Comitato delle Proteste protestava ITA-3023 classe Mumm 30 per non aver esibito la tessera FIV di un membro del suo equipaggio, prima dell'inizio dell'ultima prova né un controllo effettuato sul sito internet FIV, questi risultava tesserato per l'anno in corso prima dell'inizio della regata. ITA-3023 ha dichiarato di aver richiesto al proprio circolo la tessera FIV, di aver contemporaneamente assolto a tutti i relativi incumbenti ma non aver avuto il tempo di ritirarla. Il Comitato

delle Proteste toglieva dalla classifica ITA-3023 che presentava appello oltre i termini.

#### DECISIONE

È onere del tesserato di richiedere tempestivamente la tessera al suo Circolo e di ottenere la consegna prima di partecipare ad una regata. La Giuria d'Appello, esaminata la documentazione acquisita in atti, non può che dichiarare inammissibile l'appello di ITA-3023 perché proposto oltre il termine di 15 giorni dal ricevimento della decisione scritta del Comitato delle Proteste.

[Indice](#)

#### FIV 2001/08

##### [Regola 64.2 – Decisioni in tema di riparazione](#)

*Il Comitato delle Proteste deve ammettere le prove testimoniali richieste da un concorrente per dimostrare un preteso errore (azione non corretta) del Comitato di Regata che, se accertato, possa aver inciso sulla sua classifica. Dovrà quindi decidere e quantificare la richiesta di riparazione sulla scorta di quanto emerso dalle testimonianze e dai fatti accertati.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Il Laser ITA-146192 alla prima prova è stato classificato OCS. Presentava richiesta di riparazione, indicando quattro testimoni, perché il segnale di partenza era stato dato con un ritardo di 15 secondi. Il Comitato delle Proteste respingeva la richiesta

per un vizio di forma perché nella stessa si faceva riferimento all'inizio della procedura ai 6 minuti e non ai 5 minuti. ITA-146192 presentava tempestivamente appello.

#### DECISIONE

La reiezione della domanda di riparazione non poteva trovare motivazione nell'errore commesso nel redigere la sua richiesta dove aveva indicato 6 minuti invece dei 5 minuti. Il Comitato delle Proteste avrebbe dovuto preliminarmente considerare se l'errore lamentato avesse potuto pregiudicare la classifica del concorrente. Tutto ciò premesso, la Giuria d'Appello decide di rimettere gli atti al Comitato delle Proteste della regata affinché, riaperta l'udienza, accerti preliminarmente la sussistenza delle condizioni di ammissibilità della domanda di riparazione mediante l'assunzione dei testi addotti alle operazioni di partenza, e, giudicata ammissibile la domanda, adotti il provvedimento riparatorio ritenuto il più equo possibile in applicazione della reg.64.2.

[Indice](#)

#### FIV 2001/12

##### [Regola 63.6 – Assunzione delle prove ed accertamento dei fatti](#)

*Rinvio al Comitato delle Proteste della regata causa incompleto accertamento dei fatti.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

A seguito di una protesta il Comitato delle Proteste squalificava il J24



ITA-213 per violazione della reg.18.2<sup>a</sup>. ITA-213 presentava regolare appello argomentando che, anche in base alla testimonianza di una persona ospitata nel battello del Comitato di Regata, non c'era ingaggio, quindi non c'era infrazione. Anche il Presidente del Comitato delle Proteste aveva dichiarato che le barche erano alternativamente ingaggiate e non, ma nulla dell'ingaggio all'entrata della zona.

#### DECISIONE

Si suppone che il Comitato delle Proteste abbia considerato le due barche ingaggiate alla zona. Il che però palesemente contrasta con quanto dichiarato dal testimone e neppure appare alcuna argomentazione che giustifichi il motivo per cui detta dichiarazione sia stata totalmente disattesa. Per questi motivi, la Giuria d'Appello ritiene meritevole di accoglimento il ricorso di ITA-213. Annulla la decisione appellata e rimette gli atti al Comitato delle Proteste della regata affinché riapra l'udienza, documenti la dinamica dell'incidente ed assuma la decisione conseguente.

[Indice](#)

#### FIV 2001/16

[Regola 63.6 – Assunzione delle prove ed accertamento dei fatti](#)

*Una protesta valida non può essere respinta adducendo motivazioni generiche o difficoltà di ricostruzione dei fatti e non senza prima aver esperito una formale*

*istruttoria mediante un appropriato interrogatorio delle parti traendone le conseguenti deduzioni logiche.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta di ITA-8154 per mancanza di sufficienti elementi di accertamento stante le opposte versioni e la mancanza di testimonianze. ITA-8154 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Nell'incidente si è verificata una collisione ed uno dei due concorrenti, od entrambi hanno indubbiamente infranto una regola. La ricostruzione dei fatti può pur sempre addivenirsi mediante procedimenti logici deduttivi sulla scorta degli elementi acquisiti in sede di interrogatorio.

Per questi motivi la Giuria d'Appello rimette gli atti della protesta e dell'appello al Comitato delle Proteste della regata affinché riapra l'udienza, interroghi appropriatamente le parti in ordine alle varie manovre delle stesse eseguite in prossimità ed al giro della boa al termine del primo lato di poppa e, previo un appropriato corretto processo deduttivo, assuma la decisione più giusta in applicazione del Regolamento di Regata.

[Indice](#)

#### FIV 2001/17

[Regola 63.6 – Assunzione delle prove ed accertamento dei fatti](#)

*Se l'accertamento dei fatti è*

*incompleto la Giuria d'Appello rinvia al Comitato delle Proteste della regata.*

## SOMMARIO DEI FATTI

Al termine della prima bolina ITA-31 protestava ITA-05 ed ITA-14. Il Comitato delle Proteste squalificava ITA-31 per infrazione alla reg.18.2(a), non procedeva nei confronti di ITA-05 in quanto già squalificato in precedente udienza. ITA-31 presentava regolare appello.

## DECISIONE

La Giuria d'Appello ha rilevato che l'udienza condotta dal Comitato delle Proteste non ha accettato la posizione al giro di boa delle varie barche coinvolte nell'incidente e che lo stesso Comitato delle Proteste ha accettato il diagramma presentato da ITA-31 per poi, nell'accertamento dei fatti, invertire la posizione di ITA-31 e di ITA-31 e di ITA-08, rispetto allo stesso. Il Comitato delle Proteste avrebbe dovuto procedere anche nei confronti di ITA-05 ove passibile di penalità, anche se squalificato in altra udienza, poiché le regole della Parte <sup>2a</sup> del Regolamento WS si applicano a tutte le barche in regata. La Giuria d'Appello ritiene meritevole di accoglimento il ricorso di ITA-31, annulla la decisione appellata e rimette al Comitato delle Proteste della regata affinché riapra l'udienza e, accertata e documentata nel miglior modo la dinamica dell'incidente, assuma la decisione conseguente alla luce dei fatti

accertati e correttamente interpretati e dalle regole WS applicabili alla fattispecie.

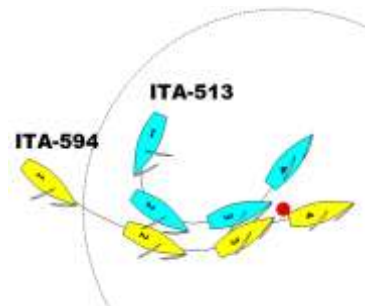
[Indice](#)

## FIV 2001/30

**Regola 2 – Corretto navigare**

**Regola 44.1 – Eseguire la penalità**

*L'azione mirata alla estinzione di una infrazione commessa non estende la sua efficacia ad altre infrazioni di qualsiasi contenuto e forma (anche se identiche e concretatesi in altri posti e tempi del percorso). Non può estendersi oltre il suo specifico fine la sanatoria di cui alla reg.44.1.*



## SOMMARIO DEI FATTI

Durante l'ultima parte del lato di poppa ITA-513, mure a dritta, e ITA-594 mure a sinistra, stavano navigando verso la boa su rotte convergenti. ITA-594, mure a sinistra, stava progressivamente stringendo su ITA-513 fino a collidere con essa e rimaneva in contatto per una trentina di metri, fino a che ITA-594 orzava violentemente causando una strarozza di ITA-513 che portava

fuori rotta e gli impediva di girare la boa. Contemporaneamente il timoniere di ITA-594 verbalmente si rivolgeva all'altra imbarcazione in tale maniera che ITA-513 lo denunciava testualmente in atti chiedendo che sarebbe stato doveroso compito del Comitato delle Proteste accertare e valutare in termini di gravità. L'incidente accaduto aveva anche procurato danni materiali allo scafo di ITA-513 e prodotto una robusta bomata sul capo di un componente dell'equipaggio di ITA-513. ITA-513 presentava regolare protesta, un rapporto per comportamento sconveniente (reg. fond.2) ed una richiesta di riparazione. ITA-594 al termine della prova, presentò una formale dichiarazione di ritiro per aver toccato la boa, senza essersi penalizzato come da reg.44.2. Il Comitato delle Proteste all'apertura dell'udienza, rileva che ITA-594 si era ritirata con regolare dichiarazione e pertanto non vi è luogo a procedere in merito alla protesta. Il Comitato delle Proteste respinge la richiesta di riparazione perché la protesta era stata respinta. ITA-513 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Il ritiro di ITA-549 poteva sanare, in ogni caso, solamente l'infrazione della reg.31, lasciando in essere fatti ed azioni ed eventuali addebiti consecutivi, ma da accertare e deliberare, posti in essere dalla barca protestata e presentati in protesta da ITA-513. Una imputazione di

comportamento sconveniente è regolata da norme sostitutive e procedurali speciali e che, in ogni caso esige una indagine ed una valutazione preliminare per radicare o meno una azione e che, non può essere posta in non cale da sanatoria alcuna. Per questi motivi la Giuria d'Appello decide di annullare il provvedimento adottato dal Comitato delle Proteste della regata, di restituire gli atti a detto Comitato delle Proteste per la riassunzione del procedimento e quindi apra una regolare udienza per esaminare e decidere sulla protesta di ITA-513 in punto alla violazione lamentata della reg.10 e per l'esame del rapporto di ITA-513 in punto al presunto comportamento sconveniente di ITA-594 e ove riscontri il buon diritto, conceda a ITA-513 quella riparazione che ritenga la più equa.

[Indice](#)

#### **FIV 2002/02**

[Regola 35 – Tempo limite e punteggi](#)

[Regola 86 – Modifica alle regole di regata](#)

*Una modifica apportata dalle Istruzioni di Regata ad una regola del Regolamento di Regata WS deve fare specifico riferimento ad essa. In mancanza di modifica è priva di validità ed efficacia.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-7401 presentava richiesta di riparazione chiedendo l'annullamento della regata per fatti

accaduti nelle regate delle giornate precedenti perché le Istruzioni di Regata derogavano alla reg.35 (Tempo limite) senza fare riferimento alla regola modificata. Il Comitato delle Proteste respingeva tale richiesta. ITA-7401 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Ogni modifica delle Istruzioni di Regata ad una regola del Regolamento WS deve fare specifico riferimento alla regola modificata. Il Punto delle Istruzioni di Regata, modificando il tempo limite senza alcun specifico riferimento alle regole del Regolamento di Regata che si intendeva modificare, è quindi illegittimo, invalido ed inefficace. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie il ricorso di ITA-7401 e rimette gli atti al Comitato delle Proteste affinché tenga udienza, giudichi se ITA-7401 sia meritevole di riparazione e adotti il provvedimento ritenuto più opportuno e più equo.

[Indice](#)

#### FIV 2002/25

[Regola C8.3\(c\) – Penalità iniziate dagli arbitri](#)

[Regola 69 – Comportamento sconveniente](#)

*Caso di comportamento sconveniente in regata Match Race. Sarà l'arbitro ad intervenire come indicato nella reg.C8.3c.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Richiesta di parere dell'Associazione

Velica Alto Verbano. Un concorrente, durante uno dei voli della regata Trasimeno Fun Cup Match Race si era esibito in reiterate bestemmie pronunciate con tono di voce talmente sostenuto da poter essere recepite assai ampiamente nel campo di regata. La richiesta di parere si basa sulla seguente domanda: in relazione a quanto accaduto, quale azione deve intraprendere un arbitro sul campo di regata anche alla luce della reg.69?

#### PARERE

Le bestemmie, i turpiloqui, gli insulti non dovrebbero mai essere proferiti in una competizione velica perché, anche in un periodo di strisciante lassismo, sono contrari alla correttezza ed educazione in generale e, in particolare, all'etica dello sport della vela che è non solo sport ma scuola di vita. Se la mancanza delle buone maniere è grave nelle regate di flotta, deve ritenersi ancora più grave nelle regate Match Race che si disputano frequentemente nelle regate costiere e, a volte, alla presenza di numeroso pubblico. Gli arbitri quindi, in tale caso, devono applicare la reg.C8.3(c).

[Indice](#)

#### FIV 2003/08

[Regola 61.1 – Requisiti della protesta](#)

*Una protesta riguardante un incidente avvenuto nella zona della regata va segnalato con il grido di protesta alla prima ragionevole occasione per ciascuna azione.*

*Validità o meno di altre parole pronunciate dal protestante.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

ITA-8854 mure a dritta aveva dovuto poggiare, nonostante i ripetuti richiami, per evitare la collisione con ITA-12041 che navigava mure a sinistra. ITA-8854 protestava dichiarando di aver subito informato il protestante proferendo le parole ti faccio protesta. Il Comitato delle Proteste considerava la protesta invalida e chiudeva l'udienza per il mancato rispetto da parte del protestante della regola 61.1(a) perché il protestante non ha usato la parola protesto per segnalare la propria intenzione di protestare e le parole ti faccio protesta non erano riconducibili per similitudine alla parola protesta ITA-8854 presentava regolare protesta.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello ritiene che la parola protesta sia soprattutto un messaggio comunicativo con il quale il protestante, nel più breve tempo possibile, deve informare il protestato delle sue intenzioni affinché possa predisporre la sua difesa. La Giuria d'Appello non ritiene sia contrario allo spirito della regola 61.1(a) qualsiasi espressione nella quale sia compresa la parola protesto o protesta. nel caso in esame l'espressione ti faccio protesta come un rafforzativo di quella indicata dal regolamento, espressione che, in ogni caso, non può dare adito a dubbi sulle reali

intenzioni del concorrente e quindi della loro idoneità a manifestare una ben precisa volontà. La Giuria d'Appello accoglie l'appello e dichiara valida la protesta dal ITA-8854 presentata contro ITA-12041 e rinvia gli atti al Comitato delle Proteste della regata affinché provveda a riaprire l'udienza è a prendere le relative decisioni di merito che riterrà appropriate alle regole.

[Indice](#)

#### FIV 2003/16

##### [Regola 64 - Decisioni](#)

*Normalmente se vi è un contatto tra barche in regata almeno una barca Ha violato una regola. la regola 14 non fa distinzione se un contatto abbia causato danno alla barca che doveva tenersi discosta o alla barca che aveva diritto di rotta.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Alla boa di poppa a veniva un contatto alla boa di poppa tra ALBEN e YANEZ. ALBEN presentava regolare protesta asserendo che era interna con diritto a spazio e che dall'incidente sono emersi danni. Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta di ALBEN perché il contatto era ritenuto insignificante e che YANEZ non aveva violato la regola 18.2

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello rileva anzitutto che il regolamento non contempla contatti insignificanti, anzi una barca, pur in assenza di contatti, può

violare una regola non tenendosi discosta da una barca con diritto di rotta. Dall'accertamento dei fatti effettuato dal Comitato delle Proteste non emerge se il contatto sia avvenuto durante o dopo il giro di boa e quindi non è possibile stabilire quale regola sia stata infranta. La decisione di primo grado traslascia anche di accertare se la barca con diritto di rotta abbia fatto quanto ragionevolmente possibile per evitare il contatto. Per questi motivi la Giuria d'Appello, in parziale accoglimento dell'appello, rinvia il caso al Comitato delle Proteste affinché, dopo aver completato l'accertamento di fatti, stabilisca quale o quali barche hanno violato regole e assuma le conseguenti decisioni.

[Indice](#)

#### **FIV 2003/23**

[Regola 44.1 – Eseguire una  
penalità](#)

[Regola 62 - Riparazione](#)

*Una barca che a seguito di una sua violazione di una regola della parte seconda ha causato danni gravi deve ritirarsi. Una barca che ritiene che il Comitato di Regata abbia commesso un errore nel redigere la classifica può chiedere riparazione al Comitato delle Proteste ma non può adire direttamente alla Giuria d'Appello. La notifica del tempo del luogo di un'udienza mediante avviso all'albo dei comunicati non è valida se esposta oltre i termini in cui i concorrenti devono ragionevolmente attendersi l'espressione dei comunicati.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Al termine dell'ultima prova la barca ITA-11495 presentava protesta contro ITA-1256 e una richiesta di riparazione per essere stata costretta al ritiro a causa di danni subiti nell'incidente. In udienza la barca protestata confermava l'ammissione di colpa e dichiarava di essersi autopenalizzata. Il Comitato delle Proteste accertato che ITA-1256 aveva infranto la regola 10 e si era autopenalizzata decise di non squalificarla e veniva concessa riparazione a ITA-11495 assegnandole la terza posizione. Successivamente il Comitato delle Proteste riteneva di aver commesso un errore significativo e decideva quindi di riaprire l'udienza. Nel modulo della domanda di riapertura si legge che si riapre l'udienza in assenza sia del protestante che deve protestato. ITA-11495 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

I fatti così esposti fanno sorgere alcune perplessità su: due punti:  
1-perché l'appellante non ha fatto pervenire tutti i documenti?  
2-non erano in suo possesso? e se così fosse perché, se e quando chiese alla segreteria i documenti necessari all'appello, non ebbe anche questi?  
3-se la notifica della riapertura dell'udienza è avvenuta solo mediante l'avviso esposto alle ore 19:15, essa deve considerarsi regolare? (si tenga presente in proposito che era l'ultimo giorno di

regate e che l'ultima udienza del giorno era stata convocata alle ore 16.50).

4-Fino a che ora una barca avrebbe dovuto controllare le affissioni all'albo di comunicati?

Pur considerando quanto sopra la Giuria d'Appello ritiene tuttavia che l'appello sia improponibile per i seguenti motivi:

- 1) l'appellante non appella la prima decisione ma anzi lamenta che questa non trovi applicazione nella classifica finale.
- 2) Se l'appellante, per qualche motivo, era all'oscuro della seconda decisione e riteneva che la classifica definitiva fosse frutto di un errore avrebbe dovuto presentare richiesta di riparazione.
- 3) Se viceversa l'appellante sapeva della seconda decisione avrebbe potuto è dovuto presentare appello avverso quest'ultima.

Per questi motivi la Giuria d'Appello, in applicazione della regola 70.1, dichiara l'appello improponibile.

Dopo aver assunto tale decisione la Giuria d'Appello intende ancora aggiungere:

-È pervenuta una replica dell'appellante alle osservazioni del presidente del Comitato delle Proteste che contiene due affermazioni di notevole gravità e cioè:

- 1) Il presidente del Comitato di Regata avrebbe affermato che non gli interessava la decisione del Comitato delle Proteste e che per lui era giusta seconda

classifica

- 2) Non vi sarebbe stata alcuna riapertura di udienza ma tale versione sarebbe stata creata nelle more dell'appello per difendere un comportamento di fatto avuto dal Comitato di Regata difforme dalla decisione del Comitato delle Proteste.

Entrambe le affermazioni appaiono, a prescindere dalla loro veridicità, di una gravità tale da interessare gli Organi di Giustizia Federale. Infatti in un caso si configurerebbe notevoli irregolarità commesse dai comitati; nell'altro caso si tratterebbe di pesanti affermazioni dell'appellante gravemente diffamatorie. Per questi motivi, in osservanza alle disposizioni del regolamento Federale di Giustizia, la Giuria d'Appello, decide di trasmettere copia degli atti del presente ricorso al Procuratore Federale per le eventuali azioni di sua competenza.

[Indice](#)

## **FIV 2004/01**

### **Regola 70.1 - Appelli**

*Può venire proposto appello all'autorità Nazionale avverso la decisione di un comitato per le proteste e contro l'interpretazione data dallo stesso ad una regola o contro le procedure seguite.*

## **SOMMARIO DEI FATTI**

Al termine della prova il Comitato delle Proteste espose un comunicato nel quale protestava 10 imbarcazioni. Successivamente con un secondo comunicato avvisava che

le 10 imbarcazioni protestate erano state tutte dichiarate DSQ senza udienza. sei di queste barche chiesero verbalmente una spiegazione al Comitato delle Proteste. Il presidente dello stesso comitato li invito a formulare una richiesta scritta ciò che essi fecero. A seguito di ciò il Comitato delle Proteste si riunì e decise di considerare valido il passaggio della boa P/A sia a destra che a sinistra, in quanto ininfluenza ai fini dell'ordine di arrivo e, quindi, di riammettere tutte le imbarcazioni in precedenza squalificate per aver lasciato a dritta invece che a sinistra la boa P/A. Le imbarcazioni ITA 61, ita 72, e ITA 81 proposero tempestivo appello lamentando che i comunicati 1 e 2 non erano stati regolarmente affissi, che le copie dei comunicati a loro forniti con la documentazione richiesta per l'appello non erano conformi ai comunicati effettivamente esposti e di non essere stati convocati dal comitato per le proteste per discutere la protesta proposta del Comitato di Regata.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello non ha potuto accertare se quanto scritto dai protestanti se i comunicati a loro consegnati erano o no uguali ai comunicati effettivamente esposti. In conseguenza la Giuria d'Appello ritiene preliminarmente opportuno rimettere gli atti al Procuratore Federale La Giuria d'Appello respinge l'appello perché improponibile per l'inesistenza del provvedimento da impugnare.

Rimette gli atti del presente procedimento di appello al Procuratore Federale per l'accertamento di fatti di cui è detto nella motivazione e per eventuali conseguenti provvedimenti.

[Indice](#)

#### **FIV 2004/30**

##### **Regola 63 - Udienze**

*Una protesta o una richiesta di riparazione va discussa anche se le barche non erano in regata.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Prima di iniziare le operazioni di partenza il laser 4.7 ITA-169845 nell'eseguire una battuta scuffiava nei pressi del Flying Junior ITA-3518. Il Flying Junior tentava inutilmente di evitare il contatto ma passava sull'albero del Laser 4.7 provocando la rottura dello specchio di poppa del Flying Junior e fu costretto a farsi trainare a terra. Presentava tempestiva protesta e domanda di riparazione Il Comitato delle Proteste respingeva entrambe perché l'incidente era avvenuto prima di iniziare la procedura di partenza. Il Flying Junior ITA-3518 presentava tempestivo appello.

#### DECISIONE

La regola 63.1 del Regolamento World Sailing dispone che una decisione in tema di riparazione non deve essere decisa senza udienza. Il Comitato delle Proteste ha erroneamente ritenuto di non discutere la protesta e la conseguente domanda di riparazione proposte da



ITA-3518. Per questi motivi la giuria d'Appello accoglie l'appello, annulla la decisione anzidetta e rimette gli atti al Comitato delle Proteste della regata perché provveda ad esaminare e di istruire la protesta e la domanda di riparazione. In caso di accoglimento riconosca all'istante la riparazione chiesta attenendosi a regola 64.2 ed apporti le eventuali conseguenti modifiche alla classifica della prova diretta e della classifica finale della stessa manifestazione.

[Indice](#)

#### **FIV 2004/36**

[Regola 2 – Corretto navigare](#)  
[Regola 69 – Comportamento sveniente](#)

*Un'azione ai sensi della regola 69 non è una protesta. Un'azione sensi del 69 è promossa nei confronti di un concorrente e non di una barca.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-373, classe minialtura, veniva protestata per aver saltato una boa e durante l'udienza il Comitato delle Proteste ravvisa un comportamento sveniente del timoniere e armatore di ITA-373 e decideva di promuovere nei suoi confronti un'azione ai sensi della regola 69. Il Comitato delle Proteste comminava la sanzione del richiamo verbale al timoniere e squalificava la barca senza scarto (DNE) dalla prova in cui si era verificato il salto di boa in applicazione della regola 2. ITA-373 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

La Giuria d'Appello, pur rilevando che non sono stati commessi errori nelle procedure eseguite dal Comitato delle Proteste, deve rilevare che un'azione ai sensi della regola 69 non è una protesta. Un'azione sensi del 69 è promossa nei confronti di un concorrente e non di una barca e può essere promossa solo da un Comitato delle Proteste o da una Giuria Internazionale. È bene rilevare che una barca può essere penalizzata ai sensi della regola 2 quando si ha chiaramente emesso che questa regola sia stata infranta. Se il Comitato delle Proteste avesse voluto punire anche la barca, avrebbe potuto applicare la regola 2 del Regolamento per penalizzarla con DNE nel corso della normale udienza per infrazione alla regola 28.1. Per questi motivi la Giuria d'Appello, in parziale riforma della decisione assunta dal Comitato delle Proteste, conferma la sanzione del richiamo verbale comminata dal Comitato delle Proteste al timoniere armatore di ITA-373, classe minialtura. e, annulla la decisione dallo stesso assunta di squalificare senza scarto (DNE) ai sensi della regola 2 la barca ITA-373 nella prima prova di detto trofeo.

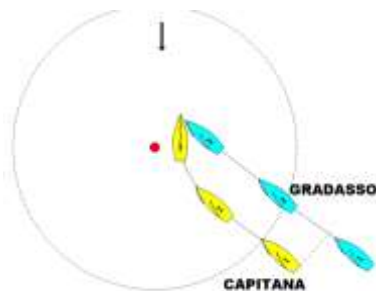
[Indice](#)

#### **FIV 2005/02**

[Regola 18.2\(b\) – Dare spazio alla boa](#)  
[Regola 21 - Esoneri](#)

*Una barca, entrata nella zona libera dalla prua con diritto a spazio alla boa, se gira la boa*

*eseguendo un bordo bretone è esonerata dalla reg.21 per infrazione alla reg.16.*



### SOMMARIO DEI FATTI

Dopo la seconda prova le barche Capitana e Gradasso, Classe J24, presentavano reciproca protesta. Capitana entrava nella zona libera dalla prua di Gradasso, su una rotta sottovento alla layline, mentre Gradasso era nella layline. Giunta alla boa, Capitana la girava eseguendo un bordo bretone e, navigando in abbrivio sopra bolina stretta, giunse quasi ferma in posizione di prua al vento, mentre Gradasso sorraggiungeva veloce. A quel punto le due barche entrano in collisione e l'urto si verificò tra la prua di Capitana ed il mascone sinistro di Gradasso. Le versioni dei due protestanti non differivano. Il Comitato delle Proteste squalificava Capitana per aver violato le regole 18.2(d), 14 e 15. Capitana presentava regolare appello.

### DECISIONE

Capitana non perde mai il diritto di spazio alla boa. Prima di entrare

nella zona le due barche non erano ingaggiate e Capitana aveva diritto di spazio alla boa per la regola 18.2(b). Nei pressi della boa Capitana forzava ma era coperta dalla regola 18.2(b) che consentiva di orzare senza la limitazione della regola 16 e Gradasso doveva dare spazio alla boa. Per questi motivi la Giuria d'Appello in accoglimento dell'appello proposto dalla barca Capitana, riforma la decisione presa dal Comitato delle Proteste della regata e squalifica l'imbarcazione J24 Gradasso per violazione della regola 18.2(b) del Regolamento di Regata WS.

[Indice](#)

### FIV 2005/04-05

[Regola 32 – Annullamento dopo la partenza](#)

[Regola 62 - Riparazione](#)

*Nel caso di richieste di riparazione, prima di annullare una prova, il Comitato delle Proteste dovrà attingere prove da fonti appropriate in merito ai fatti o sulle probabili conseguenze.*

### SOMMARIO DEI FATTI

Dopo un minuto dall'esposizione dei segnali avviso il Comitato di Regata esponeva il segnale preparatorio India poi ammainato con circa 40 secondi di anticipo e un minuto dopo dava la partenza con l'ammainata del segnale di avviso. Il comitato di regata lasciava proseguire la regata senza interromperla o annullarla e tutti i concorrenti compivano l'intero percorso tranne quattro che si erano

ritirati. Giunti a terra dopo alcuni concorrenti chiesero al Comitato di Regata se vi era intenzione di annullare la prova, ricevendo risposta negativa. A questo punto la barca ITA-50663 presentava richiesta di riparazione chiedendo l'annullamento della prova. Dopo pochi minuti Il Comitato di Regata esponeva il comunicato numero 1 nel quale comunicava ai concorrenti che la prova numero era annullata. ITA-51485 presentava immediatamente richiesta di riparazione e gli veniva comunicato successivamente a voce in segreteria che la richiesta era respinta e che l'annullamento era confermato senza stesura di alcun verbale. Successivamente il Comitato delle Proteste si convinse di essere incorso in un errore, si rivolgeva alla Giuria d'Appello per chiedere la conferma o la correzione del suo operato. Avverso alla decisione di annullamento presentava appello anche la barca ITA-51485.

## DECISIONE

In caso di dubbio in merito ai fatti o sulle probabili conseguenze o accomodamenti per la regata o serie, specialmente prima di annullare la regata, il comitato per le proteste deve attingere prove da fonti appropriate. Poiché dagli atti non risulta che questa indagine istruttoria sia stata espletata né che siano state esaminate e discusse le richieste riparazioni presentate dai concorrenti, la domanda di correzione deve essere accolta ed in

conseguenza l'appello avverso la denegata riparazione resta assorbito. Per questi motivi la Giuria d'Appello, a correzione della decisione assunta in primo grado da Comitato di Regata decide che la prova non andava annullata e dichiara assorbito l'appello proposto dalla barca ITA-51485. Pertanto dispone che il Comitato di Regata rediga la nuova classifica finale della manifestazione, considerando valida la prova in oggetto e, per il tramite del Comitato Organizzatore, dia notizia della nuova classifica della prova della nuova classifica definitiva a tutti gli equipaggi iscritti. Dispone altresì che il Comitato delle Proteste, qualora pervenissero richieste di riparazione, adotti nei confronti di tutte le barche coinvolte, che abbiano o meno chiesto la riparazione, i criteri di equità previsti della regola 64, nonché apporti le eventuali conseguenti modifiche alla classifica della prova e la classifica finale della manifestazione, sempre comunicando, per il tramite del Comitato Organizzatore, la nuova classifica della prova e la nuova classifica definitiva tutti gli equipaggi iscritti.

[Indice](#)

## FIV 2005/06

### [Regola 63.1 – Requisiti di un'udienza](#)

*Il Comitato delle Proteste deve aprire un'udienza per tutte le proteste e richieste di riparazione che sono state consegnate alla segreteria regate, a meno che*

*consenta di ritirare la protesta o richiesta di riparazione.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Al termine della manifestazione veniva elaborata una classifica provvisoria, non esposta all'albo dei comunicati, nella quale figurava al secondo posto ITA-6427, classe Optimist, mentre il suo timoniere si aspettava di apparire al primo posto. Recarsi dal Comitato di Regata per chiedere chiarimenti ed eventualmente presentare richiesta riparazione, ITA-6427 otteneva assicurazione che la classifica sarebbe stata corretta senza necessità di richieste scritte. Il Comitato di Regata provvedeva a correggere qualche posizione di arrivo e, senza esporre neppure questa seconda classifica, diede corso alla premiazione. Dopo essere stato premiato come secondo, ITA-6427 ritornava dal Comitato delle Proteste chiedendo ripetutamente di poter fare richiesta riparazione, ma ciò gli era stato negato. Comunque ITA-6427 scriveva e consegnava una richiesta di riparazione. Tale richiesta tuttavia non veniva discussa e neppure veniva modificata la classifica. ITA-6427 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

L'appello appare fondato e meritevole di accoglimento. Non vi è dubbio che da parte del Comitato delle Proteste sia stata una violazione delle procedure per le udienze decisioni e in particolare della regola

63.1 che prescrive che il Comitato delle Proteste deve tenere udienza per tutte le proteste e le richieste di riparazione che sono state consegnate all'ufficio di regata. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello e rinvia al Comitato delle Proteste affinché tenga udienza per l'esame della richiesta di riparazione proposta da ITA-6427 e assuma la decisione più opportuna

[Indice](#)

#### **FIV 2005/16**

##### **Regola 62 - Riparazione**

*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.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Nella prima prova della regata classe Snipe, completata la seconda bolina è girata la boa numero 1, le prime due imbarcazioni percorsero velocemente l'ultimo lato di poppa e tagliato la linea di arrivo alle ore 16:48. Il resto della flotta si accingeva a sua volta a girare la boa numero 1 e quindi a percorrere l'ultimo lato per completare la prova ma fu investita da un colpo di vento con piovasco, fino a 27 nodi, in conseguenza del quale numerose barche scuffiavano e chiedevano assistenza. il presidente del Comitato di Regata riteneva a questo punto,

erano le 16:40, che la prova doveva essere annullata e poiché già da prima era imbarcato su un battello che svolgeva servizio di posa Boe e non poteva comunicare con gli altri componenti del Comitato di Regata essendo le radio rese inefficienti per il temporale in corso, prodigandosi e dei gesti ed a voce, comunicava alle imbarcazioni che aveva nelle sue vicinanze l'interruzione della regata, mentre non poteva avvertire le prime due barche le quali infatti raggiungevano l'arrivo come detto sopra. Giunto a terra il presidente del Comitato di Regata dichiarava l'annullamento della regata. Tale decisione provocava la richiesta di riparazione delle due barche arrivate regolarmente. Tali richieste venivano respinte dal Comitato delle Proteste il quale riteneva che era corretto annullare la prova andasse per maltempo come prevista dalla regola 32.1(b). Successivamente il Comitato delle Proteste nel dubbio di essere incorso in un'errata interpretazione chiedeva alla Giuria d'Appello la conferma o la riforma di quanto deciso. In termine di riparazione.

#### DECISIONE

Le irregolarità poste in essere dal Presidente del Comitato di Regata nel generoso tentativo di evitare condizioni di pericolo ai partecipanti alla regata da lui diretta, non potevano costituire ragione necessaria sufficiente per privare le imbarcazioni che avevano regolarmente compiuto ed ultimato

la loro prova, delle posizioni di merito conquistate e, del pari, avrebbero dovuto essere base per la ricerca di un'equa valutazione ai fini di una classificazione delle restanti imbarcazioni che erano state fermate. La Giuria d'Appello decide che la prova della regata classe Snipe in esame non andava annullata e dichiara valido a tutti gli effetti l'arrivo delle due barche che portarono a compimento la stessa prova italiano e tagliarono regolarmente la linea di arrivo. Nello stesso tempo la Giuria d'Appello, ritenendo che ciò risponda al criterio di equità richiesto della regola 64.2 e sia perciò ripristinante delle buone ragioni delle barche che completarono la regata perché fermate, dispone che il Comitato di Regata provveda alla classificazione di tutte queste ultime, con la posizione che esse avevano al momento dell'interruzione ovvero al passaggio dell'ultima boa e, mancando questi elementi con i punti spettanti al terzo posto della stessa prova, e, quindi, redatta la nuova classifica, per il tramite del Circolo Organizzatore ne dia comunicazione a tutti gli equipaggi iscritti.

[Indice](#)

#### **FIV 2005/19**

##### **Regola 71.2– Decisioni dell'Autorità Nazionale**

*Il mancato o carente accertamento dei fatti sottrae alla Giuria d'Appello ogni possibilità di valutare se da parte del Comitato delle Proteste vi sia stata una*

*corretta interpretazione e conseguente applicazione delle regole.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

La barca Buriانا presentava protesta contro ITA-431 per infrazione alle Regole della parte 2a avvenuta nel corso della partenza. Briciola non aveva potuto prendere parte all'udienza perché ha tardato nel rientro in porto delle avverse condizioni meteo marine nonché da un guasto al motore ausiliario. Al suo rientro a terra veniva informata della decisione della protesta e formulava prontamente, dapprima al presidente del Comitato delle Proteste e poi al presidente del Circolo Organizzatore, la richiesta di ricevere copia della protesta e della decisione. A tale richiesta veniva risposto di ritornare il giorno dopo perché la segreteria era troppo impegnata. Nel giorno seguente ITA-431 si recava presso la segreteria del circolo per ricevere la documentazione, senza tuttavia riuscire ad ottenerla. ITA-431 decideva di presentare comunque formale richiesta di riapertura di udienza anche senza aver potuto prendere visione della protesta e della decisione che lo riguardava. Il Comitato delle Proteste decideva di respingere la richiesta di riparazione. ITA-431 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

ITA-431, a seguito e nell'immediatezza dell'esposizione

del comunicato recante la decisione della squalifica, si è limitato a chiedere, come era in suo diritto, copia della protesta e della decisione descritta, ma non ha presentato formale richiesta di riapertura di udienza. Non era necessario conoscere la motivazione della decisione al fine di poterne chiedere il riesame. ITA-431 pone a fondamento della richiesta di riapertura la propria impossibilità di presenziare all'udienza e questa sola circostanza, ove convincentemente dimostrata e soprattutto tempestivamente dedotta, avrebbe reso obbligatoria la rinnovazione del procedimento. Per quanto sopra esposto la decisione del Comitato delle Proteste di respingere la richiesta di riapertura di udienza appare corretta. Dalla stringata descrizione dei fatti fatta da Comitato delle Proteste non viene dato di comprendere la dinamica dell'incidente nelle varie fasi che hanno preceduto la collisione e in particolare la direzione del vento, le condizioni meteo marine, il tempo dal segnale di partenza, la distanza tra le tre barche, la rotta e la velocità da ciascuna di esse tenuta, le manovre eseguite, la modalità in cui si sarebbero stabiliti ingaggiamenti, le imbarcazioni tra cui vi sarebbe stato contatto, nonché le parti dello scafo interessate dalla collisione e, da ultimo l'entità dei danni. La mancata puntuale individuazione ed illustrazione dei dati anzidetti sottrae perciò alla Giuria d'Appello ogni possibilità di valutare se da parte del

Comitato delle Proteste vi sia stata una corretta interpretazione e il conseguente applicazione delle regole. Per questi motivi la Giuria d'Appello, in accoglimento del gravame, annulla la decisione appellata e rimette gli atti al Comitato delle Proteste, perché quest'ultimo, riaperta l'udienza, preliminarmente verifichi l'ammissibilità della protesta e, correttamente accertati i fatti, emette la decisione sulle risultanze delle stesse.

[Indice](#)

#### **FIV 2006/03**

##### **Regola 60 – Diritto di protestare**

*Non è legittima una protesta presentata dall'Autorità Organizzatrice.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

La barca Meira veniva squalificata con altri 12 barche per aver avuto a bordo componenti dell'equipaggio privi della tessera FIV. La protesta era stata presentata dal Comitato Organizzatore. Meira presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

La GIURIA D'APPELLO rileva che un'Autorità Organizzatrice nel Regolamento di Regata WS è considerata parte solo in un'udienza a norma della regola 62.1(a) quando il punteggio di una barca è stato, non per colpa della stessa, significativamente peggiorato da un'azione non corretta o da

un'omissione del Comitato di Regata, del Comitato delle Proteste o dell'Autorità Organizzatrice. Nessuna regola legittima una Autorità Organizzatrice ad intraprendere un'azione di protesta per infrazione a norme del Bando o delle Istruzioni di Regata o infrazione alle prescrizioni FIV. L'Autorità Organizzatrice avrebbe dovuto semmai segnalare l'accertata irregolarità al Comitato di Regata o al Comitato delle Proteste, perché l'uno o l'altro promuovesse l'azione di protesta contro la barca responsabile. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'impugnazione ed annulla la decisione di primo grado perché l'Autorità Organizzatrice era carente di legittimazione attiva ed in conseguenza ordina a quest'ultima di reintegrare la barca Meira, nella originaria posizione di classifica.

[Indice](#)

#### **FIV 2006/04**

##### **Normativa Federale Tesseramento**

*È compito del concorrente accertarsi che il proprio Circolo abbia effettuato tempestivamente il proprio tesseramento.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Il Comitato Organizzatore informava il Comitato di Regata che un certo numero di equipaggi partecipanti alla regata non risultava aver provveduto al rinnovo del tesseramento per l'anno in corso. il Comitato di Regata presentava regolare protesta e il Comitato delle Proteste qualificava

ITA-52096 nelle prime tre prove portate a termine. ITA-52096 chiedeva la riapertura dell'udienza dichiarando che il circolo di appartenenza aveva avuto difficoltà di tesseramento pur avendo lei consegnato sia il previsto certificato medico che la quota per il rinnovo. Il Comitato delle Proteste rimetteva in classifica ITA-52096 che per negligenza del suo circolo il tesseramento non era stato rinnovato. Il Presidente del Comitato di Regata presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Il presidente del Comitato di Regata è legittimato a proporre appello in quanto parte in udienza. la normativa federale sul tesseramento è sempre operante anche se non esplicitamente richiamata dal bando e dalle Istruzioni di Regata, ed è imperativa per tutti i tesserati a qualsiasi livello e non ammette deroghe. Non è difficile ipotizzare quali conseguenze civili e penali sarebbero sorte nel malaugurato caso ITA-52096 fosse incorsa in un incidente grave. La Giuria d'Appello non può che attenersi al dettato delle regole e ritenendo meritevole di accoglimento il ricorso proposto dal Comitato di Regata, annulla la decisione assunta dal Comitato delle Proteste relativa agli inserimenti in classifica di ITA-52096 nelle prime tre prove e ordina al Comitato Organizzatore di squalificare dare prime tre prove la suddetta barca.

[Indice](#)

#### FIV 2006/07

[Regola 60.3 – Diritto di protestare \(da parte del Comitato delle Proteste\)](#)

[Regola 62 - Riparazione](#)

*Un Comitato delle Proteste non può considerare una richiesta di riparazione come se fosse una protesta barca contro barca. Un Comitato delle Proteste non può protestare una barca sulla base delle informazioni contenute in una richiesta di riparazione. Un Comitato delle Proteste può agire a norma della regola 69.1(a) sulla base di un rapporto pervenuto da qualsiasi fonte.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Al Campionato Invernale delle Vele d'altura del Golfo di Napoli il giorno 6 novembre veniva pubblicato un elenco degli iscritti dove SBERRESSA figurava con GPH di 571,4. Successivamente alla prima prova, alla quale SBERRESSA non aveva partecipato, veniva emesso un nuovo elenco degli iscritti che riportava per SBERRESSA GPH di 577,0. Durante tutto il campionato il tempo corretto di SBERRESSA fu calcolato col GPH di 567,0. Solamente il giorno successivo all'ultima prova, quando i risultati furono pubblicati, la barca DR FRAUSTROLL presentava una richiesta di riparazione in funzione di un probabile errore nel computo dei tempi corretti. Il Comitato delle Proteste richiedeva un parere alla commissione di stazza rimandando



l'udienza ad altra data. Risultava che all'atto dell'iscrizione la barca era sprovvista di certificato di stazza. Al termine dell'udienza il Comitato delle Proteste, rilevato che all'atto dell'iscrizione SBERRESSA era priva di un valido certificato di stazza disponeva la restituzione a quest'ultima della tassa d'iscrizione e la compilazione di una nuova classifica. SBERRESSA presentava regolare appello.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello rileva quanto segue:

- 1) Sul modulo risulta contrassegnata la voce "Richiesta di riparazione da parte di barca o comitato", risulta non contrassegnata la voce "protesta di barca contro barca"
- 2) nel testo della richiesta Sta scritto "Chiedo la riparazione in funzione di un probabile errore ....".

Proprio perché tardiva, il Comitato delle Proteste avrebbe dovuto chiudere l'udienza. Il Comitato delle Proteste non poteva trasformare la richiesta di riparazione in una protesta di DR FRAUSTROLL contro SBERRESSA. Il Comitato delle Proteste non poteva neppure protestare a seguito di una richiesta di riparazione. Il Comitato delle Proteste avrebbe potuto agire a norma della regola 69.1 ed aprire un procedimento per un rapporto pervenuto da qualsiasi fonte e avrebbe potuto aprire un

procedimento a norme della citata regola 69. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello di SBERRESSA e annulla decisione impegnati impugnata.

[Indice](#)

#### FIV 2006/08

##### [Regola 63.6 – Assunzione delle prove e accertamento dei fatti](#)

*La mancata ricostruzione dell'incidente sottrae alla Giuria d'Appello ogni possibilità di valutare se da parte del Comitato delle Proteste vi sia stata una corretta interpretazione e conseguente applicazione delle regole.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

ITA-3813 presentava regolare protesta contro ITA-3749 per un'asserita violazione di una regola della parte 2a. L'imbarcazione protestata proseguiva la propria regata dopo l'incidente ed eseguiva l'autopenalizzazione dopo aver completato l'intero lato di bolina e aver girato la boa numero 1, quindi a una distanza temporale di circa 20 minuti dal momento in cui era avvenuto incidente. ITA-3649 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

L'accertamento della corretta esecuzione dell'autopenalizzazione da parte di un'imbarcazione presuppone, sul piano logico, che si sia previamente acclarato che la stessa sia, in concreto, incorsa in una violazione delle regole della parte

seconda. Non vi è traccia che una simile indagine sia stata compiuta. Nel modulo di protesta sta scritto: “Sì rigetta la protesta perché si ritiene che ITA-3749 abbia eseguito la penalità nel momento più opportuno.” Solo dopo aver compiuto una puntuale ricostruzione dell'incidente ed aver accertato con motivazione congrua che una barca in esso coinvolta abbia violato una regola da parte seconda, il Comitato delle Proteste avrebbe potuto procedere con l'indagine circa la corretta esecuzione delle autopenalizzazione e la tempestività di essa. La mancata puntuale illustrazione dei dati anzidetti sottrae alla Giuria d'Appello ogni possibilità di valutare se da parte del Comitato delle Proteste ci sia stata una corretta interpretazione e conseguente applicazione delle regole. per questi motivi la Giuria d'Appello, in accoglimento del gravame, annulla la decisione appellata e rimette gli atti al Comitato delle Proteste della regata affinché, riaperta l'udienza, preliminarmente verifica l'ammissibilità della protesta e, correttamente accertati ed esposti i fatti, emetta la propria decisione fondata sulle risultanze degli stessi.

[Indice](#)

## **FIV 2006/11**

### **Regola 2 – Corretto navigare**

*Se una barca naviga in un'area interdetta alla navigazione da un'ordinanza della Capitaneria di Porto, con lo scopo di ridurre il suo percorso, infrange la Regola*

*fondamentale 2.*

## **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-14283 presentava protesta contro l'imbarcazione ITA-13268 perché aveva attraversato una zona interdetta alla navigazione in forza di un'ordinanza della Capitaneria di Porto. Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta in quanto nelle Istruzioni di Regata non era interdetta alcuna zona alla navigazione. ITA-14283 chiedeva la riapertura di udienza che il Comitato delle Proteste negava. ITA-14283 presentava regolare appello.

## **DECISIONE**

La Giuria d'Appello rileva che:

- 1) l'ordinanza della Capitaneria è tuttora in vigore
- 2) provvedimenti emanati dall'autorità Marittima per lo svolgimento della regata in questione non prevedevano alcuna espressa deroga al divieto di transito sancito dalla suddetta ordinanza;
- 3) ita 13268, durante la regata, aveva attraversato un'area vietata al transito in forza della citata ordinanza.

Ogni concorrente ha l'obbligo di conoscere e di rispettare comunque le leggi e le limitazioni vigenti in tema di navigazione del nelle acque territoriali, anche se non richiamate o riportate dalle regole sportive, a meno che ovviamente non vi sia un'espressa deroga. La violazione di tali disposizioni offende i principi riconosciuti di sportività e

correttezza, nominati nella regola 2. Per questi motivi la Giuria d'Appello, in applicazione della Regola fondamentale 2 accoglie l'appello proposto da ITA-14283 e dispone la squalifica della barca ITA-13268, ordinando al Comitato organizzatore di apportare il conseguente modifica alle classifiche.

[Indice](#)

#### **FIV 2006/17**

##### **Regola 61.1(a) – Informare il protestato**

*L'unica frase per legittimare l'intenzione di protestare è quella gridare, al momento dell'incidente, la parola "protesto".*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-1468 protestava ITA-2060 per aver toccato la boa. ITA-2060 continuava alla regata senza autopenalizzarsi ritenendo di aver commesso un'infrazione per responsabilità di ITA-1468. Il protestante ITA-1468, nel modo di protesta, dichiarava di avere informato ITA-2060 al momento dell'incidente gridando "hai toccato la boa fai un giro". La protesta in udienza veniva considerata valida ed il Comitato delle Proteste squalificava ITA-2060. ITA-2060 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Nel modulo di protesta ITA-1468 non dichiarò di aver pronunciato la parola protesta. la regola 61.1(a) detta che l'unica frase per legittimare

l'intenzione di protestare è quella di gridare al momento dell'incidente e non in un secondo momento dopo aver osservato l'evolversi della situazione, e la parola "protesto".

Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello presentato da ITA-2060 e, annullata la squalifica di quest'ultima, ordine al Comitato Organizzatore della regata di apportare le necessarie modifiche alla classifica di giornata e finali.

[Indice](#)

#### **FIV 2006/29**

##### **Regola A8 – Parità nella serie**

*La regola A8 riporta come risolvere la parità nel punteggio di una serie tra due o più barche.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Al termine della regata il Comitato di Regata emetteva una classifica che vedeva il primo posto ITA-483 con i piazzamenti: 2°, 2°, 1° ed al secondo posto ITA-460 con i piazzamenti: 3°, 1°, 1°. ITA-460 presentava una richiesta riparazione perché, a suo avviso, il comitato non aveva applicato la regola A8-parità nella serie. Il Comitato delle Proteste accoglieva la richiesta di riparazione, risolveva la parità favore di ITA-460 che aveva due primi posti. Avverso questa decisione ITA-483 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Il presidente del Comitato delle Proteste incorse in grave scorrettezza, avendo richiesto un parere personale al presidente della

Giuria d'Appello, senza specificare che lo avrebbe utilizzato per assumere la decisione della domanda di riparazione. Per questi motivi, tenuto conto di quanto sopra, la Giuria d'Appello decide

- di rinviare al primo grado ma, rimettendo ad altro Comitato delle Proteste l'istruttoria e la decisione sulla richiesta di riparazione proposta da ITA-460.
- di trasmettere gli atti al Presidente della 3<sup>a</sup> zona FIV affinché, attraverso gli organi a ciò preposti, provveda a nominare un nuovo Comitato delle Proteste che riconvochi le parti interessate, tenga una nuova utenza e deliberi nel rispetto delle regole;
- di disporre la trasmissione degli atti al Procuratore Federale per eventuali provvedimenti di sua competenza.

[Indice](#)

#### **FIV 2007/03**

##### **Regola 63.1 – Requisiti di un'udienza**

*In mancanza dei requisiti della protesta disciplinati dalle regole 63.1, 63.2, 63.3, la protesta è invalida e l'udienza va chiusa. Nel caso di danni o lesioni "evidenti" la barca che intende protestare non ha l'onere di esporre la bandiera rossa né di gridare "protesto", ma deve adoperarsi per informare l'altra barca entro il tempo limite per le proteste.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

La barca classe Altura ITA-15283 presentava protesta contro ITA-14571. Il Comitato delle Proteste squalificava ITA-14571. ITA-14571 presentava regolare appello lamentando che il Comitato delle Proteste non avrebbe potuto proseguire l'udienza, ma avrebbe dovuto chiuderla essendo la protesta relativa ai fatti accaduti prima che la regata fosse interrotta e poi ripetuta ed inoltre la barca protestante non aveva informato la barca protestata dell'intenzione di presentare protesta.

#### **DECISIONE**

La regola 36 afferma che è immune alla penalità il responsabile di infrazione commessa prima che la regata sia ripetuta o fatta ripartire (eccetto i casi elencati nella reg.36(a) e (b)), ma ciò non implica che la protesta sia invalida. nel caso di danni o lesioni evidenti, come palesemente risulta nella specie, la barca che intende protestare non è tenuta ad esporre la bandiera rossa né a gridare protesto, ma deve nondimeno adoperarsi per informare l'altra barca entro il tempo limite per le proteste. Effettivamente ITA-14571 trascurò di adoperarsi per informare l'altra barca della propria intenzione di protestare e quindi non adempì ad un onere essenziale per la validità della protesta. Per questi motivi la Giuria d'Appello, in accoglimento dell'appello in esame, annulla la decisione appellata e dichiara invalida la protesta

presentata da ITA-15283 contro ITA-14571.

[Indice](#)

**FIV 2007/04**

**Regola 66 – Riapertura di udienza**

*Il Comitato delle Proteste può riaprire una udienza quando decide che può avere commesso un errore significativo o quando entro un tempo ragionevole si rendano disponibili nuove significative prove.*

**SOMMARIO DEI FATTI**

GER-5245 e Ita 14698 presentavano reciproca protesta. Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta di ITA-14698 ed accoglieva la protesta di GER-5245 squalificando ITA-14698. Successivamente ITA-14698 chiedeva una riapertura di udienza che le veniva negata. ITA-14698 presentava regolare appello lamentandosi che il Comitato delle Proteste aveva respinto la richiesta di riapertura era giustificata:

- dalla richiesta di ascoltare quale testimone il prodire di ITA-14030,
- da una nuova descrizione grafica di incidente,
- da una dimostrazione matematica dell'esistenza dell'ingaggio.

**DECISIONE**

La riapertura di un'udienza prevista dalla reg.66 è espressione della facoltà discrezionale e non già di un obbligo (in inglese sta scritto "may" che indica una facoltà). Tale facoltà

accorda al Comitato delle Proteste la possibilità di esaminare, nel contraddittorio delle parti, una propria decisione al fine di porre rimedio ad un errore eventuale, nel quale esso Comitato delle Proteste sia precedentemente incorso ovvero di esaminare nuove prove rilevanti che potrebbero condurre ad un diverso giudizio ovvero per assicurare il rispetto del principio contraddittorio in favore della parte che, senza sua colpa, non abbia potuto prendere parte all'udienza. La decisione impugnata da ITA-14698 si presenta priva di errori o vizi logici. La citata testimonianza del prodire non può essere ritenuta una "nuova" prova in quanto il teste ben poteva essere indicato e quindi ascoltato in sede di discussione della protesta, ed è ugualmente una nuova descrizione grafica dell'incidente è la dimostrazione matematica dell'esistenza di ingaggio andavano tempestivamente dedotte nel corso dell'udienza di primo grado. Per nuova prova non deve intendersi qualsiasi elemento probatorio da sottoporre, dopo la decisione, all'esame del Comitato delle Proteste, bensì una fonte di prova che è sorta successivamente alla decisione e che quindi non poteva essere presentata in sede di discussione della protesta. In altri termini ad una parte non è concesso di utilizzare la richiesta di riapertura di udienza per ottenere il riesame della decisione, mediante l'introduzione di elementi che potevano e dovevano essere

presentati in udienza L'accertamento dei fatti si presenta corretta non presenta errori o vizi logici E pertanto i tre motivi di appello devono essere dichiarati inammissibili inoltre la Giuria d'Appello rileva, dall'esame degli atti trasmessi, risulta:

- un membro dell'equipaggio di ITA-14698 ha subito la frattura pluriframmentaria scomposta cuneiforme, per trauma da schiacciamento del piede e che detto membro dell'equipaggio di ITA-14698 è balzato ovvero è stato spinto a bordo di GER-5245
- che Germania 5045 si è ritirata per condurre a terra il ferito
- ITA-14698 afferma di non essersi resa conto che a bordo era venuto a mancare un membro dell'equipaggio e che infatti la stessa ha proseguito e terminato la regata.

Quest'ultima circostanza impone alla Giuria d'Appello di trasmettere gli atti all'Autorità Disciplinare per le valutazioni di sua competenza. Per questi motivi la Giuria d'Appello dichiara inammissibile l'appello di ITA-14698 e dispone la trasmissione degli atti al Procuratore Federale per le valutazioni di una sua competenza.

[Indice](#)

#### **FIV 2007/08**

[Regola 61.3 – Tempo limite per le proteste](#)

[Regola 62 - Riparazione](#)

*Una “riparazione” prevede una disciplina autonoma del tutto*

*diversa da quella per l'atto di denuncia costituito dalla “protesta”.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

GER-1457, al termine della seconda prova, arrivato a terra si presentava frettolosamente negli uffici della segreteria della manifestazione per annunciare intenzione di presentare una richiesta di riparazione e chiedeva di avere consegnati i moduli di rito predisposti dalla FIV, formulari con non gli venivano consegnati perché il personale di quel ufficio prese ad avanzare, indebitamente, dubbi sulla possibilità di depositare una richiesta di riparazione al di fuori di una protesta. Il presidente del Comitato delle Proteste confermò l'impossibilità di ottenere richiesta di riparazione per la quale occorreva prima presentare e vincere una protesta, poi si presentare l'eventuale riparazione. A questo punto GER-1457 presentava protesta. Alla mattina seguente, aperta l'udienza, GER-1457 chiedeva di essere classificata al quarto posto perché era stata danneggiata. Nuovamente il presidente del Comitato delle Proteste rispondeva che prima della richiesta di riparazione si doveva discutere la protesta e che poteva anche esserci una decisione sfavorevole. Il Comitato delle Proteste respingeva la protesta perché presentata oltre il tempo limite. GER-1457 presentava regolare appello.

## DECISIONE

La Giuria d'Appello deve rilevare che l'istruttoria espletata in primo grado, diede scarse risultanze e che le stesse osservazioni fornite dal Presidente del Comitato delle Proteste erano tutt'altro che esaurienti. GER-1457 dovette procedere a forza di braccia con pagaie, circostanze che avrebbero, da sole ed in ogni caso, dovuto costituire quelle buone ragioni per i quali il Comitato delle Proteste avrebbe dovuto, secondo equità, estendere il tempo limite fissato originariamente. La Giuria d'Appello deve anzitutto ripristinare una retta interpretazione del dato contenuto nella regola 62.1(a) del Regolamento di Regata;

- Una "riparazione" prevede una disciplina autonoma del tutto diversa da quella per l'atto di denuncia costituito dalla "protesta". Il Comitato delle Proteste venne, per sue indagini, a diretta conoscenza di un incidente con collisione nel quale la barca GER-1333 aveva violato la reg.10 e ciò a detrimento di GER-1457, con seguito di danni materiali fatti accertare e rilevati d'ufficio per mezzo di uno stazzatore ufficiale a ciò comandato. Il Comitato delle Proteste avrebbe avuto pieno titolo per provvedere d'ufficio, in applicazione di principi etici e di diritto che sostengono tutta la normativa in atto a ristabilire ordine dei valori di rango di

GER-1457 e conseguentemente, di tutte le altre barche partecipanti alla competizione, ed invece il Comitato delle Proteste erroneamente ha ritenuto di dover rimettere in termini l'atto di protesta di GER-1457. L'opposta scadenza dei termini non era ascrivibile a responsabilità di essa istante, ma a circostanze e ad eventi più impediti, macroscopicamente evidenti e valutabili: in primis le condizioni meteorologiche gravanti sull'area di regata, ed in secundis, ma di maggiore e definitivo rilievo, l'iniziale intervento del personale d'ufficio dell'organizzazione e la protratta interferenza dello stesso personale in interpretazione erronee delle procedure, ed infine, per sovrappiù, gli erronei interventi dei membri dello stesso Comitato delle Proteste. Per questi motivi la Giuria d'Appello ritiene che l'appello tempestivamente proposto dalla barca GER-1457 sia meritevole di accoglimento e pertanto decide:

- 1) annulla la decisione di primo grado che dichiarava invalida e respinse la protesta
- 2) vista la regola 71. 3, sulla base dei fatti accertati in primo grado dal Comitato delle Proteste, squalifica la barca GER-1333 per violazione

della regola 10 nella seconda prova.

[Indice](#)

#### **FIV 2007/09**

##### **Regola 70.4 – Richieste ad un'autorità Nazionale**

*Un circolo o un'altra organizzazione affidata ad un'autorità Nazionale può chiedere un'interpretazione delle regole, purché non riguardi una protesta o una richiesta di riparazione che possa essere appellata.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Richiesta di interpretazione delle regole proposta dal timoniere dell'imbarcazione ITA-11790 in relazione alla decisione emessa dal Comitato delle Proteste.

#### **PARERE**

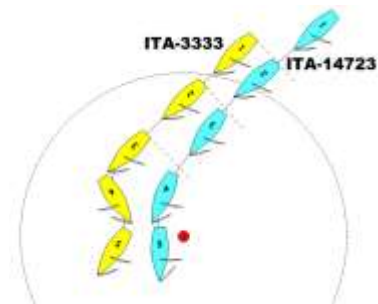
La richiesta di ITA-1760 non può essere accolta perché in contrasto con la regola 70.4 del vigente regolamento WS che prevede che solo un circolo o altra organizzazione affiliata, quindi non un concorrente, possa chiedere un parere su interpretazione delle regole, purché questo parere non riguardi una protesta o richiesta di riparazione che possa essere appellata. Per questo motivo la Giuria d'Appello respinge la richiesta di parere dell'imbarcazione ITA-1760 perché è improponibile per essere la stessa carente di legittimazione attiva.

[Indice](#)

#### **FIV 2007/13**

##### **Regola 71.2 – Decisioni dell'Autorità Nazionale**

*In mancanza di un compiuto accertamento di fatti, la Giuria d'Appello può rinviare il caso al primo grado per una nuova udienza o decisione.*



#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-3383 e ITA-14723 presentavano reciproche proteste. Nella sua protesta ITA-3383 descriveva quanto segue: alla fine dell'ultimo lato di poppa abbatteva da mure a sinistra a mure a dritta davanti di mezza lunghezza a ITA-14723 che navigava su mure a dritta in direzione della boa. Le due barche non si ingaggiavano né a seguito della manovra, né nella navigazione successiva. Entrata non ingaggiata nella zona, ITA-3383 chiedeva ripetutamente a ITA-14723 di non infilarsi tra essa e la boa, ma subito dopo l'abbattuta verso mure a sinistra ITA-3383 si accorgeva che la rotta di ITA-14723, più poggiata, passava chiaramente all'interno tra lei e la boa. Per evitare la collisione, ITA-3383 abbatteva nuovamente verso



mure a dritta. Al contrario ITA-14623 nella sua protesta descriveva che le due barche erano già ingaggiate alla zona e che l'ingaggio era avvenuto da sottovento a circa 4 lunghezze della Boa. Entrambe le proteste furono respinte dal Comitato delle Proteste. ITA-3333 presentava regolare appello.

## DECISIONE

L'accertamento dei fatti come redatto dal Comitato delle Proteste, è molto stringato. Inoltre non permette di verificare le versioni fornite dalle parti nei loro osservazioni, poiché contrastanti nei fatti e nei riferimenti alle barche coinvolte, e poiché non cita né le regole applicate né i motivi a supporto della decisione presa di rigettare le proteste. Le osservazioni e grafici prodotti successivamente dal Comitato delle Proteste, pur presentando una più specifica descrizione dei fatti, non possono essere accettate dalla Giuria d'Appello ad integrazione dell'accertamento dei fatti, in quanto non facenti parti dell'atto di cui fu data lettura alle parti alla conclusione dell'udienza e di cui esse parti devono avere conoscenza prima della presentazione dell'appello. Pertanto è da ritenere che l'accertamento di fatti, come risultante dagli atti redatti del Comitato delle Proteste nel corso ed a conclusione dell'udienza di primo grado non permettono affatto di identificare i fatti dell'incidente né le motivazioni della decisione. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello di ITA-3333 e,

come previsto dalla regola 72, dispone il rinvio degli atti al Comitato delle Proteste perché proceda alla ripetizione dell'udienza ed agli atti conseguenti.

[Indice](#)

## FIV 2007/15

[Regola 42.3h – Propulsione - eccezioni](#)

[Regola 61.1a – Informare il protestato](#)

*Per liberarsi da un incagliamento o da una collisione con altre barche od oggetto, una barca può usare la forza applicata dell'equipaggio dell'una o dell'altra barca ed ogni congegno che non sia un motore per la propulsione. La prima ragionevole occasione per una barca protestante, per informare un'altra barca che sarà protestata, non è necessariamente la prima occasione che si presenta dopo l'incidente.*

## SOMMARIO DEI FATTI

Al termine della regata ITA-558 presentava una protesta contro ITA-3325 perché, al momento della partenza, l'imbarcazione protestata si trovava a contatto con la barca comitato, mentre un componente dell'equipaggio si trovava aggrappato alla barca comitato stessa spingendosi con le braccia e sviluppando quindi propulsione (infrazione regola 42.1). Il Comitato delle Proteste, accertava che il richiamo "protesto" era stato effettuato "20 secondi dopo il termine di un incidente che si è

protratto a lungo”. In conseguenza di ciò la protesta veniva dichiarata invalida e l’udienza veniva chiusa. Contro tale decisione ITA-558 presentava regolare appello dichiarando che, a partire dal momento dell’infrazione il protestante gridava “protesto” al protestato Non ottenendo un cenno di assenso insisteva a più riprese fino a che, circa 20 secondi più tardi, il protestato riuscire a percorrere circa 20 metri ed a trovarsi quindi più vicino al protestante. In quel momento, 20 secondi dopo l’infrazione, il protestante informava nuovamente il protestato con il grido “protesto”. Il protestato rispondeva “va bene” e continuava la sua regata senza eseguire alcuna forma di autopenalizzazione.

#### DECISIONE

La Giuria d’Appello, esaminato l’appello e gli altri atti, ritiene che l’impugnazione è fondata e meritevole di accoglimento, considerato che il Regolamento di Regata non fissa un tempo preciso per l’effettuazione del richiamo e neppure potrebbe farlo. Esso indica infatti quale termine “la prima ragionevole occasione”. Il messaggio ha essenzialmente un duplice scopo:

- 1) Ti avverto che a mio parere hai commesso un’infrazione di cui probabilmente non ti sei reso conto, in modo che tu possa accettare ed eseguire la penalità previste
- 2) Se invece pensi di aver commesso infrazioni ti avverto, affinché tu

possa guardarti intorno per osservare chi potresti chiamare a testimoniare e quali altre prove ti sarebbero utile raccogliere per confutare questa mia accusa.

Pertanto e ragionevole che, in linea generale, il tempo a disposizione per informare il protestato sia molto breve. Per questi motivi la Giuria d’Appello accoglie l’appello proposto da ITA-558 avverso la decisione del Comitato delle Proteste e rinvia al Comitato delle Proteste perché proceda a ripetere l’udienza ed agli atti conseguenti

[Indice](#)

#### FIV 2008/02

[Regola 61.1a – Informare il protestato](#)

[Regola 63.5 – Validità della protesta](#)

*È tempestiva la manifestazione dell’intenzione di protestare data dopo 15 secondi nella concitazione delle operazioni di partenza.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

ITA-25230 presentava protesta contro ITA-25238. Il Comitato delle Proteste dichiarava la protesta invalida perché il protestante aveva dichiarato di aver gridato “ti protesto” dopo 15 secondi dall’incidente. L’appellante evidenzia che la decisione impugnata fu presa al termine di un’udienza protrattosi per circa un’ora e mezza e non “all’inizio dell’udienza”.

#### DECISIONE

La Giuria d’Appello osserva che a

norma della reg.63.5 “all’inizio dell’udienza il Comitato delle Proteste deve decidere se tutti i requisiti per la protesta sia stati rispettati.” Il Comitato delle Proteste ha accertato, in punto di fatto, che l’avvertimento alla voce della protesta è stata eseguito dopo 15 secondi dall’incidente. Il fatto accertato dal Comitato delle Proteste non può essere messo in discussione dalla Giuria d’Appello a meno che la valutazione dei fatti da parte del Comitato delle Proteste non presenti vizi logici meritevoli di riesame. Un tempo di 15 secondi nella concitazione delle operazioni di partenza può rappresentare la prima ragionevole occasione ed in conseguenza la protesta in esame deve ritenersi validamente formulata. Per questi motivi la Giuria d’Appello accoglie, perché fondato, l’appello proposto da ITA-25230 avverso le decisioni del Comitato delle Proteste al quale rinvia perché proceda a riaprire l’udienza e agli atti conseguenti.

[Indice](#)

#### **FIV 2008/04**

[Regola 61.1b – Informare il protestato](#)

[Regola 90.2 – Istruzioni di Regata](#)

*La mancata pubblicazione all'albo dei comunicati dell'elenco delle batterie è motivo di riparazione per il concorrente che ha regatato nella batteria sbagliata. Alle parti devono essere notificati il tempo ed il luogo dell'udienza e va loro concesso un tempo ragionevole per prepararsi*

*all'udienza.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Il Comitato delle Proteste protestava la barca, classe 420, ITA-53330 per aver erroneamente corso le prove prima, seconda e terza in una batteria diversa da quella di appartenenza. ITA-53330 presentava regolare appello contestando la mancata esposizione nell'apposito albo di un comunicato ufficiale relativo alle suddivisione delle batterie, di non essere stata informata della protesta da parte del Comitato di Regata nel rispetto della regola 61.1b essendo stata convocata in segreteria mittente l'altoparlante, poi condotto da un componente del Comitato di Regata davanti all'albo dei comunicati (ove era stato affisso tardivamente l'elenco batterie) e poi ricondotta nei pressi della segreteria ed infine convocata in udienza a mezzo altoparlante.

#### **DECISIONE**

La Giuria d’Appello osserva, in merito alla procedura adottata che la gestione della notifica dell’udienza e della sua tempistica appare eseguita in maniera non del tutto corretta. Va evidenziato inoltre che appare chiaro che il Comitato delle Proteste aggiunse l’udienza numero 20 in momento successivo alla pubblicazione dell’elenco e che tale operazione non è formalmente regolare, perché l’aggiunta, di nuovo caso alle udienze già segnate andava comunicata attraverso un nuovo

comunicato. L'appellante inoltre sostiene che non vi è alcuna pronuncia o documento che comprovi la decisione sul punto ed è nel vero poiché il verbale guida per lo svolgimento delle udienze non reca alcuna verbalizzazione a riguardo. La Giuria d'Appello osserva inoltre che il presidente del Comitato delle Proteste nelle sue osservazioni nulla scrive relativamente alla mancanza o al ritardo di pubblicazione degli elenchi delle batterie all'albo ufficiale dei comunicati. Le liste di appartenenza alle batterie e la mancata pubblicazione delle stesse all'albo ufficiale va considerata omissione da parte del Comitato di Regata ai fini della disamina di una richiesta di riparazione per la regola 62.1a. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello proposto da ITA-53330 che le comminò la squalifica e annulla le decisioni impugnate. Dispone che siano apportate le conseguenti modifiche all'ordine di arrivo delle prime tre prove e la classifica finale della regata.

[Indice](#)

#### **FIV 2008/10**

[Regola 61.3 – Tempo limite per la protesta](#)

[Regola 62.2 –Riparazione](#)

[Regola 86 – Modifica alle Regole di Regata](#)

*Le Istruzioni di Regata possono modificare una regola del Regolamento a condizione che ciò sia permesso dalla regola 86.1b e che venga citata la regola*

*modificata. In difetto la norma delle Istruzioni di Regata non è applicabile e prevale la regola del regolamento di regata.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

La barca ITA-1326, terminate le prove della giornata, rientrava terra e trovava scritto il proprio numero velico sul comunicato di esposizione degli OCS. Ritenendo di non essere partita in anticipo detta prova, ITA-1326 presentava una richiesta di riparazione. Il Comitato delle Proteste convocava l'udienza e decideva di respingere la richiesta di riparazione adducendo la tardiva presentazione dopo lo scadere tempo limite previsto dalle Istruzioni di Regata. Nelle Istruzioni di Regata stava scritto che il tempo limite era di 90 minuti per la presentazione delle proteste ed il tempo limite per fare richiesta di riparazione relativa ad un piazzamento era di 30 minuti dopo che i risultati della giornata erano stati affissi all'albo ufficiale. ITA-1326 presentava regolare appello sostenendo che un OCS è una penalizzazione inflitta a seguito di una violazione della regola 30.1 e non il piazzamento conseguito nella prova. Ed inoltre, la sua richiesta di riparazione entrava nell'ipotesi prevista dalla regola 62.2, quindi con un termine di due ore anche perché le Istruzioni di Regata quando modificano una norma del regolamento di regata devono includere la regola modificata, cosa che nella specie non si riscontrava.

## DECISIONE

La Giuria d'Appello osserva quanto segue:

- quanto scritto nelle Istruzioni di Regata a riguardo del tempo limite risulta innegabilmente di ambigua interpretazione, non essendo affatto chiaro cosa si voleva intendere con il termine “riparazione per un piazzamento”. L'applicazione del tempo limite previsto per le richieste di riparazione sulle Istruzioni di Regata non sarebbe corretto, perché poiché queste non indicano quale regola hanno inteso modificare.

Quest'ultima disposizione richiedeva quindi la precisazione “ciò modifica la regola 62.2 e, in mancanza di tale dicitura, la modifica apportata alla regola non può avere efficacia e giustamente resta prevalente il testo originale del regolamento di regata è valido il tempo limite di due ore dal relativo incidente e in conseguenza, accertata la tempestività della sua presentazione rispetto al “momento del relativo incidente”, la domanda di riparazione andava esaminata. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie il ricorso di ITA-1326 e rimette gli atti al Comitato delle Proteste perché tenga udienza, giudichi se la barca ITA-1326 sia meritevole di riparazione e adotti il provvedimento che ritenga più giusto ed equo.

[Indice](#)

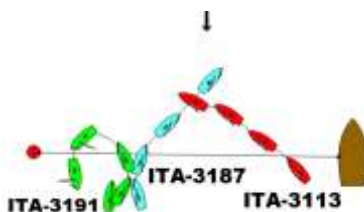
## FIV 2008/11

[Regola 61.1 – Informare il](#)

[protestato](#)

[Regola 63.5 – Validità della protesta](#)

*Una barca che intende protestare deve (shall) informare l'altra barca alla prima ragionevole occasione. L'informazione di cui si tratta è costituita dal grido “Protesto”. nel contempo deve essere esposta, visibilmente, una bandiera rossa. I mancati avvertimenti e segnalazioni di cui sopra determinano l'invalidità di una protesta. all'apertura di un'udienza, l'organo istruttore e giudicante deve (shall) decidere se tutti i requisiti per la protesta siano stati rispettati. Se così non fosse la protesta risulterà invalida e l'organo in attività dovrà dichiarare la chiusura dell'udienza iniziata. L'autorità Nazionale può dichiarare l'invalidità di una protesta.*



## SOMMARIO DEI FATTI

Al termine della regata ITA-3113 presentava regolare protesta contro ITA-3187. Durante la fase di partenza ITA-3187 si trovava mure a dritta, sottovento alla linea, in procinto di partire con le vele che fileggiavano. Sottovento ad essa si trovava ITA-3191, mure a sinistra, che, al momento dello start, perdeva

il controllo dell'imbarcazione e, con il fiocco a collo, virava addosso ad ITA-3187 costringendola a virare a propria volta. ITA-3191 immediatamente si autopenalizzava. Subito dopo la virata alla quale era stata costretta, ITA-3187, mure a sinistra, incrociava la flotta delle barche appena partite con mure a dritta. ITA-3187 riusciva ad evitare la collisione con tutte le barche sopraggiungenti tra cui ITA-3113. Dopo la conclusione della prova ITA-3187 veniva informata da ITA-3113 della propria intenzione di presentare protesta. Il Comitato delle Proteste qualificava ITA-3187 per violazione della regola 10. ITA-3187 presentava regolare appello lamentando che ITA-3113 non aveva assolto correttamente gli oneri previsti dal 61.1(a) perché aveva esposto la bandiera di protesta circa 3 minuti dopo l'incidente e aveva informato a voce il protestato solo dopo la conclusione della prova.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello osserva che in base alla regola 63.5 il Comitato delle Proteste ha il dovere di accertare e decidere innanzitutto e prima di procedere alla discussione della protesta, se sussistono tutti i requisiti previsti per la validità della protesta stessa. Il protestante deve adempiere ad entrambe le formalità: gridare "Protesto! Ed esporre la bandiera rossa. Si è accertato che la bandiera rossa è stata esposta dalla protestante almeno dopo 3 minuti da incidente. La valutazione sulla

tempestività dell'esposizione della bandiera di protesta spetta al giudice di primo grado. tuttavia le conclusioni sono soggette al sindacato del giudice di appello per quanto riguarda sia la congruità dell'apprezzamento logico, sia la corrispondenza delle conclusioni ai dati fattuali acclarati, sia la correttezza dell'interpretazione e dell'applicazione delle regole. Al fine dell'adempimento dell'esposizione della bandiera rossa non ha alcuna rilevanza le eventuali difficoltà nel cercare a bordo la bandiera rossa e neppure potrebbe averlo l'impossibilità di trovarla. Il protestante avrebbe ben potuto esporre la bandiera di protesta fin dal momento immediatamente successivo all'incidente. L'inosservanza di tale onere sarebbe di per sé sufficiente a comportare l'invalidità della protesta. Ed inoltre è da precisare che non possono essere considerate equivalenti formule lessicali come quella adottata nel caso di specie dal protestante ovvero altre come "ritirati", "vai a casa" o altro ancora perché non sono univocamente percettivi come espressive delle volontà di presentare una formale protesta. Il Comitato delle Proteste avrebbe dovuto rilevare che la protesta in questione era invalida e chiudere la relativa udienza. Per questi motivi la Giuria d'Appello, annulla la decisione impugnata e dichiara invalida la protesta presentata da ITA-3113 con conseguente reintegro in classifica di ITA-3187 nella posizione di arrivo

per la prova in questione.

[Indice](#)

**FIV 2008/19**

[Regola 60.3a – Diritto di protestare](#)

[Regola 61.3 – Tempo limite per la protesta](#)

[Regola 63.5 – Validità della protesta](#)

*Durante una manifestazione di vela d'altura su più prove consecutive sono ammesse sostituzione di membri di equipaggio compreso l'armatore. Un Comitato di Proteste non hanno il diritto di protestare una barca in seguito a un rapporto d'una parte interessata. Se non sono stati rispettati tutti i requisiti richiesti per una protesta questa è invalida e l'udienza deve essere chiusa.*

**SOMMARIO DEI FATTI**

Nella seconda ed ultima giornata di regata, l'armatore di J HARD presentava alla segreteria regata una tessera FIV dicendo che il titolare di essa nelle regate del giorno, si sarebbe imbarcato in sostituzione di lui armatore. L'addetta alla segreteria ne prendeva nota. Con l'equipaggio così modificato J HARD partecipava alle due prove del giorno. Al rientro terra J HARD presentava regolare protesta contro JADINE per asserita violazione regole di rotta. L'udienza si concluse con la squalifica di JADINE per violazione della regola 11. Subito dopo il Comitato delle Proteste compilava un modulo di protesta nei

confronti di J HARD e lo consegnava alla segreteria della regata. Dopo 5 minuti il Comitato delle Proteste modificava il precedente avviso di convocazione delle proteste aggiungendovi quest'ultima protesta. J HARD non si presenta all'udienza che si che si conclude con la sua squalifica per la mancanza di una richiesta di sostituzione dei membri dell'equipaggio e della relativa autorizzazione. Il giorno dopo J HARD veniva a conoscenza della sua squalifica leggendo le classifiche modificate rispetto alla loro prima edizione. Subito J HARD presentava al Comitato delle Proteste ed Circolo Organizzatore una dichiarazione dove riassumeva la propria versione dei fatti. Della nuova udienza si sa solamente la notizia che non si discusse della squalifica di J HARD ma del fatto che J HARD avesse annunciato ricorso. Nel termine regolamentare J HARD presentava l'appello contro la procedura adottata dal Comitato delle Proteste per infliggere la suddetta squalifica adducendo che nessuna protesta era stata presentata entro il tempo delle proteste né successivamente e che J HARD non fu informato dal Comitato delle Proteste della sua intenzione di protestare.

**DECISIONE**

La Giuria d'Appello ritiene che l'impugnazione sia fondata e meritevole di accoglimento e rileva quanto segue

- anche se presentata in forma concisa la richiesta di cambio di equipaggio era meritevole di una risposta anche negativa.
- Il Comitato delle Proteste era in condizioni di presentare una tempestiva protesta. Non è noto alla Giuria d'Appello da chi proveniva la segnalazione di cui parla il Comitato delle Proteste; ma va da sé che, se la fonte fosse stata una barca concorrente, per la regola 60.2(a) o 60.3(a) il comitato non avrebbe avuto il diritto di protestare.
- altro motivo di nullità della protesta è la mancata informazione del protestato. Infatti il protestato fu informato mediante affissione all'albo di comunicati. La regola 61.1(b) afferma che un Comitato di Regata o un Comitato delle Proteste che intende protestare una barca deve informarla alla prima ragionevole occasione.

Per questi motivi la Giuria d'Appello, in accoglimento dell'impugnazione proposta della Barca J HARD dichiara invalida la protesta del Comitato delle Proteste nei confronti di essa appellante ed in conseguenza annulla la decisione impugnata. Dispone che il Comitato di Regata porti le relative modifiche alle classifiche delle prove per le quali fu inflitta la squalifica e alla classifica finale della regata.

[Indice](#)

**FIV 2009/01**

## Definizione annullamento- Regola 62 - Riparazione

*Una regata annullata dal Comitato di Regata è nulla; il Comitato di Regata non può revocare tale annullamento. L'errore compiuto dal Comitato di Regata nell'annullare una regata può formare oggetto di una richiesta di riparazione e non può essere rimediato senza un'udienza ed una decisione del Comitato delle Proteste.*

## SOMMARIO DEI FATTI

Il Comitato di Regata, nonostante la rilevazione dell'arrivo di alcune barche, decideva di annullare la regata dando i relativi segnali, ripetuti via radio. Nello stesso giorno con un comunicato il Comitato di Regata revocava l'annullamento della regata e per l'effetto pubblicava le classifiche. ITA-199 classificato come DNF presentava una richiesta di riparazione chiedendo la conferma dell'annullamento della prova. Il Comitato delle Proteste respingeva la richiesta in quanto 11 barche erano arrivate entro il tempo limite. Contro tale decisione ITA-199 presentava regolare appello.

## DECISIONE

Nel caso in esame sussiste per l'appellante un significativo peggioramento del punteggio nella regata o nella serie e va indubbiamente esclusa la sussistenza di alcuna colpa del concorrente ed inoltre emerge un errore compiuto



dal Comitato di Regata poiché l'annullamento di una prova non può essere revocato con un comunicato. Il Comitato delle Proteste avrebbe dovuto prendere una decisione in merito dopo aver proceduto con un'udienza in base alla reg. 63.1. Si assegna al suddetto Comitato delle Proteste il compito di celebrare una nuova udienza e di adottare come riparazione un provvedimento che sia più equo possibile per tutte le banche coinvolte, che abbiano o meno chiesto a riparazione. Per questi motivi la giuria d'appello, in accoglimento dell'appello in esame, riforma la decisione impugnata e rimette il caso al nuovo Comitato delle Proteste affinché determini la riparazione da concedere nei termini e con le modalità di cui in motivazione.

[Indice](#)

#### **FIV 2009/05**

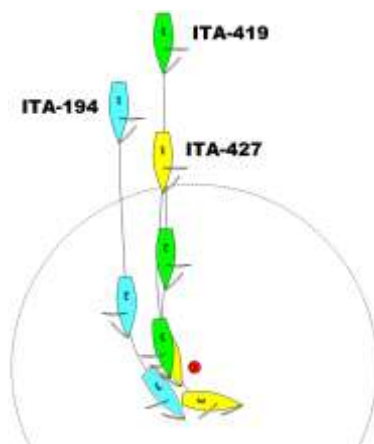
[Regola 42.3\(h\) –Liberarsi da un incagliamento](#)

[Regola 44.2 – Penalità di 1 o 2 giri](#)

[Regola 63.3\(a\) – Diritto di essere presenti](#)

*Per liberarsi da un incagliamento o da una collisione con un altro vascello od oggetto, una barca può usare la forza applicata dall'equipaggio dell'una o dell'altra barca. Se una barca può aver commesso un'infrazione ed esegue i giri di penalità in maniera non tempestiva, essa non è soggetta a penalizzazione per i giri compiuti tardivamente, ma rimane soggetta alla penalizzazione prevista per*

*l'infrazione originaria.*



#### **SOMMARIO DEI FATTI**

La barca, classe J24, ITA-427 protestava ITA-419 e ITA-194. ITA-427 entrava nella zona della boa di poppa, ingaggiata sottovento interna a ITA-194. Entrambe mure a dritta e libere dalla prua di ITA-419 su mure a sinistra. ITA-419 instaurava un ingaggio tardivo e chiudeva lo spazio al passaggio della boa, entrando in collisione con ITA-194 che a sua volta collideva con ITA-427. ITA-419 veniva squalificata con una squalifica non scartabile DNE. ITA-419 presentava regolare appello lagnandosi tra l'altro che, la protesta doveva essere considerata invalida, le barche erano rimaste agganciate nella collisione, e sarebbe stato applicabile la esimente prevista dalla regola 42.3(g) che per liberarsi da una collisione con un altro vascello o oggetto una barca ammette l'uso della forza applicata dall'equipaggio dell'una o dell'altra barca ed ogni

congegno che non sia un motore per la propulsione. Ciò vale anche ad escludere che l'appellante possa essere sanzionato in applicazione della regola 2 “corretto navigare” che prevede la penalità (possibile anche la squalifica non scartabile - DNE) per comportamento antisportivo e scorretto.

## DECISIONE

Tutti i punti di cui l'appellante si lagna non sono chiari nelle verbalizzazioni e nei fatti accertati. In conclusione, la protesta va rinviata davanti ad un altro Comitato delle Proteste, da nominarsi a cura del Capo Sezione Ufficiali di Regata della zona competente, affinché, convocata una nuova udienza, in contraddittorio tra le parti, si proceda all'accertamento innanzitutto sulla validità della protesta e quindi, se valida, sull'applicazione della regola 42 nonché su ogni altro fatto che dovesse risultare de nuove evidenze, e all'emanazione delle conseguenti decisioni. Per questi motivi la Giuria d'Appello, in parziale accoglimento dell'appello in esame, annulla la decisione impugnata con rinvio ad altro Comitato delle Proteste per ulteriori accertamenti ed una nuova decisione.

[Indice](#)

## FIV 2009/07

[Regola 28.1 – Compimento del percorso](#)

[Regola 64.1 – Penalità ed esoneri](#)

*Per penalizzare una barca occorre aver accertato che essa ha violato*

*una regola e non “non aver accertato che essa non ha violato una regola”. Una barca che gira la boa del giusto colore, senza curarsi se questa è posizionata prima o dopo di quella col colore attribuito all'altra classe, non infrangere la regola 28.*



**Nelle IdR Sul campo**



**BOA 49er**

**BOA 29er**

## SOMMARIO DEI FATTI

Dopo la prima prova il Comitato delle Proteste protestava ITA-881 per infrazione alla regola 28. ITA-881 protestava, con 19 proteste separate, sempre invocando la regola 28, tutte le altre barche. Nelle Istruzioni di Regata erano previste due boe di bolina, la boa 1 per i 29er (di colore arancio) e sopravvento la boa 2 per i 49er (di colore giallo). Nel campo di regata alle due boe si trovavano in posizioni invertite, sottovento la boa gialla e più al vento alla boa arancio. Il 49er ITA-881 girava la boa gialla che si trovava, per errore, sottovento alla boa arancione. Il Comitato delle Proteste decideva di identificare come boa 2

non la boa gialla ma la boa che si trovava sopravvento all'altra. Su tali basi stabili che ITA-881 non aveva girato la boa 2 violando la regola 28 mentre le altre barche avendo girato correttamente la suddetta boa ed avevano rispettato le regole. ITA-881 veniva squalificata e le altre 19 proteste respinte. Successivamente il Comitato delle Proteste concedeva riparazione a ITA-881 mediante assegnazione di un punteggio pari al primo posto lasciando però al primo posto anche la prima delle altre barche. ITA-881 presentava regolare appello chiedendo di considerare valide le sue 19 proteste e di annullare la squalifica a lui inflitta e la conseguente riparazione.

#### DECISIONE

L'appellante ha confermato quanto già dichiarato durante l'udienza di primo grado, cioè di non sapere quale percorso avessero compiuto le altre barche. dunque non essendo emerso in modo chiaro che le altre barche abbiano violato una regola, fece bene il Comitato delle Proteste a respingere le 19 proteste di ITA-881. In conclusione la boa di bolina dei 49er era la boa gialla, anche se per errore del Comitato di Regata, essa era stata posizionata sottovento e non al vento di quella dei 29er. ITA-881, girando la boa gialla, ha compiuto regolarmente il percorso arrivando in prima posizione e come tale dev'essere classificata con le altre barche a seguire. Per questi motivi la Giuria d'Appello annulla le decisioni in questione nella parte relativa alla

squalifica di ITA-881 e la successiva riparazione e conferma la rieiezione delle proteste presentate da ITA-881, disponendo la conseguente correzione della classifica della prova.

[Indice](#)

#### FIV 2009/09

##### Regola 44.1 – Eseguire una penalità

*Una barca che esegue la penalità si deve tenersi discosta da un'altra che non lo sta facendo. Se una barca ha eseguiti i giri di penalità in maniera non corretta, essa non è soggetta a penalizzazione per aver eseguito scorrettamente i giri, ma è soggetta alla penalizzazione prevista per l'infrazione originaria.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

ITA-19 protestava ITA-371 perché non si è allontanata per eseguire la penalità di un giro. Il Comitato delle Proteste la squalificava per la regola citata. ITA-371 presentava regolare appello perché non vi sarebbe stato alcun incidente o contatto tra le barche, né il protestante avrebbe dichiarato di aver dovuto modificare la propria rotta.

#### DECISIONE

Nella regola 44.1 sta scritto “può” (“may”) eseguire una penalità.... e non “deve” (“shall”). Pertanto è da escludere che l'inesatto adempimento del precetto dettato dalla regola in esame comporti l'applicazione di una sanzione. Dai fatti accertati non risulta che ITA-

371 abbia mancato all'obbligo di tenersi discosta dalla barca protestante o da altre barche. Per questi motivi la Giuria d'Appello, in accoglimento dell'appello in esame, annulla la decisione impugnata e dispone che vengano effettuate le conseguenti correzioni della relativa classifica.

[Indice](#)

#### **FIV 2009/10**

[Regola 61 – Requisiti della protesta](#)

[Regola 61.2 – Contenuto della protesta](#)

*La volontà di protestare deve essere manifestata per iscritto, ma senza la necessità che il documento sia firmato. All'inizio dell'udienza il Comitato delle Proteste deve acquisire qualsiasi prova necessaria per decidere se tutti i requisiti per la protesta, indicati in particolare dalla regola 61, siano stati rispettati.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-8, a seguito della protesta di ITA-16320, veniva squalificata. ITA-8 presentava regolare appello lamentando la violazione della procedura di presentazione della protesta, nonché il difetto di motivazione, l'insussistente, travisato e illogico accertamento di fatti.

#### **DECISIONE**

In definitiva il Comitato delle Proteste non ha accertato la sussistenza di tutti i requisiti per la validità della protesta e pertanto

l'appello deve essere accolto. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello di ITA-8, annulla la decisione impugnata e rinvia il caso in esame ad altro Comitato delle Proteste da nominarsi a cura del Capo Sezione Ufficiali di Regata della quinta zona

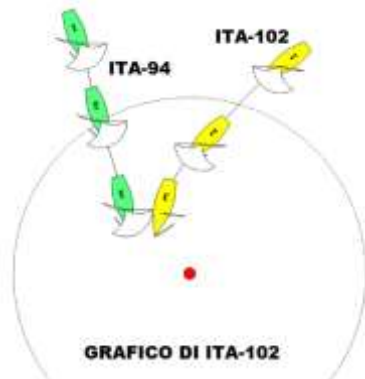
[Indice](#)

#### **FIV 2009/16**

[Regola 10 – Su mure opposte](#)

[Regola 18.4 - Abbattere](#)

*Un accertamento dei fatti incompleto e viziato da una sbagliata interpretazione della regola da applicare comporta l'accoglimento dell'appello. La giusta rotta a cui si riferisce la regola 18.4 è quella che la barca prenderà dopo aver girato la boa. Le regole della Sezione C, parte 2a, non prevalgono sulle regole della sezione A e B che vanno quindi sempre applicate alle boe.*





### SOMMARIO DEI FATTI

ITA-94 e ITA-102 presentavano reciproche proteste. ITA-102 affermava che le due barche navigavano di poppa con lo Spinnaker issato e si stavano avvicinando alla boa, ITA-102 con mure a dritta e ITA-94 con mure sinistra su rotte convergenti. Le barche erano ingaggiate ed entravano nella zona con ITA-102 interna. A circa una lunghezza della boa, mentre ITA-102 stava ammainando lo spinnaker per strambare e iniziare il giro di boa, avveniva una collisione con ITA-94 mure a sinistra. ITA-94 affermava che ITA-102, mure a dritta ed interna, ritardava l'abbattuta passando oltre la boa e costringendola ad abbattere lontano dalla boa. Il Comitato delle Proteste, nell'accertamento dei fatti, scriveva che le barche erano ingaggiate già da tempo e su rotte convergenti con ITA-102 interna e alta di una lunghezza sulla boa. La collisione avveniva tra gli scafi con lo spinnaker di ITA-94 su ITA-102. L'accertamento dei fatti continuava

con l'affermazione che "ITA-102 non seguiva la regola 18.4, in quanto navigava più distante dalla boa di quanto occorresse per girare la boa". Pertanto ne decretava la squalifica per infrazione alla reg.18.4. ITA-102 presentava regolare appello.

### DECISIONE

La Giuria d'Appello evidenzia che, per dimostrare la conclusione dell'accertamento dei fatti, infrazione alla reg.18.4, dal Comitato delle Proteste non sono stati accertati altri fatti necessari alla formazione del quadro dell'incidente, quali: le due barche erano ancora una mure a sinistra o l'altra mure a dritta quando è avvenuta la collisione? In quale momento del giro di boa è avvenuta la collisione? ITA-102 ha proseguito la sua navigazione oltre la boa e di quanto? come è venuta l'abbattuta di ITA-102 e quando? che rotta ha preso ITA-102 dopo aver abbattuto? Tutte queste domande, e altre ancora, e le relative risposte servirebbero ad accertare se veramente ITA-102 abbia infranto la regola 18.4 perché allo stato dei fatti così come scritti, la conclusione che ci ottiene e che ITA-94 abbia infranto la regola 10 non essendosi tenuta discosta da ITA-102, barca mure a dritta. Da quanto sopra esposto e soprattutto dai fatti accertati dal Comitato delle Proteste non trova fondamento l'applicazione della regola 18.4 nei comportamenti di ITA-102, ma altresì trova applicazione l'infrazione alla regola 10 di ITA-94. Essendosi verificata una collisione, ITA-94 ha altresì infranto

la regola 14, mentre ITA-102 è immune da responsabilità perché, avendo il diritto di rotta, non poteva evitare il contatto allorché era diventato evidente che l'altra barca non si stava tenendo discosta. Per questo motivo la Giuria d'Appello accoglie l'appello di ITA-102, classe FD, annullando la squalifica comminata dal Comitato delle Proteste e procede altresì la squalifica di ITA-94 per infrazione alle regole 10 e 14, ordinando al Comitato Organizzatore di procedere alla correzione e ricalcolo delle classifiche di prova e finale.

[Indice](#)

#### **FIV 2009/19**

##### **Regola 70 - Appelli**

*La Giuria d'Appello deve accettare l'indagine dei fatti del Comitato delle Proteste, salvo che i fatti non siano adeguati e si manifesti quindi la necessità di acquisire ulteriori fatti.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Al termine della seconda prova, in accoglimento della protesta presentata dalla barca ITA-10222, il Comitato delle Proteste squalificava ITA-14390. ITA-14390 presentava regolare appello chiedendo l'inammissibilità della protesta perché all'arrivo non era stata data comunicazione al Comitato di Regata da parte di ITA-10222 della sua intenzione di protestare.

#### **DECISIONE**

Nel verbale della protesta risulta del

tutto omissivo qualsiasi riferimento in merito al riscontro della bandiera di protesta all'arrivo. Le Istruzioni di Regata prevedevano in materia di "proteste" che "dovrà essere fatta comunicazione al Comitato di Regata, immediatamente dopo l'arrivo, segnalando l'imbarcazione che si intende protestare e accertandosi dell'avvenuta comunicazione". La mancanza di qualsiasi accertamento in merito all'osservanza di tali formalità all'arrivo, specifico motivo di appello, determina rimessione al primo grado per l'accertamento della comunicazione dell'intenzione di protestare e dell'esposizione della bandiera rossa all'arrivo da parte di ITA-10222. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie parzialmente l'appello di ITA-14390 e rimette la protesta al Comitato delle Proteste affinché verifichi l'adempimento da parte di ITA-10222 delle previste formalità all'arrivo.

[Indice](#)

#### **FIV 2009/21**

##### **Regola 62 - Riparazione**

*Una richiesta di riparazione da parte di una barca per un errore del Comitato di Regata può essere accolta solamente se tale errore le ha causato un significativo peggioramento della classifica.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Al termine della regata fu redatta la classifica dove comparivano 2 barche arrivate e 10 barche DNF tra

cui PATRICIA. PATRICIA presentava una richiesta di riparazione in cui asseriva che il Comitato di Regata aveva posizionato il cancello di arrivo in una posizione diversa da quella indicata nelle Istruzioni di Regata. In udienza PATRICIA, pure ammettendo che non sarebbe arrivata entro il tempo limite anche nel caso di corretto posizionamento della linea, aveva sostenuto che, sempre nell'ipotesi di linea di arrivo posizionata come indicato dalle Istruzioni di Regata, anche le due barche classificate arrivate non avrebbero terminato la regata nel tempo limite. Il Comitato delle Proteste respingeva la richiesta di riparazione. PATRICIA presentava tempestivo appello.

#### DECISIONE

L'appello è infondato. Dai fatti riferiti dal Comitato delle Proteste emergono due punti dirimenti:

- PATRICIA non è arrivata entro il tempo limite e neppure lo avrebbe fatto quand'anche la linea fosse stata nella posizione indicata dalle Istruzioni di Regata.
- Le due barche arrivate avrebbero tagliato entro il tempo limite anche se la linea fosse stata nella posizione indicata dalle Istruzioni di Regata.

Da questi due fatti si può concludere che la classifica non sarebbe mutata anche se il Comitato di Regata non avesse commesso l'errore di non

predisporre una linea con boe ancorate secondo le buone norme di conduzione di una regata. Le omissioni del Comitato di Regata non hanno dunque prodotto un significativo peggioramento della classifica della barca richiedente. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'appello della barca PATRICIA e conferma la decisione impugnata.

[Indice](#)

#### **FIV 2010/11**

##### [Regola 70 - Appelli](#)

*La Giuria d'Appello non può entrare nel merito della controversia che forma oggetto di una protesta o di una richiesta di riparazione se prima non esiste una sentenza di primo grado.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

ITA-23, nella terza prova, veniva classificata OCS e presentava richiesta di riparazione. Il Comitato delle Proteste che aveva rilevato l'incertezza di intensità del suono che ha accompagnato il richiamo individuale, concedeva riparazione per cui ITA-23 era integrata nella posizione di arrivo. Nell'ultima giornata della manifestazione, al rientro a terra, veniva esposto un comunicato con il quale il Comitato delle Proteste, riaperta la discussione delle proteste presentate nella terza prova, decideva l'annullamento della prova in oggetto. ITA-23 presentava richiesta riparazione ma il Comitato delle Proteste ometteva di discutere e di decidere la richiesta. ITA-23

presentava regolare appello dichiarando di aver consegnato la richiesta di riparazione appena dopo l'esposizione del comunicato all'albo.

#### DECISIONE

Le doglianze dell'appellante sono fondate e quindi va disposta la convocazione e l'apertura dell'udienza onde definire la richiesta in questione con una decisione. Per questi motivi la giuria invia il caso in esame ad altro Comitato delle Proteste per le proteste da nominarsi a cura del Capo Sezione degli UDR della 2<sup>a</sup> zona.

[Indice](#)

#### FIV 2011/01

##### [Regola 61.1 – Informare il protestato](#)

*Quando una protesta riguarda un incidente avvenuto in regata il protestante deve gridare protesta ed esporre in maniera visibile la bandiera rossa di protesta alla prima ragionevole occasione.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

ITA-16068, mure a dritta, incrociava ITA-112 mure a sinistra ed avveniva una leggera collisione tra due barche. ITA-16068 gridava “ti protesto” e dopo aver controllato di non avere danni, riprendeva la regata esponendo la bandiera di protesta solo dopo il primo lato di bolina. Il Comitato delle Proteste dichiarava valida la protesta e squalificava ITA-16068 per infrazione alla reg.16.2. ITA-16068 presentava regolare

appello

#### DECISIONE

Un qualsiasi componente dell'equipaggio avrebbe potuto esporre la bandiera rossa subito dopo l'incidente, subito dopo il richiamo alla voce “protesto”, lasciando al resto dell'equipaggio il controllo di eventuali danni. In questo modo il protestato sarebbe stato meglio sollecitato a compiere le azioni necessarie (protesta a sua volta o autorizzazione) a suo carico. Al Comitato delle Proteste è sicuramente sfuggito tale particolare ma siccome l'esposizione della bandiera di protesta nella tempistica prescritta è obbligatoria, tale requisito non rispettato doveva rendere la protesta non valida con conseguente chiusura immediata dell'udienza. Per questi motivi la Giuria d'Appello in riforma della decisione impugnata da ITA-16068 dichiara la protesta invalida con nullità degli effetti da essa derivati.

[Indice](#)

#### FIV 2011/03

##### [Regola 69 – Comportamento sconveniente](#)

*Quando il comitato decide che una persona possa aver violato la regola 69.1(a), deve informare prontamente il concorrente per iscritto della presunta condotta scorretta, e del luogo e tempo dell'udienza.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Qualche giorno dopo l'esito della



discussione di una protesta di ITA-15047 l'armatore aveva inoltrato una mail al presidente del Circolo Organizzatore polemizzando sull'esito dell'udienza di discussione della protesta accusando gli ufficiali di regata, componenti del Comitato di Regata, di aver mal gestito la regata, di aver dimenticato volontariamente di applicare la regola 62(a) nonostante il rappresentante di ITA-15583 avesse ammesso di non aver passato correttamente la boa ed altre affermazioni pesantemente negative. Ritenendo le affermazioni contenute nella mail offensive nei riguardi dei componenti del Comitato delle Proteste, del Comitato di Regata sia degli altri regatanti il Comitato delle Proteste attivava nei confronti del predetto una procedura ai sensi della regola 69.1(a). Il Comitato delle Proteste però non comunicava per iscritto all'appellante la notifica di procedura per la regola 69. ITA-15047 presentava regolare appello lamentando il mancato assolvimento di tale onere.

#### DECISIONE

Dagli atti rimessi da entrambe le parti del giudizio, non risulta che la predetta preventiva comunicazione scritta delle condotte contestate sia stata data dal Comitato delle Proteste all'appellante. Dagli stessi atti del caso emergono condotte che potrebbero avere, in effetti, rilievo in ambito disciplinare, la Giuria d'Appello ritiene di dover trasmettere gli atti del caso all'ufficio

del Procuratore Federale, per le eventuali valutazioni e adempimenti di competenza. Per questi motivi la giuria d'Appello, in accoglimento dell'appello proposto, annulla la decisione appellata e dispone la trasmissione degli atti del caso all'Ufficio della Procura Federale della Federvela.

[Indice](#)

#### **FIV 2011/05**

##### **Regola 61.3 – Tempo limite per la protesta**

*La protesta è invalida se non è presentata entro il tempo limite stabilito, salvo che il Comitato delle Proteste non ravvisi buone ragioni per estendere il limite.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Al termine della seconda prova lo stazzone della regata eseguiva un controllo alle dotazioni di sicurezza e rilevava che ITA-125 era priva della cima dell'ancora di lunghezza di 30 m. Il Comitato di Regata presentava protesta oltre il limite di tempo stabilito. (nel Regolamento 2009-2012 era il Comitato di Regata obbligato a formulare la protesta a seguito del rapporto dello stazzone). ITA-125 veniva squalificata per le prove numero 1, 2 e 3. ITA-125 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Dalle osservazioni dei presidenti dei Comitato di Regata e del Comitato delle Proteste si ha piena conferma che la protesta è stata presentata oltre

il termine dell'orario indicato nel comunicato affisso all'albo. Per questo motivo, in riforma della decisione impugnata da ITA-125, dichiara la protesta invalida annullando gli effetti.

[Indice](#)

#### **FIV 2011/08**

##### **Regola 34 – Boa mancante**

*Un battello che espone la bandiera "M" viene utilizzato se la boa manca o è fuori posizione, ma non se la boa non è mai stata posizionata.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-15054 al termine del lato di poppa aveva girato la boa in quarta posizione. Un natante del Comitato di Regata esponeva i segnali di cambio di percorso a sinistra. Un gommone dell'organizzazione con al traino una boa rossa partiva per posizionare la boa a sinistra della vecchia boa di bolina di colore giallo. La boa veniva movimentata nell'area di regata, sempre al traino di un gommone dell'organizzazione che non si era mai stabilmente fermato per passare detta boa al gommone posaboe nel punto ove doveva posizionare la nuova boa, ma continuando a navigare sul campo. ITA-15054 si accorgeva che altre barche, che erano in regata dietro ad essa, si dirigevano verso un altro punto più a sinistra, ove il gommone con al traino la boa rossa si era successivamente portato. ITA-15054 si dirigeva quindi verso il nuovo punto. Giunta in prossimità del quale

vedeva due gommoni, uno che esponeva la lettera Mike e l'altro la lettera Short. ITA-15054 tagliava l'arrivo tra questi due gommoni all'8° posto. Reputando che il Comitato di Regata avesse commesso un'azione non corretta nel posizionare la nuova boa di percorso, presentava regolare richiesta di riparazione per aver perso 4 posizioni. La richiesta di riparazione veniva negata. ITA-15054 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Il ricorso del Comitato di Regata a quanto consentito dalla regola 34 - boa mancante - al punto b, ossia la sostituzione di una boa con oggetto che esponga la bandiera Mike suscita non poche perplessità nella fattispecie. Infatti non si trattava di una boa mancante o fuori posizione ma nella boa mai posizionata e che infatti è rimasta sempre e visibilmente al traino di un gommone della organizzazione. I concorrenti avevano bordeggiato sul nuovo lato di bolina tenendo d'occhio la nuova boa che era al traino di un gommone dell'organizzazione senza poter prevedere che sarebbe stato posizionato, in sostituzione, un gommone con la bandiera Mike. Per questi motivi la Giuria d'Appello in riforma all'impugnata decisione del Comitato delle Proteste ritiene fondata la richiesta di riparazione di ITA-15054 e la rinvia al Comitato delle Proteste perché venga riaperta l'udienza e venga adottato come riparazione un provvedimento che sia il più equo possibile per tutte le

barche coinvolte, che abbiano o meno chiesto riparazione.

[Indice](#)

#### **FIV 2012/03**

[Regola 77 – Identificazione sulle vele](#)

[Regola G4 – Ammonizioni e penalità](#)

*Tranne che nei casi espressamente previsti dalla regola 63.1, una barca non deve essere penalizzata senza udienza.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Il Comitato di Regata rilevava che GIOY era priva di numeri velici e applicava la sanzione di 3 punti, prevista nel bando, senza protestare la barca e quindi senza udienza. A seguito di questa sanzione GIOY presentava richiesta di riparazione che veniva respinta.

#### **DECISIONE**

Nelle proprie osservazioni all'appello il Comitato delle Proteste afferma che il presidente del Comitato di Regata aveva informato in mare il concorrente prima dell'inizio delle operazioni di partenza dell'infrazione al bando di regata. La regola G4, per infrazioni alla regola 77, effettivamente contempla l'ammonimento. Tuttavia questo deve avvenire ad opera del Comitato delle Proteste e non dal Comitato di Regata dopo che esso ha accertato l'avvenuta infrazione. La regola G4 dispone pure che, in caso di ammonimento, sia concesso alla barca il tempo di mettersi in regola.

La protesta per tale penalizzazione non fu mai depositata all'ufficio di regata. Anzi non fu neppure scritta e la barca fu penalizzata senza udienza. L'appello è fondato e meritevole di accoglimento. La reg. A5 prescrive che solo il Comitato delle Proteste può compiere altre azione che peggiorano il punteggio di una barca. La reg.63.1 dispone che una barca non deve essere penalizzata senza udienza tranne che per le regole 30.2, 30.3, 30.4, 78.2, A5 e P2. Il Comitato di Regata commise un errore penalizzando GIOY senza ricorrere al Comitato delle Proteste e senza udienza. il Comitato delle Proteste commise poi l'errore di respingere la richiesta di riparazione, Né il Comitato delle Proteste poteva trasformare la richiesta di riparazione di GIOY e in una protesta contro di essa; la regola 60.3(a) stabilisce infatti che un Comitato delle Proteste non può protestare una barca in seguito ad informazioni derivanti da una richiesta di riparazione. Per questi motivi la Giuria d'Appello annulla la decisione impugnata, con la quale si confermava la sanzione di 3 punti a carico di GIOY e dispone che sia rifatta la classifica senza l'applicazione di detta penalità.

[Indice](#)

#### **FIV 2012/04**

[Regola 60.3\(a\)\(2\) – Diritto di protestare da parte del Comitato delle Proteste](#)

[Regola 61.1\(c\) – Informare il protestato](#)

## Regola 63.2 – Tempo e luogo dell'udienza; Tempo alle parti per prepararsi

*Se nel corso di un'udienza il Comitato delle Proteste ottiene notizie che una barca che non è parte della stessa sia coinvolta nell'incidente e possa aver infranto una regola, esso deve interrompere l'udienza e protestare tale barca. La protesta deve essere per iscritto e la barca protestata deve essere informata alla prima ragionevole occasione. Nella nuova udienza si deve trattare la nuova protesta come caso congiunto con la protesta originaria.*

### SOMMARIO DEI FATTI

ITA-112 protestava ITA-100. ITA-25, non vedendo il proprio numero velico tra le barche interessate alle proteste si riteneva libera. Durante la discussione della protesta, il Comitato delle Proteste apprendeva che una barca, non parte dell'udienza, identificata come ITA-25, era coinvolta nell'incidente, con possibilità di aver infranto una regola. Non potendola convocare immediatamente, decideva di sospendere l'udienza e convocare un'altra udienza la settimana dopo, al termine delle prove in programma. A tal scopo provvedeva ad esporre un il comunicato numero 4 dove comunicava che le proteste tra ITA-100 e ITA-25 era stata sospesa perché durante il dibattito era emerso il coinvolgimento della terza barca identificata in ITA-25, e che pertanto venivano convocate le

barche ITA-112, protestante, ITA-100, protestato, e ITA-25, protestato del Comitato di Regata ai sensi della regola 63(a)(2). Un giorno prima della data fissata per l'udienza lo skipper di ITA-25 veniva raggiunta dalla telefonata di una segretaria del Circolo Organizzatore che lo informava che il Comitato delle Proteste lo aveva convocato per il giorno dopo ma senza specificarne i motivi. Al termine dell'udienza il Comitato delle Proteste squalificava ITA-25 e ITA-100 per infrazione ad una regola della Parte 2<sup>a</sup>. ITA-25 presentava tempestivo appello ritenendo che la procedura messa in atto dal Comitato delle Proteste per protestarlo non fosse stata conforme alle regole.

### DECISIONE

Quando nel corso di una udienza di una protesta un Comitato delle Proteste ritiene che una barca sebbene non parte dell'udienza può avere infranto una regola, esso deve interrompere l'udienza e protestare tale barca nel rispetto della regola 61.2. L'udienza verrà riconvocata sia per la protesta interrotta sia per la nuova protesta e trattate entrambe come un caso congiunto. Al Comitato delle Proteste compete l'obbligo di informare la barca che intende protestare, nel rispetto della regola 61.1(c), alla prima ragionevole occasione. La frase "alla prima ragionevole occasione" non stabilisce un metodo certo di notifica e quindi la procedura da seguire è dettata dal buon senso, nel cercare il

miglior modo affinché la barca sia informata e accertarsi di ciò. La prassi comune prevede che avvenga per iscritto, a mezzo di un comunicato affisso all'albo o per telefono o per lettera mail o posta, ecc. Nel caso in esame, il Comitato delle Proteste ha affisso un avviso dell'albo dove comunicava la sua intenzione di protestare la barca ITA-25 accompagnandola con la convocazione delle parti per il giorno stabilito. Tale affissione all'albo ufficiale è avvenuta in un orario dove non è detto che i concorrenti potessero essere in grado di passare ed essere informati, anche perché trattandosi di una manifestazione su più fine settimana, alla fine delle prove in programma, chi non è parte di proteste se ne va, per poi ritornare alla data prevista per la prova successiva. Il Comitato delle Proteste avrebbe dovuto quindi accertarsi che la convocazione fosse stata recepita dalla barca protestata, magari con una telefonata di cortesia all'armatore o allo skipper ed eventualmente accompagnata da una mail esplicativa dei motivi della protesta. L'avviso telefonico di anticipazione dell'udienza effettuato il giorno precedente all'udienza senza precisazione dei motivi non può essere ritenuto una comunicazione sufficientemente efficace. Inoltre dalla documentazione ricevuta non si trova nessun modulo di protesta compilato da Comitato delle Proteste contro ITA-25. E allora non si comprende a che titolo ITA-25 fosse stato convocato, o come testimone o

come protestato. Si ravvisa tutta una serie di anomalie nella convocazione di ITA-25 quali la mancanza di una protesta scritta poi la mancata rubricazione della stessa protesta, poi l'insufficiente comunicazione alla barca protestata dell'intenzione di protestarla; poi dell'inizio dell'udienza senza avere una protesta scritta è conforme ai requisiti della regola 61.2, a pena di invalidità. I solivi di comunicazione sono stati in ogni caso sanati dalla presenza di ITA-25 in udienza. Per questi motivi la giuria d'Appello accoglie l'appello proposto dalla barca ITA-25 contro la decisione presa dal Comitato delle Proteste e ordina il reinserimento di ITA-25 in classifica nella posizione ottenuta nella prova.

[Indice](#)

#### **FIV 2012/05**

**Definizione - Arrivo**

**Regola 28 – Compimento del percorso**

*Se una barca taglia la linea di arrivo dalla direzione del percorso senza lasciare una boa di percorso dal lato prescritto non può essere squalificata senza udienza, bensì può essere squalificata dal Comitato delle Proteste a seguito della protesta del Comitato di Regata.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Nella prima prova CZE-686 tagliava la linea di arrivo in seconda posizione, senza tuttavia lasciare l'ultima boa di percorso dalla parte prescritta. Avvedutasi dell'errore

l'imbarcazione tornava indietro, e dopo aver attraversato la linea di arrivo in senso inverso e di aver lasciato l'ultima boa dalla parte prescritta, tagliava nuovamente la linea di arrivo. CZE-686 veniva classificata DNF dal Comitato di Regata senza udienza. Subito dopo aver visto la classifica CZE-686 presentava al Comitato delle Proteste richiesta di riparazione per essere stata danneggiata da un'azione scorretta del Comitato di Regata. Il Comitato delle Proteste respingeva la richiesta di riparazione. CZE-686 risultava regolare appello.

#### DECISIONE

Alla luce della definizione di arrivo CZE-686 avrebbe dovuto essere considerata arrivata quando ha tagliato la linea di arrivo, per la prima volta proveniente dalla direzione del percorso. La definizione non impone che l'imbarcazione, per essere considerata arrivata, debba aver lasciato dalla parte prescritta l'ultima boa, ma soltanto che la stessa abbia tagliato la linea di arrivo dalla direzione del percorso anche se, come nel caso di specie, detta ultima boa l'abbia lasciata dalla parte sbagliata. Il concorrente ha la facoltà di correggere eventuali errori che possa aver commesso nel compimento del percorso fino a quando non avrà tagliato per la prima volta, la linea di arrivo, con l'effetto che prima del suo arrivo non è possibile stabilire se l'imbarcazione abbia violato la regola 28.1. Il concorrente che abbia infranto la

regola 28.1 potrà perciò essere squalificato soltanto dal Comitato delle Proteste a conclusione di un'udienza alla quale si sia dato corso a seguito di regolare protesta presentata da altro concorrente, dal Comitato di Regata ovvero la Comitato delle Proteste, conformemente alla reg.60. La decisione del Comitato di Regata di classificare DNF l'imbarcazione CZE-686 senza una regolare udienza preceduta da una valida protesta è, pertanto, da ritenersi erronea e di conseguenza sussiste il diritto di CZE-686 ad ottenere la riparazione richiesta e negata dal Comitato delle Proteste. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello e, in riforma della decisione impugnata, dispone che CZE-686 sia classificata nella sua posizione di arrivo.

[Indice](#)

#### **FIV 2012/06**

[Regola 32.1 – Annullamento dopo la partenza](#)

[Regola 62 - Riparazione](#)

*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 aver attentamente valutato le conseguenze per tutte le barche nella prova e nella serie.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-24009 completava il percorso in prima posizione. Le istruzioni di regata prevedevano un tempo limite per ogni prova di 20 minuti dopo

l'arrivo della prima imbarcazione. Il Comitato di Regata annullava la regata esponendo la bandiera "November". ITA-24009 presentava richiesta di riparazione. Secondo la dichiarazione del Presidente del Comitato di Regata, dopo l'arrivo della prima imbarcazione, nessun'altra barca sarebbe giunta correttamente entro il tempo limite. La richiesta di riparazione veniva. ITA-24009 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

È innegabile il danno che l'annullamento della prova ha causato all'imbarcazione che aveva tagliato il traguardo per prima. L'appello è fondato e meritevole di accoglimento in quanto la decisione appellata è errata. La regola 32.1 consente al Comitato di Regata l'interruzione di una regata per vento insufficiente tale da rendere improbabile l'arrivo di qualsiasi barca entro il tempo limite. La stessa regola 32.1 scrive: "Comunque dopo che una barca ha compiuto 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 per tutte le barche nella prova o nella serie." Il calo di vento sul finale della prova non è stato causa di alcun effettivo stravolgimento nelle posizioni fino a quel momento acquisite in gara e ITA-24009 era arrivata prima con largo distacco sul resto della flotta non per effetto del calo del vento ma

unicamente per proprio merito sportivo. Quindi nessuna grave irregolarità della prova era tale da legittimarne l'annullamento. La richiesta di riparazione di ITA-24009 era legittima perché il peggioramento del punteggio verificatosi senza sua colpa è stato causato unicamente da un'azione non corretta del Comitato di Regata. Per questi motivi la Giuria d'Appello, in accoglimento dell'appello proposto, annulla la decisione appellata e dispone il rinvio degli atti al Comitato delle Proteste perché, in applicazione della regola 62.1(a), concede la richiesta di riparazione ad ITA-24009 ripristinando la classifica della prima prova secondo l'ordine di arrivo con conseguente variazione di tutta la classifica della serie.

[Indice](#)

#### FIV 2012/10

[Regola 63.3\(a\) – Diritto di essere presenti](#)

[Regola 63.6 – Assunzione delle prove](#)

[Regola M2.2 – Prima dell'udienza](#)

*Le parti di un'udienza hanno il diritto di essere presenti durante l'audizione di tutte le deposizioni. Un membro del Comitato di Regata o del Comitato delle Proteste può deporre, ma soltanto alla presenza delle parti, le quali hanno la facoltà di interrogarlo.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

ITA-14711 protestava ITA-11266 per asserita violazione della regola 11. Il Comitato delle Proteste aveva

basato l'accertamento dei fatti su un'osservazione diretta del Comitato di Regata senza una testimonianza in udienza alla presenza delle parti. Secondo il Presidente del Comitato di Regata le imbarcazioni si sarebbero tenute sempre discoste. La protesta veniva respinta. ITA-14711 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Il Presidente del Comitato di Regata non ha reso una formale testimonianza in udienza con la presenza delle parti. La regola 63.3(a) garantisce alle parti di un'udienza il diritto di essere presenti durante l'audizione di tutte le deposizioni e la regola 63.6 aggiunge che le parti possono rivolgere domande ad ogni persona che fornisce prove. L'appendice M2.2 raccomanda poi che un membro del Comitato delle Proteste può deporre, ma soltanto alla presenza delle parti, le quali hanno la facoltà di interrogarlo. Qualora un membro del Comitato di Regata o del Comitato delle Proteste che abbia visto un incidente rende la propria deposizione solo agli altri componenti del Comitato delle Proteste senza la presenza delle parti, risulta violato un fondamentale diritto di difesa delle parti stesse, in quanto viene impedita alle parti la possibilità di contraddire nel processo di accertamento dei fatti. La Giuria d'Appello deve accettare l'indagine dei fatti del Comitato delle Proteste a condizione che essi siano adeguati. Non possono essere

considerati adeguati i fatti che non siano stati accertati utilizzando una deposizione resa senza rispettare il diritto di difesa delle parti. Per questi motivi la Giuria d'Appello annulla la decisione impugnata e dispone la riapertura dell'udienza innanzi al medesimo Comitato delle Proteste.

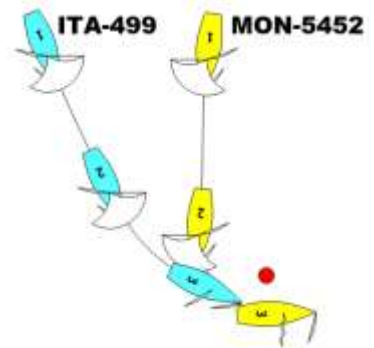
[Indice](#)

#### FIV 2012/17

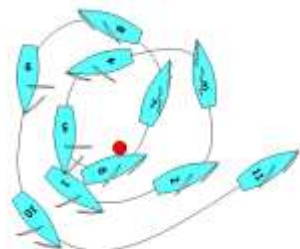
[Regola 63.2 – Tempo alle parti per prepararsi](#)

[Regola 66 – Riapertura di un'udienza](#)

*A tutte le parti di un'udienza va concesso un tempo ragionevole per prepararsi all'udienza. Una parte dell'udienza può chiedere la riapertura non oltre 24 ore dopo essere stata informata della decisione.*







### **PENALIZZAZIONE DI ITA-499**

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Entrate nella zona ed ammainato lo spinnaker inspiegabilmente MON-5452, dopo aver abbattuto e completato un quarto di giro, si fermava in stallo in prossimità della boa. ITA-499 andava a collidere con la parte del giardinetto di sinistra di MON-5452 senza causare danni. Immediatamente ITA-499 iniziava a penalizzarsi e dopo il primo giro, orzando, toccava la boa (v. disegno: posizione 6). ITA-499, rientrata a terra, rilevava all'albo dei comunicati di essere oggetto di protesta da parte del Comitato delle Proteste senza indicazione delle regole infrante. Mentre si accingeva a chiedere copia della protesta in segreteria veniva chiamata al megafono dal Comitato delle Proteste. In sala udienze chiedeva una proroga di tempo per meglio impostare la difesa in ragione di non aver potuto recuperare i documenti e anche per la stanchezza accumulata dopo quattro prove corse nella giornata. Gli fu risposto che i documenti erano già da tempo a sua disposizione e che pertanto l'udienza poteva continuare. Il Comitato delle Proteste, che aveva osservato in

acqua l'incidente, al termine dell'udienza squalificava ITA-499 per violazione della regola 44.1 perché non aveva compiuto correttamente i due giri di penalità comprendenti due virate due abbattute. Il giorno dopo veniva negata la riapertura d'udienza richiesta da ITA-499 al fine di chiarire meglio i fatti accaduti. ITA-499 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Agli atti non esiste copia del verbale guida dell'udienza della riapertura, ma solo una copia non firmata della dichiarazione del Presidente del Comitato delle Proteste che dichiarava l'inutilità della riapertura dell'udienza perché l'inflazione era stata vista in acqua dal Comitato delle Proteste. La Giuria d'Appello rileva che l'impugnata squalifica comminata a ITA-499 avrebbe dovuto essere basata sulle infrazioni alle regole 12 e 14, per il contatto con MON-5452, e alla regola 31, per il tocco di boa. Nel caso di merito, la presunta violazione della regola 44.1 sarebbe ininfluenza. Infatti eseguendo correttamente le prescrizioni della regola 44.2 ITA-499 si sarebbe esentata da altre penalizzazioni, ma non avendolo fatto, come sembra, resterebbero le violazioni delle regole 12 13 e 31 e la conseguente squalifica. Senonché su tale incidente mancano nella decisione i fatti accertati. Lascia anche perplessi la decisione assunta dal Comitato delle Proteste di respingere, senza dar corso ad

un'udienza, la richiesta di riparazione proposta da ITA-499, anche se non formalizzata su modulo ufficiale ma, comunque presentata per iscritto e nei tempi consentiti. L'aver chiamato nella sala dell'udienza l'appellante per informarlo della decisione del Comitato delle Proteste di non accogliere la richiesta per mancanza di indicazione di nuove significative prove che il Comitato delle Proteste ritenesse valide per giustificare detta riapertura, e senza dar corso ad una regolare udienza, senza concedergli una pur minima possibilità di replica, costituisce un'ulteriore violazione della regola 63.2, non sanabile con la comunicazione a voce e successivo comunicato scritto. Per questo motivo la Giuria d'Appello accoglie l'appello di ITA-499 per la parte relativa al mancato rispetto della regola 63.2, negando all'appellante il diritto alla difesa nell'udienza relativa alla protesta del Comitato delle Proteste, rinvia la richiesta di riapertura al Comitato delle Proteste per una nuova udienza e decisione davanti allo stesso.

[Indice](#)

#### **FIV 2013/03**

##### **Regola 62 – Riparazione**

*La richiesta di riparazione deve essere consegnata all'ufficio di regata non più tardi del tempo limite per le proteste o di due ore dopo l'incidente, quale che sia il tempo più tardivo, ed in ogni caso il comitato delle proteste deve estendere il tempo se vi è buona*

*ragione per farlo.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-199280 veniva a conoscenza di essere stato classificato OCS con un comunicato. Presentava richiesta di riparazione che veniva respinta perché, secondo il Comitato delle Proteste, era stata presentata oltre il tempo limite per le proteste. ITA-199280 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Il Comitato delle Proteste non ha tenuto conto che non vi era alcuna possibilità di consegnare prima la richiesta di riparazione, in quanto il campo di regata era distante da terra e conseguentemente non era possibile raggiungere per tempo la segreteria della regata, che a sua volta aveva consegnato in ritardo il modulo per le proteste. Il tempo limite per le richieste di riparazione non poteva coincidere con quello delle proteste in quanto solo con l'affissione del comunicato contenente i numeri velici delle barche che hanno infranto le regole di partenza, l'appellante è avvenuto a conoscenza della penalità inflitta. La Giuria d'Appello ritiene quindi di accogliere l'appello proposto da ITA-199280 e, ritenuta tempestiva la richiesta di riparazione, rimanda gli atti al Comitato delle Proteste affinché assuma la decisione sulla richiesta di riparazione. Per questo motivo accoglie l'appello e per l'effetto rimanda gli atti al Comitato delle Proteste affinché decida sulla richiesta di riparazione.

## [Indice](#)

### **FIV 2013/04**

#### **Regola 63.1 – Requisiti di un'udienza**

*Il Comitato delle Proteste deve ascoltare tutte le proteste e le richieste di riparazione che sono state consegnate all'ufficio di regata a meno che consenta di ritirare la protesta o la richiesta di riparazione.*

### **SOMMARIO DEI FATTI**

Veniva presentata una richiesta di riparazione congiuntamente da tre barche della classe Laser: ITA-199280, ITA-197328, ITA-200653. L'avviso di udienza era fissato solamente per ITA-199280 mentre le altre due barche risultavano indicate quali testimoni. La richiesta di riparazione veniva respinta. ITA-200653 presentava regolare appello.

### **DECISIONE**

Dal verbale guida risulta che l'udienza si è svolta nei soli confronti di ITA-199280 e si è conclusa con la dichiarazione di invalidità della richiesta di riparazione. Il presidente del Comitato delle Proteste, con le osservazioni inviate alla Giuria d'Appello, ha confermato che la richiesta di riparazione presentata dall'appellante ITA-200653 non è stata presa in considerazione, perché contenuta in un'unica richiesta presentata congiuntamente anche da ITA-199280 in relazione alle quali è stata poi adottata la decisione, nonché da ITA-197328. Il Comitato

delle Proteste non si è mai pronunciato sulla richiesta di riparazione presentata dall'appellante ITA-200653, anche presentata congiuntamente ad altri due imbarcazioni, né tantomeno ho provveduto a convocare i rimanenti due richiedenti ITA-197328 e ITA-200653 per lo svolgimento della rituale udienza. Una barca può appellare quando le viene negato un'udienza in conformità alla regola 63.1. In questa parte le doglianze dell'appellante sono pertanto fondate e va quindi disposta la convocazione e l'apertura dell'udienza onde definire la richiesta in questione con una decisione. Per questo motivo la Giuria d'Appello accoglie l'appello proposto da ITA-200653 e per l'effetto rimanda gli atti al Comitato delle Proteste affinché decida sulla richiesta di riparazione.

## [Indice](#)

### **FIV 2013/11**

#### **Regola 61 – Requisiti della protesta**

#### **Regola 69.1 – Comportamento sconveniente**

*Non è richiesto dalle regole che una protesta di una barca sia scritta di pugno da un componente dell'equipaggio. Avvalersi di consulenze o altri aiuti esterni per redigere e/o consegnare una protesta di una barca non ne inficia la validità e non viola alcuna regola.*

### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-2639, classe l'Equipe,

presentava protesta contro ITA-599 per un'infrazione alle regole di rotta. Il modulo di protesta non era stato compilato da un componente dell'equipaggio della barca protestante ma dall'allenatore. Ciò fu notato dal Presidente e dal primo componente del Comitato di Regata (si trattava di Comitato Unico che svolgeva anche le funzioni di Comitato delle Proteste). Il Comitato delle Proteste dichiarava la protesta invalida. Contro tale decisione ITA-2639 proponeva tempestivo appello.

#### DECISIONE

L'appello è fondato e meritevole di accoglimento. Nel Regolamento di Regata al punto terminologia troviamo che il termine “barca” significa una “barca a vela e l'equipaggio a bordo”. La protesta di una barca prevede normalmente 4 azioni:

- 1) informare il protestato,
- 2) scrivere la protesta,
- 3) consegnarla,
- 4) presenziare all'udienza.

Per la prima e l'ultima di dette azioni il regolamento richiede che esse, con le modalità rispettivamente prescritte, siano compiute dalla “barca”. Anche per l'ultima azione (presenziare all'udienza) il regolamento dispone chiaramente chi può presenziare all'udienza. Per le due azioni intermedie (scrivere la protesta e consegnarla) il regolamento non detta particolari restrizioni su chi materialmente espletterà queste azioni, ma si limita a richiedere che la protesta sia fatta per

iscritto e “deve essere consegnata alla segreteria della regata”. Se si considera poi la regola 41 – (Aiuto esterno) che stabilisce che una barca non debba ricevere alcun aiuto da fonti esterne, appartenendo alla Parte 4 trova applicazione solamente quando una barca è “in regata” nel senso della definizione. Allora va da sé che una barca, nello scrivere una protesta quando non è più in regata, può avvalersi di consulenze o altri aiuti senza che per questo vengano meno i requisiti per la validità della protesta. Per questi motivi la Giuria d'Appello annulla la decisione impugnata, dichiara valida la protesta e la rinvia per la discussione nel merito a un nuovo Comitato delle Proteste da nominarsi a cura degli organi competenti che avevano designato l'originario Comitato delle Proteste.

[Indice](#)

#### **FIV 2013/12**

[Caso WS 80 – penalizzazione senza udienza](#)  
[Regola 63.1 – Requisiti di un'udienza](#)

*Una decisione in tema di riparazione non deve essere decisa senza udienza. Caso WS 80: senza udienza una barca non può essere penalizzata per non aver compiuto il percorso.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-8258, classe Optimist, veniva classificata DNF nella prima prova. ITA-8258 presentava richiesta di riparazione affermando di aver

regolarmente compiuto il percorso e di aver tagliato l'arrivo dichiarando quale barca la precedeva e quale la seguiva. Il Comitato di Regata/Comitato delle Proteste (Comitato unico) respingeva la richiesta di riparazione. ITA-8258 presentava regolare appello lamentando vizi di procedura di esame della richiesta di riparazione in quanto il Comitato delle Proteste aveva omesso di convocare per l'udienza il richiedente.

#### DECISIONE

Il presidente del Comitato delle Proteste dichiarava che la richiesta di riparazione, pur essendo arrivata in tempo utile, non aveva prodotto una regolare udienza. Erano stati ascoltati prima gli atleti ed a seguire i due UdR che avevano preso gli arrivi. Una decisione in tema di riparazione non deve essere decisa senza udienza. Il Comitato delle Proteste deve ascoltare tutte le proteste e le richieste di riparazione che sono state consegnate alla segreteria regate, a meno che consenta di ritirare la protesta o la richiesta di riparazione. Quando una barca taglia l'arrivo senza aver compiuto regolarmente il percorso non può essere classificata immediatamente DNF bensì l'irregolarità commessa deve essere contestata mediante regolare protesta da parte del Comitato di Regata così come spiegato dal Caso WS 80: "senza udienza una barca non può essere penalizzata per non aver compiuto il percorso". Il Comitato di

Regata ha omesso di contestare ad ITA-8258, mediante una tempestiva protesta, l'irregolare compimento del percorso e quindi ha errato nel classificare la barca DNF. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello proposto da ITA-8258, annulla la decisione e dispone la correzione della classifica della prima prova e di quella finale della manifestazione con la reintegrazione dell'appellante ITA-8258 secondo l'ordine effettivo di arrivo alla prova, con ogni altra necessaria variazione alla classifica della prova e finale

[Indice](#)

#### FIV 2014/05

##### [Regola 64.2 – Decisioni in tema di riparazione](#)

*A meno che non emerga una manifesta illogicità o ingiustizia della decisione o un vizio di procedura, la Giuria d'Appello non ritiene di poter entrare nel merito della determinazione discrezionale della riparazione prescelta dal Comitato delle Proteste.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

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 Istruzioni di Regata era legata al battello del Comitato in modo non visibile. Il Comitato delle Proteste, riconoscendo l'errore commesso dal Comitato di Regata concedeva

riparazione reintegrando nella posizione di arrivo ITA-2264 che risultava classificata nella prova DNC. Successivamente il Comitato delle Proteste, rilevato che la regola 64.2 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. Accertava che la boa gialla non era stata posizionata sul percorso come da Istruzioni di Regata che una boa gialla era legata al battello Comitato dal lato opposto alla linea di arrivo in maniera non visibile dal percorso, che tutte le barche avevano girato la boa rossa di percorso di un'altra regata mentre tre imbarcazioni avevano girato anche la boa gialla legata dietro alla barca Comitato. In relazione a tali fatti il Comitato delle Proteste riteneva che non sussisteva pertanto un percorso come definito dalla regola 28.1 e decideva quindi che la regata non poteva che essere annullata. La barca che era stata classificata al primo posto ITA-2320 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello non ritiene di poter entrare nel merito della determinazione discrezionale della riparazione prescelta dal Comitato delle Proteste, a meno che non emerga una manifesta illogicità o ingiustizia della decisione o un vizio di procedura. 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 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. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'appello in esame e conferma la decisione impugnata.

[Indice](#)

#### **FIV 2014/06**

##### **Regola 75.1 –Iscriversi ad una regata**

*Prendere parte ad attività velica con certificato di visita medica scaduto o non idoneo al tipo di attività svolta, costituisce illecito disciplinare punibile a norma del vigente Regolamento di Giustizia Federale. Il certificato medico non può essere esibito agli organi della regata, in quanto ciò che si rileva ai fini della regata è l'accertamento sulla validità ai fini sanitari della tessera.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

A seguito di un controllo del tesseramento FIV dei concorrenti, il Comitato di Regata protestava ITA-405 in quanto la visita medica di un componente dell'equipaggio risultava scaduta. L'interessata era in possesso del nuovo certificato medico di data precedente alla regata

e che era stato debitamente consegnato al Circolo di appartenenza qualche settimana prima. Non avendo il medesimo circolo provveduto all'aggiornamento di dati relativi alla tessera, ITA-405 contattava il presidente del Circolo in questione che immediatamente provvedeva a tale adempimento. Il Comitato delle Proteste, pur rilevando in udienza l'aggiornamento nel frattempo avvenuto dei dati relativi al tesseramento, infliggeva nondimeno la squalifica per le 3 prove disputate il giorno precedente per violazione della regola 4 del Bando di regata che imponeva l'obbligo del tesseramento. ITA-405 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Al momento della regata ITA-405 non era in regola con il tesseramento e l'errore compiuto dall'Autorità Organizzatrice nell'accertamento di quanto richiesto non esonera il concorrente illegittimamente iscritto alla regata dell'osservanza della Normativa e delle conseguenze previste in caso di violazione della reg.64.1. La vigente Normativa Federale sul tesseramento ammonisce espressamente che prendere parte ad attività velica con certificato di visita medica scaduto o non idoneo al tipo di attività svolta, costituisce illecito disciplinare punibile a norma del vigente Regolamento di Giustizia Federale. È da escludere che il certificato medico possa essere esibito agli organi della

regata, in quanto ciò che rileva ai fini della regata è l'accertamento della validità ai fini sanitari della tessera. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'appello in esame e conferma la decisione impugnata.

[Indice](#)

#### FIV 2014/08

##### [Regola 63.1 – Requisiti di un'udienza](#)

*Una barca che non parte, non rispetta le regole 30.2 30.3 o 30.4, non arriva, o che prende una penalizzazione a norma delle regole 44.3(a) o che si ritira, deve essere classificata di conseguenza dal Comitato di Regata, senza udienza.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

ITA-8216, classe Optimist, veniva classificata OCS in due delle tre prove di giornata. Il tempo limite per le proteste scadeva alle ore 17:52. Il Comitato di Regata esponeva l'elenco delle imbarcazioni classificate OCS alle ore 19.40. ITA-8216 presentava richiesta di riparazione lamentando che l'esposizione della lista delle barche in OCS era stata così tardiva che le aveva precluso la possibilità di reperire testimoni a suo favore che, a suo dire, erano già tutti partiti al momento della pubblicazione delle classifiche. ITA-8216 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Le regole consentono al Comitato di Regata di applicare al concorrente una penalità per infrazioni alle regole

di partenza direttamente in sede di classificazione della prova e senza udienza. Nessuna regola prescrive che il Comitato di Regata debba pubblicare l'elenco delle infrazioni alle regole di partenza entro il tempo limite per la presentazione delle proteste. Il concorrente in relazione alle due diverse prove in cui è stato classificato OCS non ha fornito elementi di concreta contestazione della infrazione rilevata dal Comitato di Regata e di una diversa ricostruzione delle circostanze delle due partenze dalle quali emergesse l'esistenza di uno o più testimoni esattamente individuati che, solo per l'ora tarda in cui si teneva l'udienza, non potevano essere presenti. La specifica indicazione nominativa di eventuali testimoni che si intende far partecipare alla discussione è, infatti, un onere che il protestante/richiedente riparazione è tenuto ad assolvere al momento della presentazione della protesta o al più durante la discussione della stessa. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'appello in esame e conferma la decisione impugnata.

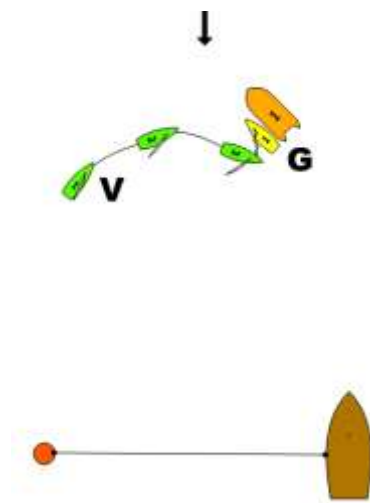
[Indice](#)

#### **FIV 2014/09**

##### [Preambolo Parte 2ª](#)

##### [Regola 10 – Su mure diverse](#)

*Le regole della Parte 2ª si applicano tra barche che stanno navigando nell'area di regata e nei pressi ed intendono regatare, che sono in regata, o che sono state in regata.*



#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Richiesta di interpretazione presentata dal Circolo Nautico Vadese WIND di Vada Ligure. Giallo (G) è una deriva che è arrivata in una delle prove di giornata. Il suo timoniere si aggrappa temporaneamente al gommone dell'istruttore, in attesa della prova successiva, con la vela che fileggia al vento e la prua in direzione delle mure a dritta. L'arrivo era di bolina. Il gommone è fermo ma non ancorato, a circa 50m al vento rispetto alla linea di arrivo, e non interferisce con le barche in regata. Verde (V) è un'altra deriva, anch'essa arrivata in quella prova, che naviga mure a sinistra. Il suo timoniere non è vigile alla sua rotta che è rotta di collisione con giallo. Quando verde si accorge della presenza di giallo è troppo tardi per manovrare ed evitare la collisione con giallo, ed avviene un contatto



con danno malgrado la poggiate dell'ultimo secondo da parte di verde. Giallo presenta protesta, principalmente per avere un parere del Comitato delle Proteste a fini assicurativi. Il danno non preclude a giallo di regatare nella prova successiva.

**QUESITO 1:** Con riferimento al preambolo della parte 2, si può dire che G stia “navigando” (sailing), e quindi decidere che si applichino le regole della parte 2 delle RRS piuttosto che le NIPAM?

**RISPOSTA 1:** Lo scenario proposto è pienamente conforme al primo capoverso del preambolo alla Parte 2<sup>a</sup> del RRS, in quanto si tratta di barche “che stanno navigando nell’area di regata o nei suoi pressi ed intendono regatare, che sono in regata, o che sono state in regata”. Il fatto che barca G sia aggrappata al gommone dell’allenatore non significa che essa non stia “navigando” nel significato della parola inglese “sailing” perché non è rigidamente vincolata a questo ed è facilmente e velocemente svincolabile.

La posizione dello scafo di barca G ottempera alla definizione di “mure a dritta,” in quanto il suo lato al vento è il lato di dritta. Pur essendo “non in movimento”, barca G sta navigando nel senso della definizione, con mure a dritta, e barca V, con mure a sinistra, deve tenersi discosta. Nel momento in cui avviene una collisione fra le barche, si applicano le regole del RRS e barca V infrange

la regola 10 RRS, ma non può essere squalificata sempre per quanto stabilito nel preambolo.

**QUESITO 2:** Anche luce della risposta al quesito 1, nel caso in cui il danno conseguente al contatto sia sufficientemente grave da impedire a G di prendere parte alla prova successiva, può essere concessa riparazione a G ai sensi della RRS 62.1(b)?

**RISPOSTA 2:** Nel caso in cui barca G accusi danni sufficientemente gravi tali da impedirle di prendere parte alla prova successiva, essa ha diritto di ottenere una considerazione di riparazione, in quanto i suoi punteggi di classifica sono stati, anzi possono essere significativamente peggiorati non per sua colpa ma per i danni materiali dovuti all’azione di una barca che ha infranto una regola della Parte 2a, come prevede la regola 62.1(b) RRS.

**QUESITO 3:** La risposta al Quesito 2 cambierebbe, ai sensi della RRS 62.1 (“non per sua colpa”) se la situazione fosse speculare: G che di fatto non governa mentre è vincolato al gommone dell’istruttore con le vele che fileggiano ma con le mure a sinistra e V con le mure a dritta?

**RISPOSTA 3:** Se si invertono le mure delle barche nello scenario, ovvero se barca G assume le mure a sinistra e barca V le mure a dritta, ed avviene una collisione, in questo caso barca G, mure a sinistra, non si è tenuta discosta da barca V, mure a dritta, infrangendo la regola

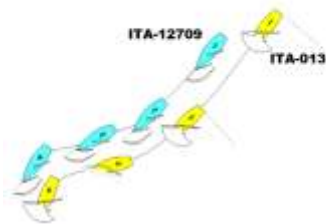
10 RRS. Ma barca V infrange a sua volta la regola 14, non avendo essa cercato di evitare la collisione. Non sono applicabili a questo caso riparazioni di alcun genere per entrambe le barche.

[Indice](#)

## **FIV 2014/14**

### **Regola 17 – Giusta rotta**

*Se una barca libera dalla poppa diventa ingaggiata entro due sue lunghezze sottovento ad una barca sulle stesse mure, essa non deve navigare sopra la giusta rotta per tutto il tempo in cui esse rimangono ingaggiate sulle stesse mure ed ingaggiate entro tale distanza.*



### **SOMMARIO DEI FATTI**

Dopo la boa di bolina ITA-12709 era libera dalla poppa di ITA-013. a 10 lunghezze dalla boa di bolina ITA-013, più veloce, stabiliva un ingaggio da sottovento a ITA-12709. ITA-12709 navigava con il gennaker, ITA-013 navigava con lo spinnaker. Al momento di stabilire l'ingaggio la distanza laterale era circa 2 metri. Il lato che le barche percorrevano non era di perfetta poppa bensì un lato

monobordo mure a dritta. ITA-013, con le vele sventate dalla presenza di ITA-12709 più grande orzava leggermente per riprendere velocità. ITA-12709 orzava a sua volta per tenersi discosta. ITA-013 poggiava riprendendo a navigare regolarmente. ITA-12709 poggiava a sua volta facendo gonfiare il gennaker bruscamente con conseguente cedimento dall'albero. Non c'è stato contatto, nessuno ha eseguito la penalità. ITA-12709 protestava ITA-013. Il comitato delle proteste decideva che non era stata infranta alcuna regola e dichiarava la protesta respinta. ITA-12709 presentava regolare appello.

### **DECISIONE**

ITA-013 ingaggiandosi da sottovento ai ITA-12709 sulle stesse mure entro due lunghezze da una posizione di libera a poppa acquisiva il diritto di rotta ed era soggetto alla regola 17. ITA-013 ottemperava alla regola 15 dando inizialmente spazio a ITA-12709 per tenersi discosta, e ITA-12709 ottemperava alla reg.11 tenendosi discosta. ITA-013 navigava oltre la sua giusta rotta infrangendo la reg.17. La giusta rotta di ITA-013 era quella che avrebbe seguito in assenza di ITA-12709. Lo sventamento delle vele di ITA-12709 provocato dalla copertura da parte di ITA-12709 dimostra che, in assenza di ITA-12709 ITA-013 non avrebbe cambiato rotta, per cui ITA-013, orzando, ha navigato oltre la sua giusta rotta effettuando un cambiamento di rotta che non

sarebbe avvenuto se ITA-013 avesse navigato in assenza di altre barche alle quali si riferisce alla reg.17. Nessuna delle due parti ha infranto la regola 14 posto che non si è verificata una collisione. la Giuria d'Appello, in accoglimento dell'appello in esame riforma il giudizio di "protesta respinta" e squalifica ITA-013 per infrazione alla reg.17.

[Indice](#)

## **FIV 2014/16**

### **Definizione - Parte**

#### **Regola 62 - Riparazione**

*È parte nell'udienza relativa ad una riparazione che sta in base alla regola 62.1(a) l'organo che si presume possa aver compiuto l'azione impropria o l'omissione. Il termine Comitato di Regata comprende ogni persona o comitato che svolge funzioni proprie del Comitato di Regata.*

## **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-124, classe Melges 20, al momento della partenza incrociava il calumo dell'ancoraggio del battello controstarter riuscendo a sganciarsi circa 10/20 secondi dopo la partenza. Poco dopo l'Ufficiale di Regata sul battello controstarter la richiamava "per OCS con segnale inequivocabile" ITA-124 ritornava indietro rifacendo la partenza senza che il Comitato di Regata avesse alzato la bandiera "X". ITA-124 chiedeva riparazione. Il Comitato delle Proteste concedeva riparazione con la media di punti delle regate precedenti. Il presidente del

Comitato di Regata presentava regolare appello contro la decisione del Comitato delle Proteste.

## **DECISIONE**

Il presidente del Comitato di Regata può legittimamente presentare appello perché è a tutti gli effetti parte da definizione di "parte", in quanto per la richiesta di riparazione oggetto della contestazione, esso è l'organo che si presume possa aver compiuto l'azione impropria o l'omissione. Le azioni non corrette del controstarter sono oggettivamente direttamente imputabili al Comitato di Regata. L'accertamento dei fatti è incompleto e non viene descritto come e perché il calumo del controstarter fosse in posizione irregolare, relativamente alla distanza di 4 m dalla prua del battello controstarter dove è avvenuto l'aggancio. Il Presidente del Comitato di Regata afferma di non aver alzato la bandiera "X". L'errore del Comitato non è sufficiente per concedergli riparazione, è anche necessario che la barca in questione sia del tutto immune da alcuna colpa. ITA-124 risulta in parte responsabile del proprio pregiudizio. L'Ufficiale di Regata sul battello controstarter non è responsabile della segnalazione di OCS ai concorrenti, per cui la decisione di tornare indietro e ripartire è essenzialmente riconducibile ad una determinazione del solo concorrente. Sotto altro profilo la distanza del gommone controstarter alla quale la barca

avrebbe agganciato il calumo non è tale da escludere del tutto un concorso di colpa di ITA-124. Per questi motivi la Giuria d'Appello, in accoglimento dell'appello in esame, annulla la decisione impugnata e dispone il ripristino ITA-124 nella sua posizione di arrivo nella prova.

[Indice](#)

#### **FIV 2014/17**

##### **Regola 69 – Comportamento sconveniente**

*È un principio fondamentale di comportamento sportivo che quando il concorrente infrange una regola e si devono eseguire prontamente una penalità, che può essere anche il ritirarsi.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-4441, classe Meteor, protestava ITA-53 per aver cambiato un componente dell'equipaggio senza autorizzazione prevista dalle Istruzioni di Regata. Il Comitato delle Proteste squalificava ITA-53. ITA-53 presentava regolare appello lamentando di non aver ricevuto alla prima ragionevole occasione l'avviso del protestante dell'intenzione di protestare (esposizione della bandiera rossa e avvertimento al protestato).

#### **DECISIONE**

Deve essere ricordato il principio di base del Regolamento di Regata WS: “è un principio fondamentale di comportamento sportivo che, quando i concorrenti infrangono una regola essi devono eseguire prontamente

una penalità che può essere anche il ritirarsi”. Ciò comporta che, allorché un concorrente diviene consapevole di aver infranto una regola, è tenuto a autopenalizzarsi (se del caso con il ritiro) anche se nessuno ha visto l'infrazione ed a prescindere dall'esistenza di proteste presentate o preannunciate. E infine da osservare che la determinazione in ordine all'opportunità di iniziare un'azione in base alla regola 69 è devoluta esclusivamente all'apprezzamento discrezionale del Comitato delle Proteste, che non può essere sindacato dalla Giuria d'Appello. Gli atti della controversia vanno trasmessi al Procuratore federale per le eventuali determinazioni di competenza. Per questi motivi la Giuria d'Appello, in accoglimento dell'appello in esame, annulla la decisione impegnata con reintegrazione di ITA-53 nella posizione di arrivo e dispone la trasmissione degli atti all'ufficio del Procuratore federale.

[Indice](#)

#### **FIV 2014/23**

##### **Regola 63.2 – Tempo e luogo dell'udienza**

*Se le parti sono presenti e pronte allo svolgimento dell'udienza, non sono necessarie ulteriori formalità e la protesta può essere trattata prontamente ancora prima della scadenza del tempo limite delle proteste.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-55098, classe 420, protestava

ITA-54466. Il Comitato delle Proteste squalificava ITA-54466 per infrazione alla riva 18.2(a). ITA-54466 presentava regolare appello lamentando che l'udienza era stata convocata in anticipo rispetto al termine per la presentazione delle proteste e alla stessa ora del relativo avviso.

#### DECISIONE

Se le parti sono presenti e pronte allo svolgimento dell'udienza, non sono necessarie ulteriori formalità e la protesta può essere trattata prontamente ancor prima della scadenza del tempo limite delle proteste. Nella specie non risulta che l'appellante, presente all'udienza, abbia sollevato obiezioni a riguardo. Anzi, dalle osservazioni del Comitato delle Proteste, emerge che “alla domanda se avesse bisogno di ulteriore tempo per prepararsi in merito, rispose che si poteva procedere”. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'appello in esame e conferma la decisione impugnata.

[Indice](#)

#### FIV 2015/03

[Regola 61.1\(a\)\(4\) – Informare il protestato](#)

*Quando una protesta è definita invalida e sono emersi lesioni o danni gravi dall'incidente, il Comitato delle Proteste può protestarla con una protesta separata.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

La barca ITA-25018 presentava protesta contro ITA-25230. All'inizio dell'udienza veniva considerata non valida per difetto di forma ma successivamente alle affermazioni della barca protestante il Comitato delle Proteste veniva a conoscenza che l'imbarcazione aveva subito danni gravi e lesioni ad un membro dell'equipaggio e quindi decideva di proseguire l'udienza senza presentare una sua protesta. ITA-25230 veniva squalificata. ITA-25230 presentava regolare appello lagnandosi che il Comitato delle Proteste decideva di accettare comunque come valida la protesta e continuare pertanto all'udienza.

#### DECISIONE

Il Comitato delle Proteste non ha presentato una propria protesta sulla base di una protesta invalida dove è venuto a conoscenza di un incidente che avrebbero potuto provocare lesioni o danni gravi. Per questo motivo la Giuria d'Appello considera la protesta invalida e accoglie pertanto l'appello di ITA-25230 e riforma la decisione della Comitato delle Proteste stabilendo l'annullamento della squalifica di ITA-25230 dalla prima prova della regata stabilendo che venga inserita nella sua posizione di arrivo.

[Indice](#)

#### FIV 2015/07

[Regola 61.2 – Contenuto della protesta](#)

*La protesta deve contenere tra l'altro anche “ogni regola che il*

*protestante ritenga sia stata violata”. Comunque tale requisito può essere regolarizzato prima o durante l'udienza.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

ITA-11 presentava protesta contro ITA-47. Il Comitato delle Proteste squalificava ITA-47 per aver utilizzato attrezzature difformi da quelle dichiarate nel modulo di protesta come vietato dalle Istruzioni di Regata. ITA-47 presentava regolare appello lamentandosi della validità della protesta su alcuni punti ed in particolare della violazione della regola 61.2(c) per mancanza dei requisiti della protesta come richiesti dalla norma con particolare riferimento alla “regola che si ritiene violata” che non risulta sia stata indicata neanche nel corso della discussione della protesta.

#### DECISIONE

Risulta totalmente in bianco la parte relativa alla regola che il protestante ritiene sia stata violata. L'ultimo capoverso della regola 61.2 prevede che tale requisito (d) qualora sia rispettato il precedente requisito (b) (l'incidente), possa essere completato anche dopo la presentazione della protesta prima o durante l'udienza. Nel caso oggetto dell'appello tale regola non risulta essere stata rispettata con la conseguenza dell'invalidità della protesta che pertanto non poteva produrre una decisione sul merito. Per questi motivi Giuria d'Appello accoglie l'appello proposto dalla

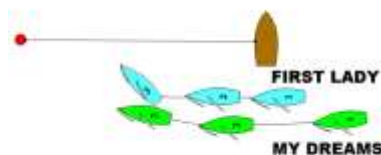
barca ITA-11 contro la decisione presa dal Comitato delle Proteste e, per l'effetto ordina al Circolo Organizzatore il reinserimento della stessa imbarcazione nella classifica nella posizione dalla stessa acquisita all'arrivo della stessa prova.

[Indice](#)

#### FIV 2015/08

##### [Regola 61.1 – Informare il protestato](#)

*Nozione di “prima ragionevole occasione”.*



#### SOMMARIO DEI FATTI

MY DREAMS protestava FIRST LADY. In condizioni di mare calmo e di poco vento (5 nodi circa), tra i 20 e i 30 secondi prima della partenza, in prossimità della linea, MY DREAMS si ingaggiava sottovento a FIRST LADY ad una distanza laterale tra 1 metro e mezzo e 4 metri ed immediatamente chiedeva acqua all'orza. FIRST LADY ha risposto solo dopo alcune chiamate ed orzando bruscamente colpiva MY DREAMS con lo spigolo posteriore destro nella fiancata destra a circa 30/40 cm a poppavia della stessa senza praticare danni. Il Comitato delle Proteste squalificava FIRST LADY per infrazione alla regola 11; non essendovi stati danni nessuna penalità per violazione della regola

14 per MY DREAMS. FIRST LADY presentava regolare appello lamentando la mancata esposizione della bandiera di protesta. La stessa protestante aveva dichiarato di aver esposto la bandiera di protesta dopo circa 1 minuto, 1 minuto e mezzo dall'accaduto.

#### DECISIONE

L'appello non merita accoglimento e va perciò respinto. La nozione "prima ragionevole occasione" non può essere correttamente valutata alla stregua di un parametro meramente spazio-temporale. Infatti la "prima ragionevole occasione" si verifica, a prescindere dal tempo trascorso dopo l'incidente, non appena almeno un membro dell'equipaggio della barca protestante abbia la possibilità di adempiere a questa formalità, essendo libero da altre prioritarie incombenze attinenti alle esigenze di governo e di manovra dell'imbarcazione. L'esposizione della bandiera rossa, benché non sia avvenuta nell'immediatezza dell'evento, deve ritenersi, nel caso di specie, comunque tempestiva e corrispondente alla nozione di "prima ragionevole occasione", tenuto conto che l'incidente si è verificato nella fase di partenza, allorché l'equipaggio, anche per motivi di sicurezza, è concentrato ed impegnato nell'esecuzione delle manovre necessarie per liberarsi dalle altre imbarcazioni e prendere la propria rotta. Si osserva inoltre che la decisione adottata dal Comitato delle

Proteste appare del tutto corretta e adeguata ai fatti accertati. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'appello e conferma la decisione impugnata.

[Indice](#)

#### FIV 2015/10

##### Regola 66 – Riapertura di un'udienza

*Per consentire al Comitato delle Proteste di riaprire l'udienza, la disponibilità dei nuovi elementi di giudizio deve verificarsi entro un tempo ragionevole, vale a dire breve, per la necessità di non lasciare irrisolta troppo a lungo la controversia, dal momento che le competizioni sportive richiedono rapidità e certezza dei risultati. Eventuali nuove e decisive prove non possono essere offerte in grado d'Appello.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

CHAPLIN presentava una protesta contro PYXIS. Il Comitato delle Proteste squalificava entrambi, PYXIS per violazione delle regole 10 e 14 CHAPLIN per violazione della regola 14. PYXIS presentava appello e produceva un nuovo ed ulteriore filmato (oltre a quello già esaminato in primo grado dal Comitato delle Proteste). Secondo PYXIS il filmato dimostrava la sua non colpevolezza.

#### DECISIONE

L'appello è improponibile in quanto verso l'accertamento di fatti. la Giuria d'Appello e giudice di legittimità e non di merito; essa non

esamina prove ma basa le proprie decisioni sulla base di fatti accertati dal Comitato delle Proteste. Nel caso in esame essi sono pienamente adeguati allo svolgimento dell'udienza di primo grado durante la quale sono raccolte, verbalizzate ed esaminate tutte le prove e testimonianze presentate dalle parti ivi compreso un filmato ripreso da un drone della stampa e allora segnalato dell'attuale appellante. Anche la decisione presa appare essere conseguente ed appropriata. Chi, dopo la decisione, può esaminare nuove prove è il Comitato delle Proteste ma solo ove queste si rendano disponibili entro un tempo ragionevole. Si veda in proposito la regola 66 in base alla quale, anche quando fosse una parte richiedere la riapertura dell'udienza, essa potrebbe farlo non più tardi di 24 ore da quando è informata della decisione. Secondo quanto afferma l'appellante, la nuova prova si è resa disponibile 2 giorni dopo la comunicazione della decisione e addirittura il giorno successivo alla chiusura della manifestazione. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'appello di PYXIS e conferma la decisione impugnata.

[Indice](#)

#### **FIV 2015/13**

##### **[Regola 60.3b – Prendere in considerazione una riparazione](#)**

*Il Comitato delle Proteste ha il potere di concedere riparazione di propria iniziativa, anche senza necessità di una specifica richiesta.*

*La riparazione deve consistere nel provvedimento più equo possibile per tutte le banche coinvolte.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Tutte le barche della flotta 4.7 vennero protestate dal Comitato di Regata per infrazione alla regola 28. Veniva posizionata da un ente esterno una boa identica alla boa 4 tale da poter essere confusa; nessuno avvertiva preventivamente il Comitato di Regata che sarebbe stata posizionata un'area di pesca sportiva adiacente al campo di regata e delimitata da boe. Tutta la flotta, grazie a un leggero salto di vento sulla sinistra, girava la boa sbagliata e compiva il percorso. Il Comitato delle Proteste dapprima squalificava tutti quindi prendeva in considerazione una riparazione per tutte le barche partecipanti alla regata perché tutti i concorrenti erano immuni da qualsiasi colpa. L'annullamento della prima prova, conseguente alla squalifica di tutti i concorrenti per infrazione della regola 28, avrebbe comportato un ingiusto pregiudizio nella determinazione della classifica finale della manifestazione.

#### **DECISIONE**

La regola 60.3(b) assegna al Comitato delle Proteste il potere di concedere riparazione di propria iniziativa, anche senza la necessità di una specifica richiesta. La scelta del Comitato delle Proteste di primo grado in ordine all'esercizio di tale potere ed alla determinazione della



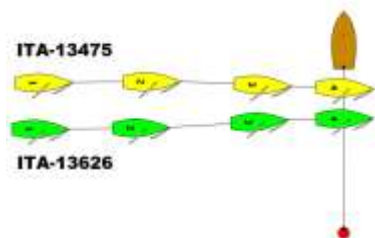
riparazione conseguente ha natura essenzialmente discrezionale e non è sindacabile in sede di appello, a meno che non risulti una palese irragionevolezza o ingiustizia della relativa decisione. Tanto premesso è pertanto da osservare che la decisione del Comitato delle Proteste risulta immune da vizi lamentati dall'appellante. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'appello in esame e conferma l'impugnata decisione del Comitato delle Proteste.

### Indice

#### **FIV 2016/02**

##### **Regola 11 – Sulle stesse mure, ingaggiate**

*Non rispondere a comunicazioni verbali con la richiesta di orzare, da parte della barca sottovento, non costituisce infrazione.*



#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Le imbarcazioni ITA-13475 e ITA-13626 navigavano sull'ultimo lato del percorso al lasco, entrambe mure a sinistra ed ingaggiate, con ITA-13626 sottovento. ITA-13626 chiedeva a ITA-13475 di orzare, senza ottenere risposta. Le imbarcazioni arrivavano così al

traguardo senza alcun contatto, e tagliavano la linea di arrivo in prossimità del battello del Comitato di Regata ancorato all'estremità sinistra della linea. ITA-13626 protestava ITA-13475. Il Comitato delle Proteste squalificava ITA-13475 per non essersi tenuta discosta da ITA-13626. ITA-13475 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

Valutando la descrizione dei fatti ed il diagramma ricostruito dal Comitato delle Proteste si può evincere quanto segue: ITA-13626 ha potuto proseguire per la sua rotta lungo tutto il lasco senza dover manovrare per evitare il contatto con ITA-13475; ITA-13626 non ha mai cercato di modificare la propria rotta, ma si è limitata ai richiami verbali; la distanza laterale tra ITA-13626 e ITA-13475 era tale da permettere inizialmente ad una terza barca di fraporsi ad esse, e si è ristretta solo a poche lunghezze dall'imbarcazione del comitato di regata posizionata come barca di arrivo; ITA-13475 ha potuto passare da boa (battello del Comitato di Regata) regolarmente. L'imbarcazione ITA-13626 non ha mai dimostrato di poter modificare la sua propria rotta senza creare un contatto immediato: in nessun punto del regolamento vi è traccia di richiami verbali che la barca sottovento debba o possa fare a quella sopravvento qualora desideri orzare; non rispondere a tali comunicazioni non può pertanto considerarsi come

un'infrazione alla regola 11. L'imbarcazione ITA-13475 doveva tenersi discosta da ITA-13626 come richiesta dalla regola 11, e così ha fatto. L'imbarcazione ITA-13475 aveva diritto spazio da boa, e ITA-13626 glielo ha concesso. Per questi motivi in accoglimento dell'appello presentato, la Giuria d'Appello annulla la decisione appellata stabilendo che nessuna imbarcazione abbia violato alcuna regola, e da mandato all'Autorità organizzatrice di apportare le conseguenti variazioni di classifica.

[Indice](#)

### **FIV 2016/03**

**Regola 42 - Propulsione**

**Appendice P – Procedure speciali per la reg.42**

*Le procedure dell'Appendice P non limitano il diritto di un concorrente di presentare protesta per infrazione alla regola 42, purché l'incidente non sia stato già oggetto di penalità combinata con la stessa appendice.*

### **SOMMARIO DEI FATTI**

Dopo il terzo lato di una regata laser il vento calava bruscamente. Vedendo che i timonieri delle altre barche che procedevano tra la boa 3, la boa 5 e la linea dell'arrivo pompando in ogni modo possibile senza che gli UdR del gommone per il controllo della 42 penalizzassero qualcuno, anche il timoniere della barca ITA-143790 iniziava a eseguire manovra di rollata con virate successive per raggiungere la

linea di arrivo ritenendo che la regata fosse stata interrotta. La regata però non era stata interrotta, bensì ridotta. Un altro concorrente ITA-189399 presentava quindi protesta contro ITA-143790 per infrazione della regola 42 portando un testimone. L'udienza, aperta il giorno successivo, comportava per ITA-143790 la squalifica per infrazione della regola 42. ITA-143790 presentava tempestivo appello affermando che la protesta contro di lui non poteva essere presentata in quanto nella regata era in vigore l'Appendice P per il controllo delle infrazioni della regola 42.

### **DECISIONE**

L'Appendice P non cambia né cancella la regola 60, come pure non vi sono conflitti tra le attribuzioni della regola 60 e le competenze dell'Appendice P e viceversa. Un concorrente che vede un'altra barca infrangere la regola 42 può protestare questa barca, a meno che tale barca non sia già stata penalizzata in acqua per lo stesso incidente con le procedure dell'Appendice P. Lo stesso può accadere con protesta da parte del Comitato di Regata che vede una barca infrangere la regola 42, come pure dallo stesso Comitato delle Proteste che, anche se presente in acqua, vista l'infrazione, non ha potuto comminare la penalità. L'Appendice P infatti prevede che un componente del Comitato delle Proteste può (may) penalizzare ai sensi di questa regola, ma non è

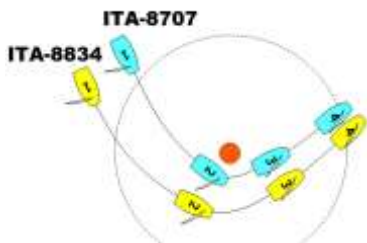
obbligato a farlo. Il concorrente che intende protestare un altro per infrazioni della regola 42 deve comunque ottemperare ai requisiti del richiamo tempestivo in acqua per informare il protestato, come prescrive la regola 61, come per una qualsiasi altra protesta per fatti avvenuti in acqua. Nel caso in oggetto Il Comitato delle Proteste ha accertato che il richiamo in acqua c'è stato. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'appello proposto dalla barca ITA-143790 confermando la decisione presa dal Comitato delle Proteste.

[Indice](#)

#### **FIV 2016/05**

**Definizione – Spazio alla boa**  
**Regola 11 – Sulle stesse mure, ingaggiate**  
**Normativa appelli**

*È ammissibile un appello presentato dall'armatore della barca, o da qualsiasi persona che alleggi un titolo legittimo per rappresentare la barca di un'udienza, anche se la protesta è stata discussa personalmente dal concorrente presente a bordo al momento dell'incidente. Quando una barca ha avuto lo spazio alla boa di cui aveva diritto non è più esonerata dalla regola 21 per infrazione alla regola 11.*



#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-8834, classe Optimist, presentava protesta contro la barca ITA-8707 perché, dopo aver girato la boa, entrambe sulle stesse mure, ITA-8707, al vento, non si teneva discosta da ITA-8834 sottovento ed infrangeva la regola 11. Il Comitato delle Proteste squalificava ITA-8707. Il Presidente del Circolo di ITA-8707 presentava appello puntualizzando che:

- 1) Non era stata fatta verbalizzazione alcuna della testimonianza di altro concorrente
- 2) Era discutibile la procedura di far firmare i bambini senza la presenza del tutor
- 3) Il disegno dell'incidente sarebbe stato poco nitido in quanto più volte ritoccato

#### **DECISIONE**

Le procedure, non solo relative alle proteste, che riguardano la “barca” in regata sono svolte dal suo “rappresentante”, che ben può essere ad esempio l'armatore della barca. Ne consegue che è ammissibile un appello presentato dall'armatore o da chiunque possa vantare un titolo legittimo per rappresentare la barca

dell'udienza, anche se la decisione si riferisce ad una protesta discussa personalmente dal concorrente presente a bordo al momento dell'incidente. Nel Regolamento di Regata non è contemplato un obbligo di verbalizzare le deposizioni delle parti e dei testimoni, neppure tra le raccomandazioni ai comitati delle proteste di cui all'appendice M. L'Autorità nazionale, cioè la FIV, con le prescrizioni adottate in base alle regole 86, può modificare le regole del Regolamento di Regata. Nel contempo è da rammentare che il punto 20 della Normativa federale per gli appelli, vincolante per i soggetti destinatari delle singole disposizioni, prescrive che, per ogni udienza, oltre i compiti prescritti dal Regolamento di Regata, il Comitato delle Proteste deve "... documentare tutte le prove e testimonianze raccolte". La Normativa FIV, non compresa tra le Prescrizioni FIV al Regolamento di Regata, non rientra tra le regole che possono integrare il Regolamento di Regata, per cui gli obblighi previsti dalla Normativa FIV per i Comitati delle Proteste non modificano le procedure contemplate dal Regolamento di Regata e la mancata verbalizzazione non rientra tra i vizi di procedura che possono giustificare l'annullamento della decisione da parte del giudice di appello. Purché una protesta identifichi l'incidente il diagramma dell'incidente può essere corretto anche durante l'udienza. Il concorrente, nel momento in cui è ammesso a partecipare ad una

competizione sportiva, ha la capacità non solo di gareggiare (ovvero di regatare) ma anche di svolgere gli atti necessari che direttamente si riferiscono alla gara (in questo caso alla regata), Ivi compresa la capacità di firmare un documento che, sul piano esclusivamente sportivo è legato allo specifico evento, è valido ad assumere un valore impegnativo per il concorrente ancorché minorenni e non assistito da tutore. Il Regolamento di Regata World Sailing contiene regole che si applicano a qualsiasi manifestazione, indipendentemente dal fatto che vi siano interessati concorrenti giovanissimi oppure maturi ed attempati. La giusta rotta di ITA-8707 non era più di navigare vicino alla boa, per cui la definizione di "spazio alla boa" non poteva trovare applicazione ulteriormente e ITA-8707 non aveva titolo per continuare a godere di "spazio alla boa". Ne consegue che ITA-8834 ha dato "spazio alla boa" sufficiente e quindi non ha infranto la regola 18.2(b), mentre ITA-8707, dopo aver girato la boa, non si è tenuta discosta e ha causato un contatto, violando la regola 11 e 14 così come ritenuto dal Comitato delle Proteste. Pertanto la decisione di squalifica dell'appellante va confermata. Per questi motivi la Giuria d'Appello respinge l'appello e conferma la decisione impugnata

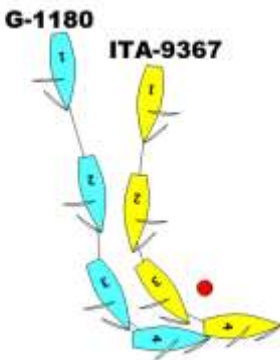
[\*Indice\*](#)

**FIV 2016/08**

[Regola 61.1\(a\) – Informare il](#)

## protestato

*Una barca che intende protestare per un incidente avvenuto nell'area di regata deve informare l'altra barca gridando "protesto!" ed esponendo in maniera visibile una bandiera rossa alla prima ragionevole occasione tenendola esposta fino a quando essa non è più in regata, a meno che dall'incidente non derivano danni o lesioni evidenti per le barche coinvolte nell'incidente medesimo.*



## SOMMARIO DEI FATTI

G-1180 veniva protestata da ITA-9367. Le barche erano entrate nella zona ingaggiate ITA-9367 mure a dritta e G-1180 mure sinistra. ITA-9367 interna abbatteva per girare la boa senza infrangere la regola 18.4. Girando la boa G-1180 urtava con il mascone il pulpito di poppa di ITA-9367 causandone il piegamento e la fuoriuscita delle viti di fissaggio. Il Comitato delle Proteste squalificava G-1180 per violazione delle regole 10 e 18. 2b. G-1180 presentava regolare appello contestando in primo luogo la decisione di ritenere

valida la protesta ancorché ITA-9367 non aveva, al momento dell'arrivo, esposto la bandiera di protesta né aveva dichiarato in alcun momento l'intenzione di protestare.

## DECISIONE

Nelle Istruzioni di Regata stava scritto: "una barca che intende protestare deve informare il Comitato di Regata all'arrivo ad integrazione e precisazione delle regole 61.1 63.5 RR". Il Comitato delle Proteste ha errato nel ritenere valida la protesta di ITA-9367 ancorché sia risultato accertato che l'imbarcazione protestante non ha esposto la bandiera di protesta al momento del fatto, né successivamente fino al momento in cui ha tagliato la linea di arrivo. I danni derivati dall'incidente, come descritti nella decisione, non risultano tali da poter essere ritenuti evidenti per le barche coinvolte. Ne consegue che la barca che aveva intenzione di protestare non è esonerata, in base alla regola 61.1(a)(4), dall'onere di esporre in maniera visibile una bandiera rossa alla prima ragionevole occasione, tenendola esposta fino a quando essa è in regata. Per questi motivi, la Giuria d'Appello, in accoglimento dell'appello, a modifica della decisione del Comitato delle Proteste, dichiara la protesta invalida con conseguente annullamento della squalifica di G-1180 e ordina al Circolo organizzatore l'inserimento della stessa imbarcazione nella classifica della prova in base al suo

arrivo e compenso.

[Indice](#)

#### **FIV 2017/02**

##### **Regola 63.3(b) – Diritto di essere presenti**

*Se una o più parti dell'udienza di una protesta o di una richiesta e riparazione non si presenta, il Comitato delle Proteste può ugualmente decidere la protesta o richiesta. se la parte era assente per motivi inevitabili il comitato può riaprire l'udienza.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-241, classe J24, protestava contro ITA-497. All'udienza si presentava solamente il protestante e il Comitato delle Proteste dichiarava di non poter accettare quanto dichiarato in protesta essendo non presente il protestato e la mancanza di testi e respingeva la protesta. La protesta veniva respinta. ITA-241 presentava tempestivo appello.

#### **DECISIONE**

La protesta, pur dichiarata valida, è stata poi decisa senza ricevere in udienza la deposizione della parte presente, nonché dei testi indicati in protesta. Va ricordato che il Comitato delle Proteste ha sempre l'obbligo di accertare i fatti, anche in caso di assenza del protestato, mentre nella decisione in oggetto risulta che il Comitato delle Proteste non ha accertato i fatti "essendo non presente il protestato e la mancanza di testi". Pertanto, in accoglimento dell'appello, va disposta la riapertura

di udienza, affinché il Comitato delle Proteste riceva le deposizioni delle parti che risulteranno presenti, nonché dei loro testimoni, al fine di accertare i fatti ed emettere una conseguenziale decisione. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello di ITA-241 e dispone la riapertura di udienza.

[Indice](#)

#### **FIV 2017/03**

##### **Appendice N – Giurie Internazionali Norme per Prevenire gli Abbordi in Mare**

*Una giuria internazionale deve essere nominata rispettando l'Appendice N. Per essere inaffidabile deve rispettare le regole 70.5 e 91(b) che prevedono anche l'autorizzazione da parte dell'Autorità Nazionale quando le sue prescrizioni lo richiedono. Nel caso un incidente durante una regata tra una barca in regata un altro mezzo navigante i preamboli alla parte 2a del regolamento prescrive che la normativa di riferimento sono le NIPAM.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

Il giorno 8 luglio 2016, durante la 10<sup>a</sup> prova della "GC32 Malcesine Cup", facente parte del "GC32 One Design Racing Tour 2016", si verificava una collisione fra la barca "MON 023 – MALIZIA" e un gommone dell'organizzazione con a bordo un fotografo. La barca MON 023 scuffiava subendo, oltre ai danni allo scafo e derive, la perdita

dell'albero e vele. Anche il gommone subiva danni notevoli, e non si registravano danni alle persone. MON 023 presentava richiesta di riparazione. La Giuria Internazionale (GI), definita con tale titolo per l'evento, una volta ascoltate le parti decideva che "Il Comitato di Regata aveva commesso un'azione impropria autorizzando la presenza di un gommone nell'area di regata. Malizia non era in grado di evitare la collisione non per sua colpa. Quindi concedeva a MON 023 la riparazione per la prova in oggetto, con la media dei punti delle precedenti 9 prove disputate, riparazione estesa anche per le eventuali prove successive. Contro tale decisione il Comitato di Regata (Comitato di Regata) presentava appello. Con la decisione relativa al caso 6/2016 la Giuria d'Appello rilevava, preliminarmente, il proprio potere di decidere l'appello, in quanto accertava che la Giuria Internazionale prevista dalle "GC32 Racing Rules Tour 2016" era composta solamente da due Giudici Internazionali e un Giudice Nazionale, e quindi non correttamente costituita nel rispetto delle norme dell'Appendice N del RRS, ed inoltre la regola 70.5 RRS concede l'inappellabilità solo se la GIURIA è costituita in conformità con l'appendice N, con la regola 91(b) RRS, e con l'approvazione dell'Autorità Nazionale (FIV), quando le prescrizioni lo richiedono, a seguito di richiesta tempestiva del Comitato Organizzatore (CO). Tale

richiesta non è mai stata presentata all'Autorità Nazionale (FIV) e l'unico documento che attesta la composizione della giuria composta con solo tre componenti è la nomina formale effettuata dalla XIV Zona, che non ha il potere di approvare una giuria inappellabile. A fronte di queste incongruenze nell'accertamento dei fatti, la Giuria d'Appello decideva "in base alla regola 71.2 RRS, di annullare la decisione e disporre la riapertura d'udienza con rinvio ad altro Comitato per le Proteste da questa nominato". In data 28 gennaio 2017 si teneva, quindi, la nuova udienza per la richiesta di riparazione con il nuovo Comitato delle Proteste (Comitato delle Proteste). Tale udienza si svolgeva con procedura in parte telematica, autorizzata dall'Autorità Nazionale (FIV) per permettere di intervenire alle parti che eventualmente non avrebbero potuto essere presenti di persona. Il Comitato delle Proteste decideva di "non concedere la riparazione a Malizia". A questa decisione lo skipper e il team manager di MON 023 proponevano appello tempestivo, facendosi rappresentare da un avvocato.

#### DECISIONE

L'accertamento dei fatti è stato coerente e completo. Infatti il Comitato delle Proteste ha analizzato compiutamente l'incidente, esaminando anche un filmato, ed ha accertato quanto era avvenuto tra una barca in regata, Malizia, e un

gommone dell'organizzazione, cioè un mezzo "diverso da una barca in regata", presente sul campo di regata in forza dell'autorizzazione ricevuta dal CO, in conformità delle previsioni del punto 16 delle Istruzioni di Regata. Il gommone non issava alcuna bandiera identificativa perché non prevista. Il Preambolo alla Parte 2 delle Racing Rules of Sailing (RRS) stabilisce chiaramente che qualora si verifichi un incontro fra una barca in regata e un altro "mezzo navigante" si devono applicare le "Norme Internazionali per Prevenire gli Abbordi in Mare" (NIPAM). Solo le barche in regata, o che sono in procinto, o che hanno terminato di regatare sono soggette, tra di loro, al RRS. Conseguentemente, per l'individuazione della normativa da applicare è errato equiparare alle "barche non in regata" altri mezzi naviganti, quali un gommone. Il RRS 2013/2016, da applicare alla presente regata, riporta nella "Terminologia" la seguente indicazione: 'Boat' means a sailboat and the crew on board; 'vessel' means any boat or ship. Il testo in italiano riporta: "Barca" si riferisce ad una barca a vela con il suo equipaggio a bordo; "mezzo navale" significa qualsiasi barca o nave". Le NIPAM pur riferendosi all'altomare, hanno una portata generale che le rende applicabili per prevenire gli incidenti o gli abbordi in qualsiasi acqua navigabile, e tra queste anche nelle acque interne; eventuali norme locali non incidono

sulle norme generali per la prevenzione riportate dalle NIPAM. Pertanto, non presenta vizi la decisione impugnata, atteso che il Comitato delle Proteste ha correttamente ritenuto che "fra una barca in regata e una non in regata (gommone stampa) si applicano le IRPCAS come stabilito dal Preambolo alla Parte 2 del RRS". Il Comitato delle Proteste ha accertato adeguatamente i fatti rilevando che "il Comitato di Regata non aveva controllo sul gommone della stampa del CO con a bordo il pilota e il fotografo. Il punto 16 delle Istruzioni di Regata recita: Battelli Ufficiali (arbitri, mezzi sicurezza, posaboe e gommoni stampa) sono gli unici mezzi ammessi nell'area di regata. La velocità del vento era approssimativamente 20 nodi, la velocità della barca 30 nodi. Malizia gira il cancello al vento sulla boa di sinistra con il fiocco e poggia mentre issa il gennaker. Sei secondi prima dell'impatto il gommone stava navigando senza tenere conto della navigazione di Malizia. Malizia poggia a causa di un salto di vento. Malizia ha visto il gommone 1,5 secondi prima della collisione. Avviene una collisione fra Malizia e il gommone della stampa con danni gravi." All'esito di tale accertamento, che appare completo e esente da vizi logici, il Comitato delle Proteste ha concluso che "Il gommone non ha dato spazio secondo quanto previsto dalla IRPCAS n. 18.a.iv. Malizia non ha prestato adeguata attenzione secondo



quanto previsto da IRPCAS n. 5 e poggiando ha cambiato la sua azione di barca che non deve manovrare secondo quanto previsto da IRPCAS n. 17.i. Malizia non poteva vedere alcunché dietro il gennaker mentre stava navigando 2 metri sopra la superficie dell'acqua." Anche tali conclusioni non presentano vizi logici e non vi sono stati errori nell'applicazione della normativa.

La decisione di non concedere riparazione è corretta. La riparazione non poteva essere concessa a Malizia in quanto la reg. 62.1 stabilisce che il peggioramento del punteggio non deve essere stato determinato da colpa del richiedente (through no fault of her own) e il Comitato delle Proteste ha concluso che, a prescindere dalle manovre del gommone, Malizia ha violato quanto previsto dalle NIPAM (IRPCAS) n. 5 e 17.i. La Regola NIPAM n.5 stabilisce: "Ogni nave deve mantenere sempre un appropriato servizio di vedetta visivo ed auditivo, utilizzando tutti i mezzi a disposizione adatti alle circostanze ed alle condizioni del momento in modo da consentire una completa valutazione della situazione e del rischio di abordaggio" e "Malizia non ha prestato adeguata attenzione secondo quanto previsto da IRPCAS n. 5"; la Regola NIPAM n.17.1 stabilisce: "Quando una delle due navi deve lasciar libera la rotta, l'altra deve mantenere immutata la rotta e la velocità" e Malizia "poggiando ha cambiato la sua azione di barca che non deve manovrare secondo quanto

previsto da IRPCAS n. 17.i." L'appello deve essere rigettato. Per questi motivi la Giuria d'Appello rigetta l'appello proposto dalla barca MON 023 - MALIZIA contro la decisione adottata il 28 gennaio 2017 dal Comitato delle Proteste della "GC32 Malcesine CUP".

[Indice](#)

## **FIV 2017/05**

### **Normativa 2017 Vela d'Altura – Reg.36**

*Se ad un controllo di stazza è riscontrata una difformità dai valori espressi nel Certificato di rating che comporta una diminuzione maggiore dello 0,25% del GPH, l'imbarcazione riceverà una penalizzazione del 50% sul piazzamento di tutte le regate disputate, ed il certificato sarà ricalcolato per le prove successive, se questa è parte di una serie, salvo provvedimenti come da successivo art. 38. Lo scostamento non superiore allo 0,25% non produce effetti punitivi, ma il certificato dovrà essere riemesso con i nuovi valori ed il tempo compensato ricalcolato anche per tutte le prove corse, se questa è parte di una serie.*

## **SOMMARIO DEI FATTI**

Al termine della quarta prova del giorno 19 febbraio 2017, durante un controllo di stazza a bordo dell'appellante ITA 16106 veniva accertato che le misure riportate sulla randa armata sul boma e quelle riportate su un fiocco presente a bordo, erano superiori rispetto a

quelle indicate nel Certificato di Stazza, e la Commissione di Stazza, da intendersi quale “Comitato Tecnico” presentava relativa protesta a norma della reg.60.4(a)(2) RRS. Il Comitato delle Proteste squalificava la barca per aver “usato vele non conformi al suo certificato di stazza-Regole applicate reg.78.1 RRS e punto 7 del Bando di Regata del Campionato Invernale” che imponeva agli armatori “l’obbligo di verificare e mantenere la propria imbarcazione conforme, in ogni e qualsiasi sua parte, ai certificati di stazza che avevano presentato all’atto dell’iscrizione ed in base al quale regatano”. Con l’appello, tempestivamente proposto, ITA 16106 ha impugnato la decisione in quanto lo scostamento delle maggiori misure accertate rispetto al certificato di stazza non superano lo 0,25% e l’art. 36 della normativa vela d’altura 2017 stabilisce che “Lo scostamento non superiore allo 0,25% non produce effetti punitivi, ma il certificato dovrà essere riemesso con i nuovi valori ed il tempo compensato ricalcolato anche per tutte le prove corse, se questa è parte di una serie”.

#### DECISIONE

L’appello deve essere accolto limitatamente alla penalità inflitta della squalifica dalle due prove, in quanto la protesta del Comitato Tecnico deve ritenersi valida ed accolta. Sempre in conformità della Normativa FIV, tenuto conto che il Campionato Invernale prevedeva lo

svolgimento di una serie di prove, il tempo compensato andrà ricalcolato per tutte le prove corse dall’appellante. Infine, la Giuria d’Appello osserva che il Comitato delle Proteste “non ha ritenuto ci fosse un dolo da parte del sig. [...] e pertanto, considerando anche il comportamento assolutamente sincero dello stesso, non ha preso in considerazione eventuali azioni disciplinari”. Per questi motivi la Giuria d’Appello accoglie l’appello di ITA 16106 relativamente alla penalizzazione della squalifica inflitta all’appellante per le prove n. 3 e 4 del 19 febbraio 2017 e annulla tale parte della decisione appellata. Dà mandato all’Autorità Organizzatrice di classificare l’appellante ITA 16106 sulla base del tempo corretto con i nuovi valori (GPH 621.2) per tutte le prove corse, e conseguentemente rediga le nuove classifiche delle singole prove e la classifica finale.

[Indice](#)

#### **FIV 2017/07**

[Regola 64.2 – Decisioni in tema di riparazione](#)

[Appendice A5 – Punteggi determinati dal Comitato di Regata Caso WS 80](#)

*Un’udienza per una protesta o per una richiesta di riparazione deve essere circoscritta allo specifico incidente, azione o omissione. Sebbene una barca possa essere classificata DNF se non arriva nel senso della definizione, non può essere classificata DNF per non*

*aver compiuto il percorso.*



### SOMMARIO DEI FATTI

Alla fine della seconda bolina ITA-31247 procedeva in prima posizione e, girata la boa al vento (1) procedeva direttamente verso l'arrivo (A) lungo il lato di poppa senza superare la boa di disimpegno (2). Veniva seguita da altre tre barche. Un restante gruppo di regatanti che inizialmente non avevano girato la boa di disimpegno (2), venivano avvertiti dal posaboe dell'obbligo di superare anche la boa di disimpegno (2), tornavano indietro e giravano la predetta boa per poi dirigersi a tagliare la linea d'arrivo (A). Terminata la regata, venivano pubblicate le classifiche. ITA-31247, pur avendo tagliato la linea di arrivo, veniva classificata DNF. Altre barche che avevano girato la boa di disimpegno dopo essere state richiamate venivano classificate secondo il rispettivo ordine di arrivo. ITA-31247 e altre tre barche classificate DNF presentavano rispettive richieste di riparazione

chiedendo il reinserimento in classifica. Il Comitato delle Proteste decideva di annullare la regata. ITA-31247 proponeva tempestivo appello.

### DECISIONE

ITA-31247, pur avendo tagliato la linea d'arrivo provenendo dalla direzione dell'ultima boa, è stata classificata DNF, cioè "non arrivata" laddove, invece doveva essere considerata arrivata. Infatti la definizione del RSS di "Arrivo" è la seguente: "Una barca arriva quando qualsiasi parte del suo scafo, equipaggio o attrezzatura in posizione normale, taglia la linea di arrivo dal lato del percorso. Tuttavia, essa non è arrivata se, dopo aver tagliato la linea di arrivo essa

- (a) esegue una penalità come da regola 44.2,
- (b) corregge un errore come da regola 28.2 compiuto sulla linea, o
- (c) prosegue nel compimento del percorso".

Ogni violazione dell'obbligo, previsto dalla reg.28 RRS, di compiere il percorso descritto nelle Istruzioni di Regata andava contestata all'appellante ed alle altre barche mediante la presentazione di una rituale protesta da parte del Comitato di Regata.

Pertanto, in accoglimento dell'appello, ITA 31247 andrà reintegrata in classifica al momento in cui ha tagliato la linea d'arrivo. Anche le altre barche che sono state classificate DNF, sebbene avessero tagliato la linea di arrivo, hanno

diritto alla riparazione con la reintegrazione in classifica al momento in cui hanno tagliato la linea d'arrivo. Per quanto riguarda le barche che risultano essere state classificate perché avevano hanno girato la boa di disimpegno su indicazione del posaboe, la Giuria di Appello ritiene che non si sia verificato l'aiuto esterno in quanto l'informazione non risulta richiesta e comunque è pervenuta da una fonte non interessata, quale il posaboe, e tanto in conformità di quanto previsto dalla reg. 41(d) RRS. Per effetto di quanto sopra l'appello merita l'accoglimento e la decisione del Comitato delle Proteste di annullare la prova va annullata, disponendosi che il Comitato delle Proteste rediga il nuovo ordine di arrivo della prova, inserendo secondo le rispettive posizioni finali tutte le barche che hanno tagliato l'arrivo e modificando, conseguentemente, la classifica finale. Per questi motivi la Giuria d'Appello accoglie l'appello di ITA 31247 ed annulla la decisione del Comitato delle Proteste di annullare la IV prova della regata. In accoglimento della richiesta di riparazione dispone che il Comitato delle Proteste rediga il nuovo ordine di arrivo della prova, inserendo secondo le rispettive posizioni finali tutte le barche che hanno tagliato l'arrivo e modificando, conseguentemente, la classifica finale.

[Indice](#)

## **FIV 2017/09**

### **Regola 65.2 – Comunicazione alle Parti**

#### **Normativa Appelli - Ri11**

*Una parte di un'udienza ha diritto in base alla RRS 65.2 di ricevere per iscritto la decisione del Comitato delle Proteste se la richiede in forma scritta non più tardi di sette giorni dopo essere stata informata della decisione. Se non lo fa ovvero lo fa in ritardo si mette in condizione di non poter rispettare i termini per la presentazione dell'appello; detti termini, in base al punto Ri11 della normativa FIV per gli appelli, non devono estendersi oltre 30 giorni dopo l'udienza, anche nel caso in cui il Comitato delle Proteste tardasse a fornire la documentazione richiesta.*

## **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-8281, classe Optimist, durante una prova della sua batteria, nel secondo lato di bolina, mentre stava agottando, una persona a bordo di un gommone le disse di rientrare a terra non appena avesse svuotato la barca. L'appellante e le altre barche a lei vicine rientrarono. Rientrata a terra ITA-8281 si accorse che la regata non era stata annullata, che una decina di barche erano regolarmente arrivate e che la persona sul gommone era l'allenatore di un altro circolo estraneo all'organizzazione. ITA-8281 presentava richiesta di riparazione che il Comitato delle Proteste dichiarava invalida in quanto la segnalazione di rientrare a terra era stata effettuata da una

persona che non faceva parte dell'organizzazione.

## DECISIONE

Nelle osservazioni all'appello il Comitato delle Proteste precisava che probabilmente la richiesta sarebbe stata da considerare valida, ma comunque non concedibile. La decisione fu presa il giorno 7 maggio 2017 e la richiesta della decisione scritta fu effettuata il giorno 3 giugno 2017. L'appellante ha riportato nel modulo di rubricazione di aver ricevuto copia della decisione il giorno 10 giugno 2017. Una barca ha diritto di ricevere per iscritto la decisione del Comitato delle Proteste se lo richiede in forma scritta non più tardi di 7 giorni dopo essere stata informata della decisione. Se non lo fa, ovvero lo fa in ritardo, si mette in condizione di non poter rispettare i termini per la presentazione dell'appello; detti termini, in base al punto Ri11 della Normativa FIV per gli appelli, non devono estendersi oltre 30 giorni dopo l'udienza, anche nel caso in cui il Comitato delle Proteste tardasse a fornire la documentazione richiesta. nel caso in esame l'appellante ha atteso 27 giorni dall'udienza per richiedere copia della decisione e ha inoltrato l'appello 48 giorni dopo l'udienza quindi ben oltre i termini sopra precisati. Per questo motivo la Giulia d'Appello dichiara inammissibile perché tardivo l'appello proposto dalla barca ITA-8281.

[Indice](#)

## FIV 2017/12

[Regola 64.3\(d\) – Decisioni su proteste concernenti le Regole di Classe](#)

[Appendice N – Giurie Internazionali](#)

[Regola della Classe Protagonist - C6.1](#)

*Per la pesatura di una barca della classe Protagonist dovrà essere usata una bilancia dotata di regolare certificato di taratura che dovrà indicare la tolleranza di errore da applicare. All'atto della pesatura delle barche verrà applicato solo la tolleranza che risulta da regolare certificato di taratura della bilancia.*

## SOMMARIO DEI FATTI

Alla fine della VI prova lo stazzatore, durante un controllo di stazza, accertava, con il dinamometro fornito dalla Classe (NBC DIN01) che il peso della barca ITA-14 risultava 1.5 Kg. in meno del peso minimo prescritto dalla Regola di Classe C.6.1 di 837 Kg. e presentava relativa protesta. Dopo la rituale udienza, il Comitato delle Proteste squalificava la barca da tutte le 6 prove precedenti. A seguito di tale squalifica, l'appellante dichiarava per iscritto la sua intenzione di ricorrere in appello e, come da reg. 64.3(d), le veniva concesso di partecipare alle prove successive senza apportare modifiche alla barca. La barca ITA-14 ha presentato tempestivo appello.

## DECISIONE

Il Comitato delle Proteste ha inviato

le proprie osservazioni. Al termine dell'ottava ed ultima prova, su richiesta del Comitato delle Proteste, il Comitato Tecnico, effettuava una verifica su altre imbarcazioni utilizzando in serie lo strumento della Classe utilizzato per ITA-14 (NBC-Din01) e lo strumento di sua dotazione (modello DES - Adis). Lo strumento dello stazzatore ha segnato sempre un peso maggiore di 2 Kg. dello strumento utilizzato per ITA-14 avvalorando quanto sostenuto in udienza da ITA-14. Dopo tali misurazioni non è stata riaperta l'udienza perché nella dichiarazione dello stazzatore al Comitato delle Proteste non veniva riportato quale dei due dinamometri doveva essere considerato più attendibile. Il Presidente del Comitato delle Proteste aggiunge inoltre nelle proprie osservazioni: "Alla luce dei fatti esposti si ha motivo da ritenere che la decisione assunta da questo Comitato delle Proteste potrebbe essere modificabile". La Giuria d'Appello è giunta alle seguenti conclusioni:

1. La bilancia con la quale è stata pesata ITA 14 e che ha determinato la successiva squalifica, non poteva essere utilizzata perché non certificata per pesate superiori a 750 Kg., quindi tale strumento è inidoneo per accertare il peso dell'imbarcazione.
2. Volendo anche considerare il raffronto delle pesate tra la bilancia della classe e la bilancia privata dello stazzatore

(certificata per pesate fino a 2000 Kg) risulta che nelle pesate di altre imbarcazioni la bilancia della Classe ha sempre indicato un peso inferiore di 2 Kg, rispetto a quello personale dello stazzatore.

L'appello merita di essere accolto in quanto il peso di ITA-14, risultato 835,7 Kg, e quindi 1.5

Kg. inferiore rispetto al peso minimo di 837 Kg prescritto dalla Regola di Classe C.6.1., è stato rilevato da una bilancia non certificata per pesate superiori a 750 Kg e che, in comparazione con la bilancia personale dello stazzatore (certificata fino a 2000 Kg, e con un errore dichiarato ai 1.000 Kg di 0,0.) è risultata indicare un peso inferiore di 2 Kg nella pesatura di altre imbarcazioni della stessa Classe Protagonist. Conseguentemente, la decisione impugnata deve essere annullata, con definitiva attribuzione all'appellante dei piazzamenti di arrivo conseguiti nelle singole prove. Per questi motivi in accoglimento all'appello, la Giuria d'Appello annulla la decisione impugnata e dispone che l'Autorità Organizzatrice consideri definitiva la classifica, confermando a ITA-14 le sue posizioni di arrivo in tutte le prove e dandone comunicazione a tutti gli iscritti.

[Indice](#)

## **FIV 2017/13**

[Regola 2 – Corretto navigare](#)

[Regola 64.1 – Penalità ed esoneri](#)

*Il Comitato delle Proteste può applicare una squalifica non scartabile DNE anche se la barca si è ritirata per la violazione commessa.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

ITA 617, dopo l'arrivo, veniva controllata dal Comitato Tecnico che la protestava perché le vele non erano stazzate. ITA 617 a terra presentava la dichiarazione di ritiro. Il Comitato delle Proteste, a seguito della protesta del Comitato Tecnico, la squalificava con squalifica non scartabile. ITA 617 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Alla luce della riscontrata grave violazione dei principi di sportività e correttezza, del tutto adeguata è stata da parte del Comitato delle Proteste l'applicazione della sanzione della squalifica non scartabile nonostante la dichiarazione di ritiro presentata dalla stessa imbarcazione. Pertanto la penalità del ritiro non copre la grave violazione della RRS 2 che è stata sanzionata con il DNE. L'appello di ITA 617 è infondato e viene respinto.

[Indice](#)

#### **FIV 2017/14**

[Regola 61 – Requisiti della protesta](#)

[Regolamento di Classe Meteor](#)

*Nella classe Meteor, il tempo limite per la presentazione di proteste per infrazioni alle regole di Classe riguardanti la non corrispondenza di*

*una barca ai dati del Certificato di Stazza o al Regolamento di Stazza scade un'ora prima della partenza della prima prova. Per le proteste che riguardano altre infrazioni a Regole di Classe il tempo limite è quello stabilito dalle Istruzioni di Regata.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

ITA-446 protestava ITA-605 asserendo che il proprietario non era iscritto alla classe come richiesto dalle Regole di Classe. Il Comitato delle Proteste dichiarava la protesta invalida perché tardiva applicando quanto previsto dal punto 7.2 delle regole di classe: “La protesta di un concorrente che riguardi la non corrispondenza della barca ai dati del Certificato di Stazza o al Regolamento di Stazza potrà essere presentata solo ed esclusivamente entro l'ora precedente la partenza della regata”. ITA-446 presentava regolare appello.

#### DECISIONE

Nella classe Meteor il tempo limite per la presentazione di proteste riguardanti la non corrispondenza di una barca ai dati del Certificato di Stazza o al Regolamento di Stazza scade un'ora prima della partenza della regata. Nel caso di manifestazione in più prove si farà riferimento alla prima prova in programma. Per le proteste che riguardano altre infrazioni a regole di classe il tempo limite è quello stabilito dalle Istruzioni di Regata come previsto dalla RRS 61.3. La

protesta oggetto dell'appello si riferiva ad un'altra violazione delle regole di classe e cioè all'obbligo del proprietario della barca di essere regolarmente iscritto alla classe per l'anno in corso. Per questa ragione la Giuria d'Appello accoglie l'appello e rinvia il caso al Comitato delle Proteste della regata affinché verifichi l'ammissibilità della protesta e, se del caso, accerti i fatti, tragga le relative conclusioni e assuma la conseguente decisione.

[Indice](#)

#### **FIV 2017/17**

**Definizione: Parte**

**Regola 69 – Comportamento  
sconveniente**

**Appendice M – Raccomandazioni  
per il Comitato delle Proteste**

*La persona che presenta un esposto di violazione alla RRS 69.1 va ritenuta quale fonte di un rapporto in base al quale il Comitato delle Proteste dovrà decidere se convocare o no un'udienza. Tale persona non può essere ritenuta "parte di un'udienza" perché non è ricompresa tra le definizioni di Parte.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ITA-53 presentava un esposto scritto in occasione di una protesta nel quale denunciava di aver ricevuto al termine della V prova una sequela di offese ed impropri profferite da un componente della barca ITA-255 con urla a tutta voce e fare minaccioso. Il Comitato delle

Proteste dichiarava che: "le urla e le aggressioni verbali con il loro carico di insulti originariamente sanguinosi e con i loro ossessivi riferimenti sessuali erano costume quotidiano dovunque e quindi anche nello sport velico" non dava corso all'azione prevista dalla reg. 69.2. ITA-53 presentava regolare appello.

#### **DECISIONE**

"Per parte di una udienza si intende:(d) una persona contro la quale sia stata formulata un'asserzione di infrazione della regola 69; una persona che presenti un'asserzione di infrazione della regola 69." Quindi, nella fase che precede la scelta del Comitato delle Proteste di convocare o no l'udienza, formulando o no un'asserzione di infrazione alla reg. 69.1(a), non vi sono parti e, conseguentemente, non può essere presentato appello avverso la decisione del Comitato delle Proteste di non convocare o no l'udienza. Sulla base delle "Definizioni" e dell'Appendice M5.3 "una persona che presenti un'asserzione di infrazione della regola 69" va identificata nella persona (nominata da World Sailing o dal Comitato delle Proteste) che presenta l'accusa ("a person to present the allegation", nel testo in inglese), e tutto ciò può avvenire solo nella fase successiva alla scelta del Comitato delle Proteste di dare corso all'udienza. Tale persona è "parte di un'udienza". L'appellante non è stato "parte" nella fase preliminare, quando il Comitato delle Proteste,



valutato l'esposto dell'appellante quale "rapporto pervenutogli da qualsiasi fonte", ha deciso di non convocare la specifica udienza, non dando corso all'azione disciplinata dalla reg. 69.2. Ben vero, in tale fase preliminare l'appellante va identificato unicamente quale fonte di un rapporto (reg. 69.2(b)) in base al quale il Comitato delle Proteste "dovrà decidere se convocare o no un'udienza". La persona che costituisce la fonte di un rapporto non può essere ritenuta "parte di un'udienza" perché non è ricompresa tra le definizioni di Parte. L'appellante, non essendo identificato, in tale fase, quale "parte", non poteva impugnare la preliminare decisione del Comitato delle Proteste di non convocare l'udienza e, conseguentemente, l'appello deve essere dichiarato inammissibile. L'art. 3 del Regolamento di Giustizia della Federazione Italiana Vela stabilisce: "I Tesserati, che abbiano conoscenza di fatti illeciti o di frodi sportive, compiuti o tentati da parte di Affiliati o Tesserati, hanno l'obbligo di segnalazione al Procuratore Federale." L'appellante, in quanto regatante e quindi tesserato, era ed è pienamente legittimato alla segnalazione al Procuratore Federale. Per questi motivi la Giuria d'Appello dichiara inammissibile l'appello.

[Indice](#)

**2018/01**

**Appendice R – Procedure per**

**Appelli: R2.1(a)**  
**Normativa Appelli Ri14**

*Un appello deve essere inviato non più tardi di quindici giorni dal ricevimento di copia scritta della decisione che si intende appellare. Un appello inviato oltre i termini è dichiarato inammissibile.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

Al termine delle regate del giorno, ITA-288 presentò protesta e contestuale richiesta di riparazione in merito a una collisione con ITA-470 avvenuta durante la seconda bolina della seconda prova di giornata. Il Comitato delle Proteste, discussa la protesta, squalificò ITA-288. La decisione fu annunciata alle ore 17:24 del giorno 11/2/18; l'appellante richiese subito copia scritta della decisione; questa gli fu fornita tramite e-mail in data 11/2/18. L'appello è stato inoltrato il giorno 11/3 ossia 28 (ventotto) giorni dopo aver ricevuto la decisione scritta.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello rileva che non è stata rispettata la RRS R2.1(a) che prescrive che, per fare un appello, l'appellante deve inviare l'appello "non più tardi di 15 giorni dal ricevimento della decisione scritta del comitato delle proteste". Si richiama anche il punto Ri14 della vigente Normativa FIV per gli Appelli il quale avverte che "un appello inviato oltre i termini è dichiarato inammissibile". Per questi

motivi la Giuria d'Appello dichiara inammissibile perché tardivo l'appello proposto. La decisione di primo grado è confermata.

[Indice](#)

## **2018/06**

[Regola 10 – Su mure diverse](#)

[Regola 61 – Requisiti della protesta](#)

[Regola 63.5 – Validità della protesta](#)

*La Regola 61.1(a), non costituisce un vuoto formalismo ma anzi la necessaria tutela sostanziale del diritto del protestato sia di operare l'autopenalizzazione ove riconosca di aver infranto una regola, sia quella, comunque, di focalizzare la dinamica del fatto nella sua immediatezza e di individuare eventuali testimoni laddove non ritenga di aver infranto una regola e intenda, quindi, resistere alla protesta.*

## **SOMMARIO DEI FATTI**

Subito dopo la partenza unica di tutte le diverse classi ammesse a partecipare una collisione tra l'imbarcazione Meteor ITA-746, che procedeva mure a dritta, e l'imbarcazione Surprise ITA-1, che navigava mure a sinistra. Gli occupanti dell'imbarcazione ITA-746, prontamente, gridavano "protesto" verso l'altra imbarcazione. ITA-1, tuttavia, proseguiva nella regata senza effettuare alcuna manovra di auto-penalizzazione e, pertanto, alla

conclusione della sua regata, ITA-746 dichiarava al Comitato di regata la propria intenzione di protestare e in effetti, entro il termine prescritto, presentava protesta contro ITA-1 per l'incidente verificatosi in acqua. Nel modulo di protesta ITA-746 dichiarava di aver gridato protesta ma nulla indicava a proposito dell'esposizione della bandiera rossa pur espressamente prevista dalle istruzioni di regata della manifestazione. ITA-1 veniva squalificata per infrazione alla reg.10. ITA-1 ha proposto tempestivo appello unicamente sul profilo della non ammissibilità della stessa protesta in quanto ITA-746, imbarcazione Meteor superiore ai 6 metri, subito dopo il fatto non aveva esposto la bandiera rossa pur prescritta dalle regole e dalle stesse IdR della manifestazione.

## **DECISIONE**

La Giuria d'Appello, esaminati gli atti, rileva che nel caso di specie il Comitato per le Proteste ha compiuto un accertamento dei fatti inadeguato in primo luogo ai fini della verifica dell'ammissibilità della protesta in dipendenza della mancata o meno esposizione della bandiera rossa da parte dell'imbarcazione protestante. Già da tempo in precedenti decisioni (8/2016 e 21/2005) la Giuria d'Appello, nel sottolineare che il CdP, ai sensi della regola 63.5, ha il dovere di accertare e decidere, innanzi tutto e prima di procedere alla discussione del merito della protesta, se tutti i requisiti della

protesta sono stati rispettati e quindi la protesta è da ritenersi valida. Accoglie l'appello proposto da ITA-1 e per l'effetto rimette al Giudice del primo grado, in diversa composizione da indicarsi dal Capo Sezione della zona in cui si è svolta la manifestazione, il quale dovrà in contraddittorio delle parti della originaria protesta, preliminarmente effettuare un più completo ed adeguato accertamento dei fatti ai fini della verifica della validità della protesta in applicazione del punto 17.1 delle IDR e 61.1(a)(4) RRS in applicazione dei criteri indicati nel caso WS 141; secondariamente, qualora dovesse essere riscontrata la validità della protesta e quindi discussa anche nel merito, lo stesso CdP dovrà dare corso anche ad un più completo accertamento dei fatti precedenti e successivi all'incidente al fine di verificare l'eventuale violazione non solo della RRS 10 ma anche delle altre applicabili in simili eventi e cioè la 14 e la 2.

[Indice](#)

**2018/09**

[Regola 28 – Compimento del percorso](#)  
[Regola 62 – Riparazione](#)  
[Regola 63 – Udienze](#)  
[Regola 64 - Decisioni](#)  
[Normative federali](#)

*Una barca ha corresponsabilità nel peggioramento del suo punteggio per una penalità subita a causa della sua violazione di una regola; pertanto essa non ha diritto a riparazione anche se è stata indotta*

*all'infrazione da un errato suggerimento di un UdR. Le parti di un'udienza hanno il diritto di essere presenti durante l'audizione di tutte le deposizioni e possono rivolgere domande a ogni persona che fornisce prove. Un provvedimento adottato per concedere riparazione deve essere il più equo possibile.*

#### SOMMARIO DEI FATTI

L'appellante riferisce che, durante il lato di poppa, ITA-8480 lasciava a dritta la linea che sarebbe poi stata "linea di arrivo" e dunque anche la boa identificata nelle IdR come "boa di arrivo". Sempre secondo l'appellante tale comportamento costituiva una violazione delle Istruzioni di regata le quali al punto 11 prescrivevano: Mentre compiono il lato di poppa 2-(3s/3d) i concorrenti dovranno lasciare a sinistra la boa di arrivo. In questo caso la boa di arrivo è "boa" come da definizione nel RRS e la linea di arrivo deve essere considerata "ostacolo continuo". Riferisce inoltre l'appellante che, in esito alla suddetta protesta del CdP, ITA-8480 non fu squalificata e conservò il piazzamento di arrivo, cioè il primo posto. Ciò avvenne a seguito di una "riparazione di ufficio" così motivata: "...voleva ritornare per compiere il percorso nel modo corretto ma mentre stava ritornando indietro, qualcuno (non si sa chi) dalla barca arrivi gli avrebbe urlato <vai, vai>." L'appellante presentò allora una richiesta di riparazione basata sull'asserito errore del CdP il

quale, non squalificando ITA-8480, aveva causato alla richiedente il danno di non rientrare fra i selezionati per partecipare ai Campionati Italiani. Nei giorni seguenti fu condotta, più che una vera e propria udienza, un'istruttoria durante la quale, a quanto emerge dalle carte, il solo Presidente del Comitato si recava a interrogare i diversi protagonisti della vicenda e cioè: la richiedente, il timoniere di 8480 e alcuni testimoni. Tutti (richiedente compresa) furono sentiti uno alla volta con la sola muta presenza del proprio allenatore. Al termine di questo giro, il Comitato accertò che ITA-8480 "è stato fermato da un UdR nella modifica di rotta per percorrere circa 20 metri (linea di arrivo)" e, senza citare alcuna regola, decise di peggiorare la posizione di ITA-8480 di 4 punti nella prima prova. La decisione fu emessa il 10 luglio 2018. Avverso tale decisione ITA-8645 ha presentato appello nei termini. L'appellante conclude: "Ritengo che una decisione di un comitato delle Proteste non possa, per ammettere di aver commesso un'ingenuità grave tramite un suo componente, concedere una riparazione "ufficio" di fatto per sanzionarsi senza tenere conto che questa "soluzione" non solo non riconosce alcun concorso di colpa al timoniere ITA 8480 ma penalizza me ed il resto della flotta. Ma di fatto in maniera più pesante in quanto mi sarei qualificata al posto di ITA 8480 al campionato italiano. In via definitiva pertanto chiede a

questa Giuria di Appello di annullare la decisione presa dal Presidente del Comitato di concedere quattro punti di penalità ad ITA 8480 e successivamente di squalificarlo per infrazione della regola 28.1 per mancato compimento del percorso corretto." Tuttavia ciò è avvenuto con una procedura irrituale inficiata da diversi motivi di invalidità. Più precisamente: non è stato rispettato il disposto della RRS 63.3(a) e cioè il diritto delle parti ad essere presenti durante l'audizione di tutte le deposizioni; non è stato rispettato il disposto della RRS 63.6 e cioè il diritto delle parti presenti di rivolgere domande ad ogni persona che fornisce prove; non è stato rispettato il disposto della medesima RRS 63.6 che stabilisce che sia il Comitato delle Proteste, e non soltanto il Presidente, a ricevere deposizioni e prove. A ciò si aggiunga che il provvedimento adottato non pare avere i requisiti di equità richiesti dalla RRS 64.2, non rimediando efficacemente al danno ingiustamente subito dall'appellante.

#### DECISIONE

La Giuria d'Appello, in accoglimento dell'appello di ITA-8645, annulla la decisione impugnata e dispone che sia tenuta regolare udienza per la richiesta di riparazione di ITA-8645. Vista la riconosciuta urgenza della decisione, il CdP dovrà fissare, convocare, tenere udienza e assumere le conseguenti decisioni nel più breve tempo possibile.

## [Indice](#)

### **FIV 2018/10**

[Regola 61 –Requisiti della protesta](#)

[Regola 63 - Udienze](#)

[Regola 64.1 – Penalità ed esoneri](#)

[Regola 71 – Decisioni](#)

[dell’Autorità Nazionale](#)

*Una barca che è una parte di una udienza di protesta e che ha violato una regola e non è esonerata, deve essere squalificata, a meno che non sia applicabile qualche altra penalizzazione. La Giuria d’Appello può modificare la decisione del CdP.*

### **SOMMARIO DEI FATTI**

Nel corso della VI ed ultima prova del campionato, il giorno 9 settembre 2018, avveniva un incidente fra le barche ITA-9 e ITA-128, per il quale ITA-9 presentava protesta. ITA-128 veniva penalizzata del 20%. ITA-128 presentava regolare appello lamentando la irregolarità dell’udienza.

### **DECISIONE**

La Giuria di Appello, esaminati gli atti, rileva che, pur non avendo il CdP riempito il consigliato verbale guida, devono ritenersi soddisfatti tutti i requisiti dell’ammissibilità della protesta. La penalizzazione applicata del 20% non risultava indicata né nel bando, né nelle istruzioni di regata e, conseguentemente la Giuria d’Appello rigetta l’appello di ITA 128 e corregge la decisione impugnata nella parte: “viene decisa la penalità del 20%” con “viene

decisa la penalità della squalifica di ITA-128”, e dispone che da parte dell’Autorità Organizzatrice Club Nautico Senigallia ASD siano apportate le conseguenti modifiche alla classifica della prova e alla classifica finale.

*Indice*

### **FIV 2018/12**

[Appendice R - Procedure per appelli](#)

*Un appellante, mediante l’accettazione della decisione del Comitato delle Proteste, può ritirare un appello prima che sia deciso dalla Giuria d’Appello.*

### **SOMMARIO DEI FATTI**

La barca ONE’S SOLOLEI veniva squalificata nella seconda prova del Campionato d’Inverno 2018-2019. Presentava regolare appello. In data 14 gennaio 2019 dichiarava di accettare la decisione di primo grado e ritirava l’appello.

### **DECISIONE**

La Giuria d’Appello dichiara non luogo a procedere sull’appello e ne dispone l’archiviazione.

[Indice](#)

### **FIV 2018/14**

[Regola 1.1 – Aiutare chi è in pericolo](#)

[Regola 42.3 – Propulsione, eccezioni](#)

[Regola 62.1 – Riparazione](#)

[Appendice M – M3.2 –Assunzione](#)

## delle prove

*Una barca o un concorrente deve dare tutto l'aiuto possibile ad ogni persona o vascello in pericolo; qualsiasi mezzo di propulsione può essere utilizzato per aiutare una persona o un altro vascello in difficoltà; una richiesta di riparazione, deve essere fondata sul reclamo o sulla possibilità che il punteggio di una barca o la sua posizione in una prova o in una serie è stato o può essere, senza alcuna sua colpa, significativamente peggiorato da prestare aiuto (tranne che a se stessa o al suo equipaggio) in attuazione alla RRS 1.1; L'assunzione delle prove durante un'udienza dovrebbe essere documentata, particolarmente in fatto di tempi, distanze, velocità; la FIV prevede l'utilizzo di un apposito "verbale guida" scaricabile dalla pagina degli Ufficiali di Regata del sito FIV.*

## SOMMARIO DEI FATTI

La richiesta di riparazione presentata da ITA-1535 era incentrata sulla circostanza che per effettuare il soccorso ad altra imbarcazione, ITA-1556, che dopo la boa n.1 di percorso aveva disalberato scarrocciando conseguentemente verso il largo, aveva dovuto accendere il motore per effettuare il

traino della stessa, terminato il quale, per l'intervento di altra imbarcazione, aveva ritenuto di doversi ritirare senza proseguire la regata avendo dovuto utilizzare nel traino la non consentita propulsione a motore.

## DECISIONE

La penalizzazione del proprio punteggio nella prova, cioè il ritiro, è dipeso non solo dal soccorso prestato ma anche da una propria errata scelta dettata dalla chiara ignoranza delle RSS 42.3 (g), la quale tra le eccezioni all'obbligo di avere in regata una propulsione esclusivamente a vela, contempla alla lettera g) proprio l'ipotesi di aver dovuto utilizzare la propulsione a motore per soccorrere altra imbarcazione, con conseguente impossibilità di accordare la richiesta riparazione in ragione della RRS 62.1(c) correttamente applicata del CdP nel denegare la richiesta riparazione.

Ancorché la questione non fosse di rilievo rispetto alla decisione dell'appello proposto, ma essendo risultata comunque evidente l'omessa compilazione del verbale guida per la discussione delle proteste da parte del CdP, la Giuria d'Appello ritiene opportuno richiamare l'attenzione dello stesso Comitato sul fatto che tale adempimento è contemplato dalla

nostra normativa nazionale di riferimento, che mette a disposizione dei propri UdR nel sito online della Federazione il relativo modulo di verbale guida per la trattazione delle udienze. Inoltre la verbalizzazione delle deposizioni è anche prevista dal Regolamento nell'appendice "M". Raccomandazioni per i Comitati delle Proteste" al punto M3.2, oltre che attenendo comunque tali adempimenti anche all'assolvimento del pieno e corretto contraddittorio che il CdP è chiamato ad assicurare nella trattazione dell'udienza anche attraverso una adeguata verbalizzazione che consenta alle parti, anche in vista della presentazione dell'appello, e poi alla Giuria d'appello in caso di effettiva proposizione del gravame, di verificare il corretto e non incongruo accertamento dei fatti posta alla base delle decisioni prese essendo tale eventuale vizio motivo di rimessione al primo giudicante ai sensi della RRS 71.2. L'appello di ITA 617 è infondato e viene pertanto respinto.

[Indice](#)

**FIV2018/15**

[Regola 14 – Evitare contatti](#)

*L'accertamento dei fatti è compito del CdP e in sede di appello non possono essere presi in considerazione nuovi elementi di prova. La barca con diritto di rotta non è tenuta a prevedere che l'altra barca infrangerà una regola di rotta e non occorre che agisca per evitare il contatto fino a quando non è chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta.*

#### **SOMMARIO DEI FATTI**

ARIELE presentava regolare protesta contro ITA-15301 (MARO) per un'infrazione alle regole di rotta e anche MARO' presentava regolare protesta nei confronti di ARIELE per lo stesso incidente. ITA 15301 veniva squalificata per violazione delle reg. 10 ed ITA 14033 veniva squalificata per violazione della reg. 14. ARIELE ha presentato appello sostenendo che il CdP, nell'accertamento dei fatti avrebbe errato nel porre temporalmente la manovra posta in essere contemporaneamente dalle due imbarcazioni. L'appellante ritiene comunque che, anche nel caso per la Giuria d'Appello "non fosse possibile" ricollocare il momento in cui ARIELE ha manovrato per evitare la collisione, anche la distanza di 1,5 lunghezze dal punto di probabile collisione sarebbe stata sufficiente ad ARIELE per evitare la collisione se MARO' non avesse tardivamente tentato di virare.

**DECISIONE**

La barca con diritto di rotta nell'incrociare una barca deve manovrare per evitare il contatto quando è chiaro che l'altra barca non si stia tenendo discosta e sin dal momento in cui cambia rotta, e cioè inizia a manovrare per tenersi discosta, è anche tenuta a dare a tale barca lo spazio per tenersi discosta. Tuttavia, nell'approssimarsi all'incontro, la barca con diritto di rotta non è tenuta a prevedere che l'altra barca infrangerà una regola di rotta. (Caso WS 27). Quanto all'addebito fatto ad ARIELE di aver poggiato tardivamente, ritiene la Giuria d'Appello che non risulta alcun motivo per rilevarla colpevole della violazione della RRS 14. Una modifica di rotta per evitare un contatto, se è fatta con ritardo rischia di cadere nella violazione dell'obbligo di evitare il contatto stabilito dalla reg.14, mentre se la modifica è fatta con precedente anticipo può determinare la squalifica per violazione della RRS 16 (Cambiare rotta). L' esistenza di queste due regole non deve indurre la barca mure a sinistra a ritardare l'attuazione del suo obbligo di tenersi discosta e non deve prestarsi ad espedienti difensivi in caso di protesta per violazione della RRS 10. ARIELE, con diritto di rotta, aveva chiamato più volte acqua e non era tenuta a prevedere sin dalla prima chiamata di acqua che l'altra barca avrebbe infranto la regola 10. Pertanto, ARIELE ha agito per evitare il contatto quando è stato chiaro che MARO' non si stava

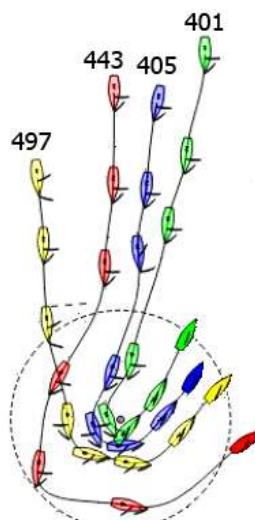
tenendo discosta (non vedendo reazioni di ITA 15301), e tanto in conformità alla RRS 14.1(a). La Giuria d'Appello accoglie l'appello proposto da ITA-14033, e annulla la decisione del Comitato delle Proteste nella parte in cui squalifica ITA-14033 per la violazione della RRS 14.

[Indice](#)

### 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

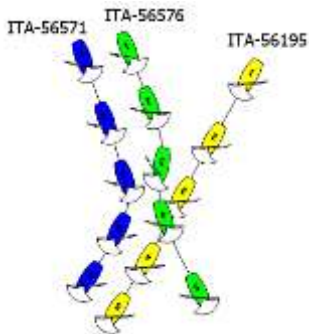
ITA 405, libera dalla poppa quando ITA 497 è entrata nella zona, non ha dato spazio alla boa a ITA 497 violando così la seguente parte della RRS 18.2(b). ITA 401, libera dalla poppa quando ITA 497 è entrata nella zona, le ha dato spazio alla boa così come richiesto da RRS 18.2(b). La Giuria d'Appello 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 poggia, 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

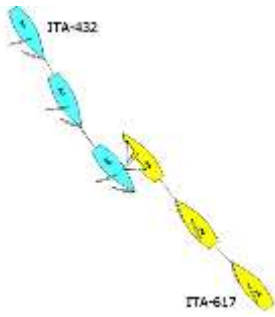
La Giuria d'Appello, esaminati gli atti, rileva che l'appellante nel modulo di protesta aveva indicato che la bandiera rossa era stata esposta dopo due minuti e in sede preliminare di discussione della protesta, il CdP, alla presenza delle parti, aveva verificato la necessaria sussistenza dei requisiti 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

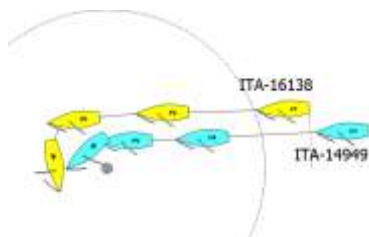
più presto sia ragionevolmente possibile. Giustamente il CdP non ha esteso il tempo. non essendovi alcuna buona ragione per farlo a distanza di 24 ore dalla premiazione. La Giuria d'Appello respinge l'appello proposto dalla barca ITA 13790 - FANATIC contro la decisione presa dal Comitato per le Proteste 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**

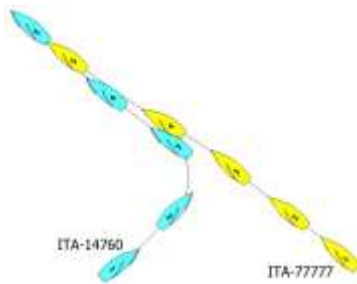
La regola 70.1(a) RRS prevede infatti che una parte di un'udienza possa appellare una decisione di un comitato delle proteste o le sue procedure, ma non i fatti accertati, a meno che questi non presentino vizi logici (vedi Caso WS 104). Inoltre come più volte richiamato dalla Giuria D'Appello (vedi ad 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](#)

