

APPELLO 2/2015
“Regate di Primavera 2014 Classe Meteor”
La Spezia (SP) – dal 15.03.2014 al 06.04.2014
Protesta di Stazza di ITA 53 v/s ITA 668

Regole: 64.3(b)

“Se il Comitato delle Proteste è in dubbio sul significato d’una regola di classe, deve sottoporre i suoi quesiti, assieme ai fatti attinenti, ad un’ autorità responsabile in tema d’interpretazione della regola. Nel prendere la sua decisione il comitato è vincolato dal parere di detta autorità.”

La Giuria d’Appello riunita nelle persone di Eugenio Torre (Presidente), Marco Alberti, Riccardo Antoni, Fabio Donadono e Sergio Pepe (Componenti Effettivi), Anna Maria Bonomo (Supplente) e Lorena Gucciardi (Uditore), ha emesso la seguente

DECISIONE

sull’appello presentato da barca ITA 53 – PIRIPIPETTA – Classe Meteor, avverso la decisione presa dal Comitato per le Proteste del “Regate di Primavera 2014 Classe Meteor”, organizzato dal “Comitato dei Circoli Velici del Golfo della Spezia”, sulla protesta di stazza contro ITA 668 – PEKORANERA – Classe Meteor presentata in data 15/03/2014.

Tre ore prima della partenza prevista per la prima prova del 15/03/2014, l’armatore di barca PIRIPIPETTA presentava una articolata protesta di stazza contro barca PEKORANERA, ritenuta non conforme al Regolamento di Stazza della Classe Meteor a seguito di lavori su di essa effettuati nel lontano 2008 (di cui PIRIPIPETTA sarebbe venuto a conoscenza sia direttamente che per sentito dire), che ne avrebbero modificato pesi e misure fondamentali e tali da influenzarne in maniera consistente le caratteristiche prestazionali. Il Comitato di Regata disponeva, in via preventiva, che PEKORANERA partecipasse all’evento “sub iudice” nell’attesa di trovare e nominare uno stazzatore per la verifica delle irregolarità denunciate da PIRIPIPETTA. Il giorno successivo, il CdR, trovato uno stazzatore, dispone un accertamento tecnico su PEKORANERA, passando nel contempo la protesta al Comitato per le Proteste testé insediatosi. Il Presidente del CdP pubblica, quindi, un comunicato per la convocazione dell’udienza per le ore 18,30 del 21/03/2014. Durante questa udienza, il protestante eccepisce la carenza giurisdizionale del CdR per aver disposto, in via preliminare, una verifica di stazza, ed ottiene dal CdP l’annullamento della stessa. Il CdP decide, inoltre, di dare un incarico ad un altro stazzatore per eseguire una verifica tecnica tesa ad accertare se PEKORANERA sia difforme dalle caratteristiche di stazza della classe, secondo i quesiti posti dal protestante. A questo proposito si interrompe l’udienza, rinviandola a dopo la ricezione delle risultanze della verifica tecnica. La ricerca dello stazzatore si protrae per lungo tempo, fino a quando, dopo due rinunce, il 03/11/2014 un terzo stazzatore abilitato alla stazze di barche della Classe Meteor, accetta finalmente l’incarico e propone una prima data utile per il 15/11/2014, che però non può essere utilizzata stante l’indisponibilità di alcune delle parti coinvolte, per la concomitanza di prove di una regata della classe Meteor. Si decide quindi di rinviare il controllo alla data del 18/01/2015 presso il cantiere dove nel frattempo la nuova proprietaria di PEKORANERA ha messo in secca lo scafo. I controlli e le misurazioni sullo scafo relativamente alle irregolarità richiamate nella protesta di stazza, assieme alle valutazioni tecniche e ai dati ottenuti nelle misurazioni, consentono allo stazzatore incaricato di consegnare il proprio parere al CdP entro il 01/02/2015. Il CdP stabilisce, quindi, di riconvocare le parti per il 13/02/2015 alle ore 18,00 per la ripresa dell’udienza. Alla data prevista, il CdP si riunisce in maniera autonoma 30 minuti prima dell’ora prevista di udienza, per esaminare il parere dello stazzatore e predisporre la decisione che viene poi letta alle parti, in udienza. Sulle basi delle risultanze del parere, PEKORANERA viene dichiarata conforme al Regolamento di Stazza della Classe Meteor. Il protestante, non contento della decisione e soprattutto della mancanza di un qualsiasi contraddittorio finale fra le parti e con lo stazzatore, procede in termini, il giorno successivo, alla

presentazione di una richiesta di riapertura. Il CdP convoca per il 27/02/2015 una nuova udienza per valutare se le motivazioni addotte siano conformi ai criteri di ammissibilità prescritti dalla regola 66, non rileva che vi siano nuove prove concrete ma solo ripetizione degli stessi motivi della protesta originaria, oltre ad eccezioni sulla competenza degli stazzatori, e pertanto decide di non concedere la riapertura. Il protestante decide quindi di presentare appello nei termini.

In tutta la procedura esperita dal CdP non si ravvisano vizi sostanziali.

Come dichiarato dall'appellato, PEKORANERA è stata oggetto di tutta una serie di operazioni di restauro sia dal precedente proprietario che, in ultimo, dallo stesso per preservarla dagli effetti dell'osmosi che colpisce le barche in vetroresina. Il Regolamento di Stazza Meteor contiene una appendice chiamata "Deroghe" tale da definire tutta una serie di norme che raccordano le misure delle barche più vecchie con quelle attualmente costruite, sempre nel rispetto dei piani del progettista, per far rientrare per "assimilazione" nella classe monotipo tali barche di vecchia costruzione. Proprio per controllare l'esito delle operazioni di restauro eseguite, la barca fu sottoposta a una rimisurazione da parte di uno stazzatore certificato per la classe Meteor, che rilevò una eccessiva resinatura posta fra i due anelli di sollevamento sopra la chiglia, la controllò con un metal detector per verificare la presenza di eventuali pesi occulti, esegui un carotaggio e ne calcolò il peso volumetrico che risultò inferiore ai 20 kg. Redasse quindi un certificato di misurazione riportante tale anomalia e lo inviò alla classe per l'emissione del certificato di stazza. La classe emise poi il certificato di stazza, senza eccepire alcunché.

L'appellante a seguito di informazioni ricevute sulle modalità del restauro di PEKORANERA, presentò protesta di stazza prima della partenza della prima prova, specificando una serie di anomalie e richiedendo di sottoporre la barca a controllo di conformità. Il CdR giustamente comunicò a PEKORANERA che la sua partecipazione alla manifestazione avveniva "sub iudice" in attesa di verifica da parte dello stazzatore. Viene effettuato un primo controllo di stazza ordinato dal CdR, subito, il giorno dopo, del quale non si trovano gli esiti fra le carte pervenute, ma che viene annullato dal CdP non appena il caso viene a questi sottoposto per l'udienza. Una volta trovato uno stazzatore disponibile, viene da questi redatto un parere tecnico sul quale il CdP prende la sua decisione. Poiché nel regolamento di regata non è contemplato l'istituto del sequestro, nel lungo periodo trascorso per la ricerca di uno stazzatore disponibile, la barca protestata cambia proprietario e lo scafo viene messo in secca presso un cantiere in attesa di lavori.

La lamentela dell'appellante di non aver potuto sottoporre domande allo stazzatore prima della lettura della decisione, apre un confronto sul valore del parere dello stazzatore per una protesta di stazza. Ebbene la Regola 64.3(b) stabilisce che "Se il comitato delle proteste è in dubbio sul significato d'una regola di classe, deve sottoporre i suoi quesiti, assieme ai fatti attinenti, ad un'autorità responsabile in tema d'interpretazione della regola. Nel prendere la sua decisione il comitato è vincolato dal parere di detta autorità.". Tale autorità potrà essere uno "stazzatore" o un "ispettore di equipaggiamenti" o un "responsabile della classe". In caso di dubbio sul significato di una regola di stazza e su fatti di stazza accertati il CdP deve sottoporre i problemi rilevati o sollevati a seguito di una protesta di stazza a detta autorità e prendere la sua decisione basandola sul parere vincolante della stessa.

Nel caso in esame, lo stazzatore incaricato per le verifiche è uno stazzatore FIV abilitato per la Classe Meteor, coadiuvato da un collega sempre abilitato per detta Classe, che ha condotto tutte le verifiche sui punti richiamati dal protestante nel rispetto del Regolamento di Stazza della Classe Meteor e dei regolamenti di stazza e misurazione sia FIV che ISAF, in virtù del rapporto fiduciario della propria qualifica federale. Egli è tenuto a verbalizzare e sottoscrivere quanto personalmente rilevato in modo tale che il suo verbale abbia carattere probatorio in ogni circostanza. Essendo dovere di ogni stazzatore collaborare attivamente con gli organi federali in materia di stazze, a tal fine, come specificato nel Regolamento alle Stazze FIV, questi "è tenuto ad approfondire la conoscenza dei Regolamenti FIV, ISAF e degli altri organismi internazionali, nonché dei regolamenti di stazza delle Classi riconosciute dalla FIV stessa", in modo da operare, in ogni caso, con la massima competenza e professionalità. "Dovrà pertanto respingere qualunque eventuale richiesta o sollecitazione, da qualunque parte essa provenga, che non sia perfettamente in linea con

quanto previsto dai documenti sopra citati o, semplicemente, con la specifica etica professionale”. Non è il concorrente o il proprietario della barca a dover insegnare allo stazzatore il proprio mestiere, anzi esso dovrà fornire la massima collaborazione ed assistenza durante lo svolgimento delle misurazioni. Ma se non si riterrà soddisfatto dell'operato di uno stazzatore, dovrà darne comunicazione scritta alla FIV, segnalando i precisi motivi del ricorso. Non è altresì sbagliato che lo stazzatore abbia utilizzato un Regolamento di Stazza della Classe Meteor non più in vigore, in quanto la Classe ha pubblicato sul suo sito web solo in data 02/04/2014 il Regolamento di Stazza come approvato dall'assemblea di classe il 17/05/2013, dopo aver ricevuto l'approvazione FIV in data 12/02/2014, come previsto al punto 2.1 dello stesso. E' tuttavia fuorviante affermare, come fa l'appellante, che detto regolamento sia entrato in vigore dalla data di approvazione assembleare, così come scritto nello stesso in ogni pagina, essendo necessario il placet federale che la classe ha richiesto con un ritardo di sei mesi dalla data dell'assemblea. E' quindi indubbio che per la manifestazione in oggetto il Regolamento di Stazza in vigore sia quello approvato nel 2010.

L'appellante, presente alle operazioni assieme alla controparte e al presidente del CdP, ha avuto spazio di contraddittorio e modo di seguire tutte le operazioni dello stazzatore, anche esercitando ripetuti tentativi di condizionarne il lavoro, per i quali è stato richiamato e diffidato dal presidente del CdP. Una volta ricevuto il parere dello stazzatore, il CdP non potrà quindi far altro che accettare quanto da questi verificato e dovrà basare la sua decisione sulle risultanze della verifica. Nel caso in oggetto, non essendo state rilevate dallo stazzatore difformità su PEKORANERA, la stessa è da ritenere conforme alle regole di classe. Il voler riproporre nell'atto di appello gli stessi argomenti tecnici denunciati nella protesta di stazza va contro l'accertamento dei fatti compiuto in primo grado con il parere vincolante dello stazzatore sugli stessi punti e pertanto non è appellabile.

PQM

la Giuria d'Appello respinge l'appello proposto dalla barca ITA 53 - PIRIPIPETTA contro la decisione presa dal Comitato per le Proteste delle “Regate di Primavera Classe Meteor 2014” alla Spezia.

Così deciso in Genova il 25 luglio 2015

Il Presidente della Giuria d'Appello
Eugenio Torre