



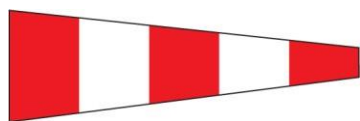
REGRAS DE REGATA À VELA

2021-2024

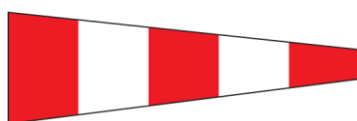
SINAIS DE REGATA

O significado dos sinais visuais e sonoros é indicado abaixo. Uma seta apontando para cima ou para baixo (↑↓) significa que o sinal visual é exposto ou recolhido. Um ponto (•) significa um sinal sonoro; cinco traços curtos (— — — — —) significam sinais sonoros repetidos; um traço comprido (—) significa um sinal sonoro longo. Quando um sinal visual é exposto sobre uma bandeira de classe, bandeira de frota, bandeira do evento ou bandeira da área de regata, este aplica-se apenas a essa classe, frota, evento ou área de regata.

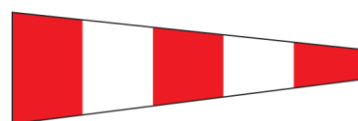
Sinais de Diferimento



SR As regatas não iniciadas são *diferidas*. O sinal de advertência será dado 1 minuto após este sinal ser recolhido, a menos que nessa altura a regata seja novamente *diferida* ou *anulada*.



SR sobre H As regatas não iniciadas são *diferidas*. Novos sinais serão expostos em terra.



SR sobre A As regatas não iniciadas são *diferidas*. Hoje, não se realizarão mais regatas.

SR sobre um numeral de 1 a 9

Diferimento de 1 a 9 horas da



hora de largada programada.

Numeral 1 ↑•• ↓•



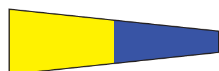
Numeral 2 ↑•• ↓•



Numeral 3 ↑•• ↓•



Numeral 4 ↑•• ↓•



Numeral 5 ↑•• ↓•



Numeral 6 ↑•• ↓•



Numeral 7 ↑•• ↓•

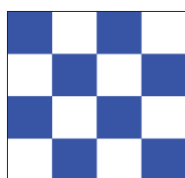


Numeral 8 ↑•• ↓•



Numeral 9 ↑•• ↓•

Sinais de Anulação

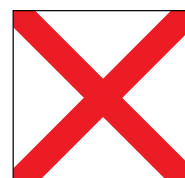


N Todas as regatas iniciadas são *anuladas*. Voltar à zona de largada. O sinal de advertência será dado 1 minuto após este sinal ser recolhido, a menos que nessa altura a regata seja *anulada de*



anulada.

Segurança

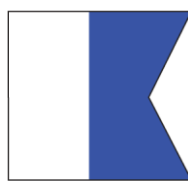


↑ —
em terra.

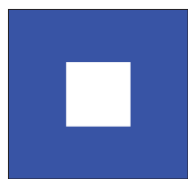
N sobre H Todas as regatas são *anuladas*. Novos sinais serão expostos

N sobre A Todas as regatas são *anuladas*. Não haverá mais regatas hoje.

V Monitorizar o canal de comunicação para instruções de segurança (ver regra 37).

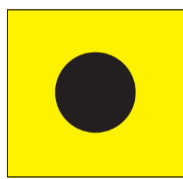


Sinais de Preparação



↑● ↓—

P Sinal de Preparação.



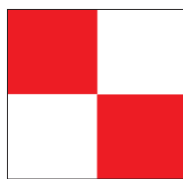
↑● ↓—

I A regra 30.1 está em vigor.



↑● ↓—

Z A regra 30.2 está em vigor.



↑● ↓—

U A regra 30.3 está em vigor.



↑● ↓—

Bandeira **Negra**.
A regra 30.4 está em vigor.

Sinais de Chamada



↑●

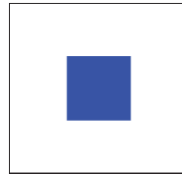
X Chamada individual.



↑●● ↓●

Primeira Substituta Chamada geral.
O sinal de advertência será dado 1 minuto após este sinal ser recolhido.

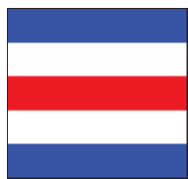
Percurso Encurtado



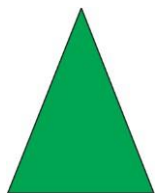
↑●●

S O percurso foi encurtado. A regra 32.2 está em vigor.

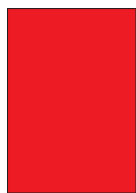
Alteração da Próxima Perna



C A posição da próxima *baliza* foi alterada.



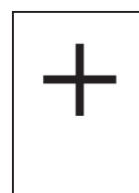
Para estibordo.



Para bombordo.



Para diminuir o comprimento da perna.



Para aumentar o comprimento da perna.

Outros Sinais



↑●

L Em terra: Foi afixado um aviso aos concorrentes.
Na água: Aproxime-se ao alcance da voz ou siga esta embarcação.



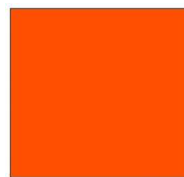
— — — —

M O objeto onde está exposto este sinal substitui uma baliza desaparecida.



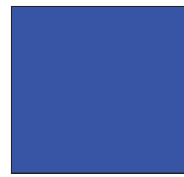
↑●

Y Usar um dispositivo de flutuação pessoal.
(ver regra 40).



(sem som)

Bandeira **Laranja**.
O mastro asteando esta bandeira é uma das extremidades da linha de largada.



(sem som)

Bandeira **Azul**.
O mastro asteando esta bandeira é uma das extremidades da linha de chegada.

Como entidade reguladora do desporto da vela, a World Sailing promove e apoia a proteção da natureza, em todas as provas de vela e atividades relacionadas, em todo o mundo.

Contactos da World Sailing:

World Sailing
20 Eastbourne Terrace
Paddington
London W2 6LG
United Kingdom

Telephone + 44 (0)20 3940 4888

General Email office@sailing.org

Racing Rules Email rules@sailing.org

Website sailing.org

Publicado pela World Sailing (UK) Limited, London, UK
© World Sailing Limited
Junho 2020

© Edição Portuguesa, Federação Portuguesa de Vela, Lisboa, Portugal, janeiro de 2021
<http://www.fpvela.pt>

fpvela@fpvela.pt

Tradução: Pedro Rodrigues

Revisão: Armando Goulartt

Aprovada pelo Conselho de Arbitragem da Federação Portuguesa de Vela

ÍNDICE

Sinais de Regata

Contra capa

Documentos Relativos a Regras na Internet

Introdução

Definições

Princípios Básicos

Parte 1 Regras Fundamentais

Parte 2 Quando os Barcos se Encontram

Parte 3 Condução da Regata

Parte 4 Outras Obrigações Quando em Regata

Parte 5 Protestos, Pedidos de Reparação, Audiências, Conduta Imprópria e Apelações

Parte 6 Inscrição e Qualificação

Parte 7 Organização de Regatas

Apêndice A Pontuação

Apêndice B Regras de Regata para Regatas de Frota de Windsurfing

Apêndice C Regras de Match Racing

Apêndice D Regras de Regata para Regatas por Equipas

Apêndice E Regras de Regata para Regatas de Barcos Rádio-Controlados

Apêndice F Regras de Regata para Kiteboard

Apêndice G Identificação nas Velas

Apêndice H Pesagem de Vestuário e Equipamento

Apêndice J Anúncio e Instruções de Regata

Anúncio referente ao Guia para Anúncio de Regata

Anúncio referente ao Guia para Instruções de Regata

Apêndice M Recomendações para Comissões de Protesto

Apêndice N Júris Internacionais

Apêndice P Procedimentos Especiais para a Regra 42

Apêndice R Procedimentos para Apelações e Pedidos

Apêndice S Instruções de Regata Padrão

Apêndice T Arbitragem

DOCUMENTOS RELATIVOS A REGRAS NA INTERNET

A World Sailing criou um endereço único na internet, onde os leitores encontrarão as ligações para todos os documentos disponíveis no sítio da internet da World Sailing mencionados neste livro. Estes documentos encontram-se listados abaixo. Ligações para outros documentos também estarão disponíveis neste endereço.

O endereço é: **sailing.org/racingrules/documents**

<i>Documento</i>	<i>Mencionado na</i>
Linhas Orientadoras para Penalizações Discricionárias	Introdução
Alterações feitas a estas regras após 1 de janeiro de 2021	Introdução
Regulamentos da World Sailing	Introdução
<i>O Livro de Casos</i>	Introdução
<i>Os livros de "Calls" para várias disciplinas</i>	Introdução
Regulamentos da World Sailing com o Estatuto de regra	Definição de Regra (b)
Interpretações da Regra 42, Propulsão	Regra 42
<i>Regulamentos Especiais da World Sailing para Regatas Offshore</i>	Regra 49.2
Apêndice TS, Esquemas de Separação de Tráfego	Rule 56.2
Formulários de Pedido de Audiência e Decisão de Audiência	Parte 5 Preâmbulo
Regras para outros formatos de competição de Windsurf	Apêndice B Preâmbulo
Anúncio de Regata Padrão para Regatas de Match Racing	Apêndice C Preâmbulo
Instruções de Regata Padrão para Regatas de Match Racing	Apêndice C Preâmbulo
Regras de Match Racing para concorrentes invisuais	Apêndice C Preâmbulo
Regras teste para Regatas de Barcos Rádio-Controlados arbitradas	Apêndice E Preâmbulo
Regras para outros formatos de competição de Kiteboard	Apêndice F Preâmbulo
Tabela atualizada de letras de nacionalidade	Apêndice G
Guia para Anúncio de Regata	Apêndice K Anúncio
Guia para Instruções de Regata	Apêndice L Anúncio
Guia para conflitos de interesse	Apêndice M2.3
Guia para conduta imprópria	Apêndice M5.8
<i>Manual de Juízes da World Sailing</i>	Apêndice T Preâmbulo

INTRODUÇÃO

As *Regras de Regata à Vela* incluem duas secções principais. A primeira, Partes 1 a 7, contêm as *regras* aplicáveis a todos os concorrentes. A segunda, os apêndices, estabelece pormenores das *regras*, que se destinam a tipos específicos de regatas, e regras aplicáveis somente a um número reduzido de concorrentes ou oficiais.

Terminologia

Um termo utilizado no sentido expresso das Definições está impresso em itálico ou nos preâmbulos, em itálico carregado (por exemplo *em regata* ou ***em regata***).

Cada um dos termos desta tabela é usado nas *Regras de Regata à Vela* com o seguinte significado:

<i>Termo</i>	<i>Significado</i>
Barco	Um barco e a sua tripulação a bordo.
Concorrente	Uma pessoa que participe ou tenha a intenção de participar no evento.
Autoridade Nacional	Uma Autoridade Nacional que seja membro da World Sailing.
Comissão de Regata	A comissão de regata nomeada pela <i>regra</i> 89.2(c) e qualquer outra pessoa ou comissão que desempenhe uma função de comissão de regata.
Regra de Regata	Uma <i>regra</i> nas <i>Regras de Regata à Vela</i> .
Comissão Técnica	A comissão técnica nomeada pela regra 89.2(c) e qualquer outra pessoa ou comissão que desempenhe uma função de comissão técnica.
Embarcação	Qualquer barco ou navio.

Outras palavras e termos são empregues no sentido habitualmente entendido aquando da sua utilização em linguagem náutica ou geral.

Gritos Uma Língua que não o Inglês poderá ser usada para um grito requerido pelas *regras*, desde que seja razoavelmente adequada para ser entendida por todos os barcos afetados. No entanto, um grito em Inglês é sempre aceitável.

Notação A notação '[DP]' numa regra significa que a penalização por uma infração à regra pode ser à discrição da comissão de protestos e ser menor que a desclassificação. As linhas orientadoras para penalizações discricionárias estão disponíveis no sítio da internet da World Sailing.

Revisões As regras de regata são revistas e publicadas de quatro em quatro anos pela World Sailing, a autoridade internacional para o desporto da vela. Esta edição entra em vigor a 1 de janeiro de 2021, exceto para uma prova que se tenha iniciado em 2020, em que a data poderá ser adiada pelo Anúncio de Regata ou pelas Instruções de Regata. As marcas laterais indicam alterações importantes nas Partes 1 a 7 e nas Definições (e nos apêndices na versão portuguesa), relativamente à edição de 2017-2020. Não estão previstas alterações antes de 2025, mas quaisquer alterações consideradas urgentes antes dessa data, serão divulgadas pelas autoridades nacionais e publicadas no sítio da internet da World Sailing.

Apêndices Quando se aplicam as regras de um apêndice, estas têm precedência sobre quaisquer regras das Partes 1 a 7 e das Definições quando exista conflito entre elas. Cada apêndice é identificado por uma letra. A referência a uma regra de um apêndice é feita pela respetiva letra e número da regra (por exemplo “regra A1”). As letras I, O e Q não são utilizadas neste livro para designar qualquer apêndice.

Regulamentos da World Sailing Os Regulamentos são referidos na definição de Regra e na regra 6, mas não estão incluídos neste livro, uma vez que poderão ser alterados a qualquer momento. As versões mais recentes dos Regulamentos estão publicadas no website da World Sailing. Novas versões serão anunciadas através das autoridades nacionais.

Interpretações A World Sailing publica as seguintes interpretações impositivas das regras de regata:

- *O Livro de Casos – Interpretações das Regras de Regata;*
- *Os Livros de “Calls”, para várias disciplinas;*
- *Interpretações da Regra 42, Propulsão, e*
- *Interpretações dos Regulamentos, para os Regulamentos que são regras.*

Estas publicações estão disponíveis no website da World Sailing. Outras publicações das regras de regata não são impositivas, exceto se tal for aprovado pela World Sailing de acordo com o Regulamento 28.4.

DEFINIÇÕES

Um termo utilizado com o significado abaixo descrito está impresso em *itálico* ou nos *preâmbulos*, em *itálico carregado*. O Significado de outros termos encontra-se na Introdução no parágrafo da Terminologia.

Alcançar Um barco está a *alcançar* uma *baliza*, quando está em posição de passar a *barlavento* dessa *baliza* e deixá-la pelo seu lado requerido sem mudar de *amura*.

Amurado, a Estibordo ou a Bombordo Um barco está *amurado, a estibordo* ou *a bombordo*, conforme o seu lado de *barlavento*.

Anulação Uma regata *anulada* por uma comissão de regata ou comissão de protestos é inválida, mas pode ser novamente disputada.

Baliza Um objeto, que as instruções de regata exijam que um barco passe por um lado requerido, uma embarcação da comissão de regata, rodeada de água navegável, que delimite a extremidade da linha de largada ou de chegada e um objeto intencionalmente anexado a esse objeto ou embarcação. No entanto, a amarra não faz parte da *baliza*.

Barlavento Ver *Sotavento* e *Barlavento*.

Chegar Um barco *chega* quando, depois de *largar*, qualquer parte do seu casco cruza a linha de chegada vindo do lado do percurso. Todavia, ele não *chegou* se, após cruzar a linha de chegada, ele:

- (a) efetuar uma penalização ao abrigo da regra 44;
- (b) corrigir um erro para *efetuar o percurso* cometido na linha;
- (c) continuar a *efetuar o percurso*.

Conflito de Interesse Uma pessoa tem *conflito de interesse* se:

- (a) pode ganhar ou perder em consequência de uma decisão para a qual contribua;
- (b) pode razoavelmente aparentar ter um interesse pessoal ou financeiro que possa afetar a sua capacidade de ser imparcial;
- (c) tem um estreito interesse pessoal na decisão.

Diferir Uma regata *diferida* é adiada antes da sua largada programada, podendo ser iniciada ou *anulada* mais tarde.

Efetuar o Percurso Um barco *efetua o percurso* desde que um fio representando o seu trajeto, a partir do momento em que inicia a aproximação à linha de largada do seu lado de pré-largada para *largar*, até que chegue, quando esticado;

- (a) passe cada *baliza* do percurso da regata pelo lado requerido e pela ordem correta;
- (b) toque cada *baliza* definida nas instruções de regata como uma *baliza* de rondagem;
- (c) passe entre as *balizas* de uma porta na direção do percurso vindo da *baliza* anterior.

Em Regata Um barco está *em regata* desde o seu sinal de preparação até que *chegue* e fique livre da linha de chegada e das *balizas*, ou se retire, ou até que a comissão de regata assinale uma chamada geral, um *diferimento* ou uma *anulação*.

Espaço Espaço que um barco necessita nas condições existentes, incluindo o espaço para cumprir com as suas obrigações segundo as regras da Parte 2 e a regra 31, enquanto manobra prontamente de uma forma marinheira.

Espaço na Baliza Espaço para um barco deixar uma *baliza* pelo seu lado requerido. Além disso:

- (a) espaço para velejar para a *baliza* quando o seu *rumo correto* é passar próximo dela;
- (b) espaço para rondar ou passar a *baliza* conforme o necessário para efetuar o *percurso* sem tocar na *baliza*.

Contudo, o *espaço na baliza* para um barco não inclui *espaço* para virar por davante, a não ser que esteja *sobreladeado* pelo interior e a *barlavento* do barco que lhe é requerido dar *espaço na baliza* e que fique a *alcançar a baliza* após virar por davante.

Largar Um barco *larga* quando o seu casco, estando completamente do lado da pré largada da linha de largada, no momento ou após o seu sinal de largada e, tendo cumprido com a regra 30.1, se aplicável, qualquer parte do seu casco, cruza a linha de largada do lado de pré largada para o lado do percurso.

Livre pela Popa e Livre pela Proa; Sobreladeado Um barco está *livre pela popa* de outro quando o seu casco e equipamento, em posição normal, estão à ré de uma linha projetada pelo través do ponto mais à ré do casco e respetivo equipamento, em posição normal, do outro barco também em posição normal. O outro barco está *livre pela proa*. Os barcos estão *sobreladeados* quando nenhum deles está *livre pela popa*. Contudo, os barcos também estão *sobreladeados* quando um barco entre os dois sobreladeia ambos. Estas condições são sempre aplicáveis a barcos na mesma amura. Aplicam-se a barcos com *amuras* opostas, apenas quando a regra 18 se aplicar entre eles ou quando ambos os barcos estejam a navegar a mais de noventa graus do vento verdadeiro.

Manter-se Afastado Um barco mantém-se afastado de um barco com direito a rumo:

- (a) se o barco com direito a rumo puder navegar no seu rumo sem necessidade de ter de efetuar qualquer ação para o evitar e,
- (b) quando os barcos estão *sobreladeados*, se o barco com direito a rumo puder alterar o seu rumo em ambas as direções sem que haja um contacto imediato.

Obstáculo Um objeto pelo qual um barco não possa passar sem uma substancial alteração de rumo, se estivesse navegando diretamente na sua direção e se encontrasse à distância de um comprimento do seu casco. São também obstáculos um objeto que apenas possa ser passado com segurança por um lado ou ainda um objeto, área ou linha assim designados pelas instruções de regata. Contudo, um barco *em regata* não é um *obstáculo* para outros barcos, a não ser que lhes seja exigido manterem-se afastados dele ou, evitá-lo, se a regra 22 se aplicar. Uma embarcação com seguimento, incluindo um barco *em regata*, nunca é um *obstáculo* contínuo.

Parte Uma parte de uma audiência é:

- (a) numa audiência de um protesto: um protestante, e um protestado;
- (b) numa audiência de uma reparação: um barco solicitando a reparação ou para o qual seja solicitada uma reparação; um barco ao qual lhe tenha sido aberta uma audiência a fim de considerar reparação ao abrigo da regra 60.3(b); uma comissão de regata atuando ao abrigo da regra 62.2(b); uma comissão técnica atuando segundo a regra 60.4(b);
- (c) numa audiência de uma reparação segundo a regra 62.1(a): a entidade que alegadamente possa ter cometido uma ação imprópria ou omissão;
- (d) uma pessoa contra a qual é feita uma acusação de uma alegada infração da regra 69.1(a); uma pessoa que apresenta a alegação segundo a regra 69.2(e)(1);
- (e) uma *pessoa de apoio* sujeita a uma audiência segundo a regra 60.3(d) ou 69; qualquer barco que essa pessoa apoia; uma pessoa nomeada para apresentar a alegação ao abrigo da regra 60.3(d).

Contudo, a comissão de protestos nunca é uma *parte*.

Pessoa de apoio Qualquer pessoa que:

- (a) providencie, ou possa providenciar, apoio físico ou aconselhamento a um concorrente, incluindo qualquer treinador, preparador, gestor, membro da equipa, médico, paramédico ou qualquer outra pessoa com quem trabalhe, tratando ou assistindo o concorrente na (ou para) uma competição; ou

- (b) seja, progenitor ou tutor de um concorrente.

Protesto É uma alegação de que um barco infringiu uma regra, apresentada ao abrigo da regra 61.2 por um barco, uma comissão de regatas, uma comissão técnica ou uma comissão de protestos.

Regra

- (a) As *regras* deste livro, incluindo as Definições, Sinais de Regata, Introdução, preâmbulos e as *regras* de apêndices relevantes, mas não os títulos;
- (b) Os Regulamentos da World Sailing que tenham sido designados pela World Sailing com o estatuto de *regra* e estão publicados no website da World Sailing;
- (c) as prescrições da autoridade nacional, exceto quando alteradas pelo anúncio de regata ou instruções de regata, de acordo com as prescrições da autoridade nacional, se as houver, de acordo com a regra 88.2;
- (d) as *regras de classe* (para um barco *em regata* sujeito a um sistema de abono ou de “handicap”, as *regras* desses sistemas são as “*regras de classe*”);
- (e) o anúncio de regata;
- (f) as instruções de regata; e
- (g) quaisquer outros documentos que regem a prova.

Rumo Correto O rumo que um barco optaria a fim de *efetuar o percurso e chegar* o mais rapidamente possível, na ausência de outros barcos referidos na *regra* que utilizar este termo. Um barco não tem *rumo correto* antes do seu sinal de largada.

Sobreladeado Ver *Livre pela Popa e Livre pela Proa; Sobreladeado*.

Sotavento e Barlavento O lado de *sotavento* de um barco é o lado contrário ao vento ou, quando aprofado ao vento, o lado que anteriormente o era. Contudo, quando velejando na contra-amura ou à popa arrasada, o seu lado de *sotavento* é o lado em que a sua vela grande se encontra. O lado oposto é o seu lado de *barlavento*. Quando dois barcos estão na mesma amura *sobreladeados*, o que está no lado de *sotavento* do outro é o barco de *sotavento*. O outro é o barco de *barlavento*.

Zona A área ao redor de uma *baliza* até uma distância de três comprimentos do casco do barco mais próximo dela. Um barco está na *zona* quando qualquer parte do seu casco está nessa *área*.

PRINCÍPIOS BÁSICOS

DESPORTIVISMO E AS REGRAS

Os concorrentes do desporto da vela são regidos por um conjunto de *regras* que se espera que cumpram e façam cumprir. Um princípio fundamental de desportivismo é o de que quando um barco infringe uma *regra* e não é exonerado, este prontamente atue ou se penalize de forma apropriada, o que pode implicar que se retire.

RESPONSABILIDADE AMBIENTAL

Os participantes são encorajados a minimizar qualquer impacto ambiental adverso que resulte da prática do desporto da vela.

PARTE 1

REGRAS FUNDAMENTAIS

1 SEGURANÇA

1.1 Assistência aos que estão em perigo

Um barco, um concorrente ou uma *pessoa de apoio* deverá prestar toda a assistência possível a qualquer pessoa ou embarcação em perigo.

1.2 Equipamento Salva Vidas e Dispositivos de Flutuação Pessoal

Um barco deverá ter a bordo equipamento salva-vidas adequado paratodas as pessoas embarcadas, incluindo uma unidade pronta para uso imediato, a não ser que as *regras* da sua classe estabeleçam qualquer outra determinação. Cada concorrente é individualmente responsável pelo uso de um dispositivo de flutuação pessoal adequado às circunstâncias.

2 CONDUTA LEAL

Um barco e o seu proprietário deverão competir cumprindo os princípios reconhecidos de desportivismo e de conduta correta. Um barco somente poderá ser penalizado ao abrigo desta *regra* se ficar claramente provado que estes princípios foram infringidos. A penalização será uma desqualificação que não é excluível.

3 DECISÃO DE COMPETIR

A responsabilidade da decisão de um barco participar numa regata ou de continuar *em regata* é unicamente sua.

4 ACEITAÇÃO DAS REGRAS

4.1 (a) Ao participar ou ao ter a intenção de participar num evento conduzido ao abrigo das *regras*, cada concorrente e proprietário do barco concordam em aceitar essas mesmas *regras*;

(b) Uma *pessoa de apoio* ao providenciar apoio, ou um progenitor ou tutor ao permitirem um menor de participar num evento, concordam em aceitar as *regras*;

4.2 Cada concorrente e proprietário de barco concordam, em nome das suas *pessoas de apoio*, que estas *pessoas de apoio* serão regidas por estas *regras*;

4.3 A *aceitação* das *regras* inclui a concordância:

- (a) em ser regido pelas *regras*;
- (b) em aceitar as penalizações impostas e outra ação tomada ao abrigo das *regras*, sujeitas a apelação e aos procedimentos de revisão nelas previstos, como decisão final de qualquer matéria que surja ao abrigo das *regras*;
- (c) em respeito a qualquer uma dessas decisões, a não recorrer a qualquer tribunal ou outro meio legal que não esteja previsto nas *regras*;
- (d) que cada concorrente e proprietário de barco assegura que as *pessoas de apoio* têm conhecimento das *regras*;

4.4 A pessoa responsável de cada barco deverá assegurar que todos os concorrentes que façam parte da tripulação e o proprietário do barco têm conhecimento das suas responsabilidades ao abrigo desta regra;

4.5 Esta regra pode ser alterada por uma prescrição da autoridade nacional onde ocorre o evento.

5 REGRAS APLICÁVEIS ÀS AUTORIDADES ORGANIZADORAS E AOS OFICIAIS

A autoridade organizadora, comissão de regata, comissão técnica, comissão de protestos e outros oficiais da regata reger-se-ão pelas *regras* na condução e julgamento do evento.

6 REGULAMENTOS DA WORLD SAILING

6.1 Cada concorrente, proprietário de barco e as *pessoas de apoio* deverão cumprir com os Regulamentos da World Sailing que tenham sido designados pela World Sailing com o estatuto de *regra*. À data de 30 de junho de 2020, estes regulamentos da World Sailing são:

- Advertising Code.
- Anti-Doping Code.
- Betting and Anti-Corruption Code.
- Disciplinary Code.
- Eligibility Code.
- Sailor Categorization Code.

6.2 A regra 63.1 não se aplica exceto se *protestos* forem permitidos no regulamento que se alega ter sido infringido.

PARTE 2

QUANDO OS BARCOS SE ENCONTRAM

*As regras da Parte 2 aplicam-se entre barcos que estejam a velejar na área de regata ou próximo desta e pretendam competir na **regata**, estão **em regata**, ou tenham estado **em regata**. No entanto, um barco que não esteja **em regata** não deverá ser penalizado por infração a uma destas regras, exceto à regra 14 quando do incidente tenham resultado lesões ou danos graves ou, à regra 23.1.*

Quando um barco velejando sob estas regras encontra uma embarcação que o não está, deverá cumprir com as Regras Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar (RIEAM) ou com as regras governamentais de direito a rumo. Se o anúncio de regata assim o determinar, as regras da Parte 2 serão substituídas pelas regras de direito a rumo das RIEAM ou pelas regras governamentais de direito a rumo.

SECÇÃO A

DIREITO A RUMO

*Um barco tem direito a rumo sobre outro barco quando a este lhe é requerido **manter-se afastado** dele. Contudo, algumas regras das Secções B, C e D limitam as ações de um barco com direito a rumo.*

10 COM AMURAS OPOSTAS

*Quando barcos estão com **amuras** opostas, um barco **amurado** a **bombordo** deverá **manter-se afastado** de um barco **amurado** a **estibordo**.*

11 COM A MESMA AMURA, SOBRELADEADO

*Quando barcos estão com a mesma **amura** e **sobreladeados**, um barco de **barlavento** deverá **manter-se afastado** de um barco de **sotavento**.*

12 COM A MESMA AMURA, NÃO SOBRELADEADOS

*Quando barcos estão com a mesma **amura** e não **sobreladeados**, um **barco livre pela popa** deverá **manter-se afastado** de um **barco livre pela proa**.*

13 ENQUANTO VIRA POR DAVANTE

Após um barco passar a proa ao vento, ele deverá *manter-se afastado* de outros barcos até que esteja num rumo de bolina cerrada. Durante esse período as regras 10, 11 e 12 não se aplicam. Se dois barcos estiverem sujeitos a esta *regra* em simultâneo, o que se encontrar a bombordo ou pela popa do outro deverá *manter-se afastado*.

SECÇÃO B

LIMITAÇÕES GERAIS

14 EVITAR CONTACTOS

Um barco deverá evitar o contacto com outro barco se razoavelmente possível. Contudo, um barco com direito a rumo ou um barco, velejando no *espaço* ou no *espaço na baliza* ao qual tem direito, não necessita atuar para evitar o contacto até que seja evidente que o outro barco não se está a *manter afastado* ou a dar *espaço* ou *espaço na baliza*.

15 ADQUIRIR DIREITO A RUMO

Quando um barco adquire direito a rumo, deverá inicialmente dar ao outro barco *espaço* para este se *manter afastado*, a não ser que tenha adquirido o direito a rumo por ação do outro barco.

16 ALTERAR O RUMO

16.1 Quando um barco com direito a rumo altera o rumo, deverá dar ao outro barco *espaço* para se *manter afastado*;

16.2 Além disso, quando à bolina para ganhar barlavento, um barco *amurado* a *bombordo* se está a *manter afastado* velejando para passar a sotavento de um barco *amurado* a *estibordo*, o barco *amurado* a *estibordo* não deverá arribar se, como resultado, o barco *amurado* a *bombordo* tiver de alterar de imediato o rumo para continuar a *manter-se afastado*.

17 NA MESMA AMURA; RUMO CORRECTO

Se um barco, *livre pela popa* ficar *sobreladeado* a menos de dois dos seus comprimentos de casco a *sotavento* de um barco na mesma *amura*, não deverá velejar acima do seu *rumo correto* enquanto os barcos se mantiverem com a mesma *amura* e *sobreladeados* e dentro

dessa distância, a não ser que ao fazê-lo, fique imediatamente a velejar à ré do outro barco. Esta *regra* não se aplica se o sobreladeamento se iniciar enquanto o barco de *barlavento* estiver obrigado a *manter-se afastado* pela regra 13.

SECÇÃO C

NAS BALIZAS E OBSTÁCULOS

*As regras da Secção C não se aplicam numa **baliza** de largada rodeada de água navegável, incluindo a sua amarra, a partir do momento em que os barcos se estão aproximando delas para **largar** e até que as tenham passado.*

18 ESPAÇO NA BALIZA

18.1 Quando a Regra 18 se aplica

A regra 18 aplica-se entre barcos quando lhes é requerido deixar uma *baliza* pelo mesmo lado e, pelo menos um deles, esteja na *zona*. Contudo, não se aplica:

- (a) entre barcos com *amuras* opostas à bolina para ganhar barlavento;
- (b) entre barcos com *amuras* opostas quando o *rumo correto* na *baliza* para um deles, mas não para ambos, é virar por davante,
- (c) entre um barco que se esteja a aproximar de uma *baliza* e um que a tenha passado; ou
- (d) quando a *baliza* é um *obstáculo* contínuo, aplica-se a regra 19 nesse caso.

A regra 18 deixa de se aplicar entre barcos quando o *espaço na baliza* foi dado. |

18.2 Dando Espaço na Baliza

- (a) Quando os barcos estão *sobreladeados* o barco exterior deverá dar *espaço na baliza* ao barco interior, exceto se a regra 18.2(b) se aplicar;
- (b) Se os barcos estão *sobreladeados* quando o primeiro deles chega à *zona*, o barco exterior deverá, a partir desse momento, dar *espaço na baliza* ao barco interior. Se um barco está *livre pela*

proa, quando este chega à *zona*, o barco *livre pela popa* deverá, a partir desse momento, dar-lhe *espaço na baliza*;

- (c) Quando um barco é obrigado a dar *espaço na baliza* pela regra 18.2(b):
 - (1) ele deverá continuar a fazê-lo mesmo que, mais tarde, o *sobreladeamento* seja interrompido ou, um novo *sobreladeamento* se inicie;
 - (2) se ele ficar *sobreladeado* pelo interior do barco com direito a *espaço na baliza*, ele deverá também dar *espaço* a esse barco para velejar o seu *rumo correto* enquanto eles se mantiverem *sobreladeados*;
- (d) As Regras 18.2 (b) e (c) deixam de se aplicar se o barco com direito a *espaço na baliza* passar a *proa* ao vento ou sair da *zona*;
- (e) Se houver uma dúvida razoável de que um barco tenha estabelecido ou interrompido um *sobreladeamento* a tempo, presumir-se-á que o não tenha feito;
- (f) Se um barco estabeleceu um *sobreladeamento* interior vindo de *livre pela popa* ou por virar por davante a *barlavento* do outro barco e, desde o momento em que o *sobreladeamento* se iniciou, o barco exterior esteve impossibilitado de dar *espaço na baliza*, ele não é obrigado a fazê-lo.

18.3 Passando a Proa ao Vento na Zona

Se um barco, dentro da *zona* de uma *baliza* que deve ser deixada por bombordo, passar a *proa* ao vento de *amurado* a *bombordo* para *estibordo* e ficar assim a *alçar a baliza*, não obrigará um barco que estava *amurado* a *estibordo* desde que entrou na *zona*, a navegar acima do seu rumo de bolina cerrada para evitar contacto e dará *espaço na baliza* se este vier a estabelecer um *sobreladeamento* pelo seu interior. Quando esta *regra* se aplica entre barcos, a regra 18.2 não se aplica entre eles.

18.4 Virar em Roda

Quando um barco interior, *sobreladeado*, com direito a rumo, tiver de virar em roda numa *baliza* para velejar o seu *rumo correto*, até virar em roda, não deverá velejar mais afastado da *baliza* do que o necessário para velejar naquele percurso. A regra 18.4 não se aplica numa *baliza* de uma porta.

19 Espaço para Passar um Obstáculo

19.1 Quando a Regra 19 se aplica

A regra 19 aplica-se entre dois barcos num obstáculo, exceto:

- (a) quando o *obstáculo* é uma *baliza* que é requerido aos barcos deixarem-na pelo mesmo lado;
- (b) ou quando a regra 18 se aplica entre os barcos e o *obstáculo* é outro barco *sobreladeado* com cada um dos barcos;

Contudo, num *obstáculo* contínuo, aplica-se sempre a regra 19, e a regra 18 não se aplica.

19.2 Dar Espaço num Obstáculo

- (a) Um barco com direito a rumo pode escolher passar um *obstáculo* por qualquer dos seus lados;
- (b) Quando os barcos estão *sobreladeados*, o barco exterior dará ao barco interior *espaço* entre ele e o *obstáculo*, exceto se este esteve impossibilitado de o fazer desde o momento em que o *sobreladeamento* se iniciou;
- (c) Enquanto os barcos estão a passar um *obstáculo* contínuo, se um barco que estava *livre pela popa* e obrigado a *manter-se afastado* ficar *sobreladeado* entre o outro barco e o *obstáculo* e, quando o *sobreladeamento* se inicia, não haja *espaço* para ele passar entre eles:
 - (1) ele não terá direito a *espaço* pela regra 19.2(b) e
 - (2) enquanto os barcos permanecerem *sobreladeados*, ele deverá *manter-se afastado* e as regras 10 e 11 não se aplicam.

20 ESPAÇO PARA VIRAR POR DAVANTE NUM OBSTÁCULO

20.1 Gritar

Um barco pode gritar por *espaço* para virar por davante e evitar outro barco na mesma amura. Contudo, ele só gritará se:

- (a) estiver a aproximar-se de um *obstáculo* e em breve, precisar de alterar o seu rumo de forma substancial para de forma segura o evitar e
- (b) estiver a velejar num rumo de bolina cerrada ou acima.

Adicionalmente, não gritará se o *obstáculo* for uma *baliza* e o barco que a está a *alcançar* tiver de alterar rumo em resultado do grito.

20.2 Responder

- (a) Após um barco gritar, este deverá dar ao barco gritado tempo para responder;
- (b) O barco gritado deverá responder, mesmo que o grito infrinja a regra 20.1;
- (c) O barco gritado deverá responder virando por davante logo que possível, ou respondendo imediatamente “vira tu”, dando assim ao barco que gritou *espaço* para virar por davante e evitá-lo;
- (d) Quando o barco gritado responder, o barco que gritou deverá virar por davante, assim que possível;
- (e) A partir do momento em que um barco grita e até que tenha virado e evitado o barco gritado, a regra 18.2 não se aplica entre eles.

20.3 Passar o Grito a um Barco Adicional

Quando um barco a quem lhe tenha sido pedido *espaço* para virar por davante e este pretende responder virando, ele poderá gritar a outro barco com a mesma amura por *espaço* para virar por davante e evitá-lo. Poderá gritar, mesmo que o seu grito não cumpra com as condições da regra 20.1. A regra 20.2 aplica-se entre ele e o barco a quem ele está a gritar.

20.4 Requisitos Adicionais para Gritos

- (a) Quando as condições são de tal forma que o grito poderá não ser ouvido, o barco deverá também fazer um sinal que claramente indique a sua necessidade para *espaço* para virar por davante ou qual a sua resposta;
- (b) O anúncio de regata poderá especificar uma comunicação alternativa para o barco indicar a sua necessidade para *espaço* para virar por davante ou a respetiva resposta e requerer que os barcos a usem.

SECÇÃO D

OUTRAS REGRAS

Quando as regras 21 ou 22 se aplicam entre dois barcos, as regras da Secção A não se aplicam.

21 ERROS À LARGADA; CUMPRINDO PENALIZAÇÕES; AQUARTELANDO A VELA

- 21.1** Um barco que após o seu sinal de largada, esteja a velejar no sentido do lado de pré-largada da linha de largada ou de um dos seus prolongamentos, para *largar* ou para cumprir com a regra 30.1, deverá *manter-se afastado* de um barco que o não esteja a fazer, até que o seu casco se encontre completamente do lado da pré-largada;
- 21.2** Um barco cumprindo uma penalização deverá *manter-se afastado* daquele que o não esteja a fazer;
- 21.3** Um barco com seguimento à ré ou lateralmente para *barlavento*, relativamente à água, por aquartelamento da vela, deverá *manter-se afastado* daquele que o não esteja a fazer.

22 VIRADO, FUNDEADO OU ENCALHADO; SALVAMENTO

Se possível, um barco evitará um barco que esteja virado ou que não tenha retomado o controlo após se ter virado, esteja fundeado ou encalhado, ou esteja tentando ajudar uma pessoa ou embarcação em perigo. Um barco está virado quando o topo do seu mastro está na água.

23 INTERFERIR COM OUTRO BARCO

- 23.1** Se razoavelmente possível, um barco que não esteja *em regata* não deverá interferir com um barco que esteja *em regata*;
- 23.2** Se razoavelmente possível, um barco não deverá interferir com um barco que esteja a cumprir uma penalização, esteja a velejar noutra perna do percurso ou sujeito à regra 21.1. Contudo, após o sinal de largada, esta regra não se aplica quando o barco estiver a velejar no seu *rumo correto*.

PARTE 3

CONDUÇÃO DA REGATA

25 ANÚNCIO DE REGATA, INSTRUÇÕES DE REGATA E SINAIS

- 25.1** O anúncio de regata deverá ser disponibilizado a cada barco que se inscreva num evento antes de este se inscrever. As instruções de regata deverão ser disponibilizadas a cada barco antes da regata se iniciar;
- 25.2** O significado dos sinais visuais e sonoros indicados nos Sinais de Regata não deverá ser alterado, exceto se ao abrigo da regra 86.1(b). O significado de quaisquer outros sinais que possam ser usados será indicado no anúncio de regata ou nas instruções de regata;
- 25.3** Quando à comissão de regatas lhe é requerido expor uma bandeira como sinal visual, esta poderá usar uma bandeira ou outro objeto de aparência semelhante.

26 LARGADA DE REGATAS

As regatas deverão ter início usando os seguintes sinais. Os tempos serão contados a partir dos sinais visuais. A ausência de um sinal sonoro deverá ser desconsiderado.

<i>Minutos antes do sinal de largada</i>	<i>Sinal visual</i>	<i>Sinal sonoro</i>	<i>Significado</i>
5*	Bandeira da classe	Um	Sinal de advertência
4	P, I, Z, Z com I, U, ou bandeira negra	Um	Sinal de preparação
1	Bandeira de preparação recolhida	Um longo	Um minuto
0	Bandeira da classe recolhida	Um	Sinal de Largada

*ou como indicado no anúncio de regata ou nas instruções de regata.

O sinal de advertência para cada classe seguinte deverá ser efetuado com, ou após, o sinal de largada da classe precedente.

27 OUTRAS ACÇÕES DA COMISSÃO DE REGATAS ANTES DO SINAL DE LARGADA

- 27.1** O mais tardar até ao sinal de advertência, a comissão de regatas deverá assinalar ou de outro modo indicar o percurso se as instruções de regata o não tiverem indicado, e pode substituir um sinal de percurso por outro, e assinalar que é obrigatório o uso de dispositivos de flutuação pessoal (expondo a bandeira Y com um sinal sonoro);
- 27.2** O mais tardar até ao sinal de preparação, a comissão de regatas pode mover uma *baliza* de largada;
- 27.3** Antes do sinal de largada, a comissão de regatas pode por qualquer razão, *diferir* (expondo a bandeira SR, SR sobre H ou SR sobre A, com dois sinais sonoros) ou *anular* a regata (expondo a bandeira N, N sobre H ou N sobre A, com três sinais sonoros).

28 EFECTUAR A REGATA

- 28.1** Um barco deverá *largar*, *efetuar o percurso* e depois *chegar*. Enquanto o estiver a fazer, pode passar por qualquer lado de uma *baliza* que não inicie, limite ou termine a perna do percurso em que se encontra. Depois de *chegar* não necessita cruzar completamente a linha de chegada;
- 28.2** Um barco poderá corrigir quaisquer erros em *efetuar o percurso*, desde que não tenha cruzado a linha de chegada para *chegar*.

29 CHAMADAS

29.1 Chamada Individual

Quando, no momento do sinal de largada de um barco, qualquer parte do seu casco estiver do lado do percurso da linha de largada ou deva cumprir com a regra 30.1, a comissão de regatas deve expor imediatamente a bandeira X com um sinal sonoro. A bandeira deverá ficar exposta até que os cascos de cada um desses barcos tenha estado completamente no lado de pré-largada da linha de largada ou de uma das suas extensões e, até que todos esses barcos tenham cumprido com a regra 30.1, se aplicável, mas não para além de quatro minutos depois do sinal de largada ou um minuto antes de qualquer sinal posterior de largada, conforme o que ocorrer primeiro. Se a regra 29.2, 30.3 ou 30.4 se aplicar esta regra não se aplica.

29.2 Chamada Geral

Quando, no momento do sinal de largada, a comissão de regatas não for capaz de identificar barcos que se encontrem do lado do percurso da linha de largada, ou a quem se aplique a regra 30, ou tenha ocorrido um erro nos procedimentos de largada, a comissão de regatas poderá sinalizar uma chamada geral (expondo a Primeira Substituta com dois sinais sonoros). O sinal de advertência para uma nova largada para a classe sujeita à chamada geral será dado um minuto após a Primeira Substituta ter sido recolhida (um sinal sonoro), e as largadas para quaisquer das classes seguintes serão dadas a seguir à nova largada.

30 PENALIZAÇÕES À LARGADA

30.1 Regra da Bandeira I

Se a bandeira I tiver sido exposta, e qualquer parte do casco de um barco estiver no lado do percurso da linha de largada ou de uma das suas extensões durante o último minuto que antecede o seu sinal de largada, o barco deverá velejar cruzando uma das suas extensões, de forma a que o seu casco esteja completamente no lado de pré-largada antes de *largar*.

30.2 Regra da Bandeira Z

Se a bandeira Z tiver sido exposta, nenhuma parte do casco de um barco deverá estar dentro do triângulo formado pelas extremidades da linha de largada e a primeira *baliza* durante o último minuto que antecede o seu sinal de largada. Se um barco infringe esta regra e é identificado, ser-lhe-á atribuída, sem audiência, uma Penalização de Pontuação de 20% calculada conforme estabelecido na regra 44.3(c). O barco será penalizado mesmo que a regata venha a ter nova largada, ou seja repetida, mas não o será se a regata for *diferida* ou *anulada* antes do sinal de largada. Se for novamente identificado numa subsequente tentativa de largada da mesma regata, receberá uma Penalização de Pontuação adicional de 20%.

30.3 Regra da Bandeira U

Se a bandeira U tiver sido exposta, nenhuma parte do casco de um barco deverá estar dentro do triângulo formado pelas extremidades da linha de largada e a primeira *baliza* durante o último minuto que antecede o seu sinal de largada. Se um barco infringe esta regra e é identificado, será desclassificado sem audiência, mas não o será se a regata tiver nova largada ou for repetida.

30.4 Regra da Bandeira Negra

Se a bandeira negra tiver sido exposta, nenhuma parte do casco de um barco deverá estar dentro do triângulo formado pelas extremidades da linha de largada e a primeira *baliza* durante o último minuto que antecede o seu sinal de largada. Se um barco infringe esta regra e é identificado, será desclassificado sem audiência, ainda que a regata venha a ter nova largada, ou seja repetida, mas não o será se a regata for *diferida* ou *anulada* antes do sinal de largada. Se for assinalada uma chamada geral ou se a regata for *anulada* após o sinal de largada, a comissão de regatas deverá exibir o número de vela do barco antes de ser dado o próximo sinal de advertência para essa regata e, se a regata tiver nova largada ou for repetida o barco não deverá competir nessa regata. Se o fizer, a sua desclassificação não poderá ser excluída ao ser calculada a sua pontuação na série.

31 TOCAR NUMA BALIZA

Quando *em regata*, um barco não deve tocar numa *baliza* de largada antes de *largar*, numa *baliza* que inicie, limite ou termine a perna do percurso em que se encontra a velejar, ou numa *baliza* de chegada depois de *chegar*.

32 ENCURTAR OU ANULAR APÓS A LARGADA

32.1 Após o sinal de largada, a comissão de regatas pode encurtar o percurso (expondo a bandeira S com dois sinais sonoros) ou *anular* a regata (expondo a bandeira N, N sobre H, ou N sobre A, com três sinais sonoros):

- (a) por causa de mau tempo;
- (b) por motivo de falta de vento que torne improvável que qualquer barco *chegue* dentro do tempo limite da regata;
- (c) por motivo de uma baliza estar desaparecida ou fora de posição;
- (d) por quaisquer outras razões que afetem diretamente a segurança ou a justiça da competição.

Além disso, a comissão de regatas poderá encurtar o percurso de modo a que outras regatas já programadas se possam realizar, ou *anular* a regata devido a um erro nos procedimentos de largada. Contudo, após um barco que *largou*, *efetuou o percurso* e *chegou* dentro do tempo limite da regata, se o houver, a comissão de regatas não *anulará* a

regata sem considerar as consequências para todos os barcos na regata ou na série.

32.2 Se a comissão de regatas assinala um encurtamento de percurso (expondo a bandeira S com dois sinais sonoros), a linha de chegada será:

- (a) numa *baliza* de rondagem, entre a *baliza* e um mastro expondo a bandeira S;
- (b) numa linha que o percurso exija que os barcos a cruzem; ou
- (c) numa porta, entre as *balizas* da porta.

O encurtamento do percurso deverá ser assinalado antes que o primeiro barco cruze a linha de chegada.

33 ALTERAR A PRÓXIMA PERNA DO PERCURSO

Enquanto os barcos estão *em regata*, a comissão de regatas pode alterar uma perna do percurso que se inicie numa *baliza* de rondagem ou numa porta alterando a posição da próxima *baliza* (ou da linha de chegada), assinalando a todos os barcos antes destes iniciarem a perna. A próxima *baliza* não necessita encontrar-se em posição naquele momento.

- (a) Se a direção da perna for alterada, o sinal será a exposição da bandeira C com sinais sonoros repetidos e de um ou ambos:
 - (1) o novo azimute;
 - (2) um triângulo verde para uma alteração para estibordo ou um retângulo vermelho para uma alteração para bombordo;
- (b) Se o comprimento da perna for alterado, o sinal será a exposição da bandeira C com sinais sonoros repetidos e de um “-”, se o comprimento for encurtado, ou um “+”, se ele for alongado;
- (c) As pernas seguintes poderão ser alteradas sem qualquer outra sinalização com o fim de manter a configuração do percurso.

34 BALIZA DESAPARECIDA

Se uma baliza estiver desaparecida ou fora de posição, enquanto os barcos estão *em regata*, a comissão de regatas deverá, se possível:

- (a) recolocá-la na sua posição correta, ou substituí-la por outra com aparência semelhante;

- (b) substituí-la por um objeto expondo a Bandeira M e fazendo repetidos sinais sonoros.

35 TEMPO LIMITE DA REGATA E PONTUAÇÃO

Se um barco *largar, efetuar o percurso e chegar* dentro do tempo limite para essa regata, se o houver, todos os barcos que chegam serão pontuados de acordo com as suas posições de chegada, a não ser que a regata seja anulada. Se nenhum barco *chegar* dentro do tempo limite da regata, a comissão de regatas deve *anular* a regata.

36 REGATAS COM NOVA LARGADA OU REPETIDAS

Se uma regata tiver nova largada ou for repetida, uma infração a uma *regra* na regata original, ou em qualquer outra largada ou repetição dessa regata, não deverá:

- (a) proibir um barco de competir a não ser que tenha infringido a regra 30.4;
- (b) ou ser razão para que um barco seja penalizado, exceto pelas regras 2, 30.2, 30.4 ou 69 ou pela regra 14 quando este tenha causado lesões ou danos graves.

37 INSTRUÇÕES DE BUSCA E SALVAMENTO

Quando a comissão de regatas expõe a bandeira V com um sinal sonoro, todos os barcos e embarcações oficiais e de apoio deverão, se possível, monitorizar o canal de comunicação da comissão de regatas para instruções de busca e salvamento.

PARTE 4

OUTRAS OBRIGAÇÕES QUANDO EM REGATA

*As regras da Parte 4 apenas se aplicam a barcos **em regata** a não ser que a regra o defina de outra forma.*

SECÇÃO A

OBRIGAÇÕES GERAIS

40 DISPOSITIVOS DE FLUTUAÇÃO PESSOAL

40.1 Regra básica

Quando a regra 40.1 é aplicável ao abrigo da regra 40.2, cada concorrente deverá usar um dispositivo de flutuação pessoal, exceto durante o tempo indispensável para mudar ou ajustar o vestuário ou equipamento pessoal. Fatos isotérmicos ou secos não são dispositivos de flutuação.

40.2 Quando a Regra 40.1 se aplica

A regra 40.1 aplica-se:

- (a) se a bandeira Y for exposta na água com um sinal sonoro antes ou com o sinal de advertência, enquanto *em regata* nessa regata;
- (b) se a bandeira Y foi exposta em terra com um sinal sonoro, sempre que a navegar nesse dia;

No entanto, a regra 40.1 aplica-se, quando assim estiver definido no anúncio de regata ou nas instruções de regata.

41 AUXÍLIO EXTERIOR

Um barco não receberá qualquer auxílio proveniente de uma fonte externa, exceto:

- (a) auxílio a um membro da tripulação que se encontre doente, lesionado ou em perigo;
- (b) após uma colisão, auxílio da tripulação do outro barco para ficar safo;

- (c) auxílio sob a forma de informações livremente disponibilizadas a todos os barcos;
- (d) informações não solicitadas provenientes de uma fonte desinteressada, que poderá ser outro barco na mesma regata.

42 PROPULSÃO

42.1 Regra Básica

Exceto quando permitido pelas regras 42.3 ou 45, um barco competirá utilizando unicamente o vento e a água para aumentar, manter ou diminuir a sua velocidade. A sua tripulação pode marear as velas e equilibrar o casco, e executar outras manobras de marinharia, mas não poderá movimentar de outra forma os seus corpos para propulsionar o barco.

42.2 Ações Proibidas

Sem limitar a aplicação da regra 42.1, as seguintes ações são proibidas:

- (a) bombear: abanar repetidamente qualquer vela, seja caçando e folgando a vela, ou pelo movimento vertical ou transversal do corpo;
- (b) balançar: balanço repetido do barco, provocado pelo:
 - (1) movimento do corpo;
 - (2) ajustar repetidamente as velas ou o patilhão, ou
 - (3) modo de governo;
- (c) impulsionar: movimento súbito do corpo para vante, abruptamente interrompido;
- (d) gingar: movimentos repetidos do leme que, ou são vigorosos ou propulsionam o barco para vante ou impeçam o seu movimento para a ré;
- (e) viragens repetidas por davante ou em roda, não relacionadas com alterações no vento ou considerações táticas.

42.3 Exceções

- (a) Um barco pode ser adornado para facilitar o seu governo;
- (b) A tripulação de um barco pode mover os corpos para exagerar o adornar que facilite o governo de um barco numa viragem por davante ou em roda, desde que, imediatamente após a viragem por davante ou em roda estar terminada, a velocidade do barco

- não seja superior à que teria na ausência da viragem por davante ou em roda;
- (c) Quando surfar (aceleração rápida descendo pela frente da vaga), planar ou foiling for possível:
 - (1) a fim e iniciar o surfar ou começar a planar, cada vela poderá ser caçada apenas uma vez por cada vaga ou refrega;
 - (2) a fim de iniciar o foiling, cada vela poderá ser caçada qualquer número de vezes;
 - (d) Quando um barco está mais orçado que a bolina cerrada, quer esteja parado ou em movimento lento, poderá gingar para girar para um rumo de bolina cerrada;
 - (e) Se uma régua estiver invertida, a tripulação do barco poderá bombear a vela até que a régua deixe de estar invertida. Esta ação não é permitida se claramente propulsionar o barco;
 - (f) Um barco pode reduzir velocidade através do movimento repetido do seu leme;
 - (g) Quaisquer meios de propulsão podem ser usados para socorrer uma pessoa ou outro barco em perigo;
 - (h) Para se libertar depois de ter encalhado ou ter colidido com uma embarcação ou um objeto, um barco poderá utilizar a força aplicada pela sua tripulação ou pela tripulação da outra embarcação, e qualquer equipamento que não seja um motor de propulsão. Contudo, o uso de um motor poderá ser permitido pela regra 42.3(i);
 - (i) As instruções de regata poderão em determinadas circunstâncias, permitir a propulsão utilizando um motor ou qualquer outro método, desde que o barco não obtenha uma vantagem significativa na regata.

Nota: Interpretações da regra 42 estão disponíveis no website da World Sailing ou se solicitadas por correio.

43 EXONERAÇÕES

- 43.1** (a) Quando, em consequência de uma infração a uma *regra*, um barco obrigou outro barco a infringir uma *regra*, o outro barco é exonerado da sua infração;
- (b) Quando um barco está a velejar dentro do *espaço* ou do *espaço na baliza* ao qual tem direito e, na consequência de um incidente com o barco que é requerido dar-lhe esse *espaço* ou *espaço na baliza*, ele infringe uma regra da Secção A da parte 2, regra 15, 16 ou 31, ele é exonerado da sua infração;
- (c) Um barco com direito a rumo, ou um barco velejando dentro do *espaço* ou *espaço na baliza* ao qual tem direito, é exonerado por infringir a regra 14 se o contacto não causar danos ou lesão.
- 43.2** Um barco exonerado por infringir uma *regra* não necessita de se penalizar e não deverá ser penalizado pela infração dessa *regra*.

44 PENALIZAÇÕES NO MOMENTO DO INCIDENTE

44.1 Penalizar-se

Um barco, num incidente quando *em regata*, pode fazer uma Penalização de Duas Voltas quando possa ter infringido uma ou mais regras da Parte 2. Ele pode fazer uma Penalização de Uma Volta quando possa ter infringido a regra 31. Em alternativa, o anúncio de regata ou as instruções de regata podem especificar a utilização da Penalização por Pontuação ou qualquer outra penalização, caso em que a penalização descrita substituirá a Penalização de Uma Volta ou de Duas Voltas. Contudo:

- (a) quando um barco possa ter infringido uma regra da Parte 2 e a regra 31 no mesmo incidente, não necessitará de cumprir a penalização por ter infringido a regra 31;
- (b) se o barco causar lesões ou danos graves ou, mesmo cumprindo uma penalização, tenha obtido uma vantagem significativa na regata ou série pela sua infração, a sua penalização será retirar-se.

44.2 Penalizações de uma Volta ou Duas Voltas

Depois de se afastar bem dos outros barcos, logo que possível após o incidente, um barco cumpre com a Penalização de Uma Volta ou Duas Voltas, ao efetuar prontamente o número de voltas requeridas, no mesmo sentido, incluindo cada volta uma viragem por davante e uma

em roda. Quando um barco cumpre uma penalização na linha de chegada ou próximo dela, o seu casco deverá estar completamente no lado do percurso da linha antes de *chegar*.

44.3 Penalização por Pontuação

- (a) Um barco recebe uma Penalização por Pontuação expondo uma Bandeira amarela na primeira oportunidade razoável após o incidente;
- (b) Quando um barco recebe uma Penalização por Pontuação, deverá manter a bandeira amarela exposta até *chegar*, e chamar a atenção da comissão de regatas para o facto, na linha de chegada. Naquele momento, informará igualmente a comissão de regatas da identidade do outro barco envolvido no incidente. Se tal não for possível, deverá fazê-lo na primeira oportunidade razoável, mas dentro do tempo limite para protestar;
- (c) A pontuação numa regata de um barco que recebe uma Penalização por Pontuação, deverá ser a pontuação que teria recebido sem essa penalização, agravada pelo número de lugares estabelecido no anúncio de regata ou nas instruções de regata. Quando o número de lugares não estiver estabelecido, a penalização será 20% da pontuação para o DNF, arredondado para o número inteiro mais próximo (0,5 arredondado paracima). As pontuações de outros barcos não serão alteradas; por conseguinte, dois barcos poderão obter a mesma pontuação. Contudo, o barco não deverá ser pontuado pior que DNF.

45 ALAR; AMARRAR, FUNDEAR

Um barco deverá estar na água e safo da amarração aquando do seu sinal de preparação. Após isso, não poderá ser alado ou amarrado, exceto para escoar água, rizar velas ou efetuar reparações. Poderá fundear ou estar seguro pela tripulação em pé no fundo. Recolherá o ferro antes de prosseguir na regata, a não ser que lhe seja impossível.

46 PESSOA RESPONSÁVEL

Um barco terá a bordo uma pessoa responsável indicada pelo membro ou organização que inscreveu o barco. Ver regra 75.

47 LIXO

Os concorrentes e as *pessoas de apoio* não colocarão intencionalmente lixo na água. Esta regra aplica-se sempre enquanto a navegar. A penalização por uma infração a esta regra poderá ser menor que a desclassificação.

SECÇÃO B

OBRIGAÇÕES RELACIONADAS COM EQUIPAMENTO

48 LIMITAÇÕES QUANTO A EQUIPAMENTO E TRIPULAÇÃO

48.1 Um barco utilizará apenas o equipamento que estiver a bordo aquando do seu sinal de preparação;

48.2 Nenhuma pessoa que se encontre a bordo poderá deliberadamente desembarcar, exceto em caso de doença ou lesão, ou para prestar assistência a uma pessoa ou barco em perigo, ou para nadar. Uma pessoa que deixe o barco acidentalmente ou para nadar, deverá voltar a estar em contacto com o barco antes da sua tripulação retomar a navegação do barco na direção para a próxima *baliza*.

49 POSIÇÃO DA TRIPULAÇÃO; BALAUSTRADAS

49.1 Os concorrentes não usarão nenhum dispositivo criado com o propósito de projetar os seus corpos para fora da borda, além das cintas de prancha e reforços de proteção das coxas;

49.2 Quando forem requeridas balaustradas pelas regras de classe ou por qualquer outra regra, os concorrentes não poderão posicionar qualquer parte do seu torso fora delas, exceto durante o tempo indispensável para efetuarem uma tarefa necessária. Em barcos equipados com vergueiros superiores e inferiores, um concorrente sentado, voltado para fora e com a cintura dentro do vergueiro inferior, poderá ter a parte superior do seu corpo do lado de fora do vergueiro superior. As balaustradas deverão estar esticadas a não ser que a regra de classe ou qualquer outra regra especifique a deflexão máxima nestas. Se as regras de classe não especificarem o material ou o diâmetro mínimo das balaustradas, elas deverão estar conforme a especificação correspondente nas World Sailing Offshore Special Regulations.

Nota: As World Sailing Offshore Special Regulations estão disponíveis no website da World Sailing.

50 EQUIPAMENTO E VESTUÁRIO DOS CONCORRENTES

- 50.1** (a) Os concorrentes não usarão ou transportarão vestuário ou equipamento com a finalidade de aumentar os respetivos pesos;
- (b) Além disso, o vestuário e equipamento de um concorrente não deverão pesar mais de 8 kg, excluindo o cinto de trapézio ou de prancha e o vestuário (incluindo calçado) usado somente abaixo dos joelhos. As regras de classe ou o anúncio de regata podem especificar um peso inferior ou um peso superior até 10 kg. As regras de classe podem estabelecer que dentro daquele peso, se incluam calçado e outro vestuário usado abaixo dos joelhos. O cinto de trapézio ou de prancha deverá possuir flutuabilidade positiva e não deverá pesar mais de 6 kg. Os pesos serão determinados de acordo com o Apêndice H;
- (c) O cinto de trapézio usado por um concorrente que poderá ser usado para suportar o concorrente no trapézio, deverá ser de um modelo de libertação rápida em cumprimento com o ISO 10862, que permite o concorrente desprender-se do gancho ou outro método de suporte, a qualquer momento. A regra da classe pode alterar esta regra permitindo que os cintos de trapézio não sejam de um modelo de libertação rápida, mas a regra da classe não poderá alterar o requisito de que um trapézio de libertação rápida cumpra com o ISO 10862.

Nota: a regra 50.1(c) não entra em efeito antes do dia 1 de janeiro de 2023.

- 50.2** As regras 50.1(b) e 50.1(c) não se aplicam aos barcos equipados com balaustradas.

51 LASTRO MÓVEL

Todo o lastro móvel, incluindo as velas não envergadas, deverão estar devidamente acondicionadas. Água, carga e lastro não serão deslocados com o propósito de alterar o caimento ou a estabilidade do barco. Paneiros, anteparas, portas, escadas e depósitos de água deverão estar nos seus locais, e todos os utensílios da cabina permanecerão a bordo. Contudo, é permitido escoar água de porão.

52 FORÇA MANUAL

O aparelho fixo e de laborar, a mastreação e os acessórios móveis do casco serão ajustados e manobrados apenas pela força exercida pela tripulação.

53 ATRITO DO CASCO

Um barco não expelirá ou largará qualquer substância, tal como um polímero, e não terá superfícies de textura especial que possam melhorar as características de escoamento da água dentro da camada limite.

54 AMURAS DOS ESTAIS E VELAS DE PROA

Os punhos de amura dos estais e das velas de proa, exceto os estais de balão quando o barco não navega à bolina cerrada, deverão fazer arreigada aproximadamente na mediania do barco.

55 ENVERGAR E CAÇAR VELAS

55.1 Mudar de Velas

Enquanto se mudam velas de proa e velas de balão, uma vela de substituição poderá ser completamente envergada e caçada antes de ser arriada a vela a substituir. Contudo, apenas uma vela grande e, exceto durante a mudança, uma vela de balão, poderão estar envergadas e caçadas ao mesmo tempo.

55.2 Paus de Balão ou de Velas de Proa

Só poderá ser usado um pau de balão ou de vela de proa de cada vez, exceto quando a virar em roda. Quando em uso, deverá estar fixo no mastro mais avante.

55.3 Caçar Velas

Nenhuma vela deverá ser caçada sobre ou através qualquer dispositivo que exerça pressão para fora numa escota ou punho de uma vela de tal forma que, com o barco direito, uma linha vertical caia fora do casco ou do convés, exceto:

- (a) um punho de vela de proa poderá ser fixado (tal como definido pelas Regras de Equipamentos de Vela) num pau, desde que nenhuma vela de balão esteja envergada;

- (b) qualquer vela poderá ser caçada ou passada sobre uma retranca regularmente usada para uma vela e permanentemente fixada ao mastro onde se içe o punho da pena;
- (c) a vela de proa poderá ser caçada na sua própria retranca desde que não exija ajustamentos enquanto vira por davante;
- (d) a retranca de uma vela poderá ser caçada num pau de butaló.

55.4 Velas de Proa e de Velas de Balão

No que diz respeito às regras 54, 55 e Apêndice G, deverão ser usadas as definições de “velas de proa” e “velas de balão” definidas nas Regras de Equipamentos de Vela.

56 SINAIS DE NEVOEIRO E LUZES; ESQUEMAS DE SEPARAÇÃO DE TRÁFEGO

56.1 Quando assim equipado, um barco fará sinais sonoros de nevoeiro e mostrará as luzes requeridas pelo Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no (RIEAM) ou pelos regulamentos nacionais aplicáveis;

56.2 Um barco deverá cumprir com a regra 10, Esquemas de Separação de Tráfego, do RIEAM.

Nota: o Apêndice TSS, Esquemas de Separação de Tráfego, está disponível no website da World Sailing. O anúncio de regata poderá alterar a regra 56.2 afirmando que a Secção A, a Secção B ou a Secção C do Apêndice TS se aplica.

PARTE 5

PROTESTOS, REPARAÇÃO, AUDIÊNCIAS, CONDUTA IMPRÓPRIA E APELAÇÕES

O formulário de protesto que estava incluído em edições anteriores deste livro foi substituído por dois formulários, um formulário de pedido de audiência e um formulário de decisão de audiência. Os novos formulários, em diversos formatos, estão disponíveis no website da World Sailing em sailing.org/racingrules/documents. Estes poderão ser descarregados e imprimidos.

Note que As Regras de Regata à Vela não exigem um formato particular para ser usado.

Sugestões para melhorar estes formulários são bem recebidos e deverão ser enviados para rules@sailing.org.

SECÇÃO A

PROTESTOS; REPARAÇÃO; AÇÃO AO ABRIGO DA REGRA 69

60 DIREITO A PROTESTAR; DIREITO A PEDIR REPARAÇÃO OU AÇÃO AO ABRIGO DA REGRA 69

60.1 Um barco pode:

- (a) protestar outro barco, mas não por uma alegada infração a uma regra da Parte 2 ou regra 31, a não ser que tenha estado envolvido no incidente ou o tenha visto;
- (b) pedir reparação; ou
- (c) notificar a comissão de protestos requerendo uma ação ao abrigo da regra 60.3(d) ou 69.2(b);

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que, para todas as provas realizadas sob a sua jurisdição, não é permitido estabelecer qualquer taxa de *protesto* ou de pedido de reparação.

60.2 Uma comissão de regatas pode:

- (a) protestar um barco, mas não em resultado de informação decorrente de um pedido de reparação ou de um *protesto* inválido, ou de um relatório recebido de uma pessoa com *conflito de interesse* que não seja o próprio representante do barco;
- (b) pedir reparação para um barco;
- (c) notificar a comissão de protestos requerendo uma ação ao abrigo da regra 60.3(d) ou 69.2(b);

60.3 Uma comissão de protestos pode:

- (a) protestar um barco, mas não em resultado de informação decorrente de um pedido de reparação ou de um *protesto* inválido, ou de um relatório recebido de uma pessoa com *conflito de interesse* que não seja o próprio representante do barco; contudo, pode protestar um barco:
 - (1) se tomar conhecimento de um incidente em que o barco esteja envolvido e que possa ter resultado em lesões ou danos graves;
 - (2) se durante a audiência de um *protesto* válido tomar conhecimento de que o barco, embora não seja *parte* da audiência, esteve envolvido no incidente e poderá ter infringido uma *regra*;
- (b) convocar uma audiência para considerar uma reparação;
- (c) atuar ao abrigo da regra 69.2(b);
- (d) convocar uma audiência para considerar se uma *pessoa de apoio* infringiu uma regra, baseado na sua própria observação ou por ter recebido uma informação de qualquer fonte, incluindo factos apurados durante uma audiência;

60.4 A comissão técnica pode:

- (a) protestar um barco, mas não em resultado de informação decorrente de um pedido de reparação ou de um *protesto* inválido, ou de um relatório recebido de uma pessoa com *conflito de interesse* que não seja o próprio representante do barco. Contudo, deverá protestar um barco se entender que esse barco ou equipamento pessoal não cumpre com as regras da classe ou a regra 50;

- (b) pedir reparação para um barco;
- (c) notificar a comissão de protestos requerendo uma ação ao abrigo da regra 60.3(d) ou 69.2(b);

60.5 Contudo, nem um barco nem uma comissão poderão protestar por uma alegada infração à regra 69 ou a um Regulamento referido na regra 6, exceto se permitido pelo regulamento em questão.

61 REQUISITOS PARA UM PROTESTO

61.1 Informar o Protestado

- (a) Um barco protestante deverá informar o outro barco na primeira oportunidade razoável. Quando o seu *protesto* se referir a um incidente ocorrido na área de regata, gritará “Protesto” e exporá de maneira bem visível uma bandeira vermelha na primeira oportunidade razoável para cada ocorrência. O barco deverá expor a bandeira até que já não esteja *em regata*. Contudo:
 - (1) se o outro barco está para além de uma distância que permita que o grito seja audível, o barco protestante não necessita gritar, mas informará o outro barco na primeira oportunidade razoável;
 - (2) se o comprimento de casco do barco que protesta for inferior a 6 metros, este não terá de expor a bandeira;
 - (3) se o incidente for um erro do outro barco em *efetuar o percurso*, ele não necessitará de gritar nem de expor a bandeira vermelha, mas terá de informar o outro barco ou, antes deste *chegar* ou, na primeira oportunidade razoável depois deste *chegar*;
 - (4) se, no momento do incidente, for óbvio para o barco protestante que um membro de qualquer tripulação esteja em perigo ou tenham resultado danos graves ou lesões, os requisitos desta regra não se aplicam para este barco, mas deverá tentar informar o outro barco dentro do tempo limite determinado pela regra 61.3;
- (b) Se a comissão de regatas, ou comissão técnica, ou a comissão de protestos tiverem a intenção de protestar um barco relativo a um incidente que a comissão tenha observado na área de regata, deverá informar o barco, depois da regata, dentro do tempo limite da regra 61.3. Noutros casos, a comissão deverá informar

o barco da sua intenção de protestar assim que razoavelmente possível. Um aviso afixado no quadro oficial de avisos dentro do tempo limite apropriado satisfaz este requisito;

- (c) Se a comissão de protestos decidir protestar um barco ao abrigo da regra 60.3(a)(2), informá-lo-á logo que razoavelmente possível, encerrará a audiência em curso, procederá de acordo com as regras 61.2 e 63 e abrirá, em conjunto, a audiência do *protesto* original e do novo.

61.2 Conteúdos de um Protesto

Um *protesto* deverá ser apresentado por escrito e identificará:

- (a) o protestante e o protestado;
- (b) o incidente;
- (c) onde e quando ocorreu o incidente;
- (d) qualquer regra que o protestante julgue ter sido infringida; e
- (e) o nome do representante do protestante.

Contudo, se o requisito (b) for satisfeito, o requisito (a) pode ser apresentado em qualquer altura antes da audiência, e os requisitos (d) e (e) podem ser apresentados antes ou durante a audiência. O requisito (c) pode também ser satisfeito antes ou durante a audiência, providenciando ao protestado um tempo razoável para se preparar para a audiência.

61.3 Tempo Limite para Protestar

Um *protesto*, apresentado por um barco, pela comissão de regatas, comissão técnica ou comissão de protestos acerca de um incidente observado na área de regatas, deverá ser entregue no secretariado da prova dentro do tempo limite estabelecido nas instruções de regata. Se nenhum tempo estiver estabelecido, o tempo limite será de duas horas após o último barco da regata *chegar*. Outros *protestos* serão entregues no secretariado não mais tarde do que 2 horas após o protestante ter recebido as informações relevantes. A comissão de protestos prorrogará o tempo limite se existirem razões válidas para o fazer.

62 REPARAÇÃO

- 62.1 Um pedido de reparação ou a decisão de uma comissão de protestos de considerar reparação serão baseadas numa reivindicação ou

possibilidade de que a pontuação ou lugar de um barco numa regata ou numa série, tenha sido, ou venha a ser, sem culpa própria, significativamente piorada por:

- (a) uma ação incorreta ou omissão da comissão de regatas, comissão de protestos, autoridade organizadora ou comissão técnica desse evento, mas não da decisão da comissão de protestos em que o barco era *parte* da audiência;
- (b) lesões ou danos materiais provocados por um barco que infringiu uma regra da Parte 2 e se tenha penalizado de forma apropriada ou tenha sido penalizado, ou por uma embarcação que, não estando *em regata*, lhe seja requerido manter-se afastada ou é considerada como estando em infração ao abrigo do RIEAM ou das regras governamentais de direito a rumo;
- (c) prestar auxílio (exceto a si próprio ou à sua tripulação) de acordo com a regra 1.1; ou
- (d) uma ação de outro barco ou de um membro da sua tripulação ou *pessoa de apoio* desse barco, que tenha resultado numa penalização segundo a regra 2 ou uma penalização ou advertência segundo a regra 69.

62.2 O pedido de reparação deverá ser por escrito e identificará a razão pela qual é solicitado. Se o pedido for baseado num incidente na área de regata, ele deverá ser entregue no secretariado da prova dentro do tempo limite para protestar ou duas horas após o incidente, considerando-se aquele que expirar mais tarde. Outros pedidos serão entregues assim que razoavelmente possível após a tomada de conhecimento das razões para a sua solicitação. A comissão de protestos prorrogará o tempo limite se existirem razões válidas para o fazer. Não é exigida bandeira vermelha.

- (a) No entanto, no último dia do programa de regatas, um pedido de reparação, baseado numa decisão da comissão de protestos, deverá ser entregue não mais tarde do que 30 minutos após a decisão ter sido publicada.

SECÇÃO B

AUDIÊNCIAS E DECISÕES

63 AUDIÊNCIAS

63.1 Requisito para Uma Audiência

Um barco ou concorrente não será penalizado sem uma audiência, exceto ao abrigo do estabelecido nas regras 30.2, 30.3, 30.4, 64.4(d), 64.5(b), 69, 78.2, A5.1 e P2. Uma decisão referente a uma reparação não será tomada sem uma audiência. A comissão de protestos deverá conceder audiência a todos os *protestos* e pedidos de reparação que tenham sido entregues no secretariado da prova, a não ser que aprove que um *protesto* seja retirado.

63.2 Hora e Local da Audiência; Tempo para as *Partes* se Prepararem

Todas as *partes* da audiência deverão ser notificadas da hora e local da audiência; a informação sobre o *protesto* ou reparação ou das alegações deverão ser-lhes disponibilizados e ser-lhes-á concedido tempo razoável para se prepararem para a audiência. Quando duas ou mais audiências surjam do mesmo incidente, ou de incidentes com estreita ligação, estes poderão ser ouvidos em conjunto numa audiência. No entanto, uma audiência conduzida ao abrigo da regra 69 não deverá ser agregada a nenhum outro tipo de audiência.

63.3 Direito a Estar Presente

- (a) Um representante de cada uma das *partes* de uma audiência, tem o direito a estar presente durante a audição de todos os testemunhos. Quando o *protesto* reclamar ter havido uma infração a uma regra das Partes 2, 3 ou 4, os representantes dos barcos deverão ter estado a bordo no momento do incidente, a não ser que haja uma razão plausível para que a comissão de protestos determine de outra forma. Todas as testemunhas, à exceção de um membro da comissão de protestos, serão excluídas exceto quando estejam a testemunhar;
- (b) Se uma *parte* de uma audiência não comparecer na audiência, a comissão de protestos pode, contudo, prosseguir com a audiência. Se a ausência da *parte* foi inevitável, a comissão poderá reabrir a audiência.

63.4 Conflito de Interesse

- (a) Um membro da comissão de protestos, assim que tomar conhecimento, terá de declarar qualquer possível *conflito de interesse*. Uma *parte* da audiência que acredite que um membro da comissão de protestos tenha um *conflito de interesse* deverá levantar uma objeção assim que possível. Um *conflito de interesse* declarado por um membro da comissão de protestos deverá ser escrito na informação dada ao abrigo da regra 65.2;
- (b) Um membro da comissão de protestos com *conflito de interesse* não será membro dessa comissão para a audiência, a não ser que:
 - (1) todas as *partes* estejam de acordo;
 - (2) a comissão de protestos decida que esse *conflito de interesse* não é significativo;
- (c) Ao decidir se um *conflito de interesse* é significativo, a comissão de protestos deverá considerar os pontos de vista das *partes*, o nível de conflito, o nível do evento, a importância para cada *parte*, e a percepção geral de justiça;
- (d) Contudo, para eventos principais da World Sailing, ou para outros eventos conforme prescrito pela autoridade nacional do local do evento, a regra 63.4(b) não se aplica e a pessoa que tem o conflito de interesse não deve ser membro da comissão de protestos.

63.5 Validade do Protesto ou Pedido de Reparação

No início de uma audiência, a comissão de protestos recolherá quaisquer testemunhos que considere necessários para decidir se foram cumpridos todos os requisitos de um *protesto* ou pedido de reparação. Se tiverem sido cumpridos, o *protesto* ou pedido de reparação é válido e a audiência continuará. Caso contrário, a comissão deverá declarar o *protesto* ou pedido de reparação inválido e encerrar a audiência. Se o *protesto* tiver sido apresentado ao abrigo da regra 60.3(a)(1), a comissão deverá também determinar se do incidente em causa resultaram lesões ou danos graves. Caso contrário, a audiência deverá ser encerrada.

63.6 Testemunhos e Apuramento dos Factos

- (a) A comissão de protestos recolherá os testemunhos, incluindo rumores que não se podem comprovar adequadamente, das

partes presentes na audiência e das suas testemunhas, assim como outros testemunhos que considere necessários. No entanto, a comissão poderá excluir testemunhos que considere irrelevantes ou indubitavelmente repetitivos;

- (b) Um membro da comissão de protestos que tenha visto o incidente deverá, enquanto as *partes* estiverem presentes, informar desse facto e poderá testemunhar;
- (c) Uma *parte* presente na audiência poderá questionar qualquer pessoa que testemunhe;
- (d) A comissão deverá então dar o peso que considere apropriado aos testemunhos apresentados, apurará os factos e tomará uma decisão neles baseada.

63.7 Conflito Entre Regras

Se se verificar um conflito entre uma ou mais regras que tenha de ser resolvido antes da comissão de protestos decidir, a comissão deverá aplicar a regra que considere estabelecer o resultado mais justo para todos os barcos afetados. A regra 63.7 aplicar-se-á apenas se o conflito for entre regras no anúncio de regata, instruções de regata, ou qualquer outro dos documentos que regulam o evento conforme o ponto (g) da definição de *Regra*.

63.8 Audiências Envolvendo Partes em Eventos Diferentes

Uma audiência envolvendo partes em eventos diferentes dirigidas por autoridades organizadoras distintas, será conduzida por uma comissão de protestos aceite por essas autoridades.

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que quando as autoridades organizadoras não chegarem a entendimento sobre a constituição da comissão de protestos, esta poderá ser nomeada pelo Conselho de Arbitragem da Federação Portuguesa de Vela ou, tratando-se de prova de âmbito regional ou local, pelo Conselho Regional de Arbitragem que sobre estas exerça jurisdição. As autoridades organizadoras ficarão obrigadas a fornecer à comissão de protestos todos os elementos de que disponham relacionados com o *protesto* e a acatarem a respetiva decisão, salvaguardando o direito de apelação consignado na regra 70.

63.9 Audiências ao Abrigo da Regra 60.3(d) - Pessoas de Apoio

Se a comissão de protestos decidir convocar uma audiência ao abrigo da regra 60.3(d), deverá seguir prontamente os procedimentos inscritos nas regras 63.2, 63.3, 63.4 e 63.6, exceto que a informação disponibilizada às partes deverá conter os detalhes da alegada infração e qualquer pessoa poderá ser nomeada pela comissão de protestos para apresentar a alegação.

64 DECISÕES

64.1 Padrão de Prova, Decisões por Maioria e Pedidos de Reclassificação

- (a) A comissão de protestos deverá tomar as suas decisões baseadas no balanço de probabilidades, exceto se de outra forma estiver determinado na regra que alegadamente terá sido infringida;
- (b) As decisões da comissão de protestos deverão ser tomadas por maioria simples dos votos de todos os membros. Quando exista uma divisão igual dos votos dados, o presidente tem voto de qualidade;
- (c) A comissão de protestos deverá proceder com cada caso, seja um *protesto*, pedido de reparação ou outro tipo de solicitação, baseado na informação contida no pedido por escrito ou na alegação ou testemunho durante a audiência. Isto permite alterar o tipo de caso se apropriado.

64.2 Penalizações

Quando a comissão de protestos decidir que um barco que é *parte* de uma audiência, infringiu uma *regra* e não está exonerado, desclassificá-lo-á a não ser que qualquer outra penalização seja aplicável. Uma penalização deverá ser aplicada, quer a regra aplicável tenha sido ou não mencionada no *protesto*. Se um barco infringiu uma regra não estando *em regata*, a sua penalização será aplicada na regata mais próxima em tempo do momento em que se deu o incidente. No entanto:

- (a) se um barco cumpriu com uma penalização aplicável, não será mais penalizado ao abrigo dessa regra a não ser que a penalização da regra que infringiu seja uma desclassificação não descartável da sua pontuação na série;

- (b) se a regata tiver nova largada ou for repetida, aplica-se a regra 36.

64.3 Decisões em Caso de Reparação

Quando uma comissão de protestos decidir que um barco tem direito a uma reparação ao abrigo da regra 62, deverá tomar a decisão mais justa possível que se aplique a todos os barcos afetados, tenham ou não apresentado um pedido de reparação. Esta poderá ser um ajustamento da pontuação (para alguns exemplos, ver regra A9) ou dos tempos de chegada dos barcos, *anular* a regata, a manutenção dos resultados, ou fazer qualquer outro arranjo. Quando em dúvida quanto aos factos ou prováveis resultados de qualquer solução para a regata ou série, especialmente antes de *anular* a regata, a comissão de protestos deverá recolher os testemunhos de fontes apropriadas.

64.4 Decisões sobre Protestos Relativos a Regras de Classe

- (a) Quando a comissão de protestos considerar que os desvios que excedam as tolerâncias especificadas nas regras da classe foram provocados por danos ou desgaste normal e não melhoram o desempenho do barco, não o penalizará. Contudo, o barco não entrará de novo *em regata* até que os desvios tenham sido corrigidos, exceto quando a comissão de protestos decidir que não há, ou não houve, oportunidade razoável para o fazer;
- (b) Quando a comissão de protestos tiver dúvidas quanto ao significado de uma regra de classe, submeterá a suas dúvidas, em conjunto com os factos relevantes, à autoridade responsável pela interpretação da regra. A decisão da comissão ficará condicionada à resposta daquela autoridade;

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que a autoridade responsável pela interpretação das regras de medição é o inspetor de equipamento, o medidor ou a comissão técnica nomeada para a prova. Na falta destes, a autoridade responsável será o Conselho de Arbitragem da Federação Portuguesa de Vela, que poderá delegar nas associações de classe ou nas entidades emissoras de certificados.

- (c) Quando um barco for penalizado ao abrigo de uma regra de classe e a comissão de protestos decidir que o barco também infringiu a mesma regra em regatas anteriores no mesmo evento, a penalização poderá ser imposta em todas essas regatas. Não será necessário um *protesto* adicional;
- (d) Quando um barco que tenha sido penalizado ao abrigo de uma regra de classe, declarar por escrito que pretende apelar, poderá competir nas regatas seguintes sem fazer alterações no barco. Contudo, se o barco não apresentar a apelação ou esta for decidida contra o barco, este será desclassificado sem audiência de todas as regatas em que tenha participado;
- (e) As despesas de medição resultantes de um *protesto* envolvendo uma regra de classe serão suportadas pela *parte* que perder, a não ser que a comissão de protestos decida de outro modo.

64.5 Decisões Relativas a Pessoas de Apoio

- (a) Quando a comissão de protestos decidir que uma *pessoa de apoio*, que é *parte* numa audiência ao abrigo da regra 60.3(d) ou 69, infringiu uma regra, pode:
 - (1) dar uma advertência;
 - (2) excluir a pessoa do evento ou do recinto ou retirar-lhe qualquer privilégio ou benefícios;
 - (3) tomar qualquer outra ação que esteja dentro da sua jurisdição conforme previsto pelas *regras*;
- (b) A comissão de protestos pode também penalizar um barco que seja *parte* de uma audiência ao abrigo da regra 60.3(d) ou 69 por infração de uma *regra* por uma *pessoa de apoio*, mudando o resultado do barco numa única regata, até inclusive a desqualificação, quando a comissão de protestos decidir que:
 - (1) o barco poderá ter ganho uma vantagem competitiva como resultado da infração da *pessoa de apoio*;
 - (2) a *pessoa de apoio* infringiu novamente uma regra depois de a comissão de protestos ter advertido por escrito, no seguimento de uma audiência anterior, de que uma penalização poderia ser imposta.

64.6 Penalizações Discricionárias

Quando um barco reportar dentro do tempo limite que infringiu uma regra sujeita a uma penalização discricionária, a comissão de protestos deverá decidir a penalização apropriada depois de receber a evidência por parte do barco e de qualquer outra testemunha que considere apropriada.

65 INFORMAÇÃO ÀS PARTES E A TERCEIROS

65.1 Depois de ter tomado uma decisão, a comissão de protestos informará imediatamente as *partes* da audiência dos factos apurados, das regras aplicáveis, da decisão e suas razões, e quaisquer penalizações impostas ou reparação concedida;

65.2 Uma *parte* da audiência tem direito a receber por escrito a informação acima mencionada, desde que a solicite por escrito à comissão de protestos não mais tarde do que sete dias após ter sido informada da decisão. A comissão deverá fornecer prontamente a informação, incluindo, se relevante, um diagrama do incidente, por si elaborado ou sancionado;

65.3 Exceto se houver uma boa razão para não o fazer, depois de uma audiência, incluindo uma audiência ao abrigo da regra 69, a comissão de protestos poderá publicar a informação definida na regra 65.1. A comissão de protestos poderá ordenar às *partes* que a informação seja confidencial;

65.4 Quando a comissão de protestos penalizar um barco ao abrigo de uma regra de classe, comunicará a informação acima mencionada às respetivas autoridades das regras da classe.

66 REABERTURA DE UMA AUDIÊNCIA

66.1 A comissão de protestos pode reabrir uma audiência, quando decidir que possa ter cometido um erro significativo, ou quando estiverem disponíveis num prazo razoável novas evidências significativas. Reabrirá uma audiência quando requerido pela autoridade nacional ao abrigo da regra 71.2 ou R5;

66.2 Uma *parte* de uma audiência pode solicitar por escrito uma reabertura, mas não mais tarde do que 24 horas após ter sido informada da decisão;

- (a) No entanto, no último dia de regatas do programa, o pedido deverá ser entregue:
 - (1) dentro do tempo limite para protestar se a *parte* requerente for informada da decisão no dia anterior;
 - (2) não mais tarde do que 30 minutos depois da *parte* ter sido informada da decisão nesse dia.

66.3 A comissão de protestos deverá considerar todos os pedidos de reabertura. Quando o pedido de reabertura está a ser considerado ou a audiência é reaberta:

- (a) no caso de baseados em apenas novas evidências, a maioria dos membros da comissão de protestos, deverá se praticável ter integrado a comissão original;
- (c) no caso de baseados num erro significativo, a comissão de protestos deverá se praticável ter pelo menos um membro novo.

67 DANOS

As questões resultantes de danos em consequência de infrações a qualquer *regra*, serão reguladas pelas prescrições, se as houver, da autoridade nacional.

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que:

- a) Um barco que se retira de uma regata ou se penaliza, apenas por essa ação, não reconhece responsabilidade por danos;
- b) Nem a comissão de protestos nem qualquer comissão de apelação nomeada pela Federação Portuguesa de Vela se pronunciarão sobre a responsabilidade pelos danos resultantes de uma infração às regras. Essa atribuição competirá às autoridades respetivas.

Nota: Não existe regra 68.

SECÇÃO C

CONDUTA IMPRÓPRIA

69 CONDUTA IMPRÓPRIA

69.1 Obrigação de Não Cometer Atos de Conduta Imprópria; Resolução

- (a) Um concorrente, proprietário de um barco ou *pessoa de apoio* não deverá cometer qualquer ato de conduta imprópria.
- (b) Conduta Imprópria é:
 - (1) conduta que viole as boas maneiras, que desrespeite o desportivismo, ou um comportamento não ético; ou
 - (2) conduta que possa trazer, ou tenha trazido, descrédito ao desporto;
- (c) Uma alegada infração à regra 69.1(a) deverá ser resolvida de acordo com os termos previstos na regra 69. Não é fundamento para um *protesto* e a regra 63.1 não se aplica.

69.2 Atuação de uma Comissão de Protestos

- (a) Uma comissão de protestos atuando ao abrigo desta regra, deverá ser composta no mínimo por três membros;
- (b) Quando uma comissão de protestos, por sua própria observação ou por informação recebida de qualquer fonte, incluindo factos obtidos durante uma audiência, acreditar que uma pessoa tenha infringido a regra 69.1(a), deverá decidir se deve marcar ou não uma audiência;
- (c) Quando uma comissão de protestos precisar de mais informação para decidir marcar uma audiência, deverá considerar nomear uma ou várias pessoas para conduzirem uma investigação. Estes investigadores não deverão ser membros da comissão de protestos que decidirá sobre o assunto;
- (d) Quando um investigador é nomeado, toda a informação relevante que este apurar, favorável ou desfavorável, deverá ser entregue à comissão de protestos e às *partes*, se a comissão de protestos decidir marcar uma audiência;
- (e) Se a comissão de protestos decidir marcar uma audiência, esta deverá prontamente informar a pessoa por escrito sobre a

alegada infração, a hora e o local da audiência e seguirá os procedimentos previstos nas regras 63.2, 63.3(a), 63.4, 63.6, 65.1, 65.2, 65.3 e 66, exceto que:

- (1) para apresentar a alegação, não sendo uma pessoa nomeada pela World Sailing, essa pessoa poderá ser nomeada pela comissão de protestos;
 - (2) a pessoa contra quem foi feita uma alegação ao abrigo desta regra, deverá ter direito a ter um conselheiro e um representante com ele, que poderão atuar em seu nome;
- (f) Se a pessoa:
- (1) apresentar uma boa razão que justifique a sua impossibilidade de comparecer na audiência na hora marcada, a comissão de protestos deverá remarcá-la;
 - (2) não apresentar uma boa razão e não comparecer na audiência, a comissão de protestos poderá prosseguir sem a pessoa presente;
- (g) O padrão de prova a ser aplicado é o teste da satisfação confortável da comissão de protestos, tendo em vista a gravidade da alegada conduta imprópria. Contudo, se o padrão de prova nesta regra entrar em conflito com as leis de um país, a autoridade nacional poderá, com a aprovação da World Sailing, mudá-lo com uma prescrição a esta regra;
- (h) Quando uma comissão de protestos decidir que um concorrente ou proprietário de um barco infringiu a regra 69.1(a), esta poderá tomar uma ou mais das seguintes ações:
- (1) dar-lhe uma advertência;
 - (2) mudar o resultado de um barco numa ou mais regatas, incluindo desclassificações que poderão ser ou não excluídas na série;
 - (3) excluir esta pessoa do evento, recintos ou retirar-lhe quaisquer privilégios ou benefícios; e
 - (4) tomar qualquer outra ação dentro da sua jurisdição prevista nas *regras*;
- (i) Quando uma comissão de protestos decidir que uma *pessoa de apoio* infringiu a regra 69.1(a), a regra 64.5 aplica-se;
- (j) Se a comissão de protestos:

- (1) atribuir uma penalização maior que um DNE;
 - (2) excluir uma pessoa de um evento ou recinto;
 - (3) considere apropriado em qualquer outro caso, deverá reportar as suas averiguações, incluindo fatos provados, conclusões e decisão à autoridade nacional da pessoa, ou para eventos internacionais específicos listados nos Regulamentos da World Sailing, também deverá ser reportado à World Sailing. Se a comissão de protestos atuou ao abrigo da regra 69.2(f)(2), este relatório deverá incluir os fatos e as razões para tal;
- (k) Se uma comissão de Protestos decidir não realizar a audiência sem a pessoa presente, ou se a comissão de protestos tiver deixado o evento e for recebido um relatório alegando uma infração à regra 69.1(a), a comissão de regatas ou a autoridade organizadora poderão nomear a mesma ou uma nova comissão de protestos para atuar ao abrigo desta regra. Se for impraticável para a comissão de protestos conduzir uma audiência, esta deverá recolher toda a informação disponível e, se a alegação se afigurar justificada, fará um relatório à autoridade nacional da pessoa ou à World sailing em caso de eventos específicos listados nos Regulamentos da World Sailing.

69.3 Atuação de uma Autoridade Nacional e da World Sailing

O poder disciplinar, procedimentos e responsabilidades das autoridades nacionais e World Sailing que se aplicam, estão estabelecidos no Código Disciplinar da World Sailing. As Autoridades Nacionais e a World Sailing poderão impor mais penalizações, incluindo a suspensão da elegibilidade, ao abrigo deste código.

SECÇÃO D

APELAÇÕES

70 APELAÇÕES E PEDIDOS À AUTORIDADE NACIONAL

- 70.1** (a) Desde que o direito de apelação não tenha sido negado ao abrigo da regra 70.5, uma *parte* de uma audiência pode apresentar uma apelação sobre a decisão ou sobre os procedimentos da comissão de protestos, mas não sobre os factos apurados;

- (b) Um barco tem direito a apelar se lhe tiver sido negada uma audiência ao abrigo da regra 63.1;
- 70.2** Uma comissão de protestos pode solicitar confirmação ou correção da sua decisão;
- 70.3** Uma apelação ao abrigo da regra 70.1, ou uma solicitação de uma comissão de protestos ao abrigo da regra 70.2, deve ser enviada para a autoridade nacional na qual a autoridade organizadora esteja associada, conforme a regra 89.1. No entanto, se os barcos enquanto *em regata* passarem por águas de mais de uma autoridade nacional, uma apelação ou pedido deverá ser enviado para a autoridade nacional onde a linha de chegada estava localizada, exceto se as instruções de regata indicarem outra autoridade nacional;
- 70.4** Um clube ou outra organização filiada numa autoridade nacional, pode solicitar uma interpretação das regras, desde que não esteja envolvido qualquer *protesto* ou pedido de reparação de cuja decisão possa resultar uma apelação. A interpretação não será utilizada para alterar qualquer prévia decisão da comissão de protestos;
- 70.5** Não haverá apelação das decisões de um júri internacional constituído de acordo com o Apêndice N. Além disso, se tal disposição tiver ficado estabelecida no anúncio ou nas instruções de regata, o direito de apelação pode ser recusado desde que:
- (a) seja essencial determinar imediatamente o resultado da regata que classificará um barco para competir numa fase seguinte de uma prova, ou numa prova posterior (uma autoridade nacional pode prescrever ser necessário a aprovação para este procedimento);
- A Federação Portuguesa de Vela prescreve que, para o direito de apelação ser negado ao abrigo desta regra, é necessária a aprovação escrita do Conselho de Arbitragem da Federação Portuguesa de Vela, a qual será exposta durante a prova no quadro oficial de avisos, ou incluída nas Instruções de Regata.
- (b) uma autoridade nacional aprove este procedimento para uma prova específica aberta somente a barcos inscritos por uma organização filiada nessa autoridade nacional, um membro de

uma organização filiada nessa autoridade nacional, ou um membro individual dessa autoridade nacional;

- (c) uma autoridade nacional, após consulta à World Sailing, aprove este procedimento para uma prova específica, e na condição que o júri seja constituído conforme requerido no Apêndice N, excetuando que somente dois membros da comissão de protestos terão de ser juízes internacionais.

70.6 As apelações e os pedidos de interpretação deverão ser feitos em conformidade com o Apêndice R.

71 DECISÕES DA AUTORIDADE NACIONAL

71.1 Uma pessoa com *conflito de interesse* ou que tenha sido membro da comissão de protestos, não poderá participar de alguma forma na discussão ou decisão de uma apelação ou de um pedido para confirmação ou correção;

71.2 A autoridade nacional pode manter, alterar ou inverter uma decisão de uma comissão de protestos, incluindo a decisão sobre a validade ou a decisão ao abrigo da regra 69. Em alternativa, a autoridade nacional poderá decidir que a audiência seja reaberta, ou que deverá ser marcada uma nova audiência, pela mesma ou uma nova comissão de protestos. Quando a autoridade nacional decidir que deverá haver uma nova audiência, poderá nomear uma nova comissão de protestos para o efeito;

71.3 Quando, a partir dos factos apurados pela comissão de protestos, a autoridade nacional decidir que um barco que era *parte* de uma audiência de *protesto* infringiu uma regra, penalizá-lo-á, tenha ou não o barco ou a regra sido mencionada na decisão da comissão de protestos;

71.4 A decisão da autoridade nacional será final. A autoridade nacional remeterá por escrito a sua decisão a todas as *partes* da audiência e à comissão de protestos, que ficarão obrigadas pela decisão.

PARTE 6

INSCRIÇÃO E QUALIFICAÇÃO

75 INSCRIÇÃO NUMA PROVA

Para se inscrever numa prova, um barco cumprirá com os requisitos da autoridade organizadora da prova. Deverá ser inscrito por:

- (a) um membro de um clube ou outra organização filiada numa autoridade nacional filiada na World Sailing;
- (b) esse clube ou organização;
- (c) um membro de uma autoridade nacional filiada na World Sailing.

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que nas provas sob a sua jurisdição, os velejadores nacionais cumprirão o determinado nos Regulamentos Desportivos por si publicados e que constituem prescrições às presentes regras.

76 EXCLUSÃO DE BARCOS OU CONCORRENTES

- 76.1** A autoridade organizadora ou a comissão de regatas poderão rejeitar ou cancelar a inscrição de um barco, ou excluir um concorrente, em conformidade com a regra 76.3, desde que o façam antes da largada da primeira regata e justifiquem a razão para o fazer. A pedido do barco, deverá ser-lhe prontamente entregue a razão por escrito. O barco poderá pedir reparação se considerar a rejeição ou exclusão inapropriada;
- 76.2** A entidade organizadora ou a comissão de regatas não poderão rejeitar ou cancelar a inscrição de um barco, ou excluir um concorrente por motivos de publicidade, desde que o barco ou concorrente cumpram com o Código de Publicidade da World Sailing;
- 76.3** Em campeonatos mundiais ou continentais, nenhuma inscrição que esteja dentro das quotas estabelecidas será rejeitada ou cancelada sem previamente ser obtida aprovação da respetiva associação internacional da classe (ou Offshore Racing Council) ou da World Sailing.

77 IDENTIFICAÇÃO NAS VELAS

Um barco cumprirá com as determinações do Apêndice G, que rege os requisitos relativos ao emblema de classe, letras da nacionalidade e números de vela.

78 CUMPRIMENTO DAS REGRAS DE CLASSE; CERTIFICADOS

78.1 Quando um barco está *em regata*, o seu proprietário ou qualquer outra pessoa responsável assegurará que o barco cumpre o prescrito nas suas regras de classe e que o certificado de medição ou abono, se existir, se encontra válido. Adicionalmente, o barco deverá também cumprir com outros casos especificados nas regras de classe, anúncio de regata ou instruções de regata;

78.2 Quando uma regra exige que um certificado válido seja emitido ou a sua existência verificada antes de um barco se encontrar *em regata*, e tal não pode ocorrer, o barco poderá entrar *em regata* desde que a comissão de regatas receba uma declaração assinada pela pessoa responsável pelo barco, atestando a existência de um certificado válido. O barco deverá apresentar o certificado ou arranjá-lo para que a sua validade seja verificada pela comissão de regatas antes do início do último dia da prova, ou da primeira série, seja o que acontecer primeiro. A penalização por uma infração a esta regra será a desclassificação de todas as regatas sem audiência.

79 CATEGORIZAÇÃO

Se o anúncio de regata ou as regras de classe determinarem que alguns ou todos os concorrentes devem cumprir com os requisitos de divisão por categorias, tal deverá ser realizado conforme o descrito no Código da World Sailing de Categorização de Velejadores.

80 PROVA REPROGRAMADA

Quando uma prova for reprogramada para uma data diferente da prevista no anúncio de regata, todos os barcos inscritos deverão ser notificados. A comissão de regatas poderá aceitar novas inscrições, desde que reúnam todos os requisitos da inscrição, exceto o prazo limite original.

PARTE 7

ORGANIZAÇÃO DE REGATAS

85 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS

- 85.1** A alteração a uma regra deverá referir especificamente a *regra* e descrever a alteração. A alteração a uma *regra* inclui uma adição ou uma exclusão de toda ou parte dessa regra;
- 85.2** A alteração a qualquer dos tipos de *regras* seguintes poderá ser feita apenas de acordo com exposto a seguir:

<i>Tipo de Regra</i>	<i>Altera apenas se permitido por</i>
Regra de Regata	Regra 86
Regra num Código da World Sailing	Uma regra no código
Prescrição da Autoridade Nacional	Regra 88.2
Regra da Classe	Regra 87
Regra no anúncio de regata	Regra 89.2(b)
Regra nas Instruções de regata	Regra 90.2(c)
Regra em qualquer outro documento que rege a prova	Uma regra no próprio documento

86 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DE REGATA

- 86.1** Uma regra de regata não será alterada a não ser que a própria regra o permita, ou nos seguintes casos:
- (a) As prescrições de uma autoridade nacional podem alterar uma regra de regata, mas nunca as Definições; os Princípios Básicos; uma regra da Introdução; as Partes 1, 2 ou 7; as regras 42, 43, 47, 50, 63.4, 69, 70, 71, 75, 76.3 ou 79; uma regra de um apêndice que altere uma destas regras; os Apêndices H ou N; ou uma regra nos Códigos da World Sailing listados na regra 6.1;
 - (b) O anúncio de regatas ou instruções de regata podem alterar uma regra de regata, mas não as regras 76.1 e 76.2, o Apêndice R, ou uma regra listada na regra 86.1(a);
 - (c) As regras de classe podem alterar somente as regras 42, 49, 51, 52, 53, 54 e 55;

86.2 Como exceção à regra 86.1, a World Sailing pode em circunstâncias limitadas (ver o Regulamento da World Sailing 28.1.3), autorizar alterações às regras de regata numa determinada prova internacional. A autorização deverá ser mencionada numa carta de aprovação dirigida à autoridade organizadora, assim como estar incluída no anúncio ou nas instruções de regata, e a carta deverá ser afixada no quadro oficial de avisos;

86.3 Se uma autoridade nacional assim o prescrever, as restrições da regra 86.1 não se aplicam no caso dessas alterações se destinarem a desenvolver ou testar as regras em questão. A autoridade nacional pode prescrever que a sua aprovação seja necessária para tais alterações.

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que nas regatas sob a sua jurisdição, se uma comissão de regatas pretender testar e desenvolver alterações às regras, só o poderá fazer mediante autorização escrita do Conselho de Arbitragem da Federação Portuguesa de Vela, e desde que se comprometa a relatar por escrito os resultados obtidos.

87 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DE CLASSE

O anúncio de regata pode alterar uma regra de classe apenas quando as regras de classe o permitam, ou quando houver uma autorização por escrito da associação de classe para alterar uma regra que deverá ser afixada no quadro de avisos.

88 PRESCRIÇÕES NACIONAIS

88.1 Prescrições que se aplicam

As prescrições aplicáveis numa prova, são as da autoridade nacional, na qual a autoridade organizadora estiver associada de acordo com a regra 89.1. No entanto, se os barcos enquanto *em regata* passarem por águas de mais de uma autoridade nacional, o anúncio de regata identificará as prescrições que serão aplicadas e quando o serão.

88.2 Alterações às Prescrições

O anúncio de regata ou as instruções de regata podem alterar uma prescrição. Contudo, uma autoridade nacional poderá restringir alterações às suas prescrições com uma prescrição a esta regra, desde que a World Sailing aprove o seu pedido para o fazer. As prescrições restritas não poderão ser alteradas.

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que, os Anúncio e as Instruções de Regata não alterarão as suas prescrições sem uma autorização escrita do Conselho de Arbitragem. No entanto, quando um Júri Internacional for aprovado para uma prova, apenas as prescrições às regras 60.1, 67, 86.3, 88.2 e 91 (b) se aplicam.

89 AUTORIDADE ORGANIZADORA; ANÚNCIO DE REGATA; NOMEAÇÃO DE ÁRBITROS

89.1 Autoridade Organizadora

As regatas serão organizadas por uma autoridade organizadora, que será:

- (a) a World Sailing;
- (b) uma autoridade nacional filiada na World Sailing;
- (c) um clube filiado;
- (d) uma organização filiada que não um clube, e se assim prescrito pela autoridade nacional, com a aprovação da mesma ou em conjunto com um clube filiado;

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que uma organização filiada, que não seja um clube, necessita da aprovação prévia da Federação Portuguesa de Vela para ser autoridade organizadora. Para além disso, as Associações Nacionais de Classe suas filiadas apenas poderão organizar provas se em conjunto com um clube, também ele filiado na Federação Portuguesa de Vela.

- (e) uma associação de classe não filiada, ou com a aprovação da autoridade nacional ou em conjunto com um clube filiado;

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que uma associação de classe não filiada necessita da aprovação prévia da Federação Portuguesa de Vela para ser autoridade organizadora.

- (f) duas ou mais das organizações acima mencionadas;
- (g) uma entidade não filiada em conjunto com um clube filiado, desde que a entidade seja propriedade e controlada pelo clube. A autoridade nacional do clube poderá prescrever que a sua aprovação seja um requisito para a realização da prova;

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que, a sua aprovação escrita é necessária para serem consideradas autoridade organizadora.

- (h) se aprovado pela World Sailing e pela autoridade nacional do clube, uma entidade não filiada em conjunto com um clube filiado em que a entidade não é nem propriedade, nem controlada pelo clube.

Para efeitos da regra 89.1, uma organização é filiada se estiver filiada na autoridade nacional do local da prova; caso contrário a organização não é filiada. Contudo, se os barcos passarem *em regata* por águas de mais de uma autoridade nacional, uma organização é filiada se for filiada numa das autoridades nacionais de um dos portos de passagem.

89.2 Anúncio de Regata; Nomeação de Árbitros

- (a) A autoridade organizadora publicará um anúncio de regata de acordo com a regra J1;

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que nas provas disputadas sob a sua jurisdição, se aplicará também o estipulado nos Regulamentos Desportivos da Federação Portuguesa de Vela, que constituem prescrições à presente regra.

- (b) O anúncio de regata poderá ser alterado desde que seja feita uma notificação adequada;
- (c) A Autoridade organizadora nomeará uma comissão de regatas e, quando apropriado, uma comissão técnica, uma comissão de protestos e juízes-árbitros. Contudo, a comissão de regatas, a comissão técnica, um júri internacional e juízes-árbitros poderão ser nomeados pela World Sailing, tal como previsto nos seus Regulamentos.

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que nas provas disputadas sob a sua jurisdição, se aplicará também o estipulado nos Regulamentos Desportivos da Federação Portuguesa de Vela, que constituem prescrições à presente regra.

90 COMISSÃO DE REGATAS; INSTRUÇÕES DE REGATA; PONTUAÇÃO

90.1 Comissão de Regatas

A comissão de regatas dirigirá as regatas sob orientação da autoridade organizadora e em conformidade com as *regras*;

90.2 Instruções de Regata

- (a) A comissão de regatas publicará as instruções de regata, por escrito, e em conformidade com a regra J2;
- (b) Quando apropriado, num evento em que são esperadas inscrições de outros países, as instruções de regata incluirão, em Inglês, as prescrições nacionais aplicáveis;
- (c) As instruções de regata poderão ser alteradas desde que essa alteração seja feita por escrito e afixada no quadro oficial de avisos antes do tempo previsto nas instruções de regata, ou, na água, sendo comunicadas a cada barco antes do seu sinal de advertência. Alterações por via oral só poderão ser feitas na água, e, somente, se o procedimento estiver previsto nas instruções de regata.

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que nas provas disputadas sob a sua jurisdição, se aplicará também o estipulado nos Regulamentos Desportivos da Federação Portuguesa de Vela, que constitui prescrições à presente regra.

90.3 Pontuação

- (a) A comissão de regatas pontuará uma regata ou série de acordo com o estabelecido no Apêndice A, a não ser que o anúncio de regata, ou as instruções de regata especifiquem um outro sistema. Uma regata será pontuada se não for *anulada* e se um barco *largar, efetuar o percurso e chegar* dentro do tempo limite da regata, se o houver, mesmo que ele se retire depois de *chegar* ou seja desclassificado;
- (b) Quando um sistema de pontuação considerar o descarte de uma ou mais pontuações da pontuação de uma série, qualquer pontuação que não seja excluída (DNE) deverá ser incluída na pontuação da série do barco;
- (c) Quando a comissão de regatas deteta através dos seus apontamentos ou observações que pontuou um barco de forma incorreta, ela corrigirá esse erro e disponibilizará aos concorrentes as pontuações corrigidas;
- (d) A comissão de regatas deverá implementar as alterações às pontuações determinadas pela comissão de protestos ou pela

autoridade nacional como resultado de decisões feitas de acordo com as *regras*;

- (e) Quando tal estiver previsto no anúncio de regata, sem prejuízo do previsto nas regras 90.3(a), (b), (c) e (d), não deverão ser feitas alterações às pontuações de uma regata ou série em resultado de uma ação, incluindo a correção de erros, feitos 24 horas após:
 - (1) o tempo limite para protestar para a última regata da série (incluindo as séries de uma única regata);
 - (2) ter sido informado de uma decisão de uma comissão de protestos depois da última regata da série (incluindo as séries de uma única regata); ou
 - (3) as pontuações terem sido publicadas.

No entanto, como exceção, alterações às pontuações deverão ser feitas se em resultado de uma decisão ao abrigo das regras 6, 69 ou 70. O anúncio de regata poderá alterar "24 horas" para um tempo diferente.

91 COMISSÃO DE PROTESTOS

Uma comissão de protestos deverá ser:

- (a) uma comissão nomeada pela autoridade organizadora ou pela comissão de regatas;
- (b) um júri internacional nomeado pela autoridade organizadora ou como prescrito pelos Regulamentos da World Sailing. Ele será composto como requerido pela regra N1 e terá a autoridade e responsabilidade estabelecidas na regra N2. Uma autoridade nacional poderá prescrever que a sua aprovação seja necessária para a nomeação de um júri internacional para regatas sob a sua jurisdição, exceto para regatas da World Sailing ou quando os júris internacionais são nomeados pela World Sailing ao abrigo da regra 89.2(c);

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que, em qualquer prova disputada sob a sua jurisdição, um Júri Internacional terá de ser aprovado pelo Conselho de Arbitragem da Federação Portuguesa de Vela, com exceção das provas referidas nesta regra.

- (d) a comissão nomeada pela autoridade nacional ao abrigo da regra 71.2.

92 COMISSÃO TÉCNICA

- 92.1** A comissão técnica deverá ser composta pelo menos por um elemento e será nomeada pela autoridade organizadora ou pela comissão de regatas, ou como estabelecido nos Regulamentos da World Sailing;
- 92.2** A comissão técnica deverá gerir a inspeção de equipamentos e as medições da prova tal como orientada pela autoridade organizadora e conforme estabelecido pelas *regras*.

Apêndice A

PONTUAÇÃO

Ver regra 90.3.

A1 NÚMERO DE REGATAS

O número de regatas programado e o número de regatas que é necessário completar-se para constituir uma série, serão estabelecidos no anúncio de regata ou nas instruções de regata.

A2 PONTUAÇÃO NA SÉRIE

A2.1 A pontuação de cada barco na série será, o total das suas pontuações, descartando a sua pior pontuação, sujeita à regra 90.3(b). No entanto, o anúncio de regata ou as instruções de regata poderão estabelecer uma disposição diferente, como por exemplo, que nenhuma pontuação será descartada, que duas ou mais pontuações serão descartadas ou que um determinado número será descartado consoante o número de regatas completadas. Uma regata está completada desde que pontuada; ver regra 90.3(a). Se um barco tiver duas ou mais piores pontuações iguais, as pontuações das regatas disputadas mais cedo na série serão descartadas. O barco com a pontuação mais baixa na série será o vencedor, e os outros serão classificados em conformidade.

A2.2 Se um barco participou em qualquer regata da série, este será classificado em toda série.

A3 HORA DE LARGADA E POSIÇÃO DE CHEGADA

A hora do sinal de largada de um barco será a sua hora de largada, e a ordem pela qual os barcos *chegam* determinará as suas posições de chegada. No entanto, quando um sistema de abono ou de "rating" for usado, o seu tempo corrigido determinará o seu lugar de chegada.

A4 SISTEMA DE PONTUAÇÃO

Aplicar-se-á o Sistema de Pontuação Baixa a não ser que o anúncio de regata ou as instruções de regata especifiquem outro sistema; ver regra 90.3(a).

Todo o barco que *largue* e *chegue* e que posteriormente não se retire, seja penalizado, ou lhe seja atribuída uma reparação, será pontuado como segue:

<i>Lugar de chegada</i>	<i>Pontos</i>
Primeiro	1
Segundo	2
Terceiro	3
Quarto	4
Quinto	5
Sexto	6
Sétimo	7
Cada lugar seguinte	Adicionar 1 ponto

A5 PONTUAÇÕES DETERMINADAS PELA COMISSÃO DE REGATAS

- A5.1** Um barco que não *largue*, não *efectue o percurso* ou não *chegue*, ou que não cumpra com a regra 30.2, 30.3, 30.4 ou 78.2, ou que se retireu tenha cumprido com uma penalização ao abrigo da regra 44.3(a), será pontuado em conformidade pela comissão de regatas sem audiência. Apenas a comissão de protestos poderá pontuar de outra forma que piore a pontuação de um barco.
- A5.2** Um barco que não *largue*, não *efectue o percurso*, não *chegue*, que se retire ou tenha sido desclassificado será pontuado com o número de barcos inscritos na série adicionando um ponto. Um barco penalizado ao abrigo da regra 30.2 ou que cumpra uma penalização ao abrigo da regra 44.3(a) será pontuado conforme o estipulado na regra 44.3 (c).
- A5.3** Se o anúncio ou as instruções de regata estabelecerem que a regra A5.3 é aplicada, a regra A5.2 é alterada de forma a que um barco que compareceu na área de largada, mas que não *largou*, não efectuou o percurso, não chegou, que se retirou ou foi desclassificado, será pontuado na posição de chegada do número de barcos que compareceram na área de largada adicionado de um ponto e um barco que não compareceu na área de largada será pontuado na posição de chegada do número de barcos inscritos na série adicionando um ponto.

A6 ALTERAÇÕES NOS LUGARES E PONTUAÇÕES DE OUTROS BARCOS

- A6.1** Se um barco é desclassificado numa regata ou se retira depois de *chegar*, cada barco que chegue depois dele subirá um lugar.
- A6.2** Se a comissão de protestos decidir conceder uma reparação ajustando a pontuação de um barco, a pontuação dos outros barcos não será alterada a não ser que a comissão de protestos decida de outro modo.

A7 EMPATES NUMA REGATA

Se houver barcos empatados na linha de chegada, ou no caso de barcos terem o mesmo tempo corrigido num sistema de abonos, os pontos atribuídos aos barcos empatados serão os mesmos para todos e igual à média dos pontos dos lugares que corresponderiam a esses barcos caso não tivessem chegado concomitantemente. Na atribuição de um prémio a barcos empatados, o mesmo deverá ser dividido em partes iguais entre eles ou receber prémios iguais.

A8 EMPATES NUMA SÉRIE

- A8.1** Se numa série houver empate entre dois ou mais barcos, os resultados de cada barco deverão ser ordenados em sequência do melhor para o pior, e nos primeiros resultados em que houver uma pontuação diferente, o desempate será quebrado a favor do barco com a melhor pontuação. Nenhuma pontuação descartada deverá ser usada.
- A8.2** Se permanecer o empate entre dois ou mais barcos, eles serão classificados em função da sua pontuação na última regata. Quaisquer empates remanescentes serão resolvidos usando a pontuação da regata precedente até todos os empates estarem resolvidos. Todas as pontuações serão usadas, mesmo que algumas tenham sido descartadas.

A9 ORIENTAÇÕES QUANTO A REPARAÇÃO

Se a comissão de protestos decidir conceder uma reparação ajustando a pontuação de um barco numa regata, é aconselhado a pontuá-lo da forma seguinte:

- (a) pontos iguais à média, aproximada ao décimo de ponto mais próximo (0,05 arredondado para cima), dos seus pontos em todas as regatas da série, exceto da regata em causa;

- (b) pontos iguais à média, aproximada ao décimo de ponto mais próximo (0,05 arredondado para cima), dos seus pontos em todas as regatas antes da regata em causa;
- (c) pontos baseados na posição do barco na regata do momento do incidente que justificou a reparação.

A10 SIGLAS DE PONTUAÇÃO

As seguintes siglas de pontuação deverão ser usadas para registo das seguintes circunstâncias:

DNC	Não <i>largou</i> ; não compareceu na área de largada
DNS	Não <i>largou</i> (exceto se tiver sido DNC ou OCS)
OCS	Não <i>largou</i> ; no lado do percurso da linha de largada ao seu sinal de largada e não <i>largou</i> , ou infringiu a regra 30.1
ZFP	20% de penalização ao abrigo da regra 30.2
UFD	Desclassificação ao abrigo da regra 30.3
BFD	Desclassificação ao abrigo da regra 30.4
SCP	Penalização de Pontuação
NSC	Não <i>efetuou o percurso</i>
DNF	Não <i>chegou</i>
RET	Retirou-se
DSQ	Desclassificação
DNE	Desclassificação que não é descartável
RDG	Reparação concedida
DPI	Penalização discricionária imposta

APÊNDICE B

REGRAS DE REGATA PARA REGATAS DE FROTA DE WINDSURF

As regatas de frota de pranchas à vela (incluindo regatas de maratona) deverão ser disputadas ao abrigo das Regras de Regata à Vela tal como alteradas por este Apêndice. O termo “barco” em qualquer parte das regras de regata significa “prancha” ou “barco”, conforme apropriado. Uma regata de maratona é uma regata cuja intenção é durar mais de uma hora.

Nota: Regras para as disciplinas de Slalom, Expressão (incluindo Ondas e Freestyle) e Velocidade não estão incluídas neste apêndice. Estas estão disponíveis no website da World Sailing.

ALTERAÇÕES ÀS DEFINIÇÕES

As definições de *Espaço na Baliza* e *Amurado a Estibordo* ou a *Bombordo* são eliminadas e substituídas por:

Espaço na Baliza É o espaço que uma prancha necessita para velejar o seu rumo correto para rondar ou passar a baliza. Contudo, *espaço na baliza* para uma prancha não inclui *espaço* para virar por davante anão ser que esteja *sobreladeada* pelo interior e a *barlavento* da prancha que deve dar *espaço na baliza* e que estaria a *alcançar a baliza* após virar por davante.

Amurado a Estibordo ou a Bombordo Uma prancha está *amurada a estibordo* ou a *bombordo* consoante a mão do concorrente que esteja mais próxima do mastro, se o concorrente se encontrar numa posição normal de velejar com ambas as mãos na retranca e com os braços não cruzados. Uma prancha está *amurada a estibordo* quando a mão direita do concorrente estiver mais próxima do mastro e *amurada a bombordo* quando a mão esquerda do concorrente estiver mais próxima do mastro.

A definição de *Zona* é eliminada.

Acrescentar as definições seguintes:

Virada Uma prancha está *virada* quando esta não está sobre controlo porque a sua vela ou o corpo do concorrente se encontram na água.

Rondar ou Passar Uma Prancha está a *rondar ou passar* uma *baliza* desde o momento em que o seu *rumo correto* é começar a manobrar para rondar ou passar a *baliza*, até ter rondado ou passado a *baliza*.

B1 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 1

[Não há alterações.]

B2 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 2

13 ENQUANTO VIRA POR DAVANTE

A regra 13 é alterada para:

Depois de uma prancha passar a linha do vento, deverá *manter-se afastada* de outras pranchas até a sua vela encher. Durante esse período não se aplicam as regras 10, 11 e 12. Se duas pranchas estiverem sujeitas a esta regra em simultâneo, aquela que estiver a bombordo ou pela popa da outra deverá manter-se afastada.

17 NAS MESMAS AMURAS ANTES DE UMA LARGADA AO LARGO

A regra 17 é alterada para:

Quando, no momento do sinal de advertência, o rumo para a primeira *baliza* for aproximadamente noventa graus em relação ao vento verdadeiro, uma prancha *sobreladeada* a *sotavento* de outra prancha na mesma *amura*, durante os últimos 30 segundos antes do sinal de largada, não deverá navegar acima do rumo mais curto para a primeira baliza enquanto as pranchas se mantiverem *sobreladeadas* se daí a outra prancha precisar de manobrar para evitar contato, excepto se, ao fazê-lo, navegue imediatamente pela popa da outra prancha.

18 ESPAÇO NA BALIZA

A regra 18 é alterada do seguinte modo:

A primeira frase da regra 18.1 é alterada para:

A regra 18 aplica-se entre pranchas quando elas têm de deixar uma *baliza* pelo mesmo lado e pelo menos uma delas a está a *rondar ou a passar*.

A regra 18.2(b) é alterada para:

- (b) Se as pranchas estiverem *sobreladeadas*, quando a primeira delas está *a rondar ou passar a baliza*, a prancha exterior a partir desse momento deverá dar à prancha interior *espaço na baliza*. Se uma prancha estiver *livre pela proa* quando estiver *a rondar ou passar a baliza*, a prancha *livre pela popa* deverá dar-lhe, a partir desse momento, *espaço na baliza*.

A regra 18.2(c) é alterada para:

- (c) Quando uma prancha é obrigada a dar *espaço na baliza* ao abrigo da regra 18.2(b), ela deverá continuar a fazê-lo mesmo se o *sobreladeamento* for interrompido ou um novo *sobreladeamento* se iniciar. Contudo, se a prancha com direito a *espaço na baliza* passar a proa ao vento, a regra 18.2(b) deixa de se aplicar.

A regra 18.2(d) é alterada para:

- (d) As regras 18.2(b) e (c) deixam de se aplicar se a prancha com direito a *espaço na baliza* passar a proa ao vento.

A regra 18.3 é eliminada.

18.4 Virando em Roda ou Arribando

A regra 18.4 é alterada para:

Quando uma prancha interior *sobreladeada* com direito a rumo tem de virar em roda ou arribar numa *baliza* para navegar no seu *rumo correto*, até virar em roda ou arribar ela não passará mais afastada da *baliza* do que o necessário para velejar naquele rumo. A regra 18.4 não se aplica numa *baliza* de uma porta.

22 VIRADA; ENCALHADA; SALVAMENTO

A regra 22 é alterada para:

- 22.1** Se possível, uma prancha evitará uma prancha que esteja *virada* ou não tenha novamente adquirido o controlo depois de *virada*, encalhada, ou esteja a ajudar uma pessoa ou embarcação em perigo;
- 22.2** Se possível, uma prancha que esteja *virada* ou encalhada não interferirá com outra prancha.

23 INTERFERIR COM OUTRA PRANCHA; VELA FORA DA ÁGUA

Acrescentar uma nova regra 23.3:

23.3 No último minuto antes do seu sinal de largada, uma prancha terá a sua vela fora da água e numa posição normal, exceto se sevirar acidentalmente.

B3 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 3**26 LARGADA DE REGATAS**

A regra 26 é alterada para:

26.1 Sistema 1 (para largadas à bolina)

As regatas deverão ser iniciadas usando os seguintes sinais. Os tempos deverão ser dados pelos sinais visuais; a ausência do sinal sonoro não será tomado em consideração.

<i>Minutos antes do sinal de Largada</i>	<i>Sinal Visual</i>	<i>Sinal Sonoro</i>	<i>Significado</i>
5*	Bandeira de Classe	Um	Sinal de Advertência
4	P, I, U, ou Bandeira Negra	Um	Sinal de Preparação
1	Bandeira de Preparação retirada	Um longo	Um Minuto
0	Bandeira da Classe Retirada	Um	Sinal de Largada

*ou como designado nas instruções de regata

O sinal de advertência para as classes seguintes deverá ser feito com ou depois do sinal de largada da classe anterior.

26.2 Sistema 2 (para largadas ao largo)

As regatas deverão ser iniciadas usando os sinais seguintes. Os tempos deverão ser dados pelos sinais visuais; a ausência do sinal sonoro não será tomado em consideração.

<i>Minutos antes do sinal de Largada</i>	<i>Sinal Visual</i>	<i>Sinal Sonoro</i>	<i>Significado</i>
3	Bandeira de Classe		Sinal de Atenção
2	Bandeira Vermelha; Retirado Sinal de Atenção	Um	Sinal de Advertência
1	Bandeira Amarela; Bandeira Vermelha Retirada	Um	Sinal de Preparação
1/2	Bandeira Amarela Retirada		30 segundos
0	Bandeira Verde	Um	Sinal de Largada

26.3 Sistema 3 (para largadas da praia)

- (a) Quando a linha de largada é na praia, ou tão perto da praia que o concorrente tem de estar dentro de água para *largar*, a largada é uma largada da praia;
- (b) As posições de largada deverão ser numeradas de maneira que a posição 1 é a posição mais a barlavento. A não ser que as instruções de regata indiquem outro sistema, uma posição de largada de uma prancha deverá ser definida por:
 - (1) "ranking" (a prancha em melhor posição do "ranking" na posição 1, e por aí em diante),
 - (2) sorteio.
- (c) Depois das pranchas terem sido avisadas para ocuparem as suas posições, a comissão de regatas deverá fazer o sinal de preparação expondo uma bandeira vermelha com um sinal sonoro. O sinal de largada será efetuado, em qualquer altura depois do sinal de preparação, removendo a bandeira vermelha com um sinal sonoro;

- (d) Depois do sinal de largada, cada prancha deverá usar o percurso mais curto da sua posição de largada para a água e em seguida para a sua posição de navegação sem interferir com as outras pranchas. Aplicam-se as regras da Parte 2 quando ambos os pés de um concorrente estiverem em contato com a prancha.

30 PENALIZAÇÕES À LARGADA

A regra 30.2 é eliminada.

31 TOCAR NUMA BALIZA

A regra 31 é alterada para:

Uma prancha pode tocar numa baliza mas não a pode agarrar.

B4 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 4

42 PROPULSÃO

A regra 42 é alterada para:

Uma prancha será impulsionada somente pela ação do vento na vela e pela ação da água no casco. No entanto, bombear e abanar a vela é permitido. A prancha não deverá ser propulsionada através de remar, nadar ou andar.

44 PENALIZAÇÕES NO MOMENTO DO INCIDENTE

A regra 44 é alterada para:

44.1 Cumprir uma Penalização

Uma prancha pode efetuar uma penalização de 360° quando possa ter infringido uma ou mais regras da Parte 2 num incidente quando *em regata*. As instruções de regata poderão especificar outra forma de penalização. Contudo, se a prancha causar lesão ou danos graves ou, apesar de se ter penalizado, tenha ganho uma vantagem significativa na regata ou na série, a sua penalização deverá ser retirar-se.

44.2 Penalização de 360°

Logo que possível após o incidente, depois de se afastar completamente de outras pranchas, uma prancha efetua uma penalização de 360° cumprindo imediatamente uma volta de

360° sem a obrigação de uma viragem por davante ou em roda. Quando uma prancha se penaliza na linha de chegada ou perto dela, o seu casco deverá estar completamente no lado do percurso da linha antes de chegar.

50 VESTUÁRIO E EQUIPAMENTO DOS CONCORRENTES

A regra 50.1(a) é alterada para:

- (a) Os concorrentes não usarão ou transportarão vestuário ou equipamento com o intuito de aumentar o seu peso. Contudo, um concorrente poderá usar um recipiente para bebidas com capacidade não superior a 1,5 litros.

REGRAS DA PARTE 4 ELIMINADAS

As regras 45, 48.2, 49, 50.1(c), 50.2, 51, 52, 54, 55 e 56.1 são eliminadas.

B5 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 5

60 DIREITO A PROTESTAR; DIREITO DE PEDIR REPARAÇÃO OU ACTUAÇÃO SEGUNDO A REGRA 69

A regra 60.1(a) é alterada eliminando “ou tenha visto”.

61 REQUISITOS DE UM PROTESTO

61.1 Informar o Protestado

A regra 61.1(a) é alterada para:

- (a) A prancha protestante deverá informar a outra prancha na primeira oportunidade razoável. Quando o seu *protesto* for em relação a um incidente ocorrido na área de regata, ela gritará “Protesto” na primeira oportunidade razoável. Informará também a comissão de regatas da sua intenção de protestar assim que possível após *chegar* ou após se ter retirado. No entanto,
 - (1) se a outra prancha estiver para além de uma distância que permita que o grito seja audível, a prancha protestante não necessita gritar, mas informará a outra prancha na primeira oportunidade razoável;

- (2) não necessita de ser exposta uma bandeira vermelha;
- (3) se o incidente for um erro da outra prancha em *efectuar o percurso* não necessita gritar, mas deverá informar a outra prancha antes ou na primeira oportunidade razoável após a outra prancha *chegar*;
- (4) se, no momento do incidente, for óbvio para a prancha protestante que um concorrente esteja em perigo ou tenham resultado danos graves ou lesões, os requisitos desta regra não se aplicam para esta prancha, mas deverá tentar informar a outra prancha dentro do tempo limite determinado pela regra 61.3

61.2 Conteúdos de um Protesto

Adicionar à regra 61.2:

Esta regra não se aplica numa regata de uma série de eliminação que qualifique uma prancha para competir numa fase posterior de um evento.

62 REPARAÇÃO

A regra 62.1(b) é alterada para:

- (b) lesão, dano material ou virar devido à ação de:
 - (1) uma prancha que tenha infringido um regra da Parte 2 e se tenha penalizado de forma apropriada ou tenha sido penalizada,
 - (2) uma embarcação que não estava *em regata* que lhe era requerida *manter-se afastada*.

63 AUDIÊNCIAS

63.6 Testemunhos e Apuramento dos Factos

Adicionar à regra 63.6:

No entanto, numa regata de uma série de eliminação que qualifique a prancha para competir numa fase posterior de um evento, os protestos e pedidos de reparação não necessitam ser escritos; deverão ser feitos oralmente a um membro da comissão de protestos assim que possível após a regata. A comissão de protestos poderá obter os testemunhos de qualquer forma que

considere apropriado e poderá comunicar a sua decisão oralmente.

64 DECISÕES

A regra 64.4(b) é alterada para:

(b) Quando a comissão de protestos tiver dúvidas quanto a assuntos relativos à medição de uma prancha, o significado de uma regra de classe ou de danos numa prancha, submeterá as suas dúvidas juntamente com os factos relevantes a uma autoridade responsável pela interpretação da regra. A decisão da comissão ficará condicionada à resposta daquela autoridade.

65 INFORMAÇÃO ÀS PARTES E A TERCEIROS

Adicionar à regra 65.2:

Esta regra não se aplica numa regata de uma série de eliminação que qualifique a prancha para competir numa fase posterior de um evento.

70 APELAÇÕES E PEDIDOS À AUTORIDADE NACIONAL

As regras 70.5 e 70.5(a) são alteradas para:

70.5 Não haverá apelações sobre uma decisão de um júri internacional constituído de acordo com o Apêndice N e não haverá apelações sobre uma decisão de uma comissão de protestos numa regata de uma série de eliminação que qualifique a prancha para competir numa fase posterior de um evento. Além disso, se o anúncio de regata ou as instruções de regata assim o determinarem, o direito de apelar poderá ser negado se

(a) for essencial para determinar prontamente o resultado de uma regata que irá qualificar a prancha para competir num evento subsequente (a autoridade nacional poderá prescrever que a sua aprovação é necessária para este procedimento);

B6 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 6**78 CUMPRIMENTO DAS REGRAS DE CLASSE; CERTIFICADOS**

Acrescentar à regra 78.1: ‘Quando assim prescrito pela World Sailing, um dispositivo numerado e datado numa prancha e no seu patilhão, “fin” e mastreação, servirá de certificado de medição.’

B7 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 7**90 COMISSÃO DE REGATAS; INSTRUÇÕES DE REGATA; PONTUAÇÃO**

A última frase da regra 90.2(c) é alterada para: ‘Instruções verbais só poderão ser dadas se o procedimento estiver descrito nas instruções de regata’.

B8 ALTERAÇÕES AO APÊNDICE A**A1 NÚMERO DE REGATAS; PONTUAÇÕES GERAIS**

A regra A1 é alterada para:

O número de regatas programadas e as necessárias completar para constituir uma série estará descrito no anúncio de regata ou nas instruções de regata. Se a prova for composta por mais de uma disciplina ou formato, o anúncio de regata ou as instruções de regata deverão descrever como são calculadas as pontuações finais.

A2 PONTUAÇÃO DE UMA SÉRIE

A regra A2.1 é alterada para:

A pontuação de cada prancha numa série, sujeita à regra 90.3(b), será o total das pontuações das suas regatas descartando a sua

- (a) pior pontuação, quando se tiverem completado 5 a 11 regatas, ou
- (b) duas piores pontuações, quando se tiverem completado 12 ou mais regatas.

No entanto, o anúncio de regata ou as instruções de regata poderão definir outro procedimento. Uma regata está completada se pontuada; ver regra 90.3(a). Se uma prancha tiver

duas ou mais pontuações piores iguais, as pontuações das regatas disputadas mais cedo na série serão descartadas. A prancha com a pontuação mais baixa da série vencerá e as outras serão ordenadas em conformidade.

A5 PONTUAÇÕES DETERMINADAS PELA COMISSÃO DE REGATAS

Adicionar a nova regra A5.4:

A5.4 Numa regata numa série de eliminação que qualifica uma prancha para uma fase posterior de um evento, uma prancha que não *largue*, não *veleje o percurso*, não *chegue*, se retire ou tenha sido desclassificada deverá ser pontuada com os pontos iguais ao número de pranchas permitidas para velejar nessa regata.

A8 EMPATES NUMA SÉRIE

A regra A8 é alterada para:

A8.1 Se houver um empate nas pontuações de uma série entre duas ou mais pranchas, as pontuações descartadas de cada prancha deverão ser ordenadas da melhor para a pior e, nas primeiras pontuações onde existir uma diferença, o desempate será resolvido a favor da prancha com a melhor pontuação descartada.

A8.2 Se um empate persistir entre uma ou mais pranchas, as pontuações de cada prancha, incluindo os descartes, serão ordenadas da melhor para a pior e, nos primeiros pontos em que houver diferença, o empate será desfeito a favor das pranchas com as melhores pontuações).

A8.3 Se um empate ainda persistir entre duas ou mais pranchas, elas serão classificadas em função da sua pontuação na última regata. Quaisquer empates que ainda persistam deverão ser resolvidos utilizando as pontuações na penúltima regata das pranchas empatadas e assim por diante até que todos os empates sejam desfeitos. Estas pontuações deverão ser usadas mesmo que algumas sejam pontuações descartadas.

B9 ALTERAÇÕES AO APÊNDICE G

G1 PRANCHAS DE CLASSE WORLD SAILING

G1.3 Posicionamento

A regra G1.3 é alterada para:

Só será exibido um emblema da classe em cada lado da vela acima de uma linha perpendicular à testa num ponto situado a um terço da distância do punho da pena à retranca. As letras da nacionalidade e os números de vela serão exibidos no terço central da vela acima da retranca, claramente separados de qualquer publicidade. Elas terão de ser de cor preta e aplicadas costas com costas, nos dois lados da vela em fundo branco opaco. O fundo branco opaco deverá estender-se, no mínimo, 30mm para além dos caracteres. Deverá haver um ‘-‘ entre as letras de nacionalidade e o número de vela, e o espaço entre caracteres deverá ser o adequado para a sua legibilidade.

REGRAS ELIMINADAS DO APÊNDICE G

As regras G1.2(a)(2) e G1.2(a)(3) são eliminadas.

APÊNDICE C

REGRAS DE MATCH RACING

As regatas de match racing serão disputadas ao abrigo das Regras de Regata à Vela alteradas por este apêndice. Os "matches" serão arbitrados, a não ser que o anúncio de regata ou as instruções de regata o estabeleçam de outro modo.

Nota: Um Anúncio de Regata e umas Instruções de Regata tipo, assim como as Regras de Match Racing para Cegos estão disponíveis no sítio da internet da World Sailing.

C1 TERMINOLOGIA

‘Concorrente’ significa o timoneiro, equipa ou barco conforme apropriado para a prova. ‘Flight’ significa dois ou mais “matches” iniciados na mesma sequência de largadas.

C2 ALTERAÇÕES ÀS DEFINIÇÕES E ÀS REGRAS DAS PARTES 1, 2, 3 E 4

C2.1 A definição de *Chegar* é alterada para:

Chegar Um barco *chega* quando qualquer parte do seu casco corta a linha de chegada vindo do lado do percurso após cumprir todas as penalizações. Contudo, quando as penalizações são canceladas ao abrigo da regra C7.2(d), após um ou os dois barcos terem *chegado*, cada um será registado como *chegado* quando cortar a linha. Um barco não *chegou* se continuar a *efectuar o percurso*.

C2.2 A definição de *Espaço na Baliza* é alterada para:

Espaço na Baliza Espaço para um barco navegar o seu *rumo correto* para rondar ou passar a *baliza* e/ou o espaço para passar a *baliza* de chegada depois de *chegar*.

C2.3 Acrescentar à definição de *Rumo Correto*: “Um barco a cumprir uma penalização ou a manobrar para cumprir uma penalização não está a navegar num *rumo correto*.”

C2.4 Na definição de *Zona*, a distância é alterada para dois comprimentos de casco.

C2.5 Acrescentar nova regra 7 à Parte 1:

7 ÚLTIMO PONTO DE CERTEZA

Os juízes/árbitros assumirão que o estado de um barco, ou a sua relação com outro barco, não se alterou até que estejam seguros de que se alterou.

C2.6 A regra 13 é alterada para:

13 ENQUANTO A VIRAR POR DAVANTE OU VIRAR EM RODA

13.1 Após a proa de um barco ter passado a linha do vento, este deve *manter-se afastado* de outros barcos até atingir um rumo de bolina cerrada.

13.2 Após a esteira da vela grande de um barco a velejar à popa, passar a linha de mediania do barco, este deve manter-se afastado de outros barcos até que a sua vela grande fique cheia ou já não esteja a navegar à popa.

13.3 Enquanto as regras 13.1 ou 13.2, se aplicarem, as regras 10, 11 e 12 não se aplicam. Contudo, se dois barcos estão sujeitos à regra 13.1 ou 13.2 em simultâneo, o que se encontrar a bombordo do outro ou aquele que estiver pela popa do outro deve *manter-se afastado*.

C2.7 A regra 16.2 é eliminada.

C2.8 A regra 17 é eliminada.

C2.9 A regra 18 é alterada para:

18 ESPAÇO NA BALIZA

18.1 Quando se Aplica a Regra 18

A regra 18 aplica-se entre barcos aos quais é requerido deixar uma *baliza* pelo mesmo lado e pelo menos um deles se encontra na *zona*. Contudo, não se aplica entre um barco que se aproxima duma *baliza* e um barco que a está a deixar. A regra 18 deixa de se aplicar entre barcos quando o barco com direito a *espaço na baliza* está na próxima perna e a *baliza* está à sua popa.

18.2 Dar Espaço na Baliza

- (a) Quando o primeiro barco alcança a *zona*,
 - (1) se os barcos estiverem *sobreladeados*, o barco exterior, a partir desse momento, dará ao barco interior *espaço na baliza*;
 - (2) se os barcos não estiverem *sobreladeados*, o barco que não alcançou a *zona*, a partir desse momento, dará *espaço na baliza*.
- (b) Se o barco com direito a *espaço na baliza* sair da *zona*, o direito a *espaço na baliza* cessa e a regra 18.2(a) aplica-se novamente, se requerida, baseada na relação entre os barcos no momento em que a regra 18.2(a) se volta a aplicar;
- (c) Se um barco estabelecer um *sobreladeamento* interior e, se a partir do momento em que o *sobreladeamento* se estabeleceu, o barco exterior não conseguir dar *espaço na baliza*, este não é obrigado a dar.

18.3 Virar por Davante ou Virar em Roda

- (a) Se o *espaço na baliza* para um barco incluir uma mudança de *amura*, essa viragem por davante ou em roda não deverá ser mais rápida do que uma viragem por davante ou em roda para navegar o seu *rumo correto*;
- (b) Quando um barco interior *sobreladeado* com direito a *rumo* tem de mudar de *amura* numa *baliza* para navegar o seu *rumo correto*, até mudar de *amura* não navegará mais afastado da *baliza* do que o necessário para navegar esse *rumo*. A regra 18.3(b) não se aplica numa *baliza* de uma porta ou numa *baliza* de chegada e um barco será exonerado por infringir esta regra se o percurso do outro barco não for afectado antes do barco ter mudado de *amura*.

C2.10 A regra 20.4(a) é alterada para:

- (a) São requeridos os seguintes gestos de braço do timoneiro para além dos gritos:

- (1) para ‘Espaço para virar’, repetida e claramente apontar para *barlavento*; e
- (2) para ‘Vira tu’, repetida e claramente apontar para o outro barco e acenar para *barlavento*.

C2.11 A regra 21.3 é eliminada.

C2.12 A regra 23.1 é alterada para:

23.1 Se razoavelmente possível, um barco que não esteja *em regata* não deverá interferir com um barco *em regata* nem com um barco de Juízes/árbitros.

C2.13 Adicionar a nova regra 23.3:

23.3 Quando barcos de ”matches” diferentes se encontram, uma alteração de rumo de qualquer dos barcos deverá ser consistente com o cumprimento de uma regra ou com o objetivo de vencer o seu próprio ”match”.

C2.14 A regra 31 é alterada para:

31 TOCAR NUMA BALIZA

Enquanto *em regata*, nenhum membro da tripulação nem qualquer parte do casco do barco deverá tocar na *baliza* de largada antes da *largada*, ou numa *baliza* que inicia ou termina uma perna do percurso em que o barco está a navegar, ou na *baliza* de chegada depois de *chegar*. Adicionalmente, enquanto *em regata*, um barco não deverá tocar no barco da comissão de regatas que também é uma *baliza*.

C2.15 Adicionar a nova regra 41(e):

(e) receber ajuda para recolher um membro da tripulação da água e regressar a bordo, desde que o regresso a bordo seja no local aproximado da recolha.

C2.16 A regra 42 também se aplica entre os sinais de advertência e de preparação.

C2.17 A regra 42.2(d) é alterada para:

(d) gingar: movimentos repetidos do leme para propulsionar o barco para vante;

C3 SINAIS DE REGATA E ALTERAÇÕES RELACIONADAS

C3.1 Sinais de Largada

Os sinais de largada de um match serão os seguintes. Os tempos deverão ser tomados a partir dos sinais visuais; a falta de um sinal sonoro não será considerada. Se mais de um match for disputado, o sinal de largada será o sinal de advertência do "match" seguinte.

<i>Tempo em minutos</i>	<i>Sinal Visual</i>	<i>Sinal Sonoro</i>	<i>Significado</i>
7	Bandeira F exposta	Um	Sinal de atenção
6	Bandeira F arreada	Nenhum	
5	Numeral exposto *	Um	Sinal de Advertência
4	Bandeira P exposta	Um	Sinal de Preparação
2	Bandeiras amarela ou azul ou ambas expostas**	Um**	Fim do tempo de entrada da pré-largada
1	Bandeira P arriada	Um longo	
0	Sinal de advertência arriado	Um	Sinal de largada

*Num "flight", o numeral 1 significa "match" 1, numeral 2 significa "match", 2 etc., exceto se as instruções o indicarem de outra forma.

** Estes sinais só serão feitos se um ou os dois barcos não cumprirem com a regra C4.2. A(s) bandeiras serão expostas até os árbitros sinalizarem uma penalização ou durante um minuto, aquele que for primeiro.

C3.2 Alterações a Regras Relacionadas

(a) A regra 29.1 é alterada para:

- (1) Quando ao seu sinal de largada, qualquer parte do casco de um barco estiver do lado do percurso da linha de largada ou das suas extensões, a comissão de regatas deverá expor prontamente uma bandeira azul ou amarela com um sinal sonoro identificando o barco. A bandeira deverá ficar exposta até o casco do barco estar completamente do lado da pré largada da linha de largada ou uma das suas

extensões ou até dois minutos após o seu sinal de largada, aquele que for primeiro;

- (2) Quando, após o sinal de largada de um barco, qualquer parte do seu casco cruzar no sentido da pré-largada para o lado do percurso, a linha de largada através de um dos seus prolongamentos sem *largar* corretamente, a comissão de regatas deverá expor prontamente uma bandeira azul ou amarela identificando o barco. A bandeira ficará exposta até o casco do barco estar completamente do lado da pré-largada da linha de largada ou um dos seus prolongamentos ou até dois minutos após o seu sinal de largada, aquele que for primeiro.
- (b) No sinal de regata SR a última frase é alterada para: ‘O sinal de atenção será feito 1 minuto após este sinal ser arreado a não ser que nesse momento a regata seja novamente *diferida* ou *anulada*’;
- (c) No sinal de regata N, a última frase é alterada para: ‘O sinal de atenção será feito 1 minuto após este sinal ser arreado a não ser que nesse momento a regata seja anulada ou diferida’.

C3.3 Sinais de Linha de Chegada

O sinal de regata Bandeira azul ou distintivo não serão usados.

C4 REQUISITOS ANTES DA LARGADA

C4.1 Quando do sinal de preparação de um barco, o seu casco deverá estar completamente por fora da linha que faz um ângulo de 90° com a linha de largada passando pela *baliza* de largada da extremidade que lhe foi atribuída. Na listagem de pares, ao barco listado no lado esquerdo é atribuído o lado de bombordo e deverá expor uma bandeira azul na sua popa enquanto *em regata*. Ao outro barco é atribuído o lado de estibordo e deverá expor uma bandeira amarela na sua popa enquanto *em regata*

C4.2 Durante o período dos dois minutos seguintes ao sinal de preparação de um barco, o seu casco deverá cruzar completamente a linha de largada pela primeira vez vindo do lado do percurso para o lado da pré-largada.

C5 SINAIS DOS JUÍZES/ÁRBITROS

- C5.1** Uma bandeira verde e branca com um sinal sonoro longo significa ‘Não há penalização’.
- C5.2** Uma bandeira azul ou amarela com um sinal sonoro longo significa ‘O barco identificado terá de cumprir uma penalização de acordo com a regra C7.’
- C5.3** Uma bandeira vermelha com ou logo após uma bandeira azul ou amarela significa ‘O barco identificado terá de cumprir uma penalização de acordo com a regra C7.3(d).
- C5.4** Uma bandeira negra com um sinal sonoro longo “O barco identificado é desclassificado e o match termina, sendo atribuída a vitória ao outro barco”.
- C5.5** Um sinal sonoro curto significa “Uma penalização está cumprida”.
- C5.6** Sinais sonoros curtos e repetidos significam “Um barco não está a cumprir a penalização e esta mantém-se”.
- C5.7** Uma bandeira ou distintivo azul ou amarelo exposto num barco de juizes/árbitros significa ‘O barco identificado tem uma penalização pendente.’

C6 PROTESTOS E PEDIDOS DE REPAÇÃO DE BARCOS

- C6.1** Um barco pode protestar outro barco
- (a) ao abrigo de uma regra da Parte 2, exceto a regra 14, expondo de uma forma clara a bandeira Y imediatamente após um incidente em que tenha estado envolvido;
 - (b) ao abrigo de qualquer regra não referida nas regras C6.1(a) ou 6.2, expondo de uma forma clara uma bandeira vermelha assim que possível após o incidente.
- C6.2** Um barco não pode protestar outro barco ao abrigo de:
- (a) regra 14, exceto se do incidente resultaram danos ou lesões;
 - (b) uma regra da Parte 2, exceto se envolvido no incidente;
 - (c) regras 31 ou 42; ou
 - (d) regras C4 ou C7.
- C6.3** Um barco que solicite reparação devido a circunstâncias que aconteceram quando este estava *em regata* ou na área da linha de chegada deverá expor claramente uma bandeira vermelha, assim que

possível, após tomar conhecimento dessas mesmas circunstâncias, mas não mais tarde do que dois minutos após *chegar* ou ter-se retirado.

C6.4 (a) Um barco que protesta ao abrigo da regra C6.1(a) removerá a bandeira Y antes ou, assim que possível, após o sinal do juiz/árbitro;

(b) Um barco que protesta ao abrigo da regra C6.1(b) ou pede reparação ao abrigo da regra C6.3 deverá, para que o seu *protesto* ou pedido sejam válidos, manter a sua bandeira vermelha exposta até ter informado os juízes/árbitros depois de *chegar* ou se ter retirado. Não são requeridos por escrito nem o *protesto* nem o pedido de reparação.

C6.5 Decisões dos Juízes/Árbitros

(a) Depois de exposta a bandeira Y, os juízes/árbitros deverão decidir se penalizam ou não um barco. Deverão sinalizar a sua decisão de acordo com as regras C5.1, C5.2 ou C5.3. Contudo,

(1) quando os juízes/árbitros decidem penalizar um barco e, em resultado, esse barco passa a ter mais do que duas penalizações pendentes, estes deverão desclassificá-lo ao abrigo da regra C5.4;

(2) quando os juízes/árbitros penalizam um barco ao abrigo da regra C8.2 e no mesmo incidente é exposta uma bandeira Y por um barco, estes poderão desconsiderar a bandeira Y.

(b) A penalização da bandeira vermelha da regra C5.3 deverá ser usada quando um barco ganhou uma posição de controle em resultado de uma infração a uma *regra*, mas os juízes/árbitros não estão seguros de que se verificaram as condições para aplicarem uma penalização adicional.

C6.6 Decisões da Comissão de Protestos

(a) A comissão de protestos poderá recolher provas de qualquer modo que considere apropriado e poderá comunicar as suas decisões oralmente;

(b) Se a comissão de protestos decidir que uma infração a uma regra não teve um efeito significativo no resultado do match, poderá:

- (1) impor uma penalização de um ponto ou fracção deste;
 - (2) ordenar uma repetição da regata;
 - (3) tomar outra decisão que considere equitativa, que poderá ser não impor nenhuma penalização.
- (c) A penalização por infração à regra 14 quando dela resultaram danos ou lesões será à descrição da comissão de protestos e poderá incluir a exclusão das regatas seguintes da prova.

C6.7 Acrescentar uma nova regra N1.10 ao Apêndice N:

N1.10 Na regra N.1, um Juiz/Árbitro Internacional poderá ser nomeado para o júri, ou um painel de júri, no lugar de um Juiz Internacional.

C7 SISTEMA DE PENALIZAÇÕES

C7.1 Regra Eliminada

A regra 44 é eliminada.

C7.2 Todas as Penalizações

- (a) Um barco penalizado poderá diferir o cumprimento de uma penalização dentro das limitações da regra C7.3 e deverá cumpri-la como segue:
- (1) Quando numa perna de bolina, ele deverá virar em roda e, logo que razoavelmente possível, orçar para um rumo de bolina cerrada;
 - (2) Quando numa perna do percurso para uma *baliza* de *sotavento* ou para a linha de chegada, ele deverá virar por davante e, logo que razoavelmente possível, arribar para um rumo que esteja a mais de noventa graus do vento verdadeiro.
- (b) Acrescentar à regra 2: ‘Quando *em regata*, um barco não necessita cumprir nenhuma penalização a não ser quando assinalado por um juiz/árbitro;
- (c) Um barco completa uma perna do percurso quando qualquer parte do seu casco cruza a extensão da linha traçada desde a *baliza* anterior até à *baliza* que está a rondar ou na última perna quando *chega*;

- (d) Um barco penalizado não será considerado como *chegado* até que tenha cumprido a sua penalização, estando o seu casco completamente no lado do percurso da linha e então *chegue*, a não ser que a penalização seja cancelada antes ou depois de cruzar a linha de chegada;
- (e) se um barco tiver uma ou duas penalizações pendentes e o outro barco do seu "match" for penalizado, uma penalização por barco será cancelada, mas uma penalização com bandeira vermelha não poderá cancelar ou ser cancelada por outra penalização;
- (f) Se um barco tiver chegado e já não está em regata, e o outro barco tem uma penalização pendente, os juízes/árbitros poderão cancelar a penalização pendente.

C7.3 Limitações às Penalizações

- (a) Um barco que cumpre uma penalização que inclua virar por davante terá o punho da pena da vela de balão abaixo do peão da retranca desde o momento que passa a sua proa ao vento até que chegue a um rumo de bolina cerrada;
- (b) Nenhuma parte de uma penalização poderá ser cumprida dentro da *zona* de uma *baliza* de rondagem que marque o início, o limite ou o fim de uma perna que o barco esteja a navegar;
- (c) Se um barco tiver uma penalização pendente, poderá cumpri-la em qualquer momento desde que larga até *chegar*. Se um barco tiver duas penalizações pendentes, cumprirá uma delas logo que razoavelmente possível, mas nunca antes de *largar*;
- (d) Quando os juízes/árbitros expõem uma bandeira vermelha com ou logo após uma bandeira de penalização, o barco penalizado cumprirá uma penalização assim que razoavelmente possível, mas nunca antes de *largar*.

C7.4 Cumprir e Completar Penalizações

- (a) Quando um barco com uma penalização pendente está numa perna para uma *baliza* de *barlavento* e vira em roda, ou estiver numa perna para uma *baliza* de *sotavento* ou para a linha de chegada e passar a sua proa pelo vento, ele está a cumprir uma penalização;

- (b) Quando um barco que cumpre uma penalização não o faz corretamente ou não a completa assim que razoavelmente possível, não cumpriu a penalização. Os juízes/árbitros assinalarão isto conforme a regra C5.6;
- (c) O barco dos juízes/árbitros de cada "match" deve expor bandeiras ou distintivos azuis ou amarelos para indicar a cada um deles uma penalização pendente. Quando um barco cumpriu a penalização, ou a penalização foi cancelada, a bandeira ou distintivo será removido com o sinal sonoro apropriado. Um erro dos juízes/árbitros em expor ou retirar os sinais apropriados não alterará o número de penalizações pendentes.

C8 PENALTIZAÇÕES INICIADAS PELOS UMPIRES

C8.1 Alterações às Regras

As regras 60.2(a) e 60.3(a) não se aplicam às regras pelas quais os juízes/árbitros podem impor penalizações.

C8.2 Quando os juízes/árbitros decidem que um barco infringiu as regras 31, 42, C4, C7.3(c) ou C7.3(d) este será penalizado conforme as regras C5.2 ou C5.3. Contudo, se um barco é penalizado por infringir uma regra da Parte 2 e se no mesmo incidente infringir a regra 31, ele não será penalizado pela infração à regra 31. Além disso, um barco que exponha uma bandeira incorreta será avisado e ser-lhe-á dada uma oportunidade para corrigir o erro antes de ser penalizado.

C8.3 Quando os juízes/árbitros decidem que um barco:

- (a) ganhou vantagem por infringir uma *regra* ainda que efetue uma penalização,
 - (b) infringiu deliberadamente uma *regra*,
 - (c) cometeu uma infração ao desportivismo,
- será penalizado ao abrigo das regras C5.2, C5.3 ou C5.4.

C8.4 Se os juízes/árbitros ou os membros da comissão de protestos decidirem que um barco pode ter infringido uma outra *regra*, que não referida nas regras C6.1(a) e C6.2, deverão informar a comissão de protestos para atuar ao abrigo da regra 60.3 e regra C6.6, quando apropriado.

C8.5 Quando, após um barco *largar*, os juízes/árbitros estiverem convencidos de que o outro barco não vai *largar*, eles poderão assinalar ao abrigo da regra C5.4 que o barco que não vai *largar* é desclassificado e o match está terminado.

C8.6 Quando os juízes/árbitros de um "match", em conjunto com pelo menos um outro juiz/árbitro decidem que um barco infringiu a regra 14 e daí resultaram danos, poderão impor uma penalização por pontos sem audiência. O concorrente será informado da penalização assim que possível e, ao disso ser informado, poderá pedir por uma audiência. A comissão de protestos deverá então proceder de acordo com a regra C6.6. Qualquer penalização decidida pela comissão de protestos poderá ser maior que a penalização imposta pelos juízes/árbitros. Quando os juízes/árbitros decidirem que a penalização apropriada é maior que um ponto, deverão atuar de acordo com a regra C8.4.

C9 PEDIDOS DE REPARAÇÃO OU REABERTURA; APELAÇÕES; OUTROS PROCEDIMENTOS

C9.1 Não haverá pedidos de reparação ou apelações de uma decisão tomada ao abrigo das regras C5, C6, C7 ou C8. Na regra 66 a terceira frase é alterada para 'Uma *parte* de uma audiência não pode pedir uma reabertura'.

C9.2 Um concorrente não poderá fundamentar um pedido de reparação na alegação de que uma ação de um barco oficial foi imprópria. A comissão de protestos poderá decidir tomar em consideração dar reparação nestas circunstâncias, mas só, se estiver convencida de que um barco oficial, incluindo um barco dos juízes/árbitros, possa ter interferido seriamente com o barco concorrente.

C9.3 Não poderá ser intentado qualquer tipo de procedimento relativamente a uma ação ou omissão por parte dos juízes/árbitros, exceto como permitido pela regra C9.2.

C10 PONTUAÇÃO

C10.1 O concorrente vencedor de cada match é pontuado com um ponto (meio ponto para cada um em caso de empate) o derrotado é pontuado com zero pontos.

C10.2 Quando um concorrente se retira de parte de uma prova, as pontuações de todas as regatas completadas manter-se-ão.

C10.3 Quando um "round-robin" simples é dado por terminado antes de estar concluído, ou um "round-robin" múltiplo é dado por terminado durante o primeiro "round-robin", a pontuação de um concorrente será a média dos pontos dos "matches" efetuados pelo concorrente. Contudo, se qualquer concorrente tiver efetuado menos de um terço dos "matches" programados, o "round-robin" não será considerado e se necessário a prova será considerada nula. Para efeitos de desempate ao abrigo da regra C11.1(a), a pontuação de um concorrente será a média dos pontos dos "matches" entre os concorrentes empatados.

C10.4 Quando um "round-robin" múltiplo termina)com um round-robin incompleto, só será atribuído um ponto por todos os matches disputados por cada dupla de concorrentes, como segue:

<i>Número de matches completados entre cada dupla de concorrentes</i>	<i>Pontos por cada vitória</i>
1	Um ponto
2	Meio ponto
3	Um terço de ponto
(etc.)	

C10.5 Numa série de "round-robins":

- os concorrentes serão ordenados em função das suas pontuações totais, com a maior primeiro;
- um concorrente que ganhou um "match", mas é desclassificado por infringir uma *regra* noutro match contra outro concorrente, perderá esse ponto (mas o concorrente derrotado não receberá esse ponto);
- a classificação geral dos concorrentes que competiram em grupos diferentes será decidida em favor da pontuação mais alta.

C10.6 Numa série eliminatória, as instruções de regata deverão indicar o número mínimo de pontos necessários para vencer a série entre dois concorrentes. Quando a série eliminatória terminar, será decidida a favor do concorrente com a maior pontuação.

C10.7 Quando apenas um barco num “match” não cumpre o percurso, ele deverá ser pontuado com 0 pontos (sem audiência).

C11 EMPATES

C11.1 Séries de “Round-Robin”

Numa série de “round-robin” os concorrentes são distribuídos por um ou mais grupos e escalados para competirem no seu grupo, uma ou mais vezes, todos contra todos os outros. Cada fase identificada no formato da prova será uma série de “round-robin” distinta, independentemente do número de vezes que cada concorrente compita nessa fase contra cada um dos outros.

Os empates entre dois ou mais concorrentes numa série de “round-robin” serão resolvidos através dos métodos seguintes, pela ordem indicada, até estarem todos resolvidos. Quando um ou mais empates estiverem parcialmente resolvidos, as regras C11.1(a) a C11.1(e) serão aplicadas novamente. Os empates deverão ser resolvidos da seguinte forma:

- (a) entre os concorrentes empatados, colocados por ordem, o que tenha a pontuação mais alta nos matches;
- (b) quando o empate é entre dois concorrentes de um múltiplo round-robin, o que tenha vencido o último match entre ambos os concorrentes;
- (c) o que tenha a melhor pontuação contra o concorrente melhor classificado na série de “round-robin”, ou se necessário, o segundo melhor, e assim por diante até que o empate seja resolvido. Quando dois empates distintos têm de ser resolvidos, mas a resolução de um depende da resolução do outro, deverão ser usados os princípios seguintes no procedimento da regra C11.1(c):
 - (1) o empate da posição mais alta será resolvido antes do empate da posição mais baixa,
 - (2) todos os concorrentes empatados na posição mais baixa, serão considerados como um único concorrente para efeitos da regra C11.1(c);
- (d) depois de aplicar a regra C10.5(c), o que tenha a posição mais alta nos diferentes grupos, independentemente do número de concorrentes de cada grupo;

- (e) o que tenha a posição mais alta na fase mais recente da prova (regatas de frota, "round-robin", etc.).

C11.2 Séries Eliminatórias

Os empates (incluindo 0-0) entre concorrentes numa série eliminatória serão resolvidos usando os métodos seguintes, pela ordem indicada, até o empate ser resolvido. O empate será decidido a favor do concorrente que:

- (a) tenha a melhor classificação na série de round-robin mais recente, aplicando a regra C11.1 se necessário;
- (b) tenha ganho o match mais recente da prova entre os concorrentes empatados.

C11.3 Empates Remanescentes

Quando as regras C11.1 ou C11.2 não resolvem um empate,

- (a) se o empate tiver de ser resolvido numa fase posterior da prova (ou noutra prova para a qual esta prova é uma qualificação direta), este será resolvido através de uma regata de desempate quando possível. Quando a comissão de regatas decidir que uma regata de desempate não é possível, o empate será decidido a favor do concorrente que tiver a melhor pontuação na série de round-robin após eliminar a pontuação da primeira regata de cada um dos concorrentes empatados, ou caso não fique resolvido o empate, a segunda regata de cada concorrente empatado, e assim sucessivamente até o empate ser resolvido. Quando um empate for parcialmente resolvido, o empate remanescente será resolvido aplicando-se novamente a regra C11.1 ou 11.2;
- (b) para decidir, o vencedor de uma prova que não seja uma qualificação direta para outra prova, ou a classificação geral entre os concorrentes eliminados numa volta de uma série eliminatória, poderá ser usada uma regata de desempate (mas não um sorteio);
- (b) quando um desempate não é resolvido, qualquer prémio monetário ou pontos de ranking relativos a lugares empatados serão adicionados e divididos igualmente entre os concorrentes empatados.

APÊNDICE D

REGRAS DE REGATA PARA REGATAS POR EQUIPAS

As regatas por equipas serão disputadas ao abrigo das Regras de Regata à Vela alteradas por este apêndice.

D1 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DE REGATA

D1.1 Definições e as Regras das Partes 2 e 4

- (a) Na definição de *Zona* a distância é alterada para dois comprimentos de casco.
- (b) A regra 18.2(b) é alterada para:

Se os barcos estão *sobreladeados* quando o primeiro deles chega à *zona*, o barco exterior deverá, a partir desse momento, dar *espaço na baliza* ao barco interior. Se um barco está *livre pela proa* quando chega à *zona*, o barco *livre pela popa* deverá, a partir desse momento, dar *espaço na baliza* ao barco *livre pela proa*. Se um barco está *livre pela proa* quando chega à *área*, ou se mais tarde ficar *livre pela proa* quando outro barco passa a proa ao vento, o barco *livre pela popa*, deverá, a partir desse momento, dar *espaço na baliza*.
- (c) A regra 18.4 é eliminada;
- (d) Quando estabelecido nas instruções de regata, a regra 20 é alterada de forma a que os seguintes sinais de braço são requeridos além dos gritos:
 - (1) para 'Espaço para virar', repetida e claramente apontar para *barlavento*; e
 - (2) para 'Vira tu', repetida e claramente apontar para o outro barco e acenar com o braço para *barlavento*.
- (e) A regra 23.1 é alterada para: 'Se razoavelmente possível, um barco que não esteja *em regata* não interferirá com um barco que esteja *em regata*, e um barco que tenha *chegado* não deverá interferir com um barco que ainda não tenha *chegado*';

- (f) Acrescentar uma nova regra 23.3: ‘Quando barcos *em regatas* diferentes se encontram, qualquer alteração de rumo de um deles deverá ser consistente com uma regra ou com o objetivo de vencer a sua própria regata.’
- (g) Acrescentar à regra 41:
 - (e) ajuda de outro barco da sua equipa desde que não seja usada comunicação eletrónica.
- (h) A regra 45 é eliminada.

D1.2 Protestos e Pedidos de Reparação

- (a) A regra 60.1 é alterada para:
Um barco pode:
 - (a) protestar outro barco, mas não a uma infração de uma regra da Parte 2 a não ser que esteja envolvido no incidente ou que no incidente tenha havido contacto entre membros da outra equipa;
 - (b) pedir reparação.
- (b) A regra 61.1(a) é alterada de modo a que o barco pode retirar a sua bandeira vermelha após ter sido exposta de uma forma conspícua;
- (c) Um barco que solicite reparação relativamente a um incidente na área de regata deverá expor uma bandeira vermelha na primeira oportunidade razoável após o incidente. Deverá expor a bandeira vermelha até que seja reconhecida pela comissão de regatas ou um juiz-árbitro;
- (d) A comissão de regatas ou comissão de protestos não protestará um barco por infringir uma regra da Parte 2, 31 ou 42 exceto se:
 - (1) baseado em factos de um relatório de um juiz-árbitro após uma bandeira negra e branca ter sido exposta; ou
 - (2) ao abrigo da regra 14 após um relatório de qualquer fonte que alegue danos ou lesões.
- (e) *Protestos* e pedidos de reparação não necessitam ser por escrito. A comissão de protestos poderá recolher provas/testemunhos de qualquer forma que considere apropriada e informar da sua decisão oralmente;

- (f) Um barco não tem direito a pedir uma reparação baseada em danos ou lesões causadas por outro barco da sua equipa;
- (g) Quando um barco fornecido tiver uma avaria, aplica-se a regra D5.

D1.3 Penalizações

- (a) A regra 44.1 é alterada para:
Um barco poderá cumprir com uma Penalização de uma Volta quando, num incidente em regata, possa ter infringido uma ou mais regras da Parte 2, a regra 31 ou a 42. Contudo, se infringiu uma regra da Parte 2 e a regra 31 no mesmo incidente, não necessitará de cumprir a penalização pela infração à regra 31;
- (b) Quando um barco claramente indica que irá cumprir com uma penalização ao Abrigo da regra 44.1, ele deverá penalizar-se;
- (c) Um barco poderá cumprir com uma penalização retirando-se e notificando a comissão de regatas ou um juiz-árbitro;
- (d) Não haverá penalização a cumprir por uma infração a uma regra da Parte 2 quando o incidente for entre barcos da mesma equipa e não tiver havido contacto.

D2 REGATAS ARBITRADAS

D2.1 Quando se aplica a regra D2

A regra D2 aplica-se em regatas arbitradas. As regatas arbitradas serão identificadas no anúncio de regata, ou nas instruções de regata, ou pela exposição da bandeira 'J' não mais tarde que o sinal de advertência.

D2.2 Protestos de Barcos

Quando um barco protesta ao abrigo de uma regra da Parte 2 ou da regra 31 ou da regra 42 por um incidente na área de regata, ele não tem direito a uma audiência e aplica-se o seguinte:

- (a) gritará '*Protesto*' e exporá conspicuamente uma bandeira vermelha na primeira oportunidade razoavelmente possível por cada incidente;
- (b) Aos barcos será dado tempo para responder;
- (c) Se nenhum barco cumprir uma penalização ou claramente indicar que o irá fazer, um juiz-árbitro decidirá se penaliza ou não algum barco;

- (d) Se mais do que um barco infringe uma *regra* o juiz-árbitro deverá decidir se penaliza algum/um barco que não tenha cumprido uma penalização;
- (e) Um juiz-árbitro assinalará a penalização conforme a regra D2.4.

D2.3 Penalizações iniciadas por um Juiz-Árbitro

Um juiz-árbitro pode penalizar um barco sem um *protesto* de outro barco, ou relatar o incidente à comissão de protestos, ou ambos os procedimentos, quando o barco:

- (a) infringe a regra 31 ou 42 e não cumpra a penalização;
- (b) infringe uma regra da parte 2 e haja um contacto com outro barco da sua equipa ou com um barco de outra regata, e não cumpra a penalização;
- (c) infringe uma *regra* e a sua equipa ganhe vantagem, apesar de ele ou outro barco da sua equipa cumprirem uma penalização;
- (d) infringe a regra 14 e daí resultam danos ou lesões;
- (e) infringe a regra D1.3(b);
- (f) não cumpre uma penalização assinalada por um juiz-árbitro;
- (g) comete uma infração ao desportivismo.

O juiz-árbitro assinalará uma decisão de acordo com a regra D2.4.

D2.4 Sinais de um Juiz-Árbitro

Um juiz-árbitro assinalará a decisão com um sinal sonoro longo e a exposição duma bandeira como segue:

- (a) Bandeira verde e branca, não há penalização;
- (b) Bandeira vermelha para penalizar um ou mais barcos. O juiz-árbitro deverá gritar ou assinalar afim de identificar cada barco penalizado;
- (c) Uma bandeira preta e branca para relatar o incidente à comissão de protestos.

D2.5 Penalizações Impostas pelos Juizes-Árbitros

Um barco penalizado por um juiz-árbitro deverá cumprir com uma penalização de duas-voltas. No entanto, quando a penalização é

imposta ao Abrigo da regra D2.3 e o juiz-árbitro grita ou assinala o número de voltas de penalização, o barco deverá cumprir esse número de penalidades de Uma-Volta.

D2.6 Limitações em Outros Procedimentos

- (a) Uma infração à regra D2.5 não será motivo para um protesto por parte de um barco.
- (b) A decisão, acção ou não acção por parte de um juiz-árbitro não será:
 - (1) motivo para reparação,
 - (2) sujeita a uma apelação ao abrigo da regra 70,
 - (3) motivo para *anular* uma regata depois de esta ter começado.
- (c) A comissão de protestos poderá decidir conceder uma reparação se admitir que um barco oficial, incluindo um barco dos juízes-árbitro, possa ter interferido seriamente com um barco em competição.

D3 PONTUAR UMA REGATA

- D3.1** (a) Cada barco que *chega* numa regata e que não se retire mais tarde, será pontuado com os pontos iguais ao seu lugar de chegada. Todos os outros barcos serão pontuados com os pontos iguais ao número de barcos com direito a estar *em regata*;
- (b) Quando um barco é pontuado OCS, serão adicionados 10 pontos à sua pontuação a não ser que se tenha retirado logo que possível após o sinal de largada;
 - (c) Quando um barco não cumpre uma penalização imposta por um juiz-árbitro junto ou perto da linha de chegada, será pontuado como retirado;
 - (d) Quando um barco é pontuado como retirado depois de chegar, cada barco (com um resultado pior) que tenha chegado a seguir subirá um lugar;
 - (e) Quando uma comissão de protestos decidir que um barco que é *parte* numa audiência de um *protesto* infringiu uma *regra* e não é exonerado:
 - (1) se o barco não tiver cumprido uma penalização, serão adicionados 6 pontos à sua pontuação;

- (2) se a equipa do barco ganhou vantagem apesar de ter sido cumprida ou imposta qualquer penalização, a pontuação do barco poderá ser aumentada;
- (3) quando um barco infringiu a regra 1 ou 2, a regra 14 causando danos ou lesões, ou uma *regra* quando não *em regata*, poderão ser deduzidas à sua equipa metade ou mais de vitórias em regatas, ou poderá não ser imposta nenhuma penalização. As vitórias deduzidas não serão atribuídas a qualquer outra equipa.

D3.2 Quando todos os barcos de uma equipa *chegaram*, se retiraram ou não tenham *largado*, os barcos da outra equipa *em regata* nesse momento serão pontuados com os pontos que teriam recebido como *chegados*.

D3.3 A equipa com o menor total de pontos vence a regata. Se houver um empate, vencerá a equipa que não tenha um primeiro lugar.

D4 PONTUAR UM EVENTO

D4.1 Terminologia

- (a) O formato do evento consistirá em uma ou mais fases.
- (b) Numa fase de "round-robins", as equipas são distribuídas em um ou mais grupos e cada grupo velejará um ou mais "round-robins".
- (c) Um "round-robin" consiste em que cada equipa num grupo velejará uma regata contra todas as outras equipas nesse grupo.
- (d) Uma fase de morte-súbita consiste em uma ou mais voltas em que cada equipa velejará um "match". Um "match" será uma ou mais regatas entre duas equipas.

D4.2 Formato do Evento

- (a) O anúncio de regata ou as instruções de regata poderão especificar outro tipo de formato e pontuação.
- (b) A comissão de regatas poderá terminar uma fase em qualquer momento razoável tendo em conta as inscrições, a meteorologia, constrangimentos de tempo e outros fatores relevantes.

D4.3 Pontuar uma fase de "Round-Robins"

- (a) Numa fase de "round-robins" as equipas serão ordenadas pelo número de vitórias em regatas, por ordem decrescente. Se as

equipas não tiverem completado o mesmo número de regatas, elas serão ordenadas em função da percentagem de vitórias em regatas, por ordem decrescente;

- (b) No entanto, se uma fase de "round-robins" for dada como terminada sem que tenham sido completadas 80% das regatas programadas, as pontuações das regatas não serão consideradas, mas serão usadas para o desempate entre equipas desse grupo que tenham velejado entre si num "round-robin" terminado;
- (c) As pontuações de um "round-robin" de uma fase anterior apenas deverão contar em fases posteriores se assim estiver estabelecido nas instruções de regata.

D4.4 Empates numa Fase de "Round-Robins"

Os empates numa fase de "round-robins" serão resolvidos usando unicamente os resultados dessa fase:

- (a) Se as equipas empatadas velejaram todas entre si pelo menos uma vez nessa fase, então o empate deverá ser desfeito pela seguinte ordem:
 - (1) o maior número de vitórias em todas as provas entre as equipas empatadas;
 - (2) entre as equipas empatadas a que tiver o total de pontos menor em todas as regatas;
 - (3) se duas equipas continuarem empatadas, a vencedora da última regata entre elas;
 - (4) a menor média de pontos em todas as regatas contra adversários em comum;
 - (5) se possível uma regata entre ambas, caso contrário por sorteio.
- (b) Ou então, o empate deverá ser desfeito utilizando apenas os passos (4) e (5) acima.
- (c) Se um empate for parcialmente resolvido, os empates seguintes serão resolvidos recomeçando novamente pela regra D4.4(a) ou (b) como apropriado.

D4.5 Pontuar uma Fase de Morte-Súbita

- (a) Um "round" não será pontuado a não ser que pelo menos uma regata tenha sido completada em cada "match" nesse "round". A final e a petit-final são "rounds" separados;

- (b) O vencedor de um "match" deverá ser a primeira equipa a pontuar o número de vitórias estabelecidas nas instruções de regata. Se um "match" for dado por terminado, o vencedor deverá ser a equipa com o maior número de vitórias nesse "match" ou, se existir um empate, a equipa que venceu a última regata do "match".
- (c)
 - (1) As equipas que tenham vencido num "round" deverão ser classificadas à frente daquelas que perderam;
 - (2) As equipas que tenham perdido num "round" e não velejem novamente serão pontuadas por igual;
 - (3) Num "round" que não tenha sido pontuado, as equipas deverão ser classificadas na ordem dos seus lugares na fase anterior do evento, com as equipas classificadas dentro do seu grupo.

D5 AVARIAS QUANDO OS BARCOS SÃO FORNECIDOS PELA AUTORIDADE ORGANIZADORA

D5.1 A regra D5 aplica-se quando os barcos são fornecidos pela autoridade organizadora.

D5.2 Quando um barco sofre uma avaria na área de regata, ele poderá pedir uma alteração da pontuação expondo uma bandeira vermelha na primeira oportunidade razoável após a avaria, até ser reconhecida pela comissão de regatas ou por um juiz-árbitro. Se possível continuará *em regata*.

D5.3 A comissão de regatas decidirá sobre alterações de pontuação de acordo com as regras D5.4 e D5.5. Poderá recolher provas de qualquer forma que considere apropriada e poderá informar a sua decisão oralmente.

D5.4 Quando a comissão de regatas entender que a posição de chegada de uma equipa foi significativamente piorada, que a tripulação não é culpada da avaria, e que nas mesmas circunstâncias uma tripulação razoavelmente competente não teria evitado a avaria, tomará uma decisão tão equitativa quanto possível. Isto poderá ser, anular e repetir a regata ou, quando o lugar de chegada do barco era previsível, atribuir-lhe os pontos correspondentes a esse lugar. Qualquer dúvida acerca da posição de um barco aquando da avaria será decidida/determinada/definida contra si/o próprio.

D5.5 Uma avaria causada por defeito no equipamento fornecido ou por uma infração a uma *regra* por parte de um adversário, não será normalmente considerada culpa da tripulação, mas sê-lo-á se for uma avaria causada por negligência, por o barco se ter virado ou uma infração por um barco da mesma equipa. Em caso de dúvida, será presumido que a tripulação não é culpada.

APÊNDICE E

REGRAS DE REGATA PARA REGATAS DE BARCOS RÁDIO-CONTROLADOS

As regatas rádio controladas serão disputadas de acordo com as Regras de Regata à Vela alteradas por este Apêndice.

Nota: As regras teste para regatas rádio-controladas arbitradas estão disponíveis no website da World Sailing.

E1 ALTERAÇÕES ÀS DEFINIÇÕES, TERMINOLOGIA E REGRAS DAS PARTES 1, 2 E 7

E1.1 Definições

Adicionar à definição *Conflito de Interesse*:

Contudo, um observador não tem um *conflito de interesse* apenas por ser concorrente.

Na definição de *Zona* a distância é alterada para quatro comprimentos do casco.

Adicionar uma nova definição:

Inabilitado (Inapto) Um barco está *inabilitado* enquanto estiver incapacitado de continuar numa regata (**série**) eliminatória (heat).

E1.2 Terminologia

O parágrafo Terminologia da Introdução é alterado da seguinte forma:

- (a) 'Barco' significa um barco à vela controlado por sinais de rádio e sem tripulação. Contudo, nas regras da Parte 1 e Parte 5, regra E6 e nas definições de Parte e *Protesto*, o termo 'barco' inclui o concorrente que o controla;
- (b) 'Concorrente' significa a pessoa indicada para controlar um barco usando sinais de rádio.
- (c) Nas regras de regata, mas não nos seus apêndices, substituir o nome 'regata' por 'regata eliminatória'. No Apêndice E, uma regata consiste em uma ou mais 'regatas eliminatórias' e termina quando a última 'regata eliminatória', está completa.

E1.3 Regras das Partes 1, 2 e 7

- (a) A regra 1.2 é eliminada.
- (b) Os gritos ao abrigo das regras 20.1 e 20.3 deverão incluir as palavras "espaço" e "vira" e o número de vela do barco que grita, expressos por qualquer ordem.
- (c) A regra 22 é alterada para: 'Se possível, um barco deverá evitar um barco que esteja inapto.'
- (d) A regra 90.2(c) é alterada para:
Alterações às instruções de regata poderão ser comunicadas verbalmente a todos os concorrentes afetados antes do sinal de advertência da regata eliminatória (heat) ou regata em questão. Quando apropriado, as alterações serão confirmadas por escrito.

E2 REGRAS ADICIONAIS QUANDO EM REGATA

A regra E2 aplica-se apenas a barcos *em regata*.

E2.1 Requisitos para um Grito

- (a) Um grito será feito e, repetido se apropriado, de forma a que o concorrente a quem ele se destina possa, de uma forma expectável, poder ouvi-lo;
- (b) Quando a regra requer que um barco grite ou responda, o grito deverá ser feito pelo concorrente que controla o barco;
- (c) Os dígitos individuais do número de vela de um barco deverão ser gritados separadamente; por exemplo 'um cinco' e não 'quinze'.

E2.2 Aconselhar

Um concorrente não dará conselhos táticos ou estratégicos a um concorrente que esteja a controlar um barco *em regata*.

E2.3 Barco Fora de Rádio-Controle

Um concorrente que perca o rádio-controle do seu barco deverá prontamente gritar ' (o número de vela do barco) fora de controlo' e o barco deverá retirar-se.

E2.4 Antenas de transmissão

Quando uma antena estendida tiver mais de 200mm de comprimento, a sua extremidade deverá estar adequadamente protegida.

E2.5 Rádio Interferências

É proibida a transmissão de sinais rádio que interfiram com o controlo de outros barcos. Um concorrente que infrinja esta regra não poderá voltar a competir até que tal seja autorizado pela comissão de regatas.

E3 CONDUÇÃO DE UMA REGATA

E3.1 Área de Controlo

Excepto se as instruções de regata especificarem uma área de controlo, esta não terá limites. Os concorrentes deverão permanecer nessa área a controlar os barcos quando *em regata*, exceto momentaneamente para pegar e em seguida soltar ou relançar o barco.

E3.2 Área de Lançamento

Excepto se as instruções de regata especificarem uma área de lançamento, esta não terá limites.

E3.3 Quadro do Percurso

Quando as instruções de regata requererem que um quadro do percurso seja exposto, este deverá estar localizado na da área de controlo ou próximo desta.

E3.4 *Largar e Chegar*

(a) A regra 26 é alterada para:

As regatas eliminatórias serão iniciadas usando os sinais de advertência, preparação e largada com intervalos de um minuto. No minuto anterior ao sinal de largada, sinais adicionais ou sinais verbais serão efetuados com intervalos de dez segundos e nos últimos dez segundos com intervalos de um segundo. Cada sinal será cronometrado a partir do início do seu próprio som.

(a) As linhas de largada e chegada serão definidas entre os lados dos percursos das *balizas* de largada e de *chegada*.

E3.5 Chamada Individual

A regra 29.1 é alterada para:

Quando do sinal de largada de um barco qualquer parte do seu casco se encontrar do lado do percurso da linha de largada, ou quando tenha de cumprir com a regra 30.1, a comissão de regatas gritará prontamente 'Chamada (número de vela)'. Se a regra 30.3 ou a 30.4 se aplicar, esta regra não se aplica.

E3.6 Chamada Geral

A regra 29.2 é alterada para:

Quando ao sinal de largada a comissão de regatas for incapaz de identificar barcos que estão do lado do percurso da linha de largada ou se aplica a regra 30, ou tenha havido um erro durante o procedimento de largada, a comissão de regatas poderá gritar 'Chamada Geral' e efetuar dois sinais sonoros. O sinal de advertência para uma nova largada será normalmente efetuado pouco tempo depois disso.

E3.7 Regra da Bandeira U e Bandeira Negra

Quando a comissão de regatas informa um barco de que infringiu a regra 30.3 ou 30.4, este deixará de imediato a área do percurso.

E3.8 Outras Alterações às Regras da Parte 3

- (a) As regras 30.2 e 33 são eliminadas;
- (b) Todos os sinais da comissão de regatas serão feitos verbalmente ou por outros meios sonoros. Não são requeridos sinais visuais a não ser que especificados nas instruções de regata;
- (c) Os percursos não deverão ser encurtados;
- (d) A regra 32.1(a) é alterada para: 'devido a mau tempo ou trovoadas'.

E3.9 Concorrentes Portadores de Deficiência

A comissão de regatas poderá criar ou permitir condições de apoio razoáveis a concorrentes portadores de deficiência de forma a poderem competir em condições da maior igualdade possível. Um barco, ou o concorrente que o controla, que recebe qualquer assistência desse tipo, incluindo ajuda de uma *pessoa de apoio*, não infringe a regra 41.

E4 REGRAS DA PARTE 4

E4.1 Regras Eliminadas da Parte 4

As regras 40, 44.3, 45, 48, 49, 50, 52, 54, 55 e 56 são eliminadas.

E4.2 Auxílio Exterior

A regra 41 é alterada para:

Um barco, ou um concorrente que o controla, não receberá auxílio de qualquer fonte exterior, excepto:

- (a) se tal for necessário por causa de doença, ferimento ou situação de perigo que aconteça ao concorrente;
- (b) de outro concorrente, quando o seu barco estiver ensarilhado com outro barco;
- (c) da comissão de regata quando o seu barco estiver *inapto* ou em perigo;
- (d) na forma de informações disponibilizadas livremente a todos os concorrentes;
- (e) informações não solicitadas provenientes de uma fonte desinteressada. Um concorrente não é uma fonte desinteressada a não ser que esteja a atuar como observador.

E4.3 Cumprir uma Penalização

A regra 44.1 é alterada para:

Um barco pode efetuar uma Penalização de Uma Volta se tiver infringido uma ou mais regras da Parte 2, ou a regra 31, num incidente quando *em regata*. Contudo:

- (a) quando possa ter infringido uma regra da Parte 2 e a regra 31 no mesmo incidente, não necessita de cumprir com a penalização pela infração à regra 31;
- (b) se o barco ganhou uma vantagem na regata eliminatória (heat) ou na regata em consequência da sua infração, mesmo tendo cumprido com a penalização, esta será acrescida de penalizações adicionais de Uma Volta até que tenha perdido a vantagem;
- (c) se o barco causar danos graves, ou se em consequência duma infração a uma regra da Parte 2 levar a que outro barco fique *inapto* e se retire, a sua penalização será retirar-se.

E4.4 Pessoa Responsável

A regra 46 é alterada para: “O sócio ou organização que inscreveu o barco designará o concorrente. Ver regra 75.”

E5 REGATAS COM OBSERVADORES E JUIZES/ÁRBITROS

E5.1 Observadores

- (a) A comissão de regatas poderá nomear observadores, que poderão ser concorrentes;
- (b) Os observadores gritarão os números de vela dos barcos que tenham tido um contacto com a *baliza* ou outro barco;
- (c) No final de uma regata eliminatória (heat), os observadores deverão relatar à comissão de regatas todos os incidentes não resolvidos, e qualquer falha em *efectuar o percurso*.

E5.2 Regras para Observadores e Juizes/Árbitros

Observadores e juizes/árbitros encontrar-se-ão na área de controlo. Não poderão utilizar nenhuma ajuda ou instrumento que lhes proporcione uma vantagem visual em relação aos concorrentes.

E6 PROTESTOS E PEDIDOS DE REPARAÇÃO

E6.1 Direito a Protestar

A regra 60.1 é alterada para:

Um barco pode

- (a) protestar outro barco, mas não por uma alegada infração a uma regra da Parte 2, 3 ou 4 a não ser que estivesse inscrito para participar (incluído como participante) nessa regata eliminatória (heat);
- (b) solicitar uma reparação.

Contudo, um barco ou concorrente não poderá protestar uma alegada infração às regras E2 ou E3.7.

E6.2 Protesto sobre uma Regra Infringida por um Concorrente

Quando uma comissão de regatas, comissão de protestos ou a comissão técnica tomar conhecimento de que um concorrente possa ter infringido uma regra, esta poderá protestar o barco controlado por esse concorrente.

E6.3 Informar o Protestado

A regra 61.1(a) é alterada para:

Um barco protestante informará o outro barco na primeira oportunidade razoável. Quando o seu *protesto* for relativo a um incidente na área de regata, deverá gritar' (o seu próprio número de vela) *protesto* (o número de vela do outro barco)'.

E6.4 Informar a Comissão de Regatas

Um barco protestante ou que solicita uma reparação por um incidente enquanto *em regata* informará a comissão de regatas assim que razoavelmente possível depois de *chegar* ou se ter retirado.

E6.5 Tempo Limites

Um *protesto*, pedido de reparação ou pedido de reabertura deverão ser entregues à comissão de regatas não mais tarde que dez minutos após o último barco na regata eliminatória (heat) *chegue* ou após o incidente em causa, considerando-se o que for mais tarde.

E6.6 Pedido de Reparação

Acrescentar à regra 62.1:

- (e) interferências de rádio exteriores reconhecidas pela comissão de regatas, ou
- (f) tendo ficado *inapto* e em consequência se tenha retirado devido à ação de um barco que infringiu uma regra da Parte 2 ou de uma embarcação não estava *em regata* e que tinha a obrigação de se manter afastada.

E6.7 Direito a Estar Presente

Na regra 63.3(a) substituir 'os representantes dos barcos deverão ter estado a bordo' por 'o representante de cada barco deverá ser o concorrente indicado para o controlar'.

E6.8 Testemunhos e Apuramento dos Factos

Acrescentar a nova regra 63.6(e):

- (e) Quando um *protesto* se referir a uma alegada infração de uma regra das Partes 2, 3 ou 4, qualquer testemunha deverá ter estado na área de controlo no momento do incidente. Se a testemunha for um concorrente que não estava a atuar como observador, eletambém deveria ter sido escalado/inscrito na regata eliminatória(heat) em questão.

E6.9 Decisões em Caso de Reparação

Acrescentar á regra 64.3:

Se for atribuído uma reparação a um barco por danos, deverá incluir tempo razoável para efetuar reparações antes da próxima regata eliminatória (heat), mas nunca mais de 30 minutos.

E7 PENALIZAÇÕES

Quando uma comissão de protestos decide que um barco que é *parte* numa audiência, infringiu uma regra das Partes 2, 3 ou 4, esta deverá:

- (a) desclassificá-lo ou adicionar qualquer número de pontos (incluindo zero ou frações de ponto) à sua pontuação. A penalização será aplicada, se possível, na regata eliminatória (heat) na qual a regra foi infringida; caso contrário será aplicada na regata eliminatória (heat) seguinte desse barco. Quando são adicionados pontos, as pontuações dos outros barcos não serão alteradas;
- (b) determinar que ele cumpra uma ou mais Penalizações de Uma Volta que deverão ser efetuadas assim que possível após o sinal de largada da regata eliminatória (heat) seguinte, em que participe, e que não seja sujeita a uma chamada geral ou anulação.

Contudo, se o barco infringiu uma regra do Apêndice G ou a regra E8, a comissão de protestos atuará de acordo com a regra G4.

E8 ALTERAÇÕES AO APENDICE G, IDENTIFICAÇÃO NAS VELAS

A regra G1, exceto a tabela das letras de nacionalidade, é alterada para:

G1 WORLD SAILING E BARCOS DA CLASSE IRSA

Esta regra aplica-se a todos os barcos que pertencem a uma classe administrada ou reconhecida pela World Sailing ou pela International Radio Sailing Association (IRSA).

G1.1 Identificação

- (a) Um barco que pertença a uma Classe da World Sailing ou da IRSA deverá expor a insígnia da classe, letras da nacionalidade

e o número de vela especificados na regra G1, a não ser que as regras da classe estabeleçam de outra maneira;

- (b) Nos campeonatos do mundo e continentais, as velas deverão cumprir com estas regras. Em outros eventos estas deverão cumprir com estas regras ou com as regras aplicadas de quando foi emitido o seu certificado inicial.

G1.2 Letras de Nacionalidade

Em todos os eventos internacionais, um barco deverá expor as letras da nacionalidade de acordo com a tabela das Letras da Nacionalidade que representam:

- (a) quando inscrito sobre a regra 75(a), a sua autoridade nacional, local de residência, ou afiliação do proprietário ou do associado/representante?
- (b) quando inscrito sobre a regra 75(b); a autoridade nacional da organização que o inscreveu.

Para uso desta regra, os campeonatos internacionais são o campeonato do mundo, campeonatos continentais e provas que estejam descritas no anúncio de regata ou instruções de regata como provas internacionais.

Nota: Uma versão atualizada das letras da nacionalidade está disponível no portal ou página (sítio) da internet da World Sailing.

G1.3 Números de Vela

- (a) Os Números de Vela deverão ser os dois últimos algarismos do número do registo do barco ou do concorrente ou número pessoal do proprietário, atribuído pela autoridade competente;
- (b) Quando houver um conflito entre números de vela, ou quando um número de vela estiver errado, a comissão de regata pedirá que esses números de vela de um ou mais barcos sejam substituídos por numerações alternativas.

G1.4 Especificações

- (a) As letras de nacionalidade e números de vela deverão estar em letras maiúsculas e numeração árabe, claramente legíveis e da mesma cor.
- (b) São aceitáveis tipos de letras comerciais que devem ter uma legibilidade igual ou melhor que a helvética.
- (b) Altura e espaçamento das letras e números deverá ser o seguinte:

<i>Dimensão</i>	<i>Mínimo</i>	<i>Máximo</i>
Altura dos Números de Vela	100 mm	110 mm
Espaçamento interior entre números de Vela	20 mm	30 mm
Altura das Letras de Nacionalidade	60 mm	70 mm
Espaçamento Interior das letras de nacionalidade	13 mm	23 mm

G1.5 Posicionamento

(a) A Insígnia da Classe, números de vela e letras da nacionalidade deverão ser posicionados:

- (1) nos dois lados da vela;
- (2) com os números do lado de estibordo por cima;
- (3) aproximadamente horizontal;
- (4) com nunca menos de 40mm de espaçamento vertical entre os números e letras nos dois lados opostos da vela;
- (5) com nunca menos de 20mm de espaçamento vertical entre a insígnia da classe nos lados opostos da vela.

Contudo, insígnias simétricas ou invertidas poderão ser posicionadas costas com costas.

(b) Na vela grande, os número deverão ser posicionados:

- (1) por baixo da insígnia da classe;
- (2) por cima da linha que perpendicular à testa passe pelo ponto do quarto superior da valuma;
- (3) por cima das letras de nacionalidade;
- (4) com espaço suficiente em frente ao número de vela para o prefixo '1'.

G1.6 Exceções

(a) Quando o tamanho da vela impedir o cumprimento da regra G1.2, são alteradas as regras G1.2, G1.4 e G1.5 e as letras da nacionalidade deverão ser colocadas cumprindo a seguinte ordem de precedência:

- (1) serem espaçadas verticalmente abaixo dos números de vela para menos de 30mm, mas nunca menos de 20mm;
 - (2) serem espaçadas dos dois lados opostos da vela para menos de 30mm, mas nunca menos de 20mm;
 - (3) ser-lhes reduzida a altura para menos de 45mm, mas nunca menos de 40mm;
 - (4) serem omissas
- (b) Quando o tamanho da vela impedir o cumprimento da regra G1.3, são alteradas as regras G1.4 e G1.5 e os números de vela deverão ser colocados, cumprindo a seguinte ordem de precedência:
- (1) colocar abaixo da linha especificada em G1.5(b)(1);
 - (2) serem espaçadas dos dois lados opostos da vela para menos de 30mm, mas nunca menos de 20mm entre elas;
 - (3) ser-lhes reduzida a altura para menos de 90mm, mas nunca menos de 80mm;
 - (4) serem omissos em todas as velas exceto na maior;
 - (5) ser-lhes reduzida a altura até estes caberem na vela maior.

APÊNDICE F

REGRAS DE REGATA PARA KITEBOARDING

As regatas de percurso de kiteboard serão disputadas ao abrigo das Regras de Regata à Vela alteradas por este apêndice. O termo 'barco' em qualquer parte das regras de regata significa 'kiteboard' ou 'barco' conforme apropriado.

Nota: As regras para outros formatos de competição de kiteboard (como Caminho Curto, Kitecross, Slalom, Boarder X) ou outras competições (como Estilo Livre, Ondas, Vento Forte, Velocidade) não estão incluídas neste apêndice. 'Links' para as versões atualizadas dessas regras encontram-se disponíveis no portal/página da World Sailing.

ALTERAÇÕES ÀS DEFINIÇÕES

As definições, *Zona, Livre Pela Proa e Livre Pela Popa; Sobreladeado, Chegar, Manter-se Afastado, Sotavento e Barlavento, Espaço na Baliza, Obstáculo, Largar, e Amurado, a Estibordo e a Bombordo* são alteradas para:

Chegar Um kiteboard *chega* quando, depois de largar, com o concorrente em contacto com o casco, qualquer parte do seu casco, ou do concorrente, corta a linha de chegada vindo do lado do percurso. Contudo, ele não *chegou* se, após cruzar a linha de chegada:

- (a) cumprir uma penalização pela regra 44.2;
- (b) corrigir um erro referente a *efectuar o percurso* cometido na linha;
- (c) continuar a *efectuar o percurso*.

Livre pela Popa e Livre pela Proa; Sobreladeado Um kiteboard está *livre pela popa* de outro quando o seu casco está atrás da linha perpendicular no ponto mais atrás do casco do outro kiteboard. O outro kiteboard está *livre pela proa*. Estes estão *sobreladeados* quando nenhum deles está *livre pela proa*. Contudo eles estão também *sobreladeados* quando um kiteboard no meio destes sobreladeia os dois. Se existir uma dúvida razoável de que dois kiteboards estão sobreladeados, será presumido que não estavam. Estes termos usam-se sempre entre kiteboards com a mesma amura. Estes termos aplicam-se a kiteboards com *amuras* opostas apenas quando ambos estejam a navegar com um rumo superior a 90 graus do vento verdadeiro.

Manter-se Afastado Um kiteboard mantém-se afastado de um kiteboard com direito a rumo:

- (a) se o kiteboard com direito a rumo puder navegar no seu rumo sem necessidade de efetuar nenhuma ação para o evitar;
- (b) quando os kiteboards estiverem *sobreladeados*, se o kiteboard com direito a rumo puder também alterar o seu rumo em ambas as direções ou mover o seu kite em qualquer direção, sem que haja um contato imediato.

Sotavento e Barlavento O lado de *sotavento* de um kiteboard é o lado contrário ao vento ou, quando aproado ao vento o lado que o era até esse momento. Contudo, quando velejando na contra-amura ou à popa arrasada, o seu lado de *sotavento* é o lado em que o seu kite se encontra. O lado oposto é o seu lado de *barlavento*. Quando dois kiteboards estão na mesma *amura sobreladeados*, o que tiver o casco no lado de *sotavento* do outro casco é o kiteboard de *sotavento*. O outro é o kiteboard de *barlavento*.

Espaço na Baliza Espaço para um kiteboard navegar o seu rumo correto para rondar ou passar a *baliza* do lado requerido.

Obstáculo Um objeto pelo qual um kiteboard não possa passar sem uma substancial alteração do seu rumo ou da posição do seu kite, se estiver velejando diretamente na sua direção e se se encontrar a uma distância de 10 metros dele. Um objeto que só possa ser passado com segurança por um lado do objecto, uma área ou linha assim designada pelas instruções de regata são também *obstáculos*. Contudo, um kiteboard *em regata* não é um *obstáculo* para os outros kiteboards a não ser que lhes seja exigido manterem-se afastados, ou seja obrigado a evitá-lo se a regra 22 se aplicar. Uma embarcação com seguimento, incluindo um kiteboard *em regata* nunca é um *obstáculo* contínuo.

Largar Um kiteboard *larga* quando, estando o seu casco e o concorrente completamente do lado da pré-largada, no momento ou após o seu sinal de largada, qualquer parte do seu casco ou do concorrente corte a linha de largada vindo do lado de pré-largada, tendo cumprido com a regra 30.1 se aplicável.

Amurado, a Estibordo ou a Bombordo Um kiteboard está *amurado* a *estibordo* ou a *bombordo*, consoante a mão do concorrente que está

mais à frente se o concorrente estiver numa posição normal de navegação (com os calcanhares para *barlvento*, com as duas mãos na barra de controle e braços não cruzados). Um kiteboard está *amurado a estibordo* quando a mão direita do concorrente estiver à frente e *amurado a bombordo* quando a mão esquerda do concorrente estiver à frente.

Zona A área ao redor de uma *baliza* até uma distância de 30 metros. Um kiteboard está dentro da *zona* quando qualquer parte do seu casco estiver dentro da *zona*.

Acrescentar as seguintes definições:

Virado Um kiteboard está *virado se*:

- (a) o seu kite estiver na água,
- (b) os seus cabos estiverem emaranhados com os cabos de outro kiteboard.

Saltar Um kiteboard está a *saltar* quando o seu casco, apêndices e o concorrente estão claramente fora de água.

Recuperar

- (a) Um kiteboard está a *recuperar* a partir do momento que perde a tração para manobrar até que a volte a obter, excepto se estiver *virado*.
- (b) Um kiteboard está a *recuperar* a partir do momento que o seu kite está fora de água até que ganhe tração para manobrar.

F1 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 1

[Não há alterações.]

F2 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 2

PARTE 2 - PREÂMBULO

Na segunda frase do preâmbulo, ‘lesões ou danos graves’ é alterado para ‘lesões, danos graves ou emaranhamento’.

13 ENQUANTO VIRA POR DAVANTE

A regra 13 é eliminada.

16 ALTERAR O RUMO OU POSIÇÃO DO KITE

A regra 16 é alterada para:

16.1 Quando um kiteboard, com direito a rumo altera o rumo ou a posição do seu kite, deverá dar ao outro kiteboard *espaço* para continuar a *manter-se afastado*;

16.2 Além disso, quando à bolina para ganhar barlavento, um kiteboard *amurado a bombordo* está a *manter-se afastado* e a velejar para passar por sotavento de um kiteboard *amurado a estibordo*, o kiteboard *amurado a estibordo* não deverá arribar ou alterar a posição do seu kite se, em consequência, o kiteboard *amurado a bombordo* tiver de alterar rumo ou a posição do seu kite para continuar a *manter-se afastado*.

17 NA MESMA AMURA; RUMO CORRECTO

A regra 17 é eliminada.

18 ESPAÇO NA BALIZA

A regra 18 é alterada para:

18.1 Quando a Regra 18 se aplica

A regra 18 aplica-se entre kiteboards que devem deixar uma *baliza* pelo mesmo lado e pelo menos um deles esteja na *zona*. Contudo, não se aplica:

- (a) entre um kiteboard que se aproxima de uma *baliza* e um que a está deixando para trás,
- (b) entre kiteboards com *amuras* opostas.

A regra 18 deixa de se aplicar entre kiteboards quando o *espaço na baliza* foi concedido.

18.2 Dar Espaço Na Baliza

- (a) Quando o primeiro kiteboard entra na *zona*,
 - (1) se os kiteboards estiverem *sobreladeados*, o kiteboard exterior, a partir desse momento, deverá dar *espaço na baliza* ao kiteboard interior.
 - (2) se os kiteboards não estiverem *sobreladeados*, o kiteboard que não tiver entrado na *zona*, a partir desse momento, deverá dar *espaço na baliza*.
- (b) Se um kiteboard com direito a *espaço na baliza* sair da *zona*, o seu direito a *espaço na baliza* termina e a regra 18.2(a) é de novo aplicada se apropriado, baseada na

relação entre os kiteboards no momento em que a regra 18.2(a) se volta a aplicar.

- (c) Se um kiteboard ganhar um sobreladeamento interior e, a partir do momento que o sobreladeamento começou, o kiteboard exterior não conseguir dar *espaço na baliza*, não é obrigado a fazê-lo.

18.3 Virar por Davante e Virar em Roda

Quando um kiteboard com um sobreladeamento interior edireito a rumo tiver de mudar de amura numa *baliza* paranavegar o seu *rumo correto*, até mudar de amura, não deverá navegar mais afastado da *baliza* do que o necessário para seguisse rumo. A regra 18.3 não se aplica numa *baliza* de uma portaou numa *baliza* de chegada e um kiteboard não deverá ser penalizado por infringir esta regra a não ser que o rumo de outrokiteboard tenha sido afetado por uma infração a esta regra.

20 ESPAÇO PARA VIRAR POR DAVANTE NUM OBSTACULO

A regra 20.1(a) é alterada para:

- (a) ele está a aproximar-se de um *obstáculo* e, para evitá-lo em segurança, necessitará em breve de fazer uma alteração substancial do seu rumo ou da posição do seu kite, e

Adicionar uma nova regra 20.5:

20.5 Gestos de Braço

Os seguintes gestos de braço são necessários para além dos gritos:

- (a) um movimento claro e repetido de uma mão a circular a cima da cabeça para ‘*espaço para virar por davante*’,
- (b) apontar repetida e claramente para o outro kiteboard e acenar para *barlavento* para ‘*Vira tu*’.

SECÇÃO D — PREÂMBULO

O preâmbulo da Secção D é alterado para:

Quando as regras 21 ou 22 se aplicam entre dois kiteboards, as regras das Secções A e C não se aplicam.

21 ERROS À LARGADA; CUMPRINDO PENALIZAÇÕES; SALTANDO

A regra 21.3 é alterada e é acrescentada a nova regra 21.4:

21.3 Durante o último minuto antes do respetivo sinal de largada, um kiteboard que pare, abrande significativamente, ou que não esteja a avançar de forma significativa, manter-se-á afastado de todos os outros a não ser que esteja acidentalmente *virado*.

21.4 Um kiteboard que esteja *a saltar* manter-se-á afastado de um que não esteja.

22 VIRADO; RECUPERAÇÃO; ENCALHADO; SALVAMENTO

A regra 22 é alterada para:

22.1 Se possível, um kiteboard evitará outro que esteja virado, esteja encalhado, ou esteja a tentar ajudar uma pessoa ou embarcação em perigo.

22.2 Um kiteboard que esteja em recuperação não interferirá com qualquer outro.

F3 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 3**26 LARGADAS DE REGATAS**

A regra 26 é alterada para:

As regatas deverão ter início usando os seguintes sinais. Os tempos serão contados a partir dos sinais visuais; a ausência de um sinal sonoro não deverá ser considerada:

<i>Minutos antes do sinal de largada</i>	<i>Sinal visual</i>	<i>Sinal sonoro</i>	<i>Significado</i>
3	Bandeira da Classe	Um	Sinal de advertência
2	U ou Bandeira Negra	Um	Sinal de Preparação
1	U ou Bandeira Negra removida	Um longo	Um minuto
0	Bandeira da Classe removida	Um	Sinal de Largada

29 CHAMADAS

A regra 29.1 é eliminada.

30 PENALIZAÇÕES À LARGADA

As regras 30.1 e 30.2 são eliminadas.

Nas regras 30.3 e 30.4, ‘casco’ é alterado para ‘casco ou concorrente’.

Na regra 30.4, ‘número de vela’ é alterado para ‘número de concorrente’.

31 TOCAR NUMA BALIZA

A regra 31 é alterada para:

Enquanto *em regata*, um kiteboard não deverá tocar numa *baliza* de barlavento.

36 REGATAS REINICIADAS OU REGATAS REPETIDAS

A regra 36(b) é alterada para:

(c) ser razão para uma penalização num kiteboard exceto ao abrigo da regra 2, 30.2, 30.4 ou 69 ou ao abrigo da regra 14, quando este causou lesões, danos graves ou emaranhamento.

F4 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 4**41 AUXÍLIO EXTERIOR**

Acrescentar as novas regras 41(e) e 41(f):

- (e) ajuda de outro concorrente da mesma regata para ajudar num novo lançamento;
- (f) ajudar a mudar de equipamento, mas só na área de lançamento.

42 PROPULSÃO

Regra 42 é alterada para:

42.1 Regra Básica

Exceto quando permitido pelas regras 42.2, um kiteboard competirá utilizando unicamente o vento e a água para aumentar, manter ou diminuir a sua velocidade.

42.2 Excepções

- (a) Um kiteboard poderá ser impulsionado por acções próprias do concorrente no kiteboard.
- (b) Um concorrente pode nadar, andar ou remar enquanto estiver virado ou a recuperar, desde que o kiteboard não ganhe vantagem na regata.
- (c) Quaisquer meios de propulsão podem ser usados para socorrer uma pessoa ou outro barco em perigo.

43 EXONERAÇÕES

A regra 43.1(c) é alterada para:

- (c) Um kiteboard com direito a rumo ou um velejando dentro do espaço ou espaço na baliza para o qual tem direito, é exonerado da infração da regra 14 se o contacto não causar danos, lesão ou emaranhamento

Adicionar a nova regra 43.1(d):

- (d) Quando o kiteboard infringe a regra 15 e não há um contacto é exonerado dessa infracção.

44 PENALIZAÇÕES NO MOMENTO DO INCIDENTE

As regras 44.1 e 44.2 são alteradas para:

44.1 Cumprir uma Penalização

Um kiteboard, quando em regata, pode cumprir uma Penalização de Uma Volta no caso de ter infringido, num incidente, uma ou

mais regras da Parte 2. Em alternativa, o anúncio de regata ou as instruções de regata poderão especificar uso de uma Penalização por Pontuação ou outra, que substituirão a Penalização de Uma Volta. Contudo:

- (a) no caso em que um kiteboard tenha infringido uma regra da Parte 2 e a regra 31 no mesmo incidente, não necessitará de cumprir a penalização à regra 31;
- (b) se, mesmo cumprindo uma penalização, um kiteboard causar lesões ou danos graves ou emaranhamento e pela sua infração tenha obtido, na regata ou série, uma vantagem significativa ou causado uma desvantagem significativa noutro kiteboard, a sua penalização será retirar-se.

44.2 Penalização de Uma Volta

Depois de se afastar completamente dos outros kiteboards, logo que possível após o incidente, um kiteboard cumpre com a Penalização de Uma Volta ao efetuar prontamente uma volta com a parte do seu casco na água. A volta deverá incluir uma viragem completa por davante e uma viragem em roda completa. Quando um kiteboard cumpre uma penalização na linha de chegada ou próximo dela, o casco e o concorrente deverão estar completamente no lado do percurso da linha, antes de *chegar*.

50 EQUIPAMENTO E VESTUÁRIO DOS CONCORRENTES

A regra 50.1(a) é alterada para:

- (a) Os concorrentes não usarão ou transportarão vestuário ou equipamento com o intuito de aumentar o seu peso. Contudo, um concorrente poderá usar um recipiente para bebidas que terá um peso não superior a 1,5 kilogramas quando cheio.

REGRAS ELIMINADAS DA PARTE 4

As regras 45, 48, 49, 50.2, 51, 52, 54, 55 e 56.1 são eliminadas.

F5 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 5

61 REQUISITOS PARA UM PROTESTO

A regra 61.1(a) é alterada para:

- (a) O kiteboard protestante deverá informar o outro kiteboard na primeira oportunidade razoável. Quando o seu *protesto* se referir a um incidente ocorrido na área de regata, gritará “*Protesto*” na primeira oportunidade razoável. Contudo:
- (1) quando o outro kiteboard está para além de uma distância que permita que o grito seja audível, o kiteboard protestante não necessita gritar, mas informará o outro kiteboard na primeira oportunidade razoável;
 - (2) não é necessário expor a bandeira vermelha;
 - (3) se o incidente for um erro do outro kiteboard em *efectuar o percurso*, ele não necessitará de gritar, mas terá de informar o outro kiteboard ou antes que ele chegue ou na primeira oportunidade razoável depois deste *chegar*;
 - (4) se, no momento do incidente, for óbvio que qualquer concorrente fique em perigo ou resultem danos graves ou lesões ou emaranhamento, os requisitos desta regra não se aplicam ao protestante, mas deverá tentar informar o outro kiteboard dentro do tempo limite determinado pela regra 61.3.

63 AUDIÊNCIAS

Numa regata de uma série eliminatória que irá qualificar um kiteboard a competir numa fase seguinte de uma prova, as regras 61.2 e 65.2 são eliminadas e a regra 63.6 é alterada para:

- 63.6** *Protestos e pedidos de reparação não necessitam de ser apresentados por escrito; serão feitos verbalmente a um membro da comissão de protestos assim que razoavelmente possível, após a regata. A comissão de protestos poderá recolher testemunhos de qualquer forma que considere apropriada e poderá comunicar a sua decisão verbalmente.*

64 DECISÕES

Acrescenta a nova regra 64.2(c):

- (b) Se um kiteboard infringiu uma regra e, como resultado, causou um emaranhamento pela segunda e mais vezes num evento, a penalização deverá ser DNE.

As regras 64.4(a) e 64.4(b) são alteradas para:

- (a) Quando uma comissão de protestos descobrir que desvios aceitáveis às tolerâncias do construtor foram causados por danos ou uso normal e não melhoram o rendimento de um kiteboard, este não deverá ser penalizado. Contudo, o kiteboard, não deverá entrar em regata até que os mesmos tenham sido corrigidos, exceto se a comissão de protestos decidir que não há ou não houve oportunidade para o fazer.
- (b) Quando uma comissão de protestos tiver dúvidas sobre qualquer assunto sobre as medições de um kiteboard, interpretação a uma regra de classe, ou um assunto envolvendo danos num kiteboard, deverá colocar as suas questões, com os factos relevantes, para uma autoridade com responsabilidade de interpretar a regra. Ao tomar esta decisão, a comissão deverá estar limitada pela resposta desta autoridade.

70 APELAÇÕES E PEDIDOS À AUTORIDADE NACIONAL

Acrescenta a nova regra 70.7:

70.7 Apelações não são permitidos em disciplinas e formatos com séries de eliminação.

F6 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 6

[Não há alterações.]

F7 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 7

90 COMISSÃO DE REGATAS; INSTRUÇÕES DE REGATA; PONTUAÇÃO

A última frase da regra 90.2(c) é alterada para: ‘Instruções orais poderão ser dadas unicamente se este procedimento estiver descrito nas instruções de regata.’

F8 ALTERAÇÕES AO APÊNDICE A

A1 NÚMERO DE REGATAS; PONTUAÇÕES FINAIS

A regra A1 é alterada para:

O número de regatas programadas e o número que deverá ser completado para constituir uma série deverá estar descrito no anúncio de regata ou nas instruções de regata. Se a prova incluir

mais de uma disciplina ou formato, o anúncio de regata ou as instruções de regata deverão descrever como serão calculadas as pontuações finais.

A5 PONTUAÇÕES DETERMINADAS PELA COMISSÃO DE REGATAS

A regra A5.2 é alterada para:

A5.2 Um kiteboard que, não *largue*, não *efectue o percurso*, não *chegue*, se retire ou tenha sido desclassificado será pontuado com mais um ponto adicionado ao número de barcos inscritos na série ou, numa regata de uma serie de eliminatória, ao número de kiteboards dessa série. Um kiteboard penalizado ao abrigo da regra 30.2 será pontuado conforme o estipulado na regra 44.3 (c).

A10 SIGLAS DE PONTUAÇÃO

Adicionar à regra A10:

DCT Desclassificado depois de causar um emaranhamento num incidente

F9 ALTERAÇÕES AO APÊNDICE G

O apêndice G é alterado para:

Apêndice G – Identificação

- G1** Todos os kiteboards estarão identificados do seguinte modo:
- (a) A cada concorrente será fornecido e vestirá uma licra com um número pessoal do concorrente com um máximo de três dígitos. A licra deverá ser vestida, tal como pretendido, com o número da competição claramente exposto.
 - (b) Os números estarão expostos o mais alto possível na frente, costas e nas mangas da licra. Terão no mínimo 20 cm de altura nas costas e 6 cm de altura na frente e nas mangas.
 - (c) Os números serão numerais Árabes, todos da mesma cor "sólida" (contrastante sem sombreado) , claramente legíveis e num tipo de caracteres comercial tão ou mais legível que o formato Helvético. A cor dos números deverá contrastar com as cores da licra.

APÊNDICE G

IDENTIFICAÇÃO NAS VELAS

Ver regra 77.

G1 BARCO DE CLASSES DA WORLD SAILING

G1.1 Identificação

Qualquer barco de uma classe da World Sailing terá nas respectivas velas de balão e de proa apenas letras e números, conforme estabelecido na regra G1.3(c) e na sua vela grande:

- (a) o emblema indicando qual a sua classe;
- (b) numa prova internacional, exceto quando os barcos são fornecidos a todos os concorrentes, as letras da nacionalidade indicando qual a sua autoridade nacional, conforme a lista abaixo. Para os propósitos desta regra, provas internacionais são as provas World Sailing, campeonatos do mundo e continentais, e provas descritas como internacionais nos seus anúncios e instruções de regata;
- (c) um número de vela de não mais de quatro algarismos atribuído pela sua autoridade nacional ou, quando assim requerido pelas regras de classe, pela associação de classe. A limitação de quatro algarismos não se aplica a classes cuja qualidade de sócias da World Sailing ou reconhecimento pela mesma sejam anteriores a abril de 1997. Em alternativa, se permitido pelas regras de classe, poderá ser atribuído um número de vela pessoal a um proprietário pela autoridade emissora competente, que poderá ser usado em todos os seus barcos dessa classe.

As velas medidas antes de 31 de março de 1999 deverão cumprir com a regra G1.1 ou com as regras aplicáveis à data da sua medição.

Nota: Uma versão actualizada da tabela abaixo está disponível no website da World Sailing.

<i>Autoridade Nacional</i>	<i>Letras</i>	<i>Autoridade Nacional</i>	<i>Letras</i>
África do Sul	RSA	Eslovénia	SLO
Alemanha	GER	Espanha	ESP
Andorra	AND	Estónia	EST
Angola	ANG	Fiji	FIJ
Antiqua	ANT	Filipinas	PHI
Antilhas Holandesas	AHO	Finlândia	FIN
Arábia Saudita	KSA	França	FRA
Argélia	ALG	Geórgia	GEO
Argentina	ARG	Granada	GRN
Arménia	ARM	Grande Bretanha	GBR
Aruba	ARU	Grécia	GRE
Austrália	AUS	Guam	GUM
Áustria	AUT	Guatemala	GUA
Azerbaijão	AZE	Holanda	NED
Bahamas	BAH	Hungria	HUN
Bahrein	BRN	Ilhas Caimão	CAY
Barbados	BAR	Ilhas Cook	COK
Bélgica	BEL	Ilhas Virgens Americanas	ISV
Belize	BIZ	Ilhas Virgens Britânicas	IVB
Bermudas	BER	Índia	IND
Bielorrússia	BLR	Indonésia	INA
Botswana	BOT	Iraque	IRQ
Brasil	BRA	Irão	IRN
Bulgária	BUL	Irlanda	IRL
Canada	CAN	Islândia	ISL
Catar	QAT	Israel	ISR
Cazaquistão	KAZ	Itália	ITA
Chile	CHI	Jamaica	JAM
China, Hong Kong	HKG	Japão	JPN
China, Macau	MAC	Kosovo	KOS
China, Taipé	TPE	Kuwait	KUW
China, RP	CHN	Letónia	LAT
Chipre	CYP	Líbano	LIB
Colômbia	COL	Líbia	LBA
Croácia	CRO	Kuwait	KUW
Cuba	CUB	Letónia	LAT
Dinamarca	DEN	Líbano	LIB
Djibouti	DJI	Líbia	LBA
Egipto	EGY	Liechtenstein	LIE
El Salvador	ESA	Lituânia	LTU
Emirados Árabes Unidos	UAE	Luxemburgo	LUX
Equador	ECU	Macedónia (FYRO)	MKD

<i>Autoridade Nacional</i>	<i>Letras</i>
Madagáscar	MAD
Malásia	MAS
Malta	MLT
Marrocos	MAR
Maurícias	MRI
México	MEX
Moçambique	MOZ
Moldávia	MDA
Mónaco	MON
Monserate	MNT
Montenegro	MNE
Myanmar	MYA
Namíbia	NAM
Nigéria	NGR
Noruega	NOR
Nova Zelândia	NZL
Oman	OMA
Palestina	PLE
Panamá	PAN
Papua Nova Guiné	PNG
Paquistão	PAK
Paraguai	PAR
Peru	PER
Polónia	POL
Porto Rico	PUR
Portugal	POR
Quénia	KEN
Quirguistão	KGZ
República Checa	CZE
República da Coreia	KOR
República Dominicana	DOM
República Eslovaca	SVK
Roménia	ROU
Rússia	RUS
Samoa	SAM
Samoa Americana	ASA

<i>Autoridade Nacional</i>	<i>Letras</i>
São Marino	SMR
Senegal	SEN
Sérvia	SRB
Seychelles	SEY
Singapura	SIN
Sri Lanka	SRI
Samoa	SAM
Samoa Americana	ASA
São Cristóvão e Neves	SKN
São Marino	SMR
Senegal	SEN
Sérvia	SRB
Seychelles	SEY
Singapura	SIN
Sri Lanka	SRI
St Lucia	LCA
Sudão	SUD
Suécia	SWE
Suíça	SUI
Tahiti	TAH
Tailândia	THA
Tanzânia	TAN
Trinidad & Tobago	TTO
Tunísia	TUN
Turcos e Caicos	TKS
Turquia	TUR
Ucrânia	UKR
Uganda	UGA
Estados Unidos da América	USA
Uruguai	URU
Ilhas Virgens Americanas	ISV
Vanuatu	VAN
Venezuela	VEN
Vietname	VIE
Zimbabwe	ZIM

G1.2 Especificações

(a) As letras da nacionalidade e os números de vela serão:

- (1) letras maiúsculas e números árabes,
- (2) da mesma cor,
- (3) de uma cor em contraste com o tecido da vela, e
- (4) do tipo sans-serif.

Além disso, as letras e os números que identificam um barco deverão ser claramente legíveis quando a vela estiver içada.

(b) A altura dos caracteres e o espaço entre eles, em ambos os lados da vela, estarão relacionados com o comprimento do barco da forma seguinte:

<i>Comprimento de fora a fora</i>	<i>Altura Mínima</i>	<i>Espaço mínimo entre letras e números e a borda da vela</i>
Abaixo de 3.5 m	230 mm	45 mm
3.5 m – 8.5 m	300 mm	60 mm
8.5 m – 11 m	375 mm	75 mm
Acima de 11 m	450 mm	90 mm

G1.3 Colocação

Os emblemas da classe, letras da nacionalidade e números de vela serão colocados da forma seguinte:

(a) Geral

- (1) os emblemas de classe, letras da nacionalidade e números de vela serão, se possível, colocados em cada lado de tal forma que os do lado de estibordo fiquem mais altos.
- (2) As letras da nacionalidade serão colocadas acima dos números em cada lado da vela.

(b) Vela Grande

- (1) Os emblemas da classe, letras da nacionalidade e números de vela serão, se possível, totalmente colocados acima de um arco cujo centro é o punho da pena e o raio 60% do comprimento da valuma.

- (2) O emblema da classe será colocado acima das letras da nacionalidade. Se o emblema da classe tiver uma forma gráfica que coincida quando sobrepostos em ambos os lados da vela, poderão ser colocados desse modo.
- (c) Vela de Proa e Balão
 - (1) As letras nacionais e o número de vela apenas serão requeridos numa vela de proa cujo comprimento da esteira seja superior 1.3 vezes a base do triângulo da proa (ou seja, a linha perpendicular ao mastro, entre este e o punho da amura do estai).
 - (2) As letras nacionais e o número de vela numa vela de proa serão colocados totalmente abaixo de um arco cujo centro é o punho da pena e cujo raio é 50% do comprimento da valuma e, se possível, totalmente acima de um arco cujo raio é 75% do comprimento da valuma.
 - (3) As letras da nacionalidade e números de vela serão colocados no lado da frente da vela de balão, podendo, contudo, ser colocados em ambos os lados. Serão colocados totalmente abaixo de um arco cujo centro é o punho da pena e cujo raio é 40% da mediana da esteira e, que une o punho da pena ao ponto médio da esteira. se possível, totalmente acima de um arco cujo raio é 60% da mediana da esteira, sendo esta a linha

G2 OUTROS BARCOS

Outros barcos deverão cumprir com as regras da sua autoridade nacional ou associação de classe no que respeita à atribuição, colocação e tamanho do emblema, letras e números. Tais regras deverão, sempre que possível, estar em conformidade com os requisitos acima mencionados.

G3 BARCOS ALUGADOS OU EMPRESTADOS

Quando estipulado no anúncio de regata ou instruções de regata, um barco alugado ou emprestado para uma prova poderá usar letras de nacionalidade ou um número de vela que violem as regras da respetiva classe.

G4 ADVERTÊNCIAS E PENALIZAÇÕES

Quando uma comissão de protestos entender que um barco infringiu uma regra deste apêndice, ou deverá adverti-lo, dando-lhe um prazo para cumprir com a regra, ou penalizá-lo.

G5 ALTERAÇÃO PELAS REGRAS DE CLASSE

As classes da World Sailing poderão alterar as regras deste apêndice, desde que tenham sido previamente aprovadas pela World Sailing.

APÊNDICE H

PESAGEM DE VESTUÁRIO E EQUIPAMENTO

Ver regra 50. Este apêndice não poderá ser alterado pelo anúncio de regata, pelas instruções de regata ou prescrições de autoridades nacionais.

- H1** O vestuário e equipamento a serem pesados serão colocados num gancho de pesagem. Depois de estarem ensopados em água, deverão ser deixados a escorrer livremente durante um minuto antes de serem pesados. O gancho de pesagem deverá permitir que fiquem suspensos, como se estivessem pendurados em cabides, e que a água escorra livremente. Os bolsos com orifícios de drenagem que não possam ser vedados deverão estar vazios, mas bolsos ou artigos que possam reter água deverão estar cheios.
- H2** Quando o peso registado exceder o permitido, o concorrente poderá reordenar o vestuário e o equipamento no gancho de pesagem e o inspetor de equipamento ou medidor deverão ensopar e pesá-los novamente. Este procedimento poderá ser repetido uma segunda vez no caso de o peso continuar a exceder o permitido.
- H3** Um concorrente que use um fato seco poderá escolher uma forma diferente de pesagem dos artigos.
- (a) O fato seco, o vestuário e equipamento que são usados por fora do fato seco serão pesados como acima descrito.
 - (b) O vestuário usado por debaixo do fato seco será pesado como usado quando *em regata*, sem ser escorrido.
 - (c) Os dois pesos serão somados.

APÊNDICE J

ANÚNCIO DE REGATA E INSTRUÇÕES DE REGATA

Ver regras 89.2 e 90.2. Neste apêndice, o termo ‘evento’ inclui uma prova ou séries de regatas.

Uma regra no anúncio de regata não necessita de ser repetida nas instruções de regata.

Deverá ser assegurado que não existem conflitos entre regras no anúncio de regata, nas instruções de regata ou qualquer outro documento que regule a prova.

J1 CONTEÚDO DO ANÚNCIO DE REGATA

J1.1 O anúncio de regata incluirá o seguinte:

- (1) o nome, local e datas do evento e o nome da autoridade organizadora;
- (2) que o evento será disputado de acordo com as regras definidas nas *Regras de Regata à Vela*;
- (3) a lista de quaisquer outros documentos que regulamentem a prova (por exemplo, as *Regras de Equipamento de Regata à Vela*, na medida em que se apliquem), especificando onde e como cada um dos referidos documentos ou a sua cópia electrónica poderão ser obtidos;
- (4) as classes participantes, qualquer sistema de handicap ou abono que serão usados e as classes a que se aplicarão; condições de inscrição e quaisquer restrições às mesmas;
- (5) os procedimentos e horários/datas de registo e inscrição, incluindo as taxas e quaisquer datas limite;
- (6) a hora do sinal de advertência da regata de treino, se programada, da primeira regata e, quando conhecidas, das regatas seguinte.

J1.2 O anúncio de regata deverá incluir quaisquer das seguintes informações se forem aplicáveis:

- (1) horário ou procedimentos para inspeções e medição de equipamento, ou a exigência de certificados de medição ou de abono;

- (2) alterações às regras de regata autorizadas pela World Sailing ao abrigo da regra 86.2, referindo especificamente cada regra e descrevendo a alteração (incluir também a declaração da World Sailing autorizando a alteração);
- (3) alterações às regras de classe de acordo com a regra 87, referindo especificamente qual a regra, assim como a respetiva alteração;
- (4) requisitos de categorização ou classificação que alguns ou todos os concorrentes tenham de cumprir:
 - (a) para categorização de velejadores (ver regra 79 e o Código de Categorização de Velejadores da World Sailing),
 - (b) para classificação funcional em eventos da Para World Sailing (ver as Regras de Para Classificação da World Sailing);
- (5) que os barcos serão obrigados a expor publicidade escolhida e fornecida pela autoridade organizadora (ver regra 6 e o Código de Publicidade da World Sailing), assim como outras informações relacionadas com publicidade;
- (6) quando são esperadas inscrições de outros países, qualquer prescrição nacional que possa requerer uma preparação antecipada (ver regra 88);
- (7) as prescrições que se aplicarão no caso de os barcos passarem por águas de mais de uma autoridade nacional quando em regata, e quando se aplicarão (ver regra 88.1);
- (8) comunicação alternativa requerida no lugar dos gritos ao abrigo da regra 20 (ver regra 20.4(b));
- (9) qualquer alteração no peso limite para a roupa e equipamento do concorrente permitido pela regra 50.1(b);
- (10) quaisquer requerimentos necessários para cumprir com a legislação de proteção de dados que se aplique no local do evento;
- (11) um boletim de inscrição, a ser assinado pelo proprietário ou seu representante, contendo frases como "Comprometo-me a respeitar as Regras de Regata à Vela assim como quaisquer outras regras que regulamentem a prova.";

- (12) a substituição das regras da Parte 2 pelas regras de direito a rumo do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar ou outras regras nacionais de direito a rumo, o período ou local que se aplicarão e quaisquer sinais noturnos a serem utilizados pela comissão de regatas.

J1.3 O anúncio de regata deverá incluir quaisquer das seguintes informações que serão aplicáveis e que poderão ajudar os concorrentes a decidir quanto à sua participação na prova, ou fornecer outras informações de que necessitarão antes das instruções de regata estarem disponíveis:

- (1) alterações às regras de regata permitidas pela regra 86, referindo especificamente cada regra e descrevendo a alteração;
- (2) alterações às prescrições nacionais (ver regra 88.2);
- (3) a hora e local onde estarão disponíveis as instruções de regata;
- (4) uma descrição geral do percurso ou o tipo de percursos a serem efetuados;
- (5) o sistema de pontuação, se diferente do sistema do Apêndice A, incluindo a referência às regras de classe ou outras regras que se aplicam na prova, bem como definido integralmente. O número de regatas programadas e o número mínimo de regatas a completar para constituírem uma série. Se apropriado, para séries onde o número de largadas poderá variar substancialmente, definir que a regra A5.3 se aplica;
- (6) a penalização por infração de uma regra da Parte 2, que não seja a Penalização de Duas Voltas;
- (7) a hora limite a partir da qual não será efetuado qualquer sinal de advertência no último dia de regatas;
- (8) negação do direito de apelação, ao abrigo da regra 70.5;
- (9) se se aplica a regra G3 a barcos alugados ou emprestados;
- (10) prémios.

J2 CONTEÚDO DAS INSTRUÇÕES DE REGATA

J2.1 Excepto se incluído no anúncio de regata, as instruções de regata deverão incluir o seguinte:

- (1) a informação nas regras J1.3(1), (2) e (5) e, quando aplicável, nas regras J1.3(6), (7), (8), (9) e (10);

- (2) o programa de regatas e a hora do sinal de advertência de cada classe;
- (3) uma descrição completa do percurso a serem efetuados, ou a lista de *balizas* designadas para definir o percurso e, se relevante, como serão sinalizados os percursos;
- (4) descrição das *balizas*, incluindo as de largada e chegada, indicando a ordem pela qual devem ser passadas e o lado pelo qual cada uma deve ser deixada e identificando todas as *balizas* de rondagem (ver definição de *efetuar o percurso*);
- (5) descrição das linhas de largada e chegada, bandeiras de classe e quaisquer sinais especiais a serem usados;
- (6) o tempo limite de regata, se existir, para o primeiro barco *chegar* (ver regra 35);
- (7) localização do quadro oficial de avisos ou o endereço do quadro de avisos online; a localização do secretariado da prova.

J2.2 Excepto se incluído no anúncio de regata, as instruções de regata deverão incluir o que se aplica do seguinte:

- (1) se se aplica o Apêndice P;
- (2) quando apropriado, numa prova em que são esperadas inscrições de outros países, uma cópia em inglês das prescrições nacionais que serão aplicadas;
- (3) procedimento para alterações às instruções de regata;
- (4) procedimento para efetuar alterações orais às instruções de regata, na água (ver regra 90.2(c));
- (5) requisitos de segurança, tais como as condições e sinais para uso de dispositivos de flutuação pessoal, controlo na área de largada, controlos de saída e entrada em terra;
- (6) sinais feitos em terra e localização do mastro de sinais;
- (7) restrições limitando alterações nos barcos, quando fornecidos pela autoridade organizadora;
- (8) que circunstâncias, como e quando é permitida a propulsão ao abrigo da regra 42.3(i);
- (9) restrições quanto à utilização de barcos de apoio, piscinas de plástico, rádios, etc.; descarte de lixo; em levantar barcos e na

prestação de auxílio exterior a um barco que não esteja *em regata*;

- (10) a área de regata (recomenda-se a utilização de uma carta);
- (11) localização da área de largada e quaisquer restrições ao seu acesso;
- (12) qualquer procedimento especial ou sinais para as chamadas individuais e gerais;
- (13) extensão aproximada do percurso e extensão aproximada das pernas de bolina;
- (14) qualquer procedimento especial ou sinais para alterar uma perna do percurso (ver regra 33);
- (15) descrição de qualquer objeto, área ou linha designada pela comissão de regatas como sendo um *obstáculo* (ver a definição de *obstáculo*) e qualquer restrição em entrar nessa área ou cruzar essa linha;
- (16) barcos que identificam a localização de *balizas*;
- (17) qualquer procedimento especial para encurtar o percurso ou para *chegar* num percurso encurtado;
- (18) o tempo limite, se o houver, para os restantes barcos que *chegarem* depois do primeiro e quaisquer outros tempos ou tempo alvo que se aplique quando os barcos estão *em regata*;
- (19) requisitos quanto a declarações;
- (20) tolerâncias de tempo;
- (21) tempos limites, local das audiências e procedimentos especiais para protestar, pedir reparação ou solicitar uma reabertura;
- (22) a aprovação da autoridade nacional da nomeação de um júri internacional, quando requerido pela regra 91(b);
- (23) o tempo limite para requerer uma audiência ao Abrigo da regra N.1.4(b), se não for 30 minutos;
- (24) quando requerido pela regra 70.3, qual a autoridade nacional a que devem ser endereçadas as apelações ou pedidos;
- (25) a substituição de concorrentes;
- (26) o número mínimo de barcos a estarem presentes na área de largada para se iniciar uma regata;

- (27) quando e onde serão disputadas regatas diferidas ou anuladas nesse dia;
- (28) as marés e correntes;
- (29) outros compromissos da comissão de regatas e obrigações dos barcos.

GUIA PARA ANÚNCIO DE REGATA

Anteriormente o Apêndice K

GUIA PARA INSTRUÇÕES DE REGATA

Anteriormente o Apêndice L

Estes guias, actualizados para estarem conforme as regras desta edição das Regras de Regata à Vela, estão disponíveis, em vários formatos, no website da World Sailing em sailing.org/racingrules/documents. Recomenda-se que as autoridades nacionais traduzam estes guias e a World Sailing disponibilizará versões para tradução no seu website.

Os guias, que terão a designação por duas letras, começando por “K” e “L”, poderão ser descarregados tanto como documentos PDF como documentos Word. Isto permitirá aos utilizadores fácil e rapidamente criar, utilizando o texto testado nos guias, tanto o anúncio de regata como as instruções de regata, ou ambos, para um evento particular.

Sugestões de melhoramento destes guias são bem-vindas e deverão ser enviadas para rules@sailing.org.

APÊNDICE M

RECOMENDAÇÕES PARA COMISSÕES DE PROTESTO

Este apêndice é apenas de consulta; em algumas situações poderá ser aconselhável alterar estes procedimentos. Dirige-se particularmente a presidentes de comissões de protesto mas poderá ajudar juízes, secretários de comissões de protestos, comissões de regatas e outras pessoas relacionadas com as audiências de protestos e pedidos de reparação.

Num protesto ou pedido de reparação, a comissão de protestos deverá avaliar todos os testemunhos com o mesmo cuidado; deverá considerar que testemunhos honestos podem ser diferentes e mesmo contraditórios, em consequência de diferentes observações e memórias; deverá resolver estas diferenças da melhor maneira; deverá reconhecer que nenhum barco ou concorrente é culpado até que uma infração a uma regra tenha sido estabelecida; e deverá manter um espírito aberto até todos os testemunhos terem sido ouvidos e seja evidente que um barco ou concorrente infringiu uma regra.

M1 PRELIMINARES (poderão estar a cargo do secretariado da prova)

- Receber o *protesto* ou pedido de reparação.
- Anotar no boletim a hora em que o *protesto* ou pedido de reparação foram entregues e o tempo limite para protestar.
- Informar cada uma das *partes*, assim como a comissão de regatas quando necessário, onde e quando terá lugar a audiência.

M2 ANTES DA AUDIÊNCIA

M2.1 Deverá ser assegurado que

- cada uma das *partes* tenha uma cópia ou tenha tido a oportunidade de ler o *protesto*, pedido de reparação ou a alegação e tenha tido um tempo razoável para se preparar para a audiência.

- unicamente uma pessoa de cada barco (ou *parte*) estará presente, a não ser um intérprete se necessário.
- todas as pessoas envolvidas estão representadas. Contudo, se o não estiverem, a comissão de protestos poderá proceder ao abrigo da regra 63.3(b).
- os representantes dos barcos estavam a bordo quando requerido (regra 63.3(a)). Quando as *partes* estiveram em eventos diferentes, ambas as autoridades organizadoras terão de aceitar a composição da comissão de protestos (regra 63.8). Num *protesto* de medição, ter as regras de classe e identificada a autoridade responsável pela interpretação das mesmas (regra 64.4(b)).

M2.2 Verificar se algum membro da comissão de protestos viu o incidente. Em caso afirmativo, requerer a cada um que o descreva na presença das *partes* (regra 63.6(b)).

M2.3 Avaliar *conflitos* de interesse.

- Assegurar que todos os membros da comissão de protestos declaram qualquer possível conflito de interesse. Em eventos de maior importância normalmente haverá uma declaração formal escrita antes do evento começar e esta declaração deverá ser guardada nos documentos da comissão de protestos.
- No início de cada audiência, assegurar que as *partes* estão cientes de qualquer conflito de interesse de um membro da comissão de protestos. Pergunta-se às *partes* se aceitam os membros presentes. Se uma *parte*, depois de declarado o conflito de interesse, não se opuser de imediato, a comissão de protestos poderá tomar esta ação como consentimento das *partes* e prosseguir o processo e deverá registá-lo.
- Se uma *parte* se opuser a um membro da comissão de protestos, os restantes membros da comissão de protestos precisam de avaliar se o conflito de interesse é significativo. A avaliação terá em conta o nível do evento, o nível do *conflito* e a perceção de igualdade. É aceitável equilibrar os *conflitos* entre membros da comissão de protestos. Poderá ser encontrada no website da World Sailing a orientação. Registe-se a decisão e os fundamentos para essa decisão.

- Em caso de dúvida poderá ser preferível prosseguir com uma comissão de protestos mais pequena. Exceto se for uma audiência ao abrigo da regra 69, em que não haja um número mínimo de membros da comissão de protestos.
- Quando um pedido de reparação for feito ao abrigo da regra 62.1(a) e for baseado numa ação imprópria ou omissão de um outro órgão que não a comissão de protestos, não deverá ser membro da comissão de protestos um membro desse órgão.

M3 A AUDIÊNCIA

M3.1 Verificar a validade do *protesto* ou pedido de reparação.

- Contem os elementos adequados (regra 61.2 ou 62)?
- Foi entregue dentro do prazo? Se não o foi, haverá alguma boa razão para estender o tempo limite (regra 61.3 ou 62.2)?
- Quando requerido, estava o protestante envolvido ou foi testemunha do incidente (regra 60.1(a))?
- Quando necessário, foi dado o grito de ‘*Protesto?*’ e, se necessário mostrada corretamente a bandeira vermelha (regra 61.1(a))?
- Quando a bandeira ou grito não eram necessários, o protestado foi informado?
- Decidir se o *protesto* ou pedido de reparação é válido (regra 63.5).
- Uma vez determinada a validade do *protesto* ou pedido de reparação, não permitir que o assunto volte a ser introduzido a não ser que provas verdadeiramente novas sejam apresentadas.

M3.2 Recolha dos testemunhos (regra 63.6).

- Convidar o protestante e, a seguir, o protestado a apresentarem as suas versões do incidente. Em seguida, permitir que se interroguem um ao outro. Num pedido de reparação, convidar a *parte* a expor o pedido.
- Assegurar-se de que conhece os factos de cada parte antes de chamar qualquer testemunha. As suas versões poderão ser diferentes.
- Permitir qualquer pessoa, incluindo tripulantes do barco, a testemunhar. Cabe normalmente à *parte* decidir que testemunhas

chamar, apesar de que a comissão de protestos também poder chamar testemunhas (regra 63.6(a)). À pergunta de uma *parte* "Gostariam de ouvir N?" a melhor resposta é "a escolha é sua."

- Chamar cada testemunha das *partes* (e da comissão de regatas, se as houver) uma a uma. Limitar as *partes* a unicamente questionarem a(s) testemunha(s) (podem ser tentadas a exposições genéricas.)
- Convidar o protestado a questionar em primeiro lugar a testemunha do protestante (e vice-versa). Isto impede o protestante a influenciar a testemunha desde o início.
- Permitir aos membros da comissão de protestos que viram o incidente a dar o seu testemunho (regra 63.6(b)), mas unicamente enquanto as *partes* estiverem presentes. Os membros que testemunharem poderão ser questionados, terão de ter cuidado em relatar tudo o que sabem do incidente que possa afetar a decisão, e poderão permanecer na comissão de protestos (regra 63.3(a)).
- Tentar evitar perguntas dirigidas, e caso isto seja impossível, não considerar esses testemunhos.
- O presidente da comissão de protestos deverá advertir uma *parte* ou uma testemunha que dê um testemunho que não se pode comprovar adequadamente, seja repetitivo ou irrelevante, que a comissão deverá dar um peso apropriado a esse testemunho, o que poderá ser pouco ou nenhum peso.
- Aceitar testemunhos por escrito de uma testemunha que não esteja disponível unicamente se aceite por todas as *partes*. Ao aceitarem, renunciam ao seu direito de questionar essa testemunha (regra 63.6(c)).
- Solicitar a um membro da comissão a anotar os testemunhos, particularmente tempos, distâncias, velocidades, etc.
- Convidar os membros da comissão de protestos a colocarem perguntas.
- Convidar em primeiro lugar o protestante e em seguida o protestado a fazerem uma alegação final do seu caso, particularmente acerca da aplicação ou interpretação das *regras*.

M3.3 Apurar os factos (regra 63.6(d)).

- Escrever os factos; resolver as dúvidas de uma maneira ou de outra.
- Chamar novamente as *partes* para mais perguntas, se necessário.
- Quando apropriado, desenhar um diagrama do incidente usando os factos apurados.

M3.4 Decidir o caso (regra 64).

- Basear a decisão nos factos apurados (se não for possível, procurar novos factos.)
- Nos casos de reparação, assegurar-se que não são necessários mais testemunhos de barcos que possam ser afetados pela decisão.

M3.5 Informar as *partes* (regra 65).

- Chamar novamente as *partes* e ler-lhes os factos apurados, as conclusões e regras aplicáveis, e a decisão. Quando o tempo urge, é aceitável ler a decisão e posteriormente comunicar os detalhes.
- Dar a qualquer *parte*, desde que solicitado, uma cópia da decisão. Arquivar o *protesto* ou pedido de reparação no arquivo da comissão.

M4 REABERTURA DE UMA AUDIÊNCIA (regra 66)

M4.1 Quando uma *parte*, dentro do tempo limite, solicitar a reabertura de uma audiência, ouvir a *parte* que a solicita, ver qualquer vídeo, etc., e decidir se existe qualquer novo facto significativa que possa levar a uma alteração da decisão. Verificar se a interpretação das *regras* possa ter sido incorreta; ter a mente aberta para considerar ter cometido um erro. Se nada disto se aplicar, recusar a reabertura; caso contrário marcar-se-á uma nova audiência.

M4.2 A **prova** (evidência) é ‘nova’

- se não era razoavelmente possível à *parte* que solicita a reabertura ter tido conhecimento da prova ou facto antes da primeira audiência,
- desde que a comissão de protestos esteja convencida de que antes da primeira audiência a prova foi diligentemente, mas sem sucesso, procurada pela *parte* que solicita a reabertura,

- se a comissão tomar conhecimento de qualquer fonte que a prova não estava disponível às *partes* a tempo da primeira audiência.

M5 CONDOTA IMPRÓPRIA (regra 69)

- M5.1** Uma ação ao abrigo desta regra não é um *protesto*, mas a comissão de protestos deve entregar as suas alegações por escrito ao concorrente antes da audiência. A audiência é conduzida ao abrigo de regras similares às das outras audiências, mas a comissão de protestos deverá ter pelo menos três membros (regra 69.2(b)). Usar do maior cuidado afim de proteger os direitos dos concorrentes.
- M5.2** Nem um concorrente ou um barco podem protestar ao abrigo da regra 69, mas o requerimento de audiência apresentado por um concorrente que o pretenda fazer, poderá ser aceite como um relatório dirigido à comissão de protestos que poderá então decidir ou não em convocar uma audiência.
- M5.3** A não ser que a World Sailing tenha nomeado uma pessoa para o cargo, a comissão de protestos poderá nomear uma pessoa para apresentar a alegação. Esta pessoa poderá ser um árbitro, a pessoa que apresentou a alegação ou qualquer outra pessoa apropriada. Quando não houver outra alternativa razoável para o cargo, uma pessoa que tenha sido nomeada como membro da comissão de protestos poderá apresentar a alegação.
- M5.4** Quando é aconselhável convocar uma audiência ao abrigo da regra 69 em consequência de um incidente da Parte 2, é importante ouvir qualquer *protesto* barco-versus-barco, da maneira habitual, de forma a decidir qual barco infringiu qual *regra*, se tal tiver acontecido, antes de proceder contra o concorrente ao abrigo desta regra 69.
- M5.5** Apesar de uma ação ao abrigo da regra 69 ser tomada contra um concorrente, proprietário de um barco, ou *pessoa de suporte* e não contra um barco, um barco poderá também ser penalizado (regra 69.2(h)(2) e 64.5).
- M5.6** Quando uma comissão de protestos sustentar uma alegação sobre a regra 69 esta considerará se é necessário reportar à autoridade nacional ou à World Sailing ou às duas. Poderá ser encontrada orientação no livro de casos da World Sailing (World Sailing Case Book). Quando uma comissão de protestos fizer um relatório, poderá recomendar ou não se deverá haver mais alguma ação.

M5.7 A não ser que o direito a Apelação seja negado de acordo com a regra 70.5, uma *parte* de uma audiência ao abrigo da regra 69 poderá apelar da decisão da comissão de protestos.

M5.8 Mais orientação sobre conduta impropria poderá ser encontrada no website da World Sailing.

M6 APELAÇÕES (regra 70 e Apêndice R)

Quando as decisões são apeláveis:

- guardar a documentação relevante da audiência afim de que a informação possa ser facilmente utilizada numa apelação. Existe algum diagrama aprovado ou preparado pela comissão de protestos? São os factos provados suficientes? (Exemplo: Havia um sobreladeamento? Sim ou Não? ‘Talvez’ não é um facto provado). Estão corretos os nomes dos membros da comissão de protestos e outra informação importante contida no boletim?
- comentários da comissão de protestos em qualquer apelação devem permitir à comissão de apelações ter uma ideia clara sobre o incidente; a comissão de apelações desconhece por completo a situação.

M7 EVIDENCIA FOTOGRÁFICA

Fotografias e vídeos podem, por vezes, fornecer prova útil, mas as comissões de protestos deverão reconhecer as suas limitações e ter em conta os seguintes pontos:

- A parte que apresenta a evidência fotográfica é responsável por obter os meios para a sua apresentação.
- Ver o vídeo várias vezes afim de extrair toda a informação do mesmo.
- A percepção da profundidade de qualquer câmara de lente única é muito fraca; é nula numa teleobjetiva. Quando o ponto de vista de uma câmara está em ângulo reto com o rumo de dois barcos *sobreladeados*, é impossível avaliar a distância entre ambos. Quando o ponto de vista da câmara é frontal é impossível ver se existe um sobreladeamento, a não ser que seja por demais evidente.
- Perguntar o seguinte:
 - Onde estava a câmara em relação aos barcos?

- Estava a plataforma da câmara em movimento? Em caso afirmativo, em que direção e a que velocidade?
- Está o ângulo a mudar à medida que os barcos se aproximam do ponto crítico? Mudanças de planos rápidas causam mudanças radicais.
- Estava o campo de visão da câmara sempre desimpedido?

APÊNDICE N

JÚRIS INTERNACIONAIS

Ver regra 70.5 e 91(b). Este apêndice não poderá ser alterado pelo anúncio de regata, pelas instruções de regata, nem pelas prescrições nacionais.

N1 COMPOSIÇÃO, NOMEAÇÃO E ORGANIZAÇÃO

N1.1 Um júri internacional será constituído por velejadores experientes, com um conhecimento excelente das regras de regata e uma vasta experiência em comissões de protestos. Será independente da comissão de regatas ou da comissão técnica e não incluirá membros desta, e deverá ser nomeado pela autoridade organizadora, sujeito à aprovação da autoridade nacional se requerido (ver regra 91(b)), ou da World Sailing segundo a regra 89.2(c).

N1.2 O júri será constituído por um presidente, um vice-presidente sedesejado, e outros membros num total de, pelo menos, cinco. A maioria deverão ser Juízes Internacionais. O júri poderá nomear um secretário, que não será membro do júri.

N1.3 Não mais que dois membros (três, nos Grupos M, N e Q) pertencerão à mesma autoridade nacional.

N1.4 (a) O presidente de um júri poderá nomear um ou mais painéis constituídos conforme as regras N1.1, N1.2 e N1.3. Isto poderá ser feito, mesmo que o júri completo não seja constituído conforme estas regras.

(b) O presidente de um júri com menos de dez membros poderá nomear dois ou mais painéis de pelo menos três membros cada, nos quais a maioria será de Juízes Internacionais. Os membros de cada painel deverão pertencer a pelo menos três autoridades nacionais diferentes exceto nos Grupos M, N e Q, onde deverão pertencer a, pelo menos, duas autoridades nacionais diferentes. Caso uma parte não esteja satisfeita com a decisão de um painel, tem direito a uma audiência perante um painel constituído de acordo com as regras N1.1, N1.2 e N1.3, exceto no tocante a factos provados, desde que o solicite dentro de 30 minutos ou do tempo limite especificado nas instruções de regata.

N1.5 Quando um júri completo, ou um painel, tiver menos de cinco membros e, devido a doença ou uma emergência, não for possível a substituição por uma pessoa qualificada, considerar-se-á devidamente constituído desde que seja constituído, pelo menos, por três membros em que dois deles sejam Juízes Internacionais. Quando forem três ou quatro membros, deverão pertencer a, pelo menos, três autoridades nacionais diferentes, exceto nos grupos M, N e Q, em que deverão pertencer a, pelo menos, duas autoridades nacionais diferentes.

N1.6 Quando for considerado desejável que alguns membros não participem na discussão ou decisão de um protesto ou pedido de reparação e não for possível a sua substituição por pessoas qualificadas, o júri ou painéis permanecerão devidamente constituídos desde que três dos seus membros permaneçam e que dois deles sejam Juízes Internacionais.

N1.7 Em exceção às regras N1.1 e N1.2, a World Sailing poderá em circunstâncias especiais (ver Regulamento World Sailing 25.8.13) autorizar um júri internacional composto por um total de apenas três membros. Todos estes três membros deverão ser Juízes Internacionais. Os membros deverão pertencer a três autoridades nacionais diferentes (duas, nos Grupos M, N e Q). A autorização deverá ser posta numa carta por escrito à autoridade organizadora ou no anúncio de regata e instruções de regata, e esta carta deverá ser colocada no quadro oficial de avisos.

N1.8 Quando for requerida a aprovação da autoridade nacional para a nomeação de um júri internacional (ver regra 91(b)), essa aprovação deverá estar expressa nas instruções de regata ou afixada no quadro oficial de avisos.

N1.9 Se um júri ou painel atuar sem estar corretamente constituído, as suas decisões serão apeláveis.

N2 RESPONSABILIDADES

N2.1 Um júri internacional é responsável pelas audiências e decisões de todos os *protestos*, pedidos de reparação e outros assuntos relacionados com as regras da Parte 5. Quando solicitado pela autoridade organizadora, pela comissão de regatas ou pela comissão técnica, deverá aconselhá-las e assisti-las em qualquer assunto que afete diretamente a justiça da competição.

N2.2 A não ser que determinado de outra forma pela autoridade organizadora, o júri decidirá sobre:

- (a) questões de elegibilidade, medição ou certificados de rating;
- (b) autorizar a substituição de concorrentes, barcos ou equipamento quando uma *regra* assim o requerer.

N2.3 O júri também decidirá sobre assuntos que lhe sejam submetidos pela autoridade organizadora, pela comissão de regatas ou pela comissão técnica.

N3 PROCEDIMENTOS

N3.1 Os membros não poderão ser acusados de ter um conflito de interesse significativo (ver regra 63.4) baseado na sua nacionalidade, afiliação de clube ou similar. Quando pelo contrário se considera estar perante um *conflito de interesse* significativo como previsto na regra 63.4, deverá ser tomado em conta que as decisões de júri internacional não são apeláveis e isto poderá afetar a perceção de justiça e minimizar o grau de conflito que é significativo. Em caso de dúvida, a audiência deverá prosseguir como previsto na regra N1.6.

N3.2 Se um painel não chegar a acordo quanto a uma decisão, poderá suspender a audiência (adiá-la), caso em que o presidente deve encaminhar a questão a um painel devidamente constituído com o maior número de membros possível, que poderá ser o júri completo.

N4 CONDUTA IMPRÓPRIA (Regra 69)

N4.1 O Código Disciplinar da World Sailing contém os procedimentos que se aplicam a eventos internacionais específicos com a nomeação da pessoa que conduzirá qualquer investigação. Estes procedimentos sobrepõem-se a qualquer *conflito* do regulamento com este apêndice.

N4.2 Esta pessoa será responsável por apresentar ao painel da audiência qualquer alegação de conduta imprópria ao abrigo da regra 69. Esta pessoa não poderá ser membro do painel mas poderá ser membro do júri. Esta pessoa deverá ser obrigada a apresentar todo o material que possa ter analisado durante a sua investigação à pessoa sujeita às alegações de infração da regra 69.

N4.3 Antes da audiência, o painel da audiência, na medida do possível, não deverá atuar como investigador das alegações feitas ao abrigo da regra

69. Contudo, durante a audiência, o painel poderá colocar questões de investigação se achar que estas têm cabimento.

N4.4 Se o painel decidir marcar uma audiência, antes do início da mesma, todo o material recolhido e apresentado ao painel que foi usado para decisão deverá ser posto à disposição da pessoa contra quem as alegações foram feitas.

APÊNDICE P

PROCEDIMENTOS ESPECIAIS PARA A REGRA 42

Este apêndice apenas se aplica no seu todo, ou em parte, somente se o anúncio de regata ou as instruções de regata assim o determinarem.

P1 OBSERVADORES E PROCEDIMENTO

P1.1 A comissão de protestos poderá nomear observadores, incluindo membros da comissão de protestos, para atuar de acordo com a regra P1.2. Uma pessoa com um conflito de interesse significativo não deverá ser nomeada como observador.

P1.2 Um observador nomeado pela regra P1.1 que veja um barco infringir a regra 42 poderá penalizá-lo, logo que razoavelmente possível, emitindo um sinal sonoro, apontando-lhe uma bandeira amarela e gritando o seu número de vela, mesmo que já não se encontre *em regata*. Um barco assim penalizado não o será uma segunda vez ao abrigo da regra 42 pelo mesmo incidente.

P2 PENALIZAÇÕES

P2.1 Primeira Penalização

Quando um barco é penalizado pela primeira vez ao abrigo da regra P1.2, a sua penalização será uma Penalização de Duas Voltas de acordo com a regra 44.2. Se não a cumprir, será desclassificado sem audiência.

P2.2 Segunda Penalização

Quando um barco é penalizado pela segunda vez num evento, a sua penalização deverá ser retirar-se prontamente da regata. Se não o fizer, será desclassificado sem audiência e a sua pontuação não será descartada.

P2.3 Terceira Penalização e Seguintes

Quando um barco é penalizado uma terceira vez ou seguintes num evento, deverá retirar-se prontamente da regata. Se assim o fizer, a sua penalização será uma desclassificação sem audiência e a sua pontuação não será descartada. Se não o fizer, a sua penalização será uma desclassificação sem audiência de todas as regatas do evento,

com nenhuma pontuação descartada, podendo a comissão de regatas considerar a convocação de uma audiência ao abrigo da regra 69.2.

P2.4 Penalizações Junto à Linha de Chegada

Quando um barco é penalizado ao abrigo da regra P2.2 ou P2.3 e não tiver sido razoavelmente possível retirar-se antes de *chegar*, deverá ser classificado como se tivesse retirado de imediato.

P3 DIFERIMENTO, CHAMADA GERAL OU ANULAÇÃO

Se um barco tiver sido penalizado ao abrigo da regra P1 e a comissão de regatas assinala um *diferimento*, uma chamada geral ou uma *anulação*, a penalização é cancelada, mas continuará a contar para o apuramento do número de vezes que tenha sido penalizado durante o evento.

P4 LIMITAÇÕES A REPARAÇÃO

Não será concedida reparação a um barco por uma ação de um membro da comissão de protestos ou um observador por si designado ao abrigo da regra P1, a não ser que a ação tenha sido imprópria por não ter tido em consideração um sinal da comissão de regatas ou de uma regra de classe.

P5 BANDEIRAS O E R

P5.1 Quando se Aplica a Regra P5

A regra P5 aplica-se se as regras de classe permitirem bombear, balançar e impulsionar quando a velocidade do vento exceder um limite específico.

P5.2 Antes do Sinal de Largada

- (a) A comissão de regata poderá sinalizar que é permitido bombear, balançar e impulsionar, como especificado nas regras de classe, ao expor a bandeira O antes ou com o sinal de advertência.
- (b) Se a velocidade do vento ficar abaixo do limite especificado após a bandeira O ter sido exposta, a comissão de regatas poderá *diferir* a regata. Depois, antes do novo sinal de advertência, deverá expor a bandeira R para sinalizar de que a regra 42 se alterou consoante as regras de classe, ou bandeira O, como previsto na regra P5.2(a).

- (c) Se a bandeira O ou Bandeira R forem expostas antes ou com o sinal de advertência, deverão estar expostas até ao sinal de largada.

P5.3 Depois do Sinal de Largada

Depois do sinal de largada:

- (a) Se a velocidade do vento exceder o limite especificado após o sinal de largada, a comissão de regata poderá expor a bandeira O com repetidos sinais sonoros numa baliza a fim de sinalizar que é permitido bombear, balançar e impulsionar, conforme especificado nas regras de classe, após ter passado a *baliza*;
- (b) Se a bandeira O tiver sido exposta e a velocidade do vento ficar abaixo do limite especificado, a comissão de regata poderá expor a Bandeira R com repetidos sinais sonoros numa baliza a fim de sinalizar que, depois de passar a *baliza*, a regra 42 se alterou consoante as regras de classe.

APÊNDICE R

PROCEDIMENTOS PARA APELAÇÕES E PEDIDOS

Ver regra 70. Uma autoridade nacional poderá alterar este apêndice através de uma prescrição, mas este não poderá ser alterado pelo anúncio de regata ou pelas instruções de regata.

R1 APELAÇÕES E PEDIDOS

Apelações, pedidos de comissões de protestos para confirmação ou correção das suas decisões, e pedidos de interpretação de *regras* deverão ser feitos de acordo com este apêndice.

R2 APRESENTAÇÃO DE DOCUMENTOS

R2.1 Para fazer uma apelação:

- (a) o apelante enviará uma apelação e uma cópia da decisão escrita da comissão de protestos à autoridade nacional, não mais tarde que 15 dias após receber a decisão da comissão de protestos por escrito ou da sua decisão de não reabrir uma audiência. A apelação deverá expor a razão pela qual o apelante considera que a decisão ou procedimentos da comissão de protestos foram incorretos;
- (b) quando, uma audiência requerida ao abrigo da regra 63.1 não se realizou no prazo de 30 dias após um *protesto* ou pedido de reparação ter sido entregue, o apelante deverá, no período subsequente de 15 dias, enviar uma apelação com a cópia do *protesto* ou pedido de reparação e qualquer outra correspondência relevante. A autoridade nacional prolongará o prazo se existir uma boa razão para tal;
- (c) quando uma comissão de protestos não cumprir com a regra 65, o apelante deverá, num tempo razoável após a audiência, enviar uma apelação com a cópia do *protesto* ou pedido de reparação e qualquer outra correspondência relevante.

Se não dispuser de uma cópia do *protesto* ou pedido de reparação, o apelante deverá então enviar uma declaração com o seu conteúdo.

R2.2 O apelante deverá também enviar, juntamente com a apelação ou assim que possível, todos documentos que se encontrem à sua disposição, tais como:

- (a) o *protesto* ou pedido de reparação por escrito;
- (b) um diagrama, feito ou aprovado pela comissão de protestos, mostrando as posições e trajetos de todos os barcos envolvidos, rumos para a próxima baliza assim como o seu lado requerido, a força e direção do vento e, se relevante, a profundidade de água, assim como a direção e velocidade da corrente;
- (c) o anúncio de regata, as instruções de regata, quaisquer outros documentos que regulem a prova e quaisquer alterações aos mesmos;
- (d) quaisquer documentos adicionais relevantes;
- (e) os nomes, endereços postais e de correio eletrónico, e números de telefone de todas as *partes* da audiência e do presidente da comissão de protestos.

R2.3 Um pedido de uma comissão de protestos para confirmação ou correção da sua decisão deverá ser enviado não mais tarde que 15 dias após a decisão e deverá incluir a decisão e os documentos listados na regra R2.2. Um pedido de interpretação das *regras* deverá incluir factos admitidos.

R3 RESPONSABILIDADES DA AUTORIDADE NACIONAL E DA COMISSÃO DE PROTESTOS

Após a receção de uma apelação ou pedido de confirmação ou correção, a autoridade nacional enviará às *partes* e à comissão de protestos cópias da apelação ou pedido, assim como a decisão da comissão de protestos. Solicitará à comissão de protestos quaisquer documentos relevantes listados na regra R2.2, que não tenham sido enviados pelo apelante ou comissão de protestos, devendo esta enviá-los prontamente à autoridade nacional. Quando a autoridade nacional os tiver recebido, enviará cópias a todas as partes.

R4 COMENTÁRIOS E CLARIFICAÇÕES

R4.1 As *partes* e a comissão de protestos poderão tecer comentários à apelação ou pedido ou a qualquer documento listado na regra R2.2, enviando-os por escrito à autoridade nacional.

R4.2 A autoridade nacional poderá procurar clarificações sobre *regras* reguladoras da prova a organizações que não sejam *partes* da audiência.

R4.3 A autoridade nacional enviará cópias dos comentários e clarificações recebidas às *partes* e à comissão de protestos conforme apropriado.

R4.4 Os comentários a qualquer documento deverão ser enviados no prazo máximo de 15 dias após ser recebido da autoridade nacional.

R5 FACTOS INADEQUADOS; REABERTURA

A autoridade nacional aceitará os factos provados da comissão de protestos exceto quando decidir que são inadequados. Neste caso deverá requerer à comissão de protestos que forneça factos adicionais ou outra informação, ou que reabra a audiência e reporte quaisquer novos factos apurados, devendo a comissão de protestos proceder prontamente.

R6 RETIRAR UMA APELAÇÃO

Um apelante pode retirar uma apelação antes que sobre ela haja uma resolução e aceitando a decisão da comissão de protestos.

PRESCRIÇÃO ao APÊNDICE “R”

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que os períodos de tempo indicados nas regras R2.1, R2.3 e R4.4, conforme alterados por esta prescrição, podem ser encurtados pelo Conselho de Arbitragem para 5 dias seguidos, se for decidido que uma Apelação ou um pedido de confirmação, ou uma correção carecem duma decisão num espaço de tempo mais curto.

APÊNDICE S

INSTRUÇÕES DE REGATA PADRÃO

Este apêndice só se aplica se estiver estabelecido no anúncio de regata.

Estas Instruções de Regata Padrão, podem ser usadas numa prova em vez das instruções de regatas impressas e postas à disposição de todos os barcos. Para as usar, terá de ser estabelecido no anúncio de regata o seguinte "As instruções de regata (IdR) consistem nas instruções do Apêndice S das RRV, Instruções de Regata Padrão, e instruções de regata suplementares estarão publicadas no quadro oficial de avisos localizado."

As instruções de regata suplementares terão de incluir:

1 A localização do secretariado da prova e do mastro de sinais onde serão feitos os sinais feitos em terra. (ver IdR 4.1 abaixo).

2 Uma tabela com o programa de regatas, incluindo o dia e a hora de cada dia de regata, o número de regatas programados para cada dia, a hora programada para o primeiro sinal de advertência do dia, e a hora limite para o último sinal de advertência do último dia programado de regatas (IdR 5).

3 A lista das balizas que serão usadas e a descrição de cada uma delas (IdR 8). As diferenças entre as balizas originais e as novas balizas (IdR 10).

4 Os tempos Limite, se houver, que estão listados nas IdR 12.

5 Qualquer alteração ou adição às instruções neste apêndice.

Uma cópia das instruções de regata suplementares deverá ser entregue aos concorrentes, caso estes as peçam.

INSTRUÇÕES DE REGATA

1 REGRAS

- 1.1 O evento será disputado de acordo com as regras, tal como definidas nas *Regras de Regata à Vela*.

2 AVISOS AOS CONCORRENTES

- 2.1 Os avisos aos concorrentes serão afixados no quadro oficial de avisos.
- 2.2 As instruções de regata suplementares (designadas "Suplemento") serão afixadas no quadro oficial de avisos.

3 ALTERAÇÕES ÀS INSTRUÇÕES DE REGATA

- 3.1 Qualquer alteração às instruções de regata será afixada antes das 08.00 do dia em que a mesma entra em vigor, exceto se este tempo for alterado no suplemento. Qualquer alteração ao programa de regatas será afixada até às 20:00 do dia anterior àquele em que entra em vigor.

4 SINAIS FEITOS EM TERRA

- 4.1 Os sinais feitos em terra serão expostos no mastro de sinais. A localização deste mastro será estabelecida no suplemento.

5 PROGRAMA DE REGATAS

- 5.1 O suplemento inclui uma tabela com os dias, datas, número de regatas programadas, hora marcada para o primeiro sinal de advertência de cada dia, e tempo limite para o último sinal de advertência no último dia programado de regatas.
- 5.2 Para alertar os barcos de que uma regata ou sequência de regatas terá início em breve, a bandeira laranja da linha de largada será desfraldada com um sinal sonoro pelo menos cinco minutos antes de ser feito o sinal de advertência.

6 BANDEIRAS DA CLASSE

- 6.1 Cada bandeira da classe será a insígnia da classe num fundo liso ou como estiver estabelecido no suplemento.

7 OS PERCURSOS

- 7.1 Antes do o sinal de advertência, a comissão de regata definirá um percurso e poderá expor o rumo aproximado da primeira perna.

- 7.2** Os diagramas de percurso estão nas páginas da IdR 13. Estes mostram os percursos, a ordem pela qual cada baliza deverá ser passada e o lado pelo qual cada baliza deverá ser deixada. O suplemento poderá incluir percursos adicionais.

8 BALIZAS

- 8.1** A lista de balizas que serão usadas, incluindo a descrição de cada uma, estará estabelecida no suplemento.

9 LARGADA

- 9.1** As largadas das regatas serão efetuadas de acordo com a RRV 26.
- 9.2** A linha de largada será entre um mastro expondo uma bandeira cor de laranja no barco da comissão de regata e o lado do percurso da baliza de largada.

10 ALTERAÇÃO DA PROXIMA PERNA DO PERCURSO

- 10.1** Para alterar a próxima perna do percurso, a comissão de regatas fundeará uma nova baliza (ou deslocará a linha de chegada) e retirará a baliza original logo que possível. Quando, numa alteração subsequente uma nova baliza for substituída, será substituída por uma baliza original.

11 CHEGADA

- 11.1** A linha de chegada será entre um mastro expondo uma bandeira azul no barco da comissão de regata e o lado do percurso da baliza de chegada.

12 TEMPOS LIMITE

- 12.1** O suplemento definirá qual dos tempos limite, se algum, se aplicará e, para cada um dos tempos.
- Tempo Limite para Baliza - 1 Tempo limite para o primeiro barco rondar a Baliza 1.
 - Tempo Limite de Regata - Tempo limite para o primeiro barco largar, efetuar o percurso e chegar.
 - Tempo Limite para Chegar - Tempo limite para os barcos chegarem depois do primeiro barco largar, efetuar o percurso e chegar.

12.2 Se nenhum barco rondar a Baliza 1 dentro do Tempo Limite para Baliza 1, a regata deverá ser anulada;

12.3 Barcos que não cheguem dentro do Tempo Limite para Chegar serão classificados como DNF sem direito a audiência. Isto altera as RRV 35, A5.1 e A5.2.

13 PROTESTOS E PEDIDOS DE REPARAÇÃO

13.1 Os pedidos de audiência estão disponíveis no secretariado da prova. Os *protestos* e pedidos de reparação serão aí entregues dentro do tempo limite /definido;

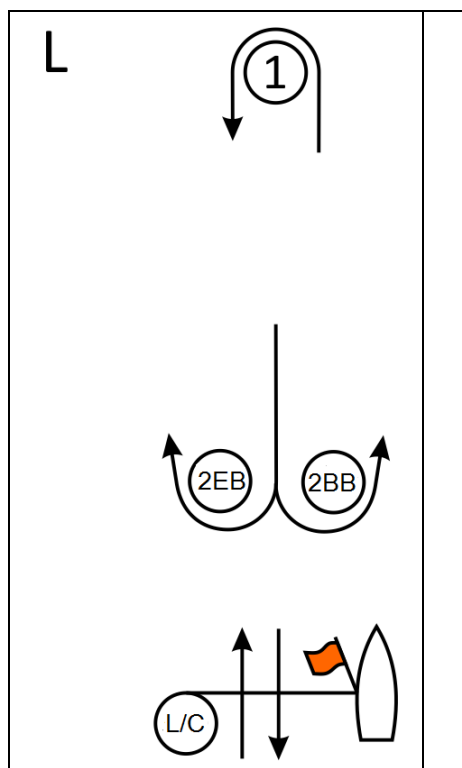
13.2 Para cada classe o tempo limite é de 90 minutos, após o último barco ter chegado na última regata do dia ou, se a comissão de regatas tiver assinalado não haver mais regatas hoje, aquele que for mais tarde;

13.3 As notificações serão afixadas no prazo de 30 minutos após o tempo limite para protestar, informando os concorrentes das audiências em que são *parte* ou para as quais foram indicados como testemunhas;

13.4 As notificações de protestos apresentados pela comissão de regatas, comissão técnica ou comissão de protestos serão afixadas afim de informar os barcos, ao abrigo da RRV 61.1(b);

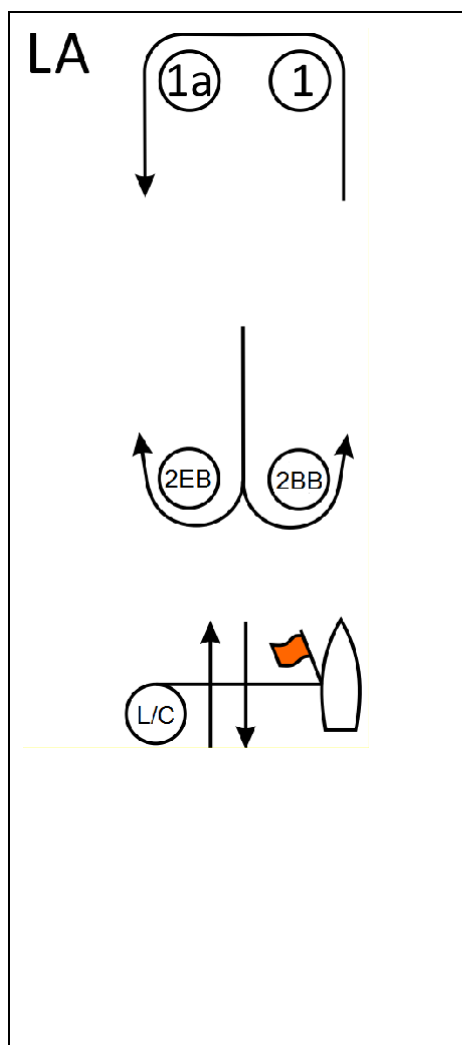
13.5 No último dia programado de regatas um pedido de reparação baseado numa decisão da comissão de protestos deverá ser entregue até 30 minutos após a decisão ter sido afixada. Isto altera a RRV 62.2.

DIAGRAMA DOS PERCURSOS



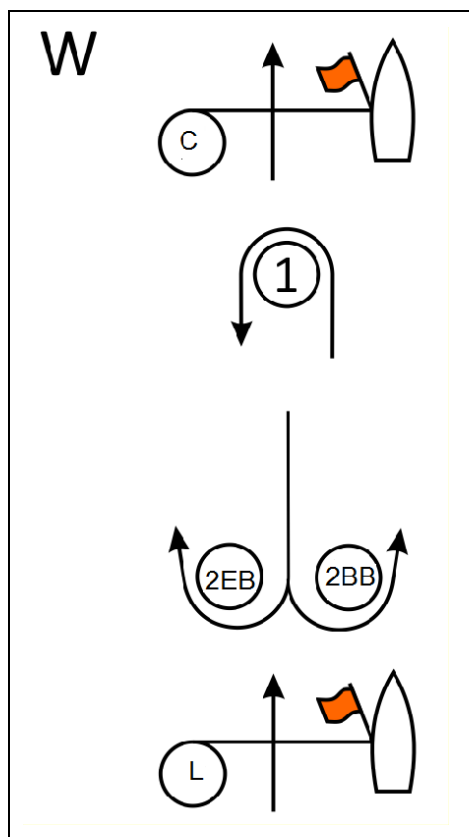
Percurso L – Barlavento/Sotavento, Chegada a Sotavento

Sinal	Ordem de rondagem das balizas
L2	Largada – 1 – 2EB/2BB – 1 – Chegada
L3	Largada – 1 – 2EB/2BB – 1 – 2EB/2BB – 1 – Chegada
L4	Largada – 1 – 2EB/2BB – 1 – 2EB/2BB – 1 – 2EB/2BB – 1 – Chegada



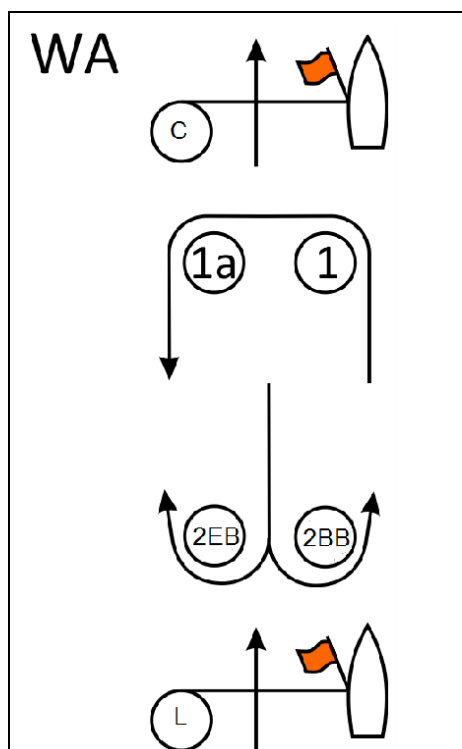
Percurso LA – Barlavento/Sotavento, com balizade desmarque Chegada a Sotavento

Sinal	Ordem de rondagem das balizas
LA2	Largada – 1 – 1a – 2EB/2BB – 1 – 1a – Chegada
LA3	Largada – 1 – 1a – 2EB/2BB – 1 – 1a – 2EB/2BB – 1 – 1a – Chegada
LA4	Largada – 1 – 1a – 2EB/2BB – 1 – 1a – 2EB/2BB – 1 – 1a – 2EB/2BB – 1 – 1a – Chegada



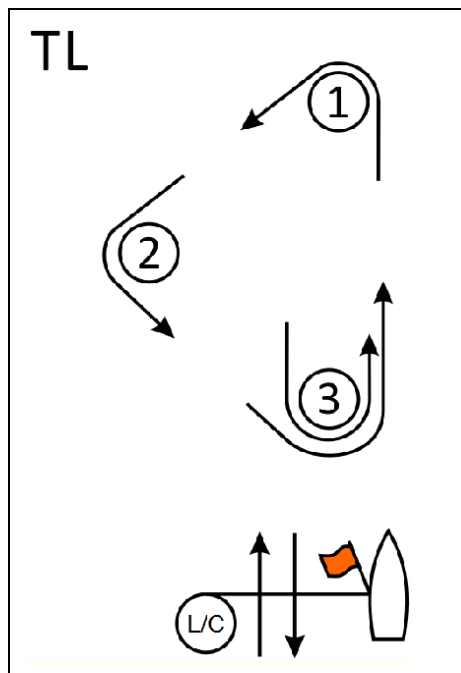
Percurso W – Barlavento/Sotavento, Chegada a Barlavento

Sinal	Ordem de rondagem das balizas
W2	Largada – 1 – 2EB/2BB – Chegada
W3	Largada – 1 – 2EB/2BB – 1 – 2EB/2BB – Chegada
W4	Largada – 1 – 2EB/2BB – 1 – 2EB/2BB – Chegada



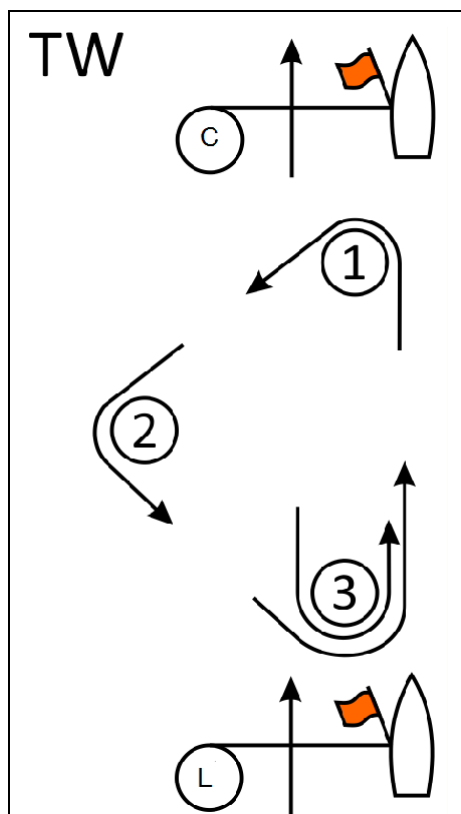
Percurso WA – Barlavento/Sotavento, com baliza de desmarque Chegada a Barlavento

Sinal	Ordem de rondagem das balizas
LA2	Largada – 1 – 1a 2EB/2BB – Chegada
LA3	Largada – 1 – 1a – 2EB/2BB – 1 1a – 2EB/2BB – Chegada
LA4	Largada – 1 – 1a – 2EB/2BB – 1 – 1a – 2EB/2BB – 1 – 1a – 2EB/2BB – Chegada



Percurso TL – Triângulo, Chegada a Sotavento

Sinal	Ordem de rondagem das balizas
W2	Largada – 1 – 2 – 3 – 1 – Chegada
W3	Largada – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – Chegada
W4	Largada – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – 1 – Chegada



Percurso TW – Triângulo, Chegada a Barlavento

Sinal	Ordem de rondagem das balizas
LA2	Largada – 1 – 2 – 3 – Chegada
LA3	Largada – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – Chegada
LA4	Largada – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – Chegada

APÊNDICE T

ARBITRAGEM

Este apêndice só se aplica se estiver estabelecido no anúncio de regata ou nas instruções de regata.

A arbitragem adiciona um passo extra no processo de resolução de protestos mas pode eliminar a necessidade de existir algumas audiências, acelerando a resolução de protestos em provas onde são esperados muitos protestos. A Arbitragem poderá não ser indicada para todas as provas, porque requer mais uma pessoa com conhecimentos para fazer de árbitro. Para mais informação sobre a arbitragem deve consultar o Manual de Juízes da World Sailing, que poderá descarregar no website da World Sailing.

T1 PENALIZAÇÕES PÓS-REGATA

- (a) Se a *regra 44.1(b)* não se aplicar, um barco que tenha infringido uma ou mais *regras* da Parte 2 ou a *regra 31* num incidente, poderá optar por uma penalização pós-regata, em qualquer altura depois da regata até ao início da audiência envolvendo o incidente.
- (b) A Penalização Pós-Regata é uma Penalização de 30% calculada como estabelecido na *regra 44.3(c)*. Contudo, a *regra 44.1(a)* aplica-se.
- (c) Um barco obtém uma penalização pós-regata, entregando uma declaração por escrito ao árbitro ou a um membro da comissão de protestos, especificando que aceita a penalização, e identificando o número da regata, e onde e quando o incidente ocorreu.

T2 REUNIÃO DE ARBITRAGEM

Será realizada uma reunião prévia de arbitragem antes da audiência do incidente que resultou num *protesto* de um barco envolvendo uma ou mais *regras* da Parte 2 ou a *regra 31*, mas apenas se cada *parte* for representada por uma pessoa que tenha estado a bordo na altura do incidente. Nenhuma testemunha será permitida. Contudo, se o árbitro decidir que a *regra 44.1(b)* pode ser aplicada ou que a arbitragem não é apropriada, a reunião não ocorrerá, e se a reunião estiver a decorrer, será encerrada.

T3 OPINIÃO DO ÁRBITRO

Baseado nos testemunhos dados pelos representantes, o árbitro dará a sua opinião da provável decisão da comissão de protestos:

- (a) o *protesto* é inválido,
- (b) nenhum barco será penalizado por infração a uma *regra*,
- (c) um ou mais barcos serão penalizados por infringir uma *regra*, identificando quais os barcos e as penalizações.

T4 RESULTADOS DE UMA REUNIÃO DE ARBITRAGEM

Depois do árbitro dar a sua opinião:

- (a) um barco poderá optar por uma penalização pós-regata,
- (b) um barco poderá pedir para retirar o *protesto*. O árbitro poderá agir pela comissão de protestos de acordo com a *regra* 63.1 e autorizar o barco a retirar o *protesto*.

A audiência será realizada, a não ser que todos os *protestos* envolvendo o incidente tenham sido retirados.



**CONSELHO DE
ARBITRAGEM**