

## Apelação 02-2021

XXXII Campeonato de Portugal de Juniores e Absoluto  
Portimão, 22 a 24 de Outubro de 2021

### FACTOS APURADOS PELA COMISSÃO DE PROTESTOS - CASO 13

*Vento de 11 nós, com rajadas.*

*A perna tinha um comprimento de 0,5 milhas, aproximadamente 926 metros.*

*Ambas as boias do gate estavam devidamente fundeadas quando os primeiros barcos entraram na perna, o gate tinha uma largura de 14 comprimentos, aproximadamente 60 metros.*

*A baliza 3S foi reposicionada quando os primeiros velejadores já se encontravam no último terço da perna.*

*Um terço representa aproximadamente 300 metros.*

*A Comissão de Regata não assinalou no início da perna qualquer alteração de percurso.*

*A baliza 3S foi recolocada a 10 comprimentos, 42 metros, a barlavento da posição inicial, a CR indica que a manobra durou cerca de 3 minutos desde que deteram a boia solta até ao reposicionamento.*

*56484 seguia em segundo, o 55163 estaria em quinto e o 56968 estaria em nono, todos do lado esquerdo em direção à boia 3P.*

*O barco 56484 tinha a 7 comprimentos a seu estibordo um grupo de embarcações.*

*A cerca de 10 comprimentos pelo través de estibordo do 55163, estava um grupo de barcos (no lado direito em direção à 3S).*

*Os barcos quando verificaram o reposicionamento da boia 3S navegaram a um largo cerrado para a boia 3S, mantendo o spinnaker içado.*

*O barco que ia em primeiro rondou em primeiro a boia 3S (reposicionada).*

*Os restantes barcos que pedem reparação chegaram à boia 3S ao mesmo tempo que os grupos que estavam anteriormente a seu estibordo, sendo barcos exteriores.*

*O 55163 rondou a baliza 2 em 5o e rondou o gate em 7o e terminou a regata em 6o.*

*O 56920 rondou a baliza 2 em 11o e rondou o gate em 16o e terminou a regata em 15o.*

*O 56968 rondou a baliza 2 em 9o e rondou o gate em 14o e terminou a regata em 13o.*

*O 56484 rondou a baliza 2 em 3o e rondou o gate em 5o e terminou a regata em 4o, no entanto na altura em que verificou o reposicionamento da baliza estava em segundo.*

*Não foi colocada nenhuma bandeira, nem foi feito nenhum aviso por parte da CR, nas proximidades da boia recolocada.*

*A perda de lugares foi inferior a 20% na regata 3, sendo que perderam na rondagem os seguintes lugares:*

*55163 – 2 lugares - 7,7%*

*56920 – 5 lugares - 19,2%*

*56968 - 5 lugares - 19,2%*

*56484 – 2 lugares - 7,7%*

*Resultado no final da serie de acordo com as posições indicadas antes do reposicionamento da boia, versus resultado atribuído na regata:*

*55163 – Mantem o mesmo lugar da classificação*

*56920 – Sobe 2 lugares na classificação*

*56968 - Fica empatado em 10o, com o desempate mantém a posição*

*56484 – Mantem o mesmo lugar da classificação*

## **ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES DA COMISSÃO DE APELAÇÃO**

1. Apesar das Instruções de Regata terem previsto no seu ponto 8.3 que as balizas de uma porta podem ser substituídas por uma única que deverá então ser rondada por bombordo (o que até poderia ter sido a solução mais viável neste caso, dadas as circunstâncias), a Comissão de Regatas optou por reposicionar a baliza que se tinha soltado, apesar de os barcos já estarem a navegar nessa perna do percurso e na direção dessa porta/baliza, numa tentativa de dar cumprimento à regra 34 (a).
2. A Comissão de Regatas não conseguiu recolocar a baliza na sua posição correta e, quando finalmente fundeou a baliza 3S, os barcos que se encontravam no lado esquerdo do percurso e na direção da baliza 3P já tinha passado o layline para essa baliza (3S), tendo de navegar a um largo cerrado e, por causa disso, foram-se encontrar com os barcos que navegavam mais atrás e pelo lado direito do percurso, que ficaram numa posição vantajosa por serem barcos interiores e, por essa razão, com direito a espaço.
3. Todos os barcos cumpriram com a sua obrigação de dar espaço na baliza aos barcos interiores, pelo que a regra 18 não foi infringida.
4. Indubitavelmente se conclui que os barcos 56968, 56920, 55163 e 56484 perderam lugares por causa deste incidente e a Comissão de Protestos apurou com rigor os lugares que cada um destes barcos perdeu.
5. Existe então ação imprópria da Comissão de Regatas e uma perda de lugares na regata devido a essa ação imprópria, em que nenhum dos barcos tem culpa própria. No entanto, para que estes tenham direito a reparação, há que averiguar se os lugares perdidos foram "significativos".
6. Ora, este requerimento, tendo um carácter subjetivo, exige que se analise, caso a caso, o número de lugares/pontos perdidos e a influência que tem (ou poderá vir a ter) tendo em conta a posição do barco na regata ou na série.
7. A Comissão de Protestos erra ao considerar que a perda de lugares dos barcos em questão não foram pioradas de forma significativa, pelo facto dos lugares perdidos, no momento do incidente, ter sido inferior a 20%.
8. Aliás, considera-se que a perda de "apenas" um ponto pode ser sempre "significativo" quando, por exemplo, esse ponto altera a posição do barco na série quando este se encontra numa posição de pódio ou perto dele e, neste caso, também tem de se ter em consideração o seu escalão e género

uma vez que esta prova é de participação em Absoluto e os diferentes escalões e géneros correm na mesma frota.

9. Desta forma, foi analisado o impacto da perda de dois lugares/pontos pelos barcos 55163 e 56484, o que representa um ponto se considerarmos que depois do incidente ambos recuperaram um lugar.
10. Por outro lado, perder 5 lugares numa regata, a meio de um campeonato, dever ser sempre considerado como significativo e, por essa razão, tem direito a uma reparação ao abrigo da regra 62.
11. Por último, ao decidir que um barco tem direito a uma reparação, resta encontrar a decisão mais justa possível que se aplique a todos os barcos afetados. Esta poderá ser um ajustamento da pontuação, anular a regata ou a manutenção dos resultados ou fazer qualquer outro arranjo.
12. Neste caso específico, considera-se existir factos e informação suficientes para fazer um ajustamento da pontuação sem necessidade de anular a regata. Aliás, a anulação da regata apenas deverá ser feita quando é de todo impossível determinar uma solução justa para todos os barcos afetados.
13. A regra A9 dá algumas orientações quanto se decide dar a reparação através do ajustamento da pontuação, nomeadamente pontuar o barco através da média dos seus pontos da série ou das regatas antes da regata em causa ou os pontos baseados na posição do barco na regata no momento do incidente que justificou a reparação.
14. A atribuição da média de lugares (com as limitações previstas no caso 116 da World Sailing) deve ser aplicado sempre que o barco for impedido de continuar e acabar a regata ou quando é impossível determinar o número de lugares/pontos que o barco perdeu (mesmo tendo terminado a regata), quando o incidente acontece numa fase inicial da regata ou quando a sua performance é claramente influenciada mas impossível de determinar, de forma justa, o quanto poderá ter influenciado o resultado, o que não foi nenhum dos casos.
15. Neste incidente, foi possível a comissão de protestos definir com exatidão os lugares dos barcos na rondagem da baliza anterior ao incidente (baliza 2), os lugares em que os barcos se encontravam no momento em que a baliza é recolocada, o número de lugares que cada barco perdeu no momento do incidente e em que lugar cada barco chegou.
16. Analisando o impacto que cada uma das possibilidades do ajustamento dos resultados para os barcos que cumprem com todos os requerimentos para uma reparação, assim como para todos os outros, a comissão de apelação considera que, no balanço de probabilidades, a compensação dos lugares perdidos no incidente é a solução mais justa para todos, uma vez que já estamos numa fase mais avançada da regata, que entre a baliza 2 e o momento do incidente (baliza 3S) os barcos mantiveram as suas posições e que todos os barcos que pediram reparação acabaram por ainda

recuperar uma posição até ao final da regata, o que demonstra consistência na sua performance: e,

17. Atribuindo o lugar em que se encontravam no momento do incidente é também atribuir um lugar similar ou próximo da média dos lugares nas outras regatas em que não foram penalizados à largada, sendo que, pela mesma razão, entende-se que a reparação também não deverá melhorar a posição que o barco tinha no momento do incidente.

## DECISÃO

Analizados os factos apurados pela Comissão de Protestos e tendo em conta as considerações acima referidas, a Comissão de Apelação determina corrigir as conclusões, as regras aplicáveis e alterar a decisão da seguinte forma:

### Conclusão e Regras Aplicáveis:

A Comissão de Regatas não cumpre com a regra 34, ao não recolocar na posição correta a baliza que estava fora de posição, enquanto os barcos estavam em regata.

A pontuação dos barcos 56968 e 56920 na regata 3 foi, significativamente piorada, sem culpa própria mas pela ação imprópria da comissão de regatas, aplicando-se a regra 62.1 (a). Aplica-se as regras 64.3 e A9 (c).

As pontuações dos barcos 55163 e 56484 na regata 3 não foram pioradas de forma significativa na regata ou na série, pelo que os requisitos para uma reparação não estão reunidos de acordo com a regra 62.1.

### Decisão:

- A reparação é negada aos barcos 55163 e 56484.
- Conceder reparação aos barcos 56968 e 56920, ajustando a sua pontuação na regata 3, da seguinte forma:
  - 56968 – pontuar no 9º lugar
  - 56920 – pontuar no 11º lugar

A pontuação de todos os outros barcos não será recalculada ou alterada na regata 3.

A Comissão de Apelação,

Pedro Rodrigues – Presidente  
Manuel Santos Silva  
Miguel Amaral

*13 de Novembro de 2021*