



REGRAS DE REGATA

À

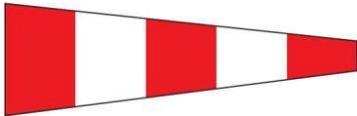
VELA

2025-2028

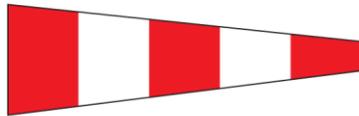
SINAIS DE REGATA

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.

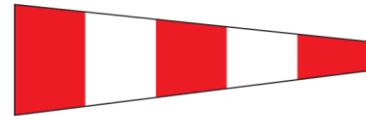
Sinais de Diferimento



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



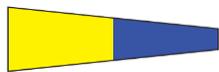
Numeral 2



Numeral 3



Numeral 4



Numeral 5



Numeral 6



Numeral 7



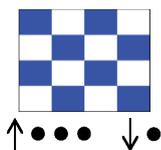
Numeral 8



Numeral 9



Sinais de Anulação



N Todas as regatas em curso 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 novo ou *diferida*.



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

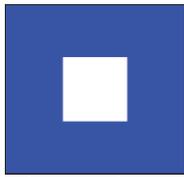


N sobre A Todas as regatas em curso são anuladas. Não haverá mais regatas hoje.

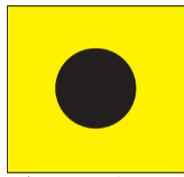


V Monitorizar o canal de comunicação para instruções de segurança (ver regra 37).

Sinais de Preparação



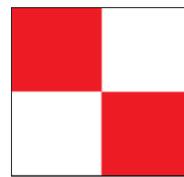
↑ ● ↓ —
P Sinal de Preparação.



↑ ● ↓ —
I A regra 30.1 está em vigor.



↑ ● ↓ —
Z A regra 30.2 está em vigor.

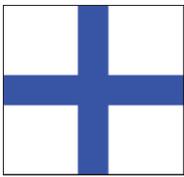


↑ ● ↓ —
U A regra 30.3 está em vigor.

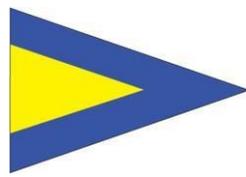


↑ ● ↓ —
 Bandeira **Negra**. A regra 30.4 está em vigor.

Sinais de Chamada

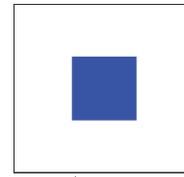


↑ ●
X Chamada individual.



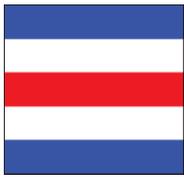
↑ ● ● ↓ ●
Primeira Substituta Chamada geral. O sinal de advertência será dado 1 minuto após este sinal ser recolhido.

Percurso Encurtado



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

Alteração da Próxima Perna



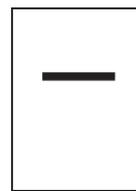
C A posição da próxima *baliza* foi alterada.



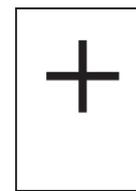
Para estibordo.



Para bombordo.

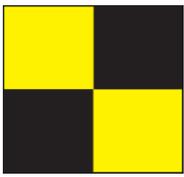


Para diminuir o comprimento da perna.



Para aumentar o comprimento da perna.

Outros Sinais



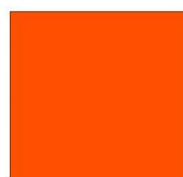
↑ ●
L Em terra: Foi afixado um aviso aos concorrentes. Na água: Aproxime-se ao alcance da voz ou siga esta embarcação



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 hasteando esta bandeira é uma das extremidades da linha de largada.



(sem som)
 Bandeira **Azul**. O mastro hasteando 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
Office 401, 4th Floor
3 Shortlands
London W6 8DA
United Kingdom

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 2024

© Edição Portuguesa, Federação Portuguesa de Vela, Lisboa, Portugal, janeiro de 2025
<http://www.fpvela.pt>

fpvela@fpvela.pt

Tradução:

Maria Ramires

Revisão:

Aprovada pelo Conselho de Arbitragem da Federação Portuguesa de Vela

ÍNDICE

Sinais de Regata		<i>Contracapa</i>
Documentos de Regras na Internet		6
Introdução		7
Definições		9
Princípios Básicos		14
Parte 1	Regras Fundamentais	14
Parte 2	Quando os Barcos se Encontram	17
Parte 3	Condução da Regata	24
Parte 4	Outras Obrigações Quando em Regata	30
Parte 5	Protestos, Pedidos de Reparação, Audiências, Conduta Imprópria e Apelos	39
Parte 6	Inscrição e Qualificação	57
Parte 7	Organização de Provas	59
Apêndice A	Pontuação	65
Apêndice B	Regras de Regata para Regatas de Frota de Windsurfing	69
Apêndice C	Regras de Match Racing	80
Apêndice D	Regras de Regata para Regatas por Equipas	95
Apêndice E	Regras de Regata para Regatas de Barcos Rádio-Controlados	104
Apêndice F	Regras de Regata para Kiteboard	116
Apêndice G	Identificação nas Velas	129
Apêndice H	Pesagem de Vestuário e Equipamento	135
Apêndice J	Anúncio e Instruções de Regata	136
Apêndice M	Recomendações para Comissões de Protesto	142
Apêndice N	Júris Internacionais	150
Apêndice P	Procedimentos Especiais para a Regra 42	154
Apêndice R	Procedimentos para Pedidos e Apelos	157
Apêndice S	Instruções de regata Padrão	160
Apêndice T	Arbitragem	168

DOCUMENTOS DE REGRAS NA INTERNET

A World Sailing criou um endereço único na internet, onde os leitores encontrarão as ligações para todos os documentos disponíveis no website 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/racing rules**

<i>Documento</i>	Mencionado na
Linhas Orientadoras para Penalizações Discricionárias	Introdução
Alterações feitas a estas regras após 1 de janeiro de 2025	Introdução
Guias para Anúncio e Instruções de Regata	Introdução
Regulamentos da World Sailing	Introdução
<i>O Livro de Casos</i>	Introdução
<i>Os livros de "Calls" para várias disciplinas</i>	Introdução
<i>Regulamentos da World Sailing com o Estatuto de regra</i>	Definição de Regra (b)
Interpretações da Regra 42, Propulsão	Regra 42
<i>Regulamentos Especiais da World Sailing para Regatas Offshore</i>	Regra 49.2
<i>Regras de Equipamento de Vela</i>	Diversas regras
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 conflitos de interesse	Apêndice M2.3
Guia para conduta imprópria	Apêndice M6.8
<i>Manual de Juizes 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, que estão sujeitos às regras.
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. Como dicionário do sentido náutico de uma palavra, o leitor pode utilizar as *Regras de Equipamento de Vela*.

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 discricção da comissão de protestos e ser menor que a desclassificação. As linhas orientadoras para penalizações discricionárias

estão disponíveis no website 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 2025, excepto para uma prova que se tenha iniciado em 2024, em que a data poderá ser adiada pelo Anúncio 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 2021-2024. Não estão previstas alterações antes de 2029, mas quaisquer alterações consideradas urgentes antes dessa data, serão divulgadas pelas autoridades nacionais e publicadas no website 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 neste livro é identificado por uma letra. Outros apêndices estão disponíveis no website da World Sailing e são identificados por duas ou três letras. A referência a uma regra de um apêndice é feita pela respetiva letra ou letras e número da regra (por exemplo “regra A1” ou “regra MR1”). As letras I, K, L, O e Q não são utilizadas neste livro para designar qualquer apêndice.

Desenvolvimento das Regras O Desenvolvimento das Regras pode ser aprovado pela World Sailing para provas específicos ou categorias de provas. Estão disponíveis no sítio Web da World Sailing e são identificadas pelas letras DR.

Anúncio e Instruções de Regata Os guias e modelos para redigir um anúncio de regata e instruções de regata estão disponíveis, em vários formatos, no sítio Web da World Sailing em www.sailing.org/racingrules. As autoridades nacionais são encorajadas a traduzir estes guias e modelos.

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.

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 do seu sinal de largada, 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.

Depois de *chegar*, o barco não tem de cruzar completamente a linha de chegada. As instruções de regata podem alterar a direção em que os barcos são obrigados a cruzar a linha de chegada para *chegar*.

Comissão A comissão de protestos, a comissão de regatas ou a comissão técnica.

Conflito de Interesse Existe um *conflito de interesses* se uma pessoa:

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

DEFINIÇÕES

(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* quando:

- (a) largue;
- (b) um fio que representa o seu percurso até ao *chegar*, quando esticado,
 - (1) passe cada *baliza* do percurso da regata pelo lado requerido e pela ordem correta (incluindo a baliza de *largada*),
 - (2) toque cada baliza definida nas instruções de regata como uma baliza de rondagem; e
 - (3) passe entre as balizas de uma porta na direção do percurso vindo da baliza anterior, e depois
- (c) o barco chegue.

Uma *baliza* que não comece, limite ou termine a perna que o barco está a navegar, não tem um lado requerido.

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.

- (a) velejar para a *baliza* quando o seu *rumo correto* é passar próximo dela,
- (b) rondar ou passar a baliza pelo lado requerido, e
- (c) deixar a baliza à ré.

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

DEFINIÇÕES

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 obstáculo é

- (a) 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;
- (b) um objeto que é assim designado numa regra;
- (c) um objeto que apenas possa ser passado com segurança por um lado; ou
- (d) um objeto, área ou linha que seja assim é designada numa regra

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.

Obstáculo Contínuo Um obstáculo é um obstáculo contínuo quando o barco com o casco mais curto referido na regra que usa o termo, navegar a seu lado durante pelo menos três dos seus comprimentos de casco. No entanto, não constituem um *obstáculo contínuo*: uma embarcação com seguimento, um barco em regata, ou uma embarcação da comissão de regatas que seja também uma baliza.

Parte Uma parte de uma audiência é:

DEFINIÇÕES

- (a) numa audiência de um protesto: um protestante, e um protestado;
- (b) numa audiência de um pedido de reparação: um barco solicitando a reparação ou para o qual seja solicitada uma reparação; um barco que tenha sido convocado para uma audiência a fim de considerar reparação ao abrigo da regra 61.1; uma *comissão* atuando ao abrigo da regra 61.1;
- (c) numa audiência de uma reparação segundo a regra 61.4(b)(1): 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 62 ou 69; qualquer barco que essa pessoa apoia; uma pessoa nomeada para apresentar a alegação ao abrigo da regra 62.2.

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 60 por um barco, ou por uma *comissão*.

Regra

- (a) As regras deste livro, incluindo as Definições, Sinais de Regata, Introdução, preâmbulos e as *regras* de apêndices relevantes, mas não os Princípios Básicos ou 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;

DEFINIÇÕES

- (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 escolheria para efetuar o percurso 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 aproado 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

Os Princípios Básicos não devem ser alterados

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 para todas 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 apelo 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, uma *comissão* e outros árbitros reger-se-ão pelas *regras* na condução e julgamento da prova.

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 2024, estes regulamentos da World Sailing são:

- Advertising Code
- Anti-Doping Code
- Code of Ethics
- Eligibility Code
- Sailor Categorization Code

6.2 As regras da Parte 5 não se aplicam exceto se forem permitidos *protestos* 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 Regulamento Internacional 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 do 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

Se razoavelmente possível, um barco deve

- (a) Evitar o contacto com outro barco,
- (b) Não provocar contacto entre barcos, e
- (c) Não provocar contacto entre um barco e um objeto que deva ser evitado.

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* 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.

SECÇÃO C

NAS BALIZAS E OBSTÁCULOS

As regras da Secção C não se aplicam entre barcos quando a **baliza** ou **obstáculo** referido nessas regras é uma **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 deixado à ré.**

18 ESPAÇO NA BALIZA

18.1 Quando se aplica a regra 18

(a) A regra 18 aplica-se entre barcos quando lhes é requerido deixar uma *baliza* pelo mesmo lado e, pelo menos um deles, está na *zona*.

Contudo, não se aplica

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

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

18.2 Dar Espaço na Baliza

(a) Quando o primeiro de dois barcos entra na *zona*,

- (1) Se os barcos estão *sobreladeados*, o barco exterior nesse momento, deve dar *espaço na baliza* ao barco interior;
- (2) Se os barcos não estão *sobreladeados*, o barco que nesse momento não entrou na *zona*, deverá dar *espaço na baliza* ao outro barco;

Quando um barco é obrigado a dar *espaço na baliza* ao abrigo desta regra, este deverá continuar a fazê-lo enquanto esta

regra se aplicar, mesmo que mais tarde o *sobreladeamento* seja interrompido ou se inicie um novo *sobreladeamento*.

- (b) A Regra 18.2(a) deixa de se aplicar se o barco com direito a *espaço na baliza*, passar a proa ao vento ou sair da *zona*.
- (c) Quando a regra 18.2(a) não se aplica e os barcos estão *sobreladeados*, o barco exterior deve dar *espaço na baliza* ao barco interior.
- (d) 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*, as regras 18.2(a) e 18.2(c) não se aplicam entre eles.
- (e) Se houver uma dúvida razoável de que um barco tenha estabelecido ou interrompido um *sobreladeamento* a tempo, presumir-se-á que não o tenha feito.

18.3 Virando por davante na zona

Se um barco, dentro da *zona* de uma *baliza* a ser deixada por bombordo, passar a proa ao vento de *amurado* a *bombordo* para *amurado* a *estibordo*, a regra 18.2 não se aplica entre ele e outro barco de *amuras* a *estibordo* que esteja a *alcançar a baliza*. Se o outro barco estiver *amurado a estibordo* desde que entrou na *zona*, o barco que passou a proa ao vento

- (a) não obrigará o outro barco a velejar acima do seu rumo de bolina cerrada para evitar contacto, e
- (b) Deve dar *espaço na baliza* se o outro barco estabelecer um *sobreladeamento* interior.

18.4 Virar em roda na zona

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 se aplica a regra 19

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

se aplica a regra 18 entre os barcos e

- (a) o *obstáculo* é uma *baliza*, ou
- (b) 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* pelo seu lado de bombordo ou estibordo. Se o barco com direito a rumo, ao escolher o lado pelo qual irá passar o *obstáculo*, alterar o rumo, este deverá dar *espaço* ao outro barco para *manter-se afastado*.
- (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*, gritando “Espaço para virar por davante”. 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 o evitar de forma segura, 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 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 por davante 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 de espaço para virar por davante ou a respetiva resposta e requerer que os barcos a usem.

SECÇÃO D

OUTRAS REGRAS

Quando se aplicam as regras 21 ou 22 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 a cumprir 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 a prestar auxílio 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 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	Sinal 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 indicar de outro modo, 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 EFETUAR O PERCURSO

28.1 Um barco deve *efetuar o percurso*.

28.2 Um barco poderá corrigir quaisquer erros em *efetuar o percurso*, desde que não tenha *chegado*.

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 ou *anular* a regata:

- (a) por causa de mau tempo,
- (b) por motivo de falta de vento que torne improvável que qualquer barco *efetue o percurso* dentro do tempo limite da regata,
- (c) por motivo de uma *baliza* estar desaparecida ou fora de posição, ou
- (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 ter *efetuado o percurso* dentro do tempo limite, se existir algum, a comissão de regatas não *anulará* a regata sem considerar as consequências para todos os barcos na regata ou na série.

32.2 Para encurtar o percurso, a comissão de regatas exporá a bandeira S com dois sinais sonoros antes do primeiro barco cruzar a linha de chegada. Se o percurso for encurtado, 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.

- 32.3** Para *anular* a regata, a comissão de regatas exporá a bandeira N, N sobre H, ou N sobre A, com três sinais sonoros.

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 for aumentado.
- (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) movê-la para a sua posição correta, ou substituí-la por outra com aparência semelhante, ou
- (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 *efetuar o percurso* dentro do tempo limite para essa regata, se o houver, todos os barcos que *cheguem* serão pontuados de acordo com as suas posições de chegada, a não ser que a regata seja *anulada*. Se nenhum barco *efetuar o percurso* 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; ou
- (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 se aplica a Regra 40.1

A regra 40.1 aplica-se, se

- (a) a bandeira Y for exposta na água com um sinal sonoro antes ou com o sinal de advertência, enquanto *em regata* nessa regata;
- (b) a bandeira Y foi exposta em terra com um sinal sonoro, sempre que a navegar nesse dia; ou
- (c) uma regra das regras da classe, do anúncio de regata ou das instruções de regata estabelece que se aplica.

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) e iniciar o surfar ou começar a planar, cada vela poderá ser caçada apenas uma vez por cada vaga ou refrega, ou
- (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 EXONERAÇÃO

- 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) Se indicado no anúncio ou nas instruções de regata, 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 pontos estabelecido no anúncio de regata ou nas instruções de regata. Quando o número de pontos não estiver estabelecido, a penalização será 20% da pontuação para o DNF, arredondado para o décimo de ponto mais próximo (0,05 arredondado para cima). 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. No entanto, em barcos equipados com vergueiros superiores e inferiores, concorrentes, voltados para fora e com a cintura dentro do vergueiro inferior, poderão 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 um arnês para a tripulação (Conforme definido nas *Regras de Equipamento de Vela*) 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 incluíam calçado e outro vestuário usado abaixo dos joelhos. O arnês para a tripulação deverá possuir flutuabilidade positiva em água doce e não deverá pesar mais de 2 kg, exceto que as regras da classe podem especificar um peso superior até 4 kg. Os pesos serão determinados de acordo com o Apêndice H;

- (c) O arnês da tripulação deve permitir ao concorrente, em qualquer altura, desconectar facilmente o arnês do trapézio ou da fixação ao barco.

50.2 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 arriegada 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 na ferragem do mastro mais avante (Conforme definido nas *Regras de Equipamento de Vela*).

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 “vela de proa” e “vela de balão” definidas nas *Regras de Equipamentos de Vela*.

Nota: As Regras de Equipamentos de Vela, estão disponíveis no website da World Sailing

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

56.1 Quando assim equipado, um barco fará sinais sonoros de nevoeiro e mostrará as luzes requeridas pelo Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (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 TS, 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.

- 56.3** Quando uma regra exige que um barco esteja equipado com um transponder de Sistema de Identificação Automática ou qualquer outro dispositivo de localização, este não deve ser desligado ou a sua eficácia intencionalmente reduzida.

PARTE 5

PROTESTOS, REPARAÇÃO, AUDIÊNCIAS, CONDUTA IMPRÓPRIA E APELOS

Um formulário de pedido de audiência e um formulário de decisão estão disponíveis no website da World Sailing em: www.sailing.org/racingrules

As Regras de Regata à Vela não exigem que seja utilizado um formulário específico de pedido de audiência.

SECÇÃO A

PROTESTOS; REPARAÇÃO; PESSOAS DE APOIO

60 PROTESTOS

60.1 Direito a Protestar

Um barco ou *comissão* podem protestar um barco.

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 Intenção de Protestar

(a) Se o *protesto* for relativo a um incidente observado pelo protestante na área de regatas:

(1) Se o protestante for um barco, gritará “Protesto” e se o seu comprimento de casco for maior que 6 metros, 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*.

(2) Se o protestante for uma *comissão*, deve informar o barco depois da regata dentro o tempo limite para protestar, da sua intenção de o protestar.

(b) Contudo, se

(1) o protestado está a uma distância que não é audível o

grito no momento do incidente,

- (2) o incidente foi um erro em *efetuar o percurso*,
- (3) o incidente não foi observado pelo protestante na área de regata, ou
- (4) a comissão de protestos decide protestar um barco ao abrigo da regra 60.4(c),

então o único requisito para o protestante é informar o protestado da sua intenção de o protestar na primeira oportunidade razoável.

- (c) 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, as regras 60.2(a) e 60.2(b) não se aplicam para este barco, mas deverá tentar informar o outro barco dentro do tempo limite da sua intenção de o protestar.
- (d) Uma *comissão* pode informar um barco da sua intenção de o protestar afixando um aviso no quadro oficial de avisos.

60.3 **Apresentar um Protesto**

- (a) Um *protesto* deve ser apresentado por escrito e identificar o protestante, o protestado, e o incidente.
- (b) Um *protesto* deve ser entregue no secretariado da prova (ou por qualquer outro método estabelecido nas instruções de regata) dentro do tempo limite para protestar, exceto se a comissão de protestos decidir que existem razões válidas para prorrogar o tempo limite. O tempo limite é
 - (1) para *protestos* acerca de um incidente observado na área de regatas, 2 horas após o último barco da regata *chegar*, ou
 - (2) para outros protestos, 2 horas após o protestante ter recebido as informações relevantes.

Contudo se as instruções de regata estabelecerem um tempo limite para apresentar um protesto, então este será o tempo que se aplica.

60.4 **Validade do protesto**

- (a) Um *protesto* é inválido

- (1) se não estiver em conformidade com a definição de *Protesto* ou com as regras 60.2 ou 60.3,
 - (2) se é apresentado por um barco que alega uma infração a uma regra da Parte 2 ou à regra 31, mas que não estava envolvido ou não viu o incidente, ou
 - (3) Desde que alegue uma infração à regra 69 ou de um Regulamento referido na regra 6, exceto se permitido pelo Regulamento em causa.
- (b) Um *protesto* é também inválido se for de uma *comissão* e for baseado numa informação obtida num
- (1) pedido de reparação,
 - (2) um *protesto* inválido, ou
 - (3) um relatório apresentado por uma pessoa com um *conflito de interesse* (que não seja o representante do próprio barco).
- (c) Contudo, a regra 60.4(b) não se aplica a um *protesto* da
- (1) comissão de protestos se tomar conhecimento de um incidente em que o barco esteja envolvido e que possa ter resultado em lesões ou danos graves,
 - (2) comissão de protestos 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*, ou
 - (3) comissão técnica se tiver efetuado antes uma inspeção e decidir que um barco ou o equipamento pessoal não estão em conformidade com as regras da classe ou a regra 50.

60.5 **Decisões sobre protestos**

- (a) Para decidir um *protesto* a comissão de protestos deve conduzir a audiência conforme estabelecido na regra 63.
- (b) Um barco só pode ser penalizado
 - (1) numa audiência na qual é uma *parte*,
 - (2) ao abrigo da regra 62.4, 64 ou 69, ou
 - (3) ao abrigo de uma *regra* que expressamente estabeleça que se pode aplicar uma penalização sem

se realizar uma audiência.

- (c) Um barco é desclassificado quando a comissão de protestos decide que o barco infringiu uma *regra*, quer a *regra* aplicável tenha sido ou não mencionada no *protesto*. Contudo, o barco não será desclassificado se
- (1) se é exonerado ou qualquer outra penalização é aplicável,
 - (2) o barco já cumpriu uma penalização aplicável, caso em que não será penalizado de novo, a não ser que a penalização por infração à *regra* que infringiu não seja excluível,
 - (3) se a regata tiver nova largada ou for repetida, aplica-se a regra 36, ou
 - (4) o barco infringiu uma regra de uma classe e a regra 60.5(d)(1) aplica-se.

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.

- (d) Se a comissão de protestos decide que um barco infringiu uma regra da classe:
- (1) o barco não será penalizado se quaisquer desvios que excedam as tolerâncias especificadas nas regras da classe tiverem sido causados por danos ou desgaste normal e não tiverem melhorado o desempenho do barco,
 - (2) 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,
 - (3) qualquer infração da mesma regra em regatas anteriores, no mesmo evento, pode ser aplicada a mesma penalização em todas essas regatas sem *protesto* adicional, e
 - (4) o barco pode competir nas regatas subsequentes sem alterações ao barco, se declarar por escrito que pretende apresentar um apelo. Se não apresentar um apelo, ou o apelo não tiver êxito, será desclassificado

sem audiência de todas as regatas em que competiu.

61 REPARAÇÃO

61.1 Solicitar ou Considerar Reparação

- (a) Um barco pode solicitar reparação.
- (b) A comissão de regatas ou a comissão técnica podem solicitar reparação para um barco.
- (c) A comissão de protestos pode convocar uma audiência para considerar atribuir reparação a um barco.

61.2 Pedido de Reparação

- (a) O pedido de reparação deverá ser por escrito e identificará a razão pela qual é solicitado.
- (b) O pedido de reparação deverá ser entregue no secretariado da prova (ou através de outro modo indicado nas instruções de regata):
 - (1) se for baseado num incidente na área de regata, este deverá ser entregue no secretariado da prova dentro do tempo limite para protestar ou duas horas após o incidente (aquele que expirar mais tarde),
 - (2) se for baseado numa decisão da comissão de protestos no último dia do programa de regatas, deverá ser entregue não mais tarde do que 30 minutos após a decisão ter sido publicada, ou
 - (3) para todos os outros pedidos, assim que razoavelmente possível, após a informação estar disponível.

Contudo, a comissão de protestos prorrogará o tempo limite se existirem razões válidas para o fazer.

61.3 Pedidos de Reparação Inválidos

Um pedido de reparação é inválido se não estiver em conformidade com a regra 61.2.

61.4 Decisões em Caso de Reparação

- (a) A comissão de protestos conduzirá a audiência em conformidade com a regra 63 para decidir sobre a atribuição de uma reparação.
- (b) Um barco tem direito a uma reparação se a sua pontuação ou

lugar numa regata ou numa série, tenha sido, ou venha a ser, sem culpa própria, significativamente piorada por:

- (1) uma ação incorreta ou omissão incorreta de uma *comissão* ou da autoridade organizadora, mas não da decisão da comissão de protestos em que o barco foi *parte* da audiência,
 - (2) 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,
 - (3) lesões ou danos materiais provocados por uma embarcação que não estando *em regata* lhe era requerido manter-se afastado, ou considerada como estando em infração ao abrigo do *RIEAM* ou das regras governamentais do direito a rumo,
 - (4) prestar auxílio (exceto a si próprio ou à sua tripulação) de acordo com a regra 1.1; ou
 - (5) 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.
- (c) Se um barco tem direito a uma reparação, a comissão de protestos 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 ajuste 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.
- (d) Se existir dúvida quanto aos factos ou prováveis resultados de qualquer solução para a regata ou séries, especialmente antes de *anular* a regata, a comissão de protestos deverá recolher os testemunhos de fontes apropriadas.

62 Pessoas de Apoio

62.1 Após a receção de um relatório de um barco ou de uma *comissão*, ou com base na sua própria observação ou informação de qualquer fonte, incluindo factos apurados durante uma audiência, a comissão de protestos pode convocar uma audiência para considerar se uma

pessoa de apoio infringiu uma *regra*.

62.2 Se a comissão de protestos decidir convocar uma audiência, conduzirá a audiência em conformidade com a regra 63 e pode nomear uma pessoa para apresentar as alegações.

62.3 Se a comissão de protestos decidir que uma *pessoa de apoio* que é *parte* de uma audiência infringiu uma *regra*, pode

- (a) dar uma advertência,
- (b) excluir a pessoa do evento ou do recinto ou retirar-lhe qualquer privilégio ou benefícios, ou
- (c) tomar qualquer outra ação que esteja dentro da sua jurisdição conforme previsto pelas regras.

62.4 Adicionalmente, se a comissão de protestos decidir que

- (a) o barco poderá ter ganho uma vantagem competitiva como resultado da infração da *pessoa de apoio*, ou
- (b) a *pessoa de apoio* cometeu novamente uma infração depois de a comissão de protestos ter advertido por escrito um barco, na sequência de uma audiência prévia, de que poderia ser imposta uma penalização,

a comissão de protestos pode também penalizar um barco que seja *parte* de uma audiência por infração de uma *regra* por uma *pessoa de apoio*, mudando o resultado do barco numa única regata, até inclusive a desqualificação.

SECÇÃO B

AUDIÊNCIAS E TOMADAS DE DECISÃO

A regra 63 aplica-se a todas as audiências conduzidas pela comissão de protestos.

63 CONDUÇÃO DAS AUDIÊNCIAS

63.1 Direitos das partes

- (a) Todas as *partes* da audiência deverão ser
 - (1) notificadas da hora e local da audiência,
 - (2) disponibilizado o *protesto*, o pedido de reparação ou ao relatório a ser considerado na audiência,
 - (3) concedido tempo razoável para se prepararem para a

audiência, e

- (4) concedida a possibilidade de ter um representante presente durante audição de todos os testemunhos, mas, num *protesto* que envolva uma infração a uma regra das Partes 2, 3 ou 4, o representante deverá 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.
- (b) Se uma *parte* não comparecer na audiência, a comissão de protestos pode prosseguir com a audiência na sua ausência.

63.2 Audiências

- (a) A comissão de protestos deverá conceder audiência a todos os *protestos* e pedidos de reparação que tenham sido entregues, a não ser que aprobe que este seja retirado.
- (b) A comissão de protestos pode ouvir protestos do mesmo incidente ou de incidentes com estreita ligação, em conjunto. No entanto, uma audiência conduzida ao abrigo da regra 69 não deve ser agregada a nenhum outro tipo de audiência.
- (c) Se os requisitos de validade forem cumpridos, a comissão de protestos pode alterar o tipo de caso, se tal for apropriado, após ter considerado as informações do caso, incluindo quaisquer evidências apresentadas durante a audiência.
- (d) Se a comissão de protestos decidir protestar um barco ao abrigo da regra 60.4(c)(2), deve encerrar a audiência em curso, entregar um *protesto* em conformidade com as *regras*, e então ouvir o *protesto* original e o novo *protesto* em conjunto.
- (e) Uma audiência envolvendo *partes* de diferentes provas, conduzidas 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 apelo consignado na regra 70.

63.3 Conflito de Interesse

- (a) Um membro da comissão de protestos, assim que tomar conhecimento, terá de declarar qualquer possível *conflito de interesse*.
- (b) 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.
- (c) Um membro da comissão de protestos com *conflito de interesse* não será membro da comissão de protestos para a audiência, a não ser que:
 - (1) todas as *partes* estejam de acordo, ou
 - (2) a comissão de protestos decida que esse *conflito de interesse* não é significativo.

Contudo, para provas principais da World Sailing, ou para outras provas conforme prescrito pela autoridade nacional do local do evento, a pessoa que tem o *conflito de interesse* não deve ser membro da comissão de protestos.

- (d) Ao decidir se um conflito de interesse é significativo, a comissão de protestos deverá considerar
 - (1) os pontos de vista das *partes*,
 - (2) o nível de conflito,
 - (3) o nível do evento,
 - (4) a importância para cada *parte* do caso, e
 - (5) a perceção geral de justiça.
- (e) Qualquer informação escrita fornecida ao abrigo da regra 63.6(b) deve incluir qualquer *conflito de interesse* declarado pela comissão de protestos e qualquer decisão da comissão de protestos conforme a regra 63.3(c)(2).

63.4 Procedimento da Audiência

- (a) A comissão de protestos deve em primeiro lugar decidir sobre

- a validade. A audiência será encerrada se
- (1) o *protesto* ou pedido é inválido, ou
 - (2) o *protesto* foi apresentado ao abrigo da regra 60.4(c)(1) e não resultaram lesões ou danos graves.
- (b) A comissão de protestos recolherá quaisquer testemunhos das *partes* presentes na audiência, das suas testemunhas, e qualquer outro testemunho que considere necessário. É admissível uma prova baseada num rumor. No entanto, a comissão de protestos poderá excluir testemunhos que considere irrelevantes ou indevidamente repetitivos.
- (c) Uma *parte* presente na audiência poderá questionar qualquer pessoa que testemunhe.
- (d) Um membro da comissão de protestos que tenha visto o incidente deverá logo que razoavelmente possível, informar desse facto as *partes* presentes na audiência.
- (e) Quando não está a prestar testemunho, uma testemunha não pode estar presente na audiência, exceto para uma testemunha que:
- (1) é também uma *parte*, ou
 - (2) é um membro da comissão de protestos.

63.5 Decisões

- (a) A comissão de protestos deve considerar os testemunhos e decidir o peso que lhes deve atribuir. Apurará os factos baseado no balanço de probabilidades (exceto se de outra forma estiver determinado na *regra* aplicável), e decidirá as *regras* a aplicar aos factos apurados para estabelecer as conclusões e decisão.
- (b) As decisões da comissão de protestos deverão ser tomadas por maioria simples dos votos. Em caso de igualdade de votos, o presidente da audiência tem voto de qualidade.
- (c) Se existir um conflito entre
- (1) duas ou mais *regras* tem de ser resolvido antes de se tomar uma decisão, e
 - (2) se essas *regras* estiverem no anúncio de regata, instruções de regata, ou qualquer outro dos documentos que regulem o evento conforme o ponto

(g) da definição de regra,

então a comissão de protestos deve aplicar a *regra* que considere estabelecer o resultado mais justo para todos os barcos afetados.

- (d) Se 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.

63.6 Informação às partes e terceiros

- (a) 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.
- (b) Se solicitado por escrito por uma *parte* até sete dias após ter sido informado da decisão, a informação acima mencionada será fornecida prontamente por escrito e se a comissão de protestos considerar relevante, pode preparar ou fornecer um diagrama.
- (c) A comissão de protestos pode publicar a informação acima mencionada após uma audiência, incluindo uma audiência ao abrigo da regra 69, a não ser que considere que existe uma boa razão para não o fazer.
- (d) A comissão de protestos pode determinar que as informações acima referidas sejam confidenciais para as *partes*.
- (e) Se a comissão de protestos penalizar um barco ao abrigo de uma regra de classe, comunicará a informação acima mencionada às autoridades competentes em matéria de regras de classe.

63.7 Reabertura de uma Audiência

- (a) A comissão de protestos pode reabrir uma audiência, quando decide
- (1) uma *parte* esteve inevitavelmente ausente da audiência,
 - (2) que possa ter cometido um erro significativo, ou
 - (3) quando estiverem disponíveis, num prazo razoável,

novas evidências significativas.

No entanto, uma comissão de protestos reabrirá uma audiência quando requerido pela autoridade nacional ao abrigo da regra 71.3 ou R5.

- (b) Uma *parte* de uma audiência pode solicitar por escrito uma reabertura ao secretariado (ou por qualquer outra forma estabelecida nas instruções de regata), não mais tarde do que 24 horas após ter sido informada da decisão. O pedido de reabertura deve indicar os motivos para a sua apresentação. 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.

Um pedido que não satisfaça esta regra é inválido.

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

64 PENALIZAÇÕES DESCRICIONÁRIAS

Quando um barco reportar, dentro do tempo limite de protesto, que infringiu uma *regra* sujeita a uma penalização discricionária, a comissão de protestos decidirá a penalização apropriada depois de ter analisado as evidências que considere adequadas. Não é necessário realizar uma audiência.

65 RESPONSABILIDADE LEGAL E CUSTOS

- 65.1** As questões de responsabilidade legal em consequência de infração a uma *regra*, incluindo quaisquer pedidos de indemnização por danos materiais, será regulada 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 apelos 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.**

65.2 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.

Nota: Não existem regras 66 a 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*.

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 convocar ou não uma audiência.
- (c) Quando uma comissão de protestos precisar de mais informação para decidir convocar 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, se a comissão de protestos decidir convocar uma audiência, esta informação também deve ser disponibilizada às *partes*.
 - (e) Se a comissão de protestos decidir convocar 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, 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 tem o direito de assistir à audiência com um conselheiro e um representante que pode atuar em seu nome.
 - (f) Se a *parte*
 - (1) apresentar uma boa razão que justifique a sua impossibilidade de comparecer na audiência na hora marcada, a comissão de protestos deverá remarcá-la; ou
 - (2) não apresentar uma boa razão e não comparecer na audiência, a comissão de protestos poderá prosseguir sem a *parte* presente.
 - (g) O padrão de prova a ser aplicado é o teste da satisfação confortável da comissão de protestos, tendo em conta 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, alterá-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) alterar o resultado de um barco numa ou mais regatas, incluindo desclassificação(ões) que pode(m) ou não ser excluída(s) da pontuação da 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), as regras 62.3 e 62.4 aplicam-se.
- (j) Se a comissão de protestos:
- (1) atribuir uma penalização maior que um DNE;
 - (2) excluir uma pessoa de um evento ou recinto; ou
 - (3) considere apropriado em qualquer outro caso,
- deverá reportar as suas averiguações, incluindo factos provados, conclusões e decisão à autoridade nacional da pessoa, ou para provas internacionais específicos listados nos Regulamentos da World Sailing, 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 factos e as razões para tal.
- (k) Se uma comissão de protestos decidir não realizar a audiência sem a *parte* 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 provas específicas 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 da World Sailing que se aplicam estão estabelecidos no Código de Ética 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

APELOS

70 APELOS E PEDIDOS À AUTORIDADE NACIONAL

70.1 Desde que regra 70.3 não se aplique, uma *parte* de uma audiência tem o direito de apresentar um apelo à autoridade nacional sobre a decisão ou sobre os procedimentos da comissão de protestos, mas não sobre os factos apurados. Adicionalmente, uma *parte* pode apresentar um apelo quando a comissão de protestos não tenha realizado uma audiência ou não tenha tomado uma decisão.

70.2 Uma comissão de protestos pode solicitar confirmação ou correção da sua decisão pela autoridade nacional.

70.3 Não há direito de apelo das decisões:

- (a) de um júri internacional constituído de acordo com o Apêndice N,
- (b) seja essencial determinar imediatamente o resultado da regata que classificará um barco para competir numa fase seguinte de um evento, ou num evento posterior (uma autoridade nacional pode prescrever que a sua aprovação é necessária para a aplicação desta regra),
- (c) tomadas num evento aberto somente a barcos inscritos por
 - (1) uma organização filiada nessa autoridade nacional, um membro dessa organização, ou
 - (2) um membro individual dessa autoridade nacional,desde que a autoridade nacional tenha dado a sua aprovação para a utilização desta regra, ou
- (d) efetuadas numa prova por uma comissão de protestos constituída conforme requerido no Apêndice N, exceto que apenas dois membros da comissão de protestos têm de ser Juízes Internacionais, e desde que a autoridade nacional

tenha dado a sua aprovação à utilização desta regra após consulta à World Sailing.

No entanto, as alíneas (b), (c) e (d) só serão aplicáveis se especificadas no anúncio de regata ou nas instruções de regata.

A Federação Portuguesa de Vela prescreve que, para o direito de apelo 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.

70.4 Nas regras 70 a 72, a autoridade nacional significa aquela a que a autoridade organizadora está filiada ao abrigo da regra 89.1. No entanto, se os barcos passarem por águas de mais do que uma autoridade nacional durante a regata, um apelo ou pedido deverá ser enviado à autoridade nacional onde se situa a linha de chegada, exceto se as instruções de regata identificarem outra autoridade nacional.

70.5 Os apelos e os pedidos 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 um apelo ou de um pedido para confirmação ou correção.

71.2 A autoridade nacional deve aceitar os factos apurados pela comissão de protestos, a menos que se aplique a regra R5.

71.3 A autoridade nacional pode:

- (a) 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),
- (b) decidir que a audiência seja reaberta, ou
- (c) deverá ser marcada uma nova audiência, pela mesma ou uma nova comissão de protestos (a qual pode ser nomeada pela autoridade nacional).

71.4 Se a autoridade nacional ordenar a reabertura de uma audiência, pode limitar o âmbito da audiência reaberta às questões que

considerar adequadas.

71.5 Se a autoridade nacional decidir que um barco que era *parte* de uma audiência de um protesto infringiu uma *regra*, e não pode ser exonerado, penalizá-lo-á, tenha ou não o barco, ou a *regra*, sido mencionados na decisão da comissão de protestos.

71.6 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 vinculadas pela decisão.

72 INTERPRETAÇÕES

Um clube ou outra organização filiada numa autoridade nacional pode solicitar uma interpretação das *regras* à autoridade nacional, desde que não esteja em causa nenhuma decisão da comissão de protestos que possa ser apelável. Uma interpretação não pode ser usada para alterar uma decisão anterior da comissão de protestos.

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, ou 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, desde que

- (a) o façam antes da largada da primeira regata após a receção da inscrição do barco ou do concorrente, e
- (b) justifiquem um motivo adequado para o fazer.

O motivo deve ser disponibilizado imediatamente, por escrito, se for solicitado pelo barco ou concorrente.

76.2 Contudo, a autoridade organizadora ou a comissão de regatas não podem rejeitar ou cancelar a inscrição de um barco ou excluir um concorrente

- (a) devido a publicidade se o barco ou o concorrente cumprir o Código de Publicidade da World Sailing, ou
- (b) em campeonatos mundiais e continentais se a inscrição estiver dentro de quotas estabelecidas e a aprovação da respetiva Associação de Classe da World Sailing (ou do Offshore Racing Congress) ou a aprovação da World Sailing não tenha sido obtida.

76.3 Pode ser apresentado um pedido de reparação por um barco ou

concorrente que considere que a rejeição ou exclusão é incorreta ou que infringe a regra 76.2.

77 IDENTIFICAÇÃO NAS VELAS

Um barco cumprirá com os requisitos do Apêndice G, que regem os emblemas 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, no anúncio de regata ou instruções de regata. Quando uma *regra* estabelece que a penalização por infração a uma regra da classe pode ser inferior a uma desclassificação, a mesma penalização será aplicada a uma infração a esta regra;

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* apropriada 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* apropriada 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 de inscrição, exceto o prazo limite original.

PARTE 7

ORGANIZAÇÃO DE PROVAS

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 um dos tipos seguintes de *regras* só pode ser efetuada conforme indicado abaixo:

<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; uma regra da Introdução; as Partes 2 ou 7; as regras 1, 2, 3, 5, 6, 42, 43, 47, 50, 63.3, 69, 70, 71, 72, 75, 76.2(b) ou 79; uma *regra* de um apêndice que altere uma destas regras; os Apêndices H ou N; ou uma regra no Código 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 4, 76.1 ou 76.2(a), 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, 55 e 78.2;

86.2 Como exceção à regra 86.1, a World Sailing pode em circunstâncias limitadas 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 de regata e a carta deverá ser afixada no quadro de avisos oficial.

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

A prova será organizada 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 seja um clube e, se assim for prescrito pela autoridade nacional, com a aprovação da autoridade nacional ou em conjunto com um clube filiado;
- (e) uma associação de classe não filiada, quer com a aprovação da autoridade nacional, quer em conjunto com um clube filiado;
- (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; ou
- (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.

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.

89.2 Anúncio de Regata; Nomeação de Árbitros

- (a) A autoridade organizadora publicará por escrito um anúncio de regata de acordo com a regra J1;
- (b) O anúncio de regata poderá ser alterado desde que seja feita uma notificação com a devida antecedência;
- (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, numa prova 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 de avisos oficial 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 apenas se o procedimento estiver previsto nas instruções de regata.

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, *efetuar o percurso* dentro do tempo limite da regata, se o houver, mesmo que este se retire depois de *chegar* ou seja desclassificado;
- (b) Quando um sistema de pontuação considerar o descarte de uma ou mais pontuações de regatas, qualquer pontuação que seja uma Desclassificação Não Excluível (DNE) será incluída na pontuação de um barco na série;
- (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 à pontuação 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, iniciados mais de 24 horas após a última das seguintes datas:
 - (1) o tempo limite para protestar para a última regata da prova;
 - (2) ter sido informado de uma decisão de uma comissão de protestos depois da última regata da prova; ou
 - (3) as pontuações da prova terem sido publicadas.

No entanto, a título excepcional, serão efetuadas alterações às pontuações resultantes de uma decisão ao abrigo das regras 6, 69 ou 71. 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 (A autoridade nacional pode prescrever um número mínimo de membros para a comissão de protestos em provas sob a sua jurisdição.);
- (b) um júri internacional nomeado pela autoridade organizadora ou como prescrito pelos Regulamentos da World Sailing (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 provas 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).); ou
- (c) a comissão nomeada pela autoridade nacional ao abrigo da regra 71.3(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.

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 serem pontuadas para constituir uma série, serão estabelecidos no anúncio de regata ou nas instruções de regata; ver regra 90.3(a).

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 se um determinado número de regatas forem pontuadas; 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 *chegue* e que posteriormente não se retire, seja penalizado, ou lhe seja atribuída uma reparação, será pontuado da seguinte forma:

Lugar de chegada	Pontos
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 Quando a comissão de regatas determina que um barco:

- (a) não tenha *efetuado o percurso*,
- (b) que não cumpra com a regra 30.2, 30.3, 30.4 ou 78.2, ou
- (c) que se retire ou tenha cumprido com uma penalização ao abrigo da regra 44.3(a),

será pontuado em conformidade 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 *efetue o percurso*, 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 não *efetuou o percurso*, 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*, ou é pontuado como *Não efetuou o percurso*, 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 a 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; ou
- (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 *largou*; não compareceu na área de largada
- DNS Não *largou* (exceto se tiver sido DNC ou OCS)
- OCS Não *largou*; no lado do percurso da linha de largada ao seu sinal de largada e não *largou*, 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 imposta
- NSC Não *efetuou o percurso* (exceto DNC, DNS, OCS e DNF)
- DNF Não *chegou*
- RET Retirou-se
- DSQ Desclassificação
- DNE Desclassificação que não é descartável RDG Reparação concedida
- 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** significa “prancha” ou “barco”, conforme apropriado. Uma regata de maratona é uma regata cuja intenção é durar mais de uma hora.*

Nota: Links para as regras de windsurf para alguns outros formatos ou competições podem ser encontradas no Website da World Sailing.

ALTERAÇÕES ÀS DEFINIÇÕES

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

Espaço na Baliza É o espaço que uma prancha necessita para velejar o seu *rumo correto* para rondar ou passar a *baliza*.

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 *amurado 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*.

16.1. ALTERAR RUMO OU POSIÇÃO DO EQUIPAMENTO

A regra 6.1 é alterada para:

Quando uma prancha com direito a rumo altera rumo ou a posição do seu equipamento, deve dar à outra prancha *espaço para se manter 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 seu rumo mais curto ao longo da linha de largada, para a primeira *baliza* enquanto as pranchas se mantiverem *sobreladeadas* se daí a outra prancha precisar de manobrar para evitar contato, exceto se, ao fazê-lo, navegue imediatamente pela popa da outra prancha.

18 ESPAÇO NA BALIZA

18.1 Quando se aplica a Regra 18

A primeira frase da regra 18.1(a) 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*.

18.2 Dar Espaço na Baliza

A regra 18.2(a) é alterada para:

- (a) Quando a primeira de duas pranchas está a *rondar* ou a *passar a baliza*,
- (1) Se as pranchas estiverem *sobreladeadas*, a prancha exterior deverá dar á prancha interior *espaço na baliza*;
- (2) Se as pranchas não estiverem *sobreladeadas*, a prancha *livre pela popa* a partir desse momento deverá dar à outra prancha, *espaço na baliza*.

Quando uma prancha é obrigada a dar *espaço na baliza* pela regra 18.2(a), ela deve continuar a fazê-lo enquanto esta regra se aplicar, mesmo se mais tarde o *sobreladeamento* for interrompido ou um novo *sobreladeamento* se iniciar.

A regra 18.2(b) é alterada para:

- (b) A regra 18.2(a) deixa de se aplicar se a prancha com direito a *espaço na baliza* passar com 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.

23 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:

- 23.1** No último minuto antes do seu sinal de largada, uma prancha terá a sua vela fora da água e numa posição normal, exceto se se *virar* 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 da 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 ou seus apêndices. 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 360º quando possa ter infringido uma ou mais regras da Parte 2 num incidente quando *em regata*. Alternativamente, o anúncio de regata ou as instruções de regata poderão especificar outra forma de penalização, que nesse caso a penalização indicada substituirá a penalização de 360º - uma volta. 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 360º

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

60.2 Intenção de Protestar

A regra 60.2(a)(1) é alterada para:

- (a) Se o protesto for em relação a um incidente observado pelo protestante ocorrido na área de regata:
- (1) Se o protestante é uma prancha, este gritará “Protesto” na primeira oportunidade razoável. Informará também a comissão de regatas da sua intenção de protestar, logo que possível, após chegar ou após se ter retirado.

60.3 Apresentar um Protesto

Adicionar a regra 60.3(a):

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

60.4 Validade do Protesto

Na regra 60.4, eliminar “ou não viu”.

61 REPARAÇÃO

61.4 Decisões em Reparações

Nas regras 61.4(b)(2) e 61.4(b)(3), alterar “lesão ou dano

físico” para “lesão ou dano físico ou *virado*”.

63 CONDUÇÃO DAS AUDIÊNCIAS

63.4 Procedimento da Audiência

Adicionar à regra 63.4:

Contudo, numa série de eliminação que qualifique a prancha para competir numa fase posterior de uma prova, os protestos e os pedidos de reparação não precisam de ser apresentados por escrito; podem ser apresentados 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.

63.5 Decisões

A regra 63.5(d) é alterada para:

- (d) 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.

63.6 Informação às Partes e Terceiros

Adicione à regra 63.6(b):

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

70 APELOS E PEDIDOS A UMA AUTORIDADE NACIONAL

A regra 70.3(b) é alterada para:

- (b) quando é essencial determinar prontamente o resultado de uma regata que irá qualificar a prancha para competir numa prova subsequente (a autoridade nacional poderá prescrever que a sua aprovação é necessária para este procedimento);

Adicionar uma nova regra 70.3(e):

- (e) efetuadas numa série eliminatória que qualificará uma prancha para competir numa fase posterior de uma prova.

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 pontuar para constituir uma série estará descrito no anúncio de regata ou nas instruções de regata; ver regra 90.3(a). Se a prova for composta por mais do que 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 pontuado entre 5 e 11 regatas, ou
- (b) duas piores pontuações, quando se tiverem pontuado 12 ou mais regatas (ver regra 90.3(a)).

No entanto, o anúncio de regata ou as instruções de regata poderão definir outro procedimento. 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 uma prova, uma prancha que não *efetue o percurso*, se retire ou tenha sido desclassificada, deverá ser pontuada com os pontos iguais ao número de pranchas autorizadas a 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, no(s) primeiro(s) ponto(s) em que houver diferença, o empate será desfeito a favor da(s) prancha(s) com as melhores pontuações. Estas pontuações deverão ser usadas mesmo que algumas delas sejam pontuações descartadas.

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. Estas 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.

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 velejadores com deficiência visual estão disponíveis no Wo 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, após o seu sinal de largada, 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 *efetuar 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 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 alterada para:

16.2 Além disso, quando barcos com amuras opostas estão a velejar para uma *baliza* que está a barlavento deles, o barco com *amuras a estibordo* não deve arribar para um rumo que esteja a mais de noventa graus do vento verdadeiro, e que esteja abaixo do seu *rumo correto*, se em resultado disso o barco com *amuras a bombordo* tiver de mudar imediatamente de rumo para continuar a *manter-se afastado*.

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 pela ré. 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*, a regra 18.2(a) não se aplica entre eles.

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 afetado 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(a) timoneiro(a) 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 27.2 é alterada para:

27.2 A comissão de regatas só pode deslocar uma *baliza* de largada, até ao sinal de advertência.

C2.15 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*.

C2.16 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.

C2.17 A regra 42 também se aplica entre os sinais de advertência e de preparação.

C2.18 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**	Final do tempo entrada da pré-largada
1	Bandeira P arreada	Um longo	
0	Sinal de advertência arreado	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 o seu desenho não será utilizado.

C4 REQUISITOS ANTES DA LARGADA

C4.1 Aquando do sinal de preparação de um barco, o seu casco deverá estar completamente por fora da linha que faz um ângulo de 90º 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 deve cruzar, pela primeira

vez vindo do lado do percurso para o lado da pré-largada, e libertar-se da linha de 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 uma bandeira azul ou amarela e um sinal sonoro longo significa “O barco identificado é desclassificado ou retira-se 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 juízes-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 forma clara a bandeira Y, imediatamente após um incidente em que tenha estado envolvido;

(b) ao abrigo de qualquer regra não suscetível de protesto 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) regra 31 ou 42; ou

(d) regra 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 controlo em resultado de uma infração a uma *regra*, mas os juízes-árbitros não estão seguros de que se verificam as condições para uma penalização adicional iniciada pelo juiz-árbitro.

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 fração deste;
 - (2) ordenar uma repetição da regata; ou
 - (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 do percurso para uma *baliza de barlavento*, 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, 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 registado como tendo *chegado* até que tenha cumprido a sua penalização e o seu casco esteja 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 juizes-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, juntamente com uma bandeira de penalização ou logo após, o barco penalizado cumprirá uma penalização logo 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, este 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 PENALIZAÇÕES INICIADAS PELOS UMPIRES

C8.1 Alterações às Regras

A regra 60.1 não se aplica a protestos da comissão de regatas ou da

comissão técnica ao abrigo de *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, este não será penalizado pela infração à regra 31. Além disso, um barco que exponha uma bandeira incorreta será avisado oralmente 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*, ou
 - (c) cometeu uma infração ao desportivismo,
- será penalizado ao abrigo da regra C5.2, C5.3 ou C5.4.
- C8.4** Se os juízes-árbitros ou os membros da comissão de protestos decidem que um barco pode ter infringido uma *regra*, que não referida nas regras C6.1(a) e C6.2, deverão informar a comissão de protestos para atuar ao abrigo da regra 60.1 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 sinalizar, ao abrigo da regra C5.4, identificando o barco que não *largou*.
- C8.6** Quando um barco se retira depois de ambos os barcos de um "match" terem *largado*, os juízes-árbitros podem sinalizar de acordo com a regra C5.4, identificando o barco retirado.
- C8.7** 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; APELOS; OUTROS PROCEDIMENTOS

C9.1 Não haverá pedidos de reparação ou apelos de uma decisão tomada ao abrigo das regras C5, C6, C7 ou C8. A regra 63.7(b) 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",
- (a) os concorrentes serão ordenados em função das suas pontuações totais, com a maior primeiro;
 - (b) 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); e
 - (c) 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 serão decididos a favor do(s) concorrente(s) que

- (a) por ordem, tem a pontuação mais elevada nos “matches” entre os concorrentes empatados;
- (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) 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).
- (c) 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 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(a) é alterada para:

- (a) Quando o primeiro de dois barcos alcança a zona,
 - (1) se os barcos estão *sobreladeados*, o barco exterior a partir desse momento deve dar ao barco interior, *espaço na baliza*;
 - (2) se os barcos não estão *sobreladeados*, o barco que não alcançou a *zona* deve a partir desse momento, dar *espaço na baliza* ao outro barco.

Se um barco passa a proa ao vento e nesse momento é um barco *livre pela popa* de um barco dentro da *zona*, deve dar ao barco *livre pela proa* *espaço na baliza*.

Quando um barco é obrigado por esta regra a dar *espaço na baliza*, enquanto esta regra se aplicar deve continuar a dar *espaço na baliza*, mesmo que mais tarde o *sobreladeamento* seja interrompido ou se inicie um novo *sobreladeamento*.

- (c) A regra 18.4 é eliminada.
- (d) Quando estabelecido no anúncio de regata ou nas instruções de regata, a regra 20.4 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) Um barco pode
 - (1) protestar outro barco, mas o seu protesto é inválido se alegar uma infração de uma regra da Parte 2 em que não tenha estado envolvido no incidente, exceto se tiver havido contacto entre os barcos da outra equipa (isto altera a regra 60.4(a)(2).);
 - (2) retirar a sua bandeira vermelha após esta ter sido visivelmente exposta (isto altera a regra 60.2(a)(1).);
 - (3) pedir reparação, mas não por dano ou lesão causado por outro barco da sua equipa (isto altera a regra 61.1(a).).
- (b) A comissão de regatas e a comissão de protestos não protestarão um barco por infringir uma regra da Parte 2 exceto se:
 - (1) baseado em factos de um relatório de um juiz-árbitro após uma bandeira preta e branca ter sido exposta; ou
 - (2) ao abrigo da regra 14 após ter recebido um relatório de qualquer fonte que alegue danos ou lesões.
- (c) *Protestos* e pedidos de reparação não necessitam ser por escrito. A comissão de protestos poderá recolher evidências de qualquer forma que considere apropriada e informar da sua decisão oralmente;
- (d) 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, o barco, ou a sua equipa, podem ser posteriormente penalizados, ao abrigo da regra D2.3 ou D3.3, se, do incidente resultaram danos ou lesões, ou, apesar de cumprir uma penalização, a sua equipa possa ter ganho vantagem.
- (b) Quando um barco claramente indica que irá cumprir com uma penalização ao abrigo da regra 44.1, este 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; Reparações e Avarias

- (a) 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.
- (b) Um barco que protesta ao abrigo de uma regra referida na regra D2.2 ou D2.3, devido a um incidente enquanto está *em regata*, gritará “Protesto” e exporá uma bandeira vermelha e não tem direito a uma audiência. Isto altera as regras 60.2(a)(1) e 63.2(a).
- (c) Um barco solicitando uma reparação devido a um incidente na área de regata, ou solicitando uma alteração da pontuação por avaria ao abrigo da regra D5.2, deve expor visivelmente uma bandeira vermelha na primeira oportunidade razoável após o incidente ou avaria. O barco deve expor a bandeira vermelha até ser reconhecida pela comissão de regatas ou por um juiz-árbitro.

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:

- (a) Aos barcos será dado tempo para responder.
- (b) Um juiz-árbitro pode penalizar qualquer barco que tenha infringido uma regra, não seja exonerado, e não tenha cumprido uma penalização aplicável.
- (c) Um juiz-árbitro assinalará a penalização conforme a regra D2.4.

D2.3 Penalizações iniciadas por um Juiz-Árbitro

Quando um barco

- (a) infringe a regra 31 ou a 42 e não cumpre uma penalização adequada;
- (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 nenhum barco cumpre uma penalização;
- (c) infringe uma *regra* e a sua equipa ganhe vantagem, apesar de este 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) ou D2.5; ou
- (f) comete uma infração ao desportivismo.

um juiz-árbitro pode penalizar um barco, ou relatar o incidente à comissão de protestos, ou ambos os procedimentos. Não é necessário haver um protesto.

D2.4 Sinalizar uma Decisão do 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) Bandeira preta e branca, para relatar o incidente à comissão de protestos.

D2.5 Cumprir uma penalização assinalada por um Juiz-Árbitro

Um barco penalizado por um juiz-árbitro deverá cumprir com uma Penalização de Duas-Voltas. No entanto, quando um barco é penalizado 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 Penalizações de Uma-Volta.

D2.6 Limitações em Outros Procedimentos

- (a) Um barco pode não protestar ao abrigo da regra D1.3(b) ou D2.5.
- (b) A decisão, ação ou não ação por parte de um juiz-árbitro não será
 - (1) motivo para um pedido de reparação ou apelo por parte de um barco, ou
 - (2) motivo para *anular* uma regata depois de esta ter começado.
- (c) Contudo, a comissão de protestos pode convocar uma audiência para considerar atribuir reparação, quando considerar que um barco de juizes-árbitros pode ter interferido seriamente com um barco *em regata*.

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 OCS e não volta para *largar* ou se retira prontamente, serão adicionados 10 pontos à sua pontuação.
 - (c) Quando um barco *chega* e não *efetuou o percurso*, serão adicionados 6 pontos à sua pontuação, exceto se a regra D3.1 se aplicar.
 - (d) Quando um barco não cumpre uma penalização imposta por um juiz-árbitro na linha de chegada ou perto dela, será pontuado como retirado.
 - (e) Quando um barco é pontuado como retirado depois de *chegar*, cada barco que chegue depois dele subirá um lugar.

- ### **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 Quando a comissão de protestos decide que um barco é uma *parte* de uma audiência e infringiu uma regra e não é exonerado:

(a) Se o barco infringiu

(1) a regra 1 ou 2,

(2) a regra 14 e resultaram danos ou lesões, ou

(3) uma *regra* quando não *em regata*.

poderão ser deduzidas à sua equipa metade, ou mais, das vitórias em regatas, ou poderá não ser imposta nenhuma penalização. As vitórias deduzidas não serão atribuídas a qualquer outra equipa.

(b) Se o barco infringiu uma *regra* que não esteja mencionada na regra D3.3(a) enquanto *em regata* e não cumpriu ou lhe foi sinalizada uma penalização por essa infração, serão adicionados 6 pontos à sua pontuação.

(c) Se a equipa do barco ganhou vantagem apesar de ter sido cumprida ou imposta uma penalização, a pontuação do barco poderá ser aumentada.

D3.4 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 NUMA PROVA

D4.1 Terminologia

(a) O formato da prova 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 cada equipa de um grupo velejar uma regata contra cada uma das outras equipas desse grupo.

(d) Uma fase de morte-súbita consiste em uma ou mais rondas em que cada equipa veleja um "match". Um "match" é uma ou mais regatas entre duas equipas.

D4.2 Formato da Prova

- (a) O anúncio de regata ou as instruções de regata devem especificar o formato e as fases da prova, e quaisquer regras especiais de pontuação.
- (b) Para concluir um evento, a comissão de regatas poderá alterar ou 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-Robin”

- (a) Numa fase de “round-robin” 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-robin” 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 no anúncio de regata ou nas instruções de regata.

D4.4 Empates numa fase de “Round-Robin”

Os empates numa fase de “round-robin” 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) Percentagem de vitórias em todas as regatas entre as equipas empatadas, por ordem decrescente;
 - (2) Média dos pontos por regata em todas as regatas entre as equipas empatadas, por ordem crescente;
 - (3) Se duas equipas continuarem empatadas, a vencedora da última regata entre elas;
 - (4) Média dos pontos por regata em todas as regatas contra adversários comuns, por ordem crescente;
 - (5) Se possível a realização de 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) Quando um empate é parcialmente resolvido por um dos métodos acima referidos, o restante empate deve ser desfeito recomeçando novamente pela regra D4.4(a) ou (b), consoante o caso.

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 pequena-final são "rounds" separados;
- (b) O vencedor de um "match" deverá ser a primeira equipa a pontuar o número de vitórias estabelecidas no anúncio de regatas ou 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 da prova, 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, este 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 pontuação 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 determinada contra 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 que esteja sujeito às *regras*, controlado por sinais de rádio e não tenha tripulação. Contudo, nas regras da Parte 1 e Parte 5, regra E6 e as 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 o número de vela do barco que grita seguido de “Espaço para Virar”.
- (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 expetável, 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-Controlo

Um concorrente que perca o rádio-controlo 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 Interferências de Rádio

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**

Exceto 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 agarrar e em seguida soltar ou relançar o barco.

E3.2 Área de Lançamento

Exceto se as instruções de regata especificarem uma área 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 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.

(b) 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, exceto:

- (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 JUÍZES-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 *efetuar o percurso*.

E5.2 Regras para Observadores e Juízes-Árbitros

Observadores e juízes-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 Validade do Protesto**

A regra 60.4(a)(2) é alterada para:

- (a) Um *protesto* é inválido
 - (2) Se é apresentado por um barco que alega uma infração a uma regra da Parte 2, 3 ou 4, mas não estava programado para participar na regata em que o incidente ocorreu, ou

Adicione uma nova regra 60.4(a)(4):

- (a) Um *protesto* é inválido
 - (6) Se é apresentado por um barco ou concorrente e alega uma infração da regra E2 ou E3.7.

E6.2 Protesto sobre uma Regra Infringida por um Concorrente

Quando uma *comissão* 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 60.2(a)(1) é alterada para:

- (1) Se o protestante for um barco, gritará “(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 Decisões sobre Pedidos de Reparações

As regras 64.1(b)(2) e 61.4(b)(3) são alteradas para:

- (2) lesões, danos físicos ou ficar com *incapacidade* devido a uma ação de um barco que infringiu uma regra da Parte 2 e cumpriu uma penalização apropriada ou foi penalizado,
- (3) lesões, danos físicos ou ficar com *incapacidade* devido a uma ação de uma embarcação que não estava *em regata* e que lhe era requerido *manter-se afastado* ou decidiu-se que era uma infração ao abrigo do *RIEAM* ou pelas regras governamentais de direito a rumo.

Adicionar nova regra 61.4(b)(6):

- (6) interferências externas de rádio reconhecidas pela comissão de regatas.

Adicionar à regra 61.4(c):

Se é atribuída reparação devido a avaria, a sua reparação deve incluir um tempo razoável, mas não mais de 30 minutos, para efetuar reparações antes da próxima regata eliminatória (heat).

E6.7 Direitos das Partes

Na regra 63.1(a)(4) 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 Procedimento da Audiência

Acrescentar a nova regra 63.4(f):

- (f) 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, ele também deverá ter sido escalado/inscrito na regata eliminatória (heat) em questão.

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 são 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, e a regra G2 são alteradas para:

G1 WORLD SAILING E BARCOS DA CLASSE IRSA

A regra G1 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) Exceto se as regras da classe estabelecerem de outra forma, um barco da World Sailing ou da IRSA devem

cumprir com a regra G1 e devem expor:

- (1) na sua vela grande, a insígnia da sua classe e as letras da nacionalidade (se requerido).
 - (2) em todas as velas, o seu número de vela.
- (b) As velas devem cumprir com a regra E8 em campeonatos mundiais e continentais. Nas restantes provas, devem cumprir com estas regras ou com as regras aplicáveis no momento da certificação inicial.

G1.2 Letras de Nacionalidade

Em campeonatos do mundo e continentais da IRSA e provas designadas como provas internacionais no respetivo anúncio de regata, o barco deve expor letras de nacionalidade, conforme a tabela no Apêndice G, regra G1 que indicam:

- (a) quando inscrito sobre a regra 75(a), a sua autoridade nacional, ou
- (b) o país de residência do concorrente, ou
- (c) a autoridade nacional do concorrente ou do proprietário.

Nota: Uma versão atualizada da tabela das letras da nacionalidade está disponível no website da World Sailing

G1.3 Números de vela

- (a) O número de vela deve ser os últimos 2 dígitos de:
 - (1) número do registo do casco, ou
 - (2) o número pessoal do concorrente ou o número pessoal do proprietário, atribuído pela autoridade competente.
- (b) Um número de casco ou número pessoal de um só dígito deve ser precedido de um zero.
- (c) 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. A cor deve contrastar com a cor da vela. Estão comercialmente disponíveis e são aceites, tipos de letras que dão a mesma ou melhor legibilidade que a Helvetica. Fontes digitais não são aceites.
- (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 espaço para um prefixo '1' em frente do número de vela; e
 - (5) com nunca menos de 40mm de espaçamento vertical entre os números e letras nos lados opostos da vela;

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

- (b) As insígnias de classe simétricas ou invertidas devem ser colocadas na vela grande, acima de uma linha perpendicular à testa da vela que passa pelos $\frac{3}{4}$ da valuma, e podem ser colocadas costas com costas. Caso contrário, o espaçamento vertical não deve ser inferior a 20 mm.
- (c) 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.

G1.6 Exceções

Quando o tamanho da vela impedir o cumprimento da regra G1.4 ou G1.5, estas são alteradas como se segue e com a seguinte ordem de precedência:

- (a) os números de vela podem prolongar-se abaixo da linha especificada;
- (b) o espaçamento vertical pode ser reduzido para não menos de 20 mm:
 - (1) primeiro entre os números de vela e as letras de nacionalidade, e
 - (2) então entre letras da nacionalidade;
- (c) a altura das letras da nacionalidade pode ser reduzida para não menos de 40 mm ou deve ser omitida;
- (d) o espaçamento vertical dos números das velas pode ser reduzido para não menos de 20 mm;
- (e) a altura dos números de vela pode ser reduzida para menos de 90 mm, mas nunca inferior a 80 mm, ou deve ser omitido, exceto na vela maior.

G2 OUTROS BARCOS

Outros barcos devem cumprir com a regra E8, exceto se as regras relativas à atribuição, porte e dimensão das insígnias, letras e números forem alteradas pela sua autoridade nacional ou associação de classe. Tais regras alteradas deverão, sempre

que possível, estar em conformidade com os requisitos acima referidos.

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** significa “kiteboard” ou “barco” conforme apropriado.*

Nota: No website da World Sailing podem ser encontradas ligações para as regras de kiteboard para outros formatos ou competições.

ALTERAÇÕES ÀS DEFINIÇÕES

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

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 estes 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.

Obstáculo Contínuo Um *obstáculo* é um *obstáculo contínuo* quando um Kiteboard passa ao seu lado durante pelo menos 30 metros. No entanto, não constituem um *obstáculos contínuos*: uma embarcação com seguimento, um kiteboard *em regata*, ou uma embarcação da comissão de regatas que seja também uma *baliza*.

Chegar Um Kiteboard *chega* quando, após o seu sinal de largada, e o concorrente está em contacto com o casco, qualquer parte do seu casco, ou o concorrente, cruza a linha de chegada do lado do

percurso. No entanto, não *chegou* se, depois de cruzar a linha de chegada a prancha

- (a) cumpre uma penalização ao abrigo da regra 44.2,
- (b) corrige um erro em *efetuar o percurso* cometido na linha, ou
- (c) continuar a *efetuar o percurso*.

Após *chegar*, não é necessário cruzar completamente a linha de chegada. As instruções de regata podem alterar a direção em que os kiteboards devem cruzar a linha de chegada para *chegar*.

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, e
- (b) 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 a velejar 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 não mais longe da *baliza* do que o necessário para navegar no seu *rumo correto* para rondar ou passar a *baliza* pelo lado requerido, e *espaço* para passar uma *baliza* de chegada depois de *chegar*.

Obstáculo Um *obstáculo* é

- (a) um objeto pelo qual um kiteboard não possa passar sem uma substancial alteração do seu rumo ou da posição do seu kite, se estiver a velejar diretamente na sua direção e se se encontrar a uma distância de 10 metros dele;
- (b) um objeto assim designado numa *regra*;
- (c) um objeto que só pode ser passado em segurança por um lado; ou

- (d) uma área ou linha assim designada numa *regra* que os kiteboards estão proibidos de entrar ou cruzar.

Contudo, um kiteboard *em regata* não é um obstáculo para outros kiteboards exceto se estiverem obrigados a *manterem-se afastados* dele ou, se a regra 22 se aplicar, evitá-los.

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.

Amurado, a Estibordo ou a Bombordo Um kiteboard está *amurado* a *estibordo* ou a *bombordo*, consoante a mão do concorrente mais à frente se o concorrente estiver numa posição normal de navegação (com os calcanhares para *barlavento*, com as duas mãos na barra de controlo 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, ou
- (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 Um kiteboard está a *recuperar* do tempo em que perdeu governo até que o recupere, a não ser que esteja *virado*.

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 kiteboards com *amuras* opostas quando o primeiro kiteboard alcança a *zona*; ou
- (b) entre um kiteboard que se aproxima de uma *baliza* e um que a está a deixar para trás.

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 de dois kiteboards 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*, deverá dar *espaço na baliza*.

Quando um kiteboard é obrigado a dar espaço na baliza por esta regra, ele deve continuar a fazê-lo enquanto esta regra se aplicar, mesmo que mais tarde o sobreladeamento seja quebrado ou um novo sobreladeamento se inicie.

- (b) A regra 18.2(a) deixa de se aplicar se qualquer um dos Kiteboard referidos nesta regra mudar de *amuras*.
- (c) Se o Kiteboard com direito a espaço na baliza sair da zona, o direito a espaço na baliza termina e a regra 18.2(a) volta a aplicar-se se necessário com base na relação dos kiteboards na altura em que a regra 18.2(a) é reaplicada.

42.1 Mudar de Amuras na Zona

Quando um kiteboard com um *sobreladeamento* interior e direito a rumo tiver de mudar de *amura* numa *baliza* para navegar o seu *rumo correto*, até mudar de *amura*, não deverá navegar mais afastado da *baliza* do que o necessário para seguir esse rumo, se, ao fazê-lo, afetar o rumo de outro kiteboard. A regra 18.3 não se aplica numa *baliza* de uma porta ou numa *baliza* de chegada.

19 ESPAÇO PARA PASSAR UM OBSTÁCULO

A regra 19.2 é alterada para:

- (a) Um kiteboard com direito a rumo pode escolher passar um *obstáculo* pelo seu lado de bombordo ou estibordo. Se o kiteboard com direito a rumo alterar o rumo ou a posição do seu kite quando escolhe por que lado vai passar o *obstáculo*, deve dar ao outro kiteboard *espaço* para se *manter afastado*.

20 ESPAÇO PARA VIRAR POR DAVANTE NUM OBSTÁCULO

A regra 20.1(a) é alterada para:

- (a) o kiteboard 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

A regra 20.4 é alterada para:

20.4 Requisitos adicionais para os Gritos

Os seguintes gestos de braço são necessários para além dos gritos

- (a) para “espaço para virar por davante” um movimento circular e claro com uma mão por cima da cabeça; e

- (b) para “vira tu” apontar repetida e claramente para o outro kiteboard e acenar para barlavento.

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 encahado, ou esteja a tentar ajudar uma pessoa ou embarcação em perigo.

- 22.2** Um kiteboard que esteja em recuperação *manter-se-á afastado* de um kiteboard que não esteja a recuperar.

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”.

36 REGATAS REINICIADAS OU REGATAS REPETIDAS

A regra 36(b) é alterada para:

- (b) 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 Exceções

- (a) Um kiteboard poderá ser impulsionado por ações 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 EXONERAÇÃO

A regra 43.1(c) é alterada para:

- (c) Um kiteboard com direito a rumo ou a velejar dentro do *espaço* ou *espaço na baliza* ao 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 infração.

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 ou a regra 31. 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 o kiteboard causou lesões, danos graves ou um emaranhamento ou, apesar de ter sofrido uma penalização, ganhou uma vantagem significativa ou causou uma desvantagem significativa ao outro kiteboard na regata ou série devido à sua infração, a sua penalização será a 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 de 360° com parte do seu casco na água, sem ter de efetuar uma viragem por davante ou em roda. 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, 48.2, 49, 50.2, 51, 52, 54, 55 e 56.1 são eliminadas.

F5 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA PARTE 5**60 PROTESTOS****60.2 Intenção de Protestar**

As regras 60.2(a), 60.2(b) e 60.2(c) são alteradas para:

- (a) Se o *protesto* é baseado num incidente observado pelo protestante na área de regata:
 - (1) Se o protestante é um kiteboard, deve gritar “Protesto”.
 - (2) Se o protestante é uma *comissão*, deve informar o kiteboard após a regata dentro do tempo limite para protestar da sua intenção de apresentar um protesto contra ele.
- (b) Contudo, se
 - (1) o protestado estiver para além de uma distância

que permita que o grito seja audível no momento do incidente,

- (2) se o incidente for um erro em *efetuar o percurso*,
- (3) o incidente não foi observado pelo protestante na área de regata, ou
- (4) a comissão de protestos decide protestar um kiteboard ao abrigo da regra 60.4(c),

então o único requisito para o protestante é o de informar o protestado da sua intenção de o protestar, na primeira oportunidade razoável.

- (c) Se no momento do incidente for óbvio para um kiteboard que protesta que um membro de qualquer uma das tripulações está em perigo, ou que ocorreram lesões, danos graves ou um emaranhamento, as regras 60.2(a) e 60.2(b) não se aplicam a este, mas deve tentar informar o outro kiteboard dentro do tempo limite de protesto da sua intenção de protestar.

60.5 Decisões de Protestos

As regras 60.5(d)(1) e 60.5(d)(2) são alteradas para:

- (d) Se a comissão de protestos decidir que um de kiteboard tem desvios que excedem as tolerâncias de fabrico aceitáveis:
 - (1) O kiteboard não será penalizado se quaisquer desvios para além das tolerâncias especificadas forem causados por danos ou desgaste normal e não melhorarem o desempenho da prancha.
 - (2) No entanto, o kiteboard não deve voltar a competir até que tais desvios tenham sido corrigidos, a menos que a comissão de protestos decida que não há, ou não houve, oportunidade razoável para o fazer.

Adicionar a nova regra 60.5(e)

- (e) se a comissão de protestos decidir que um kiteboard infringiu uma regra e não foi exonerado e, como resultado, causou um emaranhamento pela segunda ou subsequente vez durante a prova, a sua penalização será uma desqualificação que não é descartável.

63 CONDUÇÃO DE AUDIÊNCIAS**63.5 Decisões**

A regra 63.5(d) é alterada para:

- (d) Quando uma comissão de protestos tiver dúvidas sobre qualquer assunto sobre as medições de um kiteboard, a interpretação a uma regra de classe, ou um assunto que envolva danos num kiteboard, deverá colocar as suas questões, com os factos relevantes, a uma autoridade com responsabilidade de interpretar a regra. A decisão da comissão ficará condicionada à resposta daquela autoridade.

Adicionar a nova regra 63.8:

63.8 Procedimento para Audiência de uma Série de Eliminação

Para uma regata de uma série de eliminação que qualificará um kiteboard para competir numa fase posterior de uma prova:

- (a) As regras 60.3(a) e (b), 61.2(a), 63.6(b) são eliminadas
(b) A regra 63.4 é alterada para:

Os *protestos* e pedidos de reparação não necessitam de ser apresentados por escrito; estes serão feitos oralmente a um membro da comissão de protestos logo que razoavelmente possível após a regata. A comissão de protestos pode recolher testemunhos de qualquer forma que considere apropriada e pode comunicar a sua decisão oralmente.

70 APELOS E PEDIDOS À AUTORIDADE NACIONAL

Acrescenta a nova regra 70.6:

- 70.6** Não são permitidas apelos 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 requerido que deverá ser pontuado para constituir uma série, deverá estar descrito no anúncio de regata ou nas instruções de regata. Se a prova inclui mais do que uma disciplina ou formato, o anúncio de regata ou as instruções de regata deverão descrever como serão calculadas as pontuações finais; ver regra 90.3(a).

A5 PONTUAÇÕES DETERMINADAS PELA COMISSÃO DE REGATAS

A regra A5.2 é alterada para:

A5.2 Um kiteboard que, não *efectue o percurso*, 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.

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 de regata; e
- (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 barcos do proprietário nessa 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 atualizada da tabela abaixo está disponível no website da World Sailing.

LETRAS DA NACIONALIDADE NA VELA

<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

Apêndice G IDENTIFICAÇÃO NAS VELAS

Chipre	CYP	Líbano	LIB
Colômbia	COL	Líbia	LBA
Croácia	CRO	Kuwait	KUW
Cuba	CUB	Letônia	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
Madagáscar	MAD	São Marino	SMR
Malásia	MAS	Senegal	SEN
Malta	MLT	Sérvia	SRB
Marrocos	MAR	Seychelles	SEY
Maurícias	MRI	Singapura	SIN
México	MEX	Sri Lanka	SRI
Moçambique	MOZ	Samoa	SAM
Moldávia	MDA	Samoa Americana	ASA
Mónaco	MON	São Cristóvão e Neves	SKN
Monserrate	MNT	São Marino	SMR
Montenegro	MNE	Senegal	SEN
Myanmar	MYA	Sérvia	SRB
Namíbia	NAM	Seychelles	SEY
Nigéria	NGR	Singapura	SIN
Noruega	NOR	Sri Lanka	SRI
Nova Zelândia	NZL	St Lucia	LCA
Oman	OMA	Sudão	SUD
Palestina	PLE	Suécia	SWE
Panamá	PAN	Suíça	SUI
Papua Nova Guiné	PNG	Tahiti	TAH
Paquistão	PAK	Tailândia	THA
Paraguai	PAR	Tanzânia	TAN
Peru	PER	Trinidad & Tobago	TTO
Polónia	POL	Tunísia	TUN
Porto Rico	PUR	Turcos e Caicos	TKS
Portugal	POR	Turquia	TUR

Apêndice G		IDENTIFICAÇÃO NAS VELAS	
Quênia	KEN	Ucrânia	UKR
Quirguistão	KGZ	Uganda	UGA
República Checa	CZE	Estados Unidos da América	USA
República da Coreia	KOR	Uruguai	URU
República Dominicana	DOM	Ilhas Virgens Americanas	ISV
República Eslovaca	SVK	Vanuatu	VAN
Roménia	ROU	Venezuela	VEN
Rússia	RUS	Vietname	VIE
Samoa	SAM	Zimbabwe	ZIM
Samoa Americana	ASA		

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 3,5m	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 ambos os lados 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 da 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 doce, 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 o 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 “prova” inclui uma regata 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 regulamente a prova.

J1 CONTEÚDO DO ANÚNCIO DE REGATA

J1.1 O anúncio de regata incluirá o seguinte:

- (1) o nome, local e datas da prova e o nome da autoridade organizadora;
- (2) que a prova será disputada 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 eletrónica, 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 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 seguintes.

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), ou
 - (b) para classificação funcional em provas 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) que a regra 90.3(e) será aplicada, e qualquer alteração no tempo limite de “24 horas” dessa regra;
 - (7) quando são esperadas inscrições de outros países, qualquer prescrição nacional que possa requerer uma preparação antecipada (ver regra 88);
 - (8) 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);
 - (9) comunicação alternativa requerida no lugar dos gritos ao abrigo da regra 20 (ver regra 20.4(b));
 - (10) qualquer alteração no peso limite para a roupa e equipamento do concorrente permitido pela regra 50.1(b);
 - (11) quaisquer requerimentos necessários para cumprir com a legislação de proteção de dados que se aplique no local da prova;

- (12) 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.";
- (13) 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 em 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 86.1, 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 a sua descrição integralmente. O número de regatas programadas e o número mínimo de regatas pontuadas para constituírem uma série (ver regra A1). 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 apelo, ao abrigo da regra 70.3;
- (9) se se aplica a regra G3 a barcos alugados ou emprestados;

(10) prêmios.

J2 CONTEÚDO DAS INSTRUÇÕES DE REGATA

J2.1 Exceto 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(s) percurso(s) a serem efetuados, ou a lista de *balizas* designadas para definir o percurso e, se relevante, a forma como os percursos serão sinalizados e qualquer alteração à direção em que os barcos têm de cruzar a linha de chegada para *chegar*;
- (4) descrição das *balizas*, incluindo as de largada e de 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 a *efetuar o percurso* (ver regra 35);
- (7) localização do quadro de avisos oficial ou o endereço do quadro de avisos online; a localização do secretariado da prova.

J2.2 Exceto 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, check-in na área de largada, check-out e check-in 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 por *pessoas 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 por uma regra 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 limite ou tempos alvo que se apliquem 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 requerida 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 70.4, qual a autoridade nacional a que devem ser endereçadas os apelos 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.

APÊNDICE M

RECOMENDAÇÕES PARA COMISSÕES DE PROTESTO

Este apêndice é apenas de consulta; em algumas situações poderá ser aconselhável alterar estes procedimentos. Dirija-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.

Numa audiência, 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)

- (a) Receber o pedido de audiência.
- (b) Anotar a hora em que o pedido de audiência foi entregue e o tempo limite para protestar.
- (c) Informar cada uma das *partes*, incluindo qualquer *comissão* envolvida, onde e quando terá lugar a audiência (regra 63.1(a)(1)).

M2 ANTES DA AUDIÊNCIA

M2.1 Deverá ser assegurado que

- (a) cada uma das *partes* 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 (regras 63.1(a)(2) e 63.1(a)(3)).
- (b) apenas uma pessoa de cada *parte* estará presente, a não ser um intérprete, se necessário (regra 63.1(a)(4)).

- (c) todas os barcos e pessoas envolvidas estão representadas. Contudo, se o não estiverem, a comissão de protestos poderá proceder ao abrigo da regra 63.1(b).
- (d) os representantes dos barcos estavam a bordo quando requerido (regra 63.1(a)(4)).
- (e) quando as *partes* estiveram em provas diferentes, ambas as autoridades organizadoras terão de aceitar a composição da comissão de protestos (regra 63.2(e)).
- (f) num *protesto* relativo a regras de classe, obter as regras da classe em vigor e identificar a autoridade responsável pela sua interpretação (regra 63.5(d)).

M2.2 Verificar se algum membro da comissão de protestos viu o incidente. Em caso afirmativo, requerer a cada um que o descreva, assim que possível, durante a audiência (regra 63.4(d)).

M2.3 Avaliar *conflitos de interesse*.

- (a) Assegurar que todos os membros da comissão de protestos declaram qualquer possível *conflito de interesse*. Em provas de maior importância normalmente haverá uma declaração formal escrita antes da prova começar e esta declaração deverá ser guardada nos documentos da comissão de protestos.
- (b) 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* para prosseguir e deverá registá-lo.
- (c) 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 da prova, o nível do conflito e a perceção de justiça. É aceitável equilibrar os conflitos entre membros da comissão de protestos. Poderá ser encontrada no website da World Sailing a orientação. Deve registar-se a decisão e os fundamentos para essa decisão.
- (d) 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.

- (e) Quando um pedido de reparação for feito ao abrigo da regra 64.1(b)(1) e for baseado numa ação imprópria ou omissão de um outro órgão que não a comissão de protestos, um membro desse órgão não deverá ser membro da comissão de protestos.

M3 A AUDIÊNCIA

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

- (a) Contem os elementos adequados (regra 60.3(a), 61.2(a) ou 63.7(b))?
- (b) Foi entregue dentro do prazo? Se não o foi, haverá uma boa razão para estender o tempo limite (regra 60.3(b) 61.2(b) ou 63.7(b))?
- (c) Quando requerido, estava o protestante envolvido ou foi testemunha do incidente (regra 60.4(a)(2))?
- (d) Quando necessário, foi dado o grito de “Protesto” e, se requerido, mostrada corretamente a bandeira vermelha (regra 60.2(a)(1))?
- (e) Quando a bandeira ou grito não eram necessários, o protestado foi informado (regra 60.2(b))?
- (f) Decidir se o *protesto* ou pedido de reparação é válido (regra 63.4(a)).
- (g) 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 63.4).

- (a) 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.
- (b) Assegurar-se de que conhece os factos de cada *parte* antes de chamar qualquer testemunha. As suas versões poderão ser diferentes.

- (c) 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."
- (d) 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.)
- (e) Convidar o protestado a questionar em primeiro lugar a testemunha do protestante (e vice-versa). Isto impede o protestante de influenciar a testemunha desde o início.
- (f) Permitir que os membros da comissão de protestos que viram o incidente deem o seu testemunho (regra 63.4(d)). 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 63.4(e)).
- (g) Tentar evitar perguntas dirigidas, e caso isto seja impossível, não considerar esses testemunhos.
- (h) 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 de protestos deverá dar um peso apropriado a esse testemunho, o que poderá ser pouco ou nenhum peso (regras 63.4(b) and 63.5(a)).
- (i) Solicitar a um membro da comissão que anote os testemunhos, particularmente tempos, distâncias, velocidades, etc.
- (j) 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 63.5(a)).

- (a) Escrever os factos; resolver as dúvidas de uma maneira ou de outra.
- (b) Chamar novamente as *partes* para mais perguntas, se

necessário.

- (c) Quando apropriado, desenhar um diagrama do incidente usando os factos apurados.

M3.4 Decidir o caso (regra 63.5).

- (a) Basear a decisão nos factos apurados (se não for possível, procurar novos factos).
- (b) 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 63.6)

- (a) 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.
- (b) 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 63.7)

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”

- (a) se não era razoavelmente possível à *parte* que solicita a reabertura ter tido conhecimento da prova ou facto antes da primeira audiência,
- (b) 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, ou
- (c) se a comissão de protestos tomar conhecimento por qualquer fonte que a prova não estava disponível às *partes* a tempo da

primeira audiência.

M5 PENALIZAÇÕES DISCRICIONÁRIAS (regra 64)

A Regra 64 permite que um barco que infringiu uma regra sujeita a uma penalização discricionária cumpra o Desportivismo e as Regras, comunicando dentro do tempo limite de protesto que infringiu a regra. Se o relatório não incluir factos suficientes para a comissão de protestos decidir qual a penalização a aplicar, a comissão pode interrogar um representante do barco e quaisquer testemunhas para recolher testemunhos que decida serem apropriadas. Não é necessário efetuar uma audiência para recolher estes testemunhos. Note-se que as diretrizes para penalizações discricionárias podem ser encontradas no website da World Sailing.

M6 CONDUTA IMPRÓPRIA (regra 69)

M6.1 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 da regra 63, mas a comissão de protestos deverá ter pelo menos três membros (regra 69.2(a)). Usar do maior cuidado afim de proteger os direitos dos concorrentes.

M6.2 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.

M6.3 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.

M6.4 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 da regra 69.

M6.5 Apesar de uma ação ao abrigo da regra 69 ser tomada contra um concorrente, proprietário de um barco, ou *pessoa de apoio* e não contra um barco, um barco poderá também ser penalizado (regra

69.2(h)(2) e 62.4).

M6.6 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.

M6.7 A não ser que o direito a apelo 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.

M6.8 Mais orientação sobre conduta imprópria poderá ser encontrada no website da World Sailing.

M7 APELOS (regra 70 e Apêndice R)

Quando as decisões são apeláveis:

- (a) guardar a documentação relevante da audiência afim de que a informação possa ser facilmente utilizada num apelo. 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?
- (b) comentários da comissão de protestos em qualquer apelo devem permitir à comissão de apelos ter uma ideia clara sobre o incidente; a comissão de apelos desconhece por completo a situação.

M8 EVIDÊNCIA 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) A *parte* que apresenta a evidência fotográfica é responsável por obter os meios para a sua apresentação.
- (b) Ver o vídeo várias vezes afim de extrair toda a informação do mesmo.
- (c) 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.

(d) Perguntar o seguinte:

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

APÊNDICE N

JÚRIS INTERNACIONAIS

Ver regra 70.3(a) 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 se desejado, e outros membros num total de, pelo menos, cinco. A maioria deverão ser Juízes Internacionais.
- 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 poderá nomear 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 que toca a factos provados, desde que o solicite dentro de 30 minutos ou do tempo limite especificado nas instruções de regata, após ser informado da decisão.

- 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 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 ou instruções de regata, e esta carta deverá ser colocada no quadro de avisos oficial.
- 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 de avisos oficial.
- 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; e
- (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 63.3) 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 63.3, deverá ser tido em conta que as decisões de júri internacional não são apeláveis e isto poderá afetar a perceção de justiça e diminuir o nível 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 de Ética da World Sailing contém os procedimentos que se aplicam a provas internacionais específicas 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 reunido 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 Se um observador nomeado pela regra P1.1 decide que um barco infringiu a regra 42, poderá penalizá-lo, logo que razoavelmente possível, emitindo um sinal sonoro, apontando-lhe uma bandeira amarela e gritando para o identificar claramente, 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 numa prova, 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 da prova, 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 a prova.

P4 LIMITAÇÕES A RERARAÇÃO

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

- (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* afim 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 afim de sinalizar que, depois de passar a *baliza*, a regra 42 se alterou consoante as regras de classe.

APÊNDICE R

PROCEDIMENTOS PARA APELOS 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.

Os prazos serão prolongados pela autoridade nacional sempre que existirem razões válidas para o fazer.

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 um Apelo ou um pedido de confirmação, ou uma correção carecem duma decisão num espaço de tempo mais curto.

R1 APELOS E PEDIDOS

Apelos, 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 um apelo,

- (a) o apelante enviará uma apelação e uma cópia da decisão escrita da comissão de protestos à autoridade nacional, não mais tarde que sete dias após receber a decisão da comissão de protestos por escrito ou da sua decisão de não reabrir uma audiência. O apelo deverá expor a razão pela qual o apelante considera que a decisão ou procedimentos da comissão de protestos foram incorretos;
- (b) quando, uma audiência 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 sete dias, enviar um apelo com a cópia do *protesto* ou pedido de reparação e qualquer outra correspondência relevante;
- (c) quando uma comissão de protestos não cumprir com a regra

63.6(b), o apelante deverá, num tempo razoável após a audiência, enviar um apelo 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 o apelo, ou assim que possível, todos documentos que se encontrem à sua disposição, tais como:

- (a) o *protesto(s)* ou pedido de reparação por escrito;
- (b) um diagrama, feito ou aprovado pela comissão de protestos, apresentando 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, e 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 sete 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 um apelo ou pedido de confirmação ou correção, a autoridade nacional enviará às partes e à comissão de protestos cópias do apelo 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 envia-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 fazer comentários, por escrito, ao apelo ou pedido, ou a qualquer documento listado na regra R2.2, enviando-os no prazo de sete dias, a contar da data em que a autoridade nacional os disponibilizou.

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.

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 UM APELO

Um apelante pode retirar um apelo antes que sobre este haja uma resolução e aceitando a decisão da comissão de protestos.

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 de avisos oficial localizado no ____."

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 A prova será disputada 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 de avisos oficial.
- 2.2 As instruções de regata suplementares (designadas "Suplemento") serão afixadas no quadro de avisos oficial.

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

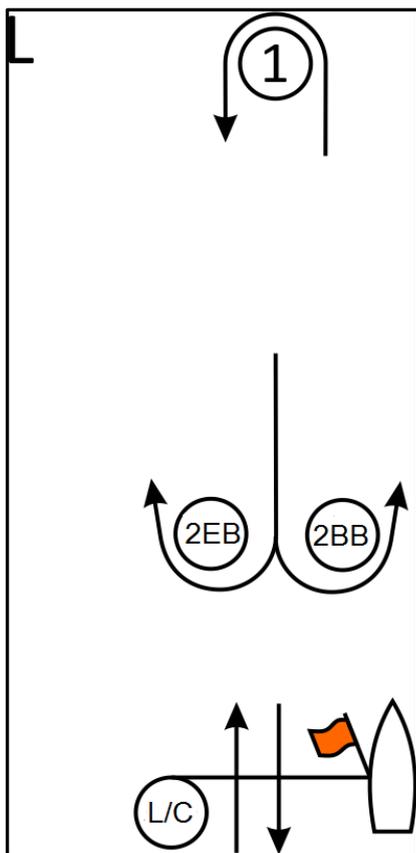
- 7.1** Antes do o sinal de advertência, a comissão de regata definirá um percurso e poderá expor o rumo aproximado da primeira perna.
- 7.2** Os diagramas de percurso estão nas páginas da IdR 13. Estes mostram os percursos, a ordem pela qual cada baliza deverá ser passada e o lado pelo qual cada baliza 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 PRÓXIMA 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 efetuar o percurso.
 - Janela de Tempo para Chegar - Tempo limite para os barcos chegarem depois do primeiro barco efetuar o percurso.
- 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.

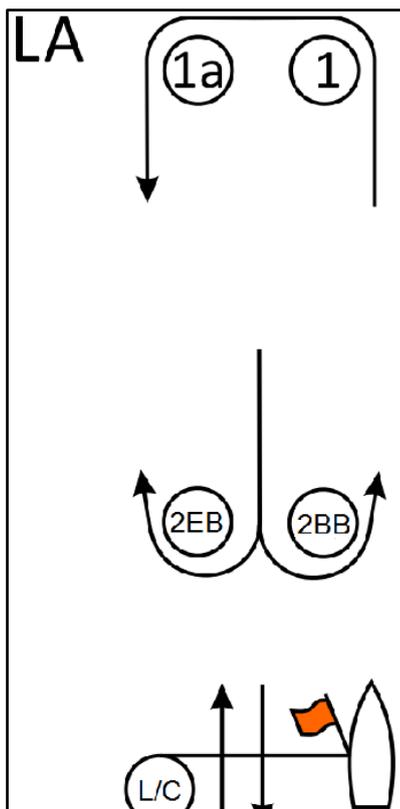
13 PROTESTOS E PEDIDOS DE REPARAÇÃO

- 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** 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.
- 13.4** Os avisos de protestos da comissão de regatas, da comissão técnica ou da comissão de protestos serão afixados para informar os barcos de acordo com a RRV 60.2(d).

DIAGRAMA DOS PERCURSOS

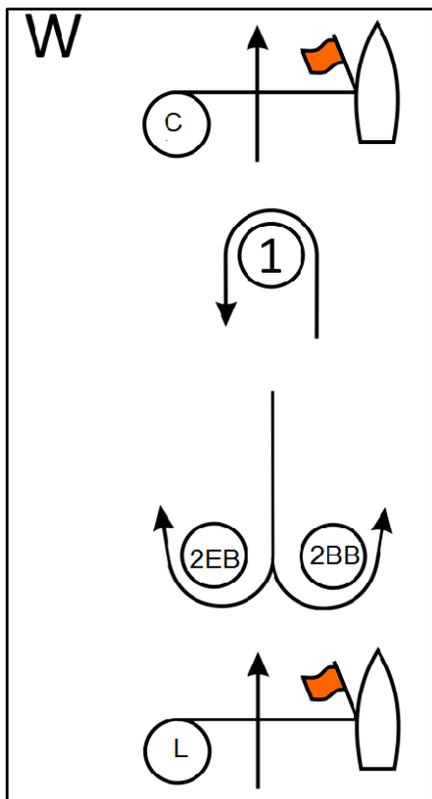


Percurso L – Barlavento/Sotavento, Chegada a Sotavento	
Sinal	Ordem de rondagem das balizas
L2	Largada – 1 – 2EB/2BB – 1 – Chegada
L3	Largada – 1 – 2EB/2BB – 1 – 2EB/2BB – 1 – Chegada
L4	Largada – 1 – 2EB/2BB – 1 – 2EB/2BB – 1 – 2EB/2BB – 1 – Chegada

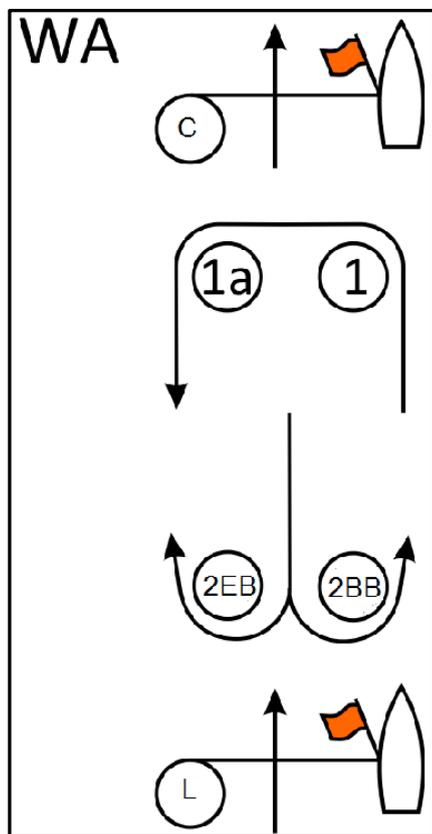


Percurso LA – Barlavento/Sotavento, com baliza de Desmarque. Chegada a Sotavento	
Sinal	Ordem de rondagem das balizas
LA2	Largada – 1 – 1a – 2EB/2BB – 1 – 1a - Chegada
LA3	Largada – 1 – 1a – 2EB/2BB – 1 – 1a – 2EB/2BB – 1 - 1a - Chegada
LA4	Largada – 1 – 1a – 2EB/2BB – 1 – 1a – 2EB/2BB – 1 – 1a - 2EB/2BB – 1 –

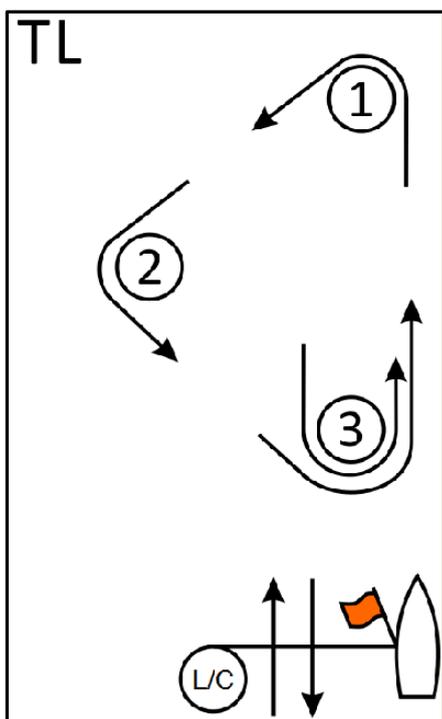
	1a - Chegada
--	--------------



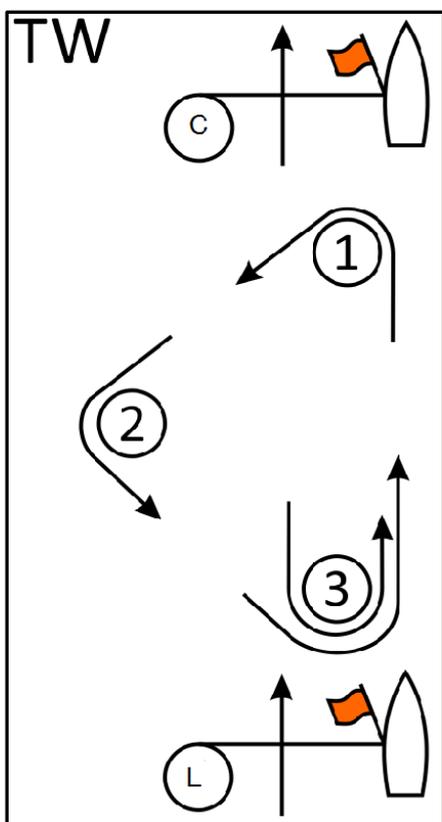
Percurso W – Barlavento/Sotavento, Barlavento. Chegada	
Sinal	Ordem de rondagem das balizas
W2	Largada – 1 - 2EB/BB - Chegada
W3	Largada – 1 - 2EB/BB -1 - 2EB/BB - Chegada
W4	Largada – 1 - 2EB/BB -1 - 2EB/BB - 1 - 2EB/BB -Chegada



Percurso WA – Barlavento/Sotavento, com baliza de desmarque, Chegada a Barlavento	
Sinal	Ordem de rondagem das balizas
WA2	Largada – 1 – 1a - 2EB/BB - Chegada
WA3	Largada – 1 – 1a -2EB/BB -1 – 1a - 2EB/BB - Chegada
WA4	Largada – 1 – 1a -2EB/BB -1 – 1a - 2EB/BB - 1 – 1a -2EB/BB - Chegada



Percurso TL – Triângulo, Chegada a Sotavento	
Sinal	Ordem de rondagem das balizas
TL2	Largada – 1 – 2 - 3 – 1 - Chegada
TL3	Largada – 1 – 2 - 3 – 1 – 3 – 1 - Chegada
TL4	Largada – 1 – 2 - 3 – 1 – 3 – 1 - 3 – 1 - Chegada



Percurso TW – Triângulo, Chegada a Barlavento	
Sinal	Ordem de rondagem das balizas
TW2	Largada – 1 – 2 - 3 – Chegada
TW3	Largada – 1 – 2 - 3 – 1 – 3 – Chegada
TW4	Largada – 1 – 2 - 3 – 1 – 3 – 1 - 3 – Chegada

APÊNDICE T

ARBITRAGEM

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.

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. Para mais informação sobre a arbitragem deve consultar o Manual de Juizes da World Sailing, disponível 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 ocorreu o incidente.

T2 REUNIÃO DE ARBITRAGEM

Será realizada uma reunião de arbitragem antes da audiência de cada incidente que resulte 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*, ou
- (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, e
- (b) um barco poderá pedir para retirar o *protesto*. O árbitro poderá agir pela comissão de protestos de acordo com a regra 63.2(a) 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.