

## REGULAMENTO NACIONAL DE REMO DE MAR

### ÍNDICE

#### Capítulo I - Objeto

- Artigo 1º Objeto
- Artigo 2º Competidores, remadores e timoneiros
- Artigo 3º Tripulação
- Artigo 4º Barco de Remo de Mar
- Artigo 5º Regata

#### Capítulo II – Competidores

- Artigo 6º Obrigatoriedade de licença federativa
- Artigo 7º Aptidão médico desportiva
- Artigo 8º Seguro de acidentes pessoal
- Artigo 9º Comportamento dos competidores
- Artigo 10º Categorias de remadores
- Artigo 11º Provas de homens, mulheres e mistos
- Artigo 12º Limitações
  - 1) Distâncias máximas a percorrer em provas com partida agrupada, por remador e por dia, com exceção de longas distâncias
  - 2) Intervalo entre duas provas
- Artigo 13º Regras particulares referentes aos timoneiros
- Artigo 14º Equipamento dos competidores

#### Capítulo III - Barcos

- Artigo 15º Classes de barcos
- Artigo 16º Características de construção dos barcos
  - 1) Identificação dos Barcos
  - 2) Paus de voga (finca pés) ou sapatos
  - 3) Restrições
  - 4) Remos
  - 5) Aparelhos de telecomunicações
  - 6) Produtos químicos

#### Capítulo IV - Organização de regatas

- Artigo 17º Obrigações do organizador
- Artigo 18º Linhas de partida e chegada
- Artigo 19º Marcação do percurso
- Artigo 20º Ante programa de uma regata
  - 1) As informações sobre a regata
  - 2) As informações sobre o percurso
  - 3) As informações sobre as inscrições e o sorteio
  - 4) As informações gerais
- Artigo 21º Inscrições, desistências, substituições, tripulação completa
  - 1) Inscrições
  - 2) Desistência
  - 3) Substituições
  - 4) Tripulação incompleta

Artigo 22º Diretor de Regata

Artigo 23º Júri

- 1) Colaboração com a comissão organizadora
- 2) Composição do júri
- 3) Missão do júri
- 4) Relatório do júri
- 5) Sanções

Artigo 24º Delegados

Artigo 25º Tripulantes de referência

Artigo 26º Reunião de informações

## Capítulo V - Desenvolvimento das regatas

Artigo 27º Segurança dos competidores

- 1) Incidente, acidente ou indisposição do participante
- 2) Plano de circulação
- 3) Período de treinos no percurso da competição
- 4) Condições de competição desfavoráveis e previsíveis
- 5) Condições de competição subitamente desfavoráveis

Artigo 28º Regras gerais

- 1) Equipamentos dos barcos
- 2) Avarias
- 3) Infrações às regras de circulação
- 4) Acidentes materiais e/ou pessoais entre tripulações
- 5) Indicações aos competidores do exterior dos barcos

Artigo 29º Principais procedimentos

- 1) Bandeiras, materiais e procedimentos de partida
- 2) Observação a uma tripulação
- 3) Paragem de uma tripulação

Artigo 30º Regras de desenvolvimento de uma prova

- 1) A pesagem do timoneiro e o controlo das características do barco
- 2) O embarque
- 3) A caminho da partida
- 4) A partida
- 5) Durante o percurso
- 6) Chegada
- 7) ExeQuo
- 8) O regresso e o desembarque
- 9) Protesto
- 10) Consequências de um protesto ou de uma prova irregular

Artigo 31º Condições de recurso das decisões do Júri

- 1) Condições de recurso
- 2) Execução da decisão

## Anexo - Tabela de sanções

## **Capítulo I - Objeto**

### **Artigo 1º**

#### **Objeto**

1. O presente regulamento aplica-se exclusivamente às regatas de remo de mar, também designado internacionalmente por “Remo Costeiro”, tal como definido abaixo. Este regulamento pode ser aplicado para regatas em planos de água interiores com características semelhantes, como por exemplo albufeiras, rios ou lagos.
2. Regulamenta todas as regatas de remo de mar organizadas em Portugal, sob a responsabilidade da Federação Portuguesa de Remo ou sob sua homologação.
3. As regatas internacionais integradas no calendário da FISA regem-se pelos regulamentos daquela entidade.

### **Artigo 2º**

#### **Competidores, remadores e timoneiros**

1. O termo “*competidores*” refere-se seja a remadores, seja a timoneiros.
2. Os termos “*competidores*”, “*remadores*” e “*timoneiros*” referem-se seja a homens ou mulheres, salvo se houver distinção expressa.

### **Artigo 3º**

#### **Tripulação**

O termo “*tripulação*” designa o conjunto dos remadores e o timoneiro, quando aplicável.

### **Artigo 4º**

#### **Barco de Remo de Mar**

1. Um barco de remo de mar é um barco em que todos os elementos, incluindo os eixos dos elementos móveis devem estar solidamente fixos ao seu corpo, excluindo os bancos móveis.
2. Os barcos podem ser de ponta ou de pares:
  - a) De ponta, quando cada remador manipula um remo;
  - b) De pares, quando cada remador manipula dois remos.

### **Artigo 5º**

#### **Regata**

Pode desenrolar-se nas seguintes modalidades:

- Prova com partida agrupada: é uma prova em que a partida é dada simultaneamente a todas as tripulações.
- Prova contra relógio: é uma prova em que a partida é dada, sequencialmente, a uma tripulação de cada vez.

Qualquer uma destes tipos de provas pode ter a partida e/ou a chegada na água ou em terra definindo a organização no respetivo anteprograma, no caso de partida e/ou chegada em terra, os procedimentos a seguir.

## **Capítulo II – Competidores**

### **Artigo 6º**

#### **Obrigatoriedade de licença federativa**

Todos os competidores devem possuir uma licença da FPR ou de outra federação filiada na FISA e respetivo cartão.

O cartão federativo ou um elemento de identificação válido com fotografia deve ser apresentada a qualquer elemento do júri, sempre que solicitado.

Poderão existir licenças para a prática não enquadrada em clubes filiados na FPR.

### **Artigo 7º**

#### **Aptidão médica desportiva**

Os competidores não filiados na FPR devem apresentar à Comissão Organizadora declaração médica que ateste a aptidão para a prática de remo de competição.

### **Artigo 8º**

#### **Seguro de acidentes pessoal**

Os competidores não filiados na FPR, devem possuir seguro que cubra os riscos de acidentes pessoais em competições desportivas, de acordo com a legislação do país de origem.

### **Artigo 9º**

#### **Comportamento dos competidores**

Todos os competidores devem respeitar as presentes normas com lealdade e respeito a todos os agentes, evitando colocar em perigo quem quer que seja.

### **Artigo 10º**

#### **Categorias de remadores**

Os remadores são divididos em três grandes categorias de idade:

- Jovens
- Juniores
- Seniores

Estas categorias integram subcategorias de idade.

A idade indicada é aquela que o remador atinge ao longo do ano da época em curso.

#### **a) Jovens: remadores até 14 anos**

Com as seguintes subcategorias:

- J10 - remadores com 9 e 10 anos
- J11 - remadores de 11 anos
- J12 - remadores de 12 anos
- J13 - remadores de 13 anos
- J14 - remadores de 14 anos

Os J10 só podem participar em atividades de animação adaptadas à sua idade, não reguladas por estas normas. Não podem participar em categorias de idade superior.

Os J11 podem participar em competições J11 e J12.

Os J12, J13 e J14 podem participar em todas as competições da categoria jovem, respeitando-se a noção de idade máxima.

Os remadores de categoria jovem só podem competir em barcos parelhos e com remos « Mâcon ». Os remadores da categoria jovens não podem participar em competições das categorias juniores e seniores.

#### **b) Categoria Juniores: remadores dos 15 aos 18 anos**

Com as seguintes subcategorias:

- J15 - remadores de 15 anos
- J16 - remadores de 16 anos
- J17 - remadores de 17 anos
- J18 - remadores de 18 anos

Os J15, J16, J17 e J18 podem participar em todas as competições júnior ou sénior, respeitando-se a noção de idade máxima.

#### **c) Categoria Seniores: remadores a partir dos 19 anos**

As competições desta categoria estão abertas a remadores com idades superiores a 14 anos. Nesta categoria, haverá uma classificação específica para veteranos que inclui os remadores com idade a partir de 40 anos.

### **Artigo 11º**

#### **Provas de homens, mulheres ou mistas**

As mulheres podem participar em competições de homens. As tripulações mistas terão que ser paritárias.

### **Artigo 12º**

#### **Limitações**

#### **1) Distância máxima a percorrer em provas com partida agrupada, por remador e por dia, com exceção de longa distância.**

Salvo em caso da existência de mangas de apuramento, a distancia máxima a percorrer em provas com partida agrupada, por remador e por dia, excluindo provas de longa distância, é a seguinte:

- Categoria Jovens: 3 000 metros
- Categoria Juniores: 6 000 metros

#### **2) Intervalo entre duas provas**

Para cada remador, o intervalo mínimo entre duas partidas é de duas horas, excluindo quando haja lugar a mangas de apuramento, em que o intervalo é colocado à apreciação do presidente do júri.

### **Artigo 13º** **Regras particulares aos timoneiros**

O timoneiro não tem limitações de sexo, nem de idade.

O peso mínimo é fixado em:

- 55 kg para as categorias J17, J18 e sénior;
- 50 kg para as restantes categorias (incluindo para as provas de mistos).

Para atingir o peso mínimo, o timoneiro pode utilizar uma sobrecarga de peso. Esta não pode ser constituída por um líquido e deve estar colocada o mais próximo possível do timoneiro.

A sobrecarga e eventuais equipamentos ou materiais usados pelo timoneiro não devem, em caso algum, colocar em risco a sua segurança em caso de adornamento.

O timoneiro é pesado em cada dia da competição, vestido com os equipamentos a usar na competição, entre duas a uma hora antes da primeira prova em que participe.

### **Artigo 14º** **Equipamento dos competidores**

Cada tripulação deve envergar, de forma uniforme, um equipamento de competição com as cores do seu clube ou associação.

É permitido o uso de coberturas de cabeça para toda ou parte da tripulação. Neste caso, os que usarem boné, eles terão que ser iguais.

Por coberturas de cabeça, entende-se: Boné, lenço, chapéu, bandelette, etc.

Em caso de tripulações mistas de clubes ou associações, os competidores devem envergar os equipamentos dos respetivos clubes ou associações.

Durante a competição, o timoneiro enverga obrigatoriamente um colete de salvamento. Pode também usar vestimenta adaptada às condições atmosféricas.

## **Capítulo III** **Barcos**

### **Artigo 15º** **Classes de barcos**

A FPR reconhece as seguintes classes de barcos para as provas oficiais (C=Coastal):

<b>Designação da classe</b>	<b>Nomenclatura</b>
1 remador de remos parelhos (solo)	C1x
2 remadores de remos parelhos (double)	C2x
4 remadores de remos parelhos com timoneiro	C4x+
4 remadores de remos de pontas com timoneiro	C4+

## Artigo 16º

### Construção de barcos e remos

Os barcos e os remos são de construção livre. Devem, porém, respeitar as seguintes obrigações:

#### 1) Identificação dos barcos

Em cada um dos lados do 1º metro da proa do barco deve ser colocado o número atribuído pela FPR. Esta área não poderá conter qualquer outra inscrição.

#### 2) Paus de voga ou sapatos

Os barcos devem estar equipados por paus de voga ou sapatos que permitam aos remadores libertar-se do barco sem ajuda das mãos, com a máxima brevidade, libertando completa e automaticamente os pés em caso de adornamento.

Quando o sistema consiste num fio ligando o calcanhar do sapato ao fundo do barco, cada sapato deve estar ligado de forma independente e a elevação do calcanhar não deve ultrapassar os 7 cm.

#### 3) Restrições e exigências

- a) Os cascos devem ser autovazantes.
- b) As sobrecargas dos timoneiros devem estar solidamente presas ao barco.
- c) Dimensões e pesos.

Compreende 4 medidas:

- Comprimento máximo;
- Largura mínima do casco medido na boca do barco;
- A largura mínima do casco medida na prumada da boca do barco é de 0,19 m do ponto mais baixo do casco para o C1X; 0,23 m para o C2X e 0,30 m para o C4x+ e C4+;
- O peso mínimo com palamenta, ou seja com os bancos dos remadores e do timoneiro, os paus de voga, sem remos e outros acessórios (coletes, GPS, equipamentos de som, conta vogas, etc)

São as seguintes as medidas regulamentares:

Barco	Comprimento máximo	Largura mínima na boca do barco	Largura mínima na prumada da boca do barco	Peso Mínimo
C1x	6,00 m	0,75 m	0,55 m a 0,19 m do ponto mais baixo do casco	35 kg
C2x	7,50 m	1,00 m	0,70 m a 0,23 m do ponto mais baixo do casco	60 kg
C4x+ e C4+;	10,70 m	1,30 m	0,90 m a 0,30 m do ponto mais baixo do casco	140 kg

- d) Cada barco deverá transportar o número de coletes salva-vidas de modelo homologado internacionalmente igual ao número de tripulantes, excluindo o timoneiro, quando aplicável, que o envergará permanentemente.
- e) O barco deverá possuir um anel de reboque localizado na proa, a cerca de 10 cm da linha de água com um cabo flutuante de 15 metros. Tanto o anel como o cabo de reboque devem ter a

resistência necessária para suportar o peso de reboque seguro do barco inundado com a sua tripulação em condições de mar e vento fortes. O cabo deverá ser colocado de tal forma que esteja ao alcance de qualquer um dos membros da tripulação para que, se necessário, o possa lançar a um barco de salvamento.

- f) Por razões de segurança, por exigência da organização ou das autoridades marítimas, cada barco é autorizado a transportar um equipamento de rádio ou telecomunicações. Porém este equipamento só poderá ser usado para este fim sob pena de desclassificação.

#### **4) Remos**

As pás devem apresentar, em toda a sua bordadura, as espessuras mínimas seguintes:

- Remo de ponta: 5 mm;
- Remo parelho: 3 mm.

Esta espessura é medida a três milímetros do bordo exterior nos remos de ponta e a dois milímetros nos remos de parelhos.

Os remos deverão ser pintados de forma idêntica nas duas faces, com as cores do clube ou associação, de acordo com o comunicado à FPR e por ela homologado.

Não existe peso mínimo para os remos

#### **5) Aparelhos de telecomunicações**

A presença nos barcos de qualquer aparelho que permita a comunicação com qualquer pessoa que se encontre fora dos barcos é proibida durante as competições, exceto quando o regulamento da competição o exija.

#### **6) Produtos químicos**

A aplicação de produtos químicos no casco do barco que alterem o estado natural da água está interdito.

### **Capítulo IV Organização de regatas**

#### **Artigo 17º Obrigações do organizador**

As regatas serão organizadas pela FPR, por um clube ou associação filiada na FPR, ou por qualquer outra estrutura expressamente autorizada pela FPR.

O organizador deverá, em tempo útil:

- Designar uma Comissão Organizadora;
- Inscrever a regata no Calendário Nacional;
- Solicitar e obter as autorizações legalmente necessárias junto das autoridades públicas;
- Pedir a nomeação de um júri junto do Conselho de Arbitragem;
- Prever um dispositivo apropriado em terra e na água;
- Publicar e difundir o ante programa da regata. Salvo se tratar de uma regata organizada pela FPR, o ante programa deverá previamente ser validado por ela;



- Assegurar-se que todos os competidores que participem na regata cumprem as obrigações de licenciamento e de aptidão médica desportiva definidas no Capítulo III do presente regulamento;
- Publicar os resultados.

A Comissão Organizadora deverá pugnar por que a competição sob sua organização se desenrole nas melhores condições de segurança e respeitando os regulamentos da FPR.

Deve ainda disponibilizar os meios de locomoção, as bandeiras, os megafones, os sinais sonoros e todo o material e documentos necessários ao júri.

Os responsáveis da Comissão Organizadora (presidente e/ou diretor de regata) devem estar em contacto permanente com o presidente do júri, particularmente quando haja lugar a decisões excepcionais.

### **Artigo 18º** **Linhas de partida e chegada**

A linha de partida, tal como a de chegada na água, é a linha reta que liga duas boias colocadas para o efeito ou qualquer marca natural.

As linhas de partida e de chegada devem ser perpendiculares, no seu centro, ao percurso normal.

A linha de chegada deve estar marcada por um fio perfeitamente estendido e aprumado verticalmente.

A chegada de cada tripulação deverá ser assinalada por um sinal sonoro audível para toda a tripulação.

Depois da chegada as tripulações devem dispor de um espaço suficiente para imobilizar a embarcação e, simultaneamente, libertar o plano de água.

### **Artigo 19º** **Marcação do percurso**

As marcas do percurso deverão estar claramente definidas nas instruções da prova, plano ou documento equiparado.

As marcas serão, de preferência, boias de cor viva ancoradas ao fundo. Marcas fixas deverão ser evitadas.

Serão tomadas todas as precauções para que as marcas de percurso não representem perigo algum para as embarcações e para os remadores, nem possam provocar o encalhamento.

Se uma marca está em falta ou se deslocou do seu lugar, ela pode ser substituída por outra, ou pelo barco do árbitro com a bandeira “M” do **código internacional de sinais** (CIS).



**Bandeira “M” do código internacional de sinais**

### **Artigo 20º** **Ante Programa da uma regata**

O ante programa deve ser disponibilizado aos potenciais participantes, pelo menos, um mês antes da regata.

O ante programa deverá indicar, pelo menos:

### 1) As Informações sobre a regata

- Lugar, dia e hora da regata;
- As categorias dos competidores;
- A lista e a ordem das provas;
- O sistema de progressão e de classificação adotado.

### 2) As informações sobre o percurso

- As distâncias dos percursos;
- Os tipos de percursos;
- O esquema geral dos percursos, incluindo as distâncias entre as marcas

### 3) As informações sobre inscrições e o sorteio

- O modo de inscrição (on line e/ou impreso);
- Endereço de *mail* e nº de telefone do responsável por inscrições e informações;
- A data e hora do fecho das inscrições;
- Processo de informação a prestar aos inscritos, como sejam o sorteio, o horário das provas, etc. Estas informações deverão ser comunicadas aos interessados com, pelo menos, 48 horas de antecedência relativamente à hora de início da competição;
- O lugar, o dia e a hora do sorteio.

### 4) As Informações gerais

- Lugar e nº de telefone permanente da organização durante o processo de inscrição;
- Lugar e nº de telefone permanente da organização no dia da regata;
- Lugar, dia e hora da reunião de delegados;
- Lugar das pesagens;
- Localização do serviço de emergência e de salvamento e horário de funcionamento.

## Artigo 21º

### Inscrições, desistências, substituições e tripulação incompleta

#### 1) Inscrições

As inscrições são efetuadas de acordo com o definido no ante programa.

As inscrições só serão válidas se todos os elementos exigidos estiverem preenchidos e chegarem à organização pelos meios previstos no ante programa.

Um competidor somente poderá representar um clube ou associação.

Uma tripulação só pode ser composta por competidores pertencentes ao mesmo clube ou associação, salvo nos casos de tripulações de mistos de clube ou associações, inscritas como tal.

Um competidor só pode ser inscrito em mais de uma prova se puder assegurar o desdobramento.

Um competidor inscrito em várias provas da regata que não alinhe numa delas, será excluído das seguintes podendo ainda ser-lhe retirados os pontos e os prémios ou títulos conquistados nas anteriores em que participou.

## **2) Desistência**

Em caso de desistência, esta deve ser declarada por escrito pelo delegado do clube ou associação, na reunião de delegados, indicando os motivos.

A desistência por motivos não aceites como válidos pelo presidente do júri, será sancionada com uma multa a definir pela FPR.

Desistências após a reunião de delegados só serão aceites por razões médicas, atestadas por médico. Neste caso a desistência será declarada por escrito ao presidente do júri.

## **3) Substituições**

Cada tripulação pode substituir até metade dos remadores e ainda, quando aplicável, do timoneiro.

O remador do solo (C1x) não pode ser substituído.

A substituição não pode consistir na troca do remador por outro remador inscrito noutra tripulação da mesma regata. Esta restrição também se aplica aos timoneiros.

A substituição é efetuada por escrito ao presidente do júri na reunião de delegados ou, até 1 hora antes da primeira prova da tripulação a que respeita.

Para lá deste limite de tempo e para as provas seguintes, a substituição só será aceite pelo presidente do júri por razões médicas, atestadas por médico.

Os remadores substitutos dos substituídos ficam sujeitos aos mesmos critérios de substituição.

## **4) Tripulação incompleta**

Uma tripulação incompleta não pode alinhar.

### **Artigo 22º Director de regata**

O Director de regata:

- É o único interlocutor junto das autoridades marítimas para transmitir e receber informações;
- Deve assegurar-se que todos os dispositivos e meios de socorro estão operacionais antes de se iniciarem as provas;
- Deve estar em contacto permanente com o Presidente do Júri;
- Intervem sempre que não estejam asseguradas as condições de segurança para que as competições se desenrolaem.

### **Artigo 23º Júri**

O Júri assegura que as regatas se desenvolvam em conformidade com o presente Regulamento. Deve estar presente no local que for definido, uma hora antes da reunião de delegados, até à assinatura do relatório do júri.

#### **1) Colaboração com a Comissão Organizadora**

É obrigação do júri colaborar com a Comissão Organizadora para o bom desenvolvimento da regata.

#### **2) Composição do júri**

O Júri é composto por:

- Presidente
- Secretariado
- Comissão de Controlo
- Membros, indicados pelo Presidente, com as funções de:
  - Alinhador
  - *Starter*
  - Juíz de partida
  - Árbitro de prova
  - Comissário de viragem
  - Juíz de chegada

Tendo em conta a importância e a configuração da competição, e de acordo com o critério do Presidente, várias funções podem ser asseguradas pela mesma pessoa e várias pessoas podem assegurar a mesma função.

Considerando-se a configuração do percurso, o ou os árbitros de prova podem estar em “posto fixo”.

### **3) Missão do Júri**

#### **a) Presidente do Júri**

- É o responsável da arbitragem e zela pelo bom desenvolvimento da regata.
- Deve ser um árbitro com a categoria nacional.
- Atribuiu as funções e tarefas aos membros do Júri, cuja atividade supervisiona.
- Assegura a coordenação com a Comissão Organizadora.
- Redige e assina o relatório do Júri para a regata.
- Não pode exercer qualquer outra função na regata.

#### **b) Secretariado do Júri**

O Presidente do Júri designa dois árbitros que integram com ele o “Secretariado do Júri”. Este Secretariado pronuncia-se sobre as reclamações/protestos apresentadas pelos clubes ou associações. Os árbitros não podem ser julgadores e partes relativamente a um protesto. Para tal, o Presidente designa dois substitutos quando da apresentação do protesto nessas condições.

#### **c) Comissão de Controlo**

A Comissão de Controlo tem como missão controlar os competidores e o material. Um dos seus elementos assegura a sua direção e coordenação.

Os controlos são efetuados de forma aleatória, incidindo, nomeadamente, sobre:

- A identidade dos competidores;
- O peso dos barcos e timoneiros;
- O material;
- O equipamento dos competidores

#### **g) Alinhador**

Procede ao alinhamento das tripulações erguendo uma bandeira branca quando este se verificar.

#### **e) Starter**

O *Starter* dá a largada.

#### **f) Juíz de Partida**

O Juíz de Partida decide sobre a regularidade da partida.

#### **g) Árbitros de Prova**

O Árbitro de Prova é o responsável pelo percurso ou pela parte do percurso que lhe respeite.

Zela pela regularidade da prova ou da parte da prova (zona de competência) que lhe é atribuída e ainda pela segurança dos competidores.

Podem assegurar as suas funções acompanhando as provas de barco ou colocados num ponto fixo.

**h) Juíz de Viragem**

O Juíz de viragem assegura que as tripulações efetuam a viragem, quando for o caso, respeitando o definido sem impedir ou dificultar a progressão dos adversários.

**i) Juíz de Chegada**

O Juíz de chegada estabelece a classificação e confirma que a prova se desenrolou corretamente.

**4) Relatório do Júri**

O Júri reúne-se após o termo da regata e elabora um relatório em formulário tipo da FPR. Este relatório, que será assinado pelo Presidente e restantes membros do Júri, deverá estar concluído até 2 horas após a última prova e remetido à FPR no prazo de 48 horas.

**5) Sanções**

Em caso de desrespeito das regras do Regulamento Nacional de Regatas ou do disposto no Artigo 9º, qualquer membro do Júri, deverá aplicar uma sanção, entre as seguintes:

**a) Repreensão**

A repreensão é uma chamada de atenção verbal sem incidência direta ou financeira. O não acatamento do objeto da repreensão, leva à aplicação de uma das outras sanções previstas.

**b) Advertência**

A advertência é válida desde o momento em que é dada de facto à tripulação até ao momento em que transpõe a linha de chegada. Uma segunda advertência neste período significa a desclassificação da tripulação.

**c) Reclassificação**

A reclassificação de uma tripulação consiste na perda de uma ou várias posições numa prova em que tal sanção tenha sido dada. Tal significa o ganho de uma posição para as equipas ultrapassadas pela tripulação sancionada.

**d) Exclusão**

A exclusão de uma tripulação consiste na interdição de participação em todas as provas da regata a que respeita.

**e) Desclassificação**

A desclassificação de uma tripulação consiste na interdição para todos os competidores da tripulação de participar em qualquer outra prova da regata a que respeita.

**Artigo 24º**  
**Delegados**

Cada clube ou associação deve ser representado junto do Júri e da Comissão Organizadora por um delegado oficial filiado na FPR.

- Não tem que, necessariamente, ser membro do clube ou associação que representa;
- Não pode representar mais de dois clubes ou associações;
- Não pode ser árbitro nessa regata;
- Deve ser maior de idade;
- Não pode ser competidor inscrito nessa regata, salvo se se trata de um competidor membro do clube ou associação que representa. Neste caso, não pode usar a sua qualidade de competidor para se subtrair aos seus deveres de delegado.

As alterações de delegados são indicadas por escrito no início da reunião de delegados.

O delegado:

- É o único interlocutor dos clubes ou das associações que representa junto do Júri e da Comissão Organizadora;
- Está obrigado a participar nas reuniões de informação em que são comunicadas as informações necessárias ao bom desenrolar da regata;
- Indica por escrito qualquer desistência ou alteração na composição das tripulações que representa;
- Transmite aos treinadores e tripulações que representa todas as informações relevantes (modificações de horários, regras de circulação, competidores na prova, etc.).

As tarefas do delegado começam na primeira reunião de delegados. Onde deve atestar por assinatura a sua presença. Terminam 30 minutos após a última prova das tripulações que representa, salvo em caso de protesto em que deve esperar pela decisão do Júri.

### **Artigo 25º**

#### **Tripulante de referência**

Cada embarcação deve ser representada por um tripulante de referência. Pode ser qualquer um dos tripulantes, remador ou timoneiro.

Deve estar presente na reunião de informações. A presença será atestada por um registo em folha de presença própria. As tripulações não representadas na reunião de informações não poderão alinhar.

O tripulante de referência deve transmitir à tripulação que representa todos os elementos disponibilizados na reunião de informação.

### **Artigo 26º**

#### **Reunião de informação**

A reunião de informação é co-presidida pelo Diretor de Regata/da Comissão Organizadora e pelo Presidente do Júri e nela participam:

- Os delegados dos clubes e associações;
- Os tripulantes de referência;
- Os membros do Júri

A reunião deve terminar, no mínimo, uma hora antes da largada da primeira prova da regata.

Nela, serão dadas as seguintes informações:

- Das condições gerais das provas (percursos, sinalização, marés, etc.);
- Do dispositivo de segurança;
- Das previsões meteorológicas;
- De quaisquer alterações relativamente ao ante programa;
- Dos procedimentos a seguir em caso de modificação, suspensão ou anulação de uma prova ou regata;

Nela, será fornecida a cada embarcação um mapa que incluirá:

- As linhas ou locais de partida e chegada com menção dos elementos que as identificam;
- Todas as marcas do percurso, com os os elementos que as identificam;
- Os pontos de viragem, caso se aplique e as distâncias entre as marcas do percurso;
- Todos os elementos visíveis existentes no percurso (Boisa, balizas, etc.);
- As passagens obrigatórias ou interditas;
- Os planos de circulação;
- Os horários das marés, nos casos aplicáveis.

## **Capítulo V Desenvolvimento da regata**

### **Artigo 27º Segurança dos competidores**

A segurança dos competidores deve constituir a principal preocupação da Comissão Organizadora e do Júri durante a regata. O organizador está obrigado a informar a autoridade marítima local, ou outra com competências legais, da hora de início e de fim da regata.

Deve estar em prontidão de intervenção um dispositivo de socorro e salvamento, seja em terra, seja na água.

Durante os horários oficiais de treino, a organização deve colocar no local um barco de acompanhamento e vigilância.

O Diretor de Regata deve assegurar-se que todos os dispositivos de socorro e salvamento estão operacionais antes de autorizar o Júri a dar a largada de uma prova.

#### **1) Incidente, acidente e indisposição do participante**

Se um competidor cair à água, se um barco virar ou afundar, se um competidor apresentar sinais de indisposição no barco durante o percurso, o árbitro mais próximo deve assegurar-se que o serviço de socorro e salvamento intervem, ficando junto ao competidor em dificuldades até à intervenção efetiva do socorro.

Em caso de perigo imediato, ele deve procurar prestar socorro, intervindo ele mesmo, na medida dos meios de que dispõe.

Se o acidente acontece no caminho de ida para a largada, ou de regresso após a prova, o árbitro mais próximo age da mesma forma.

#### **2) Plano de circulação**

A Organização da regata está obrigada a elaborar planos de circulação que torne segura a deslocação das embarcações na água.

Tais planos devem estar afixados de forma bem visível na zona de embarque e no parque de barcos.

#### **3) Período de treinos no percurso de competição**

Para evitar colisões entre barcos que se deslocam para a partida e aqueles que se encontrem em treinos, estes devem terminar, com a saída de todos os barcos da água, 30 minutos antes da partida da primeira prova, só podendo retomar após autorização do Júri.

Os horários oficiais de treino devem estar afixados com os planos de circulação.

#### **4) Condições de competição desfavoráveis e previsíveis**

O desenvolvimento do programa das provas pode ser modificado se as condições atmosféricas ou outras o exigirem.

Neste caso, a decisão será tomada pelo Diretor de Regata e pelo Presidente do Júri.

#### **5) Condições de competição subitamente desfavoráveis**

O Diretor de Regata ou o Presidente do Júri podem, cada um por si, não dar a largada ou fazer parar uma prova se considerarem que as condições se tornaram subitamente perigosas.

Pelas mesmas razões, o árbitro de percurso também pode decidir parar uma prova durante o seu desenvolvimento.

Os competidores devem parar imediatamente e seguir rigorosamente as instruções que lhes são dadas.

## **Artigo 28º** **Regras gerais**

### **1) Equipamentos dos barcos**

Para alinhar o barco deve estar equipado cumprindo integralmente os regulamentos. Caso não o esteja não poderá alinhar.

### **2) Avarias**

Uma tripulação não pode invocar uma avaria para pedir o adiamento da prova ou a sua anulação.

### **3) Infrações às regras de circulação**

O desrespeito pelas regras de circulação, seja no horário de treinos, seja durante a competição, será sancionado, no mínimo, por uma advertência.

### **4) Acidentes materiais e/ou pessoais entre tripulações**

Se uma ou várias tripulações sofrerem um dano material e/ou corporal, compete ao Júri pedir aos respetivos delegados a elaboração do respetivo relatório.

O relatório de acidente é remetido à FPR, anexo ao Relatório do Júri, acompanhado de todos os documentos julgados úteis (nomes e declarações de testemunhas, declarações dos clubes ou associações envolvidas, relatórios clínicos, etc.)

Por seu lado, os clubes ou associações das tripulações acidentadas devem imperativamente, fazer a declaração de sinistro à sua companhia de seguros com vista à regularização do(s) sinistro(s).

Nos casos em que a Organização possa vir a ser chamada à responsabilidade, a Comissão Organizadora deverá receber uma cópia da declaração de sinistro por forma a poder acionar a apólice de seguro.

No caso em que o clube ou associação a que pertence a embarcação julgada responsável não tenha seguro com cobertura de danos materiais, será totalmente responsável pelos danos provocados perante terceiros.

### **5) Indicações aos competidores do exterior dos barcos**

Não são permitidas quaisquer instruções ou indicações às tripulações em prova, assim como dirigi-las por meio de aparelhos de amplificação ou de transmissão a partir e terra ou de outro barco, mesmo se este se encontra também em prova.

## **Artigo 29º** **Principais procedimentos**

### **1) Bandeiras, materiais e procedimentos de partida**

Para dar a partida, o starter e o juiz de partida devem dispor do seguinte:

- Duas bolas pretas com um diâmetro mínimo de 60 cm;
- Uma bandeira “C” do Código Internacional;
- Uma bandeira “B” do código internacional ou uma bandeira encarnada;
- Um sinal sonoro audível para todos os concorrentes na zona de partida;
- Um cronómetro.



**Bandeira “B” do código internacional de sinais**



**Bandeira “C” do código internacional de sinais**



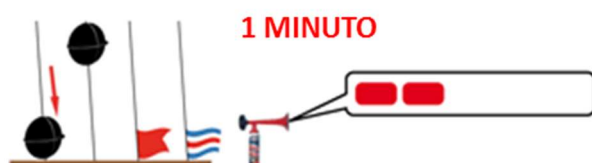
### Aviso de partida dentro de 3 minutos

Duas bolas pretas hasteadas acompanhadas de **cinco toques breves** do sinal sonoro.



### Aviso de partida dentro de 1 minuto

Uma bola preta arreada acompanhada de **dois toques breves** do sinal sonoro.



### Aviso de partida

Segunda bola preta arreada acompanhada de **um toque longo** do sinal sonoro logo que a bola termine a sua descida.



### Aviso de paragem do procedimento de partida ou de uma falsa partida e rechamada das tripulações.

Bandeira “B” ou bandeira vermelha hasteada acompanhada de **dois toques longos** do sinal sonoro.



### Aviso de uma mudança de percurso

Bandeira “C” hasteado e assim mantido durante todo o procedimento de partida.



## 2) Observação a uma tripulação

Para fazer uma observação a uma tripulação em prova, o árbitro de prova procede, tanto quanto possível, da seguinte forma:

- Aproxima-se dela.
- Chama-a pelo seu nome ou identificação utilizando os meios de comunicação colocados à sua disposição.
- Transmite-lhe a observação sem consentir quaisquer diálogos.

Se o árbitro de prova não puder intervir, informa o árbitro de viragem ou outro mais próximo para que transmita a observação.

### **3) Paragem de uma tripulação**

Para parar uma tripulação o árbitro de prova procede, tanto quanto possível, do seguinte modo:

- Aproxima-se dela.
- Chama-a pelo seu nome ou identificação utilizando os meios de comunicação colocados à sua disposição.
- Pára-a, pronunciando a palavra “STOP”.

Se o árbitro de prova não puder intervir, informa o árbitro de viragem ou outro mais próximo para que transmita a ordem.

## **Artigo 30º**

### **Regras de desenvolvimento de uma prova**

#### **1) A pesagem do timoneiro e o controlo das características do barco**

##### **a) Pesagem dos timoneiros**

Antes de iniciar as pesagens, os membros da comissão de controlo verificam a conformidade do material de pesagem.

No processo de pesagem do timoneiro, a comissão verifica:

- O horário da prova respetiva;
- A identidade do timoneiro através da exibição da sua licença ou, na sua falta, por um documento de identidade com fotografia;
- Pesa o timoneiro sem sobrecarga;
- Pesa o timoneiro com a sua sobrecarga;
- Pesa a sobrecarga;
- Preenche a ficha de pesagem.

As pesagens são feitas por ordem de chegada dos timoneiros. Se vários se apresentarem ao mesmo tempo, a ordem da pesagem é a seguinte:

- Por ordem das provas;
- Na mesma prova, pela ordem do programa.

##### **b) Controlo de medidas da embarcação**

A comissão de controlo pode proceder a medições das embarcações por sorteio.

#### **2) O embarque**

##### **Competidores**

Os competidores devem responder a todas as solicitações dos membros da comissão de controlo. Devem embarcar com a máxima rapidez.

##### **A comissão de controlo verificará, de forma aleatória**

- A ficha de pesagem e de eventual sobrecarga dos timoneiros;
- A conformidade da composição da tripulação, por controlo das licenças ou, na falta destas, por um documento de identidade com fotografia;
- A conformidade dos barcos e dos remos;
- A uniformidade dos equipamentos dos remadores e do timoneiro.

##### **A comissão de controlo**

- Autoriza o embarque após verificação em função do programa das provas;
- Anota as tripulações embarcadas.

Se a comissão de controlo considera que um barco não está conforme, impede o embarque da tripulação. A tripulação deve voltar ao parque dos barcos para as correções necessárias à conformidade, salvo se estas puderem ser feitas no local dentro de um tempo muito curto e de tal modo a não impedirem ou retardarem as antradas de outras tripulações.

### **3) A caminho da partida**

#### **Competidores**

Na ida para a partida, os competidores:

- Devem respeitar as regras de circulação;
- Não devem acompanhar uma prova sobre o todo ou parte do percurso, mesmo de fora da balizagem.

### **4) A partida**

#### **a) A 3 minutos da partida**

##### **O Starter**

A posição do Starter será a aproximadamente 150 metros atrás da linha de partida de tal forma a que possa ver o conjunto dos barcos e que os sinais de partida possam ser claramente vistos pelo conjunto das tripulações alinhadas.

O Starter confirma que a cronometragem está operacional e levanta as duas bolas pretas fazendo simultaneamente cinco toques breves do sinal sonoro

##### **Os competidores**

Cada tripulação pode posicionar-se onde entender atrás da linha de partida, mas é da sua responsabilidade que não impede ou incomoda as restantes tripulações. Se eventualmente tal suceder, ou possa vir a suceder, as tripulações devem agir de forma apropriada por forma a evitarem o impedimento e acatar as instruções eventualmente dadas pelos árbitros.

A zona de partida situa-se entre o Starter e a linha de partida (cerca de 150 metros).

Ao dirigir-se para a zona de partida as tripulações não podem passar pela linha de partida.

##### **O Juíz de Partida**

Verifica que todas as embarcações se encontram totalmente fora da linha de partida e que a contorna por uma das suas extremidades para se colocar pela parte de trás da prova. Tomará nota do número das tripulações preverificadoras.

Para que sejam classificadas, as tripulações devem obrigatoriamente ultrapassar a linha de chegada entre as duas boias que a materializam.

#### **b) A 1 minuto da partida**

##### **O Starter**

- Arreia uma bola preta, fazendo simultaneamente dois toques breves do sinal sonoro;
- Assegura-se que passa efetivamente 1 minuto;
- Verifica que as bolas pretas podem ser arreadas sem qualquer dificuldade e que o sinal sonoro está acessível.

##### **O Juíz de Partida**

- Verifica que todas as embarcações estão atrás da linha de partida;
- Anota os números das embarcações incumpridoras para efeitos de penalização.

##### **Antes de dar a partida:**

- Verifica que todos os árbitros de percurso estão prontos;
- Verifica que o campo da regata está livre e que nada exterior é suscetível de anular a partida ou constituir perigo;
- Informa o Starter que a partida pode ser dada.

### **c) Na partida**

#### **O Starter**

Arreia a segunda bola preta fazendo simultaneamente um toque longo do sinal sonoro. A partida dá-se quando a segunda bola negra toca a sua base.

#### **d) Falsa partida**

Uma tripulação comete uma falsa partida sempre que a embarcação ultrapasse a linha de partida dentro do minuto que antecede a partida.

#### **O Juíz de Partida**

Pede informação junto do juíz de linha de partida sobre as embarcações infratoras.

#### **e) Falsa partida de grande número de tripulações**

Caso um grande número de tripulações cometam falsa partida, esta deve ser anulada e repetida.

#### **O Juíz de Partida**

Asteia a bandeira “B”, ou uma bandeira vermelha, fazendo simultaneamente dois toques longos do sinal sonoro.

#### **f) Retardamento da partida**

Sempre que a partida é retardada, seja por que razão for, o Starter informa as tripulações do atraso. Baixa todos os sinais e recomeça os procedimentos dos 3 minutos logo que possível.

### **5) Durante o percurso**

Todas as tripulações, tendo partido, devem completar o percurso de forma regular, terminando quando ultrapassarem a linha de chegada, salvo em caso de força maior ou autorização do árbitro de prova.

As tripulações são as únicas responsáveis quanto ao seu rumo.

As tripulações devem obedecer imediatamente às instruções e ordens do árbitro de prova, seja quanto ao rumo, seja para pararem ou para uma paragem de prova.

Qualquer tripulação que desista durante o percurso deve expressá-lo inequivocamente ao árbitro de prova ou ao juíz de viragem.

#### **Os competidores**

Todas as tripulações estão obrigadas a cumprir o percurso definido.

#### **Ajuda do exterior**

Não é permitida qualquer ajuda material exterior às tripulações.

#### **Ultrapassagem - Obstrução**

Qualquer embarcação que pretenda ultrapassar deve evitar o choque.

A embarcação alcançada não pode, em caso algum, obstruir a manobra de ultrapassagem pela embarcação que a pretenda fazer.

#### **Risco de choque**

Em caso de risco de choque de várias embarcações, uma tripulação que se considere demasiado apertada pelos seus competidores, deve interpelar nominalmente cada um deles, seja pelo nome do clube ou associação, seja pelo apelido do remador em solo dizendo “X ... DÁ-ME ÁGUA !”.

A embarcação interpelada em falta deve infletir o seu rumo para deixar espaço à tembarcação apertada, incluindo aos seus remos.

### **Choque**

Em caso de choque das embarcações ou dos remos, a ou as tripulações preverificadoras podem ser sancionadas.

### **Viragem numa marca de percurso**

Quando da viragem numa marca de percurso, as tripulações devem zelar por evitarem qualquer choque e respeitarem as regras de ultrapassagem.

### **O árbitro de prova**

O árbitro de prova pode acompanhar a totalidade ou parte da prova ou ainda colocar-se em locais específicos, num posto fixo ou sobre um barco a motor.

O árbitro de prova zela pela regularidade da evolução das embarcações.

Não deve orientar ou dirigir as tripulações, salvo se um obstáculo ou um perigo se encontrar no seu caminho. Deve dirigir um aviso às tripulações que estejam na eminência de :

- Prejudicar um dos outros participantes;
- Provocar um incidente ou acidente;
- Ser vítima de um acidente.

Se uma tripulação estiver na eminência de impedir a progressão ou de provocar um acidente a outra tripulação, o árbitro de prova deve:

- Aplicar os procedimentos de avisos a uma tripulação;
- Dar uma advertência se a tripulação não acatar após dois avisos;
- Proceder à paragem da tripulação se ainda assim não acatar, aplicando-lhe a desclassificação;
- Se tal não for possível, terminada a prova aplica a sanção que entender mais útil e ajustada após consulta aos resultados finais.
- Pode fazer parar imediatamente a tripulação faltosa sem qualquer aviso prévio, se a mudança de rumo da tripulação for súbita.

Se uma prova não puder ser concluída por alterações atmosféricas súbitas, o árbitro de prova deve parar a prova aplicando os procedimentos de paragem de prova.

O árbitro deverá então :

- Tudo fazer para colocar as tripulações em segurança;
- Ficar junto às tripulações até à intervenção dos meios de socorro, se for o caso;

Se um obstáculo surgir de tal forma a impedir com grande probabilidade a prova, o árbitro de prova pode decidir pará-la e reenviar as tripulações para uma nova partida, imediata ou diferida;

Em caso de perigo eminente, ele deve procurar prestar socorro na medida dos meios à sua disposição;

Se um houver choque entre várias tripulações, o árbitro de prova pode:

- Deixar a prova concluir-se, avaliando o impedimento ocasionado pela(s) tripulação(ões) faltosa(s);
- Parar a prova se a considerar que a verdade desportiva está em causa e reenviar as tripulações para uma nova partida, imediata ou diferida.

Em todo o caso deverá sancionar imediatamente qualquer tripulação faltosa.

Após o termo da prova que tenha deixado prosseguir, depois de se ter informado do resultado, o árbitro de prova deve:

- Considerar a prova regular se considerar que o incidente não falseou os resultados;

- Em caso contrário, considerar a prova irregular.

Neste último caso, o Secretariado do Júri pode:

- Decidir uma sanção para a(s) tripulação(ões) faltosa(s);
- Qualificar uma tripulação prejudicada, caso se trate de mangas qualificativas.

O árbitro de prova fará menção de todas as tripulações que não tenham transposto a linha de chegada.

### **O comissário de viragem**

O comissário de viragem controla a passagem das embarcações concorrentes nas marcas do percurso e os incidentes provocados por impedimentos provocados.

## **6) Chegada**

### **Definição**

A chegada dá-se quando a extremidade da proa do barco ultrapassa a linha de chegada. A chegada de cada embarcação é assinalada por um sinal sonoro que tem que ser diferente do som de um sino. Uma prova declara-se terminada quando a última tripulação ultrapasse a linha de chegada.

### **Os competidores**

Para se classificar, uma tripulação tem que:

- Ultrapassar a linha de chegada entre as duas boias que a metrializam;
- Estar completa.

### **O árbitro de prova**

O árbitro de prova aguarda que a última tripulação ultrapasse a linha de chegada, confirma que nenhum competidor tenha problemas de saúde e verifica se alguma tripulação apresenta protesto.

De seguida, informa os juizes de chegada da regularidade, ou não, da prova.

### **O juiz de chegada**

- Aguarda que todas as tripulações tenham ultrapassado a linha de chegada;
- Classifica os barcos pela sua ordem de chegada, anotando os seus números;
- Anota o tempo de prova de cada tripulação;
- Verifica se as tripulações apresentam protesto;
- Confirma junto dos árbitros de prova a regularidade da prova;
- Menciona eventuais penalidades;
- Valida o resultado, caso não existam reclamações ou protestos e se a prova tenha sido julgado regular.

Quando for entregue qualquer reclamação ou protesto ou quando uma prova tenha sido declarada irregular pelo árbitro de prova, o anúncio do resultado da prova ou, caso se trate de uma final, a entrega de prémios, são retardados até à decisão do Secretariado do Júri.

Em caso de dificuldades na determinação da ordem de chegada, e se os juizes de chegada dispuserem de um photo-finish ou de um sistema de vídeo, estes procedem da seguinte forma:

Logo no momento da passagem das tripulações em que existem dúvidas, o juiz de chegada:

- Pede o photo-finish ou o vídeo;
- Caso exista quadro de afixação eletrónico de resultados, pede o seu apagamento

Logo que chega a última tripulação, o responsável dos juizes de chegada:

- Verifica o photo-finish;
- Decide sobre a ordem de chegada;
- Anuncia a ordem de chegada ao comentador, se o houver;

- Atribui os tempos oficiais de chegada e promove a sua publicação.

Só as imagens de vídeo colhidas pelo sistema oficial são válidas.

## **7) ExeQuo**

### **Definição**

As tripulações são declaradas ExeQuo quando se torna impossível definir a ordem de chegada entre duas ou mais tripulações, mesmo com recursos a meios eletrónicos de imagem (foto-finish ou imagens de vídeo).

### **ExeQuo em mangas classificativas**

Se houver tripulações ExeQuo numa manga classificativa e que ocupem a última posição que dê acesso à etapa seguinte, essas tripulações serão classificadas.

### **ExeQuo numa final**

Se houver tripulações ExeQuo numa final, essas tripulações são classificadas na mesma posição e a classificação ou classificações seguintes não são consideradas (ex. 2 tripulações – B e C - ExeQuo na 2ª posição. A classificação será: A-1ª; B e C-2ª; D-4ª; E-5ª; ...).

Se as tripulações são medalhadas, terão direito às medalhas da posição ExeQuo.

## **8) O regresso e o desembarque**

### **As tripulações**

No retorno após a chegada, as tripulações:

- Deve respeitar as regras de circulação estabelecidas;
- Não devem acompanhar uma prova em cursos, no todo ou em parte do seu percurso.

### **A comissão de controlo**

No desembarque, a comissão de controlo, pode:

- Verificar as fichas de pesagem e eventuais sobrecargas;
- Verificar a identidade dos elementos da tripulação;
- Verificar as medidas do barco
- Confirmar as tripulações que desembarcaram em relação às que embarcaram;
- Todos os competidores têm a obrigação de rubricar qualquer documento de controlo que os juízes lhe apresentem.

## **9) Protesto**

### **Definição**

Um protesto consiste na contestação do resultado por uma tripulação quando estima que a prova se desenrolou de forma anormal, que tenha sido mal julgada ou que pessoas exteriores a ela perturbaram o seu desenvolvimento e o resultado.

### **Modalidades de apresentação de protesto**

Os protestos são anunciados verbalmente pela tripulação que o pretenda fazer até 2 minutos após a chegada do último barco da prova em que participou:

- Ao árbitro de prova ou a um comissário de viragem;
- Ao juiz de chegada, no caso de não ter sido possível fazê-lo junto dos referidos no ponto anterior.

O protesto será confirmado por escrito pelo delegado do clube ou associação até uma hora após o fim da prova a que respeita ao presidente do júri com o depósito de uma caução pelo valor fixado pela FPR em cada momento. Será, de imediato, emitido o respetivo recibo de caução e entregue ao delegado.

## **10) Consequência de um protesto ou de uma prova irregular**

O secretariado do júri analisa o protesto ou as condições de uma prova irregular e dá conhecimento da sua decisão no máximo até duas horas após a última prova da jornada.

Para o efeito pode ouvir qualquer árbitro envolvido, os protagonistas ou testemunha que considere útil. A sua decisão tem aplicação imediata.

A caução depositada é devolvida à tripulação a que tenha sido dado provimento ao protesto.

A caução reverte a favor da FPR quando não é dado provimento ao protesto.

### **Artigo 31º**

#### **Condições de recurso das decisões do secretariado do júri**

##### **1) Condições de recurso**

O recurso será entregue ao Conselho de Justiça até 30 dias após a decisão do secretariado do júri.

O Conselho de justiça julga o recurso e dispõe de 3 meses após a sua receção.

Da decisão do Conselho de Justiça não cabe recurso.

##### **2) Execução da decisão**

Ultrapassado o prazo de recurso, ou após notificação da decisão do Conselho de Justiça, as partes envolvidas têm a obrigação do seu cumprimento integral no prazo de um mês. Caso tenha resultado desclassificação de uma tripulação que tenha recebido um prémio desportivo (medalha e/ou troféu), este terá que ser restituído no mesmo prazo de um mês.



**Anexo: Tabela de sanções**

Palavra chave	Palavra chave	Infração	Nº Artigo	Sansão desportiva	Observações
<b>Respeitando ao material</b>					
Controlo	Equipamento Barco	Barco não cumpre as regras do remo de mar (aranhas móveis, por ex.)	I-4º	Desclassif.	Interdição de correr
Controlo	Equipamento Barco	Não conforme à medidas	III-16º-3	Desclassif.	Interdição de correr
Controlo	Equipamento Barco	Falta de equipamento regulamentar	III-16º	Desclassif.	Interdição de correr
Controlo	Equipamento Barco	Desconformidade do pau de voga	III- 16º-2	Advertência	Reparar antes de embarque
Controlo	Equipamento Barco	Desconformidade de grossura das pás dos remos	III- 16º-4	Advertência	Reparar antes de embarque
Controlo	Equipamento Barco	Ausência de nº no barco ou nº incorreto	III- 16º-1	Advertência	Reparar antes de embarque
Controlo	Equipamento Barco	Desconformidade da cor das pás dos remos	III- 16º-4	Advertência	
<b>Respeitando aos clubes/associações e aos tripulantes</b>					
Inscrição	Licença	Inscrição sem licença exigida	II-6º	Desclassif	Interdição de correr e retirada de prémio
Inscrição	Certificado médico	Inscrição sem certificado médico válido	II-7º	Desclassif	Interdição de correr e retirada de prémio
Inscrição	Categoria de idade	Inscrição numa categoria de idade não autorizada	II-10º	Desclassif	Interdição de correr e retirada de prémio
Delegado	Reuniões Oficiais	Ausência do tripulante de referência	IV-25º	Desclassif	Interdiction de courir
Controlo	Identificação dos competidores	Desconformidade da tripulação em relação ao programa ou alterações não efetuadas	IV-21º	Desclassif	Interdiction de courir et prix retiré le cas échéant
Controlo	Identificação dos competidores	Não apresentação de cartão da FPR ou documento identificador antes de uma prova	V-30-2	Advertência	Apresentação posterior (Fotocópia à organização)
Controlo	Identificação dos competidores	Não apresentação de cartão da FPR ou documento identificador depois de uma prova	V-30-8	Desclassif	Retirada de prémio
Desistência	Desistência	Não comparência em eliminatória	RNR	Penalização	10 x a taxa de inscrição
Desistência	Desistência	Não comparência em semi final ou final	RNR	Penalização	20 x a taxa de inscrição
Controlo	Equipamentos dos remadores	Falta de uniformidade dos equipamentos dos tripulantes	II-14º	Advertência	Pode ser impedido de alinhar
Controlo	Timoneiro	Não enverga colete salva-vidas	II-14º	Desclassif	Interdição de correr
Controlo	Pesagem	O timoneiro não se apresenta à pesagem	II-13º	Desclassif	Interdição de correr
Controlo	Pesagem	Falta de sobrecarga ou sua desconformidade	II-13º V-30-8	Desclassif	Interdição de correr
Controlo	Pesagem	Sobrecarga afastada do timoneiro ou sua falta no final da prova	II-13º V-30-8	Desclassif	Retirada de prémio
Prova	Partida	Partida antecipada após sinal de 1 minuto para partida	V-29º	Penalidade	10" de penalização
Prova	Em prova	Ajuda material exterior à tripulação	V-30º-5	Desclassif	Interdição de correr

Prova	Em prova	Não respeitar as chamadas de atenção dos árbitros por mais de 2 vezes	V-30º-5	Da advertência à desclassificação	
Prova	Em prova	Impedimento voluntário a uma tripulação	V-30º-5	Da advertência à desclassificação	
Prova	Chegada	Percurso não concluído ou concluído irregularmente	V-30º-6	Desclassif	Interdição de correr
Prova	Chegada	Abalroamento da tripulação alcançada	V-30º-6	Penalidade	10" de penalização
Prova	Segurança	Ultrapassagem do cumulo diário das distâncias	II-12º	Desclassif	Em todas as provas em que participou
Circulação	Segurança	Desrespeito pelas regras de circulação no campo de regata	V-30º-3	Advertência	
Circulação	Segurança	Desrespeito pelos horários estabelecidos para o campo de regata	V-30º-2	Advertência	
Controlo	Ajuda exterior à tripulações	Aconselhamento exterior à tripulação com uso de equipamento proibido	VI-28º-5	Advertência	
Geral	A todo o tempo	Segunda advertência	IV-23º-4	Desclassif	Interdição de correr