

Libro de Casos 2017 – 2020

Interpretaciones del Reglamento de Regatas

Incluye el Suplemento 2018

sport / nature / technology



Libro de Casos 2017 – 2020

Interpretaciones del Reglamento de Regatas

**World Sailing Enero 2017
Incluye Suplemento 2018**

En su condición de suprema autoridad del deporte, World Sailing promueve y apoya la protección del medio ambiente en todas las competiciones de vela y actividades relacionadas en el mundo entero.

Website sailing.org

Detalles de contacto de la Oficina ejecutiva de World Sailing
20 Eastbourne Terrace
Paddington
London W2 6LG
United Kingdom

Teléfono: + 44 (0) 20 3940 4888

Email: office@sailing.org

© World Sailing Limited
All rights reserved

Publicado por World Sailing (UK) Limited, Southampton, UK
© World Sailing Limited January 2017

Prefacio

El *Libro de Casos para 2017-2020* contiene una revisión completa de todos los casos publicados anteriormente e incorpora los nuevos casos aprobados por World Sailing desde 2013. Se han redactado de nuevo muchos casos, algunos solo puntualmente, pero otros muy extensamente, a fin de ilustrar tan claro como sea posible la aplicación del Reglamento de Regatas a Vela 2017-2020. Los casos se numeran secuencialmente comenzando con el "1", aunque hay interrupciones en la secuencia como resultado de anteriores supresiones. Muchos de los casos se basan en apelaciones reales efectuadas ante una autoridad nacional bajo la regla 70.1 o en solicitudes de confirmación o rectificación efectuadas bajo la regla 70.2. Otros, por el contrario, en un formato de preguntas y respuestas, se basan en hechos hipotéticos o supuestos, muchos de los cuales provienen de preguntas efectuadas al Panel de Preguntas y Respuestas de World Sailing.

Anualmente durante la reunión anual de World Sailing pueden añadirse nuevos casos, o revisarse o suprimirse los existentes. Los nuevos casos y las modificaciones de los actuales se publicarán en la página web de World Sailing (sailing.org) en 2018, 2019 y 2020, normalmente durante el mes de Enero, y se remitirán a los Jueces, Árbitros y Oficiales de Regata Internacionales así como a las autoridades nacionales y las asociaciones de clases de World Sailing.

El *Libro de Casos para 2017-2020* ha sido preparado por el Grupo de Trabajo del Libro de Casos; Dick Rose, Chairman, Lance Burger, Trevor Lewis, Dave Perry, y Michael Short.

Se anima a los lectores a remitir comentarios y sugerencias a:

The World Sailing Case Book Working Party World Sailing
20 Eastbourne Terrace, Paddington
London W2 6LG
United Kingdom
Fax: +44 23 80 635789
Email: office@sailing.org

John Doerr, Acting Chairman World Sailing
Racing Rules Committee
Enero 2017

Siglas de las Autoridades Nacionales

ARG	Federación Argentina de Yachting
CAN	Sail Canada
DEN	Danish Sailing Association
GBR	Royal Yachting Association
ITA	Federazione Italiana Vela
NED	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond
NOR	Norwegian Sailing Federation
RUS	Russian Yachting Federation
USA	US Sailing

Siglas usadas para los Barcos en los Dibujos

A, B, C, etc.	Cualquier barco, o
A	Barco libre a proa
B	Barco libre a popa
I	Barco interior
L	Barco de sotavento
M	Barco intermedio o que interviene
O	Barco exterior
P	Barco amurado a babor
S	Barco amurado a estribor
W	Barco de barlovento

También se usa una combinación de esas letras.

SECCION 1

Resumen de Casos por Número de Regla

La Sección 1 permite a los lectores encontrar los casos que interpretan una regla en particular. Por ejemplo, los Casos 15 y 17 interpretan la regla 13. Los resúmenes para esos casos se encuentran en esta sección bajo el título Regla 13, Virando por avante. El resumen de un caso puede no mencionar todas las reglas que se interpretan en ese caso; por lo tanto, los lectores deben estudiar el caso en sí, en la Sección 2, para ver cómo se ha interpretado o ilustrado la regla.

DEFINICIONES

[Ordenadas alfabéticamente en castellano]

Definiciones, Baliza

CASO 58

Si una boya o cualquier otro objeto que las instrucciones de regata establezcan como baliza de límite de la línea de llegada está por detrás de ésta, un barco puede dejarla por cualquier lado.

Definiciones, En Regata

CASO 5

Un barco que ancla durante una prueba todavía está en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 o la regla 45 si, mientras recoge el cabo de fondeo para recobrar el ancla, regresa a la posición que tenía en el momento en que se largó el ancla. Sin embargo, si recoger el cabo de fondeo lo impulsa claramente a una posición diferente, infringe esas reglas.

CASO 68

El hecho de que un Comité de Regatas no descubra que un certificado de rating es inválido no da derecho a un barco a obtener una reparación. Un barco que puede haber infringido una regla y que continúa en regata mantiene los derechos que le otorga el reglamento de regatas, incluyendo los establecidos en las reglas de la parte 2 así como su derecho a protestar y apelar, incluso si después es descalificado.

CASO 127

Un barco deja libre la línea y las balizas de llegada cuando ninguna parte de su casco, tripulación o equipo está sobre la línea, y ninguna baliza influye en su elección de rumbo.

Definiciones, Espacio**CASO 21**

Cuando un barco con derecho de paso está obligado a dar espacio a un barco comprometido por su interior, no hay una cantidad máxima o mínima de espacio que deba dar. La cantidad de espacio que se debe dar depende en gran medida de las condiciones reinantes, incluidas las condiciones de viento y mar, la velocidad del barco interior, las velas que tenga dadas y sus características de diseño.

CASO 24

Cuando un barco queda comprometido por sotavento desde libre a popa, el otro barco debe actuar con prontitud para mantenerse separado. Si no puede hacerlo de forma marinera es que no se le ha dado espacio suficiente como exige la regla 15.

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de quedar comprometido por sotavento de otro barco y no hay acción de acuerdo con el buen hacer marinero que permita al otro barco mantenerse separado, el barco que orzó rompe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero queda exonerado.

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están navegando en ceñida o más al viento y sujetos a la regla 18.2(b), la regla 18 deja de aplicarse cuando uno de ellos pasa de proa al viento. Cuando un barco está obligado a dar a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye espacio para que el otro barco cumpla con la regla 31. Cuando el barco con derecho a espacio en baliza se ve obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, queda exonerado de su infracción de la regla 31.

CASO 103

La frase “de acuerdo con el buen hacer marinero” en la definición “Espacio” se refiere al manejo de un barco que se puede razonablemente esperar de una tripulación competente, aunque no experta, e integrada por un número de miembros apropiado para el barco en cuestión.

CASO 114

Cuando un barco tiene derecho a espacio, el espacio al que tiene derecho incluye espacio

para que cumpla con sus obligaciones bajo las reglas de la Parte 2 y la regla 31.

CASO 118

En la definición “Espacio en Baliza”, la frase “el espacio que necesita para dirigirse a la baliza” significa el espacio para navegar con prontitud de acuerdo con el buen hacer marino hasta una posición junto a, y por el lado prescrito de, la baliza.

CASO 125

Cuando un barco comprometido por el exterior esté obligado a dar espacio a uno o más barcos interiores para pasar un obstáculo, el espacio que dé debe ser suficiente para permitir que todos los barcos interiores cumplan con sus obligaciones bajo las reglas de la Parte 2.

Definiciones, Espacio en Baliza

CASO 15

Al virar por avante para pasar la baliza, un barco libre a proa debe cumplir la regla 13; un barco libre a popa tiene derecho a mantener su rumbo y de ese modo evitar que el otro vire por avante.

CASO 21

Cuando un barco con derecho de paso está obligado a dar espacio a un barco comprometido por su interior, no hay una cantidad máxima o mínima de espacio que deba dar. La cantidad de espacio que se debe dar depende en gran medida de las condiciones existentes, incluidas las condiciones de viento y mar, la velocidad del barco interior, las velas que tenga dadas y sus características de diseño.

CASO 25

Cuando un barco de barlovento comprometido por el interior que tiene derecho a espacio en baliza toma más espacio que el que tiene derecho, debe mantenerse separado del barco exterior de sotavento, y el barco exterior puede orzar siempre que dé al barco interior espacio para mantenerse separado.

CASO 63

En una baliza, cuando un barco se encuentra con un espacio al que no tiene derecho puede, asumiendo el riesgo, aprovecharlo.

CASO 70

Un barco de barlovento con compromiso interior que tiene derecho a recibir del barco exterior espacio en baliza debe mantenerse separado del barco exterior, y, si navega por fuera del espacio en baliza al que tiene derecho, no será exonerado si no se mantiene separado.

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están en un tramo de ceñida o más al viento y sujetos a la regla 18.2(b), la regla 18 deja de aplicarse cuando uno de ellos pasa de proa al viento. Cuando un barco está obligado a dar a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye espacio para que el otro barco cumpla con la regla 31. Cuando el barco con derecho a espacio en baliza se ve obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, queda exonerado de su infracción de la regla 31.

CASO 114

Cuando un barco tiene derecho a espacio, el espacio al que tiene derecho incluye espacio para que cumpla con sus obligaciones bajo las reglas de la Parte 2 y la regla 31.

CASO 118

En la definición “Espacio en Baliza”, la frase “el espacio que necesita para dirigirse a la baliza” significa el espacio para navegar con prontitud de acuerdo con el buen hacer marino hasta una posición junto a, y por el lado prescrito de, la baliza.

Definiciones, Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso**CASO 12**

Para determinar el derecho de un barco interior a espacio en baliza de acuerdo con la regla 18.2(b), es irrelevante que los barcos estén en recorridos muy diferentes, siempre que exista un compromiso cuando el primero de ellos alcance la zona.

CASO 23

Navegando en popa la regla 19 no se aplica a un barco amurado a estribor que pasa entre dos barcos amurados a babor que están delante de él. La Regla 10 obliga a los barcos amurados a babor a mantenerse separados.

CASO 33

Cuando un barco que se aproxima a un obstáculo da una voz pidiendo espacio para virar por avante, pero lo hace antes del momento en que necesita iniciar el proceso descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo con seguridad, infringe la regla 20.1(a). Sin embargo, el barco llamado debe responder incluso si la voz infringe la regla 20.1(a). Un barco con compromiso interior tiene derecho a espacio entre el barco exterior y un obstáculo bajo la regla 19.2(b) aunque haya adquirido el compromiso interior por una virada por avante.

CASO 41

Una discusión sobre cómo la regla 19.2(b) y las definiciones “Obstáculo” y “Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso” se aplican cuando dos barcos comprometidos en la misma

bordada alcanzan y pasan por sotavento de un barco a proa en la misma bordada. Aunque no es obligatorio dar una voz pidiendo espacio en un obstáculo, resulta prudente hacerlo.

CASO 43

Un barco amurado a babor y en ceñida que navega cerca de y en paralelo a un obstáculo continuo debe mantenerse separado de un barco que ha completado su virada por avante a estribor y que se aproxima a él en un rumbo de colisión.

CASO 91

Un barco que tiene la obligación de mantenerse separado debe mantenerse separado del equipamiento de otro barco aunque esté fuera de su posición normal, cuando ese equipamiento haya estado fuera de posición el tiempo suficiente como para haber sido visto y evitado.

Definiciones, Mantenerse Separado

CASO 30

Un barco libre a popa que está obligado a mantenerse separado pero que tiene un contacto con un barco libre a proa infringe la regla de derecho de paso que era de aplicación antes de que ocurriera el contacto. Un barco que pierde el derecho de paso por cambiar de amura involuntariamente debe, igualmente, mantenerse separado.

CASO 50

Cuando un Comité de Protestas establece que en un incidente babor-estribor S no alteró su rumbo y que no hubo por parte de S un genuino y razonable temor de colisión, la protesta debería ser desestimada. Cuando el Comité establece que S alteró su rumbo y que había una duda razonable de si P podría haber pasado por la proa de S si S no hubiera alterado su rumbo, entonces P debería ser descalificado.

CASO 77

Un contacto entre el equipamiento de un barco y una baliza es un toque de baliza. Un barco que está obligado a mantenerse separado no infringe regla alguna cuando es tocado por el equipamiento de un barco con derecho de paso que se mueve de forma inesperada fuera de su posición normal.

CASO 87

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar un contacto hasta que quede claro que el otro barco no se está manteniendo separado.

CASO 88

Un barco puede evitar un contacto y aun así no mantenerse separado.

CASO 91

Un barco que tiene la obligación de mantenerse separado debe mantenerse separado del equipamiento de otro barco aunque esté fuera de su posición normal, cuando ese equipamiento haya estado fuera de posición el tiempo suficiente como para haber sido visto y evitado.

CASO 135

Si un barco infringe una regla de la Parte 2 al no mantenerse separado, el barco con derecho de paso, o un tercer barco, puede tener derecho a reparación si sufre daños físicos, incluso si el daño no se debe directamente a una colisión con el barco que estaba obligado a mantenerse separado.

Definiciones, Obstáculo**CASO 11**

Cuando los barcos están comprometidos en un obstáculo, incluido un obstáculo que es un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dar espacio al barco interior para pasar entre él y el obstáculo.

CASO 23

Navegando en popa la regla 19 no se aplica a un barco amurado a estribor que pasa entre dos barcos amurados a babor que están delante de él. La Regla 10 obliga a los barcos amurados a babor a mantenerse separados.

CASO 29

Un barco de sotavento es un obstáculo para un barco comprometido a barlovento y para un tercer barco libre a popa. El barco libre a popa puede navegar entre los dos barcos comprometidos y tener derecho a que el barco de barlovento le dé espacio entre él y el barco de sotavento, siempre que el barco de barlovento haya podido dar tal espacio desde el momento en que comenzó el compromiso.

CASO 41

Una discusión sobre cómo la regla 19.2(b) y las definiciones “Obstáculo y Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso” se aplican cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada alcanzan y pasan por sotavento de un barco a proa en la misma bordada. Aunque no es obligatorio dar una voz pidiendo espacio en un obstáculo, resulta prudente hacerlo.

CASO 117

Cuando tres barcos están en la misma bordada y dos de ellos están comprometidos y adelantando a un tercero desde libre a popa, si el barco de sotavento a popa se

compromete con el barco a proa, éste barco deja de ser un obstáculo, y la regla 19.2(b) no se aplica. No hay ninguna situación en la que una hilera de barcos navegando uno junto al otro sea un obstáculo continuo.

CASO 125

Cuando un barco comprometido por el exterior esté obligado a dar espacio a uno o más barcos interiores para pasar un obstáculo, el espacio que dé debe ser suficiente para permitir que todos los barcos interiores cumplan con sus obligaciones bajo las reglas de la Parte 2.

Definiciones, Parte

CASO 55

Un barco no puede protestar al Comité de Regatas. Sin embargo, puede solicitar una reparación o, si es parte en una audiencia, solicitar su reapertura. Un barco que no fue parte en una audiencia no tiene derecho de apelación. Cuando crea que su puntuación o su puesto ha sido significativamente perjudicado por una omisión o acción inadecuada del Comité de Regatas, su única solución es solicitar una reparación. Más adelante podrá apelar la decisión de la audiencia de la reparación.

Definiciones, Regla

CASO 85

Las reglas de clase no pueden modificar una regla del reglamento de regatas que no esté enumerada en la regla 86.1(c). Una regla de clase que intente cambiar una de esas reglas, no es válida y no se aplica.

CASO 98

Las reglas citadas en la definición “Regla” son de aplicación en las regatas que se rijan por el *Reglamento de Regatas a Vela*, tanto si el anuncio y las instrucciones de regata lo establecen de forma explícita, como si no lo hacen. Sin embargo, siempre que esté de acuerdo con cualquier prescripción a la regla 88.2, una instrucción de regata puede modificar o suprimir alguna o todas las prescripciones de una autoridad nacional. En general, ni el anuncio ni las instrucciones de regata pueden cambiar las reglas de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplicarán las reglas de ese sistema, aunque también alguna o todas sus reglas de clase pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regata entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de ellos prevalece sobre el otro.

Definiciones, Rumbo Debido

CASO 9

Cuando un barco amurado a estribor decide navegar más allá de una baliza de barlovento, un barco amurado a babor debe mantenerse separado. No hay una regla que requiera que un barco navegue un rumbo debido.

CASO 13

Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe ninguna regla por navegar a un rumbo más al viento que el rumbo del barco de barlovento.

CASO 14

Cuando, debido a una diferencia de opinión sobre el rumbo debido de un barco de sotavento, dos barcos en la misma bordada convergen, el barco de barlovento debe mantenerse separado. Dos barcos en el mismo tramo navegando cerca unos de otros pueden tener diferentes rumbos debidos.

CASO 46

Un barco de sotavento tiene derecho a orzar hasta su rumbo debido, incluso cuando ha establecido el compromiso por sotavento desde libre a popa y dentro de dos de sus esloras del barco de barlovento.

CASO 75

Cuando se aplica la regla 18, las reglas de las Secciones A y B también se aplican. Cuando un barco con derecho de paso con compromiso interior debe trasluchar en una baliza, tiene derecho a navegar a su rumbo debido hasta que trasluche. Un barco amurado a estribor que altera el rumbo no infringe la regla 16.1 si le da al barco amurado a babor espacio adecuado para mantenerse separado pero el barco amurado a babor no logra tomar ventaja de ello rápidamente.

CASO 134

El rumbo debido de un barco depende en todo momento de las condiciones imperantes. Algunas de esas condiciones son la intensidad y dirección del viento, el patrón de rachas y encalmadas en el viento, las olas, la corriente y las características físicas del casco y el equipo del barco, incluidas las velas que está usando.

Definiciones, Terminar

CASO 45

Cuando un barco no termina correctamente debido a un error del Comité de Regatas, pero ninguno de los barcos gana o pierde como resultado, una forma adecuada y justa de

reparación es anotar todos los barcos en el orden en que cruzaron la línea de llegada.

CASO 58

Si una boya o cualquier otro objeto que las instrucciones de regata establezcan como baliza de límite de la línea de llegada está por detrás de ésta, un barco puede dejarla por cualquier lado.

CASO 82

Cuando una línea de llegada está casi alineada con el último tramo del recorrido, de forma que no se puede determinar cuál es el lado correcto por el que cruzarla para terminar de acuerdo con la definición, los barcos pueden cruzarla en cualquier dirección y su llegada debe anotarse en consecuencia.

CASO 112

Un barco que comete –y no corrige- un error al navegar el recorrido, no infringe la regla 28 hasta que no termina. Cuando un barco comete ese error, otro barco puede avisarlo de que tiene la intención de protestarlo antes de que haya terminado, o en la primera oportunidad razonable después de que el primer barco haya terminado.

CASO 128

Si un barco comete un error según la regla 28.2 o infringe la regla 31 en la línea de llegada y termina sin corregir su error o sin penalizarse, debe recibir los puntos correspondientes a la posición en que terminó. Únicamente puede resultar penalizado por infringir las reglas 28.2 o 31 si, tras ser protestado, el Comité de Protestas resuelve que infringió la regla.

CASO 129

Cuando se acorta el recorrido en una baliza que hay que rodear, la baliza se convierte en baliza de llegada. La regla 32.2(a) permite que el Comité de Regatas fondee su barco mostrando la bandera S en cualquiera de los extremos de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de llegada conforme a la definición “Terminar”, incluso si al hacerlo deja la baliza por la banda contraria a aquella por la que debía dejarse si no se hubiera acortado el recorrido.

PRINCIPIOS BÁSICOS

Deportividad y las reglas

CASO 31

Cuando se da la señal visual correcta de una llamada individual pero no la señal fónica exigida, y cuando un barco llamado que está en una posición en la que puede oír la señal

fónica no ve la señal visual y no vuelve, tiene derecho a reparación. Sin embargo, si se da cuenta que estaba en el lado del recorrido de la línea, debe volver y salir correctamente.

CASO 39

Un Comité de Regatas no tiene obligación de protestar contra un barco. La responsabilidad principal de hacer cumplir las reglas recae en los participantes.

CASO 65

Cuando un barco sabe que ha infringido la regla de la Bandera Negra está obligado a retirarse con prontitud. Si no lo hace y después entorpece deliberadamente a otro barco en la prueba, comete una falta contra la deportividad e infringe la regla 2, y su timonel comete un acto de mal comportamiento.

CASO 71

Una voz no es el “sonido” que se exige al mostrar la bandera X. Respuestas a preguntas planteadas a raíz de solicitudes de reparación originadas por errores de procedimiento cometidos por el Comité de Regatas.

PARTE 1 – REGLAS FUNDAMENTALES

Regla 1.1, Seguridad: Ayudar a Quienes Estén en Peligro

CASO 20

Cuando es posible que un barco esté en peligro, otro barco que le presta ayuda tiene derecho a reparación, incluso si su ayuda no fue solicitada o si más tarde se descubre que no había peligro.

Regla 2, Navegación Leal

CASO 27

Un barco no tiene que anticipar que otro barco va a infringir una regla. Cuando un barco adquiere derecho de paso como resultado de sus propias acciones, el otro barco tiene derecho a espacio para mantenerse separado.

CASO 31

Cuando se da la señal visual correcta de una llamada individual pero no la señal fónica exigida, y cuando un barco llamado que está en una posición en la que puede oír la señal fónica no ve la señal visual y no vuelve, tiene derecho a reparación. Sin embargo, si se da cuenta que estaba en el lado del recorrido de la línea, debe volver y salir correctamente.

CASO 34

Estorbar a otro barco puede constituir una infracción a la regla 2 y la base para conceder reparación y para una acción bajo la regla 69.2.

CASO 47

Un barco que deliberadamente grita “estribor” sabiendo que está amurado babor no ha actuado de forma leal y ha infringido la regla 2.

CASO 65

Cuando un barco sabe que ha infringido la regla de la Bandera Negra está obligado a retirarse con prontitud. Si no lo hace y después entorpece deliberadamente a otro barco en la prueba, comete una falta contra la deportividad e infringe la regla 2, y su timonel comete un acto de mal comportamiento.

CASO 73

Cuando, mediante una acción deliberada, un tripulante de L estira el brazo y toca a W, acción que no podría tener otro propósito que el de provocar que W infrinja la regla 11, L infringe la regla 2.

CASO 74

No hay regla alguna que establezca como deben sentarse el timonel y los tripulantes de un barco de sotavento. El contacto con un barco de barlovento no infringe la regla 2 a menos que se abuse deliberadamente de la posición del timonel o del tripulante.

CASO 78

En una regata de flota, ya sea para embarcaciones monotipo o para barcos que compiten bajo un sistema de compensación o de rating, un barco puede utilizar tácticas que claramente interfieran con y entorpezcan el avance de otro barco en la prueba, a condición que, si es protestado por la regla 2 por hacerlo, el Comité de Protestas considere que había posibilidades razonables de que sus tácticas beneficien su clasificación final en el evento. Sin embargo, infringe la regla 2, y posiblemente la regla 69.1 (a), si durante el uso de esas tácticas infringe intencionadamente una regla.

CASO 138

En general, una acción de un participante que afecte directamente la imparcialidad de la competición o no penalizarse apropiadamente cuando el participante sea consciente de haber infringido una regla, debe ser examinada bajo la regla 2. Cualquier acción, incluida una infracción grave de la regla 2 o de cualquier otra regla, que el comité considere que puede ser un acto de mal comportamiento, debe ser examinada bajo la regla 69.

Regla 3, Aceptación de las Reglas

CASO 98

Las reglas citadas en la definición “Regla” son de aplicación en las regatas que se rijan por el *Reglamento de Regatas a Vela*, tanto si el anuncio y las instrucciones de regata lo establecen de forma explícita, como si no lo hacen. Sin embargo, siempre que esté de acuerdo con cualquier prescripción a la regla 88.2, una instrucción de regata puede modificar o suprimir alguna o todas las prescripciones de una autoridad nacional. En general, ni el anuncio ni las instrucciones de regata pueden cambiar las reglas de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplicarán las reglas de ese sistema, aunque también alguna o todas sus reglas de clase pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regata entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de ellos prevalece sobre el otro.

PARTE 2 – CUANDO LOS BARCOS SE ENCUENTRAN

Preámbulo a la Parte 2

CASO 19

Interpretación de la expresión “daño”.

CASO 109

El *RIPAM* o las disposiciones administrativas de derecho de paso se aplican entre barcos que están en regata, solamente si las instrucciones de regata así lo determinan, y de ser así, sustituye a todas las reglas de la Parte 2. Una regla del *RIPAM* o una de las disposiciones administrativas puede ser de aplicación si se la incluye en las instrucciones de regata o en cualquiera de los demás documentos que rijan el evento.

CASO 141

Interpretación del término “de consideración” en la expresión “daños de consideración.”

Sección A – Derecho de Paso

Regla 10, En Bordadas Opuestas

CASO 9

Cuando un barco amurado a estribor decide navegar más allá de una baliza de barlovento, un barco amurado a babor debe mantenerse separado. No hay una regla que requiera que un barco navegue un rumbo debido.

CASO 23

Navegando en popa la regla 19 no se aplica a un barco amurado a estribor que pasa entre dos barcos amurados a babor que están delante de él. La regla 10 obliga a los barcos amurados a babor a mantenerse separados.

CASO 43

Un barco amurado a babor y en ceñida que navega cerca de y en paralelo a un obstáculo continuo debe mantenerse separado de un barco que ha completado su virada por avante a estribor y que se aproxima a él en un rumbo de colisión.

CASO 50

Cuando un Comité de Protestas establece que en un incidente babor-estribor S no alteró su rumbo y que no hubo por parte de S un genuino y razonable temor de colisión, la protesta debería ser desestimada. Cuando el Comité establece que S alteró su rumbo y que había una duda razonable de si P podría haber pasado por la proa de S si S no hubiera alterado su rumbo, entonces P debería ser descalificado.

CASO 75

Cuando se aplica la regla 18, las reglas de las Secciones A y B también se aplican. Cuando un barco con derecho de paso con compromiso interior debe trasluchar en una baliza, tiene derecho a navegar a su rumbo debido hasta que trasluche. Un barco amurado a estribor que altera el rumbo no infringe la regla 16.1 si le da al barco amurado a babor espacio adecuado para mantenerse separado pero el barco amurado a babor no logra tomar ventaja de ello rápidamente.

CASO 87

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar un contacto hasta que quede claro que el otro barco no se está manteniendo separado.

CASO 88

Un barco puede evitar un contacto y aun así no mantenerse separado.

CASO 99

El hecho de que un barco que tiene que mantenerse separado esté fuera de control no es motivo para que se le exonere por infringir una regla de la parte 2. Cuando un barco con derecho de paso se ve obligado por la regla 14 a “si ello es razonablemente posible... evitar un contacto”, y la única manera de hacerlo es trasluchar violentamente y no lo hace, este barco no infringe la regla. Cuando la penalización para un barco sea la de retirarse tal como exige la regla 44.1(b), y lo hace, bien sea por elección o por necesidad, no se le puede, más tarde, descalificar.

CASO 105

Cuando dos barcos navegan de popa y en bordadas opuestas, el barco amurado a estribor puede alterar su rumbo, siempre que de espacio al barco amurado a babor para mantenerse separado.

CASO 123

Cuando fuera evidente para un marinero competente, pero no experto, al timón de un barco amurado a estribor que existe un riesgo sustancial de contacto con un barco amurado a babor, el barco amurado a estribor infringe la regla 14 si se produce un contacto y aún había tiempo para que cambiara de rumbo lo suficiente como para evitar el contacto.

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos

CASO 7

Cuando, habiendo estado libre a popa, un barco queda comprometido por sotavento dentro de una distancia de dos de sus esloras con otro barco, el barco de barlovento debe mantenerse separado, pero el barco de sotavento debe, inicialmente, dar al de barlovento espacio para que se mantenga separado y no puede navegar más al viento que su rumbo debido. El rumbo debido del barco de barlovento no es relevante.

CASO 12

Para determinar el derecho de un barco interior a espacio en baliza de acuerdo con la regla 18.2(b), es irrelevante que los barcos estén en rumbos muy diferentes, siempre que exista un compromiso cuando el primero de ellos alcance la zona.

CASO 13

Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe ninguna regla por navegar a un rumbo más al viento que el rumbo del barco de barlovento.

CASO 14

Cuando, debido a una diferencia de opinión sobre el rumbo debido de un barco de sotavento, dos barcos en la misma bordada convergen, el barco de barlovento debe mantenerse separado. Dos barcos en el mismo tramo navegando cerca unos de otros pueden tener diferentes rumbos debidos.

CASO 24

Cuando un barco queda comprometido por sotavento desde libre a popa, el otro barco debe actuar con prontitud para mantenerse separado. Si no puede hacerlo de forma marinera es que no se le ha dado espacio suficiente como exige la regla 15.

CASO 25

Cuando un barco de barlovento comprometido por el interior que tiene derecho a espacio en baliza toma más espacio que el que tiene derecho, debe mantenerse separado del barco exterior de sotavento, y el barco exterior puede orzar siempre que dé al barco interior espacio para mantenerse separado.

CASO 41

Una discusión sobre cómo la regla 19.2(b) y las definiciones “Obstáculo” y “Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso” se aplican cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada alcanzan y pasan por sotavento de un barco a proa en la misma bordada. Aunque no es obligatorio dar una voz pidiendo espacio en un obstáculo, resulta prudente hacerlo.

CASO 46

Un barco de sotavento tiene derecho a orzar hasta su rumbo debido, incluso cuando ha establecido el compromiso por sotavento desde libre a popa y dentro de dos de sus esloras del barco de barlovento.

CASO 51

Un Comité de Protestas debe exonerar a los barcos cuando, como resultado de la infracción de una regla por parte de otro barco, todos son forzados a infringir una regla.

CASO 53

Un barco libre a proa no necesita actuar para mantenerse separado antes de quedar comprometido por sotavento desde libre a popa.

CASO 70

Un barco de barlovento con compromiso interior que tiene derecho a recibir del barco exterior espacio en baliza debe mantenerse separado del barco exterior, y, si navega por fuera del espacio en baliza al que tiene derecho, no será exonerado si no se mantiene separado.

CASO 73

Cuando, mediante una acción deliberada, un tripulante de L estira el brazo y toca a W, acción que no podría tener otro propósito que el de provocar que W infrinja la regla 11, L infringe la regla 2.

CASO 74

No hay regla alguna que establezca como deben sentarse el timonel y los tripulantes de un barco de sotavento. El contacto con un barco de barlovento no infringe la regla 2 a menos que se abuse deliberadamente de la posición del timonel o del tripulante.

Regla 12, En la Misma Bordada, No Comprometidos

CASO 2

Si el primero entre dos barcos en alcanzar la zona está libre a popa cuando llega a ella y si más adelante los barcos se comprometen cuando el otro barco llega a la zona, se aplica la regla 18.2(a) y no la regla 18.2(b). La Regla 18.2(a) se aplica solo cuando los barcos están comprometidos y al menos uno de ellos está dentro de la zona.

CASO 15

Al virar por avante para pasar la baliza, un barco libre a proa debe cumplir la regla 13; un barco libre a popa tiene derecho a mantener su rumbo y de ese modo evitar que el otro vire por avante.

CASO 24

Cuando un barco queda comprometido por sotavento desde libre a popa, el otro barco debe actuar con prontitud para mantenerse separado. Si no puede hacerlo de forma marinera es que no se le ha dado espacio suficiente como exige la regla 15.

CASO 41

Una discusión sobre cómo la regla 19.2(b) y las definiciones “Obstáculo” y “Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso” se aplican cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada alcanzan y pasan por sotavento de un barco a proa en la misma bordada. Aunque no es obligatorio dar una voz pidiendo espacio en un obstáculo, resulta prudente hacerlo.

CASO 77

Un contacto entre el equipamiento de un barco y una baliza es un toque de baliza. Un barco que está obligado a mantenerse separado no infringe regla alguna cuando es tocado por el equipamiento de un barco con derecho de paso que se mueve de forma inesperada fuera de su posición normal.

CASO 91

Un barco que tiene la obligación de mantenerse separado debe mantenerse separado del equipamiento de otro barco aunque esté fuera de su posición normal, cuando ese equipamiento haya estado fuera de posición el tiempo suficiente como para haber sido visto y evitado.

Regla 13, Virando Por Avante

CASO 15

Al virar por avante para pasar la baliza, un barco libre a proa debe cumplir la regla 13; un barco libre a popa tiene derecho a mantener su rumbo y de ese modo evitar que el otro

vire por avante.

CASO 17

Una vez que un barco está en un rumbo de ceñida, ya no está sujeto a la regla 13, independientemente de cómo se desplace sobre el agua o cómo tenga cazadas sus velas.

CASO 27

Un barco no tiene que anticipar que otro barco va a infringir una regla. Cuando un barco adquiere derecho de paso como resultado de sus propias acciones, el otro barco tiene derecho a espacio para mantenerse separado.

Sección B – Limitaciones Generales

Regla 14, Evitar Contactos

CASO 2

Si el primero entre dos barcos en alcanzar la zona está libre a popa cuando llega a ella y si más adelante los barcos se comprometen cuando el otro barco llega a la zona, se aplica la regla 18.2(a) y no la regla 18.2(b). La Regla 18.2(a) se aplica solo cuando los barcos están comprometidos y al menos uno de ellos está dentro de la zona.

CASO 7

Cuando, habiendo estado libre a popa, un barco queda comprometido por sotavento dentro de una distancia de dos de sus esloras con otro barco, el barco de barlovento debe mantenerse separado, pero el barco de sotavento debe, inicialmente, dar al de barlovento espacio para que se mantenga separado y no puede navegar más al viento que su rumbo debido. El rumbo debido del barco de barlovento no es relevante.

CASO 11

Cuando los barcos están comprometidos en un obstáculo, incluido un obstáculo que es un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dar espacio al barco interior para pasar entre él y el obstáculo.

CASO 13

Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe ninguna regla por navegar a un rumbo más al viento que el rumbo del barco de barlovento.

CASO 14

Cuando, debido a una diferencia de opinión sobre el rumbo debido de un barco de sotavento, dos barcos en la misma bordada convergen, el barco de barlovento debe mantenerse separado. Dos barcos en el mismo tramo navegando cerca unos de otros pueden tener diferentes rumbos debidos.

CASO 23

Navegando en popa la regla 19 no se aplica a un barco amurado a estribor que pasa entre dos barcos amurados a babor que están delante de él. La regla 10 obliga a los barcos amurados a babor a mantenerse separados.

CASO 25

Cuando un barco de barlovento comprometido por el interior que tiene derecho a espacio en baliza toma más espacio que el que tiene derecho, debe mantenerse separado del barco exterior de sotavento, y el barco exterior puede orzar siempre que dé al barco interior espacio para mantenerse separado.

CASO 26

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar un contacto hasta que es evidente que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso pudo entonces haber evitado una colisión de la que resultaron daños, debe ser penalizado por infringir la regla 14.

CASO 27

Un barco no tiene que anticipar que otro barco va a infringir una regla. Cuando un barco adquiere derecho de paso como resultado de sus propias acciones, el otro barco tiene derecho a espacio para mantenerse separado.

CASO 30

Un barco libre a popa que está obligado a mantenerse separado pero que tiene un contacto con un barco libre a proa infringe la regla de derecho de paso que era de aplicación antes de que ocurriera el contacto. Un barco que pierde el derecho de paso por cambiar de amura involuntariamente debe, igualmente, mantenerse separado.

CASO 43

Un barco amurado a babor y en ceñida que navega cerca de y en paralelo a un obstáculo continuo debe mantenerse separado de un barco que ha completado su virada por avante a estribor y que se aproxima a él en un rumbo de colisión.

CASO 50

Cuando un Comité de Protestas establece que en un incidente babor-estribor S no alteró su rumbo y que no hubo por parte de S un genuino y razonable temor de colisión, la protesta debería ser desestimada. Cuando el comité establece que S alteró su rumbo y que había una duda razonable de si P podría haber pasado por la proa de S si S no hubiera alterado su rumbo, entonces P debería ser descalificado.

CASO 75

Cuando se aplica la regla 18, las reglas de las Secciones A y B también se aplican. Cuando

un barco con derecho de paso con compromiso interior debe trasluchar en una baliza, tiene derecho a navegar a su rumbo debido hasta que trasluche. Un barco amurado a estribor que altera el rumbo no infringe la regla 16.1 si le da al barco amurado a babor espacio adecuado para mantenerse separado pero el barco amurado a babor no logra tomar ventaja de ello rápidamente.

CASO 77

Un contacto entre el equipamiento de un barco y una baliza es un toque de baliza. Un barco que está obligado a mantenerse separado no infringe regla alguna cuando es tocado por el equipamiento de un barco con derecho de paso que se mueve de forma inesperada fuera de su posición normal.

CASO 81

Cuando un barco con derecho a espacio en baliza bajo la regla 18.2(b) pasa de proa al viento, la regla 18.2(b) deja de aplicarse y el barco debe cumplir con la regla de la sección A que resulte aplicable.

CASO 88

Un barco puede evitar un contacto y aun así no mantenerse separado.

CASO 91

Un barco que tiene la obligación de mantenerse separado debe mantenerse separado del equipamiento de otro barco aunque esté fuera de su posición normal, cuando ese equipamiento haya estado fuera de posición el tiempo suficiente como para haber sido visto y evitado.

CASO 92

Cuando un barco con derecho de paso altera su rumbo, el barco que tiene que mantenerse separado debe actuar solo en respuesta a lo que el barco con derecho de paso está haciendo en ese momento y no a lo que pudiera hacer a continuación.

CASO 99

El hecho de que un barco que tiene que mantenerse separado esté fuera de control no es motivo para que se le exonere por infringir una regla de la parte 2. Cuando un barco con derecho de paso se ve obligado por la regla 14 a “si ello es razonablemente posible... evitar un contacto”, y la única manera de hacerlo es trasluchar violentamente y no lo hace, este barco no infringe la regla. Cuando la penalización para un barco sea la de retirarse tal como exige la regla 44.1(b), y lo hace, bien sea por elección o por necesidad, no se le puede, más tarde, descalificar.

CASO 105

Cuando dos barcos navegan de popa y en bordadas opuestas, el barco amurado a estribor puede alterar su rumbo, siempre que de espacio al barco amurado a babor para

mantenerse separado.

CASO 107

Durante el procedimiento de salida, un barco que no esté vigilante, puede que no logre hacer todo lo razonablemente posible para evitar un contacto. Dar una voz de aviso puede considerarse una forma en que un barco "actúe para evitar el contacto". Cuando el incumplimiento por un barco de una regla de la Parte 2 causa daños de consideración y posteriormente se retira, ha efectuado la penalización adecuada y por tanto no se le puede descalificar por el mismo incidente.

CASO 123

Cuando fuera evidente para un marinero competente, pero no experto, al timón de un barco amurado a estribor que existe un riesgo sustancial de contacto con un barco amurado a babor, el barco amurado a estribor infringe la regla 14 si se produce un contacto y aún había tiempo para que cambiara de rumbo lo suficiente como para evitar el contacto.

Regla 14(a), Evitar Contactos

CASO 87

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar un contacto hasta que quede claro que el otro barco no se está manteniendo separado.

Regla 14(b), Evitar Contactos

CASO 19

Interpretación de la expresión "daño".

Regla 15, Adquirir Derecho de Paso

CASO 2

Si el primero entre dos barcos en alcanzar la zona está libre a popa cuando llega a ella y si más adelante los barcos se comprometen cuando el otro barco llega a la zona, se aplica la regla 18.2(a) y no la regla 18.2(b). La Regla 18.2(a) se aplica solo cuando los barcos están comprometidos y al menos uno de ellos está dentro de la zona.

CASO 7

Cuando, habiendo estado libre a popa, un barco queda comprometido por sotavento dentro de una distancia de dos de sus esloras con otro barco, el barco de barlovento debe mantenerse separado, pero el barco de sotavento debe, inicialmente, dar al de barlovento

espacio para que se mantenga separado y no puede navegar más al viento que su rumbo debido. El rumbo debido del barco de barlovento no es relevante.

CASO 13

Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe ninguna regla por navegar a un rumbo más al viento que el rumbo del barco de barlovento.

CASO 24

Cuando un barco queda comprometido por sotavento desde libre a popa, el otro barco debe actuar con prontitud para mantenerse separado. Si no puede hacerlo de forma marinera es que no se le ha dado espacio suficiente como exige la regla 15.

CASO 27

Un barco no tiene que anticipar que otro barco va a infringir una regla. Cuando un barco adquiere derecho de paso como resultado de sus propias acciones, el otro barco tiene derecho a espacio para mantenerse separado.

CASO 53

Un barco libre a proa no necesita actuar para mantenerse separado antes de quedar comprometido por sotavento desde libre a popa.

CASO 81

Cuando un barco con derecho a espacio en baliza bajo la regla 18.2(b) pasa de proa al viento, la regla 18.2(b) deja de aplicarse y el barco debe cumplir con la regla de la sección A que resulte aplicable.

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de quedar comprometido por sotavento de otro barco y no hay acción de acuerdo con el buen hacer marinero que permita al otro barco mantenerse separado, el barco que orzó rompe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero queda exonerado.

CASO 105

Cuando dos barcos navegan de popa y en bordadas opuestas, el barco amurado a estribor puede alterar su rumbo, siempre que de espacio al barco amurado a babor para mantenerse separado.

CASO 117

Cuando tres barcos están en la misma bordada y dos de ellos están comprometidos y adelantando a un tercero desde libre a popa, si el barco de sotavento a popa se compromete con el barco a proa, éste barco deja de ser un obstáculo, y la regla 19.2(b) no se aplica. No hay ninguna situación en la que una hilera de barcos navegando uno junto al otro sea un obstáculo continuo.

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

CASO 6

Un barco amurado a estribor que vira por avante después de que un barco amurado a babor ha arribado para pasar por su popa no necesariamente infringe una regla.

CASO 7

Cuando, habiendo estado libre a popa, un barco queda comprometido por sotavento dentro de una distancia de dos de sus esloras con otro barco, el barco de barlovento debe mantenerse separado, pero el barco de sotavento debe, inicialmente, dar al de barlovento espacio para que se mantenga separado y no puede navegar más al viento que su rumbo debido. El rumbo debido del barco de barlovento no es relevante.

CASO 13

Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe ninguna regla por navegar a un rumbo más al viento que el rumbo del barco de barlovento.

CASO 14

Cuando, debido a una diferencia de opinión sobre el rumbo debido de un barco de sotavento, dos barcos en la misma bordada convergen, el barco de barlovento debe mantenerse separado. Dos barcos en el mismo tramo navegando cerca unos de otros pueden tener diferentes rumbos debidos.

CASO 25

Cuando un barco de barlovento comprometido por el interior que tiene derecho a espacio en baliza toma más espacio que el que tiene derecho, debe mantenerse separado del barco exterior de sotavento, y el barco exterior puede orzar siempre que dé al barco interior espacio para mantenerse separado.

CASO 26

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar un contacto hasta que es evidente que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso pudo entonces haber evitado una colisión de la que resultaron daños, debe ser penalizado por infringir la regla 14.

CASO 46

Un barco de sotavento tiene derecho a orzar hasta su rumbo debido, incluso cuando ha establecido el compromiso por sotavento desde libre a popa y dentro de dos de sus esloras del barco de barlovento.

CASO 52

La regla 16.1 no limita el rumbo de un barco que tiene que mantenerse separado. Maniobrar con la intención de alejar a otro barco de la línea de salida no infringe necesariamente esta regla.

CASO 75

Cuando se aplica la regla 18, las reglas de las Secciones A y B también se aplican. Cuando un barco con derecho de paso con compromiso interior debe trasluchar en una baliza, tiene derecho a navegar a su rumbo debido hasta que trasluche. Un barco amurado a estribor que altera el rumbo no infringe la regla 16.1 si le da al barco amurado a babor espacio adecuado para mantenerse separado pero el barco amurado a babor no logra tomar ventaja de ello rápidamente.

CASO 92

Cuando un barco con derecho de paso altera su rumbo, el barco que tiene que mantenerse separado debe actuar solo en respuesta a lo que el barco con derecho de paso está haciendo en ese momento y no a lo que pudiera hacer a continuación.

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de quedar comprometido por sotavento de otro barco y no hay acción de acuerdo con el buen hacer marinero que permita al otro barco mantenerse separado, el barco que orzó rompe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero queda exonerado.

CASO 105

Cuando dos barcos navegan de popa y en bordadas opuestas, el barco amurado a estribor puede alterar su rumbo, siempre que de espacio al barco amurado a babor para mantenerse separado.

CASO 114

Cuando un barco tiene derecho a espacio, el espacio al que tiene derecho incluye espacio para que cumpla con sus obligaciones bajo las reglas de la Parte 2 y la regla 31.

Regla 16.2, Alterar el Rumbo**CASO 6**

Un barco amurado a estribor que vira por avante después de que un barco amurado a babor ha arribado para pasar por su popa no necesariamente infringe una regla.

CASO 92

Cuando un barco con derecho de paso altera su rumbo, el barco que tiene que

mantenerse separado debe actuar solo en respuesta a lo que el barco con derecho de paso está haciendo en ese momento y no a lo que pudiera hacer a continuación.

Regla 17, En la Misma Bordada; Rumbo Debido

CASO 7

Cuando, habiendo estado libre a popa, un barco queda comprometido por sotavento dentro de una distancia de dos de sus esloras con otro barco, el barco de barlovento debe mantenerse separado, pero el barco de sotavento debe, inicialmente, dar al de barlovento espacio para que se mantenga separado y no puede navegar más al viento que su rumbo debido. El rumbo debido del barco de barlovento no es relevante.

CASO 13

Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe ninguna regla por navegar a un rumbo más al viento que el rumbo del barco de barlovento.

CASO 14

Cuando, debido a una diferencia de opinión sobre el rumbo debido de un barco de sotavento, dos barcos en la misma bordada convergen, el barco de barlovento debe mantenerse separado. Dos barcos en el mismo tramo navegando cerca unos de otros pueden tener diferentes rumbos debidos.

CASO 46

Un barco de sotavento tiene derecho a orzar hasta su rumbo debido, incluso cuando ha establecido el compromiso por sotavento desde libre a popa y dentro de dos de sus esloras del barco de barlovento.

CASO 134

El rumbo debido de un barco depende en todo momento de las condiciones imperantes. Algunas de esas condiciones son la intensidad y dirección del viento, el patrón de rachas y encalmadas en el viento, las olas, la corriente y las características físicas del casco y el equipo del barco, incluidas las velas que está usando.

Sección C – En Balizas y Obstáculos

Regla 18.1, Espacio en Baliza: Cuándo se Aplica la Regla 18

CASO 9

Cuando un barco amurado a estribor decide navegar más allá de una baliza de barlovento, un barco amurado a babor debe mantenerse separado. No hay una regla que requiera que un barco navegue un rumbo debido.

CASO 12

Para determinar el derecho de un barco interior a espacio en baliza de acuerdo con la regla 18.2(b), es irrelevante que los barcos estén en rumbos muy diferentes, siempre que exista un compromiso cuando el primero de ellos alcance la zona.

CASO 15

Al virar por avante para pasar la baliza, un barco libre a proa debe cumplir la regla 13; un barco libre a popa tiene derecho a mantener su rumbo y de ese modo evitar que el otro vire por avante.

CASO 26

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar un contacto hasta que es evidente que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso pudo entonces haber evitado una colisión de la que resultaron daños, debe ser penalizado por infringir la regla 14.

CASO 81

Cuando un barco con derecho a espacio en baliza bajo la regla 18.2(b) pasa de proa al viento, la regla 18.2(b) deja de aplicarse y el barco debe cumplir con la regla de la sección A que resulte aplicable.

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están navegando en ceñida o más al viento y sujetos a la regla 18.2(b), la regla 18 deja de aplicarse cuando uno de ellos pasa de proa al viento. Cuando un barco está obligado a dar a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye espacio para que el otro barco cumpla con la regla 31. Cuando el barco con derecho a espacio en baliza se ve obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, queda exonerado de su infracción de la regla 31.

CASO 132

Un barco está “navegando en ceñida o más al viento” cuando el rumbo que navegaría para terminar tan pronto como sea posible en ausencia de todos los demás barcos, es un rumbo de ceñida o más ceñido al viento.

Regla 18.2, Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza**CASO 114**

Cuando un barco tiene derecho a espacio, el espacio al que tiene derecho incluye espacio para que cumpla con sus obligaciones bajo las reglas de la Parte 2 y la regla 31.

Regla 18.2(a), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

CASO 2

Si el primero entre dos barcos en alcanzar la zona está libre a popa cuando llega a ella y si más adelante los barcos se comprometen cuando el otro barco llega a la zona, se aplica la regla 18.2(a) y no la regla 18.2(b). La Regla 18.2(a) se aplica solo cuando los barcos están comprometidos y al menos uno de ellos está dentro de la zona.

CASO 59

Cuando un barco llega a la altura de una baliza pero está fuera de la zona y al alterar su rumbo hacia la baliza resulta que un barco que antes estaba libre a popa queda comprometido por su interior, la regla 18.2(a) le exige que dé espacio a este barco, independientemente de si su distancia a la baliza se debía o no a que estaba dando espacio a otros barcos comprometidos por su interior.

Regla 18.2(b), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza**Regla 18.2(c), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza**

CASO 2

Si el primero entre dos barcos en alcanzar la zona está libre a popa cuando llega a ella y si más adelante los barcos se comprometen cuando el otro barco llega a la zona, se aplica la regla 18.2(a) y no la regla 18.2(b). La Regla 18.2(a) se aplica solo cuando los barcos están comprometidos y al menos uno de ellos está dentro de la zona.

CASO 12

Para determinar el derecho de un barco interior a espacio en baliza de acuerdo con la regla 18.2(b), es irrelevante que los barcos estén en rumbos muy diferentes, siempre que exista un compromiso cuando el primero de ellos alcance la zona.

CASO 25

Cuando un barco de barlovento comprometido por el interior que tiene derecho a espacio en baliza toma más espacio que el que tiene derecho, debe mantenerse separado del barco exterior de sotavento, y el barco exterior puede orzar siempre que dé al barco interior espacio para mantenerse separado.

CASO 59

Cuando un barco llega a la altura de una baliza pero está fuera de la zona y al alterar su rumbo hacia la baliza resulta que un barco que antes estaba libre a popa queda comprometido por su interior, la regla 18.2(a) le exige que dé espacio a este barco, independientemente de si su distancia a la baliza se debía o no a que estaba dando espacio a otros barcos comprometidos por su interior.

CASO 63

En una baliza, cuando un barco se encuentra con un espacio al que no tiene derecho puede, asumiendo el riesgo, aprovecharlo.

CASO 70

Un barco de barlovento con compromiso interior que tiene derecho a recibir del barco exterior espacio en baliza debe mantenerse separado del barco exterior, y, si navega por fuera del espacio en baliza al que tiene derecho, no será exonerado si no se mantiene separado.

CASO 75

Cuando se aplica la regla 18, las reglas de las Secciones A y B también se aplican. Cuando un barco con derecho de paso con compromiso interior debe trasluchar en una baliza, tiene derecho a navegar a su rumbo debido hasta que trasluche. Un barco amurado a estribor que altera el rumbo no infringe la regla 16.1 si le da al barco amurado a babor espacio adecuado para mantenerse separado pero el barco amurado a babor no logra tomar ventaja de ello rápidamente.

CASO 81

Cuando un barco con derecho a espacio en baliza bajo la regla 18.2(b) pasa de proa al viento, la regla 18.2(b) deja de aplicarse y el barco debe cumplir con la regla de la sección A que resulte aplicable.

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están navegando en ceñida o más al viento y sujetos a la regla 18.2(b), la regla 18 deja de aplicarse cuando uno de ellos pasa de proa al viento. Cuando un barco está obligado a dar a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye espacio para que el otro barco cumpla con la regla 31. Cuando el barco con derecho a espacio en baliza se ve obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, queda exonerado de su infracción de la regla 31.

CASO 118

En la definición “Espacio en Baliza”, la frase “el espacio que necesita para dirigirse a la baliza” significa el espacio para navegar con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinerero hasta una posición junto a, y por el lado prescrito de, la baliza.

Regla 18.2(c)(2), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza**CASO 63**

En una baliza, cuando un barco se encuentra con un espacio al que no tiene derecho

puede, asumiendo el riesgo, aprovecharlo.

Regla 18.2(d), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

CASO 15

Al virar por avante para pasar la baliza, un barco libre a proa debe cumplir la regla 13; un barco libre a popa tiene derecho a mantener su rumbo y de ese modo evitar que el otro vire por avante.

CASO 25

Cuando un barco de barlovento comprometido por el interior que tiene derecho a espacio en baliza toma más espacio que el que tiene derecho, debe mantenerse separado del barco exterior de sotavento, y el barco exterior puede orzar siempre que dé al barco interior espacio para mantenerse separado.

CASO 81

Cuando un barco con derecho a espacio en baliza bajo la regla 18.2(b) pasa de proa al viento, la regla 18.2(b) deja de aplicarse y el barco debe cumplir con la regla de la sección A que resulte aplicable.

Regla 18.3, Espacio en Baliza: Virar por Avante dentro de la Zona

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de quedar comprometido por sotavento de otro barco y no hay acción de acuerdo con el buen hacer marinero que permita al otro barco mantenerse separado, el barco que orzó rompe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero queda exonerado.

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están navegando en ceñida o más al viento y sujetos a la regla 18.2(b), la regla 18 deja de aplicarse cuando uno de ellos pasa de proa al viento. Cuando un barco está obligado a dar a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye espacio para que el otro barco cumpla con la regla 31. Cuando el barco con derecho a espacio en baliza se ve obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, queda exonerado de su infracción de la regla 31.

Regla 19, Espacio para Pasar un Obstáculo

CASO 23

Navegando en popa la regla 19 no se aplica a un barco amurado a estribor que pasa entre dos barcos amurados a babor que están delante de él. La regla 10 obliga a los barcos amurados a babor a mantenerse separados.

CASO 30

Un barco libre a popa que está obligado a mantenerse separado pero que tiene un contacto con un barco libre a proa infringe la regla de derecho de paso que era de aplicación antes de que ocurriera el contacto. Un barco que pierde el derecho de paso por cambiar de amura involuntariamente debe, igualmente, mantenerse separado.

Regla 19, Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo

CASO 3

Un barco de sotavento amurado a babor que da una voz pidiendo espacio para virar por avante cuando se encuentra con otro barco amurado a estribor que se aproxima, un obstáculo, no está obligado a anticipar que el barco de barlovento no cumplirá con su obligación de virar por avante con prontitud o dar espacio de otro modo.

CASO 11

Cuando los barcos están comprometidos en un obstáculo, incluido un obstáculo que es un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dar espacio al barco interior para pasar entre él y el obstáculo.

CASO 29

Un barco de sotavento es un obstáculo para un barco comprometido a barlovento y para un tercer barco libre a popa. El barco libre a popa puede navegar entre los dos barcos comprometidos y tener derecho a que el barco de barlovento le dé espacio entre él y el barco de sotavento, siempre que el barco de barlovento haya podido dar tal espacio desde el momento en que comenzó el compromiso.

CASO 33

Cuando un barco que se aproxima a un obstáculo da una voz pidiendo espacio para virar por avante, pero lo hace antes del momento en que necesita iniciar el proceso descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo con seguridad, infringe la regla 20.1(a). Sin embargo, el barco llamado debe responder incluso si la voz infringe la regla 20.1(a). Un barco con compromiso interior tiene derecho a espacio entre el barco exterior y un obstáculo bajo la regla 19.2(b) aunque haya adquirido el compromiso interior por una virada por avante.

CASO 41

Una discusión sobre cómo la regla 19.2(b) y las definiciones “Obstáculo” y “Libre a Popa y

Libre a Proa; Compromiso” se aplican cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada alcanzan y pasan por sotavento de un barco a proa en la misma bordada. Aunque no es obligatorio dar una voz pidiendo espacio en un obstáculo, resulta prudente hacerlo.

CASO 43

Un barco amurado a babor y en ceñida que navega cerca de y en paralelo a un obstáculo continuo debe mantenerse separado de un barco que ha completado su virada por avante a estribor y que se aproxima a él en un rumbo de colisión.

CASO 49

Cuando del mismo incidente o de incidentes estrechamente relacionados surgen dos protestas, es aconsejable oír las en una audiencia conjunta en presencia de los representantes de todos los barcos implicados.

CASO 117

Cuando tres barcos están en la misma bordada y dos de ellos están comprometidos y adelantando a un tercero desde libre a popa, si el barco de sotavento a popa se compromete con el barco a proa, éste barco deja de ser un obstáculo, y la regla 19.2(b) no se aplica. No hay ninguna situación en la que una hilera de barcos navegando uno junto al otro sea un obstáculo continuo.

CASO 124

En cualquier momento mientras dos barcos se acercan a un obstáculo, el barco con derecho de paso en ese momento puede optar por pasar el obstáculo por cualquier lado siempre que pueda cumplir con las reglas aplicables.

CASO 125

Cuando un barco comprometido por el exterior esté obligado a dar espacio a uno o más barcos interiores para pasar un obstáculo, el espacio que dé debe ser suficiente para permitir que todos los barcos interiores cumplan con sus obligaciones bajo las reglas de la Parte 2.

Regla 20, Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo

CASO 3

Un barco de sotavento amurado a babor que da una voz pidiendo espacio para virar por avante cuando se encuentra con otro barco amurado a estribor que se aproxima, un obstáculo, no está obligado a anticipar que el barco de barlovento no cumplirá con su obligación de virar por avante con prontitud o dar espacio de otro modo.

CASO 10

Si un barco da una voz pidiendo espacio para virar por avante cuando no se acerca a un obstáculo ni navega en un rumbo de ceñida o más aproado, infringe la regla 20.1. El barco llamado debe responder incluso si la voz infringe la regla 20.1.

CASO 11

Cuando los barcos están comprometidos en un obstáculo, incluido un obstáculo que es un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dar espacio al barco interior para pasar entre él y el obstáculo.

CASO 33

Cuando un barco que se aproxima a un obstáculo da una voz pidiendo espacio para virar por avante, pero lo hace antes del momento en que necesita iniciar el proceso descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo con seguridad, infringe la regla 20.1(a). Sin embargo, el barco llamado debe responder incluso si la voz infringe la regla 20.1(a). Un barco con compromiso interior tiene derecho a espacio entre el barco exterior y un obstáculo bajo la regla 19.2(b) aunque haya adquirido el compromiso interior por una virada por avante.

CASO 35

Cuando un barco al que se le ha dado una voz pidiendo espacio para virar por avante en un obstáculo contesta “vira”, y el barco que dio la voz puede virar y evitar al barco avisado, éste ha cumplido la regla 20.2(c).

CASO 54

Un barco tiene derecho a dar una voz pidiendo espacio para virar por avante en el momento en que necesite comenzar el proceso descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo con seguridad. Un barco que da una voz debe dar al barco llamado suficiente tiempo para responder antes de virar por avante él mismo. La voz debe transmitir claramente la necesidad de virar por avante que tiene el barco que la da y ser lo suficientemente alta para ser escuchada en las condiciones imperantes. Si el barco llamado no responde, el barco que llamó puede repetir su voz, si tiene tiempo para ello, o evitar el obstáculo y protestar.

CASO 101

Cuando se exige que un barco con derecho de paso dé a otro barco espacio para una maniobra, el derecho de paso no se transfiere al barco con derecho a espacio. Cuando, en respuesta a su voz pidiendo espacio para virar por avante al aproximarse a un obstáculo, se responde a un barco “Vira”, y el barco vira y además puede volver a virar para mantenerse separado, realizando una maniobra conforme al buen hacer marinero, el barco al que se le dio la voz ha dado el espacio que debía.

CASO 113

Una explicación de la aplicación de la regla 20 cuando tres barcos que navegan en ceñida en la misma bordada se acercan a un obstáculo y el barco más a sotavento da una voz pidiendo espacio para virar por avante, pero no puede virar a menos que los dos barcos situados a barlovento suyo viren por avante.

Sección D – Otras Reglas

Regla 21, Exoneración

CASO 11

Cuando los barcos están comprometidos en un obstáculo, incluido un obstáculo que es un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dar espacio al barco interior para pasar entre él y el obstáculo.

CASO 12

Para determinar el derecho de un barco interior a espacio en baliza de acuerdo con la regla 18.2(b), es irrelevante que los barcos estén en rumbos muy diferentes, siempre que exista un compromiso cuando el primero de ellos alcance la zona.

CASO 24

Cuando un barco queda comprometido por sotavento desde libre a popa, el otro barco debe actuar con prontitud para mantenerse separado. Si no puede hacerlo de forma marinera es que no se le ha dado espacio suficiente como exige la regla 15.

CASO 25

Cuando un barco de barlovento comprometido por el interior que tiene derecho a espacio en baliza toma más espacio que el que tiene derecho, debe mantenerse separado del barco exterior de sotavento, y el barco exterior puede orzar siempre que dé al barco interior espacio para mantenerse separado.

CASO 49

Cuando del mismo incidente o de incidentes estrechamente relacionados surgen dos protestas, es aconsejable oír las en una audiencia conjunta en presencia de los representantes de todos los barcos implicados.

CASO 63

En una baliza, cuando un barco se encuentra con un espacio al que no tiene derecho puede, asumiendo el riesgo, aprovecharlo.

CASO 70

Un barco de barlovento con compromiso interior que tiene derecho a recibir del barco exterior espacio en baliza debe mantenerse separado del barco exterior, y, si navega por fuera del espacio en baliza al que tiene derecho, no será exonerado si no se mantiene separado.

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de quedar comprometido por sotavento de otro barco y no hay acción de acuerdo con el buen hacer marinero que permita al otro barco mantenerse separado, el barco que orzó rompe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero queda exonerado.

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están navegando en ceñida o más al viento y sujetos a la regla 18.2(b), la regla 18 deja de aplicarse cuando uno de ellos pasa de proa al viento. Cuando un barco está obligado a dar a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye espacio para que el otro barco cumpla con la regla 31. Cuando el barco con derecho a espacio en baliza se ve obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, queda exonerado de su infracción de la regla 31.

CASO 124

En cualquier momento mientras dos barcos se acercan a un obstáculo, el barco con derecho de paso en ese momento puede optar por pasar el obstáculo por cualquier lado siempre que pueda cumplir con las reglas aplicables.

CASO 125

Cuando un barco comprometido por el exterior esté obligado a dar espacio a uno o más barcos interiores para pasar un obstáculo, el espacio que dé debe ser suficiente para permitir que todos los barcos interiores cumplan con sus obligaciones bajo las reglas de la Parte 2.

Regla 23, Volcado, Fondeado o Varado; En Salvamento**CASO 5**

Un barco que ancla durante una prueba todavía está en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 o la regla 45 si, mientras recoge el cabo de fondeo para recobrar el ancla, regresa a la posición que tenía en el momento en que se largó el ancla. Sin embargo, si recoger el cabo de fondeo lo impulsa claramente a una posición diferente, infringe esas reglas.

Regla 24.2, Interferir con Otro Barco

CASO 126

A los efectos de determinar si la regla 24.2 se aplica a un incidente, un barco navega en el tramo que es coherente con su rumbo inmediatamente antes del incidente y sus motivos para navegar ese rumbo.

PARTE 3 – DIRECCION DE UNA REGATA

Regla 26, Sistema de Salida

CASO 31

Cuando se da la señal visual correcta de una llamada individual pero no la señal fónica exigida, y cuando un barco llamado que está en una posición en la que puede oír la señal fónica no ve la señal visual y no vuelve, tiene derecho a reparación. Sin embargo, si se da cuenta que estaba en el lado del recorrido de la línea, debe volver y salir correctamente.

Regla 28, Navegar el Recorrido

CASO 28

Cuando un barco infringe una regla, y al hacerlo provoca que otro barco toque una baliza, este otro barco debe ser exonerado. El hecho de que una baliza de salida se haya desplazado por cualquier motivo, no exime a un barco de salir de acuerdo con la definición. Un Comité de Regatas puede anular bajo la regla 32.1(c) afectado directamente la seguridad o la equidad de la competición.

CASO 58

Si una boya o cualquier otro objeto que las instrucciones de regata establezcan como baliza de límite de la línea de llegada está por detrás de ésta, un barco puede dejarla por cualquier lado.

CASO 90

Cuando el “hilo” de un barco pasa una baliza por el lado prescrito, no infringe la regla 28.2 si su hilo, al tensarlo, también pasa la baliza por el lado no prescrito.

CASO 106

Cuando el “hilo” que representa la estela de un barco queda por la banda prescrita de las balizas de salida, de llegada o de una puerta, no es relevante que, al tensarlo, pase también una de esas balizas por la banda no prescrita.

CASO 108

Al penalizarse después de tocar una baliza, un barco no necesita hacer un giro completo de 360°, y puede realizar su penalización a la vez que rodea la baliza. El giro que realice al rodear la baliza puede considerarse también como su penalización si incluye una virada por adelante y una trasluchada, y si se realiza con prontitud después de que deje de tocar la baliza y está claramente separado de los demás barcos y siempre que no surja una cuestión de haber ganado ventaja.

CASO 112

Un barco que comete –y no corrige– un error al navegar el recorrido, no infringe la regla 28 hasta que no termina. Cuando un barco comete ese error, otro barco puede avisarlo de que tiene la intención de protestarlo antes de que haya terminado, o en la primera oportunidad razonable después de que el primer barco haya terminado.

CASO 128

Si un barco comete un error según la regla 28.2 o infringe la regla 31 en la línea de llegada y termina sin corregir su error o sin penalizarse, debe recibir los puntos correspondientes a la posición en que terminó. Únicamente puede resultar penalizado por infringir las reglas 28.2 o 31 si, tras ser protestado, el Comité de Protestas resuelve que infringió la regla.

CASO 129

Cuando se acorta el recorrido en una baliza que hay que rodear, la baliza se convierte en baliza de llegada. La regla 32.2(a) permite que el Comité de Regatas fondee su barco mostrando la bandera S en cualquiera de los extremos de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de llegada conforme a la definición “Terminar”, incluso si al hacerlo deja la baliza por la banda contraria a aquella por la que debía dejarse si no se hubiera acortado el recorrido.

Regla 29.1, Llamadas: Llamada Individual**CASO 31**

Cuando se da la señal visual correcta de una llamada individual pero no la señal fónica exigida, y cuando un barco llamado que está en una posición en la que puede oír la señal fónica no ve la señal visual y no vuelve, tiene derecho a reparación. Sin embargo, si se da cuenta que estaba en el lado del recorrido de la línea, debe volver y salir correctamente.

CASO 71

Una voz no es el “sonido” que se exige al mostrar la bandera X. Respuestas a preguntas planteadas a raíz de solicitudes de reparación originadas por errores de procedimiento cometidos por el Comité de Regatas.

CASO 79

Cuando un barco no tiene razones para saber que cruzó prematuramente la línea de salida y el Comité de Regatas no da con prontitud la señal de “Llamada Individual” y lo clasifica como OCS, el Comité de Regatas ha cometido un error que ha perjudicado significativamente la puntuación del barco sin culpa alguna por su parte, y por tanto el barco tiene derecho a reparación.

CASO 136

Para determinar los hechos probados, un Comité de Protestas se registrá por la ponderación de las pruebas. En general, un miembro del Comité de Regatas que hace de visor de la línea de salida está mejor ubicado que cualquier barco participante para decidir si un barco estaba sobre la línea en la señal de salida y, de ser así, si regresó y salió correctamente.

Regla 30.2, Penalizaciones en la Salida: Regla de la Bandera Z**Regla 30.3, Penalizaciones en la Salida: Regla de la Bandera U****Regla 30.4, Penalizaciones en la Salida: Regla de la Bandera Negra****CASO 65**

Cuando un barco sabe que ha infringido la regla de la Bandera Negra está obligado a retirarse con prontitud. Si no lo hace y después entorpece deliberadamente a otro barco en la prueba, comete una falta contra la deportividad e infringe la regla 2, y su timonel comete un acto de mal comportamiento.

CASO 96

Cuando después de una llamada general un barco conoce que el Comité de Regatas lo ha descalificado por la regla 30.4, segunda frase, al ver que muestra su número de vela pero piensa que el Comité de Regatas ha cometido un error, su única opción es no salir y más tarde solicitar una reparación. Por el contrario, si el Comité de Regatas no muestra su número y el barco participa en la prueba que se vuelve a empezar, debe ser puntuado como BFD y no como DNE.

CASO 111

Cuando un barco infringe la regla 30.2 o 30.4 durante una secuencia de salida que termina en una llamada general, el Comité de Regatas está obligado a penalizarlo incluso si la prueba fue aplazada antes de dicha secuencia de salida o si, durante una secuencia de salida posterior, se señaló un aplazamiento antes de la señal de salida.

CASO 140

Cómo se aplican las reglas cuando un barco se ve obligado a cruzar la línea de salida por otro barco que estaba infringiendo una regla de la Parte 2.

Regla 31, Tocar una Baliza

CASO 77

Un contacto entre el equipamiento de un barco y una baliza es un toque de baliza. Un barco que está obligado a mantenerse separado no infringe regla alguna cuando es tocado por el equipamiento de un barco con derecho de paso que se mueve de forma inesperada fuera de su posición normal.

CASO 128

Si un barco comete un error según la regla 28.2 o infringe la regla 31 en la línea de llegada y termina sin corregir su error o sin penalizarse, debe recibir los puntos correspondientes a la posición en que terminó. Únicamente puede resultar penalizado por infringir las reglas 28.2 o 31 si, tras ser protestado, el Comité de Protestas resuelve que infringió la regla.

Regla 32, Acortar o Anular después de la Salida

CASO 28

Cuando un barco infringe una regla, y al hacerlo provoca que otro barco toque una baliza, este otro barco debe ser exonerado. El hecho de que una baliza de salida se haya desplazado por cualquier motivo, no exime a un barco de salir de acuerdo con la definición. Un Comité de Regatas puede anular bajo la regla 32.1(c) afectado directamente la seguridad o la equidad de la competición.

CASO 37

Cada una de las pruebas de una regata es una prueba diferente. En una regata en la que participan varias clases, la anulación de una prueba puede ser adecuada para algunas clases pero no para todas.

CASO 129

Cuando se acorta el recorrido en una baliza que hay que rodear, la baliza se convierte en baliza de llegada. La regla 32.2(a) permite que el Comité de Regatas fondee su barco mostrando la bandera S en cualquiera de los extremos de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de llegada conforme a la definición "Terminar", incluso si al hacerlo deja la baliza por la banda contraria a aquella por la que debía dejarse si no se hubiera acortado el recorrido.

Regla 36, Pruebas que se Vuelven a Empezar o que se Repiten

CASO 19

Interpretación de la expresión “daño”.

CASO 141

Interpretación del término “de consideración” en la expresión “daños de consideración.”

PARTE 4 – OTROS REQUISITOS MIENTRAS SE ESTA EN REGATA

Regla 41, Ayuda Externa

CASO 78

En una regata de flota, ya sea para embarcaciones monotipo o para barcos que compiten bajo un sistema de compensación o de rating, un barco puede utilizar tácticas que claramente interfieran con y entorpezcan el avance de otro barco en la prueba, a condición que, si es protestado por la regla 2 por hacerlo, el Comité de Protestas considere que había posibilidades razonables de que sus tácticas beneficien su clasificación final en el evento. Sin embargo, infringe la regla 2, y posiblemente la regla 69.1 (a), si durante el uso de esas tácticas infringe intencionadamente una regla.

CASO 100

Cuando un barco solicita y recibe consejo táctico recibe ayuda exterior, incluso si lo pide o lo recibe a través de un canal público de radio.

CASO 120

En la regla 41(c) “información gratuita y disponible” es aquella información disponible sin costo monetario y que puede obtenerse fácilmente por todos los barcos participantes en una prueba. La regla 41(c) puede modificarse para un evento siempre que se siga el procedimiento establecido en el reglamento.

Regla 42, Propulsión

CASO 5

Un barco que ancla durante una prueba todavía está en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 o la regla 45 si, mientras recoge el cabo de fondeo para recobrar el ancla, regresa a la posición que tenía en el momento en que se largó el ancla. Sin embargo, si recoger el cabo de fondeo lo impulsa claramente a una posición diferente, infringe esas reglas.

CASO 8

Los movimientos repetidos del timón para posicionar un barco para ganar velocidad en cada una de una serie de olas generadas por un buque que pasa no son remada a menos que sean contundentes, y el aumento en la velocidad es el resultado de un uso permitido del agua para aumentar la velocidad.

CASO 69

La inercia que lleva un barco después de su señal de preparación como resultado de haber utilizado el motor antes de esta señal no infringe la regla 42.1.

CASO 132

Un barco está “navegando en ceñida o más al viento” cuando el rumbo que navegaría para terminar tan pronto como sea posible en ausencia de todos los demás barcos, es un rumbo de ceñida o más ceñido al viento.

Regla 43.1, Vestimenta y Equipo de un Participante

CASO 89

Excepto en una tabla o una cometa a vela, un participante no puede llevar ni fijar de ninguna manera a su persona un recipiente para acarrear bebida.

**Regla 44.1, Penalizaciones en el Momento del Incidente: Penalizarse
Regla 44.2, Penalizaciones en el Momento del Incidente: Penalizaciones
de Uno o Dos Giros**

CASO 19

Interpretación de la expresión “daño”.

CASO 99

El hecho de que un barco que tiene que mantenerse separado esté fuera de control no es motivo para que se le exonere por infringir una regla de la parte 2. Cuando un barco con derecho de paso se ve obligado por la regla 14 a “si ello es razonablemente posible... evitar un contacto”, y la única manera de hacerlo es trasluchar violentamente y no lo hace, este barco no infringe la regla. Cuando la penalización para un barco sea la de retirarse tal como exige la regla 44.1(b), y lo hace, bien sea por elección o por necesidad, no se le puede, más tarde, descalificar.

CASO 107

Durante el procedimiento de salida, un barco que no esté vigilante, puede que no logre hacer todo lo razonablemente posible para evitar un contacto. Dar una voz de aviso

puede considerarse una forma en que un barco "actúe para evitar el contacto". Cuando el incumplimiento por un barco de una regla de la Parte 2 causa daños de consideración y posteriormente se retira, ha efectuado la penalización adecuada y por tanto no se le puede descalificar por el mismo incidente.

CASO 108

Al penalizarse después de tocar una baliza, un barco no necesita hacer un giro completo de 360°, y puede realizar su penalización a la vez que rodea la baliza. El giro que realice al rodear la baliza puede considerarse también como su penalización si incluye una virada por adelante y una trasluchada, y si se realiza con prontitud después de que deje de tocar la baliza y está claramente separado de los demás barcos y siempre que no surja una cuestión de haber ganado ventaja.

CASO 141

Interpretación del término "de consideración" en la expresión "daños de consideración."

Regla 45, Sacar a Tierra; Amarrar; Fondear

CASO 5

Un barco que ancla durante una prueba todavía está en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 o la regla 45 si, mientras recoge el cabo de fondeo para recobrar el ancla, regresa a la posición que tenía en el momento en que se largó el ancla. Sin embargo, si recoger el cabo de fondeo lo impulsa claramente a una posición diferente, infringe esas reglas.

Regla 46, Responsable

CASO 40

A no ser que las reglas de Clase, el Anuncio de Regatas o las Instrucciones de Regata especifiquen otra cosa, y siempre que no se infrinja la regla 46, el propietario o la persona responsable de un barco puede decidir quien actúa de timonel en una prueba.

Regla 48, Señales de Niebla y Luces; Dispositivos de Separación de Tráfico

CASO 109

El *RIPA* o las disposiciones administrativas de derecho de paso se aplican entre barcos que están en regata, solamente si las instrucciones de regata así lo determinan, y de ser así, sustituye a todas las reglas de la Parte 2. Una regla del *RIPA* o una de las disposiciones administrativas puede ser de aplicación si se la incluye en las instrucciones

de regata o en cualquiera de los demás documentos que rijan el evento.

Regla 49, Posición de los Tripulantes; Guardamancebos

CASO 4

Un participante puede sostener una escota por fuera de la borda.

CASO 36

Posición de los tripulantes con respecto a los guardamancebos.

CASO 83

El trimado repetido de una vela con el torso de un tripulante por fuera de los guardamancebos no está permitido.

Regla 50.3, Envergado y Cazado de Velas: Uso de Arbotantes

CASO 4

Un participante puede sostener una escota por fuera de la borda.

CASO 97

Una percha para guiar la braza del spinnaker no es un arbotante.

PARTE 5 – PROTESTAS, REPARACIONES, AUDIENCIAS, MAL COMPORTAMIENTO Y APELACIONES

Sección A – Protestas; Reparaciones; Acción por la Regla 69

Regla 60, Derecho a Protestar; Derecho a Solicitar Reparación o Acción por la Regla 69

CASO 1

Un barco que infringe una regla mientras está en regata pero continúa regateando puede protestar un incidente posterior aunque sea descalificado tras la prueba por la infracción de una regla.

CASO 19

Interpretación de la expresión “daño”.

CASO 39

Un Comité de Regatas no tiene obligación de protestar contra un barco. La responsabilidad principal de hacer cumplir las reglas recae en los participantes.

CASO 44

Un barco no puede protestar contra el Comité de Regatas por haber infringido una regla. Sin embargo, puede solicitar una reparación, y tendrá derecho a ella si demuestra que, sin ninguna culpa por su parte, una omisión o acción inadecuada del Comité de Regatas ha perjudicado significativamente su puntuación o su puesto.

CASO 57

Cuando un propietario que ha cumplido con los requisitos de la regla 78.1 ha presentado de buena fe un certificado vigente debidamente autenticado, los resultados finales de una prueba o serie deben mantenerse, incluso aunque el certificado sea retirado posteriormente.

CASO 80

La audiencia de una protesta o de una solicitud de reparación debe limitarse al supuesto incidente, acción u omisión. A pesar de que un barco debe ser puntuado DNF si no termina de acuerdo con la definición de ese término, no se debe puntuar DNF por no haber navegado el recorrido correctamente.

CASO 141

Interpretación del término “de consideración” en la expresión “daños de consideración.”

Regla 61.1, Requisitos para una Protesta: Informar al Protestado

CASO 19

Interpretación de la expresión “daño”.

CASO 72

Discusión acerca del término “bandera”.

CASO 85

Las reglas de clase no pueden modificar una regla del reglamento de regatas que no esté enumerada en la regla 86.1(c). Una regla de clase que intente cambiar una de esas reglas, no es válida y no se aplica.

CASO 112

Un barco que comete –y no corrige– un error al navegar el recorrido, no infringe la regla 28 hasta que no termina. Cuando un barco comete ese error, otro barco puede avisarlo de

que tiene la intención de protestarlo antes de que haya terminado, o en la primera oportunidad razonable después de que el primer barco haya terminado.

CASO 141

Interpretación del término “de consideración” en la expresión “daños de consideración.”

Regla 61.2, Requisitos para una Protesta: Contenido de una Protesta

CASO 22

No es relevante para la validez de una protesta que una regla que el protestante cree que se infringió no sea una de las reglas que el Comité de Protestas luego determine que se haya infringido.

CASO 80

La audiencia de una protesta o de una solicitud de reparación debe limitarse al supuesto incidente, acción u omisión. A pesar de que un barco debe ser puntuado DNF si no termina de acuerdo con la definición de ese término, no se debe puntuar DNF por no haber navegado el recorrido correctamente.

Regla 62.1, Reparación

CASO 31

Cuando se da la señal visual correcta de una llamada individual pero no la señal fónica exigida, y cuando un barco llamado que está en una posición en la que puede oír la señal fónica no ve la señal visual y no vuelve, tiene derecho a reparación. Sin embargo, si se da cuenta que estaba en el lado del recorrido de la línea, debe volver y salir correctamente.

CASO 55

Un barco no puede protestar al Comité de Regatas. Sin embargo, puede solicitar una reparación o, si es parte en una audiencia, solicitar su reapertura. Un barco que no fue parte en una audiencia no tiene derecho de apelación. Cuando crea que su puntuación o su puesto ha sido significativamente perjudicado por una omisión o acción inadecuada del Comité de Regatas, su única solución es solicitar una reparación. Más adelante podrá apelar la decisión de la audiencia de la reparación.

CASO 140

Cómo se aplican las reglas cuando un barco se ve obligado a cruzar la línea de salida por otro barco que estaba infringiendo una regla de la Parte 2.

Regla 62.1(a), Reparación

CASO 37

Cada una de las pruebas de una regata es una prueba diferente. En una regata en la que participan varias clases, la anulación de una prueba puede ser adecuada para algunas clases pero no para todas.

CASO 44

Un barco no puede protestar contra el Comité de Regatas por haber infringido una regla. Sin embargo, puede solicitar una reparación, y tendrá derecho a ella si demuestra que, sin ninguna culpa por su parte, una omisión o acción inadecuada del Comité de Regatas ha perjudicado significativamente su puntuación o su puesto.

CASO 45

Cuando un barco no termina correctamente debido a un error del Comité de Regatas, pero ninguno de los barcos gana o pierde como resultado, una forma adecuada y justa de reparación es anotar todos los barcos en el orden en que cruzaron la línea de llegada.

CASO 68

El hecho de que un Comité de Regatas no descubra que un certificado de rating es inválido no da derecho a un barco a obtener una reparación. Un barco que puede haber infringido una regla y que continúa en regata mantiene los derechos que le otorga el reglamento de regatas, incluyendo los establecidos en las reglas de la parte 2 así como su derecho a protestar y apelar, incluso si después es descalificado.

CASO 71

Una voz no es el “sonido” que se exige al mostrar la bandera X. Respuestas a preguntas planteadas a raíz de solicitudes de reparación originadas por errores de procedimiento cometidos por el Comité de Regatas.

CASO 80

La audiencia de una protesta o de una solicitud de reparación debe limitarse al supuesto incidente, acción u omisión. A pesar de que un barco debe ser puntuado DNF si no termina de acuerdo con la definición de ese término, no se debe puntuar DNF por no haber navegado el recorrido correctamente.

CASO 82

Cuando una línea de llegada está casi alineada con el último tramo del recorrido, de forma que no se puede determinar cuál es el lado correcto por el que cruzarla para terminar de acuerdo con la definición, los barcos pueden cruzarla en cualquier dirección y su llegada debe anotarse en consecuencia.

CASO 119

Cuando se celebra una prueba para barcos compitiendo bajo un sistema de rating, el

rating a utilizar para calcular el tiempo compensado de un barco es el que tenía en el momento en que se celebró la prueba. No se debe modificar su puntuación si, posteriormente, la autoridad de rating, por voluntad propia, modifica su rating.

CASO 129

Cuando se acorta el recorrido en una baliza que hay que rodear, la baliza se convierte en baliza de llegada. La regla 32.2(a) permite que el Comité de Regatas fondee su barco mostrando la bandera S en cualquiera de los extremos de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de llegada conforme a la definición "Terminar", incluso si al hacerlo deja la baliza por la banda contraria a aquella por la que debía dejarse si no se hubiera acortado el recorrido.

Regla 62.1(b), Reparación

CASO 19

Interpretación de la expresión "daño".

CASO 110

Un barco físicamente dañado por el contacto con un barco que estaba infringiendo una regla de la Parte 2 es elegible para obtener reparación solo si el daño mismo empeoró significativamente su puntuación o posición. No es necesario que se produzca un contacto para que un barco cause lesiones o daños físicos a otro. Un empeoramiento de la puntuación o la posición de un barco causado por una maniobra evasiva no es, en sí mismo, motivo de reparación. "Lesión" se refiere a lesiones corporales a una persona y, en la regla 62.1 (b), "daño" se limita al daño físico de un barco o su equipo.

CASO 116

Una discusión sobre la reparación en una situación en la que un barco sufre un daño al principio de una serie, tiene derecho a reparación bajo la regla 62.1(b), y a consecuencia del daño queda impedido para navegar en las restantes pruebas. En tal situación, no es justo para los otros barcos de la serie otorgarle el promedio de puntos para la mitad o más de las pruebas que conforman su puntuación en la serie.

CASO 135

Si un barco infringe una regla de la Parte 2 al no mantenerse separado, el barco con derecho de paso, o un tercer barco, puede tener derecho a reparación si sufre daños físicos, incluso si el daño no se debe directamente a una colisión con el barco que estaba obligado a mantenerse separado.

CASO 142

Cuando un barco solicita reparación por lesiones o daños físicos causados por la acción de un barco que estaba infringiendo una regla de la Parte 2, no necesita protestar contra el

barco que causó el daño o lesión, pero su solicitud no tendrá éxito a menos que la prueba obtenida en la audiencia de reparación lleve al Comité de Protestas a concluir que el otro barco infringió una regla de la Parte 2.

Regla 62.1(c), Reparación

CASO 20

Cuando es posible que un barco esté en peligro, otro barco que le presta ayuda tiene derecho a reparación, incluso si su ayuda no fue solicitada o si más tarde se descubre que no había peligro.

Regla 62.1(d), Reparación

CASO 34

Estorbar a otro barco puede constituir una infracción a la regla 2 y la base para conceder reparación y para una acción bajo la regla 69.2.

Regla 62.2, Reparación

CASO 102

Cuando un barco solicita una reparación por un incidente que, según él, ha afectado a su puntuación en una prueba y por tanto en la serie, el tiempo límite para presentar dicha solicitud es el tiempo límite para esa prueba, y no un tiempo límite basado en la publicación de los resultados de la serie.

Sección B – Audiencias y Decisiones

Regla 63.1, Audiencias: Exigencia de una Audiencia

CASO 1

Un barco que infringe una regla mientras está en regata pero continúa regateando puede protestar un incidente posterior aunque sea descalificado tras la prueba por la infracción de una regla.

Regla 63.2, Audiencias: Hora y Lugar de la Audiencia; Tiempo para que las Partes se Preparen

CASO 48

La finalidad de la parte 5 del reglamento de regatas es la de proteger a un barco de ser tratado injustamente y no la de facilitar resquicios legales a los protestados. Un protestado tiene el deber de protegerse a sí mismo, actuando de forma razonable antes de una audiencia.

Regla 63.3, Audiencias: Derecho a Estar Presente

CASO 49

Cuando del mismo incidente o de incidentes estrechamente relacionados surgen dos protestas, es aconsejable oírlos en una audiencia conjunta en presencia de los representantes de todos los barcos implicados.

Regla 63.4, Audiencias: Conflicto de Intereses

CASO 137

Al decidir si un conflicto de intereses es significativo, el Comité de Protestas debe tener en cuenta el grado del conflicto, el nivel del evento y la percepción global de imparcialidad.

Regla 63.5, Audiencias: Validez de la Protesta o de la Solicitud de Reparación

CASO 19

Interpretación de la expresión “daño”.

CASO 22

No es relevante para la validez de una protesta que una regla que el protestante cree que se infringió no sea una de las reglas que el Comité de Protestas luego determine que se haya infringido.

CASO 141

Interpretación del término “de consideración” en la expresión “daños de consideración.”

Regla 63.6, Audiencias: Obtención de Pruebas y Determinación de los Hechos Probados

CASO 104

Intentar distinguir entre hechos y conclusiones en las determinaciones de un Comité de

Protestas puede resultar en ocasiones insatisfactorio, ya que aquellas pueden fundamentarse parte en los hechos y parte en una conclusión. Una autoridad nacional puede cambiar la resolución de un Comité de Protestas y cualquier otra determinación que implique razonamientos o juicios, pero no su determinación de los hechos. Una autoridad nacional puede obtener hechos adicionales por deducción lógica. Ni los hechos redactados ni los dibujados prevalecen unos sobre otros. Cuando así lo requiera la autoridad nacional los comités de protestas deben resolver posibles conflictos entre hechos.

CASO 136

Para determinar los hechos probados, un Comité de Protestas se regirá por la ponderación de las pruebas. En general, un miembro del Comité de Regatas que hace de visor de la línea de salida está mejor ubicado que cualquier barco participante para decidir si un barco estaba sobre la línea en la señal de salida y, de ser así, si regresó y salió correctamente.

Regla 63.7, Audiencias: Conflicto entre Reglas

CASO 98

Las reglas citadas en la definición “Regla” son de aplicación en las regatas que se rijan por el *Reglamento de Regatas a Vela*, tanto si el anuncio y las instrucciones de regata lo establecen de forma explícita, como si no lo hacen. Sin embargo, siempre que esté de acuerdo con cualquier prescripción a la regla 88.2, una instrucción de regata puede modificar o suprimir alguna o todas las prescripciones de una autoridad nacional. En general, ni el anuncio ni las instrucciones de regata pueden cambiar las reglas de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplicarán las reglas de ese sistema, aunque también alguna o todas sus reglas de clase pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regata entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de ellos prevalece sobre el otro.

Regla 64.1, Decisiones: Penalizaciones y Exoneración

CASO 22

No es relevante para la validez de una protesta que una regla que el protestante cree que se infringió no sea una de las reglas que el Comité de Protestas luego determine que se haya infringido.

CASO 26

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar un contacto hasta que es evidente que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso pudo entonces haber evitado una colisión de la que resultaron daños,

debe ser penalizado por infringir la regla 14.

Regla 64.1(a), Decisiones: Penalizaciones y Exoneración

CASO 3

Un barco de sotavento amurado a babor que da una voz pidiendo espacio para virar por avante cuando se encuentra con otro barco amurado a estribor que se aproxima, un obstáculo, no está obligado a anticipar que el barco de barlovento no cumplirá con su obligación de virar por avante con prontitud o dar espacio de otro modo.

CASO 28

Cuando un barco infringe una regla, y al hacerlo provoca que otro barco toque una baliza, este otro barco debe ser exonerado. El hecho de que una baliza de salida se haya desplazado por cualquier motivo, no exime a un barco de salir de acuerdo con la definición. Un Comité de Regatas puede anular bajo la regla 32.1(c) afectado directamente la seguridad o la equidad de la competición.

CASO 30

Un barco libre a popa que está obligado a mantenerse separado pero que tiene un contacto con un barco libre a proa infringe la regla de derecho de paso que era de aplicación antes de que ocurriera el contacto. Un barco que pierde el derecho de paso por cambiar de amura involuntariamente debe, igualmente, mantenerse separado.

CASO 49

Cuando del mismo incidente o de incidentes estrechamente relacionados surgen dos protestas, es aconsejable oír las en una audiencia conjunta en presencia de los representantes de todos los barcos implicados.

CASO 51

Un Comité de Protestas debe exonerar a los barcos cuando, como resultado de la infracción de una regla por parte de otro barco, todos son forzados a infringir una regla.

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de quedar comprometido por sotavento de otro barco y no hay acción de acuerdo con el buen hacer marinero que permita al otro barco mantenerse separado, el barco que orzó rompe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero queda exonerado.

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están navegando en ceñida o más al viento y sujetos a la regla 18.2(b), la regla 18 deja de aplicarse cuando uno de ellos pasa de proa al viento. Cuando un barco está obligado a dar a otro barco espacio en baliza, el

espacio que debe dar incluye espacio para que el otro barco cumpla con la regla 31. Cuando el barco con derecho a espacio en baliza se ve obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, queda exonerado de su infracción de la regla 31.

Regla 64.1(b), Decisiones: Penalizaciones y Exoneración

CASO 99

El hecho de que un barco que tiene que mantenerse separado esté fuera de control no es motivo para que se le exonere por infringir una regla de la parte 2. Cuando un barco con derecho de paso se ve obligado por la regla 14 a “si ello es razonablemente posible... evitar un contacto”, y la única manera de hacerlo es trasluchar violentamente y no lo hace, este barco no infringe la regla. Cuando la penalización para un barco sea la de retirarse tal como exige la regla 44.1(b), y lo hace, bien sea por elección o por necesidad, no se le puede, más tarde, descalificar.

CASO 107

Durante el procedimiento de salida, un barco que no esté vigilante, puede que no logre hacer todo lo razonablemente posible para evitar un contacto. Dar una voz de aviso puede considerarse una forma en que un barco "actúe para evitar el contacto". Cuando el incumplimiento por un barco de una regla de la Parte 2 causa daños de consideración y posteriormente se retira, ha efectuado la penalización adecuada y por tanto no se le puede descalificar por el mismo incidente.

CASO 140

Cómo se aplican las reglas cuando un barco se ve obligado a cruzar la línea de salida por otro barco que estaba infringiendo una regla de la Parte 2.

Regla 64.2, Decisiones: Decisiones sobre Reparaciones

CASO 31

Cuando se da la señal visual correcta de una llamada individual pero no la señal fónica exigida, y cuando un barco llamado que está en una posición en la que puede oír la señal fónica no ve la señal visual y no vuelve, tiene derecho a reparación. Sin embargo, si se da cuenta que estaba en el lado del recorrido de la línea, debe volver y salir correctamente.

CASO 45

Cuando un barco no termina correctamente debido a un error del Comité de Regatas, pero ninguno de los barcos gana o pierde como resultado, una forma adecuada y justa de reparación es anotar todos los barcos en el orden en que cruzaron la línea de llegada.

CASO 71

Una voz no es el “sonido” que se exige al mostrar la bandera X. Respuestas a preguntas planteadas a raíz de solicitudes de reparación originadas por errores de procedimiento cometidos por el Comité de Regatas.

CASO 116

Una discusión sobre la reparación en una situación en la que un barco sufre un daño al principio de una serie, tiene derecho a reparación bajo la regla 62.1(b), y a consecuencia del daño queda impedido para navegar en las restantes pruebas. En tal situación, no es justo para los otros barcos de la serie otorgarle el promedio de puntos para la mitad o más de las pruebas que conforman su puntuación en la serie.

Regla 64.3(A), Decisiones: Decisiones de Protestas Sobre Reglas de Clase

CASO 19

Interpretación de la expresión “daño”.

Regla 66, Reapertura de una Audiencia

CASO 115

Interpretación de la palabra “nueva” tal como se utiliza en la regla 66.

Sección C – Mal Comportamiento**Regla 69, Mal Comportamiento**

CASO 138

En general, una acción de un participante que afecte directamente la imparcialidad de la competición o no penalizarse apropiadamente cuando el participante sea consciente de haber infringido una regla, debe ser examinada bajo la regla 2. Cualquier acción, incluida una infracción grave de la regla 2 o de cualquier otra regla, que el comité considere que puede ser un acto de mal comportamiento, debe ser examinada bajo la regla 69.

Regla 69.1(a), Mal Comportamiento: Obligación de Evitar Mal Comportamiento; Resolución

CASO 78

En una regata de flota, ya sea para embarcaciones monotipo o para barcos que compiten

bajo un sistema de compensación o de rating, un barco puede utilizar tácticas que claramente interfieran con y entorpezcan el avance de otro barco en la prueba, a condición que, si es protestado por la regla 2 por hacerlo, el Comité de Protestas considere que había posibilidades razonables de que sus tácticas beneficien su clasificación final en el evento. Sin embargo, infringe la regla 2, y posiblemente la regla 69.1 (a), si durante el uso de esas tácticas infringe intencionadamente una regla.

Regla 69.2, Mal Comportamiento: Acción por un Comité de Protestas

CASO 34

Estorbar a otro barco puede constituir una infracción a la regla 2 y la base para conceder reparación y para una acción bajo la regla 69.2.

CASO 65

Cuando un barco sabe que ha infringido la regla de la Bandera Negra está obligado a retirarse con prontitud. Si no lo hace y después entorpece deliberadamente a otro barco en la prueba, comete una falta contra la deportividad e infringe la regla 2, y su timonel comete un acto de mal comportamiento.

CASO 67

Cuando un barco que está en regata se encuentra con una embarcación que no lo está, ambos están sujetos a las disposiciones administrativas de derecho de paso. Cuando, según estas disposiciones, el barco que tiene que mantenerse separado es el barco que está en regata y golpea intencionadamente al otro, aquel comete una acción de mal comportamiento.

CASO 122

Una interpretación de la expresión “satisfacción confortable” y un ejemplo de su uso.

CASO 139

Ejemplos que ilustran cuándo sería “apropiado” según la regla 69.2(j)(3) informar de un incidente relativo a la una regla 69 a una autoridad nacional o a World Sailing.

Sección D – Apelaciones

Regla 70, Apelaciones y Solicitudes a una Autoridad Nacional

CASO 143

Cuando la autoridad organizadora de una regata no es una de las organizaciones enumeradas en la regla 89.1, una parte de una audiencia no tiene acceso al proceso de

apelación.

Regla 70.1, Apelaciones y Solicitudes a una Autoridad Nacional

CASO 55

Un barco no puede protestar al Comité de Regatas. Sin embargo, puede solicitar una reparación o, si es parte en una audiencia, solicitar su reapertura. Un barco que no fue parte en una audiencia no tiene derecho de apelación. Cuando crea que su puntuación o su puesto ha sido significativamente perjudicado por una omisión o acción inadecuada del Comité de Regatas, su única solución es solicitar una reparación. Más adelante podrá apelar la decisión de la audiencia de la reparación.

CASO 104

Intentar distinguir entre hechos y conclusiones en las determinaciones de un Comité de Protestas puede resultar en ocasiones insatisfactorio, ya que aquellas pueden fundamentarse parte en los hechos y parte en una conclusión. Una autoridad nacional puede cambiar la resolución de un Comité de Protestas y cualquier otra determinación que implique razonamientos o juicios, pero no su determinación de los hechos. Una autoridad nacional puede obtener hechos adicionales por deducción lógica. Ni los hechos redactados ni los dibujados prevalecen unos sobre otros. Cuando así lo requiera la autoridad nacional los comités de protestas deben resolver posibles conflictos entre hechos.

Regla 71.4, Decisiones de la Autoridad Nacional

CASO 61

Cuando, como resultado de una apelación, la decisión de un Comité de Protestas sea cambiada o revocada, los resultados finales y los premios se modificarán en consecuencia.

PARTE 6 – INSCRIPCIONES Y REQUISITOS

Regla 75, Inscribirse en una Regata

CASO 143

Cuando la autoridad organizadora de una regata no es una de las organizaciones enumeradas en la regla 89.1, una parte de una audiencia no tiene acceso al proceso de apelación.

Regla 75.1, Inscribirse en una Regata

CASO 40

A no ser que las reglas de Clase, el Anuncio de Regatas o las Instrucciones de Regata especifiquen otra cosa, y siempre que no se infrinja la regla 46, el propietario o la persona responsable de un barco puede decidir quien actúa de timonel en una prueba.

Regla 78, Cumplimiento de las Reglas de Clase; Certificados

CASO 57

Cuando un propietario que ha cumplido con los requisitos de la regla 78.1 ha presentado de buena fe un certificado vigente debidamente autenticado, los resultados finales de una prueba o serie deben mantenerse, incluso aunque el certificado sea retirado posteriormente.

CASO 131

Al final de un evento, si un barco ha infringido la regla 78.2 al no exhibir un certificado exigido o al no facilitar que se verifique su existencia, se requiere que el Comité de Regatas, sin audiencia, le puntúe como "DSQ" en todas las pruebas del evento.

PARTE 7 – ORGANIZACIÓN DE REGATAS

Regla 84, Reglas que Rigen

CASO 44

Un barco no puede protestar contra el Comité de Regatas por haber infringido una regla. Sin embargo, puede solicitar una reparación, y tendrá derecho a ella si demuestra que, sin ninguna culpa por su parte, una omisión o acción inadecuada del Comité de Regatas ha perjudicado significativamente su puntuación o su puesto.

CASO 66

Un Comité de Regatas no puede cambiar o negarse a hacer efectiva la decisión de un Comité de Protestas, incluyendo una decisión basada en el informe de una autoridad responsable de interpretar las reglas de clase.

CASO 98

Las reglas citadas en la definición "Regla" son de aplicación en las regatas que se rijan por el *Reglamento de Regatas a Vela*, tanto si el anuncio y las instrucciones de regata lo establecen de forma explícita, como si no lo hacen. Sin embargo, siempre que esté de acuerdo con cualquier prescripción a la regla 88.2, una instrucción de regata puede

modificar o suprimir alguna o todas las prescripciones de una autoridad nacional. En general, ni el anuncio ni las instrucciones de regata pueden cambiar las reglas de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplicarán las reglas de ese sistema, aunque también alguna o todas sus reglas de clase pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regata entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de ellos prevalece sobre el otro.

Reglas 85, Modificaciones a las Reglas

CASO 121

Se describe en detalle el procedimiento que se debe seguir para modificar una regla del reglamento de regatas para un evento.

Regla 86, Modificaciones al Reglamento de Regatas

CASO 32

Para todos los detalles relacionados con el recorrido a navegar, un participante tiene derecho a mirar exclusivamente las instrucciones de regata escritas y cualesquiera modificaciones escritas a las mismas.

CASO 85

Las reglas de clase no pueden modificar una regla del reglamento de regatas que no esté enumerada en la regla 86.1(c). Una regla de clase que intente cambiar una de esas reglas, no es válida y no se aplica.

CASO 121

Se describe en detalle el procedimiento que se debe seguir para modificar una regla del reglamento de regatas para un evento.

Regla 87, Modificaciones a las Reglas de Clase

CASO 98

Las reglas citadas en la definición “Regla” son de aplicación en las regatas que se rijan por el *Reglamento de Regatas a Vela*, tanto si el anuncio y las instrucciones de regata lo establecen de forma explícita, como si no lo hacen. Sin embargo, siempre que esté de acuerdo con cualquier prescripción a la regla 88.2, una instrucción de regata puede modificar o suprimir alguna o todas las prescripciones de una autoridad nacional. En general, ni el anuncio ni las instrucciones de regata pueden cambiar las reglas de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplicarán las reglas de ese sistema, aunque también alguna o todas sus reglas de clase pueden

aplicarse. Cuando el anuncio de regata entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de ellos prevalece sobre el otro.

Regla 88.2, Prescripciones Nacionales: Modificaciones a las Prescripciones

CASO 98

Las reglas citadas en la definición “Regla” son de aplicación en las regatas que se rijan por el *Reglamento de Regatas a Vela*, tanto si el anuncio y las instrucciones de regata lo establecen de forma explícita, como si no lo hacen. Sin embargo, siempre que esté de acuerdo con cualquier prescripción a la regla 88.2, una instrucción de regata puede modificar o suprimir alguna o todas las prescripciones de una autoridad nacional. En general, ni el anuncio ni las instrucciones de regata pueden cambiar las reglas de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplicarán las reglas de ese sistema, aunque también alguna o todas sus reglas de clase pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regata entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de ellos prevalece sobre el otro.

Regla 89.1, Autoridad Organizadora; Anuncio de Regatas; Nombramiento de Comités: Autoridad Organizadora

CASO 143

Cuando la autoridad organizadora de una regata no es una de las organizaciones enumeradas en la regla 89.1, una parte de una audiencia no tiene acceso al proceso de apelación.

Regla 90.2(c), Comité de Regatas; Instrucciones de Regata; Puntuación: Instrucciones de Regata

CASO 32

Para todos los detalles relacionados con el recorrido a navegar, un participante tiene derecho a mirar exclusivamente las instrucciones de regata escritas y cualesquiera modificaciones escritas a las mismas.

APÉNDICE A – PUNTUACION

Regla A3, Horas de Salida y Posiciones de Llegada

CASO 119

Cuando se celebra una prueba para barcos compitiendo bajo un sistema de rating, el rating a utilizar para calcular el tiempo compensado de un barco es el que tenía en el momento en que se celebró la prueba. No se debe modificar su puntuación si, posteriormente, la autoridad de rating, por voluntad propia, modifica su rating.

Regla A5, Puntuaciones Determinadas por el Comité de Regatas**CASO 28**

Cuando un barco infringe una regla, y al hacerlo provoca que otro barco toque una baliza, este otro barco debe ser exonerado. El hecho de que una baliza de salida se haya desplazado por cualquier motivo, no exime a un barco de salir de acuerdo con la definición. Un Comité de Regatas puede anular bajo la regla 32.1(c) afectado directamente la seguridad o la equidad de la competición.

CASO 80

La audiencia de una protesta o de una solicitud de reparación debe limitarse al supuesto incidente, acción u omisión. A pesar de que un barco debe ser puntuado DNF si no termina de acuerdo con la definición de ese término, no se debe puntuar DNF por no haber navegado el recorrido correctamente.

CASO 128

Si un barco comete un error según la regla 28.2 o infringe la regla 31 en la línea de llegada y termina sin corregir su error o sin penalizarse, debe recibir los puntos correspondientes a la posición en que terminó. Únicamente puede resultar penalizado por infringir las reglas 28.2 o 31 si, tras ser protestado, el Comité de Protestas resuelve que infringió la regla.

CASO 131

Al final de un evento, si un barco ha infringido la regla 78.2 al no exhibir un certificado exigido o al no facilitar que se verifique su existencia, se requiere que el Comité de Regatas, sin audiencia, le puntúe como "DSQ" en todas las pruebas del evento.

Regla A10, Orientación para las Reparaciones**CASO 116**

Una discusión sobre la reparación en una situación en la que un barco sufre un daño al principio de una serie, tiene derecho a reparación bajo la regla 62.1(b), y a consecuencia del daño queda impedido para navegar en las restantes pruebas. En tal situación, no es justo para los otros barcos de la serie otorgarle el promedio de puntos para la mitad o más de las pruebas que conforman su puntuación en la serie.

APÉNDICE J – ANUNCIO E INSTRUCCIONES DE REGATA

Regla J1, Contenido del Anuncio de Regatas

Regla J2, Contenido de las Instrucciones de Regata

CASO 98

Las reglas citadas en la definición “Regla” son de aplicación en las regatas que se rijan por el *Reglamento de Regatas a Vela*, tanto si el anuncio y las instrucciones de regata lo establecen de forma explícita, como si no lo hacen. Sin embargo, siempre que esté de acuerdo con cualquier prescripción a la regla 88.2, una instrucción de regata puede modificar o suprimir alguna o todas las prescripciones de una autoridad nacional. En general, ni el anuncio ni las instrucciones de regata pueden cambiar las reglas de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplicarán las reglas de ese sistema, aunque también alguna o todas sus reglas de clase pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regata entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de ellos prevalece sobre el otro.

CASO 121

Se describe en detalle el procedimiento que se debe seguir para modificar una regla del reglamento de regatas para un evento.

APÉNDICE R – PROCEDIMIENTO PARA APELACIONES Y SOLICITUDES

Regla R5, Hechos Inadecuados; Reapertura

CASO 104

Intentar distinguir entre hechos y conclusiones en las determinaciones de un Comité de Protestas puede resultar en ocasiones insatisfactorio, ya que aquellas pueden fundamentarse parte en los hechos y parte en una conclusión. Una autoridad nacional puede cambiar la resolución de un Comité de Protestas y cualquier otra determinación que implique razonamientos o juicios, pero no su determinación de los hechos. Una autoridad nacional puede obtener hechos adicionales por deducción lógica. Ni los hechos redactados ni los dibujados prevalecen unos sobre otros. Cuando así lo requiera la autoridad nacional los comités de protestas deben resolver posibles conflictos entre hechos.

SEÑALES DE REGATA

Señales de regata: Señales de Llamada, X

CASO 31

Cuando se da la señal visual correcta de una llamada individual pero no la señal fónica exigida, y cuando un barco llamado que está en una posición en la que puede oír la señal fónica no ve la señal visual y no vuelve, tiene derecho a reparación. Sin embargo, si se da cuenta que estaba en el lado del recorrido de la línea, debe volver y salir correctamente.

REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES

CASO 38

El *Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA)* tiene por objeto garantizar la seguridad de los barcos en la mar previniendo situaciones que podrían terminar en colisión. Cuando las reglas de derecho de paso del *RIPA* reemplazan a las reglas de la Parte 2, prohíben efectivamente a un barco con derecho de paso alterar su rumbo en dirección hacia el barco que está obligado a mantenerse separado cuando está cerca de ese barco.

CASO 109

El *RIPA* o las disposiciones administrativas de derecho de paso se aplican entre barcos que están en regata, solamente si las instrucciones de regata así lo determinan, y de ser así, sustituye a todas las reglas de la Parte 2. Una regla del *RIPA* o una de las disposiciones administrativas puede ser de aplicación si se la incluye en las instrucciones de regata o en cualquiera de los demás documentos que rijan el evento.

SECCION 2

CASOS

CASO 1

Regla 60.1, Derecho a Protestar; Derecho a Solicitar Reparación o Acción por la Regla 69

Regla 63.1, Audiencias: Exigencia de una Audiencia

Un barco que infringe una regla mientras está en regata pero continúa regateando puede protestar un incidente posterior aunque sea descalificado tras la prueba por la infracción de una regla.

Hechos

Los barcos A, B y C están en regata junto con otros. Tras un incidente entre A y B, el barco A da una voz de “¡Protesto!” y muestra su bandera de protesta, pero B no se penaliza. Más tarde, B protesta a un tercer barco, C, tras un segundo incidente. El Comité de Protestas oye la protesta de A contra B y descalifica a B.

Pregunta

¿Invalida esta descalificación la protesta de B contra C?

Respuesta

No. Cuando un barco continúa en regata tras la supuesta infracción de una regla, sus derechos y obligaciones por el reglamento no cambian. En consecuencia, aunque la protesta de A contra B se estime, el Comité de Protestas debe oír la protesta de B contra C y, si la protesta de B es válida y el Comité de Protestas considera probado que C infringió una regla, debe descalificarle.

GBR 1962/25

CASO 2

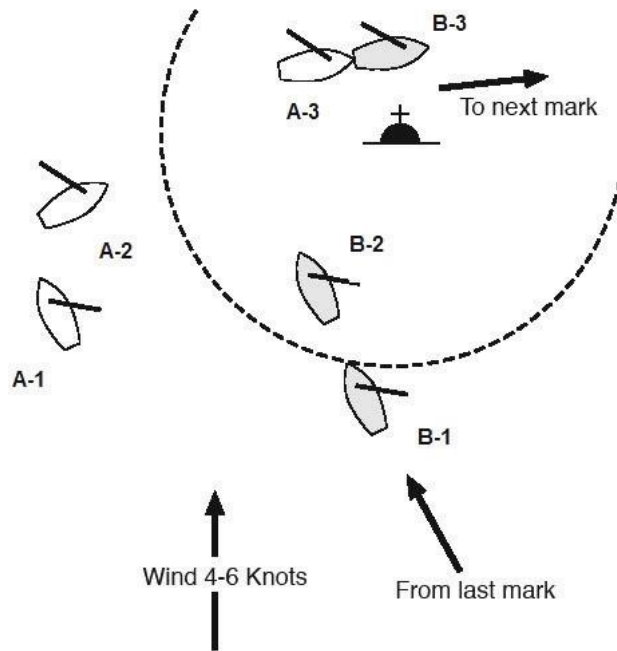
Regla 12, En la misma Bordada, No Comprometidos

Regla 14, Evitar Contactos

Regla 15, Adquirir Derecho de Paso

Regla 18.2(a), Espacio en Balizas: Dar Espacio en Baliza
Regla 18.2(b), Espacio en Balizas: Dar Espacio en Baliza

Si el primero entre dos barcos en alcanzar la zona está libre a popa cuando llega a ella y si más adelante los barcos se comprometen cuando el otro barco llega a la zona, se aplica la regla 18.2(a) y no la regla 18.2(b). La Regla 18.2(a) se aplica solo cuando los barcos están comprometidos y al menos uno de ellos está dentro de la zona.



Hechos

A y B estaban ambos amurados a babor, navegando de aleta hacia una baliza que había de dejarse a estribor. El viento era suave. En la posición 1, cuando A llegó a la altura de la baliza, estaba libre a proa de B pero a cuatro esloras y media. B que acababa de entrar en la zona estaba a tres esloras de la baliza. Entre las posiciones 1 y 2 A trasluchó y puso rumbo a la baliza, quedando comprometido por el exterior de B. Entre las posiciones 2 y 3, una vez que B trasluchó y giró hacia la siguiente baliza, quedó libre a proa de A. Cuando B quedó por primera vez libre a proa de A había una distancia de una eslora y media de agua libre entre ambos. Unos pocos segundos después de que B quedara libre a proa, A, que navegaba con más velocidad, golpeó a B en su espejo de popa. No hubo daños ni lesiones. A protestó contra B por la regla 18.2(b). B protestó contra A por la regla 12. A fue descalificado y apeló.

Decisión

A aparentemente creía que la segunda frase de la regla 18.2(b) se aplicaba cuando los dos barcos estaban en la posición 1 y que B, entonces libre a popa, estaba obligado a dar

espacio en baliza a A. Tal como afirma esa frase, se aplica sólo si un barco estaba libre a proa cuando alcanzó la zona. Además, la primera frase de la regla 18.2 (b) nunca se aplicó porque los barcos no estaban comprometidos cuando B, el primero de ellos en llegar a la zona, lo hizo. Sin embargo, mientras los barcos estaban comprometidos, se aplicaba la regla 18.2(a), y esta requería que A diera espacio en baliza a B. Durante ese tiempo B tenía que mantenerse separado de A, primero por la regla 10 y más adelante (después de que trasluchara) según la regla 11.

Después de que B trasluchó quedó libre a proa de A. En ese momento las reglas 18.2(a) y 11 dejaron de aplicarse y las reglas 12 y 15 comenzaron a hacerlo. La regla 15 requería que B diera espacio inicialmente a A para mantenerse separado, y B lo hizo porque hubiera sido fácil para A mantenerse separado arribando levemente para evitar el espejo de popa de B después de que éste quedó libre a proa. Cuando A golpea el espejo de popa de B, obviamente no se estaba manteniendo separado de B, por lo que fue acertado descalificarlo por infringir la regla 12. A también infringió la regla 14 porque le fue posible arribar ligeramente y evitar el contacto con B.

Después de que quedó claro que A no iba a mantenerse separado de B, probablemente no resultó posible a B evitar el contacto. Sin embargo, incluso si B hubiera podido evitar el contacto, habría sido exonerado bajo la regla 14(b) porque era el barco con derecho de paso y el contacto no causó daños o lesiones.

La apelación se desestima, se mantiene la decisión del Comité de Protestas y A permanece descalificado por infringir las reglas 12 y 14.

USA 1962/87

CASO 3

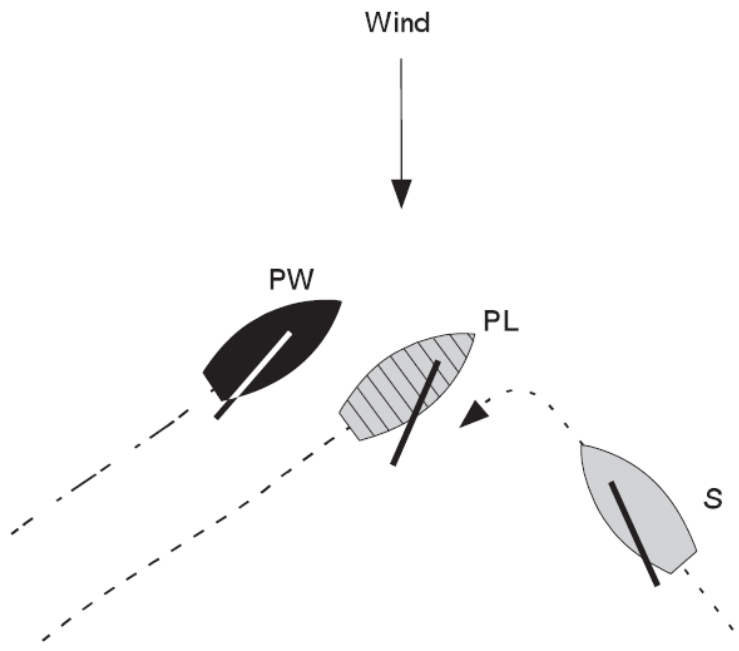
Regla 19.2(a), Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo
Regla 20, Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo
Regla 64.1(a), Decisiones: Penalizaciones y Exoneración

Un barco de sotavento amurado a babor que da una voz pidiendo espacio para virar por avante cuando se encuentra con otro barco amurado a estribor que se aproxima, un obstáculo, no está obligado a anticipar que el barco de barlovento no cumplirá con su obligación de virar por avante con prontitud o dar espacio de otro modo.

Hechos

S dio una voz a PL cuando los dos barcos se aproximaban el uno al otro en rumbo de

colisión. PL entonces dio dos veces la voz “espacio para virar”, pero PW no respondió. PL, que ya no podía mantenerse separado de S, dio una tercera voz, y entonces PW empezó a virar por avante. En ese momento, S, que estaba a 1 metro de PL, tuvo que arribar violentamente para evitar la colisión. PW se retiró y S protestó por la regla 10. El Comité de Protestas descalificó a PL al observar que, al no haber tenido a tiempo una respuesta de PW, debería haber usado su derecho a orzar y forzar a PW a virar por avante.



PL apeló alegando que:

- (1) no tenía derecho a obligar a PW hasta hacerle cambiar a la amura opuesta;
- (2) incluso aunque ambos hubieran orzado hasta proa al viento, S aún se hubiera visto obligado a cambiar su rumbo para evitar el contacto; y
- (3) había anticipado el desarrollo de la situación y había dado la voz de aviso a PW con mucha antelación.

Decisión

Apelación de PL admitida. PL es reclasificado. Como S era un obstáculo para PL y PW, PL, como barco con derecho de paso, tenía derecho según la regla 19.2(a) a elegir entre arribar y pedir espacio para virar por avante (ver la regla 20.1). Al haber decidido virar por avante y haber pedido espacio para hacerlo tres veces, PL tenía derecho, según las reglas 20.2(b) y 20.2(c), a esperar que PW reaccionara y le diera espacio para virar por avante. No estaba obligado a anticipar el incumplimiento por PW de las reglas 20.2(b) y 20.2(c). PL infringió la regla 10, pero es exonerado como la víctima inocente del incumplimiento de una regla por parte de otro barco, de conformidad con la regla 64.1(a).

CASO 4

Regla 49, Posición de los Tripulantes; Guardamancebos
Regla 50.3(a), Envergado y Cazado de Velas: Uso de Arbotantes

Un participante puede sostener una escota por fuera de la borda.

Pregunta

¿Está permitido a un participante sostener la escota de una vela de proa o de un spinnaker por fuera de la borda?

Respuesta

La regla 50.3(a) prohíbe el uso de un arbotante y lo define como un herraje u otro dispositivo. Un participante no es ni un herraje ni un dispositivo. Por lo tanto, está permitido que un participante sostenga una escota por fuera de la borda, siempre que se respete la regla 49.

GBR 1962/41

CASO 5

Definiciones, En regata
Regla 23, Volcado, Fondeado o Varado; En Salvamento
Regla 42.1, Propulsión: Regla Básica
Regla 45, Sacar a Tierra; Amarrar; Fondear

Un barco que ancla durante una prueba todavía está en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 o la regla 45 si, mientras recoge el cabo de fondeo para recobrar el ancla, regresa a la posición que tenía en el momento en que se largó el ancla. Sin embargo, si recoger el cabo de fondeo lo impulsa claramente a una posición diferente, infringe esas reglas.

Hechos

En pruebas en las que el primer tramo es navegar en ceñida o más aproado contra corriente adversa y el viento es muy ligero, algunos barcos fondean en la línea de salida o cerca de ella para evitar que la corriente los arrastre a sotavento. Cuando el viento refresca o la corriente disminuye, levantan sus anclas y comienzan a navegar.

Pregunta 1

Un barco fondeado, ¿sigue “en regata” tal como se usa el término en el preámbulo de la Parte 4?

Respuesta 1

Sí. En el preámbulo de la Parte 4, la expresión “en regata” está impresa en negrita y cursiva y, por lo tanto, se utiliza en el sentido indicado en las Definiciones (ver Terminología en la Introducción). La definición “En Regata” no hace mención de un barco que está anclado, varado, volcado o que de otra manera no avanza en la prueba. Por lo tanto, los barcos fondeados siguen estando “en regata”, lo que significa que están protegidos por la regla 23 y se rigen por las reglas de regata, incluidas las reglas 42.1 y 45.

Pregunta 2

¿Se exige que un barco se desplace hasta la vertical de su ancla antes de levantarla, o puede recuperarla aunque la acción de recoger el cabo de fondeo lo impulse a través del agua o sobre el fondo?

Respuesta 2

Las acciones permitidas por la regla 45 son excepciones a la regla 42.1. La regla 45 permite que los barcos fondeen. Para fondear un barco de acuerdo con el buen hacer marino, se debe dar cabo de fondeo adicional una vez que el ancla toque el fondo. La regla 45 requiere que los barcos recobren sus anclas antes de continuar en la prueba, a menos que no puedan hacerlo. Para recobrar un ancla, primero es necesario recoger el cabo de fondeo adicional, y esa acción moverá el barco hasta un punto por encima de la vertical del ancla. Como esta acción está permitida por la regla 45, no se infringe la regla 42.1.

Sin embargo, si se recoge el cabo de fondeo adicional con tanta fuerza o rapidez que después de que el ancla se levante del fondo, el barco claramente ha sido impulsado a una posición diferente desde donde se largó el ancla, ha continuado en la prueba antes de recobrar su ancla, y su acción infringe las reglas 42.1 y 45.

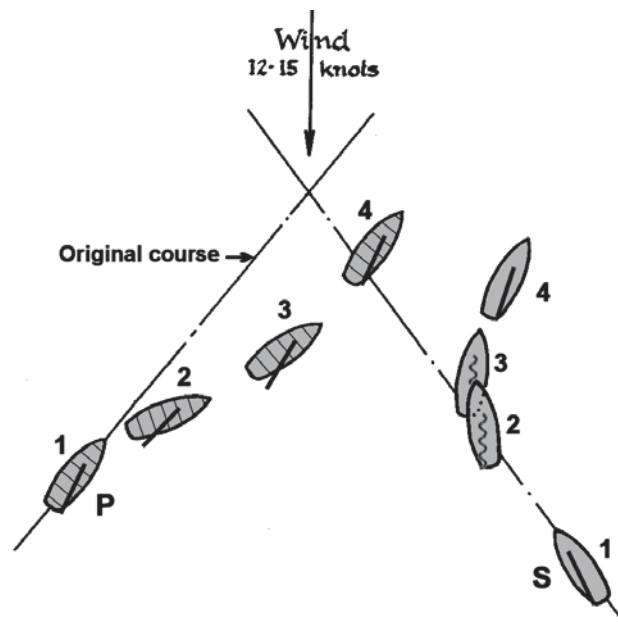
Revisado por World Sailing 2012

CASO 6

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

Regla 16.2, Alterar el Rumbo

Un barco amurado a estribor que vira por avante después de que un barco amurado a babor ha arribado para pasar por su popa no necesariamente infringe una regla.



Hechos

Entre las posiciones 1 y 2, P arribó para pasar por la popa de S. Un momento después S eligió virar por avante. Tras navegar sin estorbos aproximadamente una eslora, P volvió a su rumbo de ceñida, habiendo perdido aproximadamente una eslora de barlovento, y pasó a S a una eslora a barlovento de éste. Después de que S virara por avante, la orzada de P para volver al rumbo de ceñida no fue causada por la necesidad de mantenerse separado de S. P protestó a S por la regla 16.1. P alegó que, cuando S viró por avante después de que P hubiera arribado para pasar por la popa de S, S no le dio espacio para mantenerse separado. El Comité de Protestas descalificó a S por la regla 16.1. S apeló.

Decisión

Apelación estimada. S es reclasificado. S estaba sujeto a la regla 16 sólo mientras orzaba desde un rumbo de ceñida amurado a estribor hasta proa al viento. Durante ese tiempo, P tuvo espacio para mantenerse separado, y por tanto S no infringió la regla 16.1. S no infringió la regla 16.2 porque P podía continuar navegando a su rumbo "aproximadamente una eslora", lo que demuestra que la orzada de S no requirió que P

alterase el rumbo inmediatamente para seguir manteniéndose separado. Después de que S pasara de proa al viento, P se convirtió en el barco con derecho de paso por la regla 13, y las reglas 16.1 y 16.2 ya no eran de aplicación. S se mantuvo separado de P como exige la regla 13. S no infringió regla alguna.

USA 1963/93

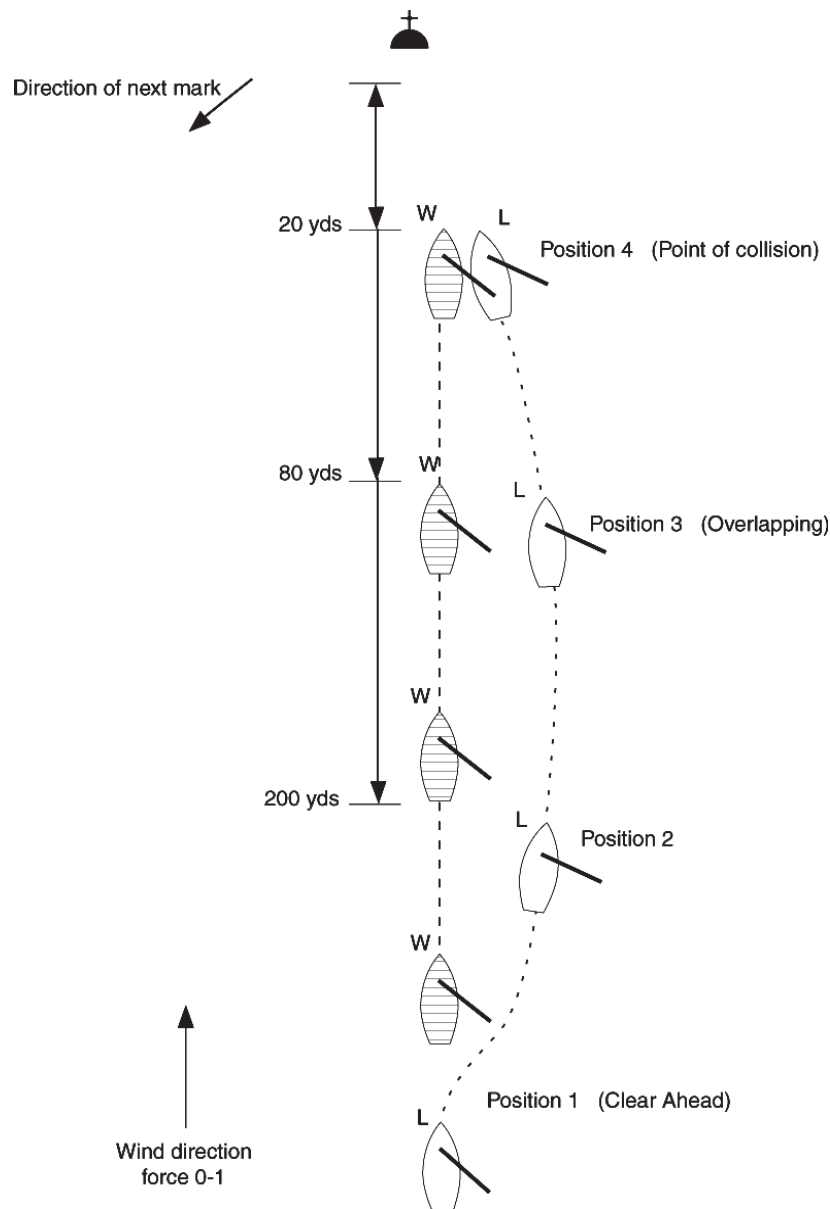
CASO 7

Regla 11,	En la Misma Bordada, Comprometidos
Regla 14,	Evitar Contactos
Regla 15,	Adquirir Derecho de Paso
Regla 16.1,	Alterar el Rumbo
Regla 17,	En la Misma Bordada; Rumbo Debido

Cuando, habiendo estado libre a popa, un barco queda comprometido por sotavento dentro de una distancia de dos de sus esloras con otro barco, el barco de barlovento debe mantenerse separado, pero el barco de sotavento debe, inicialmente, dar al de barlovento espacio para que se mantenga separado y no puede navegar más al viento que su rumbo debido. El rumbo debido del barco de barlovento no es relevante.

Hechos

Los barcos L y W eran pequeños, 15 pies (5 m) de eslora. A unos 200 metros de la baliza, L quedó comprometido por sotavento con W desde libre a popa. L estaba a menos de dos de sus esloras de W. Los dos barcos navegaron en paralelo separados aproximadamente una eslora y media hasta llegar a 80 metros de la baliza. En este punto L orzó un poco para navegar directamente hacia la baliza, orzada que no afectó a W. W mantuvo un rumbo constante. L nunca llegó a estar libre a proa. La botavara de W tocó el obenque de L, aunque sin ocasionar daño ni lesión, y L protestó por la regla 11. Su protesta fue desestimada, pero fue descalificado sobre la base de que no había dado a W bastante espacio para que éste cumpliera su obligación de mantenerse separado como dice la regla 15. L apeló.



(Nota: El dibujo no es a escala. Las distancias que se muestran son distancias aproximadas desde la siguiente baliza. En el momento del contacto, ninguno de los barcos había alcanzado la zona alrededor de la baliza)

Decisión

Apelación de L estimada. Cuando L quedó comprometido por sotavento con W, W quedó obligado por la regla 11 a mantenerse separado de L. Al mismo tiempo, la regla 15 obligaba a L a dar a W espacio para mantenerse separado, pero esa obligación no es continua, y en este caso el compromiso había existido durante un periodo de tiempo considerable en el que W tuvo, con certeza, espacio para mantenerse separado.

La regla 17 se aplicó a L porque, como muestra el dibujo, éste había estado libre a popa antes de que los barcos se comprometieran y estaba a menos de dos de sus esloras de W

cuando comenzó el compromiso. El cambio de rumbo de L para navegar directamente a la baliza estaba justificado, siempre que no navegara más al viento que su rumbo debido. Es el rumbo debido de L el criterio para decidir si éste infringió la regla 17; el rumbo debido de W no es relevante. Según el dibujo acordado, L en ningún momento navegó más al viento que su rumbo debido. Por lo tanto L no infringió la regla 17. Justo después de la posición 3 L orzó ligeramente. Claramente, había espacio para que W se mantuviera separado, por lo que L no incumplió la regla 16.1. L infringió la regla 14 porque pudo haber evitado el contacto con W, pero está exonerado bajo la regla 14(b) porque no hubo daño o lesión. W es descalificado por la regla 11, y L es reclasificado.

USA 1963/10

CASO 8

Regla 42.1, Propulsión: Regla Básica

Regla 42.2(d), Propulsión: Acciones Prohibidas

Los movimientos repetidos del timón para posicionar un barco para ganar velocidad en cada una de una serie de olas generadas por un buque que pasa no se consideran remada a menos que sean contundentes, y el aumento en la velocidad es el resultado de un uso permitido del agua para aumentar la velocidad.

Hechos

Dos barcos pequeños, A y B, navegaban de aleta a la velocidad aproximada del casco en un viento de 8 nudos. Un crucero grande a motor les adelantó rápidamente en un rumbo paralelo por sotavento, creando varias olas grandes. Cada vez que una ola alcanzaba la aleta de A, su patrón movía su timón sin demasiada fuerza en una serie de cambios de rumbo rítmicamente acompasados con las olas que pasaban bajo su barco. Estas acciones se repitieron para cada ola y A ganó velocidad en cada ocasión. B protestó contra A por la regla 42.2(d) por remar. El Comité de Regatas descalificó a A y éste apeló.

Decisión

La apelación de A se confirma. Debe ser reclasificado.

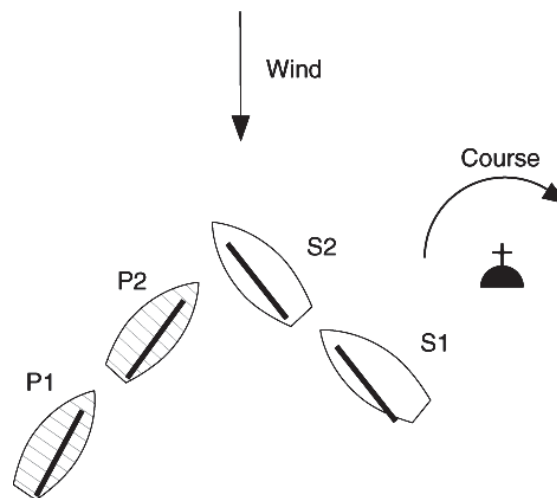
El movimiento del timón, aunque repetido, no fue contundente. Cualquier ganancia en la velocidad no resultó directamente del movimiento de la caña del timón, sino del posicionamiento del barco para aprovechar la acción de la ola, lo cual es consistente con la regla 42.1. Para hacerlo, un timonel puede mover su timón como le parezca mejor, siempre que sus movimientos no infrinjan la regla 42.2(d).

USA 1962/91

CASO 9

Definiciones, Rumbo Debido
Regla 10, En Bordadas opuestas
Regla 18.1(b), Espacio en Baliza: Cuándo se Aplica la Regla 18

Cuando un barco amurado a estribor decide navegar más allá de una baliza de barlovento, un barco amurado a babor debe mantenerse separado. No hay una regla que requiera que un barco navegue un rumbo debido.

**Pregunta**

Dos barcos ciñendo en bordadas opuestas se encuentran en una baliza de barlovento que han de dejar a estribor. S tiene espacio adecuado para virar por avante y rodear la baliza teniendo en cuenta el viento y la corriente pero, en vez de virar, S mantiene su rumbo con la intención de forzar a P a virar por avante para mantenerse separado. ¿Puede P dejar de cumplir la regla 10 si considera que S está navegando más allá de su rumbo debido y que tiene espacio suficiente para rodear la baliza?

Respuesta

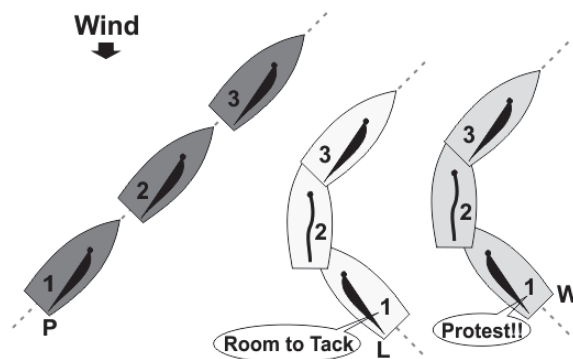
No, se aplica la regla 10. La regla 18.1(b) establece que los barcos no están sujetos a la regla 18 porque están en bordadas opuestas y el rumbo debido para uno de ellos (S), pero no para ambos, es virar por avante. Cuando S elige mantener su rumbo, P debe mantenerse separado. Aunque en determinadas circunstancias los barcos tienen prohibido navegar más al viento que su rumbo debido, ninguna regla obliga a un barco a navegar a un rumbo debido.

CASO 10

Regla 20, Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo

Si un barco da una voz pidiendo espacio para virar por avante cuando no se acerca a un obstáculo ni navega en un rumbo de ceñida o más aporado, infringe la regla 20.1. El barco llamado debe responder incluso si la voz infringe la regla 20.1.

Hechos para la Pregunta 1



L y W están en ceñida amurados a estribor. L está en rumbo de colisión con P, un barco en regata que ciñe amurado a babor. L da una voz a W pidiendo espacio para virar por avante; W responde y protesta.

Pregunta 1

¿Cómo se aplica la regla 20 en esta situación?

Respuesta 1

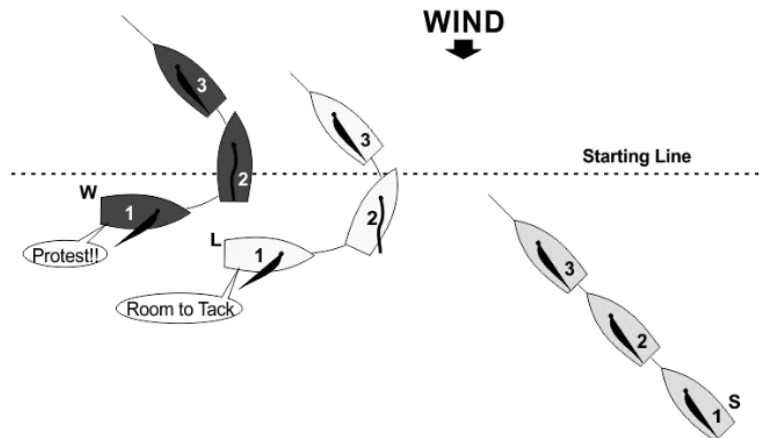
Aunque existe riesgo de colisión entre L y P, P no es un obstáculo para L y W porque ni L ni W están obligados a mantenerse alejados de él.

En el momento en que L da la voz pidiendo espacio para virar por avante no se está acercando a un obstáculo e infringe la regla 20.1(a).

La regla 20.2(b) requiere que W responda a la voz incluso si no se cumplen los requisitos de la regla 20.1. Por lo tanto, W debe virar por avante tan pronto como sea posible o dar la voz de "Vira" y seguidamente dar espacio a L para virar por avante y evitarlo. Cuando W responda, L debe virar por avante tan pronto como sea posible. W reacciona virando

por avante y no infringe regla alguna.

Hechos para la Pregunta 2



L y W están navegando de través a lo largo de la línea de salida amurados a babor. L está en rumbo de colisión con S, que se acerca a la línea ciñendo amurado a estribor. L da una voz a W pidiendo espacio para virar por avante. W reacciona y protesta.

Pregunta 2

¿Cómo se aplica la regla 20 en esta situación?

Respuesta 2

S es un obstáculo tanto para W como para L.

En el momento en que L da la voz pidiendo espacio para virar por avante, se está acercando a un obstáculo y tendrá que hacer un cambio sustancial en el rumbo para evitarlo. Sin embargo, como no navega en ceñida o más aproado, infringe la regla 20.1(b).

Al igual que en la Respuesta 1, la regla 20.2(b) requiere que W responda a la voz incluso si no se cumplen los requisitos de la regla 20.1. Por lo tanto, W debe virar por avante tan pronto como sea posible o dar la voz de "Vira" y seguidamente dar espacio a L para virar por avante y evitarlo. W reacciona virando por avante y no infringe regla alguna. Si L no logra virar por avante, y por ejemplo navega por la popa de S, también infringe la regla 20.2(d).

CASO 11

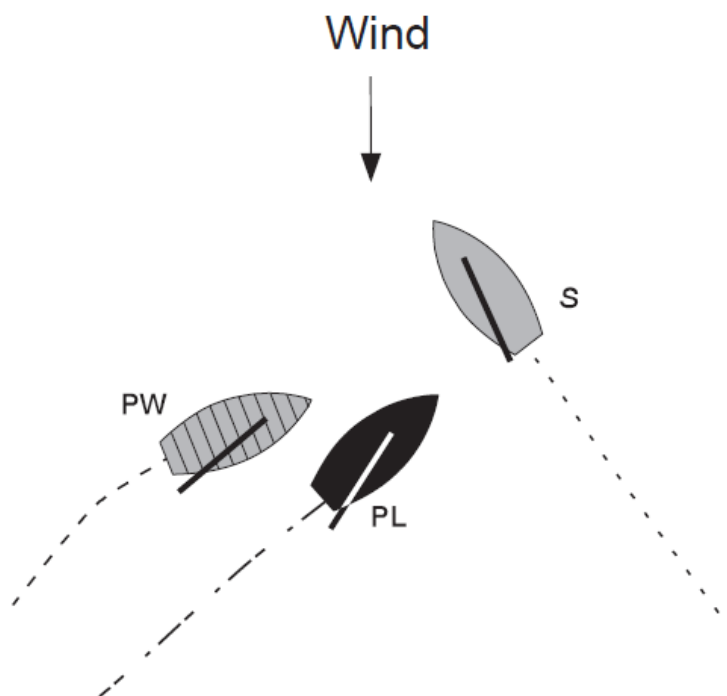
Definición,	Obstáculo
Regla 14,	Evitar Contactos
Regla 19.2(b),	Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo
Regla 20.1,	Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo: Voz
Regla 21(a),	Exoneración

Cuando los barcos están comprometidos en un obstáculo, incluido un obstáculo que es un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dar espacio al barco interior para pasar entre él y el obstáculo.

Hechos

PW y PL, ciñendo amurados a babor y comprometidos, se acercaron a S en el tramo de ceñida. PL podía pasar con seguridad a popa de S. PW, en rumbo de colisión con S, dio una voz a PL pidiendo espacio para pasar a popa de S cuando PW y PL estaban a tres esloras de S. PL ignoró la voz y mantuvo su rumbo. Cuando PW arribó para evitar a S, su costado tocó ligeramente el de PL sin que se produjeran daños o lesiones. PW protestó por la regla 19.2(b).

El Comité de Protestas entendió que la regla 19.2(b) no era aplicable, afirmando que PW podía haber virado por avante fácilmente hacia mar abierto a barlovento para mantenerse separado, y debió haberlo hecho. PW fue descalificado por la regla 11 y apeló.



Decisión

S era un obstáculo tanto para PW como para PL porque ambos hubieran precisado alterar sustancialmente su rumbo si hubieran navegado directamente hacia él y a una distancia de una eslora de él (véase la definición “Obstáculo”). Según la regla 19.2(a), PL, como el barco con derecho de paso, tenía derecho a pasar a S por cualquier lado. Eligió pasar por sotavento de S. Por tanto, según la regla 19.2(b) PW tenía derecho a espacio para pasar entre PL y la popa de S. PL no dio a PW ese espacio, por lo que PL infringió la regla 19.2(b). PL estaba sujeto a la regla 14, pero como tenía derecho de paso sobre PW y no hubo daño ni lesión, no puede ser penalizado por infringir esa regla.

PW no podía saber que PL no le iba a dar espacio suficiente hasta que se vio obligado a pasar entre S y PL. PW infringió la regla 11, pero lo hizo mientras navegaba dentro del espacio al que tenía derecho según la regla 19.2(b). En consecuencia, tal como exige la regla 21(a), PW es exonerado por infringir la regla 11. Además, cuando se hizo evidente que PL no estaba dando espacio, no era razonablemente posible para PW evitar el contacto que hubo, de modo que PW no infringió la regla 14.

PW no estaba obligado a virar por avante hacia mar abierto a barlovento para mantenerse separado” porque PL no dio una voz de aviso bajo la regla 20.1 pidiendo espacio para virar por avante y evitar a S. Si PL hubiera dado la voz, PW hubiera quedado obligado por las reglas 20.2(b) y 20.2(c) a reaccionar incluso si la regla 20.1(a) prohibía a PL dar la voz porque no tuvo que efectuar alteración de rumbo alguna para evitar a S.

La apelación de PW es estimada. Se revierte la decisión del Comité de Protestas de descalificar a PW. Se reclasifica a PW y se descalifica a PL por infringir la regla 19.2(b).

(Véase el caso 125 donde se muestra una situación similar)

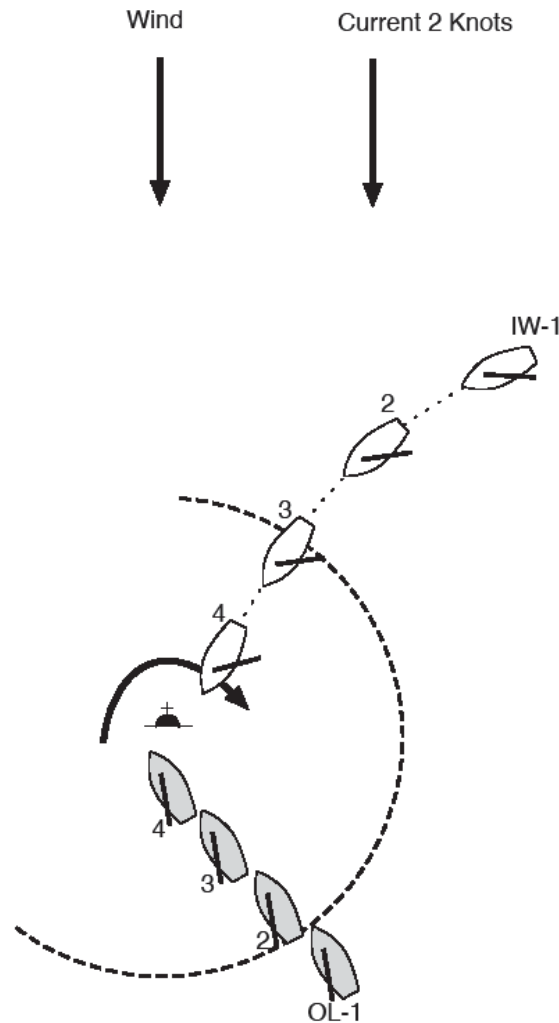
GBR 1964/18

CASO 12

Definiciones,	Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso
Regla 11,	En la Misma Bordada, Comprometidos
Regla 18.1,	Espacio en Baliza: Cuándo se aplica la Regla 18
Regla 18.2(b),	Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza
Regla 21(a),	Exoneración

Para determinar el derecho de un barco interior a espacio en baliza de acuerdo con la regla 18.2(b), es irrelevante que los barcos estén en rumbos muy

diferentes, siempre que exista un compromiso cuando el primero de ellos alcance la zona.



Hechos

OL e IW se acercaban a una baliza que había de dejarse a estribor. El viento era ligero y había una corriente de 2 nudos en la misma dirección que el viento. IW, que había navegado más a barlovento en su rumbo hacia la baliza para compensar el efecto de la corriente, se acercó a ella con la corriente a favor, prácticamente de aleta. OL, por su parte, se había posicionado a sotavento y, en la posición 1, a unas tres esloras de la baliza, navegaba lentamente en ceñida contra la corriente. IW pidió espacio dos veces y, por dos veces, OL respondió “no puedes entrar aquí”. En el último momento, poco después de la posición 4 del dibujo, mientras IW orzó para comenzar su maniobra de pasar, OL intentó darle espacio, pero ambos barcos hicieron contacto. No se produjeron daños ni lesiones.

OL protestó bajo la regla 11 pero él mismo resultó descalificado por la regla 18.2(b). Apeló, afirmando que era ilógico y más allá de la intención de la definición “Libre a Popa

y Libre a Proa; Compromiso” y de la regla 18 considerar como comprometidos a dos barcos cuyos rumbos difieren en 90 grados. También afirmó que el propósito de la regla 18 era proteger a un barco en riesgo de tocar la baliza que no podía pasar por la popa del barco exterior. Además, argumentó que a lo largo de la aproximación de IW a la baliza hasta que finalmente orzó, era capaz de pasar fácilmente por la popa de OL, y que IW no era un barco “interior” hasta un momento antes del contacto.

Decisión

Se desestima la apelación de OL y se confirma su descalificación.

Ambos barcos tenían que dejar la baliza por el mismo lado y estaban en la misma amura, por lo que la regla 18 entró en aplicación después de la posición 1 cuando OL alcanzó la zona. Desde ese momento hasta que se produjo el contacto, ninguno de los barcos estuvo libre a popa del otro y, por lo tanto, estaban comprometidos (véase la definición “Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso”). Por lo tanto, la primera frase de la regla 18.2(b) era de aplicación, limitando los derechos que OL, el barco exterior, tenía por la regla 11 al exigirle que diera a IW, el barco interior, espacio en baliza. OL no dio a IW espacio en baliza, y por lo tanto está descalificado según la regla 18.2(b).

IW infringió la regla 11, pero lo hizo mientras navegaba dentro del espacio en baliza al que tenía derecho, y por lo tanto está exonerado por la regla 21(a).

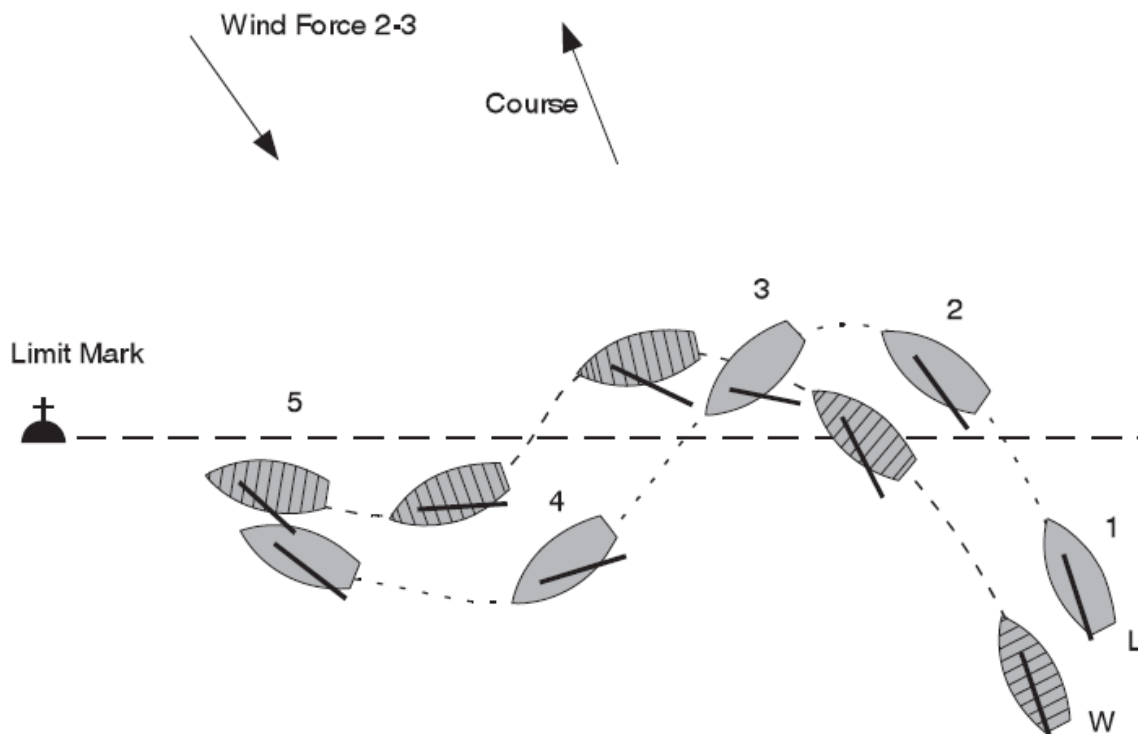
Ambos barcos infringieron la regla 14 porque cada uno de ellos pudo haber evitado el contacto. Sin embargo, debido a que OL era el barco con derecho de paso e IW tenía derecho a espacio en baliza, y no hubo daño o lesión, ambos están exonerados de infracción a la regla 14, según dispone la regla 14(b).

GBR 1964/19

CASO 13

Definiciones,	Rumbo Debido
Regla 11,	En la Misma Bordada, Comprometidos
Regla 14,	Evitar Contactos
Regla 15,	Adquirir Derecho de Paso
Regla 16.1,	Alterar el Rumbo
Regla 17,	En la Misma Bordada; Rumbo Debido

Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe ninguna regla por navegar a un rumbo más al viento que el rumbo del barco de barlovento.



Hechos

Mientras dos barcos de 14 pies (4 m) maniobraban antes de la señal de salida, cruzaron la línea de salida. Al arribar para regresar al lado de pre-salida, L, inicialmente el barco de barlovento, se colocó en una posición de sotavento navegando tras la popa de W. Inmediatamente después de la posición 4, L orzó hasta ceñir y navegó directamente hacia el extremo de babor de la línea. Mientras tanto, W con las escotas largadas, corría la línea más lentamente. En la posición 5, hubo contacto, la botavara de W tocó el obenque de barlovento de L. L protestó a W por la regla 11; a su vez, W protestó por las reglas 12 y 15.

El Comité de Protestas concluyó que L tenía derecho de paso por la regla 11 desde el momento en que asumió un rumbo fijo hasta el contacto. W tenía espacio para mantenerse separado, aunque habría tenido que cruzar la línea de salida prematuramente para hacerlo. Por lo tanto, desestimó la protesta de W y confirmó la protesta de L. W apeló, esta vez citando la regla 16.1.

Decisión

Se desestima la apelación de W. Entre las posiciones 2 y 3, L estableció un compromiso por sotavento de W, adquiriendo derecho de paso bajo la regla 11, pero limitado por la exigencia de la regla 15 de dar inicialmente espacio a W para mantenerse separado. L cumplió ese requisito porque dio a W espacio para mantenerse separado. Justo después de la posición 4, cuando L orzó a un rumbo de ceñida, estaba obligado por la regla 16.1 a dar a W espacio para mantenerse separado, y lo hizo.

L había estado libre a popa de W y cuando se quedó comprometido por sotavento de éste lo hizo a una distancia de W dos esloras. Por lo tanto, la regla 17 le exigía que no navegara más al viento que su rumbo debido. Sin embargo, no hay rumbo debido antes de la señal de salida (véase la definición “Rumbo Debido”) y ésta no se dio hasta después del incidente. Por lo tanto, la orzada de L no infringió la regla 17 y de hecho tenía derecho a orzar más al viento que lo que hizo, incluso hasta llegar proa al viento, siempre que al hacerlo cumpliera con la regla 16.1.

Después de que L quedó comprometido por sotavento de W, W estaba obligado por la regla 11 a mantenerse separado de L. No lo hizo y en consecuencia se mantiene su descalificación bajo la regla 11. Además, W infringió la regla 14 porque podría haber evitado el contacto con L.

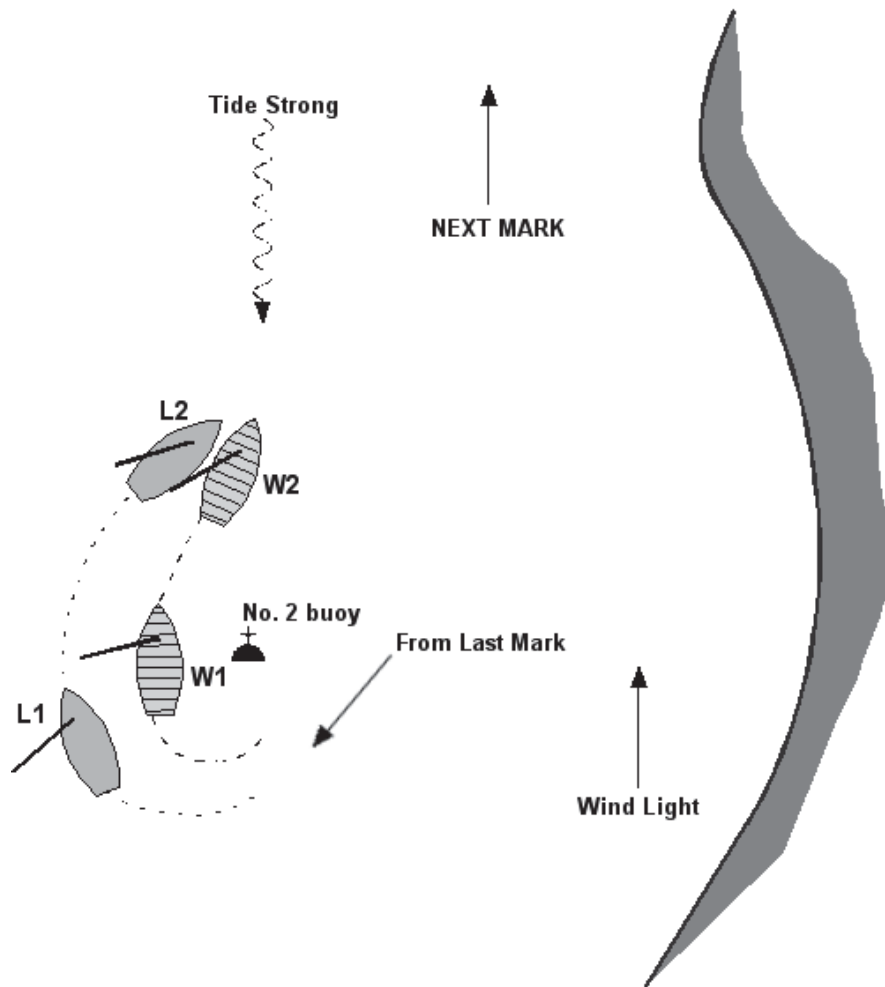
También L infringió la regla 14 porque le habría resultado fácil arribar ligeramente y evitar el contacto. Sin embargo, queda exonerado porque era el barco con derecho de paso y no se produjeron daños o lesiones.

GBR 1965/10

CASO 14

Definiciones,	Rumbo Debido
Regla 11,	En la Misma Bordada, Comprometidos
Regla 14,	Evitar Contactos
Regla 16.1,	Alterar el Rumbo
Regla 17,	En la Misma Bordada; Rumbo Debido

Cuando, debido a una diferencia de opinión sobre el rumbo debido de un barco de sotavento, dos barcos en la misma bordada convergen, el barco de barlovento debe mantenerse separado. Dos barcos en el mismo tramo navegando cerca unos de otros pueden tener diferentes rumbos debidos.



Hechos

Después de rodear la baliza de barlovento con viento suave la flota se dividió, algunos barcos navegando hacia la costa para salir de la corriente de marea, mientras otros permanecieron hacia alta mar con la esperanza de un mejor viento. L había establecido un compromiso a sotavento de W desde libre a popa, mientras se hallaba dentro de dos de sus esloras de W, y rodearon la baliza comprometidos. W eligió permanecer en alta mar, mientras que L comenzó a orzar lentamente e informó a W de su intención de ir hacia la costa. W respondió: “No tienes derecho a orzar”. L respondió que estaba navegando su rumbo debido y que W debía mantenerse separado. La discusión duró algún tiempo. L continuó cambiando gradualmente de rumbo, y en ningún momento W indicó que no podía mantenerse separado. Los barcos se tocaron y ambos protestaron. El Comité de Protestas descalificó a L por la regla 17 por navegar más al viento que su rumbo debido, y

L apeló.

Decisión

Cuando, debido a una diferencia de opinión sobre el rumbo debido a navegar, dos barcos en la misma bordada convergen, W está obligado por la regla 11 a mantenerse separado y por la regla 14 a evitar el contacto.

Este caso ilustra el hecho de que dos barcos en el mismo tramo navegando muy cerca entre sí pueden tener diferentes rumbos debidos. No puede determinarse de antemano cuál de entre dos rumbos diferentes es el más rápido hasta la siguiente baliza y ello tampoco se prueba necesariamente porque sea uno u otro barco quien llegue primero a la baliza.

La base de la protesta de W fue que L navegaba más al viento que su rumbo debido mientras estaba sujeto a la regla 17. La defensa de L y los argumentos de su protesta fueron que había decidido que el recorrido costero por fuera de la corriente de marea le haría terminar más pronto y que, por lo tanto, el rumbo que ella estaba navegando era su rumbo debido. Además, L argumentó que W había infringido las reglas 11 y 14.

Los hechos probados no muestran que L navegaba más al viento que su rumbo debido; por tanto, no infringió la regla 17. Cuando L orzó lentamente entre las posiciones 1 y 2, W tuvo espacio para mantenerse separado, por lo que L no infringió la regla 16.1. L podría haber evitado el contacto con W. Al no hacerlo, infringió la regla 14, pero se le exonera de esta infracción porque era el barco con derecho de paso y el contacto no causó daños ni lesiones.

Al no mantenerse separado de L, W infringió la regla 11. W pudo haber evitado el contacto, y al no hacerlo también infringió la regla 14, pero no queda exonerado.

Se estima la apelación de L. L es reclasificado y W es descalificado por infringir las reglas 11 y 14.

GBR 1966/3

CASO 15

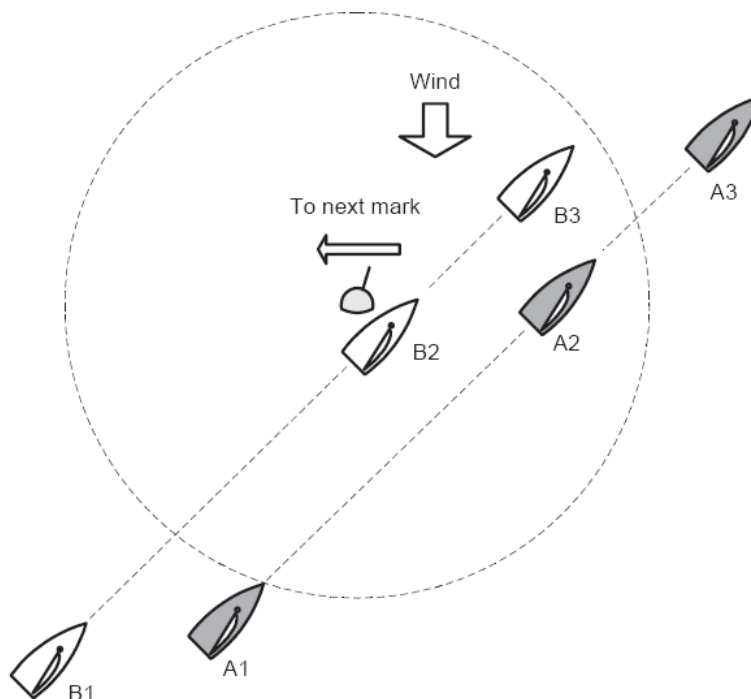
Definiciones,	Rumbo Debido
Regla 11,	En la Misma Bordada, Comprometidos
Regla 13,	Virando por Avante
Regla 18.1,	Espacio en Baliza: Cuándo se aplica la Regla 18
Regla 18.2(b),	Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

Regla 18.2(d), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

Al virar por adelante para pasar la baliza, un barco libre a proa debe cumplir la regla 13; un barco libre a popa tiene derecho a mantener su rumbo y de ese modo evitar que el otro vire por adelante.

Hechos

A y B se aproximan a la baliza de barlovento que deben dejar a babor. Ambos están ciñendo en rumbos paralelos con A libre a proa. A espera que B, cuando éste pueda virar por adelante e ir directo a baliza, lo haga y se dirija a la siguiente baliza. En vez de ello, B mantiene su rumbo como se muestra en el dibujo y navega claramente pasado de baliza.

**Pregunta**

¿Tiene B el derecho de mantener su rumbo de esta manera y, por lo tanto, impedir que A vire por adelante?

Respuesta

Sí. Mientras A permanezca amurado a babor, B debe mantenerse separado según la regla 12 y, como A estaba libre a proa cuando llegó a la zona, la regla 18.2(b) exige que B también dé a A espacio en baliza. Siempre que B se mantenga separado de A y dé a éste espacio en baliza, si A orza (aunque lo haga hasta proa al viento), B tiene derecho a navegar cualquier rumbo que prefiera, incluso mantener a su rumbo. Sin embargo, una

vez que A abandona la zona, B no continua obligado a dar a A espacio en baliza (véase regla 18.2 (d)).

El espacio en baliza al que A tiene derecho no incluye espacio para su virada para avante (véase la última frase de la definición “Espacio en Baliza”). Si A pasara de proa al viento, entonces en ese momento todas las partes de la regla 18 dejarían de ser aplicables porque los barcos estarían en bordadas opuestas (véase la regla 18.1 (b)). Además, A ya no tendría derecho de paso por la regla 12 y B se convertiría en el barco con derecho de paso por la regla 13.

GBR 1966/8

CASO 16

Suprimido

CASO 17

Regla 13, Virando por Avante

Una vez que un barco está en un rumbo de ceñida, ya no está sujeto a la regla 13, independientemente de cómo se desplace sobre el agua o cómo tenga cazadas sus velas.

Pregunta

La Regla 13 se aplica hasta que el barco que vira por avante “esté en un rumbo de ceñida”. Sin embargo, la regla no dice si el barco debe estar moviéndose cuando asume un rumbo de ceñida. ¿La intención de la regla es que, en el momento en que la regla 13 deje de aplicarse, el barco debe estar desplazándose realmente sobre el agua en un rumbo de ceñida y no simplemente estar en ese rumbo?

Respuesta

Una vez que un barco está en un rumbo de ceñida, ya no está sujeto a la regla 13, independientemente de cómo se desplace sobre el agua o cómo tenga cazadas sus velas.

GBR 1967/8

CASO 18

Suprimido

CASO 19

Preámbulo a la Parte 2

Regla 14(b), Evitar Contactos

Regla 36(b), Pruebas que se Vuelven a Empezar o que se Repiten

Regla 44.1(b), Penalizaciones en el Momento del Incidente: Penalizarse

Regla 60.3(a)(1), Derecho a protestar; Derecho a Solicitar Reparación o Acción por la Regla 69

Regla 61.1(a)(4), Requisitos para una Protesta: Informar al Protestado

Regla 62.1(b), Reparación

Regla 63.5, Audiencias: Validez de la Protesta o de la Solicitud de Reparación

Regla 64.3(a), Decisiones: Decisiones de Protestas sobre Reglas de Clase

Interpretación de la expresión “daño”

Pregunta

En el reglamento de regatas, ¿hay un significado especial para la expresión “daño”?

Respuesta

No. No es posible definir el “daño” de forma absoluta, pero un diccionario de inglés actual dice: “daño que menoscaba el valor o la utilidad de algo”.

Esta definición plantea algunas cuestiones que deben ser consideradas. Por ejemplo:

- ¿Disminuyó el valor actual de mercado de cualquier parte del barco, o del barco en su conjunto?
- ¿Se redujo la funcionalidad de alguna pieza del barco o su equipo?

GBR 1968/2

CASO 20

Regla 1.1, Seguridad: Ayudar a Quienes Estén en Peligro
Regla 62.1(c), Reparación

Cuando es posible que un barco esté en peligro, otro barco que le presta ayuda tiene derecho a reparación, incluso si su ayuda no fue solicitada o si más tarde se descubre que no había peligro.

Hechos

El barco A volcó durante el transcurso de una prueba y, al verlo, el barco B se acercó y le ofreció ayuda. A aceptó la ayuda y B embarcó a los dos tripulantes de A. A continuación, todos juntos colaboraron durante unos minutos para adrizar el barco A, cuyo mástil se había clavado en el fondo de lodo. Una vez en tierra B solicitó reparación al amparo de la regla 62.1 (c).

El Comité de Protestas en su decisión consideró varios factores. Primero, el patrón de A era un regatista de gran experiencia. Segundo, el viento era suave y la marea estaba subiendo y no habría tardado en liberar el mástil. Tercero, A no había pedido ayuda; se le ofreció. En consecuencia, como ni el barco ni la tripulación estaban en peligro, no se concedió la reparación. B apeló, alegando que la regla 1.1 no establece que un barco que presta ayuda tenga la responsabilidad de decidir o defender su decisión de considerar que había peligro.

Decisión

Se estima la apelación de B. Un barco en condiciones de ayudar a otro barco que puede estar en peligro está obligado a hacerlo. No tiene importancia si más tarde un Comité de Protestas decide que realmente no había peligro o que la ayuda no fue solicitada. B tiene derecho a una reparación. Se ordena al Comité de Protestas a reabrir la audiencia y otorgar una reparación adecuada siguiendo los requisitos y consejos dados en las reglas 64.2 y A10.

CASO 21

Definiciones, Espacio en Baliza **Definiciones, Baliza**

Cuando un barco con derecho de paso está obligado a dar espacio a un barco comprometido por su interior, no hay una cantidad máxima o mínima de espacio que deba dar. La cantidad de espacio que se debe dar depende en gran medida de las condiciones reinantes, incluidas las condiciones de viento y mar, la velocidad del barco interior, las velas que tenga dadas y sus características de diseño.

Pregunta

Cuando la regla 18 requiere que un barco con derecho de paso dé espacio en baliza a un barco interior que se compromete con él, ¿cuál es el espacio máximo que debe dar? ¿Cuál es el espacio mínimo que debe dar?

Respuesta

En esta situación, la definición de espacio en baliza establece que el barco interior tiene derecho a espacio para cuatro maniobras:

- Espacio para dejar la baliza por el lado prescrito.
- Espacio para navegar hasta la baliza, pero solo si el rumbo debido del barco interior es navegar junto a la baliza.
- Espacio para rodear la baliza según sea necesario para navegar el recorrido.
- Espacio para virar por avante, pero sólo si se cumplen estas condiciones adicionales: el barco interior está comprometido a barlovento del barco exterior, la virada es parte de la maniobra de rodeo necesaria para navegar el recorrido, y el barco interior debería poder ir directo a baliza después de su virada por avante.

Las definiciones “Espacio” y “Espacio en Baliza” no incluyen ninguna referencia a una cantidad máxima o mínima de espacio, y ninguna regla implica que el barco exterior con derecho de paso deba dar una cantidad máxima o mínima de espacio. Debe dar el espacio que necesita un barco interior, en las condiciones reinantes para realizar aquellas maniobras con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinerero. Además, el barco interior tiene derecho a espacio para evitar tocar la baliza y a espacio para que pueda cumplir con sus obligaciones en virtud de las reglas de la Parte 2 con respecto al barco exterior, así como cualesquiera otros barcos en las proximidades.

El término “condiciones reinantes” merece cierta consideración. Por ejemplo, el barco

interior de dos embarcaciones ligeras que se aproximan a una baliza en un lago y con viento suave, necesitará un espacio relativamente pequeño más allá del necesario para que pasen el casco y las velas trimadas de forma adecuada. En el extremo opuesto, dos barcos con quilla navegando en mar abierto, con marejada, aproximándose a una baliza que se mueve considerablemente y de forma imprevisible, el barco interior puede necesitar una eslora completa o incluso más espacio para garantizar la seguridad. Un barco con spinnaker portando a menudo necesita más espacio que uno con su spinnaker arriado. Un barco que está planeando o haciendo “surfing” puede requerir menos espacio para girar que un barco que está subiéndose una ola escarpada. Las “condiciones reinantes” también incluyen características del barco interior. Por ejemplo, un barco con una quilla larga o un multicasco puede requerir más espacio para rodear una baliza que un monocasco de fácil giro. Un barco con un timón grande puede necesitar menos espacio para girar que uno con un timón pequeño.

La frase “maniobra con prontitud de acuerdo con el buen hacer mariner” se aplica a ambos barcos. En primer lugar se refiere al barco interior, quien no tendrá derecho a quejarse de no tener espacio suficiente si mientras está maniobrando no maneja de forma razonablemente eficaz el timón, las escotas o las velas. Pero también se implica que el barco exterior debe dejar espacio suficiente de manera que el barco interior no tenga que realizar maniobras extraordinarias o anormales (véase también el Caso 103).

World Sailing 1969

CASO 22

Regla 61.2(d), Requisitos para una Protesta: Contenido de una Protesta
Regla 63.5, Audiencias: Validez de la protesta o de la Solicitud de Reparación
Regla 64.1, Decisiones: Penalizaciones y Exoneración

No es relevante para la validez de una protesta que una regla que el protestante cree que se infringió no sea una de las reglas que el Comité de Protestas luego determine que se haya infringido.

Hechos

Después de un contacto ocurrido cerca de una baliza, S protestó contra P, citando la regla 18 en el formulario de protesta, tal como exige la regla 61.2(c). El Comité de Protestas declaró la protesta inválida y no continuó con la audiencia porque, según dijo, la protesta debía haber citado la regla 10 en lugar de la regla 18. También dijo el Comité de Protestas que de haber seguido adelante con la audiencia y haber interrogado a las partes, la protesta podría haber sido admitida. S apeló.

Decisión

La regla 61.2 (d) requiere que la protesta identifique cualquier regla que el protestante crea que se infringió. Si este requisito no se cumple en la protesta escrita depositada en la oficina de regatas, se puede cumplir antes o durante la audiencia. No hay ningún requisito de que la regla o reglas alegadas deban ser la regla o reglas que posteriormente se determine que se han infringido, y es irrelevante para decidir sobre la validez de la protesta que el protestante haya citado una regla que muy probablemente no sea la regla aplicable.

Es el Comité de Protestas quien, después de averiguar los hechos, determina la regla aplicable. La regla 64.1 establece que se impondrá una descalificación u otra penalización tanto si la regla aplicable fue mencionada en la protesta como si no.

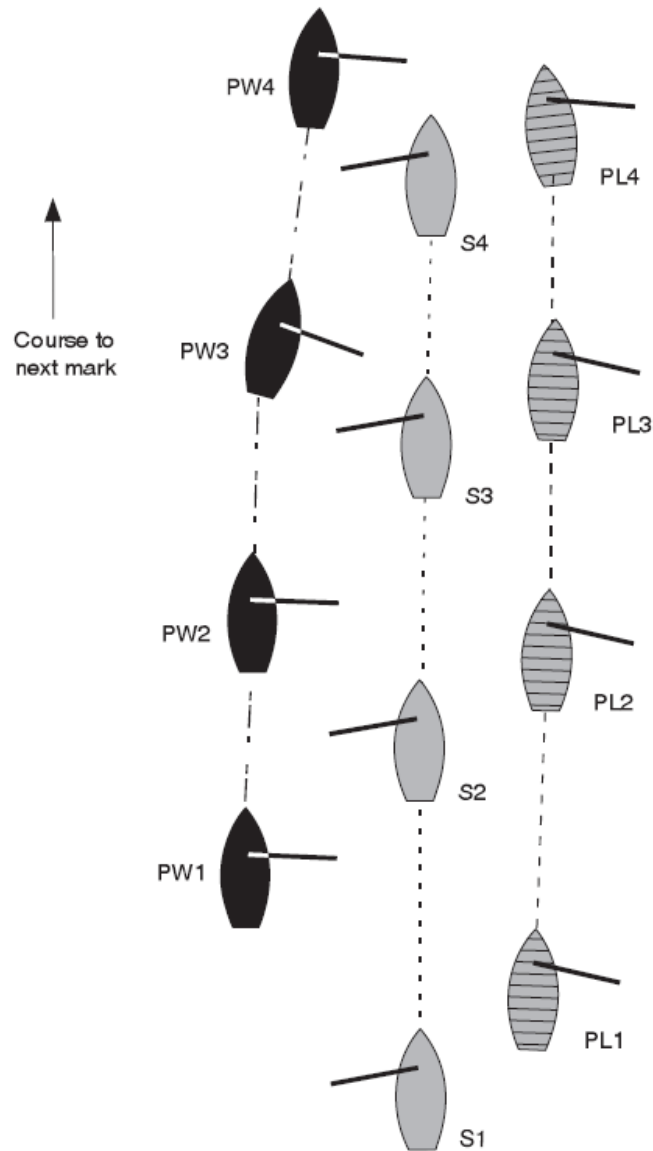
La apelación se estima y se ordena al Comité de Protestas que celebre una nueva audiencia.

ITA 1967/4

CASO 23

Definiciones,	Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso
Definiciones,	Obstáculo
Regla 10,	En Bordadas Opuestas
Regla 14,	Evitar Contactos
Regla 19,	Espacio para Pasar un Obstáculo

Navegando en popa la regla 19 no se aplica a un barco amurado a estribor que pasa entre dos barcos amurados a babor que están delante de él. La regla 10 obliga a los barcos amurados a babor a mantenerse separados.



Hechos

Tres barcos navegaban en popa, uno amurado a estribor y dos a babor. S alcanzó a PL y PW y pasó entre ellos, tal como muestra el dibujo. Los tres barcos continuaron con rumbos ligeramente convergentes, tal como se muestra, hasta que S contactó, primero con PW y después con PL. PW protestó contra S, alegando que había infringido la regla 19.2(c) porque PL, al ser un barco de sotavento era un obstáculo para PW, que era el barco de barlovento, y S no tenía derecho a meterse entre ellos. El Comité de Protestas descalificó a PL y PW por la regla 10, y PW apeló.

Decisión

Mientras los barcos navegaban desde la posición 1 a la 4 la regla 10 obligaba a PL y PW a mantenerse separados de S. Debido a que los tres barcos navegaban a más de 90 grados

del viento real, S y PL estuvieron comprometidos desde la posición 1 a la posición 4, y S y PW lo estuvieron desde poco después de la posición 2 hasta la posición 4 (véase la definición “Libre a Popa y Libre a Proa; Comprometidos”).

Mientras se mantuvieron esos compromisos, la regla 19 no se aplicaba porque no había ningún obstáculo que ninguno de los barcos pasara por el mismo lado. La penúltima frase de la definición “Obstáculo” significa que PW no era un obstáculo ni para S ni para PL porque ninguno de ellos estaba obligado a mantenerse separado de PW. Del mismo modo, PL no era un obstáculo para S o para PW, porque S no estaba obligado a mantenerse separado de PL. Debido a que tanto PL como PW estaban obligados por la regla 10 a mantenerse separados de S, la penúltima frase de la definición significa que S era un obstáculo tanto para PL como para PW. Sin embargo, la regla 19 no era aplicable porque en ningún momento tanto PL como PW pasaron a S por el mismo lado.

Además, la regla 19.2(c), citada por PW en su protesta, se aplica solamente mientras los barcos están pasando un obstáculo continuo, y, como afirma la última frase de la definición “Obstáculo”, un barco en regata que está en marcha nunca es un obstáculo continuo.

Hubo contacto entre S y PW y entre S y PL. Sin embargo, debido a que S quedó atrapado entre PW y PL a medida que convergían sus rumbos, no era “razonablemente posible” que S evitara el contacto una vez que quedó claro que PW y PL no se mantenían separados. Por ello S no infringió la regla 14.

En virtud de la regla 10, S tenía derecho de paso sobre ambos barcos amurados a babor, PL y PW, ninguno de los cuales se mantuvo separado de él. En consecuencia, tanto PL como PW infringieron la regla 10. Tanto PL como PW podrían haber evitado fácilmente el contacto con S, por lo que ambos también infringieron la regla 14. Se mantiene la decisión del Comité de Protestas de descalificar a PL y PW y se desestima el recurso de PW.

GBR 1970/1

CASO 24

Definición,	Espacio
Regla 11,	En la Misma Bordada, Comprometidos
Regla 12,	En la Misma Bordada, No Comprometidos
Regla 15,	Adquirir Derecho de Paso
Regla 21(a),	Exoneración

Cuando un barco queda comprometido por sotavento desde libre a popa, el

otro barco debe actuar con prontitud para mantenerse separado. Si no puede hacerlo de forma marinera es que no se le ha dado espacio suficiente como exige la regla 15.

Hechos

Dos barcos A y B, navegan con una ligera brisa, en un largo abierto, amurados a estribor, a sus rumbos debidos a la siguiente baliza que está a cierta distancia. Al principio, B está libre a popa de A y justo detrás de él, pero navega ligeramente más rápido y queda comprometido por sotavento y muy cerca de la popa de A.

Preguntas

1. ¿En qué momento las obligaciones de B bajo la regla 12 quedan sustituidas por sus derechos como barco de sotavento según la regla 11?
2. ¿Cuáles son las obligaciones de B según la regla 15?
3. ¿Cuáles son las obligaciones de A según la regla 11?

Respuestas

1. Tan pronto como B queda comprometido, la regla 12 deja de aplicarse. A queda obligado por la regla 11 y B por la regla 15.
2. La regla 15 encarna el principio del reglamento de que cuando el derecho de paso cambia de un barco a otro, el barco que ha adquirido el derecho de paso debe dar al otro barco espacio y tiempo para responder, y por tanto una oportunidad de mantenerse separado. Sin embargo, la obligación de B por la regla 15 no es permanente; protege a A sólo de forma temporal, y sólo si A responde con prontitud una vez que comience el compromiso (véase la definición “Espacio”).
3. La regla 11 exige que A se mantenga separado de B y, si esto implica orzar, debe hacerlo con prontitud. Si A lo hace pero alguna parte de su casco, tripulación o equipo toca cualquier parte del casco, tripulación o equipo de B, entonces A infringe la regla 15. Si el contacto se produjo a pesar de que A hubiera orzado de forma marinera, entonces B ha infringido la regla 15 por no haberle dado a A espacio suficiente para mantenerse separado y A queda exonerado según la regla 21(a) de su incumplimiento de la regla 11. Sin embargo, si A orza más de lo necesario para mantenerse separado de B y, a consecuencia causa un contacto con B, A ha recibido el espacio requerido por la regla 15 y no queda exonerado.

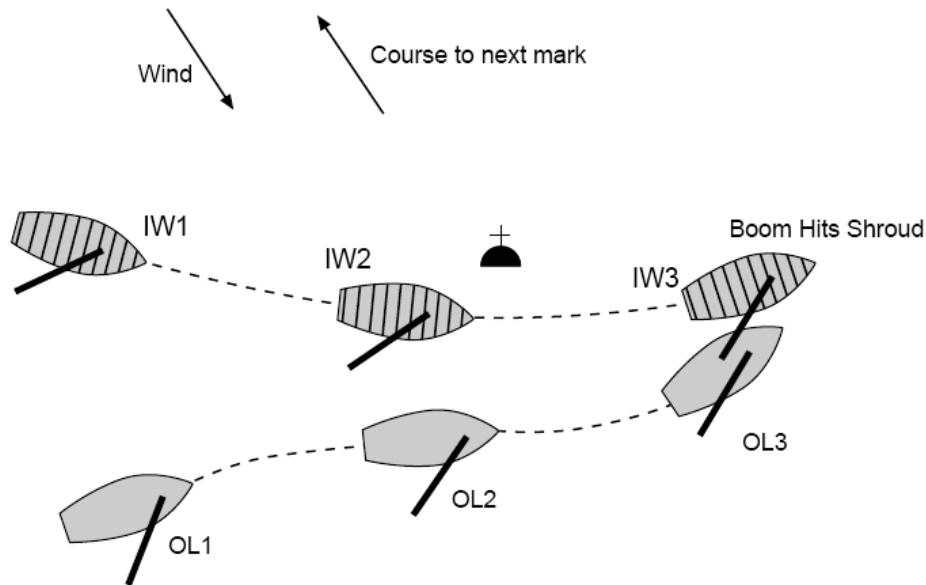
CASO 25

Definición,	Espacio en Baliza
Regla 11,	En la Misma Bordada, Comprometidos
Regla 14,	Evitar Contactos
Regla 16.1,	Alterar el Rumbo
Regla 18.2(b),	Espacio en Baliza; Dar Espacio en Baliza
Regla 18.2(d),	Espacio en Baliza; Dar Espacio en Baliza
Regla 21(a),	Exoneración

Cuando un barco de barlovento comprometido por el interior que tiene derecho a espacio en baliza toma más espacio que el que tiene derecho, debe mantenerse separado del barco exterior de sotavento, y el barco exterior puede orzar siempre que dé al barco interior espacio para mantenerse separado.

Hechos

Dos barcos de 15 pies (4,5 metros), IW y OL, se aproximaban a una baliza de sotavento que tenían que dejar por babor. El siguiente era un tramo de ceñida. IW estableció un compromiso interior con OL mucho antes de que ambos alcanzaran la zona, y OL dio a IW espacio para navegar hasta la baliza y rodearla para seguir un rumbo de ceñida. Una vez que IW pasó la baliza, OL comenzó a orzar hasta su rumbo hacia la siguiente baliza. IW fue más lento en orzar, y su botavara, que estaba todavía bastante abierta, golpeó al patrón y los obenques de OL. En el momento del contacto, IW estaba a una eslora desde la baliza y navegaba más arribado que un rumbo de ceñida. No se produjeron daños ni lesiones. IW protestó contra OL por la regla 18.2(b), y OL protestó contra IW por la regla 11.



El Comité de Protestas decidió que, debido a que IW no se dirigió con prontitud a un rumbo ceñida después de navegar hasta la baliza, tomó más espacio del que le correspondía según la regla 18.2 (b). IW no lo negó, pero lo atribuyó a su sistema de escota de mayor que cazaba desde el extremo de la botavara, mientras que el sistema de OL cazaba desde el centro de la misma.

El Comité de Protestas desestimó la protesta de IW, admitió la de OL, y descalificó a IW por infringir la regla 11. IW apeló.

Decisión

El rumbo debido de IW era navegar hasta la baliza, y la alteración de rumbo necesaria para navegar el recorrido era rodearla hasta alcanzar un rumbo de ceñida. Por lo tanto, la regla 18.2(b) requería que OL diera a IW espacio para navegar hasta la baliza y espacio para rodearla y seguir a un rumbo de ceñida, dejándola por el lado prescrito. Entre las posiciones 1 y 2, OL dio a IW espacio para navegar hasta la baliza y entre las posiciones 2 y 3 espacio para rodearla y seguir a un rumbo de ceñida. En consecuencia, OL no infringió la regla 18.2(b).

Aproximadamente a mitad de distancia entre las posiciones 2 y 3, se le había dado a IW el espacio que necesitaba para navegar hasta la baliza y espacio para rodearla y seguir a un rumbo de ceñida, dejándola por el lado prescrito. Por tanto, OL le había dado espacio en baliza y, en ese momento, la regla 18.2(b) dejó de aplicarse (véase la regla 18.2 (d)).

A lo largo del incidente IW estaba obligado por la regla 11 a mantenerse separado de OL. IW navegó una eslora de distancia desde la baliza en un rumbo más arribado que el de ceñida, y poco antes del contacto en la posición 3, IW infringió la regla 11 al no

mantenerse separado.

Cuando OL orzó entre las posiciones 2 y 3, OL estaba obligado por la regla 16.1 a dar a IW espacio para mantenerse separado. OL orzó aproximadamente 30 grados mientras avanzaba dos esloras. Incluso con un aparejo de escota de mayor en el extremo de la botavara, un barco navegado de acuerdo con el buen hacer marinero puede girar 30 grados y trimar su vela mayor de manera apropiada mientras avanza dos esloras. En consecuencia, OL dio a IW espacio para mantenerse separado y no infringió la regla 16.1.

IW no queda exonerado al amparo de la regla 21(a) por infringir la regla 11 porque, cuando lo hizo, ya no tenía derecho a que OL le diera espacio en baliza, y navegaba a sotavento, no dentro, del espacio al que tenía derecho según la regla 16.1.

OL pudo haber evitado el contacto con IW, por lo que OL infringió la regla 14. OL es exonerado por hacerlo porque era el barco de derecho de paso y el contacto no ocasionó daños ni lesiones (véase la regla 14(b)).

IW pudo haber evitado el contacto, y por lo tanto IW también infringió la regla 14. Sin embargo, debido a que IW tenía derecho a espacio bajo la regla 16.1 y el contacto no causó daño ni lesión, también queda exonerado por infringir la regla 14.

Se desestima la apelación de IW. Se mantiene la decisión del Comité de Protestas de descalificar a IW por la regla 11.

GBR 1971/9

CASO 26

Regla 14, **Evitar Contactos**
Regla 16.1, **Alterar el Rumbo**
Regla 18.1, **Espacio en Baliza: Cuándo se Aplica la Regla 18**
Regla 64.1, **Decisión: Penalizaciones y Exoneración**

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar un contacto hasta que es evidente que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso pudo entonces haber evitado una colisión de la que resultaron daños, debe ser penalizado por infringir la regla 14.

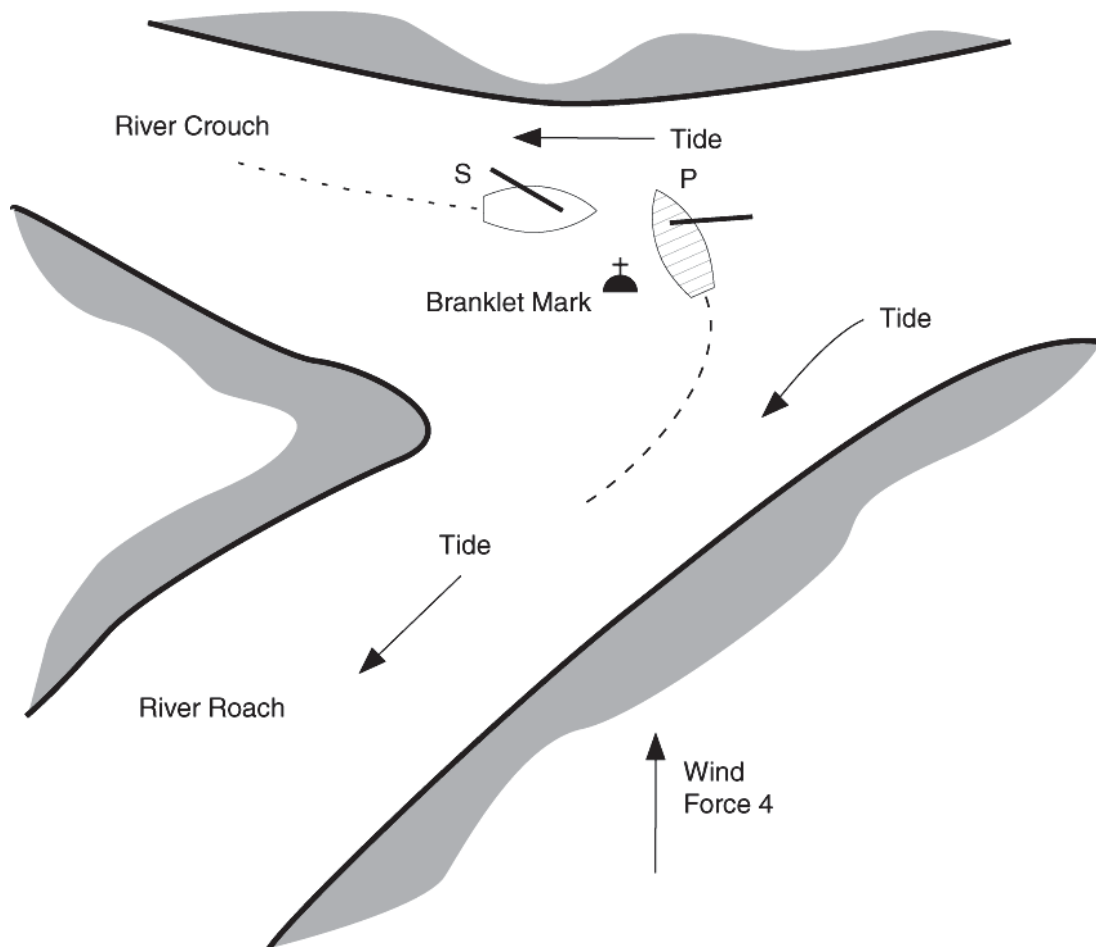
Hechos

Un Soling, S, y un 505, P, compitiendo en pruebas diferentes, se aproximaban a la misma baliza en bordadas opuestas. P, que estaba arriando su spinnaker y preparándose para dejar la baliza por babor, desconocía que S debía dejar la baliza por estribor y que se estaba preparando para hacerlo.

P no oyó ningún aviso ni se dio cuenta de la presencia de S hasta que los barcos estaban en la posición que muestra el dibujo, momento en el que el tripulante de P vio a S. El tripulante gritó avisando y se apartó de un salto en el momento que la proa de S golpeó el casco de P por detrás del palo, causando daños.

P protestó contra S por la regla 14, alegando que S podía haber evitado el contacto. S, y dos testigos más, aseguraron que S no había alterado el rumbo en ningún momento antes del contacto. S, protestando por la regla 10, afirmó que si hubiera alterado su rumbo, habría infringido la regla 16.

El Comité de Protestas descalificó a P por las reglas 10 y 14. P apeló.



Decisión

P, como barco que tenía que mantenerse separado, no se mantuvo vigilante y no cumplió con su obligación primordial de mantenerse separado y evitar un contacto. Infringió tanto la regla 10 como la 14. Todos los barcos, tengan o no derecho de paso, deben mantenerse vigilantes, especialmente al aproximarse a una baliza. Si P lo hubiera hecho, se habría dado cuenta de la presencia de S antes y habría podido evitar la colisión.

La regla 18 no era de aplicación, ya que S y P no estaban a punto de pasar la baliza por la misma banda (véase la regla 18.1).

Una vez que fue evidente que P no se estaba manteniendo separado, la regla 14 exigía a S que actuara para evitar el contacto con P (véase la regla 14(a)). Antes de las posiciones que muestra el dibujo se hizo evidente que los barcos se hallaban en rumbos convergentes y que P no se estaba manteniendo separado. En ese momento S podía haber orzado y evitado el contacto con P. Esta alteración de rumbo por parte de S hubiera dado a P más espacio para mantenerse separado y no habría infringido la regla 16.1. El contacto causó daños. En consecuencia, S infringió la regla 14 y, ya que el contacto causó daños, debe ser penalizado por haberlo hecho (véanse las reglas 14(b) y (64.1)).

P fue descalificado correctamente por las reglas 10 y 14. S también es descalificado por infringir la regla 14.

GBR 1971/4

CASO 27

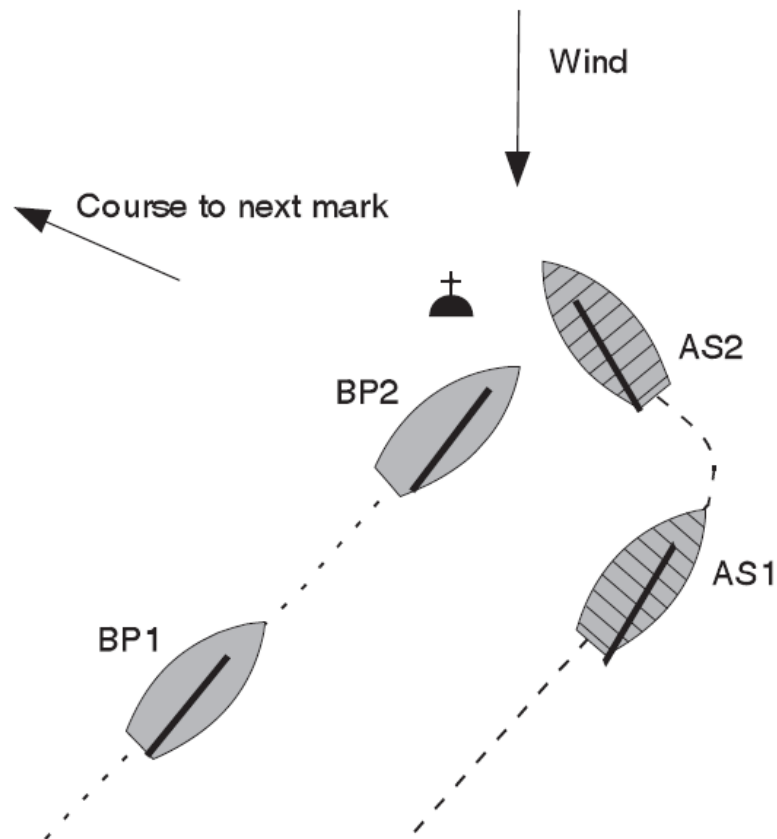
Regla 2,	Navegación Leal
Regla 13,	Virando por Avante
Regla 14,	Evitar Contactos
Regla 15,	Adquirir Derecho de Paso

Un barco no tiene que anticipar que otro barco va a infringir una regla. Cuando un barco adquiere derecho de paso como resultado de sus propias acciones, el otro barco tiene derecho a espacio para mantenerse separado.

Hechos

Cuando alcanzó la zona, AS estaba libre a proa de BP. Entre las posiciones 1 y 2, AS, una eslora a sotavento y una eslora por delante de BP, viró por avante en el momento en que

alcanzó el layline de estribor. Casi inmediatamente BP, que estaba navegando aproximadamente a diez nudos, le golpeó y le causó daños. El Comité de Protestas descalificó a AS por infringir la regla 15. También descalificó a BP por la regla 2, señalando que BP sabía que AS iba a virar por adelante y no hizo nada para evitar la colisión. BP apeló, alegando que no tenía la obligación de anticipar una virada por adelante contraria a las reglas.



Decisión

Cuando AS alcanzó la zona, BP estaba obligado por la regla 12 a mantenerse separado de aquel y por la regla 18.2(b) a darle espacio en baliza. Ambas obligaciones cesaron cuando AS pasó de proa al viento (véanse las reglas 18.1(a) y 18.2(d)). Cuando AS pasó de proa al viento, BP se convirtió en barco con derecho de paso por la regla 13 y mantuvo este derecho hasta que AS alcanzó un rumbo de ceñida amurado a estribor. En ese momento AS, que acababa de adquirir derecho de paso por la regla 10, estaba obligado por la regla 15 a dar a BP espacio para mantenerse separado.

El contacto se produjo casi inmediatamente después de que AS asumió un rumbo de ceñida amurado a estribor. Por lo tanto, BP tuvo que tomar una acción evasiva antes de que AS hubiera arribado hasta un rumbo de ceñida. En ese momento BP tenía derecho de paso bajo la regla 13, y por tanto AS infringió la regla 13. AS también infringió la regla 15

porque, una vez que adquirió el derecho de paso según la regla 10, no dio espacio a BP para mantenerse separado. Finalmente, AS infringió la regla 14 porque pudo haber evitado el contacto volviendo a la amura de babor después de pasar de proa al viento.

BP no hizo nada para evitar la colisión, pero ¿qué podía haber hecho? Considerando su velocidad y la distancia a la que estaban, quizás tuvo uno o dos segundos para decidir qué hacer y seguidamente hacerlo. Es un principio de las reglas de derecho de paso, como se expresa en la regla 15, el que un barco que se ve en la obligación de mantenerse separado debido a las acciones de otro barco, tiene derecho al tiempo suficiente para poder hacerlo. Además, aunque era obvio que AS tendría que virar por avante para rodear la baliza, BP no tenía ninguna obligación de anticipar que AS iba a infringir una regla.

BP infringió la regla 10, pero está exonerado por cualquiera de las reglas 64.1(a) o 21(a). BP no infringió la regla 14 porque no le fue razonablemente posible haber evitado la colisión después de que AS infringiera la regla 13. BP no violó ningún principio de deportividad o juego limpio y, por lo tanto, no incumplió la regla 2.

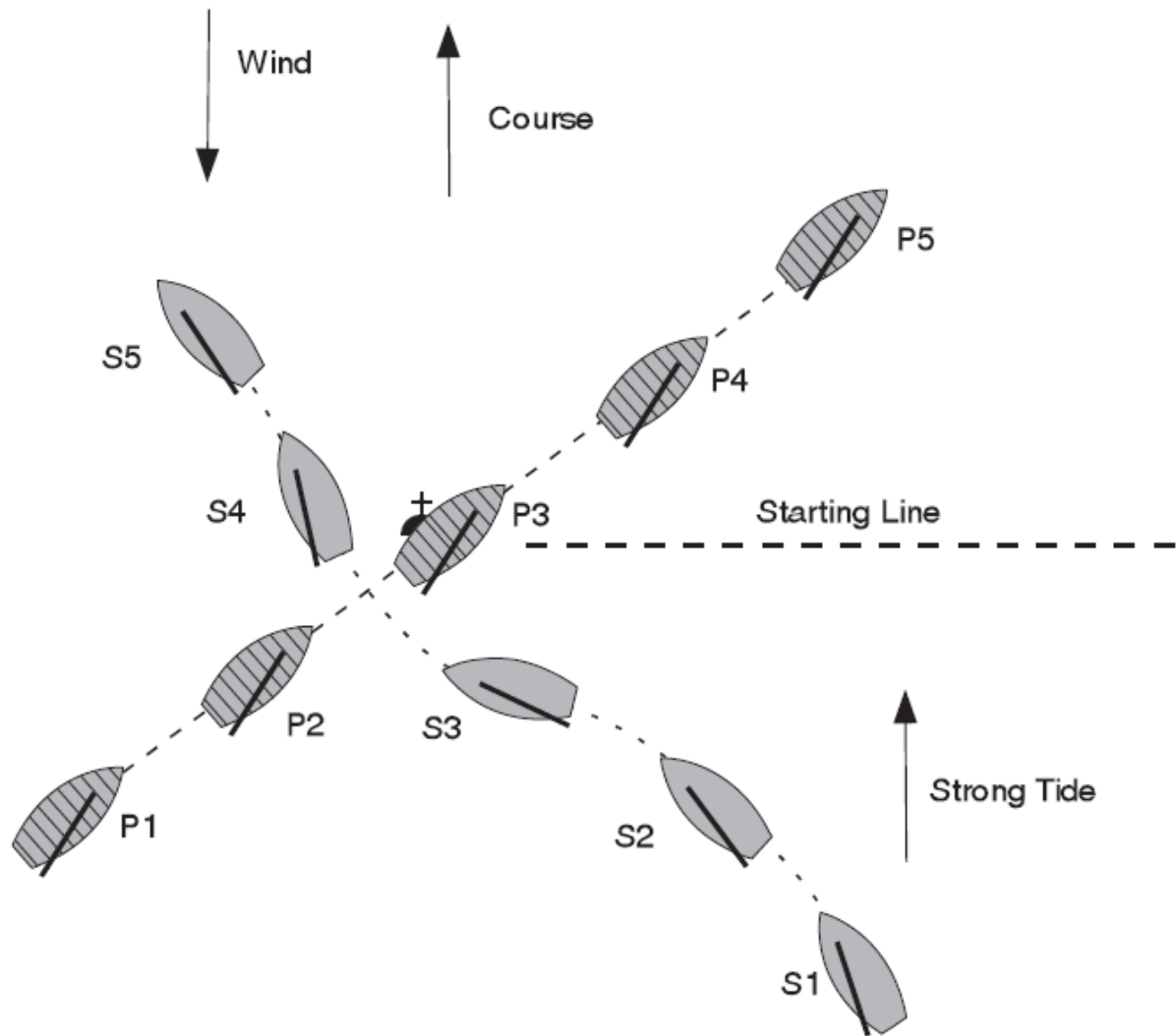
Se estima la apelación de BP. Debe ser reclasificado. AS permanece descalificado.

GBR 1971/144

CASO 28

Regla 28.1,	Navegar el Recorrido
Regla 32.1,	Acortar o Anular Después de la Salida
Regla 64.1(a),	Decisiones: Penalizaciones y Exoneración
Regla A5,	Puntuaciones Determinadas por el Comité de Regatas

Cuando un barco infringe una regla, y al hacerlo provoca que otro barco toque una baliza, este otro barco debe ser exonerado. El hecho de que una baliza de salida se haya desplazado por cualquier motivo, no exime a un barco de salir de acuerdo con la definición. Un Comité de Regatas puede anular bajo la regla 32.1(c) únicamente cuando el cambio en la posición de la baliza haya afectado directamente la seguridad o la equidad de la competición.



Hechos

A medida que S y P se aproximaban ciñendo al extremo de babor de la línea de salida, una fuerte corriente los empujaba hacia la línea y la baliza de salida. Cuando S estaba a dos esloras de la baliza avisó a P que se mantuviera separado. No hubo respuesta y S se vio forzado a arribar para evitar la colisión. Inmediatamente después de la señal de salida P pasó por encima de la baliza, que quedó debajo del casco. Mientras S orzaba para volver a rumbo de ceñida, pasando por el lado incorrecto de la baliza, la baliza salió de debajo del casco de P y rebotó contra S. P no se penalizó y S no volvió para salir entre las balizas de salida.

S protestó contra P por las reglas 10 y 31 y también solicitó una reparación pidiendo que se anulara la prueba, citando la regla 32.1(c). El Comité de Protestas descalificó a P por infringir las reglas 10 y 31, desestimó la solicitud de reparación de S y puntuó a S como DNS. Esta última decisión fue enviada a la autoridad nacional para su confirmación o corrección, junto con una pregunta: Si S hubiera vuelto para salir de acuerdo con la regla

28.1, ¿se podría haber anulado la prueba por la regla 32.1(c) debido al desplazamiento de la baliza?

Decisión

Aunque S tocó la baliza, sin embargo no se puede esperar que anticipe como se va a mover la baliza cuando otro barco la toca. Por tanto, tal como está previsto en la regla 64.1(a), S es exonerado de infringir la regla 31, ya que fueron las dos infracciones de P las que causaron que la baliza tocara a S. Sin embargo, S pudo haber vuelto y salido como requiere la regla 28.1. El hecho de que la baliza de salida se moviera no le releva de su obligación de salir.

Ya que S no salió, el Comité de Regatas actuó correctamente al puntuarlo como DNS (véase la regla A5).

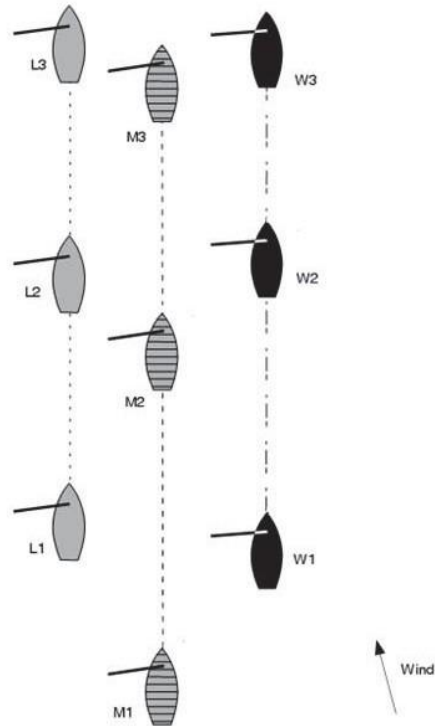
La regla 32.1(d) deja claro que el criterio más importante para anular una prueba es que, por alguna razón, la seguridad o la equidad de la competición se hayan visto negativamente afectadas. Las reglas 32.1(a), (b) y (c) muestran ejemplos de razones que pueden motivar la anulación de una prueba; la regla 32.1(d) implica que puede haber otras razones. En este caso, el inesperado desplazamiento de la baliza de salida a consecuencia de que P pasara por encima no justifica la anulación de la prueba. De hecho, la posición exacta de una baliza cambia con frecuencia y de forma rutinaria como resultado del viento, la corriente, las olas o cuando ha sido tocada por un barco, a pesar de que su ancla no se mueve. Tal movimiento es un riesgo que los competidores deben aceptar y no justifica el abandono de una prueba.

RUS 1971

CASO 29

Definiciones,	Obstáculo
Regla 19.2(b),	Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo
Regla 19.2(c),	Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo

Un barco de sotavento es un obstáculo para un barco comprometido a barlovento y para un tercer barco libre a popa. El barco libre a popa puede navegar entre los dos barcos comprometidos y tener derecho a que el barco de barlovento le dé espacio entre él y el barco de sotavento, siempre que el barco de barlovento haya podido dar tal espacio desde el momento en que comenzó el compromiso.



Hechos

Navegando en popa en un tramo de empopada, W quedó comprometido casi a dos esloras y por barlovento de L. Posteriormente, M se situó en el espacio entre L y W. Los tres barcos mantuvieron sus rumbos sin reducirse la distancia entre L y W y sin que hubiera contacto. W protestó contra M por haber tomado un espacio al que no tenía derecho, invocando las reglas 19.2(b) y 19.2(c). La protesta fue desestimada basándose en que W había dado espacio a M tal como requería la regla 19.2(b). W apeló.

Decisión

La regla 11 exigía a W mantenerse separado de L durante todo el incidente. Mientras M estuvo libre a popa de L, la regla 12 le exigía mantenerse separado de L, y tras quedar comprometido con L, la regla 11 le exigía mantenerse separado de L. Como se indica en el dibujo, tanto M como W respetaron tales exigencias.

Debido a que tanto W como M tenían que mantenerse separados de L durante todo el incidente, L era un obstáculo para W y M durante ese tiempo (véase la penúltima frase de la definición "Obstáculo"). Sin embargo, dado que L era un barco en movimiento, L no era un obstáculo continuo para ellos (véase la última frase de la definición "Obstáculo"). Cuando M quedó comprometido con W, la regla 19.2(b) comenzó a aplicarse entre ellos. La regla exigía a W dar espacio a M entre él y el obstáculo, a menos que no hubiera

podido hacerlo desde el momento en que comenzó el compromiso. Como muestran claramente los hechos, W pudo dar a M ese espacio cuando comenzó el compromiso y continuó haciéndolo en todo momento hasta que los barcos terminaron. En consecuencia W cumplió con la regla 19.2(b). La regla 19.2(b) no era de aplicación porque el obstáculo, L, no era un obstáculo continuo. M no infringió regla alguna; por consiguiente se desestima la apelación de W.

USA 1974/163

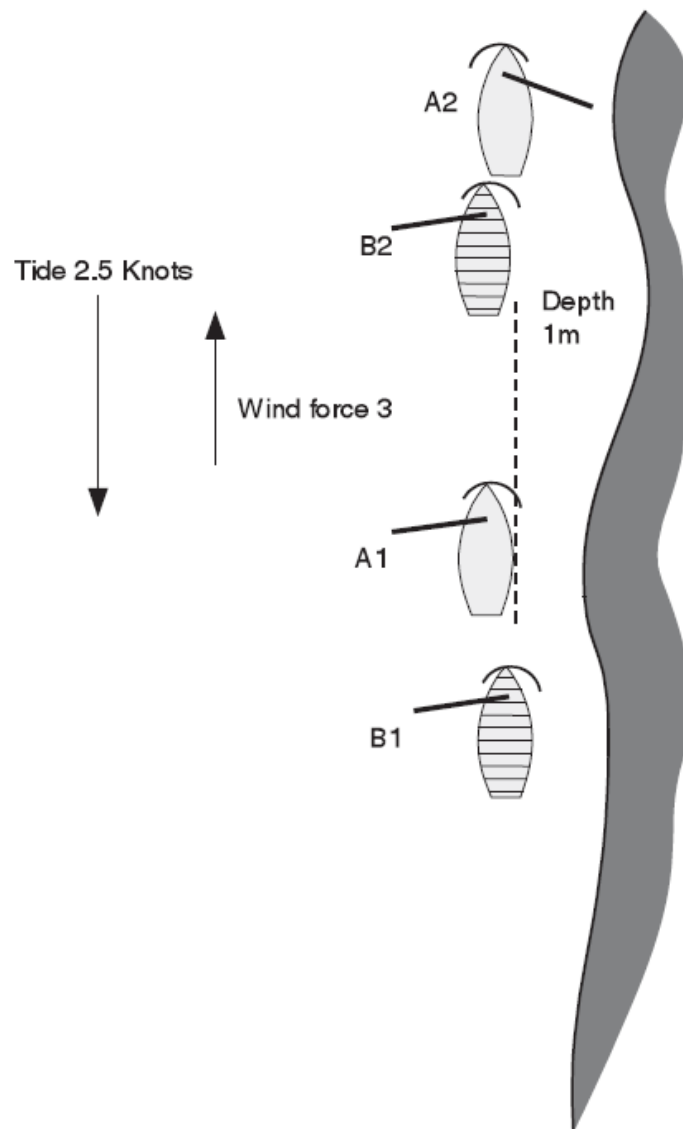
CASO 30

Definiciones, Mantenerse Separado
Regla 14, Evitar Contactos
Regla 19, Espacio para Pasar un Obstáculo
Regla 64.1(a), Decisiones: Penalizaciones y Exoneración

Un barco libre a popa que está obligado a mantenerse separado pero que tiene un contacto con un barco libre a proa infringe la regla de derecho de paso que era de aplicación antes de que ocurriera el contacto. Un barco que pierde el derecho de paso por cambiar de amura involuntariamente debe, igualmente, mantenerse separado.

Hechos

A y B navegaban en popa, amurados a estribor, cerca de la orilla, con el fuerte reflujo de la marea en contra y una brisa de fuerza 3. En la posición 1, A estaba libre a proa de B, pero no más de media eslora. B desventó a A, lo que redujo la velocidad de éste y, en la posición 2, le provocó una trasluchada de forma involuntaria. Inmediatamente después hubo una colisión, aunque sin daños ni lesión y B protestó contra A por la regla 10. Ambos estuvieron de acuerdo en los hechos y los dos fueron descalificados: B por la regla 12, porque, justo antes de que A trasluchara, estaba demasiado cerca de A para entender que se estaba manteniendo separado y A por la regla 10, por no haberse mantenido separado de un barco amurado a estribor.



A apeló basándose en que fue obligado a infringir la regla 10 debido a las acciones de B. El Comité de Protestas, al presentar sus comentarios a la apelación, comentó que tanto la trasluchada de A como el contacto habían sido causados por B, al no haberse mantenido separado cuando los dos barcos estaban en la misma amura.

Decisión

Los barcos pasaban cerca de la orilla, la cual era un obstáculo y también un obstáculo continuo. Por lo tanto, se cumplieron las condiciones para la aplicación de la regla 19. Sin embargo, debido a que los barcos no estaban comprometidos, ninguna de las dos partes de la regla 19 que imponen una obligación a alguno de los barcos (reglas 19.2(b) y 19.2(c)) era de aplicación.

Cuando B estaba libre a popa de A estaba obligado por la regla 12 a mantenerse separado, pero no lo hizo. Su infracción ocurrió antes de la colisión, en el momento en

que A necesitó por primera vez “realizar acciones para eludirlo” (véase la definición “Mantenerse Separado”).

Cuando B colisionó con A, también infringió la regla 14. Sin embargo, en ese momento mantuvo el derecho de paso bajo la regla 10, y, debido a que no hubo daño o lesión, es exonerado por la regla 14 (b).

Después de trasluchar, A se convirtió en el barco que debía mantenerse separado por la regla 10, incluso si no tuvo la intención de trasluchar. A infringió esa regla, pero solo porque el incumplimiento por B de la regla 12 hizo imposible que A se mantuviera separado. A no incumplió la regla 14 porque no era “razonablemente posible” que evitara el contacto.

En consecuencia, B fue descalificado adecuadamente por el Comité de Protestas según la regla 12. Sin embargo, A queda exonerado bajo la regla 64.1(a) de infringir la regla 10. La apelación de A se confirma y debe ser reclasificado.

GBR 1974/3

CASO 31

Deportividad y las Reglas

Regla 2, **Navegación Leal**
Regla 26, **Sistemas de Salida**
Regla 29.1, **Llamadas: Llamada Individual**
Rule 62.1, **Reparación**
Rule 64.2, **Decisiones: Decisiones sobre Reparaciones**
Señales de Regata: **Señales de Llamada, X**

Cuando se da la señal visual correcta de una llamada individual pero no la señal fónica exigida, y cuando un barco llamado que está en una posición en la que puede oír la señal fónica no ve la señal visual y no vuelve, tiene derecho a reparación. Sin embargo, si se da cuenta que estaba en el lado del recorrido de la línea, debe volver y salir correctamente.

Hechos

En la salida de una prueba la señal visual de llamada individual exigida por la regla 29.1 se realizó correctamente, pero la señal fónica exigida no se hizo. Uno de los barcos llamados, A, no volvió, fue puntuado OCS y más tarde solicitó una reparación basándose en que salió en el mismo momento de la señal de salida y no oyó ninguna señal fónica de

llamada.

El Comité de Protestas estableció que al darse la señal de salida, A no estaba completamente en el lado de pre-salida de la línea de salida. Dio reparación a A, debido a la ausencia de señal fónica, corrigiendo su puntuación adjudicándole su puesto de llegada. Esto supuso la modificación del puesto de llegada del barco B. B solicitó reparación alegando que su puesto de llegada se vio afectado por que creía que dar un puesto de llegada a A había sido una decisión inadecuada. No se otorgó reparación a B, quien apeló basándose en que la regla 26 afirma: “la ausencia de una señal fónica no se tomará en cuenta”.

Decisión

La regla 62.1(a) tiene tres requisitos para dar reparación. El primero es que se haya producido “una omisión o acción inadecuada”. En este caso, el Comité de Regatas no hizo la señal fónica requerida por la regla 29.1, una omisión claramente inadecuada. El segundo requisito es que la posición de llegada de un barco haya resultado “significativamente perjudicada”. En este caso, este requisito se cumple ya que A fue puntuado OCS. El tercer requisito es que un barco sufra las consecuencias de la omisión o acción inadecuada “sin ninguna culpa por su parte”. En este caso, A no intervino en hacer que el Comité de Regatas omitiera la señal fónica y pensó que había salido correctamente.

Cuando se decide que un barco tiene derecho a una reparación, la regla 64.2 requiere que el Comité de Protestas “haga un arreglo tan equitativo como sea posible para todos los barcos afectados”. Cuando la situación implica a un barco puntuado como OCS, si la reparación dada consiste en ajustar la puntuación en la prueba o el puesto de llegada del barco, ello debe reflejar el hecho de que, generalmente, cuando un barco regresa al lado del recorrido de la línea después de haberse dado la señal de salida, sale algún tiempo después que aquellos barcos que no fueron llamados. Debe compensarse esa diferencia de tiempo.

La exigencia en la regla 29.1 y en Señales de Regata de efectuar una señal fónica cuando se muestre la bandera X es esencial para llamar la atención de los barcos sobre el hecho de que uno o más de ellos están siendo llamados. Cuando se omite la señal fónica al dar una llamada individual, y un barco llamado está en una posición en la que puede oír la señal fónica pero no ve la señal visual y no vuelve, tiene derecho a reparación. Sin embargo, un barco que se da cuenta de que estaba en el lado del recorrido de la línea no tiene derecho a una reparación, y debe cumplir con las reglas 28.1 y, si se aplica, la 30.1. Si no lo hace, infringe esas reglas. Además, no cumple con el Principio Básico, Deportividad y el Reglamento, e infringe la regla 2.

En lo que respecta a la solicitud de B, la previsión de la regla 26 de que “la ausencia de una señal fónica no se tendrá en cuenta” se aplica únicamente a las señales de atención,

preparación, un minuto y salida. Cuando se dé la señal de llamada individual, ambas señales, visual y fónica, son obligatorias a no ser que las instrucciones de regata establezcan otra cosa.

Se desestima la apelación de B. Se mantiene la decisión del Comité de Protestas de otorgar reparación a A.

GBR 1974/7

CASO 32

Regla 86, Modificaciones al Reglamento de Regatas
Regla 90.2(c), Comité de Regatas; Instrucciones de Regata; Puntuación:
Instrucciones de Regata

Para todos los detalles relacionados con el recorrido a navegar, un participante tiene derecho a mirar exclusivamente las instrucciones de regata escritas y cualesquiera modificaciones escritas a las mismas.

Hechos

Las instrucciones de regata incluían, entre otras cosas, lo siguiente:

1. Todas las pruebas se navegarán de acuerdo con el *Reglamento de Regatas a Vela* excepto lo que se modifica a continuación.
2. 60 minutos antes de la salida de la primera prueba de cada día se celebrará una reunión con los participantes en el salón del club.
3. Un acortamiento del recorrido se señalará largando la bandera S y la bandera de clase con dos señales fónicas. Los barcos de la clase señalada rodearán la baliza que el barco en cabeza esté a punto de rodear y se dirigirán directamente a la línea de llegada. Esto modifica el significado de la bandera S de las Señales de Regata.

En una de las reuniones con los participantes, el oficial de regata intentó aclarar la frase del punto 3 “y se dirigirán directamente a la línea de llegada”, afirmando que cuando se acortara el recorrido, todos los barcos debían cruzar la línea de llegada en dirección a barlovento. De esta manera se aseguraba de que todas las clases, algunas de las cuales podrían terminar desde diferentes balizas, terminarían en la misma dirección aunque ésta no fuera la dirección del recorrido desde la baliza en la que se hizo el acortamiento.

Posteriormente, se acortó una prueba. Seis barcos, que no habían asistido a la reunión, siguieron las instrucciones de regata escritas y cruzaron la línea de llegada desde el lado del recorrido de la línea. Para cruzar la línea desde el lado del recorrido fue necesario que

aquellos barcos cruzaran navegando en popa. Los seis fueron clasificados como DNF y solicitaron una reparación. Los barcos alegaron que el Comité de Regatas había cambiado de forma impropia la definición “Terminar” y que no había cumplido con lo exigido por la regla 90.2(c). El Comité de Protestas aceptó la solicitud de reparación por los motivos expuestos por los barcos.

El Comité de Regatas apeló a la Autoridad Nacional alegando que las reuniones con los participantes eran uno de los puntos de las instrucciones de regata, que todos los participantes deberían haber asistido y que estas reuniones constituían un procedimiento para dar instrucciones orales. Así mismo, afirmó que no se habían cambiado las instrucciones de regata, sino que el oficial solamente había aclarado el significado de las palabras “se dirigirán directamente a la línea de llegada”.

Decisión

Apelación desestimada. Las afirmaciones del oficial de regatas fueron más allá de una mera aclaración. El hecho de que los barcos que no asistieron a la reunión actuaran de la forma en que lo hicieron así lo demuestra. Para todo lo relacionado con el recorrido los participantes tienen derecho a mirar exclusivamente las instrucciones de regata y cualesquiera modificaciones a las mismas. La regla 90.2(c) exige que las modificaciones a las instrucciones de regata se hagan por escrito. Por otra parte, las instrucciones de regata no pueden bajo ninguna circunstancia cambiar la definición “Terminar” o la de cualquier otro término definido en las Definiciones (véase la regla 86).

GBR 1975/3

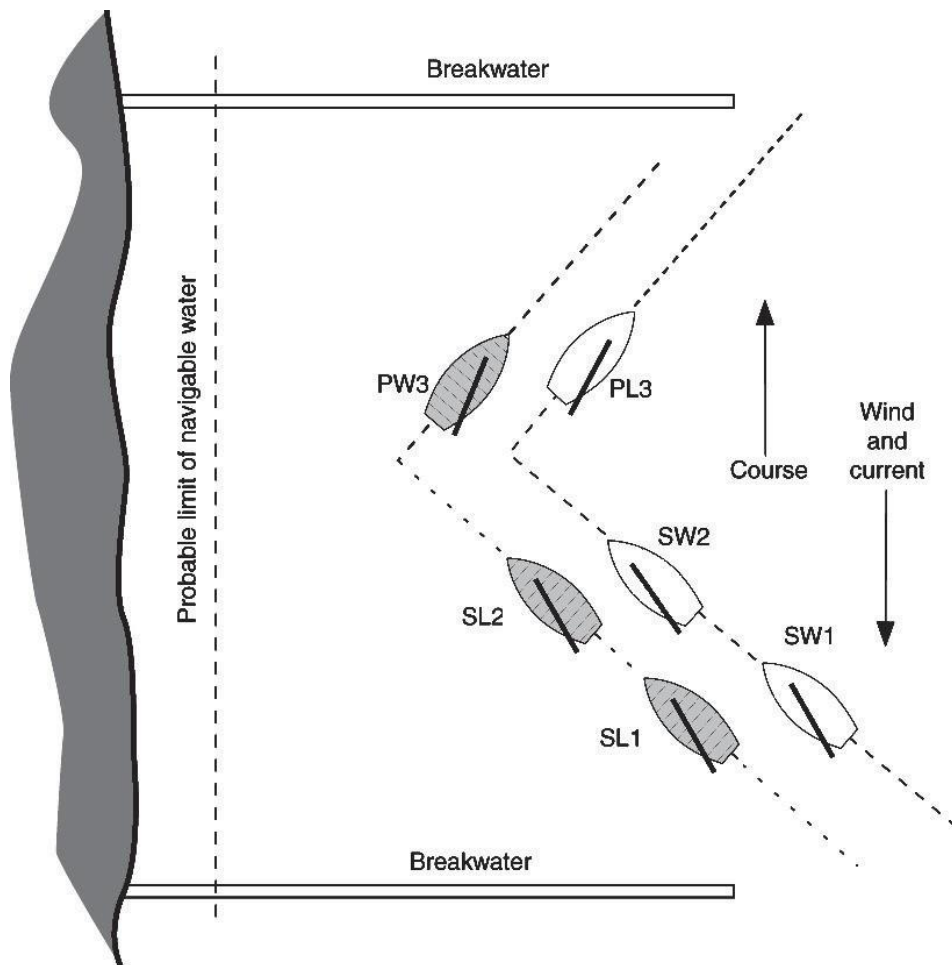
CASO 33

Definiciones,	Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso
Regla 19.2(b),	Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo
Regla 20.1,	Espacio para Pasar un Obstáculo: Voz
Regla 20.2,	Espacio para Pasar un Obstáculo: Respuesta

Cuando un barco que se aproxima un obstáculo da una voz pidiendo espacio para virar por avante, pero lo hace antes del momento en que necesita iniciar el proceso descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo con seguridad, infringe la regla 20.1(a). Sin embargo, el barco llamado debe responder incluso si la voz infringe la regla 20.1(a). Un barco con compromiso interior tiene derecho a espacio entre el barco exterior y un obstáculo bajo la regla 19.2(b) aunque haya adquirido el compromiso interior por una virada por avante.

Hechos para la Pregunta 1

Hay unos espigones que sobresalen perpendicularmente a la costa a intervalos regulares y con una cantidad y profundidad de agua razonable entre ellos. Para ser competitivo navegando de ceñida y con la corriente en contra resulta ventajoso virar por avante entrando y saliendo de la zona que se encuentra entre espigones adyacentes. SL y SW, pequeños barcos de quilla, entran comprometidos en una de esas zonas, ciñendo amurados a estribor. En ausencia de SW, SL viraría por avante en el punto en el que, ciñendo amurado a babor, libraría justo el final del espigón más lejano.



Pregunta 1

Si SL tuviera que pedir espacio para virar por avante en la posición 2, ¿está obligado SW a responder según lo estipulado en la regla 20.2(c)?

Respuesta 1

Sí. SW está obligado a responder por las reglas 20.2 (b) y 20.2 (c), incluso si en la posición 2 SL aún no estaba en peligro de encallar y por lo tanto su voz infringiría la regla

20.1(a). Para evitar infringir la regla 20.1(a), SL no debe dar la voz antes del momento en que necesite comenzar el proceso descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo con seguridad.

Hechos Adicionales para la Pregunta 2

SL no da una voz pidiendo espacio para virar por avante. Sin embargo, SW vira por avante entre las posiciones 2 y 3 en un punto donde, después de completar su virada por avante, su rumbo de ceñida pasa justo a sotavento del final del espigón más lejano. Al ver que SW comienza a virar por avante, SL comienza inmediatamente a virar por avante.

Pregunta 2

Después de la posición 3, ¿está PL (anteriormente SW) obligado a dar espacio a PW (anteriormente SL) entre él y el espigón?

Respuesta 2

Sí. Cuando SW vira por avante, SL puede virar sin infringir regla alguna. Cuando SW pasa más allá de proa al viento, el compromiso entre él y SL deja de existir porque se encuentran en bordadas opuestas y navegan a menos de 90 grados con respecto al viento verdadero (véase la definición “Libre a Popa y Libre a Popa; Compromiso”). Cuando SL pasa más allá de proa al viento comienza un nuevo compromiso, momento en el que los barcos vuelven a estar en la misma bordada. Después de que comienza el nuevo compromiso PL, arribando, puede dar fácilmente espacio a PW entre él y el espigón. Por lo tanto, se aplica la regla 19.2(b) que, siempre que PL y PW permanezcan comprometidos, exige que PL otorgue a PW ese espacio.

GBR 1975/8

CASO 34

Regla 2, Navegación Leal
Regla 62.1(d), Reparación
Regla 69.2, Mal Comportamiento: Acción por un Comité de Protestas

Estorbar a otro barco puede constituir una infracción a la regla 2 y la base para conceder reparación y para una acción bajo la regla 69.2.

Hechos

Al comenzar la sexta y última prueba de la serie de un campeonato, la puntuación acumulada de A le garantizaba que sólo perdería el premio si B terminaba delante de él y entre los tres primeros de los 48 participantes. A cruzó la línea prematuramente y fue llamado con un megáfono. Cuando estaba a una distancia aproximada de 70 a 100 metros de la línea A volvió, pero cuando había navegado entre 20 y 30 metros en dirección a la línea se encontró con B, que había salido correctamente. En lugar de continuar hacia el lado de pre-salida de la línea, A volvió y continuó navegando cubriendo a B.

El Comité de Regatas avisó de nuevo a A de que todavía no había vuelto y A les contestó haciendo un gesto de reconocimiento con la mano, pero siguió navegando el recorrido, estorbando a B durante todo el tramo de ceñida. Cuando A y B llegaron a la baliza de barlovento eran penúltimo y último respectivamente y, en ese momento, A se retiró. B terminó en el puesto 22.

Para el Comité de Regatas era evidente que A había continuado navegando con el único propósito de estorbar a B, así que protestó contra A por la regla 2. A, que había sido puntuado como OCS, recibió una descalificación no excluible por infringir la regla 2. A apeló asegurando que estaba convencido de que había vuelto para salir y había salido correctamente.

Decisión

Se desestima la apelación de A. De los hechos probados queda claro que A supo que no había salido conforme requiere la regla 28.1 y que decidió no hacerlo. Los hechos probados no pueden apelarse. Fue apropiado penalizar a A con una descalificación no excluible por la regla 2.

A no hubiera infringido la regla 2 si hubiera vuelto al lado de pre-salida de la línea de salida y salido y, a continuación y sin infringir intencionadamente ninguna regla, si hubiera conseguido alcanzar y pasar a B para, acto seguido, cubrirlo.

B habría podido solicitar una reparación y tenía derecho a recibirla en virtud de la regla 62.1(d).

Los hechos muestran una grave infracción de la deportividad y, en consecuencia, de la regla 2. Una violación tan clara de la regla 2 debería abordarse severamente. El Comité de Protestas también podría haber convocado una audiencia de conformidad con la regla 69.2, como resultado de lo cual podría haber descalificado a A de toda la serie o haber tomado otras medidas de conformidad con la regla 69.2(h).

NOR 1975/1

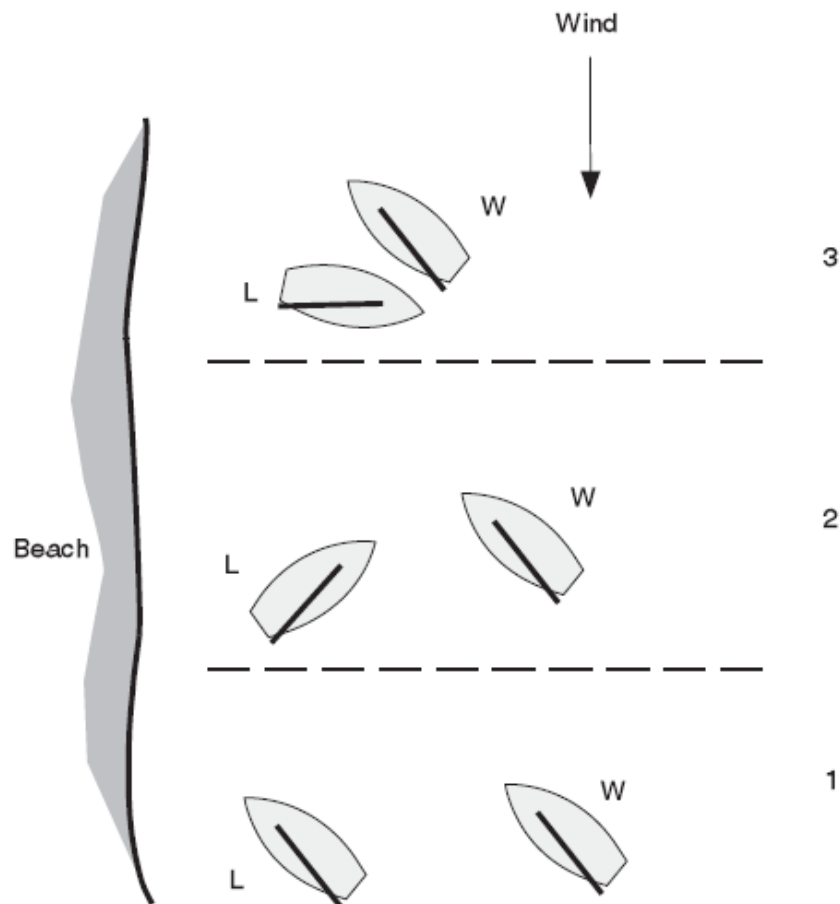
CASO 35

Regla 20.2(c), Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo: Respuesta

Cuando un barco al que se le ha dado una voz pidiendo espacio para virar por avante en un obstáculo contesta “Vira”, y el barco que dio la voz puede virar por avante y evitar al barco avisado, éste ha cumplido la regla 20.2(c).

Hechos

A medida que dos barcos en ceñida se acercaban a la orilla, L dio una voz a W pidiéndole espacio para virar por avante. W respondió “Vira” y entonces L viró inmediatamente. Después de virar por avante, L arribó de acuerdo con el buen hacer marinero y pasó por la popa de W, librándola a unos tres pies (1 metro) o más de distancia. L protestó contra W por la regla 20.2(c). Los barcos tenían una eslora de 15 pies (4,5 metros) y soplaba una brisa moderada. El Comité de Protestas decidió que W no había dado espacio tal como exige la regla 20.2(c) y lo descalificó. W apeló.



Decisión

Se estima la apelación de W y se le reclasifica. Las acciones de L muestran que tuvo espacio para virar por adelante y evitar a W. Por tanto, W cumplió con su obligación según la regla 20.2(c).

USA 1976/189

CASO 36

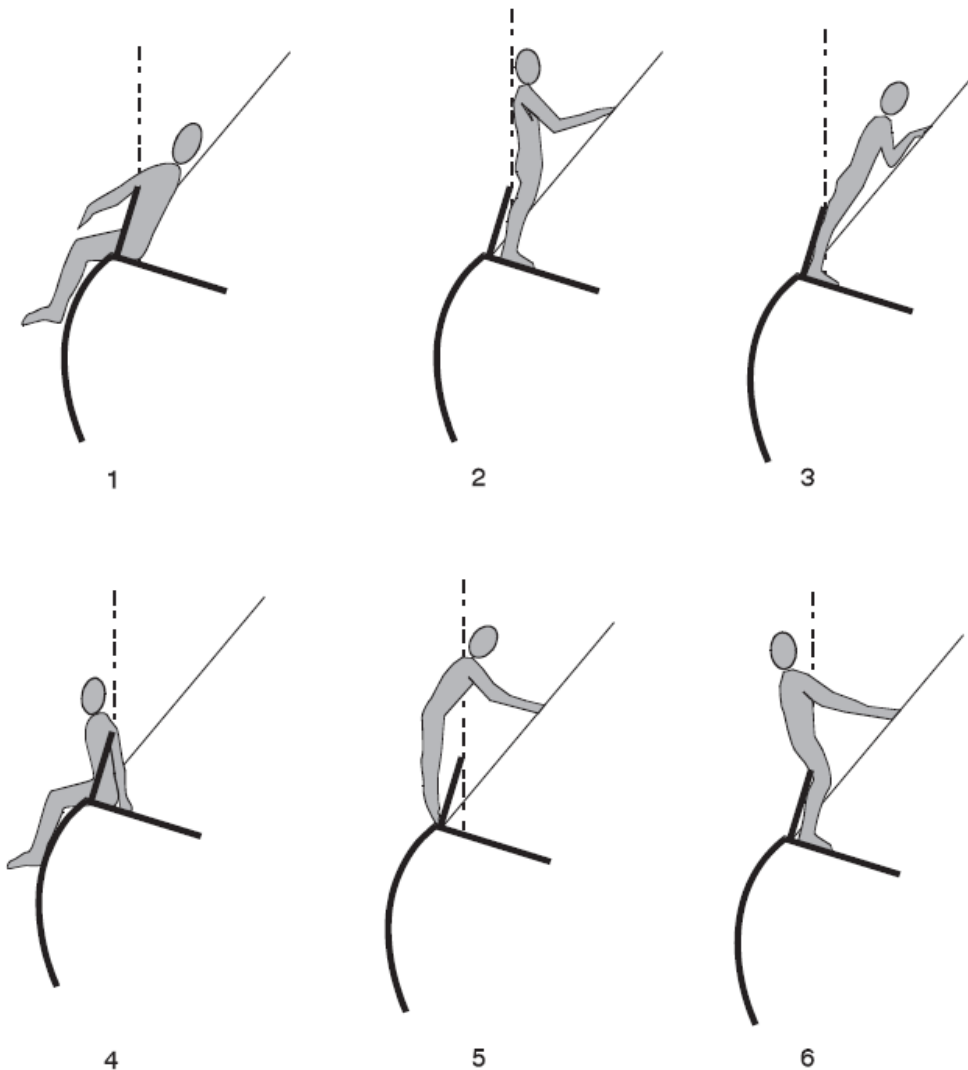
Regla 49.2, Posición de los Tripulantes; Guardamancebos

Posición de los tripulantes con respecto a los guardamancebos.

Hechos

Navegando de ceñida, un miembro de la tripulación de un crucero se situó, durante varios minutos y en dos ocasiones, al lado de los obenques, con los pies en la cubierta y las

piernas por dentro de los guardamancebos pero tocándolos. Su torso estaba vertical pero parte del mismo caía por fuera de una línea imaginaria proyectada verticalmente desde la parte alta de los guardamancebos. El barco fue descalificado por la regla 49.2 y apeló.



Decisión

Apelación desestimada. A fin de aclarar la regla, el dibujo muestra algunos de los posibles posicionamientos de los tripulantes. La posición 6 corresponde con la del tripulante del barco apelante.

Las posiciones 1, 2 y 3 no infringen la regla; las posiciones 5 y 6 sí lo hacen. En barcos equipados con guardamancebos de un solo cable, la posición 4 infringe la regla. En aquellos barcos equipados con guardamancebos de dos cables, un tripulante que esté sentado en cubierta hacia fuera con su cintura por dentro del cable inferior y la parte superior de su cuerpo por fuera del cable superior, como se muestra en la posición 4, no infringe la regla.

USA 1976/194

CASO 37

Regla 32.1(c), Acortar o Anular Después de la Salida
Regla 62.1(a), Reparación

Cada una de las pruebas de una regata es una prueba diferente. En una regata en la que participan varias clases, la anulación de una prueba puede ser adecuada para algunas clases pero no para todas.

Hechos

En la tercera prueba de una regata en la que participaban 15 clases de crucero diferentes, todas las clases navegaban el mismo recorrido, en el que la baliza del largo se movió de su posición casi una milla (1.6 kilómetros). A causa de ello, diversos barcos de varias clases solicitaron reparación. La baliza se mantuvo desplazada de su posición más de una hora antes de que cualquiera de los barcos de las dos últimas clases la alcanzara. Ningún barco de estas dos clases solicitó reparación. Sin embargo, el Comité de Protestas anuló las pruebas para todas las clases. Entonces los barcos de las dos últimas clases solicitaron reparación, alegando que la anulación de sus pruebas era inadecuada. No se les otorgó reparación. Apelaron.

Decisión

El Comité de Protestas se equivocó al no distinguir entre las diferentes situaciones bajo las cuales puede anularse una prueba. El Comité de Regatas podría haber anulado la prueba por la regla 32.1(c), porque la baliza estaba fuera de posición. Sin embargo no lo hizo, y pareció conformarse con dejar que las pruebas fueran válidas.

Si el Comité de Protestas hubiera afrontado la cuestión clase por clase y prueba por prueba, habría establecido que no había ni exigencia ni necesidad de anular la prueba de las dos últimas clases. Puede que hubiera motivo suficiente que justificaran la anulación de las pruebas para algunas clases, pero el Comité de Protestas se equivocó al aplicarlas también a las clases que no habían pedido reparación. La decisión de hacerlo de esta manera fue una “acción inadecuada”, en el sentido de la regla 62.1(a). Se estiman las apelaciones y todos los barcos de las dos clases en cuestión son reclasificados según sus puestos de llegada.

USA 1977/200

CASO 38

Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes

El Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA) tiene por objeto garantizar la seguridad de los barcos en la mar previniendo situaciones que podrían terminar en colisión. Cuando las reglas de derecho de paso del RIPA reemplazan a las reglas de la Parte 2, prohíben efectivamente a un barco con derecho de paso alterar su rumbo en dirección hacia el barco que está obligado a mantenerse separado cuando está cerca de ese barco.

Hechos

Cerca de las 00:30 horas, L y W navegaban de popa, amurados a estribor, con rumbos paralelos y separados entre sí aproximadamente dos esloras. W estaba libre a popa de L y siguiendo una ruta más a barlovento de la de L, y estaba alcanzándolo poco a poco. Las instrucciones de Regata establecían que, entre el ocaso y el orto, las reglas de derecho de paso del RIPA reemplazaban a las reglas de derecho de paso de la Parte 2. L alteró su rumbo hacia estribor, obligando a W a responder para evitar la colisión. W protestó contra L basándose en que “orzar está prohibido de noche”. El Comité de Protestas admitió la protesta por la regla 17, Sección II, Parte B del RIPA. L apeló alegando que el Comité de Protestas había aplicado erróneamente las reglas pertinentes del RIPA.

Decisión

La Regla 13(a) del RIPA establece que “todo buque que alcance a otro se mantendrá apartado de la derrota del buque alcanzado” y la Regla 13(b) dice que “Se considerará como buque que alcanza, a todo buque que se aproxime a otro viniendo desde una marcación mayor de 22,5 grados a popa del través de este último, es decir, que se encuentre en una posición tal respecto del buque alcanzado que de noche solamente le sea posible ver la luz de alcance de dicho buque y ninguna de sus luces de costado”. En este caso, W era el barco que alcanzaba. La Regla 13(d) establece que, “Ninguna variación posterior de la marcación entre los dos buques hará... ni le dispensará [al buque que alcanza] de su obligación de mantenerse apartado del buque alcanzado, hasta que lo haya adelantado completamente y se encuentre en franquía.”

L, como barco que está siendo alcanzado, también tiene obligaciones respecto al barco que alcanza. Estas obligaciones se recogen en la Regla 17, que en parte establece que “Cuando uno de dos buques deba mantenerse apartado de la derrota del otro, este último mantendrá su rumbo y velocidad”. Esta es la regla que prohíbe la maniobra que en regata se conoce como “orzar”, mientras la distancia entre los barcos sea tal que una orzada de L

obligue a W a alterar su rumbo para evitar el contacto. Por todo esto se desestima la apelación y se mantiene la decisión del Comité de Protestas de penalizar a L.

CAN 1976/32

CASO 39

Deportividad y las Reglas

Regla 60.2(a), Derecho a Protestar; Derecho a Solicitar Reparación o Acción por la Regla 69

Un Comité de Regatas no tiene obligación de protestar contra un barco. La responsabilidad principal de hacer cumplir las reglas recae en los participantes.

Hechos

A lo largo de una serie de cinco pruebas, A compitió con una tripulación de tres miembros. Después de la última prueba B, junto con otros barcos, protestó contra A, alegando que había infringido una regla de clase que limitaba la tripulación a dos miembros. Esta era la primera protesta relacionada con este asunto. Fue rechazada, ya que los cascos de los barcos protestantes tenían más de 6 metros de eslora y ninguno de ellos había mostrado una bandera roja. Esta decisión fue apelada alegando que el Comité de Regatas debería, por su propia iniciativa, haber protestado contra A en todas las pruebas.

Decisión

Tal como establece la regla 63.5, la protesta era inválida porque no se mostró ninguna bandera roja como exige la regla 61.1(a). Estimar esta apelación equivaldría a concluir que un Comité de Regatas debería conocer las reglas de clase de cada una de las clases y que, entonces, tendría la obligación de hacerlas cumplir cuando los propios miembros de esa clase no lo hacen. El Comité de Regatas no está sujeto a ninguna obligación de este tipo. Es más, la regla 60.2(a) es claramente discrecional. Como se establece en Deportividad y las Reglas, “En el deporte de la vela los participantes se rigen por un conjunto de reglas y se espera de ellos que las cumplan y las hagan cumplir.” Por lo tanto, la responsabilidad principal de hacer cumplir las reglas recae en los participantes.

La apelación es desestimada y se mantiene la resolución del Comité de Protestas.

CAN 1977/35

CASO 40

Regla 46, **Responsable**
Regla 75.1, **Inscribirse en una Regata**

A no ser que las reglas de Clase, el Anuncio de Regatas o las Instrucciones de Regata especifiquen otra cosa, y siempre que no se infrinja la regla 46, el propietario o la persona responsable de un barco puede decidir quien actúa de timonel en una prueba.

Hechos

En una serie de pruebas, A fue inscrito por el propietario, quién actuó como timonel en la prueba 1. En las pruebas 2 y 3 actuó como timonel otra persona de quien no se había recibido inscripción alguna. El Comité de Regatas lo protestó, alegando que había infringido la regla de clase 11(e) en las pruebas 2 y 3. La regla de clase 11(e) dice: “El reparto de funciones entre el timonel y la tripulación será enteramente a discreción del timonel, a menos que se estipule lo contrario en las instrucciones de regata.”

El Comité de Protestas decidió que A era un barco no inscrito y no participante en las pruebas 2 y 3 y lo puntuó como DNS en esas pruebas, afirmando que la regla de clase 11(e) no permitía una sustitución permanente del timonel por los tripulantes durante una prueba o pruebas completa ya que esta sustitución tendría como único propósito aumentar las posibilidades del barco de ganar en la serie. A apeló.

Decisión

Se estima la apelación de A. El propietario de un barco puede designar a otra persona para actuar como timonel. Es el barco el que se inscribe en una regata (véase la regla 75.1) y, a no ser que las reglas de clase, el anuncio de regatas o las instrucciones de regata especifiquen lo contrario (lo que no ocurría en este caso), el propietario o la persona responsable de un barco puede decidir quien actúa como timonel en cada momento, siempre que no se infrinja la regla 46. A debe ser reclasificado en los resultados de las pruebas.

GBR 1977/2

CASO 41

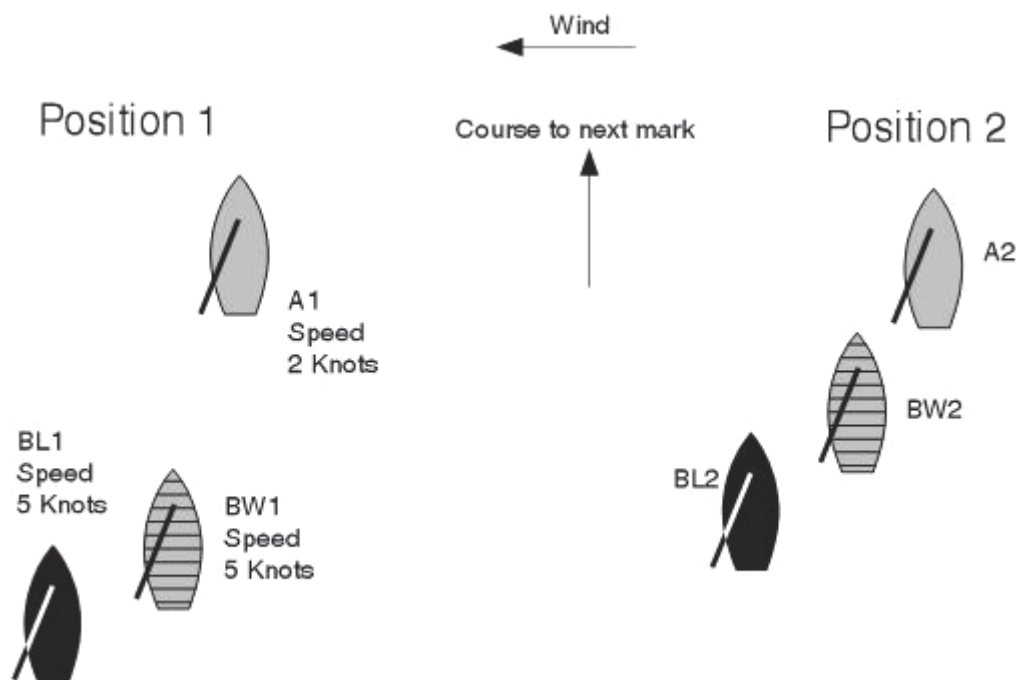
Definiciones, **Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso**
Definiciones, **Obstáculo**

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos
Regla 12, En la Misma Bordada, No Comprometidos
Regla 19.2, Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo

Una discusión sobre cómo la regla 19.2(b) y las definiciones “Obstáculo” y “Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso” se aplican cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada alcanzan y pasan por sotavento de un barco a proa en la misma bordada. Aunque no es obligatorio dar una voz pidiendo espacio en un obstáculo, resulta prudente hacerlo.

Hechos

Los barcos BL y BW, comprometidos y amurados a estribor, están adelantando al barco A, también amurado a estribor, pero que avanza más lentamente. Antes de que los barcos alcanzaran la posición 1, BW había alcanzado a BL desde libre a popa.



Pregunta 1

¿Cuáles son las reglas aplicables:

- cuando BW y BL están alcanzando a A?
- después de que BW quede comprometido por sotavento de A en la posición 2?

Respuesta 1

Debido a que BW había superado a BL desde libre a popa antes de que los barcos

alcanzaran la posición 1, la regla 17 no se aplica entre BW y BL en ningún momento durante el incidente.

Mientras BW y BL están alcanzando a A, la regla 12 requiere que BL y BW se mantengan alejados de A. Por lo tanto, A es un obstáculo tanto para BL como para BW. Sin embargo, A no es un obstáculo continuo, como deja en claro la última frase de la definición “Obstáculo”. BL puede elegir pasar A por cualquier lado (véase la regla 19.2 (a)). BL elige pasar a A por sotavento. Durante el intervalo de tiempo en que BW está entre BL y A, y tanto BW como BL están todavía libres a popa de A, la regla 19.2(b) requiere que BL, el barco exterior, dé a BW, el barco interior, espacio para pasar entre él y A, el obstáculo.

Cuando BW queda comprometido con A, las reglas aplicables cambian: BL queda comprometido con A porque BW está entre A y BL (véase la cuarta frase de la definición “Libre a Popa y Libre a Proa; Comprometidos”); la regla 12 deja de aplicarse; BL y BW obtienen el derecho de paso sobre A por la regla 11, por lo que A deja de ser un obstáculo para BW y BL, y BL se convierte en un obstáculo para BW y A; inicialmente, la regla 15 requiere que tanto BL como BW den espacio a A para mantenerse separado; y, tan pronto como pueda hacerlo, A está obligado por la regla 19.2(b) a dar a BW espacio para pasar entre A y BL.

Pregunta 2

Cuando un barco tiene derecho a espacio bajo la regla 19.2(b), ¿tiene que dar una voz pidiendo espacio?

Respuesta 2

No. Un barco con derecho a espacio bajo la regla 19.2(b) no está obligado a dar una voz pidiendo espacio, aunque eso es una medida prudente para evitar malentendidos.

GBR 1977/6

CASO 42

Suprimido

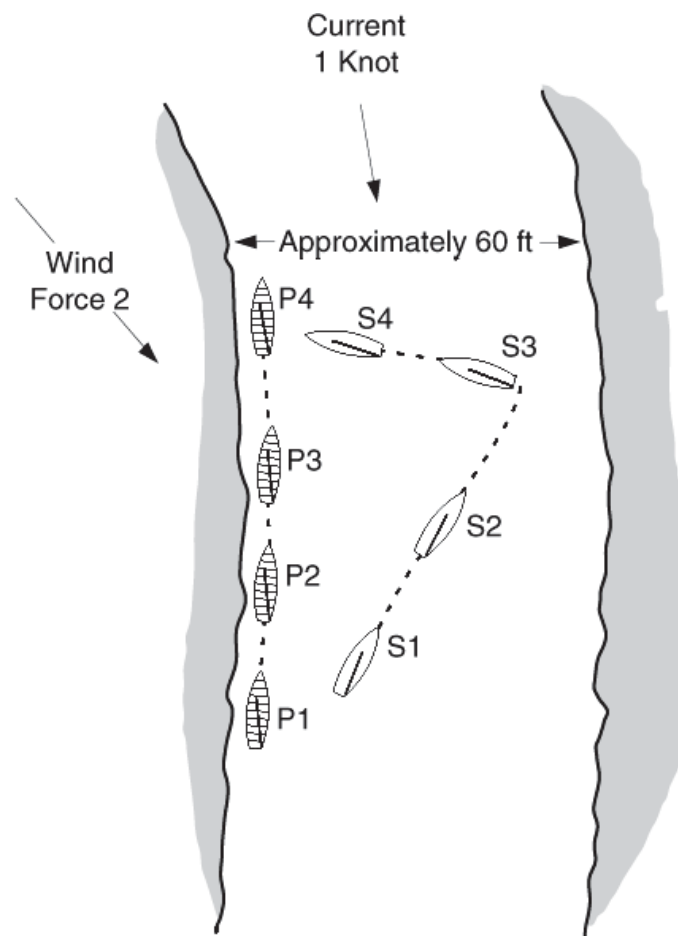
CASO 43

Definiciones, Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso
Regla 10, En Bordadas Opuestas
Regla 14, Evitar Contactos
Regla 19.2(b), Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo

Un barco amurado a babor y en ceñida que navega cerca de y en paralelo a un obstáculo continuo debe mantenerse separado de un barco que ha completado su virada por avante a estribor y que se aproxima a él en un rumbo de colisión.

Hechos

P navega río arriba, en rumbo de ceñida, amurado a babor y muy cerca de la orilla. S, incapaz de navegar con el ángulo de ceñida de P, se ve obligado a separarse de la orilla. S vira a estribor e inmediatamente grita “estribor” a P. P continúa navegando y cuando alcanza una posición en la que no puede orzar sin golpearse con la orilla, ni arribar sin tener una colisión con S, da voces a S pidiendo espacio.



Pregunta

¿Qué regla o reglas se aplican?

Respuesta

P está obligado por la regla 10 y debe mantenerse separado. Así mismo, P está obligado por la regla 14 a evitar un contacto si ello es razonablemente posible. S adquiere derecho de paso sobre P cuando vira por delante a estribor, pero debe respetar las reglas 13 y 15. S cumple con las obligaciones de la regla 13, ya que no realiza su virada tan cerca de P que éste tenga que realizar acciones para eludirlo antes de que S llegue a su rumbo de ceñida. Una vez que S adquiere derecho de paso sobre P por la regla 10, S cumple también con la regla 15 al dar inicialmente a P espacio para mantenerse separado.

La regla 19.2(b) no se aplica porque S y P están en bordadas opuestas, ninguno navega a más de 90 grados del viento verdadero, y por lo tanto no están comprometidos en las posiciones 3 y 4 (véase la última frase de la definición “Libre a Popa y Libre a Proa; Comprometidos”). La regla 20 no se aplica porque P y S no están en la misma bordada. Por lo tanto, S no está obligado a dar espacio a P en respuesta a la voz de P pidiendo espacio. Sin embargo, después que se hace evidente que P no se está manteniendo separado, la regla 14 exige a S, si ello es razonablemente posible, que evite el contacto con P. S correría el riesgo de descalificación si hubiera un contacto que cause daños o lesiones.

GBR 1978/5

CASO 44

Regla 60, **Derecho a protestar; Derecho a Solicitar Reparación o Acción por la Regla 69**
Regla 62.1(a), **Reparación**
Regla 84, **Reglas que Rigen**

Un barco no puede protestar contra el Comité de Regatas por haber infringido una regla. Sin embargo, puede solicitar una reparación, y tendrá derecho a ella si demuestra que, sin ninguna culpa por su parte, una omisión o acción inadecuada del Comité de Regatas ha perjudicado significativamente su puntuación o su puesto.

Hechos

En las instrucciones de regata para un evento con diversas clases, la instrucción de regata 18 establecía que la línea de salida y la primera baliza se fondearían de forma que el primer tramo se navegara hacia barlovento. El Comité de Regatas así lo hizo, pero después de haber dado la salida a una clase el viento roló unos 55 grados a izquierdas. La clase Finn era la siguiente en salir, pero la primera baliza no se podía mover ya que la clase anterior estaba todavía navegando hacia ella y bastante cerca. Cuando los Finn salieron ninguno de ellos podía ir directo a la primera baliza de un solo bordo, pero otro role de viento posterior hacia la izquierda permitió que algunos lo hicieran. El barco A “protestó al Comité de Regatas” alegando que, según la regla 84 y la definición “Regla”, la instrucción de regata 18 era una regla y el Comité de Regatas la había infringido.

El Comité de Protestas quedó convencido de que el primer tramo del recorrido no había sido un tramo “hacia barlovento” de acuerdo con el sentido de las instrucciones de regata. Por otro lado, no encontró evidencia alguna que indicara que, dentro de los términos de la regla 62.1(a), la puntuación o el puesto en la prueba o en la serie de A hubiera resultado perjudicado, sin ninguna culpa por su parte, a causa de que el primer tramo no era un tramo “hacia barlovento”. El Comité de Protestas decidió que los resultados de la prueba debían mantenerse

A apeló, alegando que su protesta no se basaba en una solicitud de reparación por la regla 62.1(a), sino en el simple hecho de que el Comité de Regatas no había cumplido con la instrucción de regata 18, que era una regla, ni con la regla 84, que obliga a los comités de regatas a regirse por las reglas. El Comité de Protestas había basado su decisión en la regla 62.1(a), lo que en su opinión no era correcto. Permitir que se mantuviese una prueba que no se había navegado de acuerdo con las reglas infringía la regla 84 y no estaría dentro del ámbito de la regla 62.1(a).

Decisión

El reglamento de regatas a vela no permite que se proteste o se penalice a un Comité de Regatas; sin embargo, un barco puede solicitar una reparación (véase la regla 60). El Comité de Protestas permitió que la queja de A fuera considerada al tratarla como una solicitud de reparación bajo la regla 62.1(a). Se encontró que no había evidencia de que la puntuación o el puesto de A hubieran resultado perjudicados por una acción u omisión del Comité de Regatas. En consecuencia, se desestima la apelación de A.

GBR 1978/5

CASO 45

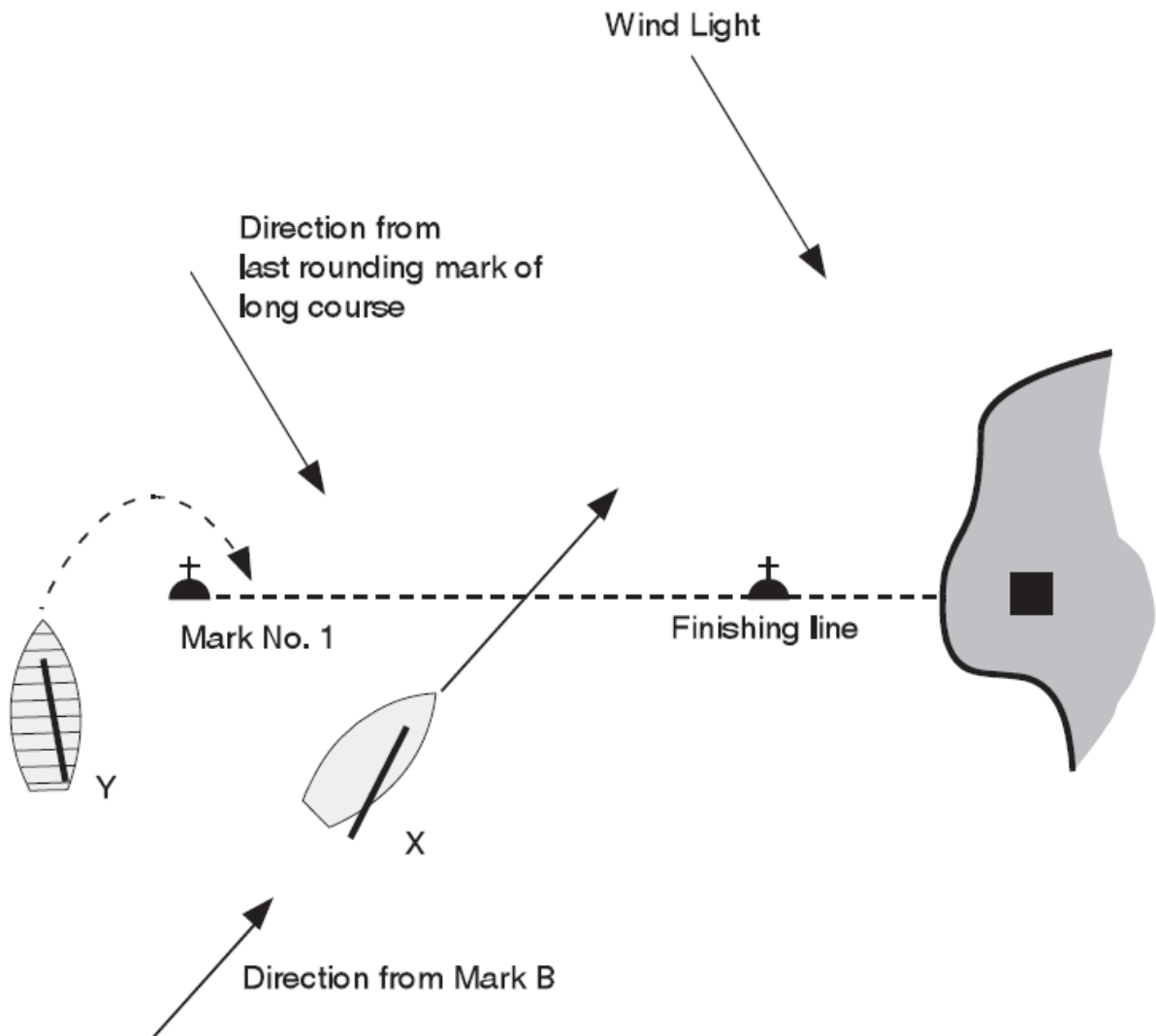
Definiciones, **Terminar**
Regla 62.1(a), **Reparación**
Regla 64.2, **Decisiones: Decisiones sobre Reparaciones**

Cuando un barco no termina correctamente debido a un error del Comité de Regatas, pero ninguno de los barcos gana o pierde como resultado, una forma adecuada y justa de reparación es anotar todos los barcos en el orden en que cruzaron la línea de llegada.

Hechos

Durante el día, la clase navegó dos pruebas. Después de la primera prueba, que los barcos terminaron dejando la baliza 1 a estribor, el viento disminuyó. En consecuencia, el oficial de regatas fondeó un segundo recorrido más corto y publicó una modificación a las instrucciones de regata, en la que se indicaba que aunque la baliza B era la última baliza que había que rodear, la baliza 1 debía dejarse a estribor. La misma baliza estaba siendo usada para la línea de llegada de otra prueba y se había advertido al oficial de regatas que no fondeara recorridos que pudieran obligar a otros barcos a pasar una baliza de llegada o a cruzar la línea de llegada en direcciones contrarias.

X y otros dos barcos terminaron dejando la baliza 1 a babor y fueron puntuados como DNF. Y, seguido por el resto de la flota navegó el recorrido indicado por el oficial de regata, dejando la baliza 1 a estribor, por tanto, tal como muestra el gráfico, realizaron una llegada “en gancho”.



X solicitó reparación basándose en que el Comité de Regatas no había aplicado correctamente la definición “Terminar” y había adjudicado la prueba a Y, mientras que X había sido el primer barco en terminar de acuerdo con la definición. El Comité de Protestas otorgó la reparación, acordó que X y los otros dos barcos habían terminado correctamente y los reclasificó en la prueba. Para los barcos que no terminaron de esta forma, el Comité de Protestas ejerció el derecho que le da la regla 64.2 de hacer “un arreglo tan equitativo como sea posible para todos los barcos afectados”. Ajustó las puntuaciones de la prueba siguiendo el orden en el que los barcos cruzaron la línea de llegada, sin tener en cuenta la dirección en que la cruzaron.

X apeló contra este nuevo orden de llegada, refiriéndose a la inequívoca redacción de la definición “Terminar” y afirmando que el arreglo realizado invalidaba esta definición e iba en contra del propósito de la misma que, según él pensaba, era evitar las llegadas “en gancho”.

Decisión

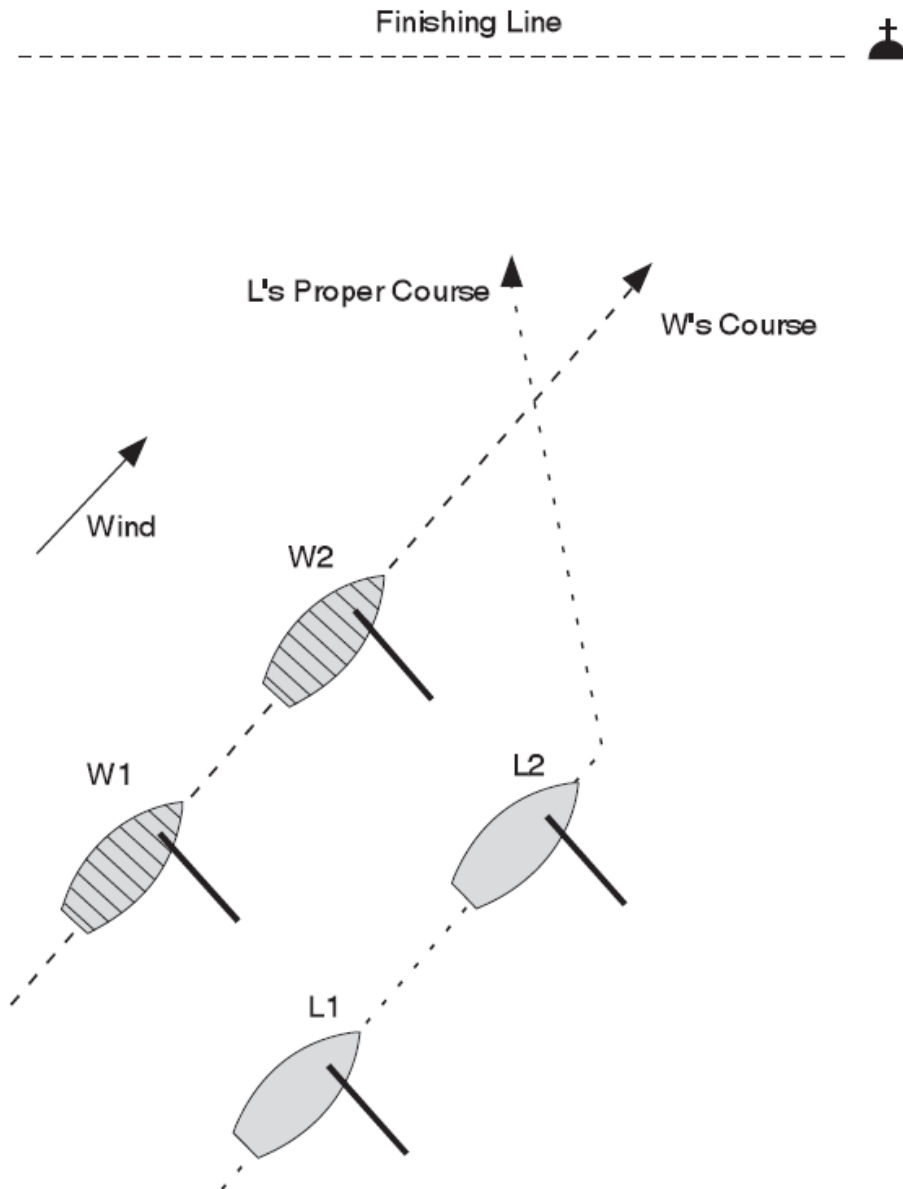
Se desestima la apelación de X. Dado que la instrucción de regata que estaba en conflicto con la definición "Terminar" era inválida, su publicación constituye una acción inadecuada del Comité de Regatas lo que cualificó a los tres barcos para recibir una reparación bajo la regla 62.1(a). Ninguno de los barcos ganó o perdió como resultado del error del Comité de Regatas, por lo que la reparación otorgada fue adecuada. También fue un arreglo tan equitativo como fue posible para todos los barcos afectados, como lo exige la regla 64.2.

GBR 1979/1

CASO 46

Definiciones,	Rumbo Debido
Regla 11,	En la misma Bordada, Comprometidos
Regla 16.1,	Alterar el Rumbo
Regla 17,	En la misma Bordada; Rumbo Debido

Un barco de sotavento tiene derecho a orzar hasta su rumbo debido, incluso cuando ha establecido el compromiso por sotavento desde libre a popa y dentro de dos de sus esloras del barco de barlovento.



Hechos

Durante algún tiempo W había estado navegando prácticamente en popa redonda y con rumbo directo hacia el extremo de estribor de la línea de llegada cuando L, que había estado libre a popa, quedó comprometido por sotavento y a menos de dos de sus esloras de W. En ausencia de W, L habría navegado directamente hacia la línea de llegada con un rumbo más al viento. Para poder hacerlo, L avisó a W para que orzara. No hubo respuesta. L avisó de nuevo y orzó hasta una posición muy próxima a W, pero W tampoco respondió. L dejó de orzar y arribó justo antes de que se produjera el contacto. L protestó por la regla 11.

El Comité de Protestas decidió que no había evidencia suficiente para probar que W habría terminado antes navegando a un rumbo más al viento. Afirmó que aunque pudiera haber

un conflicto entre los rumbos de un barco de sotavento y de un barco de barlovento, un barco que alcance a otro desde libre a popa no tiene derecho a obligar al barco de barlovento a navegar más al viento que su rumbo debido. La protesta fue desestimada y L apeló, reclamando su derecho a orzar hasta su rumbo debido según la regla 17.

Decisión

La regla 11 dice que cuando dos barcos están en la misma bordada y comprometidos, el barco de barlovento se mantendrá separado. Sin embargo, las reglas 16.1 y 17 limitan las acciones del barco de sotavento. W tenía espacio para mantenerse separado cuando L orzó, por tanto L no infringió la regla 16.1. El Comité de Protestas reconoció, aunque no de forma explícita, que el rumbo debido de L era navegar directamente hacia la línea de llegada. Un rumbo directo hacia la línea no sólo era más corto, sino que también habría hecho que L navegara más rápido. L no tenía derecho a navegar más al viento que su rumbo debido, pero sí a orzar hasta alcanzarlo, incluso aunque hubiera establecido el compromiso desde libre a popa dentro de la distancia de dos de sus esloras de W. En consecuencia, L no infringió la regla 17.

Cual fuere el rumbo debido de W no es relevante para aplicar las reglas en este incidente: estaba obligado a mantenerse separado de L. L, al orzar, dio a W el espacio para mantenerse separado que requiere la regla 16.1. En el momento en que L se vio obligado a interrumpir su orzada y arribar para evitar el contacto, W infringió la regla 11. En consecuencia, se estima la apelación de L y se descalifica a W por infringir la regla 11.

USA 1979/224

CASO 47

Regla 2, Navegación Leal

Un barco que deliberadamente grita “estribor” sabiendo que está amurado a babor no ha actuado de forma leal y ha infringido la regla 2.

Hechos

Un patrón experimentado que navega en un barco amurado a babor grita “estribor” a un principiante que, a pesar de ir a estribor, no sintiéndose seguro de sí mismo y probablemente asustado de que le hicieran un agujero en el barco, vira a babor para evitar el contacto. No se presenta protesta alguna.

Una corriente de opinión argumenta que esto es navegación leal, ya que si un patrón no

conoce las reglas, mala suerte. La otra corriente rechaza este argumento, basándose en que engañar de esta forma a otro participante es contrario al espíritu del reglamento.

Se sabe que este es un truco habitual, principalmente cuando hay novatos en medio.

Pregunta

En este caso, además de infringir la regla 10 ¿ha infringido el barco amurado a babor la regla 2?

Respuesta

Un barco que deliberadamente grita “estribor” sabiendo que está amurado a babor no ha actuado de forma leal y ha infringido la regla 2. El Comité de Protestas podría también considerar una acción por la regla 69.

GBR 1980/1

CASO 48

Regla 63.2, Audiencias: Hora y Lugar de la Audiencia; Tiempo para que las Partes se Preparen

La finalidad de la parte 5 del reglamento de regatas es la de proteger a un barco de ser tratado injustamente y no la de facilitar resquicios legales a los protestados. Un protestado tiene el deber de protegerse a sí mismo, actuando de forma razonable antes de una audiencia.

Hechos

El barco Y fue protestado por el barco X por un incidente entre ellos. Y fue descalificado y apeló.

En la apelación alegó que, contrariamente a la regla 63.2, el patrón de Y se enteró de que iba a haber una audiencia cuando le llamaron para que asistiera a la misma; que se le negó el permiso para leer la protesta fuera de la sala de audiencias y se le exigió que la leyera durante la audiencia; y que no se le dio un tiempo razonable para preparar una defensa.

El Comité de Protestas hizo los siguientes comentarios sobre la apelación: La hora de la

audiencia fue publicada en el tablón oficial de avisos; la protesta de X fue entregada en la oficina de regatas y durante más de una hora antes de la audiencia estuvo disponible para que se leyera; su patrón informó al patrón de Y de que se había presentado la protesta; y cuando el Comité de Protestas, la otra parte y los testigos estaban reunidos y preparados para comenzar la audiencia se le tuvo que ir a buscar al comedor del club.

Decisión

La apelación de Y es desestimada por las razones expresadas por el Comité de Protestas en sus comentarios. El patrón de Y sabía que su barco había sido protestado y era su deber protegerse actuando de forma razonable, lo que incluía solicitar la protesta de X, leerla y utilizar el amplio tiempo disponible para preparar su defensa.

GBR 1980/5

CASO 49

Regla 19.2(b), **Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo**
Regla 21(a), **Exoneración**
Regla 63.3, **Audiencias: Derecho a Estar Presente**
Regla 64.1(a), **Decisiones: Penalizaciones y Exoneración**

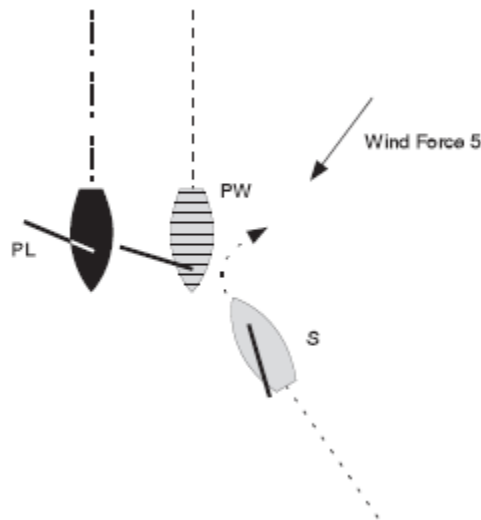
Cuando del mismo incidente o de incidentes estrechamente relacionados surgen dos protestas, es aconsejable oír las en una audiencia conjunta en presencia de los representantes de todos los barcos implicados.

Hechos

En condiciones de brisa fresca y mar de moderada a gruesa, S navegaba ciñendo, amurado a estribor, en su rumbo debido y en rumbo convergente con PW y PL, que navegaban comprometidos entre sí, en un través abierto, amurados a babor y en un tramo diferente del recorrido. Los aparejos de S y PW se tocaron a pesar de que S orzó bruscamente intentando evitar el contacto. No hubo daños ni lesión.

Se presentaron dos protestas por este incidente que fueron oídas en audiencias diferentes. En la primera protesta, de S contra PW, este último fue descalificado por la regla 10. En los hechos probados no se mencionaba a PL. En la segunda protesta, de PW contra PL, éste afirmó que sabía que S convergía con PW y PL, que probablemente PW necesitaría que PL le diera espacio para evitar una seria colisión, y que la situación evolucionaba rápidamente. PL fue descalificado por la regla 19.2(a), por no haber dado a PW espacio para mantenerse separado de S, que era un obstáculo. PW apeló la decisión del Comité

de Protestas de descalificarlo por infringir la regla 10.



Decisión

En casos como éste, las dos protestas deben resolverse conjuntamente en presencia de representantes de todos los barcos involucrados. Esto asegura que todos ellos escuchen los testimonios presentados ante el Comité de Protestas acerca del incidente, tal y como exige la regla 63.3. De haberlo hecho así en este caso, el Comité de Protestas habría sabido que la colisión entre PW y S se produjo porque PL no dio a PW espacio para arribar y que, sea por la regla 21(a), sea por la regla 64.1(b), PW habría sido exonerado de su infracción de la regla 10

Se estima la apelación de PW, se le exonera de infringir la regla 10 y se le reclasifica. La decisión del Comité de Protestas de descalificar a PL por infringir la regla 19.2(b) fue correcta.

GBR 1980/5

CASO 50

Definiciones, **Mantenerse Separado**
Regla 10, **En Bordadas Opuestas**
Regla 14, **Evitar Contactos**

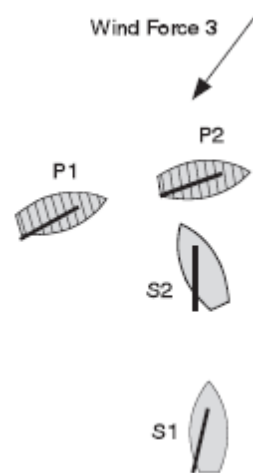
Cuando un Comité de Protestas establece que en un incidente babor-estribor S no alteró su rumbo y que no hubo por parte de S un genuino y razonable temor de colisión, la protesta debería ser desestimada. Cuando el comité establece que S alteró su rumbo y que había una duda razonable de si P podría

haber pasado por la proa de S si S no hubiera alterado su rumbo, entonces P debería ser descalificado.

Hechos

En un tramo de ceñida P se encontró con S, y navegó a un rumbo para pasar por su proa. S arribó, mostró su bandera de protesta y avisó a P de su intención de protestar. Los dos barcos eran idénticos, barcos de 27 pies (8 metros) con quilla y había un viento de fuerza 3

S protestó por la regla 10, afirmando que había tenido que arribar para evitar una colisión con P. El Comité de Protestas desestimó la protesta de S alegando que: “debido a los testimonios contradictorios de los dos patrones no se pudo probar que hubiera existido necesidad de alterar el rumbo”. S apeló.



Decisión

Son muy normales las protestas por la regla 10 sin contacto, y los comités de protestas las manejan de diferentes formas. Algunos atribuyen la carga de la prueba al barco amurado a babor quien debe probar de manera terminante que hubiera librado al barco amurado a estribor, incluso cuando las pruebas presentadas por éste último apenas sean dignas de crédito. En la regla 10 no aparece tal carga de la prueba. Otros comités de protestas son reacios a permitir cualquier protesta de la regla 10 en ausencia de contacto, a menos que el barco amurado a estribor demuestre de manera concluyente que el contacto habría ocurrido si no hubiera alterado el rumbo. Ambas aproximaciones son incorrectas.

El dibujo hecho por S, posteriormente asumido por el Comité de Protestas, muestra que S arribó para evitar la colisión. El dibujo hecho por P, que no fue asumido por el Comité de

Protestas, mostraba que pasaba muy justo si S no hubiera arribado. P ni negó ni confirmó que S hubiera arribado, pero dijo que si lo hubiera hecho, era innecesario.

En tales circunstancias, un barco amurado a estribor no necesita mantener su rumbo para probar, al colisionar con el barco amurado a babor, que el contacto era inevitable. Por otra parte, si lo hace, infringirá la regla 14. En la audiencia de la protesta, S debe establecer bien que habrían colisionado si hubiera mantenido su rumbo, bien que había la suficiente duda de que P podía cruzar con seguridad para crear en S un temor razonable de colisión y que era poco probable que S no tuviera “necesidad de realizar acciones para evitarlo” (véase la definición “Mantenerse Separado”).

En su propia defensa, P debe presentar pruebas adecuadas para establecer bien que S no alteró su rumbo, bien que P habría pasado con seguridad por delante de S y que éste no tuvo necesidad de realizar acciones para evitarlo. Cuando, después de considerar todas las pruebas, un Comité de Protestas determina que S no alteró su rumbo o que no hubo para él un temor de colisión genuino y razonable, debe desestimar su protesta. Sin embargo, cuando queda satisfecho de que S alteró su rumbo, de que existían dudas razonables de que P podría haber cruzado por delante, y de que estaba justificado que S realizara acciones para evitarlo arribando, entonces P debe ser descalificado.

En cuanto a los hechos, como se muestra en el dibujo y en el informe del Comité de Protestas, la capacidad de P para cruzar por delante de S era, en el mejor de los casos, dudosa. Se estima la apelación de S, y se descalifica a P.

CAN 1981/58

CASO 51

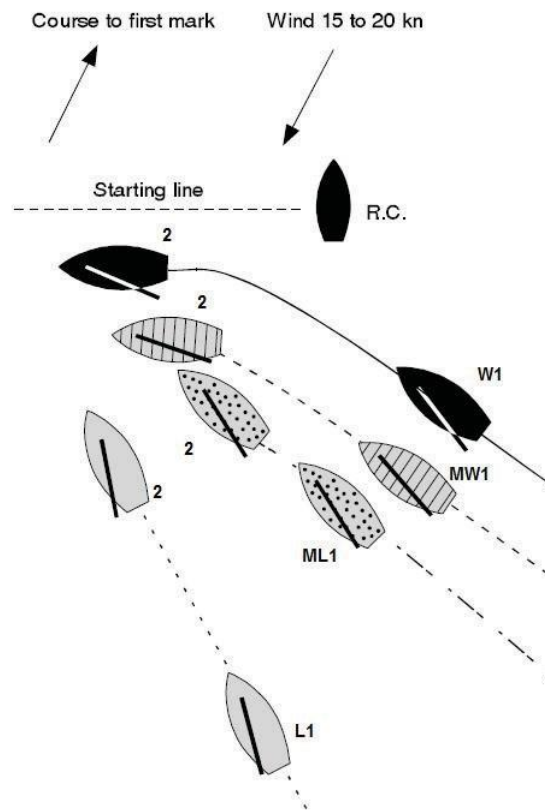
Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos
Regla 64.1(a), Decisiones: Penalizaciones y Exoneración

Un Comité de Protestas debe exonerar a los barcos cuando, como resultado de la infracción de una regla por parte de otro barco, todos son forzados a infringir una regla.

Hechos

El dibujo muestra las rutas de cuatro barcos grandes desde aproximadamente treinta segundos antes de su señal de salida hasta quince segundos antes. En la posición 2, MW se vio obligado a arribar para evitar la colisión con W, y casi inmediatamente después ML y L también se vieron obligados a arribar para evitar su respectivo barco a barlovento. No

hubo contacto entre ninguno de los barcos. Si W hubiera seguido un rumbo para mantenerse separado, habría cruzado la línea de salida antes de su señal de salida. Cada barco de sotavento dio una voz de aviso a su respectivo barco de barlovento y cada uno protestó contra los barcos que tenía a barlovento.



El Comité de Protestas descalificó a W, MW y ML y justificó su decisión con respecto a los barcos intermedios alegando que “de no hacerlo estaría limitando la efectividad de la regla 11, ya que, a excepción del barco más a barlovento, todos los demás estarían exentos de una descalificación.” MW y ML apelaron.

Decisión

Se estiman ambas apelaciones. MW y ML deben ser reclasificados. Ambos barcos, dando voces de aviso, intentaron evitar arribar, y ninguno arribó antes de ser forzado a ello para evitar el contacto con el barco que se encontraba directamente a barlovento suyo. La regla 14 les obliga a evitar el contacto “si ello es razonablemente posible”, y ambos cumplieron con esa regla. Ambos infringieron la regla 11 pero fueron forzados a ello porque W infringió esa misma regla. En consecuencia, cada uno de ellos tiene derecho a ser exonerado bajo la regla 64.1(a).

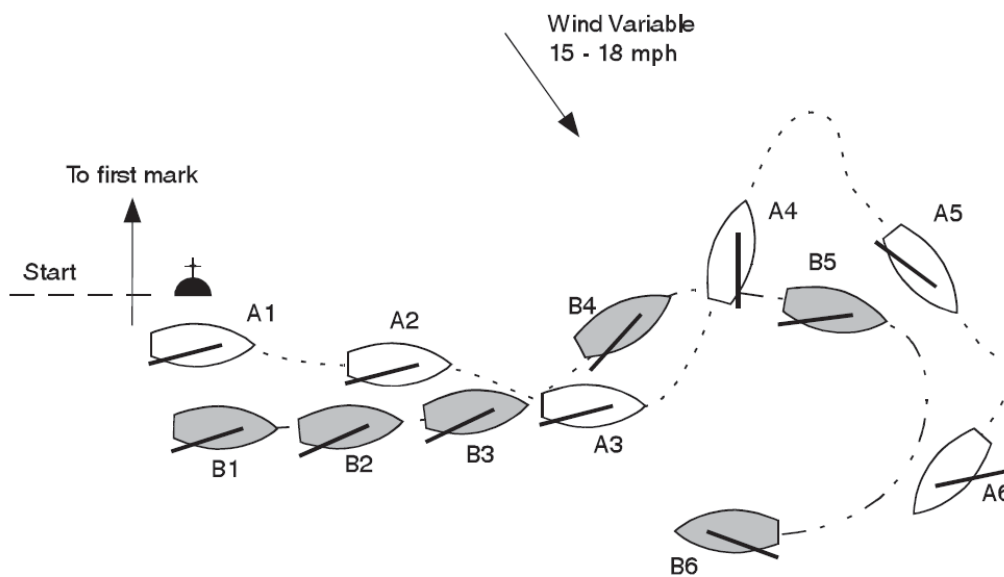
CASO 52

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

La regla 16.1 no limita el rumbo de un barco que tiene que mantenerse separado. Maniobrar con la intención de alejar a otro barco de la línea de salida no infringe necesariamente esta regla.

Hechos

Antes de la señal de salida dos barcos navegaban al largo y alejándose de la línea de salida. En la posición 3, A, navegando más rápido, pasó a B y quedó libre a proa. En la posición 4, A orzó hasta su rumbo de ceñida con la intención de virar por avante y regresar a la línea, pero se encontró con B, que también había orzado hasta una posición tal que si A hubiera virado se habría producido una colisión inmediata. A continuación A arribó para trasluchar, pero B había arribado, de forma que la trasluchada de A habría causado también una colisión. Finalmente B trasluchó y navegó hacia la línea de salida dejando a A bastante atrás.



A protestó contra B por la regla 16.1, alegando que B había interferido con él mientras maniobraba para mantenerse separado. El Comité de Protestas descalificó a B, quién apeló, sosteniendo que sus maniobras constituyeron una forma legítima de alejar al contrario de la línea de salida.

Decisión

Se admite la apelación de B y se le reclasifica. Las acciones de B describen una maniobra clásica utilizada en match racing y regatas por equipos para ganar una posición de salida favorable en relación a otro participante. El punto esencial es que la regla 16.1 se aplica sólo al barco con derecho de paso, lo que B no era en las posiciones 3 y 4.

En la posición 4, B, como barco de barlovento, debía mantenerse separado por la regla 11, pero A no podía virar por avante sin infringir la regla 13. En la posición 5, B se convirtió en barco de sotavento con derecho de paso por la regla 11. A habría estado limitado por la regla 15 si hubiera trasluchado a estribor y, por la regla 16.1 si hubiera alterado su rumbo una vez concluida la trasluchada. Los hechos indican que ninguno de los dos barcos infringió ninguna regla.

USA 1955/63

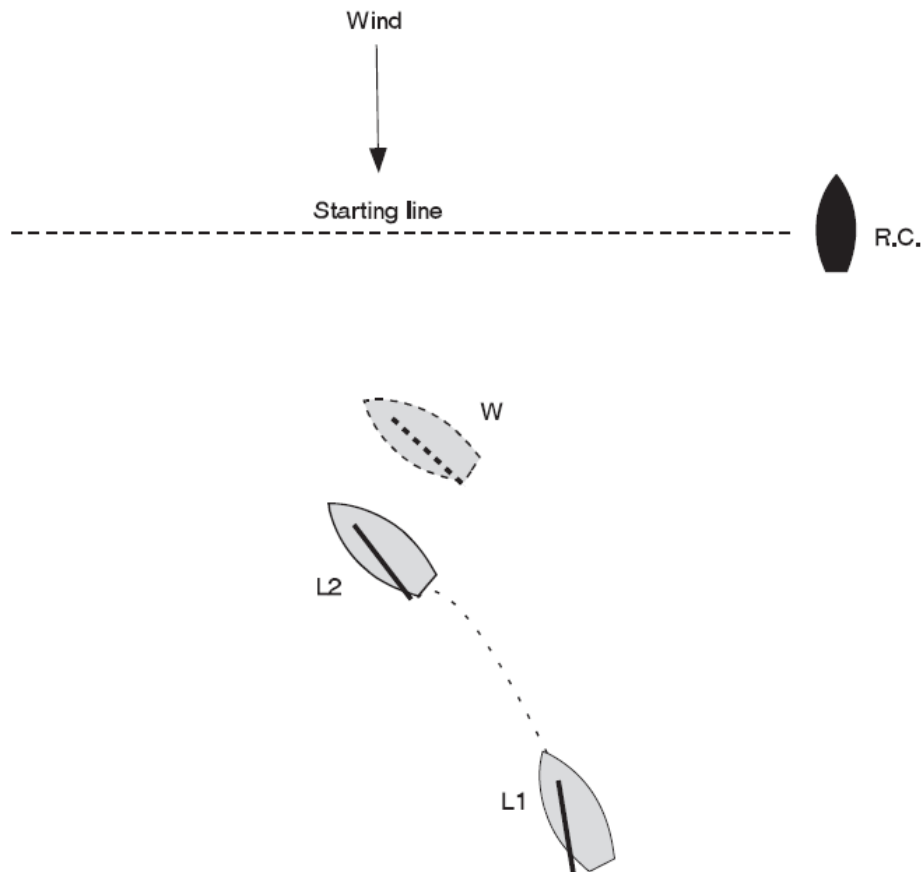
CASO 53

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos
Regla 15, Adquirir Derecho de Paso

Un barco libre a proa no necesita actuar para mantenerse separado antes de quedar comprometido por sotavento desde libre a popa.

Hechos

Treinta segundos antes de la señal de salida, W estaba casi parado y con las velas flameando. Por lo menos tres esloras antes de quedar comprometido con W por sotavento, L gritó "barco de sotavento". W no realizó ninguna acción evasiva. Inmediatamente después de haber quedado comprometido, mientras W comenzaba a trimar las velas y a orzar, L tuvo que arribar para evitar el contacto con W. L protestó. El Comité de Protestas estableció que W, habiendo sido avisado convenientemente de la situación que se iba a crear, no se mantuvo separado de un barco de sotavento, infringiendo la regla 11. W apeló preguntando: ¿Tiene W, según las reglas 11 y 15, obligación de anticipar que va a quedar comprometido por sotavento de otro barco hasta el punto de tener que asegurarse una capacidad de maniobra suficiente que le permita responder inmediatamente una vez que los barcos han quedado comprometidos?



Decisión

Dar tiempo adecuado para responder cuando los derechos y obligaciones cambian entre dos barcos está implícito en la regla 15, por su exigencia de permitir a un barco recién obligado “espacio para mantenerse separado”. Esta regla no exige a un barco libre a proa que actúe para mantenerse separado como barco de barlovento antes de que el barco libre a popa haya quedado comprometido por sotavento.

De no haber arribado inmediatamente, L habría infringido la regla 15. Al cazar las velas inmediatamente, orzar y mantenerse separado, W cumplió con sus obligaciones por la regla 11. Se estima la apelación de W ninguno de los barcos infringió regla alguna.

USA 1969/126

CASO 54

Regla 20, Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo

Un barco tiene derecho a dar una voz pidiendo espacio para virar por adelante

en el momento en que necesite comenzar el proceso descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo con seguridad. Un barco que da una voz debe dar al barco llamado suficiente tiempo para responder antes de virar por avante él mismo. La voz debe transmitir claramente la necesidad de virar por avante que tiene el barco que la da y ser lo suficientemente alta para ser escuchada en las condiciones imperantes. Si el barco llamado no responde, el barco que llamó puede repetir su voz, si tiene tiempo para ello, o evitar el obstáculo y protestar.

Hechos

El barco A está navegando de ceñida amurado a babor hacia un obstáculo que debe virar por avante para evitar. El barco B está navegando de ceñida a una eslora a barlovento y a una eslora a popa de A. A da una voz a B pidiendo espacio para virar por avante.

Pregunta 1

A medida que A se acerca al obstáculo, ¿con qué antelación tiene derecho a dar una voz pidiendo espacio para virar por avante?

Respuesta 1

A puede pedir espacio para virar por avante en el momento en que, para evitar el obstáculo con seguridad, necesita iniciar el proceso descrito en la regla 20. Puede dar la voz en el momento en que tenga suficiente tiempo en las condiciones imperantes para

- dar una voz a B pidiendo espacio para virar por avante y dar una segunda voz en caso que B no responda;
- dar tiempo a B para que responda (véase la Respuesta 2 más adelante);
- dar tiempo a cualquier barco adicional que deba responder para que A tenga espacio para virar por avante (véase el Caso 113); y
- virar por avante él mismo, tan pronto como sea posible a partir de entonces, de acuerdo con el buen hacer marineroy evitar el obstáculo.

Pregunta 2

¿Con qué rapidez debe responder B?

Respuesta 2

Cuando los barcos se acercan claramente a un obstáculo ante el que A necesitará espacio para virar por avante, B debe estar alerta a la situación y anticipar una voz que pueda dar A. La anticipación es necesaria porque la regla 20.2(c) exige que B responda bien contestando de inmediato “Vira”, bien virando por avante tan pronto como sea posible. Si B no contesta de inmediato “Vira”, A debe darle a B el tiempo requerido para que una tripulación competente, pero no experta, se prepare y ejecute su virada por avante de acuerdo con el buen hacer marineramente tan pronto como sea posible en las condiciones imperantes.

Pregunta 3

¿Qué debe hacer A si B no responde a su voz?

Respuesta 3

Aunque la regla solo requiere una voz, si hay tiempo es prudente que A repita su voz. La falta de respuesta de B no significa que A deba mantener su rumbo. Si es necesario, A debe evitar el obstáculo de la manera más segura, que puede incluir orzar hasta proa al viento o trasluchar. A puede entonces protestar si B no ha respondido según lo requerido por la regla 20.2(c).

Pregunta 4

¿Qué acción de A constituye una voz como exige la regla 20?

Respuesta 4

A diferencia de la regla 20.2(c), la regla 20.1 no exige que A use expresiones determinadas al dar la voz, pero, para cumplir con los requisitos de la regla, esas palabras deben expresar claramente que A precisa espacio para virar por avante. La voz debe darse en la dirección de B y debe ser tan fuerte como se requiera en las condiciones imperantes para que B pueda escucharlo. Una voz es principalmente una señal oral, pero además el barco que da la voz puede llamar la atención sobre ésta, por ejemplo, mediante gestos físicos, un silbido o una señal de bocina, o, de noche, señales de luz. Si se exige que los barcos monitoreen un canal de radio en particular mientras estén en regata, también se puede dar la voz en ese canal.

Estos requisitos para la voz se aplican por igual a B si responde “Vira.”

CASO 55

Definiciones,	Parte
Regla 62.1,	Reparación
Regla 70.1,	Apelaciones y Solicitudes a una Autoridad Nacional

Un barco no puede protestar al Comité de Regatas. Sin embargo, puede solicitar una reparación o, si es parte en una audiencia, solicitar su reapertura. Un barco que no fue parte en una audiencia no tiene derecho de apelación. Cuando crea que su puntuación o su puesto ha sido significativamente perjudicado por una omisión o acción inadecuada del Comité de Regatas, su única solución es solicitar una reparación. Más adelante podrá apelar la decisión de la audiencia de la reparación.

Hechos

El barco A “protestó” contra el Comité de Regatas porque el salvamento era inadecuado, lo que contravenía la normativa del club. El Comité de Regatas anuló la prueba que se había realizado. No se celebró ninguna audiencia para la protesta de A. El barco B apeló.

Decisión

No se admite la apelación ya que no puede ser considerada bajo la regla 70.1. B no tiene derecho a apelar ya que no era parte en la audiencia. Por tanto, su “apelación” no es realmente una apelación, sino una solicitud de reparación que debía haber sido presentada al Comité de Protestas para que este la resolviera.

Los siguientes puntos pueden facilitar la comprensión del caso:

1. Solamente un barco puede ser protestado; no hay previsión alguna en el reglamento de regatas a cuyo amparo un barco pueda protestar contra el Comité de Regatas. Las únicas acciones que un barco puede emprender contra el Comité de Regatas u otro de los órganos enumerados en la regla 62.1(a) es solicitar una reparación cuando alegue que su puntuación o su puesto en una prueba o en una serie de pruebas ha sido significativamente perjudicada sin ninguna culpa por su parte por una omisión o una acción inadecuada del órgano, o solicitar la reapertura de una audiencia bajo la regla 66 si es parte en ella. En este caso A no hizo tal solicitud, su “protesta” no era más que una crítica al comité, cosa que no contempla el reglamento de regatas.
2. Además de los derechos que le concede el reglamento de regatas, un participante tiene la libertad de poder indicar al Comité de Regatas que ha cometido un error. Una vez sea consciente de su error, el Comité de Regatas puede tomar en consideración anular la prueba por la regla 32.1 o intentar que el error sea tenido en cuenta

pidiendo al Comité de Protestas que considere dar reparación tal como permite la regla 60.2(b).

3. Si B hubiera sido un participante en la prueba, o en la serie si aquella formaba parte de ésta, y hubiera presentado una solicitud de reparación válida al amparo de la regla 62.1(a) alegando que su puntuación o su puesto en la prueba o en la serie de pruebas ha sido significativamente perjudicada sin ninguna culpa por su parte por la anulación de la prueba, habría tenido derecho a una audiencia para su solicitud de reparación, en la que habría sido parte. Entonces habría podido apelar la decisión de esa audiencia.

GBR 1982/11

CASO 56

Suprimido

CASO 57

Regla 60.2, Derecho a Protestar; Derecho a Solicitar Reparación o Acción por la Regla 69

Regla 78, Cumplimiento de las Reglas de Clase; Certificados

Cuando un propietario que ha cumplido con los requisitos de la regla 78.1 ha presentado de buena fe un certificado vigente debidamente autenticado, los resultados finales de una prueba o serie deben mantenerse, incluso aunque el certificado sea retirado posteriormente.

Hechos

A y B se encontraban entre los barcos que tomaban parte en una serie de pruebas a lo largo del verano compitiendo bajo un sistema de rating. Una vez concluida la serie, B solicitó una reparación basándose en que a lo largo de la serie el Comité de Regatas había utilizado un certificado de rating incorrecto para A. Después de que esta solicitud de reparación hubo sido presentada, la autoridad de rating confirmó que, desde la primera medición que se le había realizado al casco varios años antes, había existido en el certificado de A un error que nadie detectó. Ante ello, B afirmó que el Comité de Regatas debía haber protestado contra A.

El Comité de Protestas determinó que el propietario de A no era el responsable del error que existía en el rating y que no había prueba alguna de que hubiera infringido la regla 78.1. También decidió que el error o la ignorancia del mismo no eran responsabilidad de una acción u omisión del Comité de Regatas y que, por tanto, B no tenía derecho a reparación. El Comité de Protestas solicitó confirmación o rectificación de su resolución de acuerdo con la regla 70.2.

Decisión

Se confirma la decisión del Comité de Protestas. B se quejaba que él mismo y otros barcos en la clase se habían visto perjudicados por la decisión del Comité de Regatas de no protestar contra A. Sin embargo, el derecho del Comité de Regatas a protestar contra un barco bajo la regla 60.2(a) es claramente discrecional y no obligatorio. Además, en este caso el informe sobre el error en el certificado de A se recibió tras completarse la serie y fue presentado por la autoridad nacional de rating, sobre la que ni el Comité de Regatas ni la autoridad organizadora tenían autoridad.

Cuando se descubre que un certificado válido es defectuoso, este puede ser retirado por la autoridad que lo expidió, pero no se puede actuar de forma retrospectiva en relación con una serie ya completada o con las pruebas ya completadas de una serie que está todavía celebrándose. Por tanto, cuando se ha presentado de buena fe un certificado vigente debidamente autenticado y la prueba o la serie se ha completado, los resultados finales deben mantenerse, incluso aunque el certificado se retire en una fecha posterior.

GBR 1983/1

CASO 58

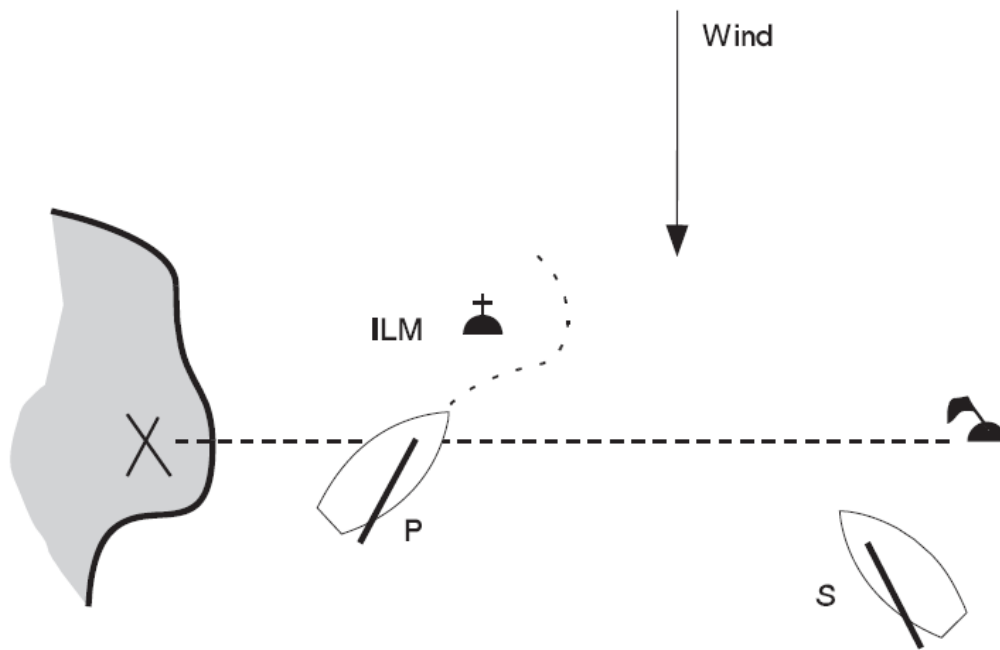
Definiciones, Terminar
Definiciones, Baliza
Regla 28.1, Navegar el Recorrido

Si una boya o cualquier otro objeto que las instrucciones de regata establezcan como baliza de límite de la línea de llegada está por detrás de ésta, un barco puede dejarla por cualquier lado.

Hechos

Las instrucciones de regata establecían que la línea de llegada estaba situada entre un mástil en tierra y una baliza, con otra baliza que marcaba el límite interior y que había que dejar a babor. El día en cuestión, la baliza límite interior estaba por detrás de la línea de

llegada. P cruzó la línea y rodeó la baliza límite interior como muestra el dibujo. El oficial de regata tomó el tiempo de llegada de P en el momento que su proa cruzó la línea, antes de que hubiera rodeado la baliza límite.



S solicitó reparación, alegando que el oficial de regata había actuado de forma incorrecta al determinar que P había terminado antes de completar el recorrido. El Comité de Protestas no dio reparación a S y remitió su decisión para que, de acuerdo con la regla 70.2, fuera confirmada o rectificada.

Decisión

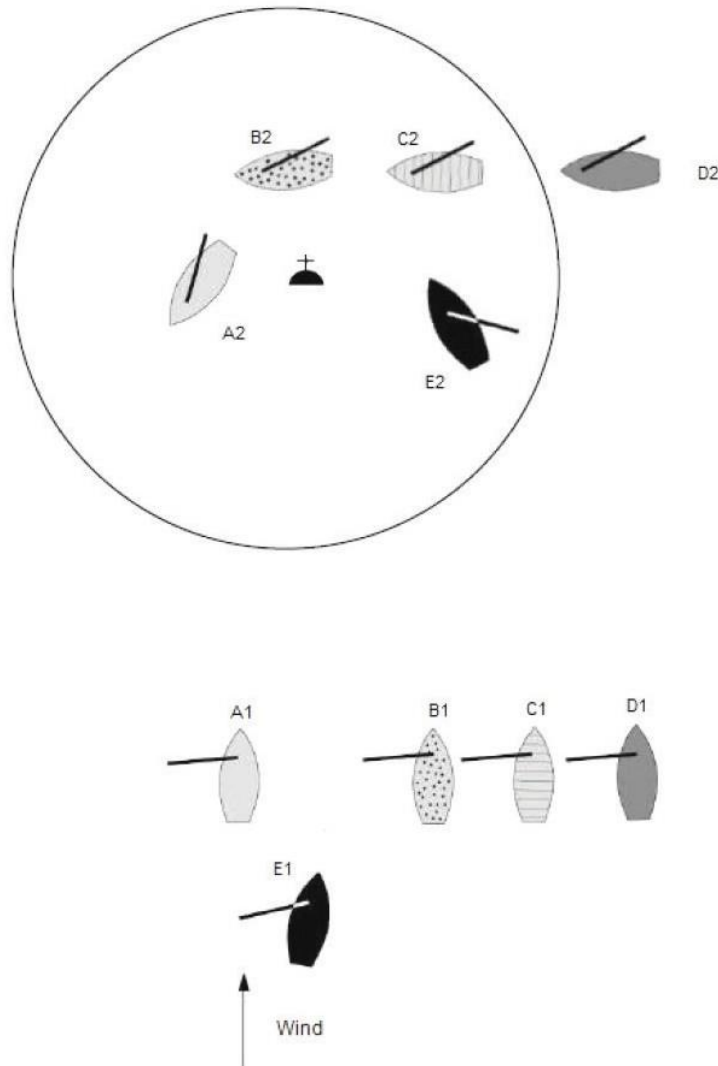
Se confirma la decisión del Comité de Protestas. La regla 28.1 establece que un barco “puede dejar por cualquier lado una baliza que no sea el principio, un límite o el final del tramo en que esté navegando”. Al estar más allá de la línea de llegada, la baliza límite no “limitaba” ni “finalizaba” el último tramo del recorrido. Solo cuando una baliza límite está sobre la línea de llegada o en el lado del recorrido de ésta, un barco debe dejarla por el lado prescrito antes de o en el momento de terminar.

GBR 1983/5

CASO 59

Regla 18.2(a), **Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza**
Regla 18.2(b), **Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza**

Cuando un barco llega a la altura de una baliza pero está fuera de la zona y al alterar su rumbo hacia la baliza resulta que un barco que antes estaba libre a popa queda comprometido por su interior, la regla 18.2(a) le exige que dé espacio a este barco, independientemente de si su distancia a la baliza se debía o no a que estaba dando espacio a otros barcos comprometidos por su interior.



Hechos

Cinco barcos se aproximan a la baliza de sotavento en popa redonda. Cuatro de ellos están comprometidos entre sí, a la misma altura, siendo A el más próximo a la baliza. Cuando A, B y C entran en la zona el quinto barco, E, está libre a popa de ellos. Cuando D llegó a la altura de la baliza y giró para rodearla, E quedó comprometido por el interior de D. Esto sucedió después de que E hubiera entrado en la zona pero antes de que D lo hiciera. E rodea la baliza detrás de A, B y C pero por el interior de D, que pudo darle espacio en baliza.

Pregunta

¿Tiene E derecho a que D le dé espacio en baliza según la regla 18.2(a)?

Respuesta

Sí. Como E estaba libre a popa de A, B y C cuando estos alcanzaron la zona de dos esloras, la regla 18.2(b) obliga a E a darles espacio en baliza. Sin embargo, entre E y D la relación es diferente. Para dejar espacio a los tres barcos interiores, que llevan la botavara completamente abierta, D tiene que navegar a un rumbo que le lleva a la altura de la baliza pero fuera de la zona. Cuando E alcanza la zona estaba libre a popa de D, quien aún estaba fuera de aquella. En consecuencia la regla 18.2(b) no se aplica entre D y E. Cuando D altera su rumbo hacia la baliza, E obtuvo un compromiso interior y la regla 18.2(a) comenzó a aplicarse entre D y E. E tiene derecho a espacio en baliza al amparo de esa regla, espacio que D le otorgó.

USA 1982/250

CASO 60**Retirado para Revisión**

CASO 61**Regla 71.4, Decisiones de la Autoridad Nacional**

Cuando, como resultado de una apelación, la decisión de un Comité de Protestas sea cambiada o revocada, los resultados finales y los premios se modificarán en consecuencia.

Pregunta

¿Pueden el anuncio o las instrucciones de regata establecer que, aunque se mantenga el derecho de apelación, las decisiones de las apelaciones no afectarán ni a los resultados definitivos de la regata ni a los premios?

Respuesta

No. La regla 86.1 prohíbe modificar cualquier parte de las reglas 70 o 71 en las instrucciones de regata. Una apelación no es solo la resolución de una disputa sobre el significado de una regla, sino que también, en caso de que la decisión de un Comité de Protestas sea cambiada o revocada, implica el reajuste de los resultados de la prueba y de la clasificación final de la regata, según la cual se entregan los premios. La regla 71.4 establece que la resolución de una autoridad nacional es definitiva y esta decisión debe ser llevada a cabo por aquellos organismos sujetos a la regla 84 y regidos por las reglas: la autoridad organizadora, el Comité de Regatas, el Comité Técnico y el Comité de Protestas.

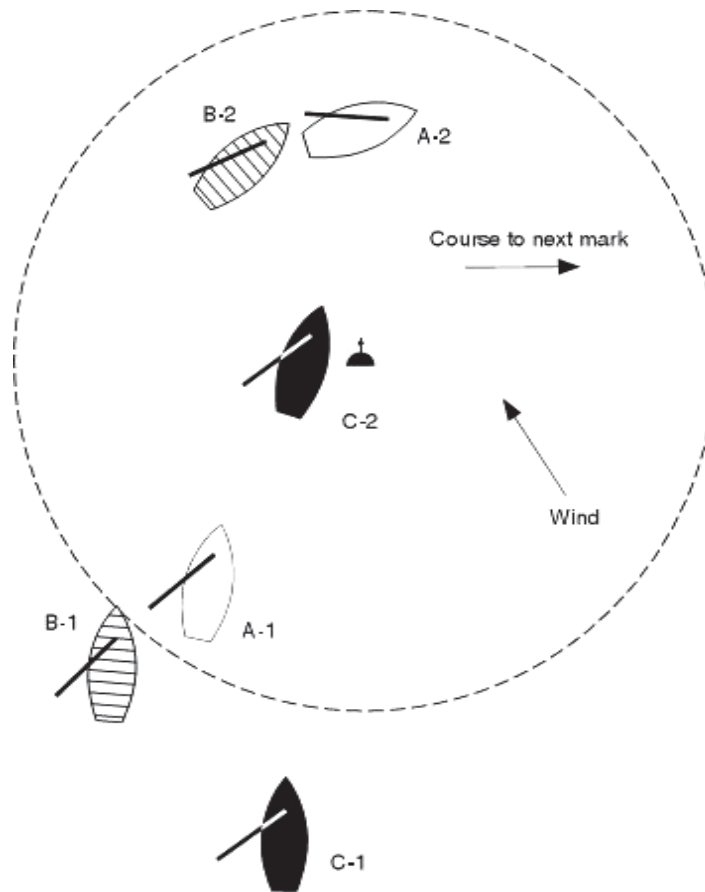
USA 1983/252

CASO 62**Suprimido**

CASO 63

Definiciones,	Espacio en Baliza
Regla 18.2(b),	Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza
Regla 18.2(c)(2),	Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza
Regla 21(a),	Exoneración

En una baliza, cuando un barco se encuentra con un espacio al que no tiene derecho puede, asumiendo el riesgo, aprovecharlo.



Hechos

Dos barcos, A y B, a punto de pasar la baliza de sotavento, navegaban en un largo abierto y comprometidos, siendo B el barco exterior. C estaba alejado a popa de ambos. A, igual que B, pasó la baliza dejándola aproximadamente a una eslora por sotavento, cediendo a C amplio espacio para pasar la baliza por el interior de ambos. Al ser barco exterior con respecto a A, B no pudo impedir ese espacio a C y en ningún momento durante el incidente navegó a un rumbo que hubiera provocado una colisión con él. No existió colisión. B protestó contra C.

El siguiente tramo del recorrido era un través cerrado amurados a estribor hasta la siguiente baliza (véase dirección a la siguiente baliza en el dibujo).

La protesta de B contra C se desestimó porque C no había infringido ninguna regla al pasar entre B y la baliza, no obligó a B a tomar ninguna acción evasiva ni le impidió orzar. B apeló alegando que la acción de C le había impedido realizar la maniobra que tenía intención de hacer, que consistía en reducir su velocidad arribando para después, orzar de golpe y cruzar la popa de A, cerrando de este modo a C el espacio para pasar por el interior.

Decisión

Se desestima la apelación de B.

La regla 12 (y más adelante la regla 11) obligaban a C a mantenerse separado de B. Cuando B llegó a la zona en la posición 1, estaba libre a proa de C, por lo que la regla 18.2(b) obligaba a C a otorgar espacio en baliza a B.

Después de que C se comprometiera por el interior de B, C quedó obligado por la regla 18.2(c)(2) a dar a B espacio en baliza para navegar a su rumbo debido. Sin embargo, la situación de compromiso de B por el exterior de A impidió que aquel navegara más cerca de la baliza que lo que hizo. Como resultado, había un amplio espacio para que C navegara entre B y la baliza sin impedir que B navegara su rumbo debido. En consecuencia, C no infringió la regla 18.2(c)(2).

Cuando un barco voluntaria o involuntariamente proporciona a otro barco un espacio entre él y la baliza al que el otro barco no tiene derecho, éste puede, asumiendo el riesgo, aprovechar ese espacio. El riesgo que corre el otro barco es que el barco con derecho a espacio en baliza pueda cerrar el hueco entre él y la baliza al navegar a su rumbo debido. En ese caso, el barco con derecho a espacio en baliza será exonerado por la regla 21(a) si infringe una regla de la Sección A o las reglas 15 o 16, y sólo la regla 14 limitará su rumbo si hace un intento rápido y agresivo para cerrar el hueco entre él y la baliza.

GBR 1984/1

CASO 64

Suprimido

CASO 65

Deportividad y el Reglamento

Regla 2, Navegación Leal

Regla 30.4, Penalizaciones en la Salida: Regla de la Bandera Negra

Regla 69.2, Mal Comportamiento: Acción por un Comité de Protestas

Cuando un barco sabe que ha infringido la regla de la Bandera Negra está obligado a retirarse con prontitud. Si no lo hace y después entorpece deliberadamente a otro barco en la prueba, comete una falta contra la deportividad e infringe la regla 2, y su timonel comete un acto de mal

comportamiento.

Hechos

En la salida de la cuarta prueba, A estaba claramente entre tres y cuatro esloras en el lado del recorrido de la línea de salida. La regla 30.4 era de aplicación, por lo que fue descalificado sin audiencia por el Comité de Regatas. Aunque A supo que al darse su señal de salida estaba fuera de línea, continuó en regata y marcó a B durante la primera parte de la primera ceñida. B protestó a A por infracción de la regla 2.

El Comité de Protestas confirmó la descalificación de A por la regla 30.4. Concluyó también que, al continuar en regata y cubrir a B sabiendo que había infringido la regla 30.4, infringió la regla 2. Tal como lo permite la regla 2, el comité lo penalizó con descalificación no excluible. El mismo día, más tarde, el Comité de Protestas, actuando bajo la regla 69.2, convocó una audiencia imputando al timonel de A que su conducta al entorpecer a B constituía un acto de mal comportamiento. El comité resolvió que las acciones del timonel fueron ciertamente acciones de mal comportamiento y que por tanto infringió la regla 69.1(a), excluyéndole y descalificando al barco A de todas las pruebas de la serie. A apeló la decisión.

Decisión

Se desestima la apelación de A.

A fue correctamente descalificado de la prueba 4 por infringir la regla 30.4. El Comité de Protestas determinó como hecho probado que el timonel de A supo que en el momento de la señal de salida había estado en el lado del recorrido de la línea de salida; que había infringido la regla 30.4; que estaba, por tanto, descalificado; y que había entorpecido seriamente a otro barco en la prueba. Un competidor que, a sabiendas de que su barco ya ha sido descalificado, obstaculiza intencionadamente a otro barco, comete claramente una falta de deportividad (ver Deportividad y el Reglamento) e infringe la regla 2. Estaba justificado que el Comité de Protestas convocara a una audiencia bajo la regla 69.2, y el comité actuó adecuadamente según la regla 69.2(h) al excluir al timonel de A y descalificar a A de todas las pruebas de la serie. El comité también hubiera podido convocar una audiencia bajo la regla 60.3(b) para considerar una reparación en favor de B (véase la regla 62.1(d)).

GBR 1984/7

CASO 66

Regla 84, Reglas que Rigen

Un Comité de Regatas no puede cambiar o negarse a hacer efectiva la decisión de un Comité de Protestas, incluyendo una decisión basada en el informe de una autoridad responsable de interpretar las reglas de clase.

Hechos

Hay una protesta contra varios barcos por infracción de las reglas de clase. Después de una audiencia el Comité de Protestas resuelve que está convencido de que existe una duda razonable con respecto a la interpretación o la aplicación de las reglas de clase correspondientes. Actuando de acuerdo con la regla 64.3(b), el Comité de Protestas traslada el asunto a la asociación de la clase, en cuanto autoridad cualificada para resolver este tipo de preguntas. La asociación de la clase informa de que todos los barcos involucrados han infringido una regla de clase y el Comité de Protestas, aceptando este informe, descalifica a los barcos. Más tarde, el Comité de Regatas se niega a hacer efectiva esta decisión, alegando que, por diferentes razones, no son justas.

Preguntas

¿Puede el Comité de Regatas cambiar o decidir no hacer efectivas las decisiones del Comité de Protestas, estén estas basadas o no en un informe realizado de acuerdo con la regla 64.3(b)? Si no es así, ¿qué acción se puede tomar y quien puede tomarla?

Respuestas

La regla 84 establece que el Comité de Regatas se regirá por las reglas. Un Comité de Regatas no tiene jurisdicción sobre un Comité de Protestas y no está autorizado a cambiar o a negarse a hacer efectiva cualquier decisión adoptada por el Comité de Protestas.

En este supuesto, tanto el protestante como cada uno de los barcos protestados eran partes en la audiencia. De conformidad con la regla 66, una parte puede pedir que se reabra la audiencia sobre la base de que el Comité de Protestas cometió un error importante o de que se han obtenido nuevas evidencias importantes. Así mismo, bajo la regla 70.1, una parte puede apelar una decisión del Comité de Protestas o el procedimiento que ha seguido.

CASO 67

Preámbulo de la Parte 2

Regla 69.2, Mal Comportamiento: Acción por un Comité de Protestas

Cuando un barco que está en regata se encuentra con una embarcación que no lo está, ambos están sujetos a las disposiciones administrativas de derecho de paso. Cuando, según estas disposiciones, el barco que tiene que mantenerse separado es el barco que está en regata y golpea intencionadamente al otro, aquel comete una acción de mal comportamiento.

Hechos

De acuerdo con las disposiciones administrativas de derecho de paso pertinentes, W, que estaba en regata, estaba obligado a mantenerse separado de L, una embarcación a vela que navegaba a sotavento suyo y que no estaba en regata. W deseaba navegar a un rumbo más arribado, hacia una baliza y dio una voz de aviso a L, que rehusó responder. Entonces, W colisionó intencionadamente con L, golpeando varias veces su botavara y causándole daños.

L informó al Comité de Regatas sobre el comportamiento de W. El Comité de Regatas protestó a W y se convocó una audiencia. W fue descalificado por las reglas 11 y 14. W apeló basándose en que el reglamento de regatas no era de aplicación y que, en consecuencia, el Comité de Protestas no tenía derecho a descalificarlo.

Decisión

Apelación desestimada. El preámbulo de la parte 2 del reglamento de regatas establece claramente que, cuando W y L se encontraron, W debía cumplir las disposiciones administrativas de derecho de paso. Además, W estaba también sujeto a aquellas partes del reglamento que no fueran la parte 2. W no respetó las disposiciones administrativas y al golpear intencionadamente a L y causarle daños, cometió una acción de mal comportamiento (véanse las reglas 69.1(b)(1) y 69.1(b)(2)).

Se mantiene la decisión del Comité de Protestas, pero se descalifica a W por la regla correspondiente de las disposiciones administrativas y no por las reglas 11 o 14. Dichas reglas son reglas de la parte 2, y solo habrían sido de aplicación si ambos barcos hubieran tenido intención de regatear, estuvieran o hubieran estado regateando. W también cometió una acción de mal comportamiento, por lo que hubiera sido apropiado que el Comité de Protestas convocara una audiencia por la regla 69.1.

CASO 68

Definiciones, En Regata Regla 62.1(a), Reparación

El hecho de que un Comité de Regatas no descubra que un certificado de rating es inválido no da derecho a un barco a obtener una reparación. Un barco que puede haber infringido una regla y que continúa en regata mantiene los derechos que le otorga el reglamento de regatas, incluyendo los establecidos en las reglas de la parte 2 así como su derecho a protestar y apelar, incluso si después es descalificado.

Hechos

En una prueba de larga distancia A protestó contra B por una regla de la parte 2 y B resultó descalificado

B solicitó una reparación. Alegó que en una audiencia en una prueba anterior se había puesto de manifiesto que A no había renovado su certificado de rating y por tanto no cumplía los requisitos de elegibilidad para inscribirse en la prueba de larga distancia. Añadió que, al haberse inscrito en la prueba sin ser elegible, A no estaba regateando en ella y por tanto, no había razón alguna por la que B tuviera que penalizarse o retirarse, y que además, A no tenía derecho a protestar por la regla 60.1.

El Comité de Protestas rechazó la solicitud de reparación de B, afirmando que la invalidez del certificado de rating de A no cambiaba el hecho de que estaba en regata de acuerdo con la definición y, por tanto, mantenía sus derechos según las reglas de la parte 2 y su derecho a protestar bajo la regla 60.1. B apeló.

Decisión

Se desestima la apelación de B. El hecho de que un Comité de Regatas no descubriera que el certificado de rating de A era inválido y le impidiera participar no constituye una omisión inadecuada que haya empeorado el puesto de llegada de B en el sentido expuesto en la regla 62.1(a). Por lo tanto, el Comité de Protestas rechazó debidamente la solicitud de reparación de B.

Antes de la señal de preparación A era un barco que tenía “intención de regatear” y después un barco que estaba “en regata”. Las reglas de la parte 2 se aplicaban a él y a todos los demás barcos que estaban en regata. Los principios de deportividad obligan a

un barco a penalizarse cuando es consciente de que ha infringido una regla, pero si continúa en regata mantiene sus derechos de acuerdo con las reglas de la parte 2, así como el derecho a protestar y apelar. Las reglas de la parte 2 se aplican a todos los barcos en regata, independientemente de que más tarde puedan ser descalificados por cualquier razón.

CAN 1978/40

CASO 69

Regla 42.1, Propulsión: Regla Básica

La inercia que lleva un barco después de su señal de preparación como resultado de haber utilizado el motor antes de esta señal no infringe la regla 42.1.

Hechos

Con el mar sin olas y de 1 a 2 nudos de viento, un barco entra en la zona de salida poco antes de su señal de preparación con el motor en marcha y a una velocidad de 5 o 6 nudos. En el momento de la señal de preparación el barco continúa desplazándose a la misma velocidad, pero ya con el motor apagado. Cuando quedan 2 minutos y medio para su señal de salida iza las velas y su velocidad disminuye a 2 nudos.

Pregunta

¿Infringe la regla 42?

Respuesta

No. Un barco está en regata a partir de su señal de preparación. Durante el tiempo en que el barco estuvo en regata lo hizo usando el viento para propulsarse, tal como exige la regla 42.1. Su desplazamiento también se debió a la inercia conseguida mientras utilizó el motor antes de estar en regata. No hay nada en la regla que obligue a un barco que todavía no está en regata a tener un determinado tipo de movimiento o a no tener movimiento alguno. Por tanto, no se infringió la regla 42.1.

USA 1986/269

CASO 70

Definiciones,	Espacio en Baliza
Regla 11,	En la Misma Bordada, Comprometidos
Regla 18.2(b),	Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza
Regla 21(a),	Exoneración

Un barco de barlovento con compromiso interior que tiene derecho a recibir del barco exterior espacio en baliza debe mantenerse separado del barco exterior, y, si navega por fuera del espacio en baliza al que tiene derecho, no será exonerado si no se mantiene separado.

Hechos

L y W, dos barcos de aproximadamente 14 pies (4 metros) de eslora, se aproximaban a la baliza de barlovento que debían dejar por estribor, amurados a estribor y a unos 4 nudos. La dirección del recorrido a la siguiente baliza era en empopada. Ambos estaban comprometidos, W, el barco interior, iba ligeramente por delante. W pidió espacio en baliza y L respondió: “te daré espacio cuando lo necesites”. A continuación, cuando estaban a 20 pies (6 metros) de la baliza, se produjo un contacto lateral entre los dos barcos. Ninguno resultó dañado. L protestó contra W invocando que W había infringido la regla 11.

El Comité de Protestas descalificó a L por no haber dado a W espacio para navegar hasta la baliza cuando lo pidió. L apeló.

Decisión

Antes y en el momento del contacto, la regla 11 exigía a W mantenerse separado de L. Mientras W navegaba hacia la baliza, infringió la regla 11 al navegar tan cerca de L que éste tuvo necesidad de realizar una acción evasiva. Bajo la regla 18.2(b) W tenía derecho a que L le diera espacio en baliza. El rumbo debido de W era navegar cerca de la baliza, y por lo tanto tenía derecho al espacio que necesitaba en las condiciones imperantes para navegar rápidamente hasta ella de acuerdo con el buen hacer marinerero. El esquema aceptado por el Comité de Protestas mostró que, desde el momento en que W llegó a la zona hasta que se produjo el contacto, L había dado a W espacio para navegar hasta la baliza, pero cuando W infringió la regla 11 no navegaba dentro de ese espacio. Por esta razón, W no queda exonerado bajo la regla 21(a) de infringir la regla 11.

Ambos barcos pudieron haber evitado el contacto fácilmente y, por tanto, ambos infringieron la regla 14. Sin embargo, el contacto no causó daño ni lesión y, debido a que L era el barco con derecho de paso y W tenía derecho a espacio en baliza, ambos barcos

quedan exonerados de infringir la regla 14 (véase la regla 14(b)).

Se estima la apelación de L. L es reclasificado en su orden de llegada y W es descalificado por infringir la regla 11.

USA 1988/273

CASO 71

Deportividad y el Reglamento

Regla 29.1, Llamadas: Llamada Individual

Regla 62.1(a), Reparación

Regla 64.2, Decisiones: Decisiones sobre Reparaciones

Una voz no es el “sonido” que se exige al mostrar la bandera X. Respuestas a preguntas planteadas a raíz de solicitudes de reparación originadas por errores de procedimiento cometidos por el Comité de Regatas.

Hechos

Al darse la señal de salida, A y B estaban cerca del extremo de babor de la línea de salida y muy cerca de la línea. Creyendo que en el momento de la señal de salida ambos barcos estaban en el lado del recorrido, el Comité de Regatas mostró la bandera X y voceó los dos números de vela.

Ninguno de los barcos oyó las voces ni vio la bandera X, continuaron en regata y se les tomó el orden de llegada. Cuando se expusieron los resultados provisionales A y B estaban puntuados como OCS.

Inmediatamente A solicitó reparación, alegando que el Comité de Regatas no había dado la señal fónica exigida, que no había visto ninguna bandera y que no tenía razón alguna para pensar que no había salido correctamente.

El Comité de Protestas escuchó la solicitud de A. No se estableció como hecho probado si en el momento de la salida A y B estaban o no en el lado del recorrido. Sin embargo, cuando el comité supo que B estaba al lado de A dio reparación a los dos, resolviendo que ambos debían ser clasificados en su orden de llegada y que, de ser necesario, debían ajustarse las puntuaciones de los barcos en los puestos subsiguientes. Más tarde, C que había terminado detrás de A y B, solicitó reparación alegando que la omisión del Comité de Regatas, al no haber hecho el sonido exigido, había perjudicado significativamente su puntuación, haciendo que dos barcos que no habían salido correctamente fueran

clasificados por delante de él. Se denegó la reparación a C y éste apeló.

En sus comentarios a la apelación el Comité de Regatas hizo varias preguntas.

Pregunta 1

Gritar los números de vela ¿constituye un sonido?

Respuesta 1

No. Una voz gritando uno o más números de vela no es el sonido exigido al mostrar la bandera X.

Pregunta 2

¿Actuó correctamente el Comité de Protestas al dar reparación a A?

Respuesta 2

Sí. Si un barco cree razonablemente que ha salido correctamente, no se le comunica lo contrario de la forma que exige la regla 29.1 y luego es puntuado OCS, ese barco tiene derecho a reparación por la regla 62.1(a). La afirmación de que A estaba en el lado del recorrido antes de tiempo no se estableció como un hecho probado. Por tanto, en estas circunstancias, clasificar a A en su puesto de llegada era una forma adecuada de dar reparación.

Sin embargo, si durante una audiencia se estableciera que un barco sabía que estaba en el lado del recorrido, estaría obligado a cumplir las reglas 28.1 y 30.1 –si fuera de aplicación- y no tendría derecho a reparación. De no hacerlo, estaría infringiendo la regla 2 y no cumpliría con el Principio Básico de la Deportividad y el Reglamento.

Pregunta 3

¿Actuó el Comité de Protestas correctamente al dar reparación a B sin que la hubiera solicitado?

Respuesta 3

Sí. El Comité de Protestas concluyó que B estaba en las mismas circunstancias que A y actuó de acuerdo con la primera frase de la regla 64.2.

Pregunta 4

¿Tenía C derecho a reparación?

Respuesta 4

No. No se declaró como hecho probado que A y B hubieran estado fuera de línea. Por tanto, al margen del error cometido por el Comité de Regatas al no dar el sonido exigido, ningún hecho apoyaba la reclamación de C de que su puntuación se había visto significativamente perjudicada por este error. C no tiene derecho a reparación y se rechaza su apelación.

Véanse asimismo los Casos 31 y 79.

USA 1988/276

CASO 72**Regla 61.1(a), Requisitos para una Protesta: Informar al protestado**

Discusión acerca del término “bandera”.

Pregunta

¿Cómo comprobar si un objeto es una bandera de acuerdo con el sentido que le da la regla 61.1(a)?

Respuesta

En el contexto de la regla 61.1(a), la bandera de protesta es una señal para comunicar el mensaje “tengo la intención de protestar”. El objeto utilizado tendrá la consideración de Bandera solo si comunica este mensaje con poca o ninguna posibilidad de causar confusión entre los barcos que estén compitiendo. En primer lugar, una bandera debe parecer principalmente una bandera.

USA 1988/277

CASO 73

Regla 2, **Navegación Leal**
Regla 11, **En la Misma Bordada, Comprometidos**

Cuando, mediante una acción deliberada, un tripulante de L estira el brazo y toca a W, acción que no podría tener otro propósito que el de provocar que W infrinja la regla 11, L infringe la regla 2.

Hechos

W y L estaban comprometidos, amurados a estribor y navegando de ceñida hacia la baliza de barlovento. El tripulante de L, que estaba en el trapecio, estiró el brazo y tocó deliberadamente la cubierta de W con la mano e increpó a W para que se retirara. El Comité de Protestas descalificó a W por la regla 11 y éste apeló.

Decisión

Se estima la apelación de W; L es descalificado y W reclasificado. Debido a que L podía navegar a su rumbo sin necesidad de tomar medidas evasivas y no había riesgo de contacto inmediato si L hubiera cambiado de rumbo en cualquier dirección, W se estaba manteniendo separado de L. Por tanto, W no infringió la regla 11. La acción deliberada del tripulante de L, que no podría haber tenido otro propósito que descalificar a W, infringió la regla 2.

GBR 1971/6

CASO 74

Regla 2, **Navegación Leal**
Regla 11, **En la Misma Bordada, Comprometidos**

No hay regla alguna que establezca como deben sentarse el timonel y los tripulantes de un barco de sotavento. El contacto con un barco de barlovento no infringe la regla 2 a menos que se abuse deliberadamente de la posición del timonel o del tripulante.

Hechos

W estaba alcanzando a L en un través cerrado y en condiciones de no planeo. L orzó

ligeramente y la espalda del timonel contactó con W justo por delante del obenque. En ese momento los cascos estaban a la distancia de un brazo. Ningún barco se penalizó. W protestó a L por la regla 2. El Comité de Protestas descalificó a L por la regla 2, estableciendo que W estaba correctamente trimado con las velas portando y el tripulante sentado a la altura del obenque de sotavento. “El contacto”, prosiguió, “solo podía ocurrir si el timonel de L estaba sentado demasiado fuera de la banda. En las condiciones reinantes esta posición era claramente más exagerada de lo que hubiera sido la posición normal necesaria para navegar”. L apeló.

Decisión

Se estima la apelación de L, es reclasificado y W descalificado por la regla 11. En el caso 73 está claro que el tripulante de L toca deliberadamente a W con la intención de protestarle y echarlo de la prueba. En el presente caso no hubo tal acción deliberada por parte de L. No hay regla alguna que establezca como deben sentarse el timonel o los tripulantes de un barco y, en ausencia de un mal uso deliberado de su posicionamiento, no hubo infracción de la regla 2.

GBR 1993/2

CASO 75

Definiciones,	Rumbo Debido
Regla 10,	En Bordadas Opuestas
Regla 14,	Evitar Contacto
Regla 16.1,	Alterar el Rumbo
Regla 18.2(b),	Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza
Regla 18.4,	Espacio en Baliza: Trasluchar

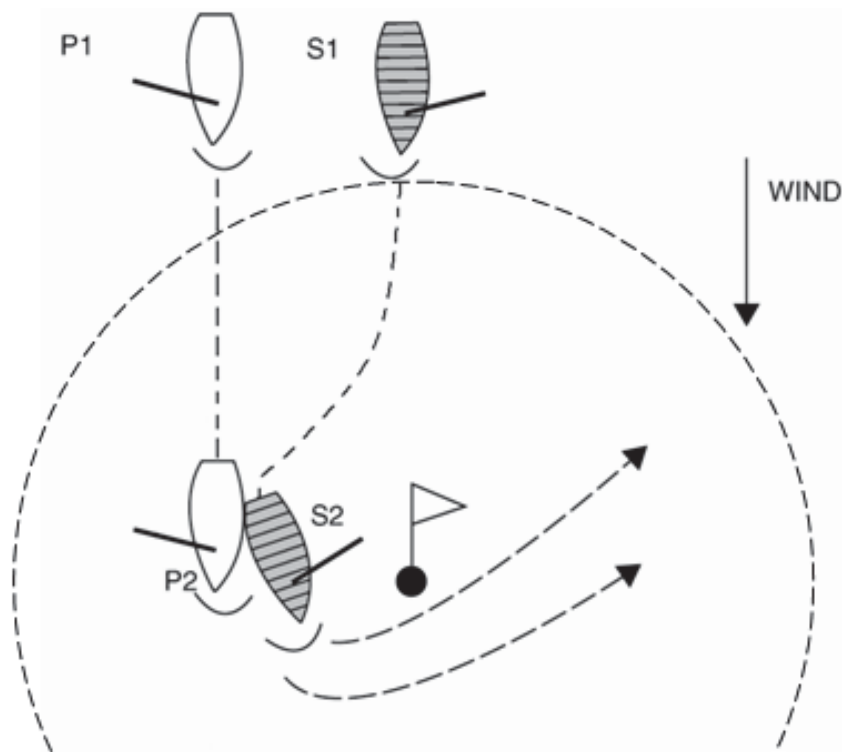
Quando se aplica la regla 18, las reglas de las Secciones A y B también se aplican. Cuando un barco con derecho de paso con compromiso interior debe trasluchar en una baliza, tiene derecho a navegar a su rumbo debido hasta que trasluce. Un barco amurado a estribor que altera el rumbo no infringe la regla 16.1 si le da al barco amurado a babor espacio adecuado para mantenerse separado pero el barco amurado a babor no logra tomar ventaja de ello rápidamente.

Hechos

Dos barcos, S y P, navegaban en popa redonda hacia la baliza de sotavento, que debían dejar a babor. Los barcos habían estado comprometidos durante una distancia de varias

esloras, con S por el interior y ligeramente adelantado. En cuanto S entró en la zona, orzó. Cuando su proa llegó a la altura de la baliza, S arribó para trasluchar, produciéndose un contacto, aunque sin daño ni lesión. S protestó contra P por la regla 10, mientras que P protestó contra S por la regla 18.

El Comité de Protestas descalificó a P por la regla 10. P apeló alegando que había dado a S espacio en baliza y que S había infringido la regla 18.4.



Decisión

En la posición 1, S alcanzó la zona y P quedó obligado por la regla 18.2(b) para dar a S espacio en baliza de ahí en adelante. Además, hasta que S trasluchara P estaba obligado por la regla 10 a mantenerse separado de S.

Al orzar, S estaba obligado por la regla 16.1 a dar espacio a P para mantenerse separado, y hasta que trasluchara, S también estaba obligado por la regla 18.4 a no alejarse de la baliza más que lo necesario para navegar a su rumbo debido. El espacio en baliza que P estaba obligado a dar a S era el espacio que éste necesitaba en las condiciones imperantes para navegar rápidamente hasta la baliza de acuerdo con el buen hacer marino. Ese espacio era un corredor directo desde S1 hasta una posición cercana a la baliza y junto a ella por el lado prescrito. P dio ese espacio a S. Sin embargo, debido a que S tenía derecho de paso, no se le exigía que permaneciera en ese corredor, sino que se le permite navegar cualquier rumbo siempre que cumpliera con las reglas 16.1 y 18.4.

S orzó gradualmente aproximadamente 45 grados mientras avanzaba aproximadamente

tres esloras, y P no hizo ningún esfuerzo para mantenerse separado. Poco antes de la posición 2, S necesitaba actuar para evitar a P. En ese momento P infringió la regla 10. Cuando S orzó después de la posición 1, si P hubiera actuado con prontitud tenía espacio para haber maniobrado de acuerdo con el buen hacer marinero para mantenerse separado de S. Por tanto, S no infringió la regla 16.1.

Cuando S trasluchó justo después de la posición 2, no había navegado más alejado de la baliza que lo necesario para navegar a su rumbo debido. De hecho, en ausencia de P (el otro barco “aludido” en la definición “Rumbo Debido”), el rumbo debido de S bien podría haber sido navegar aún más lejos de la baliza y más al viento que lo que hizo, a fin de rodear de forma más suave y rápida y para evitar que su viento fuera interferido por otros barcos que desviarán su viento aparente contra su lado de sotavento o lo desventaran. Por tanto, S no infringió la regla 18.4.

En cuanto a la regla 14, ambos barcos la infringieron porque hubo contacto y era “razonablemente posible” para cada uno de ellos evitarlo. En consecuencia, P está descalificado por la regla 14, además de por la regla 10. Sin embargo, S es exonerado porque era el barco con derecho de paso cuando se produjo el contacto y no hubo daño ni lesión (véase la regla 14(b)).

Se desestima la apelación de P. Su descalificación fue correcta y S no hizo nada por lo que debiera ser descalificado.

GBR 1993/2

CASO 76

Retirado para Revisión

CASO 77

Definiciones,	Mantenerse Separado
Regla 12,	En la Misma Bordada, No comprometidos
Regla 14,	Evitar Contacto
Regla 31,	Tocar una Baliza

Un contacto entre el equipamiento de un barco y una baliza es un toque de baliza. Un barco que está obligado a mantenerse separado no infringe regla alguna cuando es tocado por el equipamiento de un barco con derecho de paso que se mueve de forma inesperada fuera de su posición normal.

Hechos

Los barcos A y B, navegando en popa con spinnaker, se aproximan la baliza de sotavento. A tiene dificultades para arriar su spinnaker y, mientras asume un rumbo de ceñida, la braza de su spinnaker que flota por popa unos 30 pies (10 metros) se arrastra tocando parte de la baliza en la superficie del agua. Más tarde, cuando la baliza está a unas cinco esloras a popa de B, los barcos ciñen amurados a babor, B a unos 20 pies (6 metros) a popa de A. Este aún tiene dificultades para controlar su spinnaker y su puño de driza flamea inesperadamente hacia atrás y golpea el estay de B.

Pregunta

¿Qué reglas se aplican durante estos incidentes? ¿Algún barco infringe una regla?

Respuesta

Cuando la braza del spinnaker de A se arrastra tocando parte de la baliza infringe la regla 31. Un barco toca una baliza, en el sentido de la regla 31 cuando cualquier parte de su casco, tripulación o equipamiento entra en contacto con la baliza. El hecho de que su equipamiento toque la baliza porque tenga dificultades de maniobra o en el manejo de sus velas no le exonera de la infracción.

Cuando el contacto ocurre más tarde entre los dos barcos, la regla 18 ya no se aplica. Debido a que el spinnaker de A no está en su posición normal, los barcos no están comprometidos y, por lo tanto, se aplica la regla 12. Esa regla exige que B se mantenga alejado de A, lo cual está haciendo porque nada de lo que B hizo o dejó de hacer obligó a A a “realizar acciones para eludirlo” (véase la definición “Mantenerse Separado”). Esto se demuestra por el hecho de que el contacto entre ellos resulta exclusivamente del equipamiento de A que se mueve inesperadamente fuera de la posición normal. Por tanto, B no infringió la regla 12.

La regla 14 también era de aplicación. A infringió la regla 14 por haber provocado un contacto que pudo evitar. Sin embargo, debido a que no hubo daño o lesión, A está exonerado (véase la regla 14). No fue razonablemente posible que B evitara el contacto con el spinnaker de A mientras se deslizaba hacia a popa, por lo que B no infringió la regla 14.

Téngase en cuenta que el caso 91 también se ocupa de un incidente relacionado con el equipamiento fuera de su posición normal.

CASO 78

Regla 2, Navegación Leal
Regla 41, Ayuda Externa
Regla 69.1(a), Mal Comportamiento: Obligación de Evitar Mal Comportamiento;
Resolución

En una regata de flota, ya sea para embarcaciones monotipo o para barcos que compiten bajo un sistema de compensación o de rating, un barco puede utilizar tácticas que claramente interfieran con y entorpezcan el avance de otro barco en la prueba, a condición que, si es protestado por la regla 2 por hacerlo, el Comité de Protestas considere que había posibilidades razonables de que sus tácticas beneficien su clasificación final en el evento. Sin embargo, infringe la regla 2, y posiblemente la regla 69.1 (a), si durante el uso de esas tácticas infringe intencionadamente una regla.

Hechos para la pregunta 1

En una regata de flota para barcos monotipo, el barco A utiliza tácticas que claramente interfieren con y entorpecen el avance del barco B en la prueba. Al usar esas tácticas, A no infringe ninguna regla, excepto posiblemente la regla 2 o la regla 69.1(a). B protesta contra A bajo la regla 2.

Pregunta 1

¿En cuál de las siguientes circunstancias las tácticas de A serían consideradas antideportivas y una infracción de la regla 2 o de la regla 69.1(a)?

- (a) El Comité de Protestas encuentra que había una posibilidad razonable de que las tácticas de A beneficiaran su clasificación final en el evento.
- (b) El Comité de Protestas encuentra que había una posibilidad razonable de que las tácticas de A aumentaran sus posibilidades de ganar la selección para otro evento, pero no beneficiarían su clasificación final en el evento.
- (c) El Comité de Protestas encuentra que había una posibilidad razonable de que las tácticas de A aumentaran sus posibilidades de ganar la selección para su equipo nacional, pero no beneficiarían su clasificación final en el evento.
- (d) El Comité de Protestas encuentra que A y un tercer barco, el barco C, habían acordado que ambos adoptarían tácticas que beneficiaban a C y que había una posibilidad razonable de que las tácticas de A beneficiaran la clasificación final de C en el evento.

- (e) El Comité de Protestas encuentra que A estaba intentando empeorar la calificación de B o de la serie de la serie por razones ajenas al deporte.

Respuesta 1

En la circunstancia (a), A estaría en conformidad con los principios reconocidos de deportividad y juego limpio.

En las circunstancias (b) y (c), A infringiría la regla 2, y posiblemente la regla 69.1(a).

En la circunstancia (d), tanto A como C infringirían la regla 2, y posiblemente la regla 69.1(a). Además, al recibir de A ayuda prohibida por la regla 41, C también infringiría la regla 41.

En la circunstancia (e), A infringiría la regla 2, y posiblemente la regla 69.1(a) porque, sin una buena razón deportiva, sus acciones violarían claramente los principios reconocidos de deportividad y navegación leal.

Pregunta 2

¿Sería diferente la Respuesta 1 si los barcos hubieran competido bajo un sistema de compensación o de rating y si A hubiese sido más rápido o más maniobrable que B?

Respuesta 2

No.

Pregunta 3

¿Sería diferente la Respuesta 1 si, al usar tácticas que claramente interfirieron y entorpecieron el progreso de B en la prueba, A infringiera intencionalmente una regla?

Respuesta 3

Sí. Cada vez que un barco infringe una regla intencionadamente, también infringe la regla 2, y posiblemente la regla 69.1(a).

USA 1991/282, revisado por World Sailing 2009, 2013 y 2018

CASO 79

Regla 29.1, Llamadas: Llamada Individual

Cuando un barco no tiene razones para saber que cruzó prematuramente la línea de salida y el Comité de Regatas no da con prontitud la señal de “Llamada Individual” y lo clasifica como OCS, el Comité de Regatas ha cometido un error que ha perjudicado significativamente la puntuación del barco sin culpa alguna por su parte, y por tanto el barco tiene derecho a reparación.

Hechos

Al darse la señal de salida de una prueba para barcos monotipo, un grupo de diez barcos situados cerca de la mitad de la línea ya había cruzado ligeramente la línea de salida. El Comité de Regatas señaló la “Llamada Individual” mostrando la bandera X con un sonido. Sin embargo, estas señales se realizaron aproximadamente 40 segundos después de la señal de salida. Ninguno de los barcos volvió para salir correctamente, y algunos de ellos solicitaron reparación al saber, una vez terminada la prueba, que habían sido puntuados OCS.

Pregunta 1

En la regla 29.1, ¿qué significa “mostrará con prontitud”?

Respuesta 1

No hay una cantidad de tiempo específica que se aplique en todos los casos, pero en esta regla se refiere a un espacio de tiempo muy corto. Un Comité de Regatas debe hacer la señal de “llamada individual” en muy pocos segundos después de la señal de salida. Cuarenta segundos está claramente más allá del límite de lo que es aceptable.

Pregunta 2

¿Es razonable que un barco solicite una reparación debido a una señal de llamada hecha no con prontitud, incluso si el barco no ha vuelto para salir?

Respuesta 2

Sí.

Pregunta 3

¿Por qué debería dársele reparación a un barco por un fallo del Comité de Regatas en hacer con prontitud la señal, cuando las reglas dicen que un error al notificar a un barco que en el momento de la señal de salida está en el lado del recorrido de la línea no le exime de su obligación de salir correctamente?

Respuesta 3

Las reglas no dicen eso. La regla 29.1 obliga al comité a notificar a todos los barcos que al darse la señal de salida uno o más de ellos están en el lado del recorrido de la línea. La regla 28.1 y la 30.1, si es de aplicación, obligan a cada barco a regresar al lado de pre-salida de la línea y a continuación salir, pero asumiendo que se han hecho tanto las señales visuales como las fónicas. Cuando no se hace una señal o, como en este caso, se hace demasiado tarde, se pone en una situación de clara desventaja a un barco que no sabe que al darse la señal de salida estaba ligeramente en el lado del recorrido, ya que no puede utilizar la información que le da esa señal, para en combinación con sus apreciaciones sobre su posición en el momento de la señal de salida en relación a otros barcos, decidir si regresa o no al lado de pre-salida de la línea.

Pregunta 4

¿Cómo se le puede dar reparación a un barco que no sale correctamente cuando la regla 62.1 exige que su puntuación en la prueba haya sido significativamente perjudicada “sin ninguna culpa por su parte”?

Respuesta 4

Un barco que no tiene razón alguna para creer que al darse la señal de salida estaba en el lado del recorrido de la línea tiene derecho a asumir que ha salido correctamente, a menos que correctamente se le señale lo contrario. Como indica la respuesta 3, un barco puede verse significativamente perjudicado por un retraso del Comité de Regatas al hacer la señal de llamada. Este error es únicamente culpa del Comité de Regatas, y no del barco perjudicado.

(Véase el Caso 31 en lo referente a la reparación adecuada en una situación similar)

CASO 80

Regla 60,	Derecho a Protestar; Derecho a Solicitar Reparación o Acción por la Regla 69
Regla 61.2(b),	Requisitos para una Protesta: Contenido de una Protesta
Regla 62.1(a),	Reparación
Regla A5,	Puntuaciones Determinadas por el Comité de Regatas

La audiencia de una protesta o de una solicitud de reparación debe limitarse al supuesto incidente, acción u omisión. A pesar de que un barco debe ser puntuado DNF si no termina de acuerdo con la definición de ese término, no se debe puntuar DNF por no haber navegado el recorrido correctamente.

Hechos

Cuando el barco A cruzó la línea de llegada desde el lado del recorrido, el Comité de Regatas lo puntuó como DNF porque, según sus observaciones, creía que no había dejado una de las balizas por el lado prescrito y, por tanto, que no había realizado correctamente el recorrido. A solicitó una reparación basada en que no le habían dado un puesto de llegada, aunque había terminado correctamente. El Comité de Regatas no le dio reparación a A, ya que decidió que la regla 62.1(a) no era de aplicación porque A no había realizado el recorrido correctamente y el hecho de no hacerlo no se debió a una acción u omisión del Comité de Regatas sino culpa suya exclusivamente. A apeló.

Decisión

Apelación estimada. El Comité de Regatas actuó inadecuadamente al puntuar a A como DNF sin audiencia habiendo terminado de acuerdo con la definición “Terminar”. El Comité de Regatas solo podría haber puntuado a A como DNF si este no hubiera terminado correctamente (véase la regla A5). Como A cruzó la línea de llegada desde el lado del recorrido, y no concurría ninguna de las tres excepciones establecidas en la definición “Terminar” debería haber sido clasificado como llegado.

Un principio fundamental en el procedimiento de un Comité de Protestas es que una audiencia debe limitarse al “incidente” concreto imputado en la protesta (véase la regla 61.2(b)) o al incidente concreto que se considera constituye una “omisión o acción impropia” en una solicitud de reparación al amparo de la regla 62.1(a). Aunque el incidente que fue objeto de la solicitud de reparación de A fue que había sido erróneamente puntuado como DNF, el Comité de Protestas recurrió a un incidente diferente cuando consideró si había fallado o no al navegar el recorrido correcto infringiendo en consecuencia la regla 28.1. Dado que ese incidente no fue el incidente

alegado en la solicitud de reparación, el comité actuó inadecuadamente.

Si en base a sus propias observaciones un Comité de Regatas cree que un barco no ha navegado el recorrido correctamente, puede, de conformidad con la regla 60.2(a), protestarlo por tal infracción. En este caso, el Comité de Regatas no protestó a A. Como A no había sido protestado por no haber navegado correctamente el recorrido, no se le podía penalizar por ese fallo (véase la regla 63.1)

En resumen, los hechos indican que A terminó de acuerdo con la definición "Terminar". Por tanto, no debería haber sido clasificado como DNF y tenía derecho a reparación bajo la regla 62.1(a) por una acción inadecuada del Comité de Regatas. Se modifica la decisión del Comité de Protestas y A debe ser puntuado como habiendo terminado en el momento en el momento en que cruzó la línea de llegada.

USA 1993/289

CASO 81

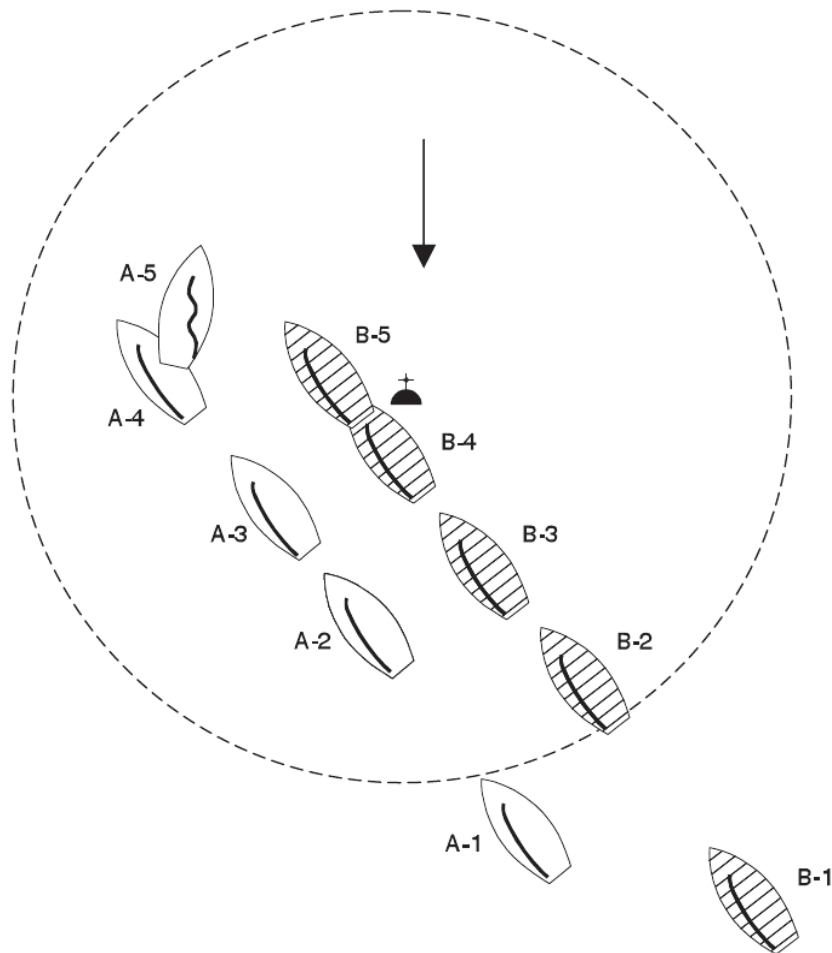
Regla 14,	Evitar Contactos
Regla 15,	Adquirir Derecho de Paso
Regla 18.1(b),	Espacio en Baliza: Cuándo se Aplica la Regla 18
Regla 18.2(b),	Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza
Regla 18.2(d),	Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

Cuando un barco con derecho a espacio en baliza bajo la regla 18.2(b) pasa de proa al viento, la regla 18.2(b) deja de aplicarse y el barco debe cumplir con la regla de la sección A que resulte aplicable.

Hechos

Dos barcos, A y B, navegaban ciñendo y amurados a estribor, aproximándose a una baliza que debían dejar a estribor. A alcanzó la zona libre a proa siguiendo un rumbo a sotavento del de B y viró por avante para amurarse a babor a fin de rodear la baliza. B, todavía amurado a estribor, colisionó con A, ya amurado a babor, pero no hubo daño ni lesión. Ambos barcos protestaron.

Mencionando la regla 18.1(b), el Comité de Protestas decidió que no se aplicaba la regla 18, ya que en el momento inmediatamente anterior a la colisión los barcos estaban en bordadas opuestas y el rumbo debido para que B pasara la baliza era virar por avante. Al haber decidido que la regla 18 no era de aplicación, el Comité de Protestas descalificó a A por la regla 10. A apeló.



Decisión

B estaba libre a popa de A desde la posición 1 a la posición 4. Mientras B estuvo libre a popa, la regla 12 le obligaba a mantenerse separado de A. Además, desde el momento en que A llegó a la zona hasta que pasó de proa al viento, se aplicó la segunda frase de la regla 18.2(b), que obliga a B a dar espacio en baliza a A. B cumplió con ambas obligaciones. Poco antes de la posición 5, cuando A pasó de proa al viento, cesó la obligación de B de dar a A espacio en baliza (véanse las reglas 18.2(d) o 18.1(b)). En ese momento B adquirió el derecho de paso y A quedó obligado a mantenerse separado de B, primero por la regla 13 y más tarde, después de que A estaba en un rumbo de ceñida, por la regla 10. La regla 15 no era aplicable porque B adquirió el derecho de paso como resultado de la virada por avance de A.

No queda claro de los hechos probados si B tuvo que actuar para evitar a A antes o después de que A asumiera un rumbo de ceñida amurado a babor. Sin embargo, está claro que B tuvo que actuar para evitar a A mientras B conservaba derecho de paso. Por lo tanto, A está descalificado, ya sea por la regla 13 o por la regla 10.

La regla 14 se aplicó a B, pero los hechos probados no permiten determinar si fue razonablemente posible para B, actuando una vez que se hizo evidente que A no se mantenía separado, evitar el contacto. Sin embargo, no es necesario determinarlo porque B tenía el derecho de paso y el contacto no causó daños o lesiones. Por lo tanto, si se hubiera encontrado que B había infringido la regla 14, habría sido exonerado bajo la regla 14(b).

Se desestima la apelación de A, permanece descalificado y B no resulta penalizado.

USA 1993/290

CASO 82

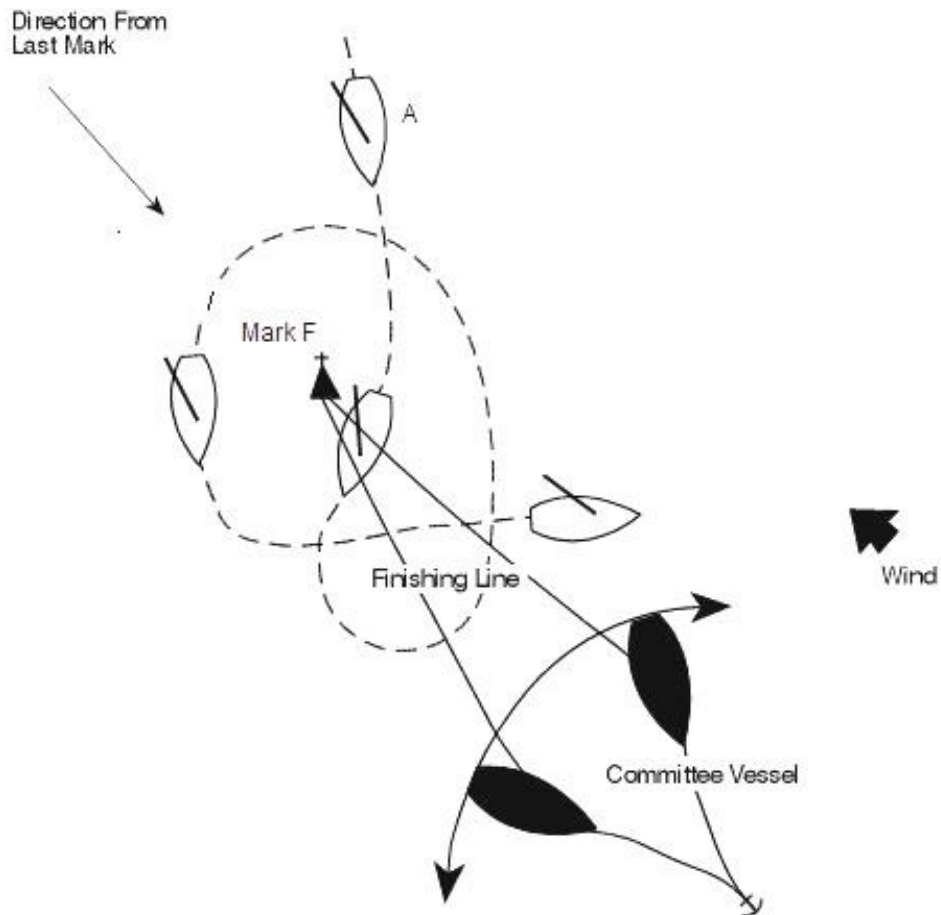
Definiciones, Terminar
Regla 62.1(a), Reparación

Cuando una línea de llegada está casi alineada con el último tramo del recorrido, de forma que no se puede determinar cuál es el lado correcto por el que cruzarla para terminar de acuerdo con la definición, los barcos pueden cruzarla en cualquier dirección y su llegada debe anotarse en consecuencia.

Hechos

Al final de una prueba el barco A cruzó la línea de llegada desde el lado de lo que él creía era el lado del recorrido, dejando la baliza F a estribor. El oficial de regata no lo registró como terminado y no le dio una señal fónica. Al no oír ninguna señal fónica, A navegó la ruta que se muestra en el dibujo y finalmente cruzó la línea de llegada dejando la baliza F a babor, momento en el que el oficial de regatas lo registró como llegado y le dio una señal fónica. A solicitó una reparación solicitando que se considerara como su hora de llegada la que él registró cuando cruzó la línea por primera vez.

El Comité de Protestas estableció como hecho probado que el barco del comité borneaba a barlovento y sotavento de una línea paralela al último tramo, pero consideró que el oficial de regata estaba observando cuidadosamente para determinar la dirección correcta por la que cada barco debía cruzar la línea. No se dio reparación por la regla 62.1(a) y A apeló.



Decisión

Se estima la apelación de A. Posicionar las balizas de la línea de llegada para que los barcos no puedan determinar fácilmente en qué dirección deben cruzarla es una acción inadecuada por parte del Comité de Regatas. Cuando un barco no puede, de forma razonable, estar seguro de en qué dirección debe cruzar la línea de llegada para cumplir con la definición "Terminar", tiene derecho a terminar en cualquiera de las dos direcciones. En consecuencia, A tiene derecho a reparación bajo la regla 62.1(a). Se debe dar a A el puesto de llegada que resulte en base al momento que él mismo registró cuando cruzó la línea por primera vez.

USA 1993/290

CASO 83

Regla 49.2, Posición de los Tripulantes; Guardamancebos

El trimado repetido de una vela con el torso de un tripulante por fuera de los guardamancebos no está permitido.

Hechos

Una prueba de barcos de 24 pies (7 metros), en los que las reglas de clase exigen guardamancebos, se celebra con viento de 15 nudos y rachas mantenidas durante 3 segundos; una mar picada golpea los barcos por el costado. El responsable de trimar el spinnaker está de pie sobre la cubierta en el lado de barlovento, sosteniendo la escota, que apenas es capaz de tirar. Su postura cambia para compensar los cambios en el trimado del barco y la tensión de la escota. Se observa que durante algunas rachas se echa hacia atrás, sacando parte de su torso por fuera del guardamancebos.

Preguntas

- (1) ¿Es correcto equiparar las palabras “situar parte alguna” en la regla 49.2 con una posición fija?
- (2) ¿Echarse hacia atrás para compensar la tensión de una escota es una “tarea necesaria” por ejemplo, para trimar la escota?
- (3) En estas circunstancias, ¿la duración de una racha es “breve”?

Respuestas

El esquema 6 del Caso 36 establece con claridad que la posición adoptada por el tripulante de A es susceptible de infringir la regla 49.2. “Situar el torso” no significa que el torso tenga que estar inmóvil, sino que implica realizar una acción deliberada y de cierta duración.

La frase “para realizar alguna tarea necesaria” incluida en la regla 49.2 se refiere a que se puede situar el torso por fuera del guardamancebos para realizar una tarea que no se podría llevar a cabo razonablemente desde dentro del guardamancebos. El uso de la expresión “brevemente” en la regla aclara que tan pronto como se haya completado esta tarea, el torso debe volver a situarse dentro.

El objetivo de esta regla es permitir una acción que en caso contrario sería ilegal. Este permiso no se extiende al trimado normal de una vela, ni siquiera aunque dicho trimado

fuera más efectivo posicionando el torso por fuera del guardamancebos. La razón de la regla 49.2 es la seguridad de los tripulantes e inevitablemente limita las ventajas que podrían alcanzarse al optimizar la distribución del peso de la tripulación. La acción del tripulante de A al inclinarse por fuera del guardamancebos infringe la regla 49.2.

GBR 1992/10

CASO 84

Suprimido

CASO 85

Definiciones, Regla
Regla 61.1, Requisitos para una Protesta: Informar al Protestado
Regla 86.1(c), Modificaciones al Reglamento de Regatas

Las reglas de clase no pueden modificar una regla del reglamento de regatas que no esté enumerada en la regla 86.1(c). Una regla de clase que intente cambiar una de esas reglas, no es válida y no se aplica.

Hechos

Los barcos de la clase XYZ tienen 8 metros de eslora. La regla 5 de las Reglas de Clase XYZ dice:

Para la clase XYZ no será de aplicación la exigencia incluida en la regla 61.1 de mostrar una bandera roja, a menos que así se establezca expresamente y por escrito en las instrucciones de regata de una prueba o de una serie de pruebas.

En una prueba de la clase XYZ el barco A protesta contra B y C, declarando en el formulario de protesta que no había mostrado la bandera roja porque las reglas de la clase no lo exigían. El Comité de Protestas, basándose en la regla de clase 5, decidió que la protesta era válida, aunque B objetó esa decisión en base a que la regla de clase 5 era inválida. A pesar de la objeción de B, el Comité de Protestas continuó con la audiencia y descalificó a B y C. B apeló.

Decisión

Se estima la apelación de B.

El apartado (d) de la definición “Regla” establece claramente que las reglas de clase se aplican en una regata. Las reglas de clase pueden modificar únicamente las reglas de regata que se mencionan en la regla 86.1(c) y, previa aprobación de World Sailing, una regla del Apéndice G (véase la regla G5). La regla 61 no es una de las mencionadas, y como la regla de clase 5 la modifica, la regla de clase 5 es inválida y no es de aplicación. De acuerdo con la regla 86.1(b), las instrucciones de regata podrían haber modificado la regla 61.1, pero no lo hicieron. Por tanto, la protesta era inválida y debía haber sido rechazada. De acuerdo con lo expuesto, se revierte la decisión del Comité de Protestas y los dos barcos son reclasificados según su orden de llegada.

USA 1994/299

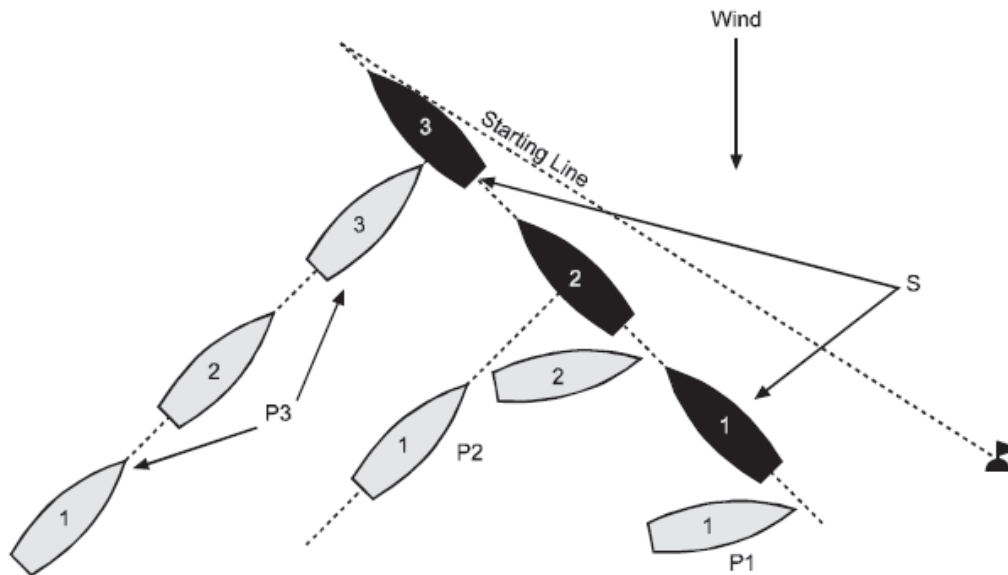
CASO 86

Suprimido

CASO 87

Definiciones, Mantenerse Separado
Regla 10, En Bordadas Opuestas
Regla 14(a), Evitar Contacto

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar un contacto hasta que quede claro que el otro barco no se está manteniendo separado.



Hechos

La línea de salida estaba situada de forma que un barco amurado a estribor solo podía cruzarla ciñendo al máximo y la mayoría de la flota se aproximó a la línea amurada a babor. S se acercó a la línea amurada a estribor desde el lado derecho y gritando continuamente “estribor”, a medida que se acercaba a los barcos que estaban amurados a babor.

P1 y P2 arribaron a popa de S. Por el contrario, P3 no hizo ningún intento por evitar a S y colisionó con él perpendicularmente en la mitad del casco, causándole un daño considerable. El Comité de Protestas descalificó a P3 por la regla 10 y a S por la 14. S apeló.

Decisión

La regla 10 obligaba a P3 a mantenerse separado de S. La regla 14 obligaba a cada uno de los barcos a intentar evitar el contacto con el otro si ello era razonablemente posible. En el caso de P3, la obligación de la regla 14 de evitar el contacto con S era congruente con la obligación más amplia que le imponía la regla 10, que era la de permitir a S “navegar a su rumbo sin necesidad de realizar acciones para eludirlo” (véase la definición “Mantenerse Separado”). P3 infringió tanto la regla 10 como la 14.

En el caso de S, mientras la regla 10 obligaba a P3 a mantenerse separado de él, S estaba obligado al mismo tiempo por la regla 14 a evitar un contacto, si ello fuera “razonablemente posible”. Sin embargo, la regla 14(a) permitía a S navegar a su rumbo, con la expectativa de que P3 se mantuviera separado tal como era su obligación, y hasta el momento en que fuera evidente que no lo haría. En este caso, el dibujo muestra que,

aun estando muy cerca, P3 podía haber arribado y evitado a S. Por esta razón, el intervalo de tiempo que transcurrió entre el momento en que era evidente que P3 no se mantendría separado y el momento de la colisión fue muy breve, tanto que fue imposible para S evitar el contacto. Por tanto, S no infringió la regla 14. Se estima su apelación y su descalificación queda sin efecto.

CAN 1994/105

CASO 88

Definiciones, Mantenerse Separado
Regla 10, En Bordadas Opuestas
Regla 14, Evitar Contacto

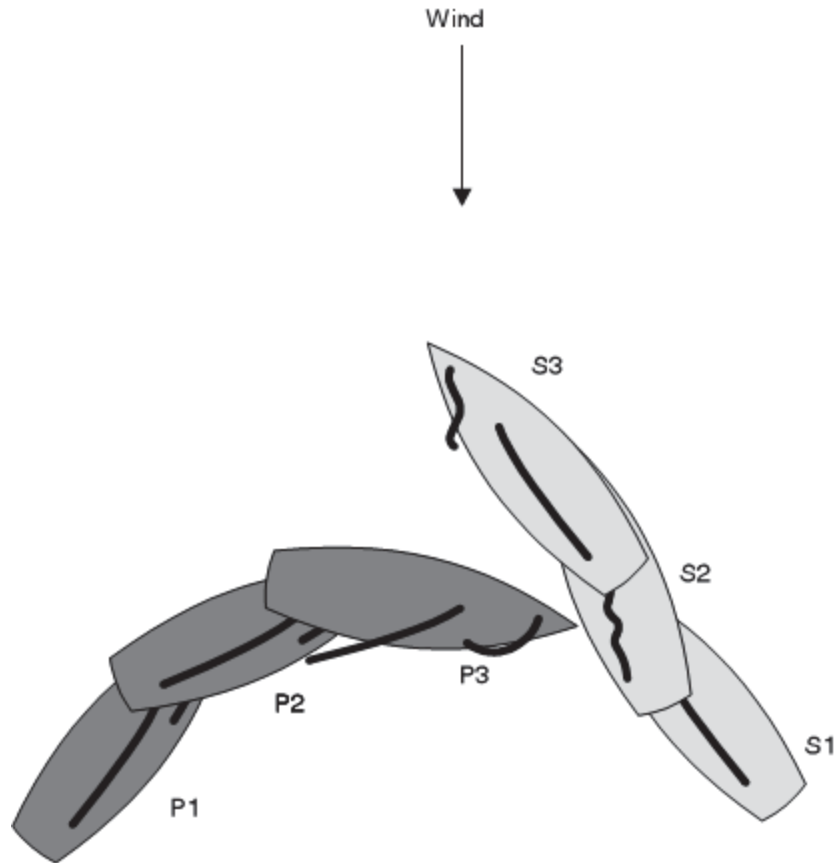
Un barco puede evitar un contacto y aun así no mantenerse separado.

Hechos

S y P, dos barcos con quilla de unos 24 pies de eslora (7 metros), se aproximaban el uno al otro en un tramo de ceñida. Navegaban aproximadamente a la misma velocidad, con un viento de 12 a 15 nudos y con unas condiciones “mínimas” de mar. S iba ligeramente por delante. Cuando estaban a tres esloras de distancia S gritó “Estribor”, y volvió a gritar cuando estaban a dos esloras, pero P ni respondió, ni alteró su rumbo. En la posición 1 del dibujo los dos barcos alteraron su rumbo al mismo tiempo.

S, temiendo que se produjera una colisión, orzó violentamente intentando virar por avante, para de esta forma minimizar el daño o lesión, mientras que P arribó también de forma brusca. Al ver que P arribaba, S inmediatamente arribó también. P, con la caña tan a babor como pudo, pasó a dos pies (0,6 metros) de la popa de S. No hubo contacto. S protestó por la regla 10.

El Comité de Protestas decidió que P no infringió la regla 10. A continuación consideró la posibilidad de que, al haber orzado e inmediatamente haber arribado, S pudiera haber infringido las reglas 16.1 y 16.2. El Comité de Protestas concluyó que no hubo tal infracción tras decidir que esas alteraciones de rumbo no afectaron a P, quien ya estaba haciendo una considerable alteración de rumbo, necesaria incluso en ausencia de las acciones de S. Se desestimó la protesta de S, y éste apeló.



Decisión

Se estima la apelación de S. Se descalifica a P por infringir la regla 10.

La regla 10 obligaba a P a “mantenerse separado” de S. “Mantenerse separado” es algo más que “evitar un contacto”; de no ser así, la regla incluiría estas palabras u otras similares. Por tanto, el hecho de que no se produjera una colisión no prueba necesariamente que P se mantuviera separado. La definición “Mantenerse Separado” en combinación con los hechos será lo que determine si P cumplió o no con la regla. En este caso, la cuestión determinante que se deriva de la definición es si S pudo navegar a su rumbo “sin necesidad de realizar acciones para eludirlo”.

Las siguientes consideraciones conducen a las conclusiones de que P no se mantuvo separado de S y, por lo tanto, infringió la regla 10:

- (1) los rumbos de los barcos cuando comenzó el incidente. Navegaban en rumbo de colisión, lo que significa que al menos uno de ellos tendría que alterar su rumbo.
- (2) la distancia entre los barcos en el momento en que ambos alteraron su rumbo. Tras la posición 1 si ninguno hubiera alterado su rumbo, la proa de P habría golpeado el costado de sotavento de S tras navegar aproximadamente dos tercios de su eslora.
- (3) el tiempo estimado restante para el contacto. Cuando ambos barcos alteraron su

rumbo quedaba muy poco tiempo antes de que se produjera el contacto. Por ejemplo, a la velocidad de cinco nudos uno de estos barcos se desplaza dos tercios de su eslora en 1,9 segundos. A seis nudos sería 1,5 segundos.

- (4) la amplitud del cambio de rumbo que cada barco necesitaba para evitar la colisión. Esta amplitud aumentaba a medida que los barcos se acercaban. Cuando P alteró su rumbo, la alteración que necesitó hacer fue tal que “con la caña tan a babor como pudo” pasó a “dos pies” (0,6 metros) de la popa de S. Al mismo tiempo, la alteración de rumbo que S hubiera tenido que realizar para evitar a P, si P no hubiera hecho nada, habría sido aproximadamente de 90 grados, ya que S habría tenido que virar por avante.
- (5) el tiempo que cada barco precisó para hacer la alteración de rumbo necesaria. Este factor viene, a su vez, determinado por otros varios: el peso y la velocidad de cada barco, la forma de la obra viva del casco, el tamaño del timón, la maniobra de velas que debían hacer y las condiciones de mar y viento.

Cuando los barcos llegan a la posición 1 del dibujo, P no se estaba manteniendo separado. La colisión era inminente y casi inevitable, lo que queda demostrado por el hecho de que P, con la caña al máximo, pasó a menos de dos pies (0,6 metros) de la popa de S. En esa posición del dibujo S no estaba seguro de si P había oído sus voces, o si se estaba preparando para alterar su rumbo o incluso de si se había dado cuenta de su presencia. A su vez, P había sobrepasado el punto en el que debía haber arribado con el fin de reducir al mínimo el tiempo y la distancia para llegar a la baliza de barlovento o navegar a su rumbo elegido por razones tácticas. Por todas estas razones estaba claro que S no podía continuar navegando a su rumbo “sin necesidad de realizar acciones para eludir” a P, por lo que P infringió la regla 10. S tenía razones de sobra para esperar que se produjera una colisión y para pensar que solo se podría evitar si él hacía algo.

La cuestión de si S infringió o no las reglas 16.1 o 16.2 es irrelevante, ya que cuando S alteró su rumbo P ya había infringido la regla 10 y S, actuando tal como le exigía la regla 14, alteró su rumbo para evitar la colisión. Aunque los hechos hubieran indicado que S había infringido las reglas 16.1 o 16.2, S habría sido exonerado como establece la regla 64.1(b).

Véase también el Caso 50.

USA 1996/305

CASO 89

Regla 43.1(a), Vestimenta y Equipo de un Participante

Excepto en una tabla o una cometa a vela, un participante no puede llevar ni fijar de ninguna manera a su persona un recipiente para acarrear bebida.

Pregunta

¿Permite la regla 43.1(a) a un participante mientras está en regata llevar o fijar de alguna manera a su persona un recipiente para acarrear bebida?

Respuesta

No. Excepto en las tablas o cometas a vela no hay necesidad para esta práctica y por tanto debemos considerar que el propósito primario será el de aumentar el peso del participante. (Téngase en cuenta que las reglas B4 y F4 modifican la regla 43.1(a) para las competiciones de tablas a vela y de cometas a vela).

USA 1996/305

CASO 90

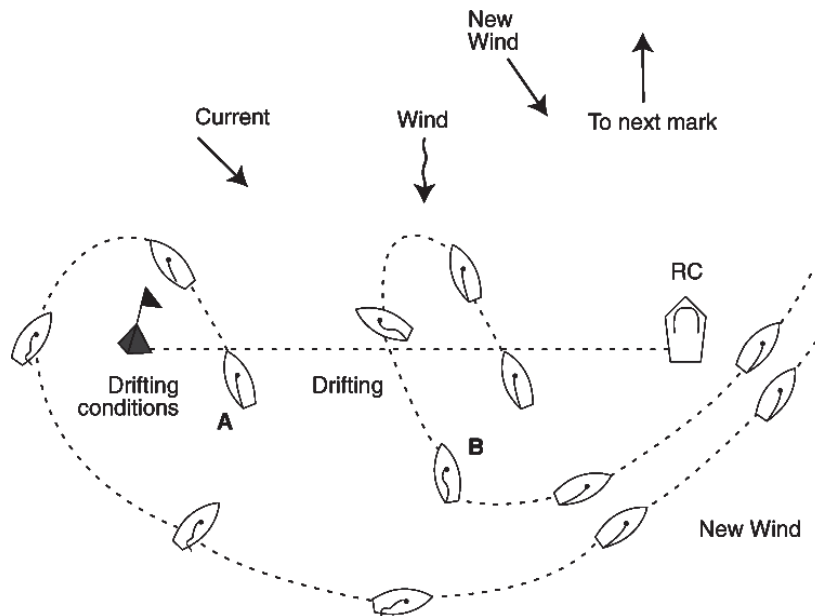
Regla 28.2, Navegar el Recorrido

Cuando el “hilo” de un barco pasa una baliza por el lado prescrito, no infringe la regla 28.2 si su “hilo”, al tensarlo, también pasa la baliza por el lado no prescrito.

Hechos

El primer tramo de una prueba en el Río Panamá era hacia barlovento, con una brisa floja e inestable y una fuerte corriente en contra. Los barcos A y B salieron correctamente pero el viento desapareció y derivaron hacia atrás. A pasó por fuera del extremo de babor de la línea, mientras que B volvió a cruzarla en sentido contrario. Más tarde el viento aumentó de nuevo, pero de otra dirección y ambos barcos pasaron a estribor del barco del Comité de Regatas en el extremo de estribor de la línea y continuaron navegando el tramo.

A protestó a B por haber infringido la “regla del hilo” (regla 28.2) pero el Comité de Protestas decidió que la protesta era inválida. Sin embargo, envió el caso a la autoridad nacional para ser interpretada siguiendo la regla 70.4.



Pregunta

¿Cumplieron ambos barcos con la regla 28.2?

Respuesta

El barco A cumplió con la regla 28.2. Después de salir, dejó cada baliza de salida por el lado prescrito. A continuación navegó alrededor de toda la línea de salida, tal como muestra el dibujo. Incluso habiendo hecho esto, al tensar el hilo que representa su estela, éste deja cada una de las balizas de salida por el lado prescrito cuando cruza la línea. La regla 28.2 no prohíbe hacer giros alrededor de una baliza, siempre que al tensar el hilo éste quede por el lado correcto de cada una de ellas. Por ejemplo, si un barco toca una baliza que tiene que rodear mientras la deja a estribor conforme las instrucciones de regata, y a continuación hace un giro de penalización alrededor de la baliza y en el sentido de las agujas del reloj, cumple con la regla 28.2. Otro ejemplo, tal como el ilustra el barco A en este caso, es cuando el hilo de un barco pasa las dos balizas de salida por su lado prescrito, no infringe la regla 28.2 aun cuando su hilo pase también una de ellas (en este caso la embarcación del Comité de Regatas) por el lado no prescrito.

El barco B incumplió la regla 28.2. Después de salir dejó a babor la baliza del extremo de babor de la línea y a estribor la baliza de estribor, tal como debía hacer. Sin embargo, más tarde derivó por encima de la línea de salida y finalmente dejó a babor la baliza del extremo de estribor. Cuando tensamos el hilo que representa su estela éste no pasa por la línea de salida y por tanto no deja la baliza del extremo de estribor por el lado prescrito.

Véase el Caso 106 relativo a un incidente similar en una línea de llegada.

CASO 91

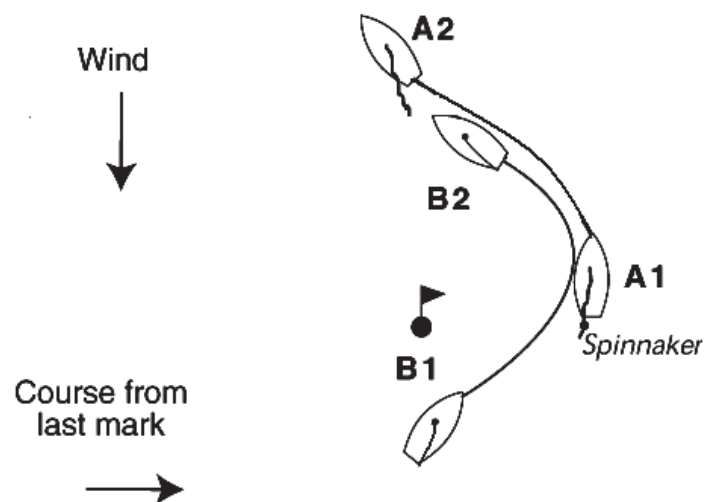
Definiciones,	Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso
Definiciones,	Mantenerse Separado
Regla 12,	En la Misma Bordada, No Comprometidos
Regla 14,	Evitar Contactos

Un barco que tiene la obligación de mantenerse separado debe mantenerse separado del equipamiento de otro barco aunque esté fuera de su posición normal, cuando ese equipamiento haya estado fuera de posición el tiempo suficiente como para haber sido visto y evitado.

Hechos

Los barcos A y B navegaban al largo y amurados a babor aproximándose a una baliza de sotavento que debían dejar a babor. B estaba libre a popa de A. Durante todo el tramo el spinnaker de A había estado suelto y sin control, colgando del tope del mástil. Los dos barcos viraron por avante alrededor de la baliza. Una vez que habían virado, B navegó ciñendo una corta distancia. A continuación arribó y se produjo un contacto entre el aparejo de B y el spinnaker de A, que continuaba volando desde el tope del mástil. No hubo daño ni lesión. A protestó.

El Comité de Protestas descalificó a B por infracción de la regla 12 en el momento en que su aparejo tuvo el contacto con el spinnaker de A. B apeló.



Decisión

El contacto lo provocó B al arribar. En el momento de contacto el spinnaker de A no estaba en su posición normal, y la proa de B estaba a popa del casco de A y de todo su equipamiento que estaba en posición normal. Por tanto no había compromiso (véase la definición “Libre a popa y Libre a Proa; Compromiso”) y era de aplicación la regla 12. B estaba obligado a mantenerse separado del casco, el equipamiento y la tripulación de A, incluyendo el spinnaker.

B infringió la regla 12 al no haberse mantenido separado, ya que al navegar en dirección al spinnaker de A hizo que A necesitara realizar acciones para eludirlo (véase la definición “Mantenerse Separado”). Durante bastante tiempo antes del contacto el tripulante de B había podido ver el spinnaker de A colgando desde el tope del palo, así que no podía alegar que la causa por la que no se había mantenido fuera el hecho de que el spinnaker de A estuviera fuera de su posición normal.

El Caso 77 expone una situación aparentemente similar pero que es significativamente diferente. En aquel caso B pasaba la baliza muy cerca de la popa de A, sin saber que A perdería el control de su spinnaker. No se le podía pedir a B que previera que el spinnaker de A quedaría repentinamente colgando por la popa a una distancia de 20 pies (6 metros).

En este caso, B también infringió la regla 14 por haber provocado un contacto que podía haber evitado. Sin embargo, A no infringió esta regla porque no era razonablemente posible para él evitar el contacto. Incluso si hubiera sido posible, no se le podría haber penalizado ya que era el barco con derecho de paso y no hubo daño ni lesión (ver regla 14(b)).

La descalificación de B por haber infringido la regla 12 era correcta. Además también infringió la regla 14. Se desestima su apelación.

USA 1987/271

CASO 92

Regla 14, **Evitar Contactos**
Regla 16.1, **Alterar el Rumbo**
Regla 16.2, **Alterar el Rumbo**

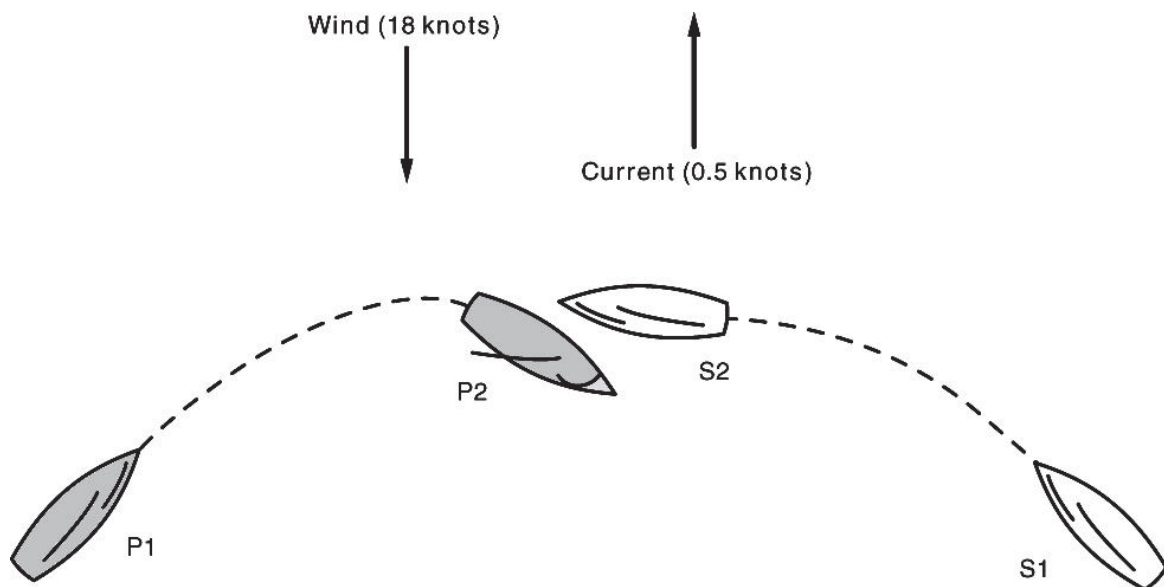
Cuando un barco con derecho de paso altera su rumbo, el barco que tiene que mantenerse separado debe actuar solo en respuesta a lo que el barco con

derecho de paso está haciendo en ese momento y no a lo que pudiera hacer a continuación.

Hechos

En un tramo de ceñida y con un viento de 18 nudos, S y P se aproximaban el uno al otro en bordadas opuestas. P arribó para evitar a S. S arribó también y P continuó arribando para pasar por la popa de S. A su vez, S también continuó arribando y como resultado escoró aún más a sotavento. Se produjo un contacto entre los mástiles y los aparejos de ambos barcos y se rompió el mástil de P.

El Comité de Protestas descalificó a S por infringir la regla 16 y S apeló.



Decisión

Se desestima la apelación de S. Se mantiene la decisión del Comité de Protestas de descalificarlo por las reglas 14, 16.1 y 16.2.

Inicialmente los barcos llevaban rumbo de colisión. P arribó para mantenerse separado de S tal como le exige la regla 10. Tanto los hechos descritos como el dibujo establecían que P se habría mantenido separado de S, pasando por su popa, si éste no hubiera alterado el rumbo. Sin embargo, S arribó, lo que inmediatamente obligó a P a arribar todavía más para poder seguir manteniéndose separado. Al alterar su rumbo de la forma en que lo hizo, S infringió la regla 16.2.

S continuó alterando su rumbo, arribando cada vez más. En algún momento antes de la

colisión, nada de lo que P pudiera haber hecho, de acuerdo con el buen hacer mariner, le habría mantenido separado. Por tanto, al alterar su rumbo de forma continuada, S infringió también la regla 16.1.

Además, S infringió también la regla 14 y debe ser penalizado por ello, ya que como barco con derecho de paso no evitó un contacto del que resultaron daños cuando le fue razonablemente posible hacerlo.

S argumentó que P podría haber virado por avante o trasluchado, reclamando que esa era la obligación de P. Esto es una forma errónea de entender las obligaciones del barco que tiene que mantenerse separado por la regla 10 y otras reglas de derecho de paso. Un barco que tiene que mantenerse separado está obligado a actuar solo en respuesta a lo que el barco con derecho de paso esté haciendo en ese momento y no a lo que podría hacer a continuación. Hasta el momento en que ya no pudo hacerlo, P cumplió con su obligación de mantenerse separado alterando su rumbo de forma que, de no haber continuado arribando en dirección a P, S no tendría que haber “realizado acciones para eludirlo” (véase la definición de Mantenerse Separado).

Al no mantenerse separado, P infringió la regla 10, pero ello fue como consecuencia de que S infringió las reglas 16.1 y 16.2. Por tanto, P queda exonerado de su infracción tanto por la regla 21(a) como por la regla 64.1(a).

USA 1997/75

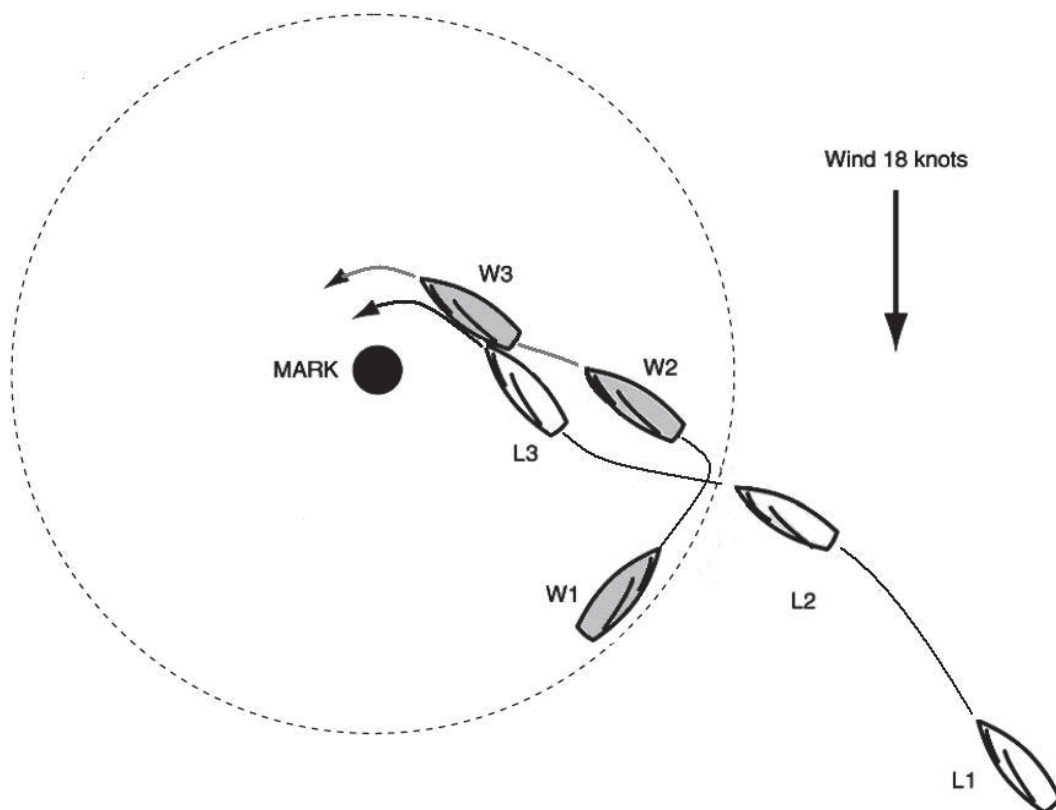
CASO 93

Definiciones,	Espacio
Regla 15,	Adquirir Derecho de Paso
Regla 16.1,	Alterar el Rumbo
Regla 18.3,	Espacio en Baliza: Virar por Avante dentro de la Zona
Regla 21(a),	Exoneración
Regla 64.1(a),	Decisiones: Penalizaciones y Exoneración

Si un barco orza inmediatamente después de quedar comprometido por sotavento de otro barco y no hay acción de acuerdo con el buen hacer mariner que permita al otro barco mantenerse separado, el barco que orzó rompe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero queda exonerado.

Hechos

En la posición 1, W y L estaban en bordadas opuestas aproximándose a una baliza de barlovento que estaban obligados a dejar a babor. Después de que W pasó de proa al viento dentro de la zona y estaba en su nuevo rumbo de ceñida, L estaba directamente a su popa. El rumbo de W era lo suficientemente alejado pasado de layline para permitir que L pasara entre W y la baliza. En la posición 2, L había arribado desde un punto cerca de la popa de W y estaba a punto de comprometerse con W por sotavento. Cuando comenzó el compromiso L orzó inmediatamente y golpeó el lado de babor de W. Seguidamente, los barcos continuaron alrededor de la baliza sin más incidentes. L protestó contra W pero L fue descalificado por infringir la regla 16.1. L apeló.



Decisión

Entre las posiciones 1 y 2, mientras estaba en la zona, W pasó de proa al viento. En ese momento, W iba directo a baliza, por lo que la regla 18.3 comenzó a aplicarse. En su apelación, L argumentó que W infringió la regla 18.3. Esa regla requería que W diera a L espacio en baliza cuando L se comprometió por el interior. Los hechos probados indican que el rumbo de W era lo suficientemente alejado pasado de layline para permitir a L espacio para navegar hasta la baliza y rodearla. Por lo tanto, W dio espacio en baliza a L y no infringió la regla 18.3.

En la posición 2 W tenía derecho de paso sobre L según la regla 12. Poco tiempo

después, entre las posiciones 2 y 3, los barcos se comprometieron, momento en el que L adquirió el derecho de paso según la regla 11, e inicialmente la regla 15 requirió que L otorgara a W espacio para mantenerse separado. En todo momento después de que los barcos quedaron comprometidos, se aplicó la regla 16.1. La orzada de L, que se hizo inmediatamente después de que comenzó el compromiso, privó a W de espacio para mantenerse separado. No había ninguna acción de acuerdo con el buen hacer marinerero disponible para que lo hiciera. L infringió así las reglas 15 y 16.1

L no está exonerado bajo la regla 21(a) porque, en el momento en que infringió las reglas 15 y 16.1, no navegaba dentro del espacio en baliza al que tenía derecho y que W le dio. Ese hecho hizo inaplicable la regla 21(a).

Cuando L orzó, W inevitablemente infringió la regla 11, pero queda exonerado por la regla 64.1(a) porque fue obligado a hacerlo por las infracciones de las reglas 15 y 16.1 que L cometió. W también podría ser exonerado bajo la regla 21(a) porque en el momento en que infringió la regla 11 navegaba dentro del espacio en baliza al que tenía derecho bajo las reglas 15 y 16.1.

L quedó comprometido desde libre a popa dentro de dos de sus esloras de W, y por tanto la regla 17 le prohibía navegar más al viento que su rumbo debido. El Comité de Protestas no declaró hecho probado si L navegó más al viento que su rumbo debido o no después de que comenzó el compromiso. Si lo hubiera hecho, habría infringido la regla 17. Sin embargo, no se ganaría nada buscando los hechos necesarios para resolver esta cuestión porque L permanecería descalificado según las reglas 15 y 16.1.

El Comité de Protestas no debatió acerca de la regla 14. W no infringió la regla 14, ya que no era razonablemente posible que evitara el contacto. L, sin embargo, sí infringió la regla 14; el hecho de que causara el contacto demostró que fue posible para él evitarlo. L habría sido penalizado por esta infracción si hubiera habido daños o lesiones a cualquiera de los barcos. No se encontraron hechos probados sobre daños o lesiones, pero este tema no necesita ser abordado ya que L permanecería descalificado por las reglas 15 y 16.1.

Por los motivos anteriores, se rechaza la apelación de L.

USA 1998/76

CASO 94

Suprimido

CASO 95

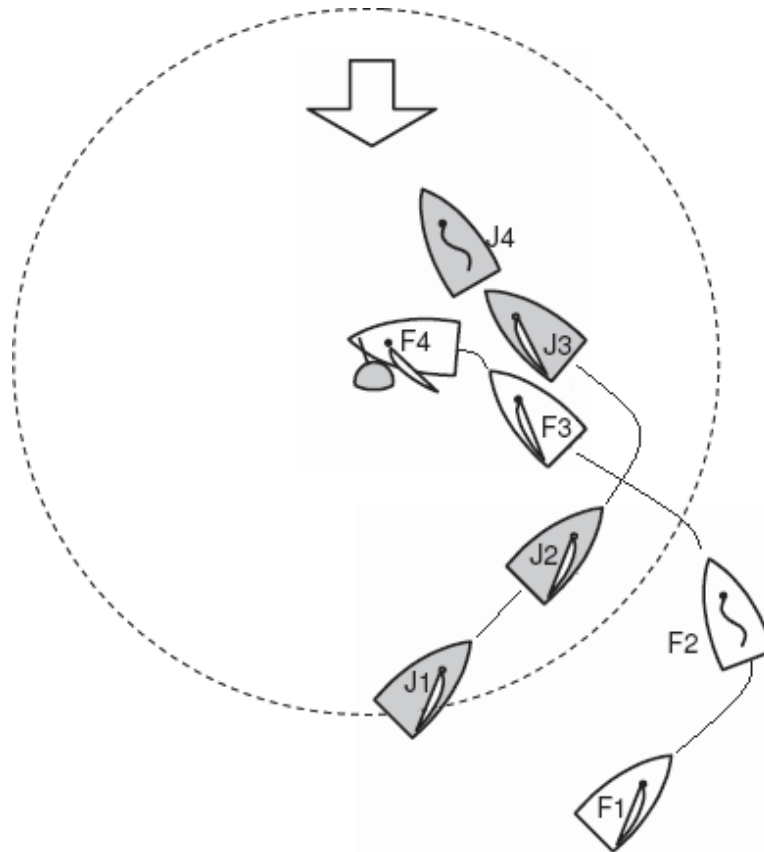
Definiciones,	Espacio en baliza
Definiciones,	Espacio
Regla 18.1(a),	Espacio en baliza: Cuándo se Aplica la Regla 18
Regla 18.2(b),	Espacio en baliza: Dar Espacio en baliza
Regla 18.3,	Espacio en baliza: Virar por Avante en la Zona
Regla 21(b),	Exoneración
Regla 64.1(a),	Decisiones: Penalizaciones y Exoneración

Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están navegando en ceñida o más al viento y sujetos a la regla 18.2(b), la regla 18 deja de aplicarse cuando uno de ellos pasa de proa al viento. Cuando un barco está obligado a dar a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye espacio para que el otro barco cumpla con la regla 31. Cuando el barco con derecho a espacio en baliza se ve obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, queda exonerado de su infracción de la regla 31.

Hechos

Al aproximarse a la baliza de barlovento, *Jagga* y *Freebird* estaban amurados a babor y comprometidos, con *Freebird* a una distancia de entre una y dos esloras a sotavento de *Jagga*. *Freebird* viró por avante y entró en la zona amurado a estribor. A continuación *Jagga* también viró por avante hasta una posición a barlovento de *Freebird*. *Jagga* orzó de forma que su popa, al deslizarse, obligó a *Freebird* a alterar su rumbo para evitar el contacto, cosa que consiguió, pero como resultado tocó la baliza. *Freebird* protestó.

El Comité de Protestas descalificó a *Jagga* por la regla 18.3. *Jagga* apeló alegando que, al ser barco interior comprometido cuando entró en la zona, tenía derecho a espacio para pasar la baliza.



Decisión

Cuando *Jagga* llegó a la zona, estaba comprometido por el interior de *Freebird*. Desde ese momento hasta que *Freebird* pasó de proa al viento, la regla 18.2(b) obligó a *Freebird* a dar espacio en baliza a *Jagga*. Cuando *Freebird* completó su virada por avante, los barcos estaban en bordadas opuestas navegando en ceñida o más al viento, por lo que la regla 18 dejó de aplicarse (véase la regla 18.1(a)). Después de que *Freebird* completó su virada por avante tenía derecho de paso por la regla 10, pero estaba inicialmente sujeto a la regla 15. Cumplió con esa regla porque *Jagga* tuvo espacio para mantenerse separado cruzando por delante de él.

Entre las posiciones 2 y 3 *Jagga* pasó de proa al viento y quedó entonces en la misma bordada que *Freebird*. En ese momento, *Jagga* estaba yendo directo a baliza mientras que *Freebird* había estado amurado a estribor desde que entró en la zona, por lo que comenzó a aplicarse la regla 18.3. Mientras la regla 18.3 era aplicable, la regla 18.2 no lo era. Sin embargo, poco tiempo después, cuando *Jagga* completó su virada por avante, *Freebird* quedó comprometido por su interior, y *Jagga* quedó obligado por la regla 18.3 a dar espacio en baliza a *Freebird*.

Después de que *Jagga* cruzara por delante de *Freebird*, *Freebird* tenía derecho de paso, primero bajo la regla 10, luego bajo la regla 13 y finalmente bajo la regla 11. Por lo tanto,

durante ese tiempo, *Jagga* no estuvo protegido por la regla 15.

Después de la posición 3, la regla 11 requería que *Jagga* navegara de manera que *Freebird* pudiera “navegar a su rumbo sin necesidad de realizar acciones para eludirlo” (véase la definición “Mantenerse Separado”). El hecho de que, cuando *Jagga* orzó, *Freebird* tuviera que cambiar de rumbo para evitar el contacto es la prueba de que *Jagga* infringió la regla 11 al no mantenerse separado. Además, cuando *Jagga* orzó no dio a *Freebird* espacio para navegar hasta la baliza y cumplir con su obligación en virtud de la regla 31. Por tanto, *Jagga* infringió la regla 18.3 (véanse también las definiciones “Espacio en Baliza” y “Espacio”).

El Comité de Protestas descalificó correctamente a *Jagga* según la regla 18.3, aunque también infringió la regla 11. *Freebird* incumplió la regla 31 cuando tocó la baliza, pero queda exonerado bajo la regla 21(b) o la regla 64(a). Se desestima la apelación de *Jagga*.

GBR 2000/4

CASO 96

Regla 30.4, Penalizaciones en la Salida: Regla de la Bandera Negra

Cuando después de una llamada general un barco conoce que el Comité de Regatas lo ha descalificado por la regla 30.4, segunda frase, al ver que muestra su número de vela pero piensa que el Comité de Regatas ha cometido un error, su única opción es no salir y más tarde solicitar una reparación. Por el contrario, si el Comité de Regatas no muestra su número y el barco participa en la prueba que se vuelve a empezar, debe ser puntuado como BFD y no como DNE.

Hechos para la Pregunta 1

El Comité de Regatas mostró la bandera negra como señal de preparación en la salida para una clase. Durante el último minuto antes de su señal de salida, el barco A fue identificado dentro del triángulo formado por los extremos de la línea de salida y la primera baliza. Después de la señal de salida, el Comité de Regatas señaló una llamada general. El Comité de Regatas descalificó a A sin audiencia por infringir la regla 30.4, y mostró su número de vela antes de la siguiente señal de atención para la prueba.

Pregunta 1

Si A cree que el Comité de Regatas cometió un error cuando le identificó dentro del

triángulo durante el último minuto, ¿le permite el reglamento navegar en la prueba cuando se vuelva a empezar y luego solicitar reparación?

Respuesta 1

La regla 30.4 le exige claramente que no salga en la prueba que se vuelva a empezar y establece que si lo hace su descalificación será no excluible. Lo único que puede hacer es solicitar una reparación, y si se le da y es una serie de pruebas, lo habitual es que esté basada en los resultados obtenidos en otras pruebas.

Hechos para la Pregunta 2

Los hechos son los mismos que para la Pregunta 1, excepto que el Comité de Regatas no pudo mostrar el número de vela de A antes de la siguiente señal de atención para la prueba, y A navegó en ella cuando se volvió a empezar.

Pregunta 2

¿Tiene derecho A a un puesto de llegada?

Respuesta 2

No. El barco debe ser descalificado tal y como prevé en la segunda frase de la regla 30.4. Sin embargo, debería ser puntuado como BFD (descalificación por la regla 30.4) en vez de DNE (descalificación que no es excluible) debido al error del Comité de Regatas al no mostrar su número de vela entre la llamada general y la siguiente señal de salida de la prueba. Si solicita reparación alegando que tiene derecho a un puesto de llegada como consecuencia del error del Comité de Regatas al no mostrar su número de vela, ésta debe denegarse. Aunque no mostrar el número de vela es una omisión inadecuada del Comité de Regatas, no fue esta omisión la que privó al barco de su puesto de llegada, sino el hecho de haber estado en el lado del recorrido de la línea de salida en el minuto previo a su señal de salida. Sin embargo, si fue puntuado como DNE, debe concedérsele una reparación consistente en cambiar su puntuación por BFD.

GBR 2000/1

CASO 97

Regla 50.3, Envergado y Cazado de Velas: Uso de Arbotantes

Una percha para guiar la braza del spinnaker no es un arbotante.

Pregunta

Una percha que ejerce presión hacia el exterior sobre el cabo que controla la posición longitudinal del tangón del spinnaker ¿es un arbotante?

Respuesta

No. Cuando se enverga un tangón de spinnaker, el cabo que controla la posición longitudinal del tangón es una braza, no una escota. Por tanto, una percha que ejerce una presión hacia el exterior sobre una braza no es un arbotante en el sentido definido por la regla 50.3(a) como “cualquier herraje o dispositivo” que ejerza una “presión hacia el exterior sobre una escota o una vela”.

GBR 2000/2

CASO 98

Definiciones,	Regla
Regla 3,	Aceptación de las Reglas
Regla 63.7,	Conflicto Entre Reglas
Regla 84,	Reglas que Rigen
Regla 87,	Modificaciones a las Reglas de Clase
Regla 88.2,	Prescripciones Nacionales: Modificaciones a las Prescripciones
Regla J1.1(2),	Contenido del Anuncio de Regatas
Regla J1.2(9),	Contenido del Anuncio de Regatas
Regla J2.1(1),	Contenido de las Instrucciones de Regata
Regla J2.2(7),	Contenido de las Instrucciones de Regata

Las reglas citadas en la definición “Regla” son de aplicación en las regatas que se rijan por el Reglamento de Regatas a Vela, tanto si el anuncio y las instrucciones de regata lo establecen de forma explícita, como si no lo hacen. Sin embargo, siempre que esté de acuerdo con cualquier prescripción a la regla 88.2, una instrucción de regata puede modificar o suprimir alguna o todas las prescripciones de una autoridad nacional. En general, ni el anuncio ni las instrucciones de regata pueden cambiar las reglas de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplicarán las reglas de ese sistema, aunque también alguna o todas sus reglas de clase pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regata entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de ellos prevalece sobre el otro.

Hechos

El anuncio y las instrucciones de regata de la Regata Puesta a Punto de Primavera establecían que sería de aplicación el *Reglamento de Regatas a Vela*, pero no hacían referencia alguna a las prescripciones de la autoridad nacional, las instrucciones de regata, las reglas de clase, el anuncio de regata, ni cualquier otro documento o regla. Se dieron las salidas para una flota de barcos que competía bajo un sistema de compensación y para dos clases monotipo. *Buttercup*, un J/24 competía en la flota sujeta a compensación y fue protestado por infringir una regla de la clase J/24.

Pregunta 1

¿Era de aplicación alguna de las siguientes reglas o documentos?

- (1) las prescripciones de la autoridad nacional
- (2) las reglas de clase
- (3) el anuncio de regatas
- (4) las instrucciones de regata
- (5) otros documentos que rijan el evento.

Respuesta 1

Las reglas J1.1(2) y J2.1(1) requieren que tanto el anuncio como las instrucciones de regata informen a los competidores que “la regata se regirá por las *reglas* tal como se definen en el *Reglamento de Regatas de Vela*”. Si el anuncio o las instrucciones de regata incluyen dicha declaración, todas las prescripciones de la autoridad nacional, las reglas de la clase, el anuncio de regatas y las instrucciones de regata, así como los seis Códigos de World Sailing, se aplican porque todos ellos han sido considerados como reglas en la definición (véase la definición “Regla”). Cualquier otro documento que rija en el evento debe figurar en el anuncio y las instrucciones de regata (véanse las reglas J1.1(3) y J2.1(2)).

En este caso, el anuncio de regata y las instrucciones de regata para la Regata Puesta a Punto de Primavera no cumplían con las reglas J1.1(2) y J2.1(1). Únicamente establecían que sería “de aplicación el *Reglamento de Regatas a Vela*.” Sin embargo, todos los documentos identificados en 1, 2, 3 y 4 eran de aplicación. El siguiente párrafo explica el razonamiento que lleva a esta conclusión.

Si aparece un término en cursiva en una regla del reglamento, se usa el término en el sentido establecido en las Definiciones (véase Terminología en la Introducción). Las reglas 3.1(a) y 3.3(a), en las que la expresión “reglas” está en cursiva, dejan claro que, al

participar en la regata, cada participante y propietario de un barco acepta regirse por el reglamento de regatas y por las reglas incluidas en los documentos enumerados en la definición de Regla. Esta lista incluye los documentos 1, 2, 3 y 4. La regla 84, en la que la expresión “reglas” aparece nuevamente en cursiva, implica que las reglas de todos esos documentos también rigen a la autoridad organizadora, el Comité de Regatas, el Comité Técnico y el Comité de Protestas en la dirección y enjuiciamiento de la regata.

Pregunta 2

¿Se puede modificar una prescripción o una regla en el aviso o en las instrucciones de regata?

Respuesta 2

Sí, siempre que se sigan los procedimientos establecidos en el reglamento de regatas para hacer esa modificación. (Téngase en cuenta que una adición a una regla, o la supresión de la totalidad o parte de ella, constituye una “modificación” a la regla. Véase la regla 85.1.) El anuncio o las instrucciones de regata pueden modificar una prescripción o indicar que alguna o todas las prescripciones no serán de aplicación, siempre que la autoridad nacional no haya restringido las modificaciones a esas prescripciones en una prescripción a la regla 88.2.¹ En ausencia de tal modificación en el anuncio o instrucciones de regata, se aplican todas las prescripciones. Las reglas 89.2(b) y 90.2(c) establecen los procedimientos para modificar, respectivamente, el anuncio de regatas y las instrucciones de regata.

Pregunta 3

¿Puede modificarse una regla de clase?

Respuesta 3

No, a menos que las reglas de la clase por sí mismas permitan la modificación, o a menos que se haya obtenido un permiso por escrito de la asociación de clase para la modificación y se inserte en el tablón de oficial de avisos (véase la regla 87).

La regla J2.2(7) exige que las instrucciones de regata informen a los competidores de cualquier modificación a las reglas de clase, realizadas de acuerdo con la regla 87. La regla J1.2(9) exige que tal modificación de las reglas de clase sea también incluida en el anuncio de regatas cuando esa información pueda ayudar a los participantes a decidir si

¹ **Prescripción de la RFEV a la regla 88.2: “La RFEV prescribe que se precisa su previa autorización por escrito para modificar o dejar sin efecto las prescripciones de la RFEV.”**

asistirán al evento o les proporcione la información que necesiten antes de que las instrucciones de regata estén disponibles.

Pregunta 4

Buttercup, un J/24, competía en la flota sujeta a compensación. ¿Qué reglas se le aplicaban, las reglas de la clase J/24 o las del sistema de compensación?

Respuesta 4

Se le aplicaban las reglas del sistema de compensación (véase párrafo (d) en la definición de Regla). Si su compensación se basaba explícitamente en el supuesto de que competía de acuerdo con alguna, o todas, las reglas de la clase J24, estas reglas eran de aplicación para ese barco. Sin embargo si la compensación de *Buttercup* no se basaba en dicho supuesto, ninguna de las reglas de la clase J/24 era de aplicación para él.

Pregunta 5

Si una regla del anuncio de regata entra en conflicto con otra de las instrucciones de regata, ¿cuál prevalece? ¿Puede resolverse el conflicto?

Respuesta 5

Ninguna prevalece. La regla 63.7 rige una protesta o solicitud de reparación que surja de dicho conflicto. Requiere que el Comité de Protestas aplique la regla que crea que proporcionará el resultado más justo para todos los barcos afectados. Si tal conflicto surge al margen de una audiencia de una protesta o solicitud de reparación, el conflicto se puede eliminar modificando el anuncio de regatas (según lo permitido por la regla 89.2(b)) o las instrucciones de regata (según lo permitido por la regla 90.2(c)).

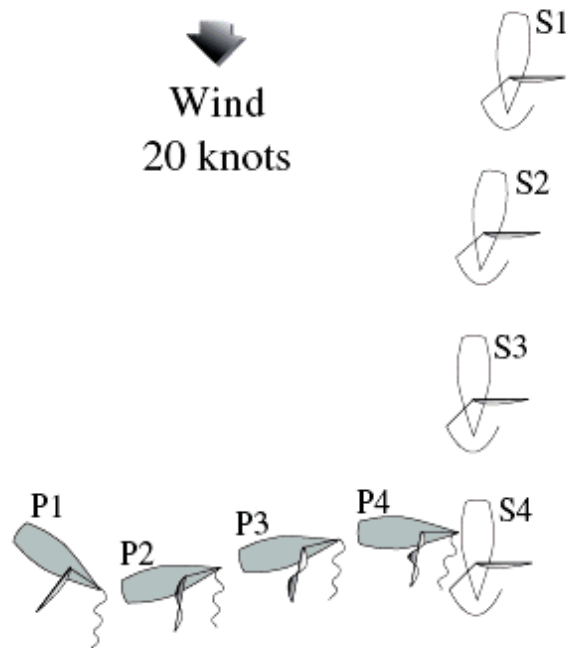
USA 2000/80

CASO 99

Regla 10, **En Bordadas Opuestas**
Regla 14, **Evitar Contacto**
Regla 44.1, **Penalizaciones en el momento del incidente: Penalizarse**
Regla 64.1(b), **Decisiones: Penalizaciones y Exoneración**

El hecho de que un barco que tiene que mantenerse separado esté fuera de

control no es motivo para que se le exonere por infringir una regla de la parte 2. Cuando un barco con derecho de paso se ve obligado por la regla 14 a “si ello es razonablemente posible... evitar un contacto”, y la única manera de hacerlo es trasluchar violentamente y no lo hace, este barco no infringe la regla. Cuando la penalización para un barco sea la de retirarse tal como exige la regla 44.1(b), y lo hace, bien sea por elección o por necesidad, no se le puede, más tarde, descalificar.



Hechos

Una flota de Farr 30 estaba compitiendo en condiciones difíciles. El barco S navega en popa y con una velocidad de entre 10 y 14 nudos. Antes de llegar a la posición 1 P se había ido de orzada y estaba fuera de control. P golpeó a S en la mitad de la banda, causando daños de consideración. Ambos barcos se retiraron. S protestó a P.

El Comité de Protestas estableció como hechos probados que cuando los barcos estaban a bastante distancia S había hecho unas alteraciones menores de rumbo; que las interrumpió a causa del rumbo errático de P, que estaba todavía fuera de control; y que cuando fue evidente que P no iba a mantenerse separado la única acción posible para S era una trasluchada violenta, arriesgándose a sufrir un daño considerable.

El Comité de Protestas descalificó a ambos barcos –a P por infringir la regla 10 y a S por infringir la regla 14-, afirmando que S debía haberse dado cuenta de las dificultades que tenía P y debía haber reaccionado antes, tomando una acción más efectiva. El Comité de Protestas envió la decisión a su autoridad nacional para que fuera confirmada o corregida.

Decisión

Se revierten las decisiones del Comité de Protestas. Ambos barcos deben ser puntuados como RET.

P infringió claramente las reglas 10 y 14. Ninguna regla justifica su exoneración, ni siquiera el estar fuera de control. Al infringir las reglas 10 y 14, P causó daños de consideración. Las reglas 10 y 14 son reglas de la Parte 2, y la regla 44.1 permite penalizarse a un barco que infrinja una o más reglas de la Parte 2. Al causar daños de consideración, la penalización aplicable era retirarse (véase la regla 44.1(b)). P lo hizo (no importa si por elección o por necesidad) y quedó, en consecuencia, exento de descalificación (véase la regla 64.1(b)). Se revierte su descalificación y se le puntúa como RET.

En lo que respecta a S, la regla 14 establece disposiciones especiales para el supuesto de un barco con derecho de paso. En primer lugar, para poder penalizarlo tiene que haber un contacto que cause un daño o lesión. Sobre esto no hay duda. En segundo lugar, no estaba obligado a actuar para evitar un contacto hasta que no fuera evidente que P no se estaba manteniendo separado. Solo en ese momento la regla 14 obliga a S a evitar el contacto y si era razonablemente posible. El Comité de Protestas estableció como hecho probado que cuando fue evidente para S que P no se iba a mantener separado, lo único que S podía hacer era trasluchar violentamente, arriesgándose a sufrir un daño considerable. Esto era lo mismo que establecer como hecho probado que no era razonablemente posible para S evitar el contacto. En consecuencia, S no infringió la regla 14. Se revierte su descalificación y también se le puntúa como RET.

Finalmente, el Comité de Protestas debería plantearse que, a la luz de esta nueva decisión la regla 60.3(b) le permite convocar una audiencia para considerar dar una reparación a S por la regla 62.1(b).

GBR 2001/7

CASO 100

Regla 41, Ayuda Externa

Cuando un barco solicita y recibe consejo táctico recibe ayuda exterior, incluso si lo pide o lo recibe a través de un canal público de radio.

Hechos

Tres barcos grandes tenían que rodear una baliza cerca de unas rocas costeras y a continuación tenían que navegar en una zona en la que había 6 nudos de corriente en contra. Había poco viento. El barco A llamó por radio al barco B, cuyo patrón estaba familiarizado con la zona, y le preguntó si era seguro fondear en las proximidades de la baliza. El barco B respondió que no era seguro hacerlo. El barco C protestó a ambos por la regla 41, por discutir que tácticas debían utilizar para rodear la baliza y navegar el siguiente tramo.

El Comité de Protestas desestimó la protesta contra B y descalificó a A por recibir ayuda exterior. El Comité de Protestas determinó que A podía haberse alejado de la baliza navegando tanto a vela como a motor con completa seguridad en todo momento, y que la única razón para anclar en la baliza era superar la corriente en contra y ganar la prueba.

El barco A apeló, basándose en que en su opinión no había recibido ayuda, que un consejo dado a través de un canal público de radio no era ayuda exterior y que una autoridad nacional no debería permitir una descalificación por recibir información relativa a cuestiones de seguridad.

Decisión

Se desestima la apelación de A. El barco A solicitó y recibió ayuda exterior por razones tácticas. El hecho de que la pregunta y la respuesta fueran realizadas a través de un canal público es irrelevante. El tipo de ayuda que A solicitó y recibió no entra en las excepciones previstas en la regla 41, especialmente en la regla 41(d) ya que solicitó la información. Por tanto infringió la regla 41.

GBR 2001/4

CASO 101

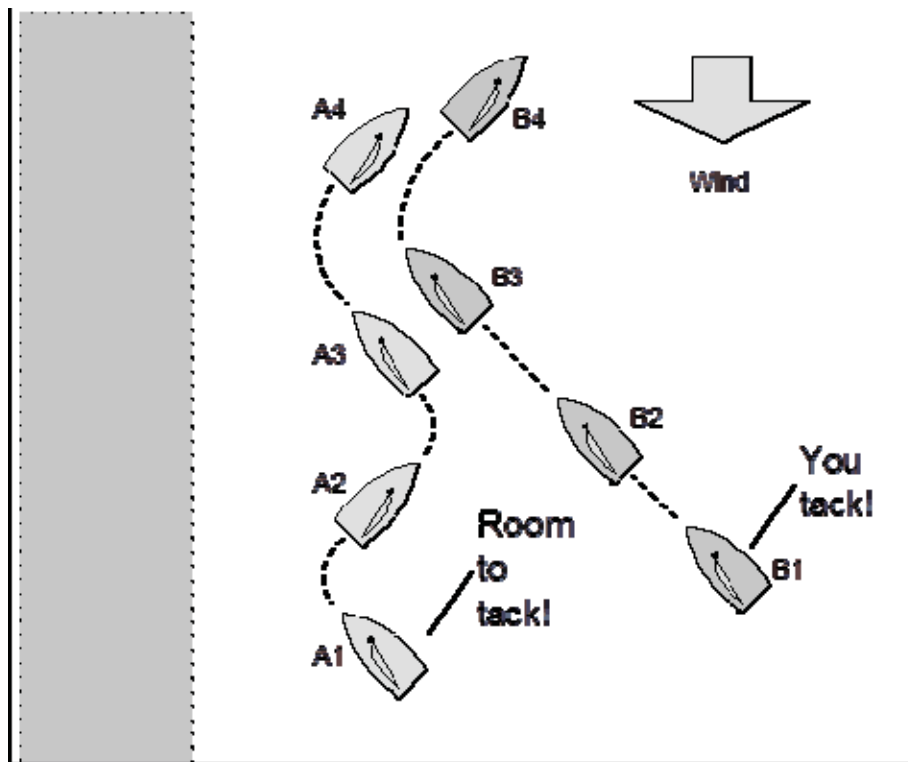
Regla 20.2(c), Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo: Respuesta

Cuando se exige que un barco con derecho de paso dé a otro barco espacio para una maniobra, el derecho de paso no se transfiere al barco con derecho a espacio. Cuando, en respuesta a su voz pidiendo espacio para virar por avante al aproximarse a un obstáculo, se responde a un barco "Vira", y el barco vira por avante y además puede volver a virar para mantenerse separado, realizando una maniobra conforme al buen hacer marinero, el barco al que se le dio la voz ha dado el espacio que debía.

Hechos

A y B eran dos barcos de la clase Dragón. A se acercaba a la orilla ciñendo y amurado a estribor, libre a proa y por sotavento de B. A dio una voz pidiendo espacio para virar por avante y B respondió: “Vira”. A viró por avante y B mantuvo su rumbo. A entonces estableció un rumbo de colisión con B y viró por avante de nuevo. Ambas viradas por avante se hicieron de manera normal, de acuerdo con el buen hacer marinero. Después de la segunda virada, A quedó comprometido por sotavento de B. Poco después B viró por avante y A lo hizo también. A protestó contra B por no haberle dado espacio tal como le exigía la regla 20.2(c).

El Comité de Protestas determinó que B no había dado a A “espacio para virar por avante y evitarlo”, y descalificó a B alegando que “no se mantuvo separado de A después de que este hubiera virado”. B apeló.



Decisión

Se estima la apelación de B, y se le reclasifica. Las acciones de A muestran que este tuvo espacio para virar por avante y evitar a B. Por tanto, B cumplió con la obligación que le imponía la regla 20.2(c).

Es importante diferenciar una obligación de mantenerse separado de una obligación de

dar espacio. Cuando se exige que un barco con derecho de paso dé a otro barco espacio para una maniobra, el derecho de paso no se transfiere al barco con derecho a espacio. Una vez que A viró por avante amurándose a babor, B ya no estaba obligado a mantenerse separado de A; en cambio, era A quien estaba obligado por la regla 10 a mantenerse separado de B. B únicamente estaba obligado por la regla 20.2(c) a dar a A espacio para virar por avante y evitarlo, lo que B hizo.

GBR 2001/11

CASO 102

Regla 62.2, Reparación

Cuando un barco solicita una reparación por un incidente que, según él, ha afectado a su puntuación en una prueba y por tanto en la serie, el tiempo límite para presentar dicha solicitud es el tiempo límite para esa prueba, y no un tiempo límite basado en la publicación de los resultados de la serie.

Hechos

Dudas solicitó una reparación al final de una serie de ocho pruebas por un incidente ocurrido en la prueba 5 de la serie, que se había celebrado tres semanas antes. El Comité de Protestas determinó que esta solicitud de reparación era inválida porque se había presentado después del tiempo límite. El barco apeló alegando que hasta el final de la serie y hasta la publicación de las clasificaciones no supo que la puntuación que tenía en la prueba 5 había afectado a su puntuación en la serie y que el plazo de tiempo para solicitar su reparación no comenzaba hasta que se hubiera completado la serie y se hubieran publicado las clasificaciones.

Decisión

Se desestima la apelación de *Dudas*. Su solicitud de reparación no era válida porque no se entregó en la oficina de regatas dentro del tiempo límite de protestas aplicable a la prueba 5 (véase la regla 62.2). El incidente afectó a su puntuación en la serie solamente como consecuencia del efecto que tenía en la puntuación de la prueba 5, por tanto el tiempo límite aplicable para la solicitud de reparación era el tiempo límite que se aplicaba para esa prueba.

GBR 2001/9

CASO 103

Definiciones, Espacio

La frase “de acuerdo con el buen hacer mariner” en la definición “Espacio” se refiere al manejo de un barco que se puede razonablemente esperar de una tripulación competente, aunque no experta, e integrada por un número de miembros apropiado para el barco en cuestión.

Hechos

Dos barcos de 30 pies (9 metros) amurados a babor, OL e IW, están en un obstáculo, un barco fondeado. OL decidió pasar a sotavento del obstáculo. Ambos están comprometidos, con IW por el interior. Aunque los barcos de esa clase normalmente llevan una tripulación de seis miembros, IW lleva solo tres tripulantes relativamente inexpertos.

Pregunta 1

¿Se debería tener en cuenta el número de tripulantes y su experiencia para determinar a cuánto “espacio” entre OL y el obstáculo tiene derecho IW por la regla 19.2(b)?

Respuesta 1

Ni la experiencia de la tripulación de IW ni su número es relevante para determinar el “espacio”. En la regla 19.2(b), que obliga a OL a dar “espacio” a IW entre él y el obstáculo, el término “espacio” es un término definido. La definición de “Espacio” es “el espacio que necesita un barco en las condiciones reinantes [...] mientras maniobra con prontitud y de acuerdo con el buen hacer mariner”. Para establecer si OL ha dado o no el espacio que se le exige, la interpretación de “de acuerdo con el buen hacer mariner” debe basarse en el manejo de un barco que se puede razonablemente esperar de una tripulación competente, aunque no experta, e integrada por el número de miembros apropiado para el barco en cuestión. (El Caso 21 analiza otros aspectos de la definición “Espacio”)

Pregunta 2

¿Esta respuesta es la misma con respecto al “espacio” que se menciona en la definición “Espacio En Baliza” y en otras reglas de la Parte 2?

Respuesta 2

Sí.

USA 1999/77

CASO 104

Regla 63.6, Audiencias: Obtención de Pruebas y Determinación de los Hechos Probados
Regla 70.1, Apelaciones y Solicitudes a una Autoridad Nacional
Regla R5, Hechos Inadecuados; Reapertura

Intentar distinguir entre hechos y conclusiones en las determinaciones de un Comité de Protestas puede resultar en ocasiones insatisfactorio, ya que aquellas pueden fundamentarse parte en los hechos y parte en una conclusión. Una autoridad nacional puede cambiar la resolución de un Comité de Protestas y cualquier otra determinación que implique razonamientos o juicios, pero no su determinación de los hechos. Una autoridad nacional puede obtener hechos adicionales por deducción lógica. Ni los hechos redactados ni los dibujados prevalecen unos sobre otros. Cuando así lo requiera la autoridad nacional los comités de protestas deben resolver posibles conflictos entre hechos.

Pregunta 1

¿Qué criterios determinan si las determinaciones establecidas en la decisión de una protesta pueden cambiarse en caso de una apelación?, ¿Se basan estos criterios en si estas determinaciones son “hechos” o solo “conclusiones”, o en si incluyen la interpretación de una regla, o en algo más?

Respuesta 1

No hay un criterio satisfactorio para distinguir entre “hecho” y “conclusión”, ya que estos dos conceptos pueden solaparse. En el contexto de la regla 63.6 y otras reglas que utilizan el término, un “hecho” es una acción o condición que un Comité de Protestas determina que ocurrió o existió. Una “conclusión” se deduce razonando desde algo diferente, y puede estar simplemente basada en hechos objetivos. Por ejemplo, si los hechos son que había tres clases en una prueba y cinco barcos en cada clase, es al mismo tiempo un hecho y una conclusión que en la prueba había quince barcos. Una conclusión puede también estar parcialmente basada en hechos no objetivos, como cuando se emite un juicio en el que se incluyen elementos no objetivos. Ejemplo de ello es la frase “el

barco A mostró la bandera en la primera oportunidad razonable después del incidente”, que es una combinación de hechos sobre un incidente y una interpretación de la frase “la primera oportunidad razonable”, de la regla 61.1(a).

Una determinación que sea una interpretación de una regla está claramente sujeta a posibles cambios por parte de la autoridad nacional, pero también lo están otras determinaciones que implican un razonamiento o un juicio. Por ejemplo, un Comité de Protestas podría determinar que “La velocidad del viento, de 15 nudos, era demasiada para que los barcos pudieran competir de forma segura”. Está afirmación es una opinión o un juicio, pero no una interpretación de las reglas.

El criterio para establecer si una determinación de un Comité de Protestas está sujeta a modificaciones en caso de apelación es por tanto que dicha conclusión no sea de naturaleza exclusivamente objetiva. La regla 70.1 permite apelar la “decisión de un Comité de Protestas o el procedimiento que ha seguido, pero no los hechos probados.” Sin embargo, no prohíbe apelar otras determinaciones o juicios realizados por el Comité de Protestas. De forma similar, la regla R5 exige a la autoridad nacional que acepte los hechos probados del Comité de Protestas, pero no exige que se acepten otras conclusiones. El efecto de ambas reglas es que una autoridad nacional puede modificar cualquier determinación a la que haya llegado un Comité de Protestas excepto los hechos probados.

Pregunta 2

¿Puede una autoridad nacional deducir hechos adicionales sacando conclusiones de los hechos o el esquema redactado por el Comité de Protestas?

Respuesta 2

Sí. La autoridad nacional puede aplicar la lógica para deducir hechos adicionales partiendo de cualquier fuente.

Pregunta 3

¿Cuál es el estatus de un esquema realizado o refrendado por un Comité de Protestas, tal como exige la regla R2.2(b)?

Respuesta 3

Tanto los hechos redactados como el esquema son hechos probados establecidos por el Comité de Protestas. Ninguno de ellos prevalece sobre el otro.

Pregunta 4

Cuando existe un conflicto entre hechos, tal como un conflicto entre los hechos redactados y el esquema del caso, ¿está la autoridad nacional obligada a aceptarlos todos? ¿Cómo se resuelve el conflicto?

Respuesta 4

Lógicamente, la autoridad nacional no puede aceptar hechos en conflicto. La regla R5 da a la autoridad nacional la autoridad para exigir al Comité de Protestas que le facilite una revisión de los hechos existentes o hechos adicionales que resuelvan el conflicto.

USA 2003/85

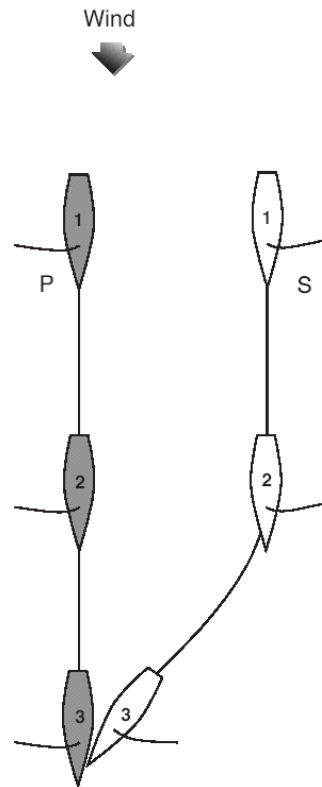
CASO 105

Regla 10,	En Bordadas Opuestas
Regla 14,	Evitar Contactos
Regla 15,	Adquirir Derecho de Paso
Regla 16.1,	Alterar el Rumbo

Cuando dos barcos navegan de popa y en bordadas opuestas, el barco amurado a estribor puede alterar su rumbo, siempre que de espacio al barco amurado a babor para mantenerse separado.

Hechos

Después de haber navegado al costado de P durante un tiempo amurado a babor, S traslucha a estribor sin infringir la regla 15. Ambos barcos continúan navegando en rumbos paralelos. Aproximadamente 2 minutos después de su trasluchada S comienza a orzar. P no responde a la orzada y en la posición 3 se produce un contacto entre ambos barcos. No se producen daños ni lesiones.



Preguntas

En el momento del contacto, ¿continúa aplicándose la regla 15? ¿Infringe S la regla 16?

Respuestas

S, amurado a estribor, tiene derecho de paso por la regla 10, y P, amurado a babor, debe mantenerse separado. La regla 15 se aplicó durante un corto espacio de tiempo cuando S adquirió el derecho de paso, pero la regla 16.1 continúa limitando la forma en la que S podría alterar su rumbo. S puede orzar siempre que al hacerlo le dé a P espacio para mantenerse separado, y P debe estar preparado para reaccionar con prontitud, trasluchando si fuera necesario, para continuar manteniéndose separado. La regla 16.2 no es de aplicación porque, aunque los barcos están en bordadas opuestas, P no está navegando para pasar por la popa de S. Como P tiene espacio para mantenerse separado de S al responder con prontitud cuando S orza, S no infringe la regla 16.1. P no se mantuvo separado y no evitó el contacto con S. P, por tanto, debe ser penalizado por infringir las reglas 10 y 14.

S también infringió la regla 14 porque, una vez que se hizo evidente que P no se mantenía separado, podría haber evitado el contacto. Sin embargo, queda exonerado porque no se produjeron daños ni lesiones (véase la regla 14(b)).

CASO 106

Regla 28.2, Navegar el Recorrido

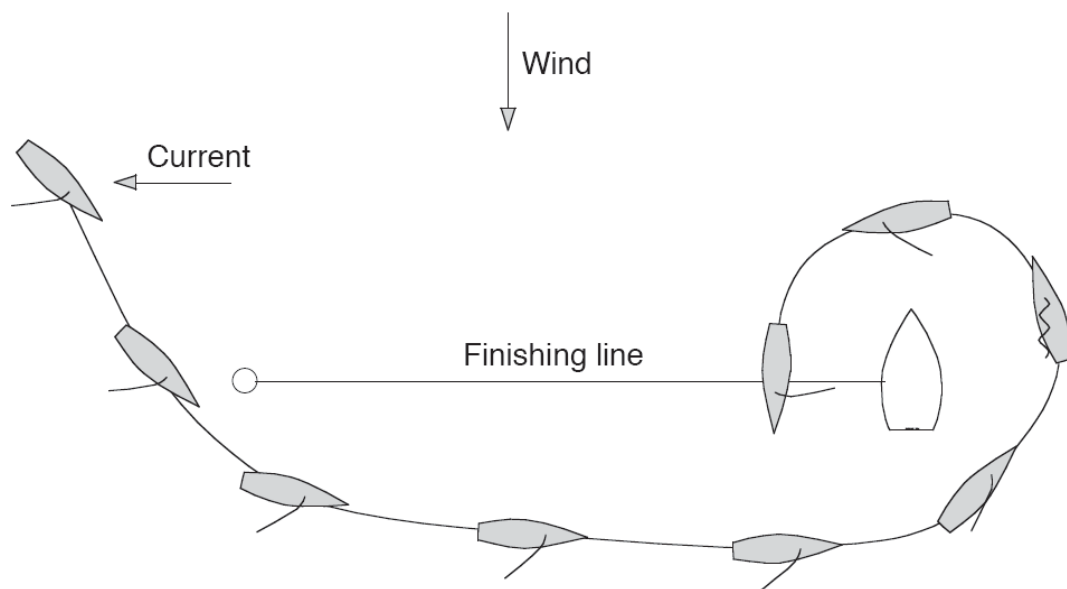
Cuando el “hilo” que representa la estela de un barco queda por la banda prescrita de las balizas de salida, de llegada o de una puerta, no es relevante que, al tensarlo, pase también una de esas balizas por la banda no prescrita.

Hechos

A medida que los barcos se aproximan a una línea de llegada en popa, la corriente arrastra a uno de ellos por fuera de una de las balizas de llegada. Continúa navegando hasta el otro lado de la línea, rodea la baliza del otro extremo y a continuación cruza la línea de llegada desde el lado del recorrido.

Pregunta

Ese barco, ¿ha cumplido con la regla 28.2?



Respuesta

Sí. Cuando el recorrido exige que los barcos pasen entre dos balizas (por ejemplo en la salida, en la llegada o en una puerta), un barco cumple con la regla 28.2 siempre que al tensar el hilo que representa su estela éste pase entre las balizas desde la dirección de la

baliza anterior. Cumple con la regla 28.2 incluso si el “hilo” pasa una de las balizas de la línea de llegada o de la puerta por su banda no prescrita. En el presente caso el barco pasó la baliza límite de la línea de llegada por su banda no prescrita antes de hacerlo por su banda prescrita.

Véase el Caso 90 para una discusión de un incidente similar en una línea de salida.

GBR 2004/4

CASO 107

Regla 14, Evitar Contactos
Regla 44.1, Penalizaciones en el Momento del Incidente: Penalizarse
Regla 64.1(b), Decisiones: Penalizaciones y Exoneración

Durante el procedimiento de salida, un barco que no esté vigilante, puede que no logre hacer todo lo razonablemente posible para evitar un contacto. Dar una voz de aviso puede considerarse una forma en que un barco "actúe para evitar el contacto". Cuando el incumplimiento por un barco de una regla de la Parte 2 causa daños de consideración y posteriormente se retira, ha efectuado la penalización adecuada y por tanto no se le puede descalificar por el mismo incidente.

Hechos

Entre las señales de preparación y salida, *Efesio*, amurado a estribor y *Jupa* a babor se aproximan de proa. Ambos son barcos pesados de 33 pies (10 metros) de eslora. Ninguno de los dos barcos es consciente de la presencia del otro. Los tripulantes de proa, que normalmente se sitúan en el estay de proa, están ocupados con los génovas y ningún otro miembro de la tripulación está vigilante. *Efesio* se desplaza lentamente y con maniobrabilidad limitada. Ambos barcos chocan, causando daños de consideración a *Jupa*, que se retira. Como resultado de la protesta subsiguiente, *Jupa* es descalificado por la regla 10, y *Efesio* es descalificado por la regla 14. *Efesio* apela, alegando que ni alterando su rumbo ni su velocidad podía haber evitado a *Jupa*.

Decisión

La regla 14 comienza diciendo “Si ello es razonablemente posible, un barco deberá evitar un contacto con otro barco.” Este requisito significa que un barco tiene la obligación de hacer todo lo que razonablemente puede esperarse que haga, en las condiciones

reinantes, para evitar un contacto. Esto incluye el estar suficientemente vigilante en la zona de salida durante el procedimiento de salida, momento en el que a menudo los barcos están próximos entre sí y frecuentemente alteran el rumbo.

El Comité de Protestas llegó a la conclusión de que si alguno de los barcos hubiera visto al otro, la colisión se habría podido evitar, incluso en el último momento, especialmente si *Efesio* hubiera dado una voz a *Jupa* cuando ya era evidente que *Jupa* no estaba alterando su rumbo para mantenerse separado. La regla 14(a) permite que un barco con derecho de paso espere para actuar para evitar el contacto. A partir de ese momento debe empezar a actuar en un esfuerzo por evitarlo. La palabra “actuar” no se limita a modificar el rumbo o la velocidad. Dar una voz de aviso era una acción que *Efesio* podía y debía haber efectuado. *Efesio* infringió la regla 14. Dado que el contacto causó daños, la decisión del Comité de Protestas de descalificar a *Efesio* fue correcta (véanse las reglas 14(b) y 64.1). Por tanto se desestima su apelación.

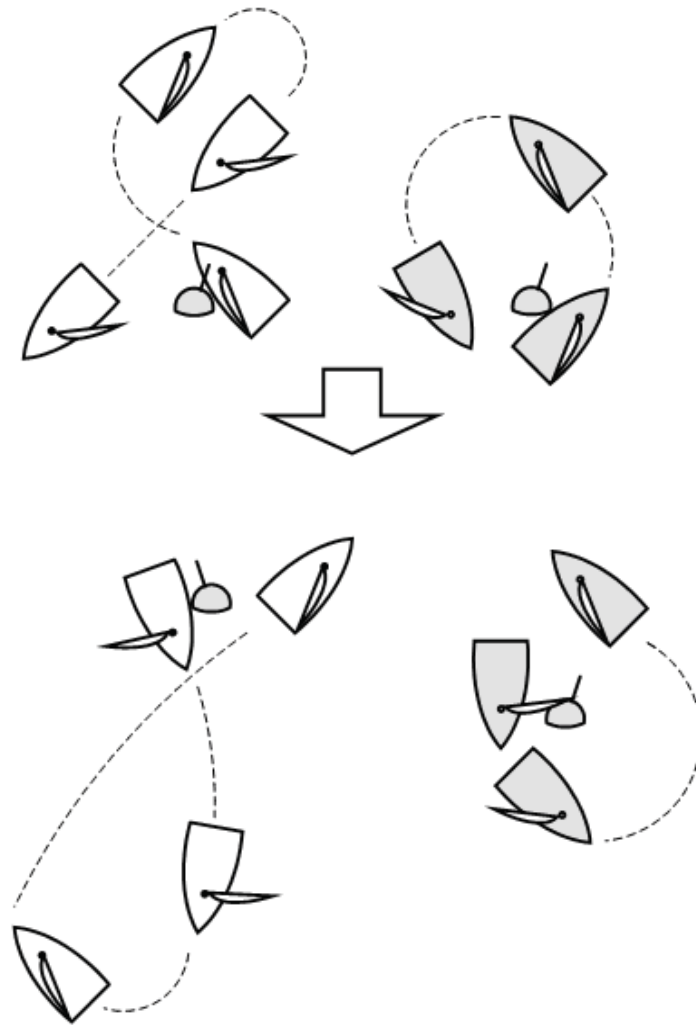
Jupa, evidentemente, infringió la regla 10. Como resultado del daño de consideración que sufrió en la colisión, se retiró de la prueba y al hacerlo efectuó la penalización adecuada (véase la regla 44.1(b)). La regla 64.1(b) prohíbe que se le penalice de forma adicional. La descalificación de *Jupa* queda sin efecto y debe ser puntuado como RET.

GBR 2004/6

CASO 108

Regla 28.2, Navegar el Recorrido
Regla 44.1(b), Penalizaciones en el Momento del Incidente: Penalizarse
Regla 44.2, Penalizaciones en el Momento del Incidente: Penalizaciones de
Uno o Dos Giros

Al penalizarse después de tocar una baliza, un barco no necesita hacer un giro completo de 360°, y puede realizar su penalización a la vez que rodea la baliza. El giro que realice al rodear la baliza puede considerarse también como su penalización si incluye una virada por avante y una trasluchada, y si se realiza con prontitud después de que deje de tocar la baliza y está claramente separado de los demás barcos y siempre que no surja una cuestión de haber ganado ventaja.



Hechos

En cada una de las cuatro situaciones que se muestran, un barco toca una baliza que tiene que dejar a babor y a continuación hace un giro que incluye una virada por adelante y una trasluchada.

Pregunta

En cada una de las situaciones, ¿realiza el barco una Penalización de Un Giro que cumple con las reglas 44 y 28.2?

Respuesta

Cuando un barco infringe la regla 31, su penalización es normalmente una Penalización de Un Giro. Sin embargo, si, al tocar la baliza, causa lesiones o daños de consideración o gana una ventaja significativa en la prueba o la serie, su penalización es retirarse (véase la

regla 44.1(b)).

En cada una de las situaciones que se muestran, el barco realiza una Penalización de Un Giro que cumple con la reglas 44.2, siempre que:

- (a) antes de comenzar su giro de penalización navegue separándose de los demás barcos tan pronto como le sea posible;
- (b) cuando empezó su giro de penalización ya no esté tocando la baliza; y
- (c) efectúe su giro de penalización con prontitud después de quedar separado de otros barcos.

La regla 44.2 no exige a un barco que hace una Penalización de Un Giro que haga un giro completo de 360°, o de un número de grados en particular, y no le prohíbe realizar la penalización en el transcurso de otra maniobra, como pueda ser el rodear una baliza.

Los cuatro giros que se muestran en el dibujo cumplen con la regla 28.2. Siempre que al tensar el “hilo” que representa la estela de un barco, éste quede en el lado prescrito de cada baliza, el barco cumple con la regla 28.2, aún en el caso (no mostrado en las ilustraciones) de que al hacer el giro de penalización un barco realice un giro extra de 360° alrededor de la baliza.

GBR 2005/4

CASO 109

Preámbulo de la Parte 2

Regla 48, Señales de Niebla y Luces; Dispositivos de Separación de Tráfico Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes

El RIPA o las disposiciones administrativas de derecho de paso se aplican entre barcos que están en regata, solamente si las instrucciones de regata así lo determinan, y de ser así, sustituye a todas las reglas de la Parte 2. Una regla del RIPA o una de las disposiciones administrativas puede ser de aplicación si se la incluye en las instrucciones de regata o en cualquiera de los demás documentos que rijan el evento.

Pregunta 1

¿Cuáles son las “las disposiciones administrativas” a las que hacen referencia el preámbulo de la Parte 2 y la regla 48.1? ¿En qué difieren estas reglas del *Reglamento Internacional para Evitar Abordajes (RIPA)*?

Respuesta 1

El *RIPA* solo es de aplicación “en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima” (*RIPA* regla 1(a)). En los puertos, lagos, ríos y otras aguas interiores de un país, los gobiernos y otras autoridades pueden establecer otras reglas. Estas otras reglas son las “disposiciones administrativas” a las que hacen referencia el Preámbulo de la Parte 2 y la regla 48.1. Estas disposiciones, que pueden aplicarse en todas las aguas interiores de un territorio nacional o solo en algunas específicas, pueden repetir, reemplazar, modificar o añadir reglas al *RIPA* (*RIPA* reglas 1(b) y (c)).

Pregunta 2

¿Cuando el anuncio, las instrucciones y otros documentos que rigen un evento no hacen mención al *RIPA* o a las disposiciones administrativas, se aplican algunas de estas reglas a un barco que compite bajo el *Reglamento de Regatas a Vela*?

Respuesta 2

Sí. Cuando un barco que navega bajo las reglas de la Parte 2 se encuentra con una embarcación que no lo hace, entre ellos se aplica el *RIPAM* o las disposiciones administrativas de derecho de paso (preámbulo de la Parte 2). Además. Un barco en regata debe cumplir la regla 10, Dispositivos de Separación de Tráfico, del *RIPA* (regla 48.2). Finalmente, cuando la seguridad así lo exija, un barco en regata deberá hacer señales acústicas de niebla y mostrar luces según establece el *RIPA* o las disposiciones administrativas aplicables (regla 48.1).

Pregunta 3

¿Pueden el anuncio, las instrucciones de regata o algún otro documento que rija el evento hacer que sean de aplicación las reglas de derecho de paso del *RIPA* o las disposiciones administrativas de derecho de paso, u otras partes del *RIPA* u otras disposiciones administrativas?

Respuesta 3

Sí, de tres formas:

- (1) Las instrucciones de regata pueden establecer que todas las reglas de la Parte 2 sean reemplazadas por las reglas de derecho de paso del *RIPA* o las disposiciones administrativas de derecho de paso (preámbulo de la Parte 2 y regla J2.2(2)). Esto se hace a menudo para regatas oceánicas y para regatas por la noche.

- (2) Las instrucciones de regata puede establecer que una regla concreta del *RIPA* o de las disposiciones administrativas (que no sean reglas de derecho de paso) sea de aplicación en un evento e incluir el texto completo de dicha regla (regla J2.2(40)).
- (3) La definición de regla incluye “(g) cualesquiera otros documentos que rijan el evento.” Uno de estos documentos podría incluir el texto de una o varias reglas del *RIPA* o de las disposiciones administrativas (que no sean reglas de derecho de paso) que se vayan a aplicar durante el evento. Para que un documento rija un evento, debe mencionarse en el anuncio de regatas (regla J1.1(3)), añadiendo donde o cómo encontrarlo, y también en las instrucciones de regata (regla J2.1(2)).

Las autoridades responsables de hacer cumplir las reglas del *RIPA* o las disposiciones administrativas siempre pueden demandar a un barco que las infringe, pero solo se le puede protestar si la regla infringida “rige el evento”.

Pregunta 4

Si las instrucciones de regata establecen que las reglas de la Parte 2 son reemplazadas por las reglas de derecho de paso del *RIPA*, ¿qué reglas de la Parte 2 son reemplazadas por qué reglas del *RIPA*?

Respuesta 4

Se reemplazan todas las reglas de la Parte 2. La Parte B del *RIPA* contiene las “Reglas de Rumbo y Gobierno”, que son, a todos los efectos, “reglas de derecho de paso”. Sin embargo, la Parte B del *RIPA* debe leerse junto con el resto del *RIPA*, especialmente con la Parte A. Por ejemplo, muchos de los términos utilizados en la Parte B están definidos en la Parte A.

Pregunta 5

¿Es posible establecer una sustitución más amplia o más limitada de las reglas de derecho de paso que se aplican entre barcos que están compitiendo?

Respuesta 5

Las instrucciones de regata solo pueden establecer que todas las reglas de la Parte 2 queden reemplazadas por las reglas de derecho de paso del *RIPA* o de disposiciones administrativas. La regla 86.1(b) no permite que las instrucciones de regata modifiquen la Parte 2, lo que incluye también su preámbulo. Por tanto, no está permitido establecer una sustitución más amplia o más limitada de las reglas de derecho de paso que se aplican entre barcos que están compitiendo.

CASO 110

Regla 62.1(b), Reparación

Un barco físicamente dañado por el contacto con un barco que estaba infringiendo una regla de la Parte 2 es elegible para obtener reparación solo si el daño mismo empeoró significativamente su puntuación o posición. No es necesario que se produzca un contacto para que un barco cause lesiones o daños físicos a otro. Un empeoramiento de la puntuación o la posición de un barco causado por una maniobra evasiva no es, en sí mismo, motivo de reparación. “Lesión” se refiere a lesiones corporales a una persona y, en la regla 62.1 (b), “daño” se limita al daño físico de un barco o su equipo.

Hechos

El barco B está obligado a mantenerse separado del barco A. Sin embargo, B colisiona con A, provocando que A gire 180 grados antes de que pueda continuar navegando hacia la próxima baliza. A pierde cinco posiciones de llegada a causa del incidente. Protesta contra B y solicita reparación bajo la regla 62.1 (b). Durante la audiencia, se estableció que se causó daño físico a A pero que el daño en sí no afectó su capacidad para continuar en la prueba a velocidad normal. Se estima la protesta de A y se descalifica a B.

Pregunta 1

¿Tiene A derecho a reparación?

Respuesta 1

No. Según la regla 62.1 (b), el daño en sí mismo debe ser la razón por la cual la puntuación o la posición de un barco se perjudica significativamente. En este caso, el daño no tuvo efecto sobre la puntuación de A.

Pregunta 2

¿Debe haber contacto entre los barcos para que se otorgue la reparación de acuerdo con la regla 62.1 (b)?

Respuesta 2

No. Un barco que sufre lesiones en un miembro de su tripulación o daño físico mientras

actúa para evitar el contacto con un barco que ha infringido una regla de la Parte 2 puede tener derecho a una reparación si se concluye que la lesión o daño perjudicó significativamente su puntuación o posición sin culpa por su parte. Véase también el Caso 135.

Pregunta 3

Si no hubiera habido colisión porque A hubiera podido evitar a B alterando su rumbo 180 grados, pero por ello A hubiera perdido cinco posiciones, ¿habría sufrido "lesión" o "daño" según se usan esos términos en la regla 62.1 (b)?

Respuesta 3

No. "Lesión" en el reglamento de regatas se refiere sólo a lesiones corporales a una persona, y "daño" se limita a los daños físicos a un barco o su equipo.

GBR 2005/1 USA 1996/73 and 2007/98

CASO 111

Regla 30.2,
Regla 30.4,

Penalizaciones en la Salida: Regla de la Bandera Z
Penalizaciones en la Salida: Regla de la Bandera Negra

Cuando un barco infringe la regla 30.2 o 30.4 durante una secuencia de salida que termina en una llamada general, el Comité de Regatas está obligado a penalizarlo incluso si la prueba fue aplazada antes de dicha secuencia de salida o si, durante una secuencia de salida posterior, se señaló un aplazamiento antes de la señal de salida.

Hechos para la Pregunta 1

La salida de la cuarta prueba de una serie estaba programada para las 10:00 horas, pero fue aplazada durante 30 minutos mientras el Comité de Regatas esperaba que el viento se estableciera. Como señal de preparación se izó la bandera Z. Durante el último minuto antes de su señal de salida, A fue identificado dentro del triángulo formado por las extremidades de la línea de salida y la primera baliza. Tras darse la señal de salida, el Comité de Regatas señaló una llamada general; inició seguidamente una segunda secuencia de salida izándose nuevamente la bandera Z como señal de preparación. Tras arriarla, pero antes de darse la señal de salida, el Comité de Regatas aplazó nuevamente la salida. Posteriormente, el Comité de Regatas inició una tercera secuencia de señales y

en esta ocasión pudo darse la salida y terminarse la prueba.

A recibió una Penalización de Puntuación del 20% pero solicitó una reparación basándose en que la prueba había sido aplazada –de hecho, por dos veces- antes de su señal de salida y que, por tanto, conforme a la tercera frase de la regla 30.2 no debiera haber sido penalizado.

Pregunta 1

¿Actuó correctamente el Comité de Regatas al imponer una Penalización de Puntuación del 20% al barco A?

Respuesta 1

Sí. Las tres primeras frases de la regla 30.2 se refieren a una misma secuencia de salida. La secuencia de salida durante la cual A fue identificado dentro del triángulo formado por las extremidades de la línea de salida y la primera baliza, no resultó aplazada ni anulada antes de su señal de salida. En consecuencia, el Comité de Regatas actuó adecuadamente bajo la regla al imponer a A una Penalización de Puntuación del 20%. Esa acción no fue una acción inadecuada, y A no tenía derecho a reparación.

Por el contrario, adjudicar una Penalización de Puntuación del 20% al amparo de la regla 30.2 a un barco identificado dentro del triángulo entre el momento de arriar la bandera de preparación y el de dar la señal de aplazamiento hubiera constituido una acción inadecuada.

Hechos para la Pregunta 2

Los hechos son idénticos a los de la Pregunta 1 –excepto que se usó la bandera negra como señal de preparación para el primer y segundo intentos de salida-. Antes de dar la señal de atención para el segundo intento de dar la salida, el comité de regata mostró el número vélico de A. A navegó dentro de la zona de salida durante la segunda secuencia de salida y participó en la prueba después de la tercera secuencia de salida. A fue puntuado como DNE en esa prueba sin audiencia.

Pregunta 2

¿Actuó correctamente el Comité de Regatas según la regla 30.4 al imponer un DNE sin audiencia al barco A?

Respuesta 2

Sí. En este supuesto también resulta aplicable la fundamentación de la Respuesta 1. El

Comité de Regatas actuó adecuadamente al puntuar a A como DNE sin audiencia, por lo que A no tenía derecho a reparación.

Si durante la segunda secuencia de salida el barco hubiera sido identificado dentro del triángulo entre el momento de arriar la bandera de preparación y el de dar la señal de aplazamiento, descalificarlo sin audiencia hubiera constituido una acción inadecuada bajo la regla 30.4.

World Sailing 2009

CASO 112

Definiciones, Terminar
Regla 28.2, Navegar el Recorrido
Regla 61.1(a)(3), Requisitos para una Protesta: Informar al Protestado

Un barco que comete –y no corrige– un error al navegar el recorrido, no infringe la regla 28 hasta que no termina. Cuando un barco comete ese error, otro barco puede avisarlo de que tiene la intención de protestarlo antes de que haya terminado, o en la primera oportunidad razonable después de que el primer barco haya terminado.

Hechos

El barco A deja la primera baliza del recorrido por el lado equivocado. Seguidamente, sin enmendar su error, navega el resto del recorrido correctamente y cruza la línea de llegada desde el lado del recorrido y vuelve seguidamente a puerto. Otro barco, B, observa que A deja la primera baliza por el lado equivocado y decide protestarlo.

Pregunta 1

¿Ha terminado A cuando cruza la línea de llegada?

Respuesta 1

A termina siempre que cruce la línea de llegada de acuerdo con la definición “Terminar”, tanto si un hilo que represente su trayectoria cumple la regla 28.2 o no. Ya que A no continuó navegando el recorrido tras cruzar la línea de llegada, terminó de acuerdo con la definición en el momento en que cruzó la línea (véase la definición “Terminar (c)”).

Pregunta 2

¿Cuándo infringe A la regla 28.2?

Respuesta 2

A comete un error cuando deja la primera baliza por el lado equivocado. Sin embargo, la regla 28.2 le permite corregirlo en cualquier momento antes de terminar, pero no después. En consecuencia, A no infringe la regla 28.2 hasta que termina.

Pregunta 3

¿Cuándo debe A informar a B acerca de su intención de protestar?

Respuesta 3

La regla 61.1(a)(3) afirma que B no precisa dar una voz de “Protesto” o mostrar una bandera roja, pero debe informar a A acerca de su intención de protestar antes que éste termine o en la primera oportunidad razonable una vez que A terminó.

GBR 2003/4

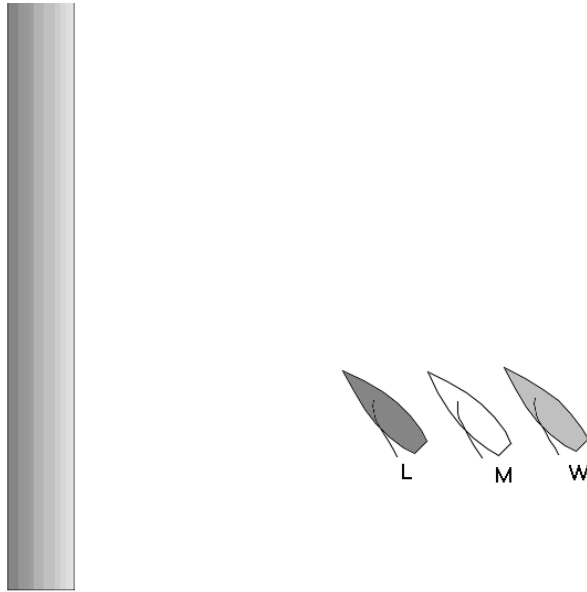
CASO 113**Regla 20, Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo**

Una explicación de la aplicación de la regla 20 cuando tres barcos que navegan en ceñida en la misma bordada se acercan a un obstáculo y el barco más a sotavento da una voz pidiendo espacio para virar por avante, pero no puede virar a menos que los dos barcos situados a barlovento suyo viren por avante.

Hechos

L, M y W navegan en ceñida amurados a estribor. Se aproximan a un obstáculo que no pueden evitar con seguridad sin hacer un cambio de rumbo sustancial. El obstáculo no tiene la consideración de baliza. Cuando los barcos se encuentran en la posición que muestra el dibujo, L da una voz de “Espacio para virar” lo suficientemente alta para ser oída tanto por M como por W. En el momento en que L da la voz es evidente que tanto M como W deben virar por avante a fin de dar espacio a L, y que M no tiene espacio para

virar por adelante y evitar a W.



Pregunta 1

La regla 20.2(c) ¿obliga a W a responder a la voz de L?

Respuesta 1

Sí. Cuando un barco que no está adyacente al barco que avisa ha escuchado la voz, y esté obligado a responder antes de que el barco que da la voz pueda virar por adelante, tiene la consideración de “barco llamado” en el contexto de la regla 20.2 y deberá responder en consecuencia.

Pregunta 2

¿Está M obligado a dar una voz a W pidiendo espacio para virar por adelante inmediatamente después de la voz de L?

Respuesta 2

Sí, salvo si W está ya respondiendo a la voz de L. Ya que responder “Vira” no es, en este caso, una opción para M, la regla 20.2(c) obliga a M a responder a la voz de L virando por adelante tan pronto como sea posible. Por tanto, si M no puede virar por adelante debido a la presencia de W debe dar inmediatamente una voz a W pidiendo espacio para virar por adelante; la regla 20.3 le permite hacerlo incluso si, en ausencia de L, M aún no necesitaría dar una voz pidiendo espacio para virar por adelante. Si no da la voz, y como resultado no

puede virar por avante tan pronto como sea posible, infringe la regla 20.2(c).

World Sailing 2009

CASO 114

Definiciones,	Espacio en Baliza
Definiciones,	Espacio
Regla 16.1,	Alterar el Rumbo
Regla 18.2,	Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

Cuando un barco tiene derecho a espacio, el espacio al que tiene derecho incluye espacio para que cumpla con sus obligaciones bajo las reglas de la Parte 2 y la regla 31.

Hechos para la Pregunta 1

A, B y C están comprometidos y en la misma bordada cuando el primero de ellos alcanza la zona de una baliza. A está en el exterior, C en el interior y B está entre ambos.

Pregunta 1

La regla 18.2, ¿exige que A proporcione a B suficiente espacio para permitir que B de espacio en baliza a C?

Respuesta 1

Sí. La definición “Espacio en Baliza” usa el término definido “espacio”, y “espacio” incluye el espacio que un barco necesita para cumplir con sus obligaciones según las reglas de la Parte 2 y la regla 31. El espacio que A debe proporcionar a B incluye el espacio que B necesita para cumplir con sus obligaciones según las reglas de la Parte 2. Por lo tanto, la regla 18.2 exige que A proporcione a B espacio suficiente para que B dé a C espacio en baliza.

Hechos para la Pregunta 2

L, M y W están comprometidos y en la misma bordada con L a sotavento, W a barlovento y M entre ambos. L no tiene limitado su rumbo debido a orza. Tanto M como W orzan en respuesta a la orzada de L.

Pregunta 2

La regla 16.1, ¿exige que L proporcione suficiente espacio a M para permitir que M dé espacio a W para que éste se mantenga separado?

Respuesta 2

Sí. Cuando M altera su curso para mantenerse separado de L, la regla 16.1 exige que M dé a W espacio para que éste se mantenga separado. El espacio que L debe proporcionar a M incluye el espacio que M necesita para cumplir con sus obligaciones bajo las reglas de la Parte 2. Por lo tanto, la regla 16.1 exige que L proporcione a M espacio suficiente para que M dé a W espacio para que éste se mantenga separado.

Hechos para la Pregunta 3

La baliza en el extremo de estribor de la línea de salida está rodeada de agua navegable. Al acercarse a la línea de salida para salir, L y W están comprometidos y amurados a estribor. L navega a un rumbo que pasará lo suficientemente lejos de la baliza para que haya espacio para que W navegue entre L y la baliza. W navega en el espacio que L concede libremente. Después de que W está al través de la baliza, L orza, y al orzar rápidamente en respuesta, W se mantiene separado de L. Sin embargo, a fin de mantenerse separado de L, W es obligado a tocar la baliza.

Pregunta 3

¿Respeta L la regla 16.1?

Respuesta 3

No. W debe mantenerse separado según la regla 11 y, tal como se establece en el preámbulo de la Sección C, no tiene derecho a espacio bajo la regla 19 ni a espacio en baliza bajo la regla 18. Sin embargo, cuando L altera su rumbo W tiene derecho a espacio para mantenerse separado de L según la regla 16.1, incluyendo el espacio que W necesita para cumplir con la regla 31. La alteración de rumbo de L obliga a W a tocar la baliza. L infringe la regla 16.1 y, tanto bajo la regla 21(b) como la regla 64.1(a), W es exonerado de su infracción de la regla 31.

Hechos para la Pregunta 4

Los mismos hechos que para la pregunta 3 excepto que la regla 31 ha sido derogada por

las reglas de los Apéndices B o F o por las instrucciones de regata, y que la baliza es una embarcación del comité u otro objeto considerable.

Pregunta 4

¿Respeta L la regla 16.1?

Respuesta 4

No. Un barco con derecho a espacio bajo la regla 16.1 tiene derecho al espacio que necesita para maniobrar de forma marinera para mantenerse separado. Tocar una baliza de ese tipo puede dañar tanto al barco que está en regata como a la embarcación del comité, y correr ese riesgo no es marinero.

World Sailing 2010/revised by World Sailing 2013

CASO 115

Regla 66, Reapertura de una Audiencia

Interpretación de la palabra “nueva” tal como se utiliza en la regla 66.

Pregunta

¿Qué criterios debería usar el Comité de Protestas para decidir si la evidencia es “nueva” o no?

Respuesta

Una evidencia es “nueva”

- si no fue razonablemente posible para la parte que solicita la reapertura el haber descubierto la evidencia antes de la audiencia original,
- si el Comité de Protestas está convencido de que antes de la audiencia original la evidencia fue diligente pero infructuosamente buscada por la parte que solicitaba la reapertura, o
- si, por cualquier manera, llega a conocimiento del Comité de Protestas que la evidencia no estuvo a disposición de las partes en el momento de la audiencia original.

World Sailing 2011

CASO 116

Regla 62.1(b), Reparación
Regla 64.2, Decisiones: Decisiones sobre Reparaciones
Regla A10, Orientación para las Reparaciones

Una discusión sobre la reparación en una situación en la que un barco sufre un daño al principio de una serie, tiene derecho a reparación bajo la regla 62.1(b), y a consecuencia del daño queda impedido para navegar en las restantes pruebas. En tal situación, no es justo para los otros barcos de la serie otorgarle el promedio de puntos para la mitad o más de las pruebas que conforman su puntuación en la serie.

Hechos

Una regata tiene una duración de dos días, con cinco pruebas programadas. Según el sistema de puntuación, si se completan cinco pruebas, la puntuación de la serie de cada barco es la suma de las puntuaciones de cada prueba excluyendo su peor puntuación. El primer día solo se completa la Prueba 1 y el barco A termina en la segunda posición. El segundo día A termina quinto en la Prueba 2. Antes de la salida de la Prueba 3, A colisiona con el barco B y los daños son de tal magnitud que A queda impedido para navegar en las restantes pruebas de la serie. Protesta contra B y solicita reparación al amparo de la regla 62.1(b). El Comité de Protestas resuelve que A tiene derecho a reparación y aplicando la regla A10(b) le otorga para las pruebas 3 y 4 el promedio de los puntos que obtuvo en las pruebas 1 y 2. A es puntuado como DNC en la prueba 5 pero descarta esa puntuación. La puntuación de la serie de A es la más baja, por lo que gana la regata a pesar de haber participado únicamente en dos de las cinco pruebas.

Pregunta 1

¿Es correcta la reparación otorgada a A?

Respuesta 1

No. Aunque el Comité de Protestas no incumplió ninguna regla, su decisión de otorgar la reparación no fue el arreglo más equitativo para todos los barcos afectados (véase la regla 64.2). En este caso, adjudicar a un barco el promedio de sus puntos a la mitad de las pruebas que cuentan para su puntuación de la serie no es equitativo para los otros barcos.

Pregunta 2

¿Cuál hubiera sido una reparación equitativa para A?

Respuesta 2

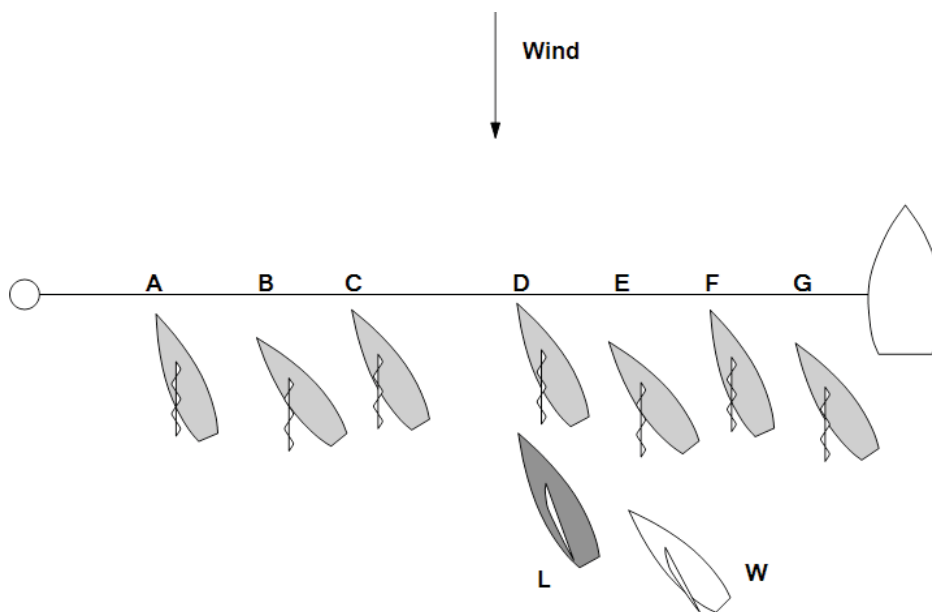
El Comité de Protestas debe asegurarse de que, después de excluir su peor puntuación, más de la mitad de las puntuaciones de cada prueba se basen en sus posiciones de llegada en las pruebas en las que sale. Situaciones distintas pueden precisar diferentes tipos de reparación. Una posibilidad, en este caso particular, es que el Comité de Protestas hubiera otorgado reparación únicamente en la prueba en la que tuvo lugar la colisión.

World Sailing 2011

CASO 117

Definiciones, Obstáculo
Regla 15, Adquirir Derecho de Paso
Regla 19.2(b), Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo

Cuando tres barcos están en la misma bordada y dos de ellos están comprometidos y adelantando a un tercero desde libre a popa, si el barco de sotavento a popa se compromete con el barco a proa, éste barco deja de ser un obstáculo, y la regla 19.2(b) no se aplica. No hay ninguna situación en la que una hilera de barcos navegando uno junto al otro sea un obstáculo continuo.



Hechos

Aproximadamente 15 segundos antes de la señal de salida. Los barcos A, B, C, D, E, F y G mantienen sus posiciones amurados a estribor a una corta distancia a sotavento de la línea de salida. Los barcos L y W se aproximan a la línea de barcos desde popa. No hay suficiente espacio para que ambos, L y W, pasen a través de alguno de los huecos entre los barcos adyacentes que se encuentran por delante de ellos.

Pregunta 1

Si L queda comprometido a sotavento de D mientras que W está libre a popa de D, ¿debe L dar espacio a W para pasar a sotavento de D?

Respuesta 1

No. Cuando L queda comprometido a sotavento de D, obtiene derecho de paso sobre D, y por lo tanto D deja de ser un obstáculo para L y W. Por este motivo la regla 19.2(b) no se aplica entre L y W. En vez de eso, comienza a aplicarse la regla 11 entre L y D, pero la regla 15 exige inicialmente a L dar espacio a D para que se mantenga separado. W sigue estando obligado por la regla 12 a mantenerse separado de D y por la regla 11 a mantenerse separado de L.

Una vez que L se compromete a sotavento de D, L tiene derecho de paso tanto sobre D como sobre W. En consecuencia, en ese momento L se convierte en un obstáculo tanto para D como para W y, si W quedara comprometido con D, la regla 19.2(b) comienza a aplicarse entre D y W. La regla 19.2(b) exige a D dar espacio a W para pasar entre él y L, a menos que, desde que comenzó el compromiso entre W y D, no haya podido hacerlo.

Pregunta 2

Si no hay espacio para que tanto L como W pasen a través del hueco entre C y D, ¿significa eso que L ha de permitir que W pase a través del hueco aunque él mismo no pueda hacerlo?

Respuesta 2

No.

Pregunta 3

De acuerdo con la definición de Obstáculo, un barco en regata nunca es un obstáculo continuo. Sin embargo, ¿hay alguna situación, tal como la del dibujo, en la que una hilera de barcos en regata navegando uno junto al otro se convierte en un obstáculo continuo?

Respuesta 3

No.

World Sailing 2011

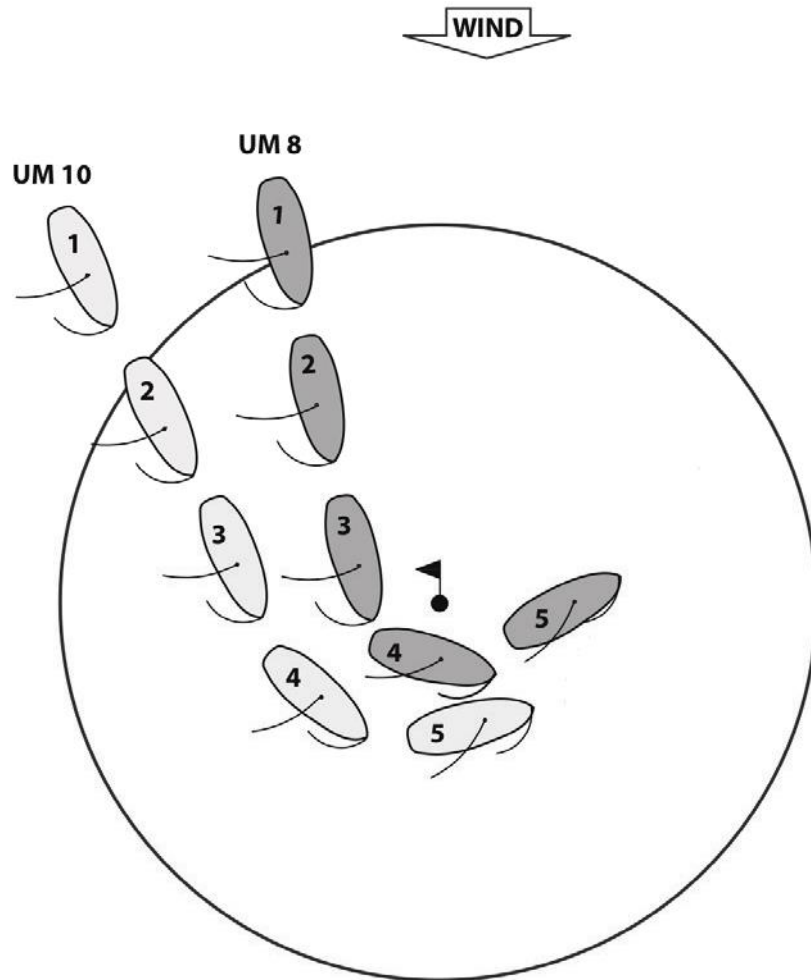
CASO 118

Definiciones, Espacio en Baliza
Definiciones, Espacio
Regla 18.2(b), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

En la definición “Espacio en Baliza”, la frase “el espacio que necesita para dirigirse a la baliza” significa el espacio para navegar con prontitud de acuerdo con el buen hacer marínero hasta una posición junto a, y por el lado prescrito de, la baliza.

Hechos

UM8 y UM10, amurados a babor y comprometidos con UM8 por el interior, se acercaron a una baliza de sotavento que debía dejarse por babor y seguidamente la rodearon como se muestra en el dibujo. El siguiente tramo era un tramo de ceñida o más al viento. Viento moderado, sin ola. UM8 protestó contra UM10 bajo la regla 18.2(b) por no haberle dado espacio para dirigirse a la baliza y rodearla. El Comité de Protestas resolvió que UM10 dio a UM8 el espacio al que éste tenía derecho y desestimó la protesta. UM8 apeló.



Decisión

Con la finalidad de navegar su rumbo debido, era necesario que *UM8* alterara su rumbo desde un rumbo de largo a un rumbo de ceñida mientras rodeaba la baliza. Por tanto, su rumbo debido era navegar junto a la baliza en algún momento durante su maniobra de rodear. Como *UM8* tenía derecho a espacio en baliza, tenía derecho a espacio tal como está definido en la definición “Espacio”,

- para dejar la baliza por babor,
- para dirigirse a la baliza, y
- para rodear la baliza hasta un rumbo de ceñida.

La frase “el espacio que necesita para dirigirse a la *baliza*” significa el espacio para navegar con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinerero hasta una posición junto a, y por el lado prescrito de, la baliza. En este caso, *UM8* navegó hasta la baliza en la posición 3 del dibujo ya que la baliza estaba al través de su proa y el barco estaba junto a la baliza. Rodeó la baliza entre las posiciones 3 y 5 y, en consecuencia, tenía derecho a girar con prontitud y de acuerdo con el buen hacer marinerero desde un rumbo de largo hasta un rumbo de ceñida.

El dibujo muestra que *UM10* dio a *UM8* espacio para navegar hasta el lado prescrito de la baliza y para rodearla según era preciso para navegar el recorrido. En consecuencia, la aplicación por el Comité de Protestas de la regla 18.2(b) y de los tres componentes de la definición “Espacio en Baliza” fue correcta. Se desestima la apelación de *UM8* y se mantiene la decisión del Comité de Protestas.

USA 2011/105

CASO 119

Regla 62.1(a), Reparación
Regla A3, Horas de Salida y Posiciones de Llegada

Cuando se celebra una prueba para barcos compitiendo bajo un sistema de rating, el rating a utilizar para calcular el tiempo compensado de un barco es el que tenía en el momento en que se celebró la prueba. No se debe modificar su puntuación si, posteriormente, la autoridad de rating, por voluntad propia, modifica su rating.

Hechos

El barco A se inscribió y participó en una prueba en la que estaba en juego un trofeo perpetuo y el Comité de Regatas lo puntuó usando el rating de su certificado de rating basado en compensación-resultados vigente en el momento de la prueba. No fue protestado y ningún barco solicitó reparación argumentando que A hubiera sido puntuado incorrectamente.

Varias semanas más tarde, la autoridad de rating, actuando por voluntad propia, cambió el rating de A. No se había efectuado cambio alguno en el casco o equipo de A entre el término de la prueba y el momento en que se modificó su rating. Cuando el Comité de Regatas tuvo conocimiento del cambio del rating de A lo repuntuó en la prueba usando el nuevo rating, lo que empeoró considerablemente su puntuación.

A solicitó reparación, quejándose de que la repuntuación hecha por el Comité de Regatas fue inadecuada. El Comité de Protestas la estimó y, aplicando la regla 62.1(a), otorgó reparación a A restableciendo su puntuación original.

Preguntas

¿Fue inadecuada la acción del Comité de Regatas al repuntuar la prueba basándose en el

cambio en el rating de A? ¿Fue apropiada la reparación otorgada a A?

Respuestas

La repuntuación de la prueba fue una acción inadecuada del Comité de Regatas. El rating de un barco expedido bajo un sistema de rating puede, de vez en cuando, modificarse por la autoridad de rating, incluso si no se han efectuado cambios en el casco o equipo. Esto es particularmente común para ratings expedidos en virtud de un sistema de rating basado en compensación-resultados. Estos sistemas basan el rating de un barco, en parte, en sus resultados en pruebas celebradas, por lo que puede cambiar de vez en cuando.

El rating de un barco en el momento en que se navega una prueba es el rating que debe usar el Comité de Regatas para calcular su tiempo compensado según la regla A3. La puntuación original dada por el Comité de Regatas a A se calculó en base a su rating en el momento de la prueba. En consecuencia, la reparación otorgada a A fue apropiada.

USA 2011/104

CASO 120

Regla 41(c), Ayuda Externa

En la regla 41(c) “información gratuita y disponible” es aquella información disponible sin costo monetario y que puede obtenerse fácilmente por todos los barcos participantes en una prueba. La regla 41(c) puede modificarse para un evento siempre que se siga el procedimiento establecido en el reglamento.

Pregunta 1

¿Qué significa la expresión “información gratuita y disponible” tal como se utiliza en la regla 41(c)?

Respuesta 1

La expresión “información gratuita y disponible” es aquella información disponible sin costo monetario y que puede obtenerse fácilmente por todos los barcos participantes en una prueba.

La expresión “obtenerse fácilmente” significa aquella información disponible desde una fuente de acceso público respecto de la que es razonable esperar que los participantes conozcan y puedan localizarla con poco esfuerzo. Un ejemplo de información que se

encuentra con poco esfuerzo es la información que se puede encontrar cerca de la parte superior de la lista de direcciones de Internet que aparezcan al realizar una búsqueda de información a través de un programa de búsqueda de Internet ampliamente utilizado.

Aquella información por la que se paga una tarifa (incluso si la tarifa es muy reducida) o que no se obtiene fácilmente por todos los barcos participantes no es “gratuita y disponible”. Ejemplos de ello es información suministrada únicamente a aquellos barcos que han pagado una tarifa de suscripción o de otro tipo, o información cuya localización en internet está escondida o es oscura.

Los costos del equipo o software y las tarifas por los servicios de comunicación no son costos asociados a la información que se puede obtener con ese equipo, software o servicio de comunicaciones. Por ejemplo, el coste para un participante por un ordenador o un smartphone y por el acceso a Internet no se considera un coste de la información que el competidor puede obtener con ese equipo. Si no hay ningún pago asociado al acceso a la información, entonces ésta es “gratuita y disponible”.

Por el contrario, la información no es “gratuita y disponible” cuando el acceso a ella está limitado a personas que han adquirido un equipo o software para un uso especial de la persona u organización que proporciona la información. Tal información no se considera “gratuita y disponible” incluso si no hay cargos adicionales por recibirla cuando se usa el equipo o software de uso especial. Por ejemplo, cualquier dato o información que se pueda recuperar sin costo utilizando una cuenta de acceso a Internet existente es “gratuita y disponible”. Por el contrario, la información no es “gratuita y disponible” si se exige pagar a la persona u organización que suministra la información el equipo o software de uso especial.

Además de lo anterior, se considera que la información no es “gratuita y disponible” si está disponible tan cerca del momento de la salida de la prueba que los participantes no tienen un período de tiempo razonable para encontrarla y familiarizarse con ella. Esto impide a un participante acordar que se publiquen los datos justo antes de la salida, mientras que otros participantes no tienen tiempo para encontrarlos y familiarizarse con ellos.

Téngase en cuenta que, además de las disposiciones de la regla 41, una regla de clase puede prohibir que ciertos equipos estén a bordo de un barco, y dicha regla de clase puede, por lo tanto, limitar la información que un barco puede usar.

Hechos para la Pregunta 2

El barco A es un barco grande con mucho espacio para el equipo y una tripulación numerosa con un enrutador específico para navegación y meteorología a bordo. Tiene un

sistema Inmarsat o VSAT y paga una tarifa mensual de comunicaciones de \$ 5000, lo que permite grandes cantidades de descargas y navegación de internet. El objetivo del barco al tener un acceso muy bueno a Internet es tener acceso a la información meteorológica digital para su uso durante la navegación. TODOS los datos utilizados por el barco están disponibles durante todo el año sin costo, para cualquier persona con acceso a Internet. Ninguno de los datos que se descargan proviene del proveedor de comunicaciones Inmarsat o VSAT.

El barco B tiene 40 pies (12 m) con una tripulación de ocho. Usa una tableta con una tarjeta de datos móvil por la cual paga una pequeña tarifa mensual de comunicaciones similar a la tarifa de comunicaciones de un teléfono. La tripulación compró un programa de análisis de rutas y meteorología para usar durante la prueba. El programa cuesta \$ 2000 y está disponible en el mercado abierto para que la compre cualquier persona. El programa incluye una suscripción de pago por adelantado a los datos meteorológicos que se pueden descargar durante la prueba. Los datos meteorológicos son los mismos para todos los barcos que compraron el programa. Los datos meteorológicos son específicos para la prueba. Los datos meteorológicos no se pueden usar con otros programas meteorológicos o de navegación y no se pueden utilizar sin la compra del programa de análisis de navegación y meteorología.

El barco C tiene 40 pies (12 m) con una tripulación de ocho. Usa una tableta con una tarjeta de datos móvil por la cual paga una pequeña tarifa mensual de comunicaciones similar a la tarifa de comunicaciones de un teléfono. La tripulación descarga archivos meteorológicos de alta definición a cambio de una reducida tarifa mensual de suscripción. Los archivos no están personalizados para el barco; todos los barcos suscritos a los archivos reciben los mismos datos. Nadie, incluso en tierra con acceso a internet, podría acceder a esta información sin suscribirse y pagarla.

El barco D tiene 40 pies (12 m) con una tripulación de ocho. Usa una tableta con una tarjeta de datos móvil por la cual paga una reducida tarifa mensual de comunicaciones similar a la de comunicaciones para un teléfono. Además, contrata una suscripción para datos meteorológicos privados por \$ 15,000 para la prueba. Tales datos meteorológicos privados incluyen imágenes satelitales de muy alta resolución en las que se puede ver y rastrear cada chubasco. Estas imágenes no están personalizadas para el barco en particular y están disponibles para cualquier barco que pague por ellas y tenga la capacidad de descargarlas.

Pregunta 2

¿Alguno de esos barcos infringe la regla 41(c) si reciben información utilizando los servicios descritos?

Respuesta 2

El barco A no infringe la regla 41(c). No paga tarifa alguna por la información que recibe. Pagar por un sistema de comunicaciones, tal como Inmarsat o VSAT, y además una tarifa mensual de comunicaciones que le permite comunicarse y acceder a información en internet no infringe la regla 41(c).

El barco B infringe la regla 41(c). La información de navegación y meteorología que B descarga no puede efectuarse sin el software de uso especial que B adquirió. Por tanto está recibiendo información que no es gratuita y disponible para todos aquellos barcos que no hayan efectuado esa adquisición.

Los barcos C y D infringen la regla 41(c). Las tarifas que pagan les permiten recibir información meteorológica que no podrían recibir si no hubieran pagado las tarifas. El requisito de pagar una tarifa por información, ya sea grande o pequeña, significa que esa información no está disponible sin costo monetario y, por lo tanto, la información no es “gratuita y disponible”.

Pregunta 3

¿Puede modificarse la regla 41(c) para un evento determinado?

Respuesta 3

Sí. Véase la regla 86.1. La regla 41(c) es una regla que puede modificarse para un evento siempre que se siga el procedimiento establecido en las reglas para tales modificaciones. El Caso 121 contempla dicho procedimiento.

Pregunta 4

La restricción establecida en la regla 41(c), ¿puede modificarse para un evento sin modificar la regla?

Respuesta 4

No.

World Sailing 2012

CASO 121

Regla 85,	Modificaciones a las Reglas
Regla 86,	Modificaciones al Reglamento de Regatas
Regla J1.2(1),	Contenido del Anuncio de Regatas
Regla J2.2(3),	Contenido de las Instrucciones de Regata

Se describe en detalle el procedimiento que se debe seguir para modificar una regla del reglamento de regatas para un evento.

Pregunta 1

¿Cuál es el procedimiento que se debe seguir en el anuncio y en las instrucciones de regata para modificar una regla del reglamento de regatas para un evento en particular?

Respuesta 1

Debe seguirse el siguiente procedimiento:

- (1) Determine si la regla que desea modificar puede modificarse o no. La regla 86.1(b) establece que ciertas reglas del reglamento de regatas no pueden modificarse salvo si así lo permite la misma regla. Las reglas 86.2 y 86.3 permiten excepciones a la regla 86.1(b) en ciertos casos. Si no se puede modificar la regla, cualquier intento de modificarla no será válido.
- (2) La regla 85.1 requiere que la especificación de una modificación a cualquier regla, incluyendo una regla del reglamento de regatas, debe identificar la regla que se está modificando e incluir la modificación completa. Después de leer esa modificación, un lector debería poder saber con precisión cómo quedaría la regla modificada. También tenga en cuenta que, según la regla 85.1, una adición a una regla o la eliminación de todo o parte de ella es una “modificación” de la regla.
- (3) La regla 90.2(a) exige que el Comité de Regatas publique instrucciones de regata escritas que se ajusten a la regla J2. La regla J2.2(3) requiere que cualquier modificación de una regla del reglamento de regatas para un evento debe indicarse en las instrucciones de regata para ese evento.
- (4) La regla 89.2(a) exige que la autoridad organizadora publique un anuncio de regatas que cumpla con la regla J1. Según la regla J1.2(1), la autoridad organizadora debe decidir si el conocimiento de una modificación en una regla del reglamento de regatas sería de ayuda para que los participantes se decidan a acudir al evento o les proporcionaría la información que necesitarán antes de que las instrucciones de regata estén disponibles. Si es así, la modificación de una regla del reglamento de regatas debe indicarse dos veces, en el anuncio y en las instrucciones de regata.

Además, cuando se realiza una modificación a una regla según la regla 86.2, se debe obtener una carta de aprobación de World Sailing, la autorización se debe indicar tanto en el anuncio como en las instrucciones de regata, y la carta debe publicarse en el tablón oficial de avisos. Cuando se realiza una modificación a una regla según la regla 86.3, puede resultar exigible la aprobación de la autoridad nacional.

Pregunta 2

¿Se puede modificar una regla del reglamento de regatas para un evento sin seguir el procedimiento descrito en la Respuesta 1?

Respuesta 2

No.

World Sailing 2012, revisado 2017

CASO 122

Regla 69.2(g), Mal Comportamiento: Acción por un Comité de Protestas

Una interpretación de la expresión “satisfacción comfortable” y un ejemplo de su uso.

Hechos para la Pregunta 1

Con base en un informe recibido, el Comité de Protestas cree que una persona (participante, propietario del barco o persona de apoyo) puede haber infringido la regla 69.1(a). Ha convocado una audiencia y obtenido la evidencia de la parte y los testigos.

Pregunta 1

La regla 69.2(g) exige que, antes de que el comité amoneste o penalice a la persona, se establezca a la “satisfacción comfortable del Comité de Protestas, teniendo en cuenta la gravedad de la mala conducta en cuestión”, que la persona ha infringido la regla 69.1(a).

¿Cuál es el significado de “satisfacción comfortable” tal como se usa en la regla 69.2(g)?

Respuesta 1

“Satisfacción confortable” es uno de los tres estándares de prueba comúnmente utilizados en los tribunales de justicia o audiencias de arbitraje. Los otros dos estándares son la “prueba más allá de cualquier duda razonable” y el “justo equilibrio de probabilidades”. El estándar de la “prueba más allá de cualquier duda razonable” es el más estricto de los tres estándares y se reserva habitualmente para causas penales importantes. El estándar del “justo equilibrio de probabilidades” (a veces expresado como “preponderancia de pruebas”) es el menos estricto de los tres, y es ampliamente usado en procedimientos de la jurisdicción civil.

Tanto la Agencia Mundial Antidopaje como el Tribunal de Arbitraje Deportivo usan el estándar de la “satisfacción confortable”. La Agencia Mundial Antidopaje usa ese estándar en audiencias para determinar si un atleta ha violado o no el Código Antidopaje. El artículo 3.1 del código determina que, teniendo en cuenta la gravedad de la acusación, deberá probarse a la “satisfacción confortable” del panel de expertos que se ha producido una violación. El artículo 3.1 pasa a indicar: “El grado de la prueba, en todo caso, deberá ser mayor al de un justo equilibrio de probabilidades, pero inferior a la prueba más allá de cualquier duda razonable.”

El reglamento de regatas no establece qué estándar de prueba deba usarse en una audiencia para resolver una protesta o una solicitud de reparación. Sin embargo en la mayoría de tales audiencias el Comité de Protestas usa el estándar de “justo equilibrio de probabilidades”, que se traduce en si es más probable que improbable que se haya producido la infracción o queja.

La Regla 69.2(g) exige específicamente que en una audiencia de la regla 69 el Comité de Protestas aplique el estándar más exigente de la “satisfacción confortable”. La regla también requiere que la gravedad del mal comportamiento en cuestión sea considerada como un factor importante cuando el comité considere si está o no “satisfecho confortablemente” de que se haya cometido la presunta infracción. El estándar de la “satisfacción confortable” es siempre más estricto que el del “justo equilibrio de probabilidades”, pero menos que el de la “prueba más allá de toda duda razonable”. Entre ambos límites, el estándar de prueba funciona como una escala variable fundamentada en la gravedad de las acusaciones presentadas al comité.

Es también un principio fundamental en los procedimientos disciplinarios que una persona debe ser considerada inocente hasta que se pruebe cualquier acusación. Por lo tanto, parte del test de “satisfacción confortable” es si la evidencia presentada al comité es suficiente para indicar que la persona ya no se presume inocente.

La última frase de la sección de Terminología de la Introducción implica que las palabras

“satisfacción” y “confortable” se usan en la regla 69.2(g) “en el sentido comúnmente aceptado en un uso [...] general”. Ambas expresiones “satisfacción” y “confortable” se usan con frecuencia en el habla cotidiana por lo que la mayoría de los jueces estarán familiarizados con la forma en que generalmente se utilizan. Los jueces también podrían tener en cuenta si se sienten “incómodos” con cualquier conclusión alcanzada. Si se sienten así, entonces no están “confortablemente satisfechos.”

Téngase en cuenta que en una audiencia bajo la regla 69, el Comité de Protestas debe responder “Sí” a las dos preguntas siguientes antes de amonestar o penalizar a un participante o un barco por la regla 69.2(h) o 69.2(i):

- ¿Está el comité confortablemente satisfecho de que los hechos probados establecen que ocurrió la supuesta conducta?
- ¿Está el comité confortablemente satisfecho de que la conducta que ocurrió fue un mal comportamiento lo suficientemente grave como para justificar la amonestación o la penalización?

Como establece la regla 69.1(b), un acto de mal comportamiento puede ser una conducta contraria a los buenos modales, a la deportividad, un comportamiento contrario a la ética o una conducta que desprestigie al deporte.

Pregunta 2

Proporcione, por favor, un ejemplo plausible de un informe de un incidente que alegue un mal comportamiento y un informe de una audiencia bajo la regla 69.2 en la que se utilice el estándar de “satisfacción confortable.”

Respuesta 2

El Barco A se presentó para la medición previa al evento y un peso corrector requerido se fijó correctamente por debajo de una tarima que se fijó en su lugar con varios tornillos. Durante el evento, A fue revisado por un miembro del Comité Técnico, y faltaba el peso corrector. El Comité Técnico protestó contra el barco por infringir la regla 78.1 y la regla 2, y al concluir la audiencia de esa protesta, el Comité de Protestas descalificó a A por infringir esas reglas.

Actuando bajo las reglas 69.2(b) y (e), el Comité de Protestas decidió convocar una audiencia y, en su notificación a la tripulación de A, alegó que la tripulación había eliminado el peso corrector, y que esa acción fue un acto de mal comportamiento y, en consecuencia, una infracción de la regla 69.1(a). El barco A fue representado en la audiencia por P, que era el timonel de A y la persona responsable del barco. P negó tener conocimiento de la falta del peso corrector. Explicó que el barco se dejó abierto y desatendido todas las noches. Alegó que algún otro habría eliminado el peso corrector

durante la noche. Se llamó a la tripulación de A como testigo. Testificaron que no tenían conocimiento del peso que faltaba y que no habían visto evidencia alguna de que la tarima hubiera sido removida y reemplazada.

Casi todas las pruebas respaldaban la afirmación de que un miembro de la tripulación de A había eliminado el peso corrector. Debido a que se necesitaban herramientas para eliminar el peso, el comité concluyó que éste se había eliminado deliberadamente (no accidentalmente). A adquirió una ventaja por la eliminación del peso, y descubrir su eliminación no era probable que sucediera porque la tarima se atornilló en su lugar. La única evidencia contradictoria fue que cada miembro de la tripulación negó haber eliminado el peso. El Comité de Protestas concluyó que estaba confortablemente satisfecho de que un miembro de la tripulación de A había eliminado el peso y que esa acción constituía un acto de mal comportamiento y, por lo tanto, una infracción de la regla 69.1(a). A fue penalizado según la regla 69.2(h)(2) recibiendo una puntuación DNE en todas las pruebas del evento.

Como casi todas las pruebas respaldaban la afirmación, el comité habría llegado a la misma conclusión si hubiera utilizado el estándar de prueba del “justo equilibrio de probabilidades”. Sin embargo, si el comité hubiera utilizado el estándar de “prueba más allá de toda duda razonable” podría haber alcanzado una conclusión diferente. Ningún miembro de la tripulación de A admitió haber eliminado el peso, y, en principio, era posible que alguien más pudiera haberlo quitado porque el barco a menudo se dejaba desatendido y abierto. Por lo tanto, existía la posibilidad de que el peso pudiera haber sido eliminado sin el conocimiento de la tripulación de A. En consecuencia, si el estándar de prueba hubiera sido el de “más allá de toda duda razonable”, el comité probablemente no habría llegado a la conclusión de que un miembro de la tripulación de A eliminó el peso.

World Sailing 2012

CASO 123

Regla 10, En Bordadas Opuestas
Regla 14, Evitar Contactos

Cuando fuera evidente para un marinero competente, pero no experto, al timón de un barco amurado a estribor que existe un riesgo sustancial de contacto con un barco amurado a babor, el barco amurado a estribor infringe la regla 14 si se produce un contacto y aún había tiempo para que cambiara de rumbo lo suficiente como para evitar el contacto.

Hechos para la Pregunta 1

En una regata de flota con 10 nudos de viento, dos veleros monotipo, ambos de 5 metros de eslora, se acercan el uno al otro en rumbos de ceñida. S está amurado a estribor y P a babor. Ambos barcos mantienen su rumbo y velocidad. Se produce una colisión entre la proa de S y la aleta de estribor de P, a unos 20 cm de distancia de su popa, que causa daños. Ningún barco se penaliza. S protesta contra P.

Pregunta 1

¿Cómo se aplican las reglas en este incidente? En particular, ¿infringió S la regla 14?

Respuesta 1

En esta situación, P juzgó incorrectamente que cruzaría por delante de S sin infringir la regla 10. P podría haber virado por avante a sotavento de S y así mantenerse separado de S y evitar el contacto. Como P no lo hizo, infringió la regla 10 y la regla 14 y está descalificado.

La regla 14 exige a todo barco, incluyendo un barco con derecho de paso, que evite el contacto si es razonablemente posible. Sin embargo, la regla 14(a) también establece que un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar un contacto hasta que evidente que el otro barco no se está manteniendo separado. En las condiciones descritas, cuando la proa de P se cruzó frente a la proa de S, sería evidente para un marinero competente, pero no experto, al timón de S que había un riesgo sustancial de contacto y, por lo tanto, que P no se estaba manteniendo separado. En ese momento todavía había tiempo para que S arribara lo suficiente para evitar el contacto, y por lo tanto S infringió la regla 14. Debido a que el contacto causó daños, S está descalificado y no queda exonerado (véase la regla 14(b)).

Hechos para la Pregunta 2

Los hechos son los mismos que los de la Pregunta 1, excepto que justo antes de que ocurra el contacto, S arriba levemente en un intento de evitar a P. Sin embargo, S calcula mal la maniobra y hay contacto que causa daño.

Pregunta 2

¿Infringe S la regla 14?

Respuesta 2

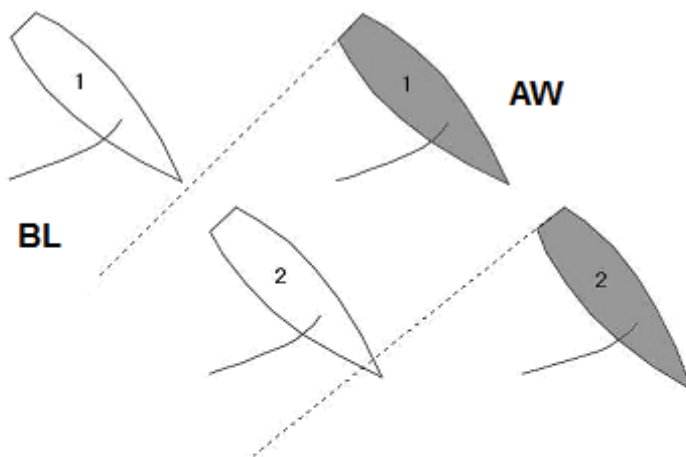
Como se indicó en la Respuesta 1, en el momento en que se hizo evidente que P no se estaba manteniendo separado, todavía había tiempo para que S arribara lo suficiente para evitar el contacto. Por lo tanto, era razonablemente posible que S lo hiciera. S erró al arribar lo suficiente o al no comenzar a arribar con la suficiente antelación, pero eso no significa que no le fuera razonablemente posible haber evitado el contacto. Por lo tanto, S infringió la regla 14 a pesar de haber arribado poco antes de producirse el contacto. Debido a que el contacto causó daños, S está descalificado y no queda exonerado.

World Sailing 2013

CASO 124

Regla 19.2(a), **Espacio para pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo**
Regla 19.2(b), **Espacio para pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo**
Regla 21(a), **Exoneración**

En cualquier momento mientras dos barcos se acercan a un obstáculo, el barco con derecho de paso en ese momento puede optar por pasar el obstáculo por cualquier lado siempre que pueda cumplir con las reglas aplicables.



Hechos

Mientras regatean, los barcos AW y BL se aproximan a un obstáculo que se puede pasar por ambos lados. Ambos barcos se dirigen hacia el centro del obstáculo. En la posición 1, AW está libre a proa por un margen muy estrecho y en un rumbo a barlovento de BL. En la posición 2, se comprometen con AW a barlovento de BL.

En la posición 1, AW está libre a proa y por lo tanto tiene derecho de paso por la regla 12. Cuando comienza el compromiso entre ellos, BL se convierte en el barco con derecho de paso según la regla 11.

Pregunta

La regla 19.2(a) establece que el barco con derecho de paso puede elegir el lado por el que pasar un obstáculo. En esta situación, ¿cómo podemos determinar cuál de ambos barcos tiene el derecho a elegir?

Respuesta

En cualquier momento, el barco con derecho de paso en ese momento tiene derecho por la regla 19.2(a) a elegir el lado por el que pasará el obstáculo. Por lo tanto, mientras AW está libre a proa de BL, tiene el derecho a elegir el lado por el que pasará el obstáculo. Cuando los barcos se comprometen, AW pierde ese derecho, y en ese momento BL tiene el derecho a elegir.

Cuando un barco con derecho de paso actúa para poner en práctica una elección que ha hecho bajo la regla 19.2(a), debe cumplir con las normas aplicables de las Secciones A y B. La Regla 19.2(b) se aplica si los barcos están comprometidos. En ese caso, el barco exterior debe dar al barco interior espacio entre él y el obstáculo, a menos que, desde el momento en que comenzó el compromiso, no haya podido hacerlo. La regla 21(a) se aplica mientras el barco interior está tomando el espacio al que tiene derecho bajo la regla 19.2(b).

World Sailing 2013

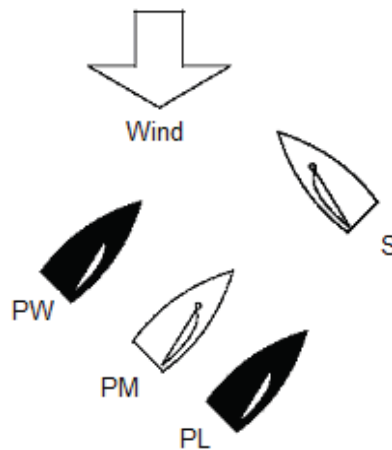
CASO 125

Definición,	Obstáculo
Definición,	Espacio
Regla 19.2(b),	Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo
Regla 21(a),	Exoneración

Cuando un barco comprometido por el exterior esté obligado a dar espacio a uno o más barcos interiores para pasar un obstáculo, el espacio que dé debe ser suficiente para permitir que todos los barcos interiores cumplan con sus obligaciones bajo las reglas de la Parte 2.

Hechos

Los barcos PW, PM y PL están en ceñida y amurados a babor. El barco S está en ceñida amurado a estribor. PW está en un rumbo de colisión con S. PM y PL no necesitan alterar su rumbo para pasar con seguridad por la popa de S. PW arriba para pasar por popa de S sin hacer contacto, y PM arriba para darle suficiente espacio para hacerlo. PL mantiene su rumbo y se produce un contacto entre PM y PL, sin daños ni lesiones. Ningún barco se penaliza. PM protesta contra PL.



Pregunta

¿Cómo se aplican las reglas a este incidente y qué barco o barcos deberían ser descalificados?

Respuesta

S era un obstáculo para PW, PM y PL porque cada uno de ellos tendría que alterar sustancialmente su rumbo si navegaran directamente hacia S y estuvieran a una distancia de una eslora, y porque la regla 10 obligaba a todos a mantenerse separados de S (véase la definición “Obstáculo”). PL tenía el derecho, bajo la regla 19.2(a), a elegir el lado por el que pasar a S porque tenía derecho de paso sobre ambos, PM y PW. Sin embargo, PL no tenía derecho a dar una voz pidiendo espacio para virar por adelante conforme a la regla 20 porque no tenía necesidad de alterar su rumbo para evitar a S (véase la regla 20.1(a)).

Cuando PL pasó por la popa de S, la regla 19.2(b) le obligó a dar espacio a PM y PW para que ambos pudieran pasar entre él y S. La regla 19.2(b) también requería que PM diera a PW espacio.

El espacio que PL debía proporcionar a PM y PW incluía espacio suficiente para que PM diera espacio a PW y para que PM se mantuviera separado de PL, así como espacio para que PW se mantuviera separado tanto de S como de PM (véase la definición “Espacio”). PL no dio ese espacio. Por lo tanto, infringió la regla 19.2(b), y debe ser descalificado. PL también infringió la regla 14 porque el contacto podría haberse evitado si PL hubiera dado suficiente espacio a PM y PW. Sin embargo, debido a que PL tenía derecho de paso sobre PM y no hubo daño o lesión, PL queda exonerado bajo la regla 14(b) de su infracción de la regla 14.

PM infringió la regla 11, pero está exonerado bajo la regla 21(a) o la regla 64.1(a). PM no infringió la regla 14 porque no pudo evitar el contacto con PL ni con PW (véase el Caso 11 para una situación similar).

World Sailing 2013

CASO 126

Regla 24.2, Interferir con otro Barco

A los efectos de determinar si la regla 24.2 se aplica a un incidente, un barco navega en el tramo que es coherente con su rumbo inmediatamente antes del incidente y sus motivos para navegar ese rumbo.

Hechos para la Pregunta 1

El recorrido de una prueba comienza con un tramo de ceñida hasta la baliza de barlovento, seguido de un corto través hasta una baliza de desmarque y luego una empopada hasta la baliza de sotavento. Los barcos L y W navegan el tramo de barlovento y rodean la baliza de barlovento y la de desmarque. En la empopada, mientras que L y W están en la misma bordada navegando hacia la baliza de sotavento, L orza a W, y W responde y se mantiene separado. Después de la prueba, W se entera de que L no había salido correctamente y fue puntuado como OCS. W protesta contra L alegando que éste infringió la regla 24.2.

Pregunta 1

A los efectos de la regla 24.2, ¿L y W estaban navegando en el mismo tramo del recorrido o en diferentes tramos cuando L orzó a W?

Respuesta 1

A los efectos de determinar si la regla 24.2 se aplica a un incidente, un barco navega en el tramo que es coherente con su rumbo inmediatamente antes del incidente y sus motivos para navegar ese rumbo. L no había salido, pero no sabía que había cometido ese error. Por lo tanto, L navegaba en el tramo del recorrido hacia la baliza de sotavento. Claramente, W estaba en el mismo tramo. Por lo tanto, cuando L orzó a W, la regla 24.2 no se aplicaba entre ellos.

Hechos para la Pregunta 2

Los hechos son los mismos que para la Pregunta 1, pero con estas diferencias: L salió correctamente, pero no conocía el requisito de rodear la baliza de desmarque y no la rodeó por el lado prescrito. Después de rodear la baliza de barlovento navegó hacia la baliza de sotavento hasta que orzó a W.

Pregunta 2

A los efectos de la regla 24.2, ¿L y W estaban navegando en el mismo tramo del recorrido o en diferentes tramos cuando L orzó a W?

Respuesta 2

Claramente W navegaba en el tramo hacia la baliza de sotavento. Como L desconocía el requisito de rodear la baliza de desmarque y había navegado hacia la baliza de sotavento desde el momento en que rodeó la baliza de barlovento hasta que orzó a W, L también estaba navegando el tramo hasta la baliza de sotavento. Por lo tanto, cuando L orzó a W, la regla 24.2 no se aplicaba entre ellos.

Hechos para la Pregunta 3

Los hechos son los mismos que para la Pregunta 2, pero con estas diferencias: Después de que L había navegado una parte del trayecto hacia la marca de sotavento, se dio cuenta de que no había rodeado la baliza de desmarque y se dio la vuelta para corregir su

error. Mientras L navegaba en ceñida o más al viento hacia la baliza de desmarque, se encontró con el barco X. X había rodeado la baliza de barlovento y la de desmarque y navegaba en popa hacia la baliza de sotavento en la misma bordada que L. L se desvió de su rumbo hacia la baliza de desmarque para orzar a X. X protestó contra L alegando que L infringió la regla 24.2.

Pregunta 3

A los efectos de la regla 24.2, ¿L y X estaban navegando en el mismo tramo del recorrido o en diferentes tramos cuando L orzó a X?

Respuesta 3

Claramente X navegaba en el tramo hacia la baliza de sotavento. Cuando L se dio cuenta de que había rodeado la baliza de desmarque y dio la vuelta para navegar hacia ella, dejó de estar navegando en el tramo del recorrido hacia la baliza de sotavento y había comenzado a navegar en el tramo desde la baliza de barlovento hasta la de desmarque. L estaba navegando en ese tramo cuando se encontró con X. Por lo tanto, los barcos navegaban en diferentes tramos cuando L orzó a X. La regla 24.2 era de aplicación entre L y X, y L la infringió.

World Sailing 2013

CASO 127

Regla 24.2, Definición, En Regata

Un barco deja libre la línea y las balizas de llegada cuando ninguna parte de su casco, tripulación o equipo está sobre la línea, y ninguna baliza influye en su elección de rumbo.

Pregunta

La definición “En Regata” dice que un barco que “termina y deja libre la línea y las balizas de llegada” ya no está en regata. ¿Cuándo se considera que un barco “deja libre” la línea y las balizas de llegada?

Respuesta

Un barco deja libre la línea y las balizas de llegada cuando se cumplen las siguientes

condiciones: ninguna parte de su casco, tripulación o equipo está sobre la línea, y ninguna baliza influye en su elección de rumbo.

Por ejemplo, un barco que deja libre la línea de llegada y continúa navegando hacia una baliza de llegada, donde la corriente le arrastra hasta la baliza, todavía está en regata y ha infringido la regla 31. Sin embargo, un barco que cruza la línea de llegada, y navega hacia una posición en la que no hay baliza de llegada alguna que influya en su elección de rumbo, ya no está en regata. Si, más tarde, toca una baliza de llegada, no infringe la regla 31.

World Sailing 2013

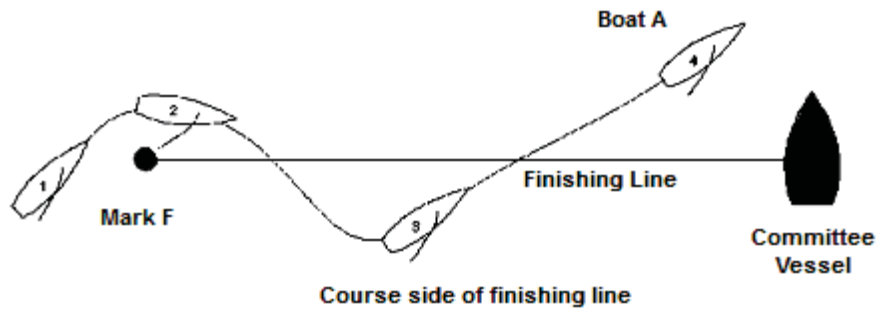
CASO 128

Definición,	Terminar
Regla 28.2,	Navegar el Recorrido
Regla 31,	Tocar una Baliza
Regla A5,	Puntuaciones Determinadas por el Comité de Regatas

Si un barco comete un error según la regla 28.2 o infringe la regla 31 en la línea de llegada y termina sin corregir su error o sin penalizarse, debe recibir los puntos correspondientes a la posición en que terminó. Únicamente puede resultar penalizado por infringir las reglas 28.2 o 31 si, tras ser protestado, el Comité de Protestas resuelve que infringió la regla.

Hechos para la Pregunta 1

Todos los barcos participantes en una prueba, excepto el barco A, navegaron hasta la línea de llegada desde la última baliza, dejando el barco del comité a estribor y la baliza a babor. Como muestra el dibujo, A dejó la baliza F a estribor, arribó, navegó hasta estar enteramente en el lado del recorrido de la línea de llegada y, poco después de la posición 3, terminó. Seguidamente, A entró en puerto. Varios miembros del Comité de Regatas fueron testigos de que A navegó el recorrido que se muestra en el dibujo. Son de aplicación las reglas del Apéndice A.



Pregunta 1

En esta situación, ¿qué debe hacer el Comité de Regatas?

Respuesta 1

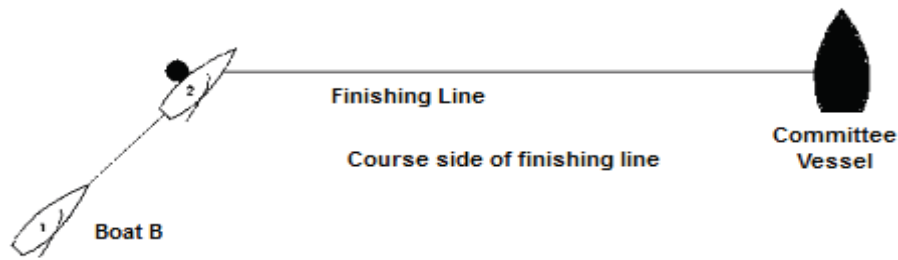
El Comité de Regatas está obligado por la regla A4.1 a atribuir a A los puntos correspondientes a la posición en que terminó.

A fin de cumplir con la regla 28.2, un hilo que represente la trayectoria de un barco debe, al tensarlo, pasar la baliza F por la banda prescrita. A cometió un error en la línea bajo la regla 28 ya que el hilo que representa su trayectoria, al tensarlo, pasó la baliza F por la banda equivocada. A no corrigió el error y, en consecuencia, infringió la regla 28.2. Tal como establece la regla A5, solamente el Comité de Protestas puede penalizarle por esa infracción. En consecuencia, A únicamente puede resultar penalizado si, tras ser protestado, el Comité de Protestas resuelve que infringió la regla.

Tal como establece la regla 60.2(a), el Comité de Regatas puede protestar a A. Si decidiera hacerlo, deberá informarle de su intención de protestar y presentar su protesta por escrito dentro del tiempo límite a que se refiere la regla 61.3 (véase la regla 61.1(b)). Además, tanto el Comité de Protestas como otro barco pueden protestar contra A.

Hechos para la Pregunta 2

El Comité de Regatas observa que el barco B toca la baliza de llegada según cruza la línea de llegada. B no se penaliza y navega a puerto.



Pregunta 2

¿Qué debe hacer el Comité de Regatas?

Respuesta 2

B terminó cuando su proa cruzó la línea de llegada justo antes de la posición 2. El Comité de Regatas está obligado por la regla A4.1 a atribuir a B los puntos correspondientes a la posición en que terminó.

Tal como establece la regla 60.2(a), el Comité de Regatas puede protestar a B. Si decidiera hacerlo, deberá informarle de su intención de protestar y presentar su protesta por escrito dentro del tiempo límite a que se refiere la regla 61.3 (véase la regla 61.1(b)). Además, tanto el Comité de Protestas como otro barco, si éste vio cómo B tocaba la baliza, pueden protestar a A (véanse las reglas 60.1(a) y 60.3(a)).

World Sailing 2013

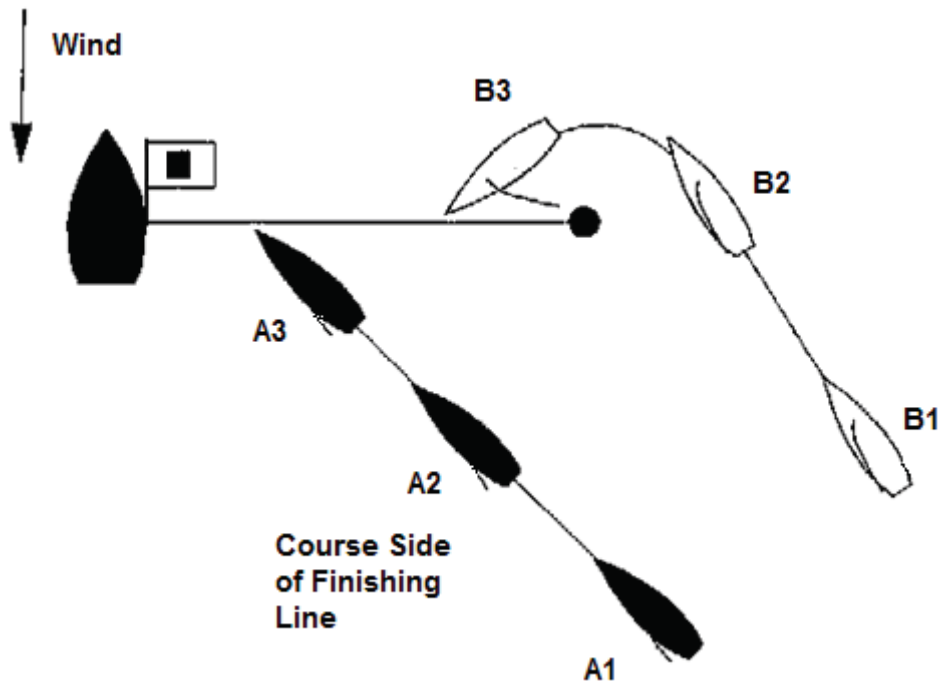
CASO 129

Definición,	Terminar
Regla 28,	Navegar el recorrido
Regla 32.2(a),	Acortar o Anular Después de la Salida
Regla 62.1(a),	Reparación

Cuando se acorta el recorrido en una baliza que hay que rodear, la baliza se convierte en baliza de llegada. La regla 32.2(a) permite que el Comité de Regatas fondee su barco mostrando la bandera S en cualquiera de los extremos de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de llegada conforme a la definición "Terminar", incluso si al hacerlo deja la baliza por la banda contraria a aquella por la que debía dejarse si no se hubiera acortado el recorrido.

Hechos para la Pregunta 1

Las instrucciones de regata establecen que todas las balizas que hay que rodear, incluida la baliza de barlovento, deben dejarse por la banda de babor. Por viento insuficiente el Comité de Regatas acorta el recorrido mostrando la bandera S (con dos sonidos) en una percha de un barco del Comité de Regatas fondeado en las inmediaciones de la baliza de barlovento.



El comité fondea la línea de llegada como se muestra en el dibujo. En el momento de mostrarse la bandera S, la flota está entre la última baliza que había que rodear y la línea de llegada. Los barcos A y B se acercaron a la línea de llegada, vieron la bandera S y navegaron los recorridos que se muestran en el dibujo.

Pregunta 1

Después de que el Comité de Regatas acorte el recorrido, ¿aún siguen obligados los barcos a dejar la baliza de barlovento a babor y a efectuar una línea en gancho (como hace B) o están obligados a cruzar la línea de llegada desde el lado del recorrido (como hace A)?

Respuesta 1

Después de que el Comité de Regatas acorte el recorrido, la baliza de barlovento deja de ser una baliza que hay que rodear. Se convierte en baliza de llegada (véase la regla 32.2(a)). A fin de cumplir con la regla 28, los barcos deben terminar conforme a la

definición de Terminar. En consecuencia deben cruzar la línea de llegada desde el lado del recorrido. A termina conforme a la definición, B no lo hace.

Hechos Adicionales para la Pregunta 2

El barco B pide reparación aduciendo que la posición del barco del comité, tal como en el dibujo, fue una acción inadecuada del Comité de Regatas porque leyendo el reglamento de regatas y las instrucciones de regata no estaba claro en qué dirección se exigía que los barcos cruzaran la línea de llegada.

Pregunta 2

Fondear el barco que mostró la bandera S donde lo hizo ¿fue una acción inadecuada del Comité de Regatas?

Respuesta 2

No (incluso si tal acción no sea considerada como una buena práctica de gestión de regatas). Cuando se acorta el recorrido en una baliza que hay que rodear, la regla 32.2(a) permite que el Comité de Regatas fondee su barco mostrando la bandera S en cualquiera de los extremos de la línea de llegada. La regla 28 exige con claridad que los barcos crucen la línea de llegada conforme a la definición "Terminar". Esta definición no puede modificarse por una instrucción de regata (véase la regla 86.1(b)).

World Sailing 2013

CASO 130

Suprimido

CASO 131

Regla 78.2, Cumplimiento de las Reglas de Clase; Certificados
Regla A5, Puntuaciones Determinadas por el Comité de Regatas

Al final de un evento, si un barco ha infringido la regla 78.2 al no exhibir un certificado exigido o al no facilitar que se verifique su existencia, se requiere que el Comité de Regatas, sin audiencia, le puntúe como "DSQ" en todas las pruebas del evento.

Hechos

Una regla de las instrucciones de regata de un evento exige que se exhiba un certificado o se verifique su existencia antes de participar. Un barco no cumple esta exigencia, pero antes de la primera prueba entrega al Comité de Regatas una declaración firmada por la persona responsable del barco afirmando que existe un certificado válido. Al finalizar el evento, ni se exhibió ni se verificó la existencia del certificado.

Pregunta

¿Puede el Comité de Regatas puntuar al barco como “DSQ” en todas las pruebas sin celebrar una audiencia?

Respuesta

Sí. De hecho, está obligado a hacerlo (véanse las reglas 78.2 y A5).

World Sailing 2013, revisado 2017

CASO 132

Regla 18.1(a), Espacio en Baliza: Cuándo se Aplica la Regla 18
Regla 42.3(c), Propulsión: Excepciones

Un barco está “navegando en ceñida o más al viento” cuando el rumbo que navegaría para terminar tan pronto como sea posible en ausencia de todos los demás barcos, es un rumbo de ceñida o más ceñido al viento.

Pregunta

La frase “navegando en ceñida o más al viento” se encuentra en las reglas 18.1(a) y 42.3(c). ¿Cuándo un barco está navegando en ceñida o más al viento?

Respuesta

A efectos de las reglas 18.1(a) y 42.3(c), un barco está navegando en ceñida o más al viento cuando el rumbo que navegaría para terminar tan pronto como sea posible en ausencia de todos los demás barcos, es un rumbo de ceñida o más ceñido al viento.

El hecho de que un barco esté en un tramo de ceñida, no significa necesariamente que esté navegando en ceñida o más al viento. Un ejemplo es un barco que ha sobrepasado una baliza de barlovento y, en ausencia de otros barcos, navegaría en consecuencia más arribado que un rumbo de ceñida para terminar lo antes posible. Tal barco puede haber sobrepasado la baliza sea por navegar más allá de la layline a la baliza, o porque un cambio en la dirección del viento ha hecho posible que navegue hasta la baliza en un rumbo más arribado que un rumbo de ceñida.

También, cuando un barco navegue un tramo de través o de popa, hay circunstancias en las que puede navegar en ceñida o más al viento. Esto puede suceder cuando un barco ha sido arrastrado por la corriente por debajo de la línea de rumbo a una baliza de través, o ha habido un cambio en la dirección del viento, y como resultado, el rumbo en el que el barco navegaría para terminar lo antes posible, en ausencia de otros barcos, se ha convertido en un rumbo de ceñida o más al viento.

World Sailing 2013

CASO 133

Retirado para Revisión

CASO 134

Definiciones, Rumbo Debido **Regla 17, En la Misma Bordada; Rumbo Debido**

El rumbo debido de un barco depende en todo momento de las condiciones imperantes. Algunas de esas condiciones son la intensidad y dirección del viento, el patrón de rachas y encalmadas en el viento, las olas, la corriente y las características físicas del casco y el equipo del barco, incluidas las velas que está usando.

Hechos

Dos barcos, W y L, navegan en popa en la misma bordada en condiciones en las que normalmente, para terminar lo antes posible, se largaría un spinnaker en vez de un foque. La baliza siguiente está directamente a popa de sus posiciones actuales.

W tiene problemas al izar su spinnaker y L, navegando más rápido, establece un compromiso por sotavento desde libre a popa quedando sujeto a la regla 17. Con la intención de obtener una ventaja táctica sobre W, L decide continuar navegando con su foque y retrasar la izada de su spinnaker.

A continuación, L navega al rumbo que proporciona el mejor VMG (“velocity made good”, velocidad verdadera hacia la siguiente baliza) para un barco navegando en popa con foque. Ese rumbo es más aproado que el rumbo que le daría el mejor VMG si navegara con spinnaker.

W protesta contra L alegando que, al no izar su spinnaker y consiguientemente navegar a un rumbo más arribado -que sería el más rápido para terminar lo antes posible-, L infringió la regla 17. En la audiencia, el representante de L reconoció que, para terminar lo antes posible en ausencia de W, L habría izado su spinnaker y navegado a un rumbo más arribado y más rápido.

Pregunta

Cuando L retrasó la izada de su spinnaker y en vez de ello navegó al rumbo que proporcionaba el mejor VMG para un barco navegando en popa con foque ¿infringió la regla 17 por navegar más al viento que su rumbo debido?

Respuesta

No. El rumbo debido de un barco depende en todo momento de las condiciones imperantes. Algunas de esas condiciones son la intensidad y dirección del viento, el patrón de rachas y encalmadas en el viento, las olas, la corriente y las características físicas del casco y el equipo del barco, incluidas las velas que está usando. Las velas que lleva izadas son parte del equipo y, en consecuencia, una de las condiciones de las que depende el rumbo debido. Mientras L navegaba con foque, su rumbo debido era aquel que proporcionaba el mejor VMG para un barco navegando con foque y no con spinnaker. L no navegó más al viento que su rumbo debido, por lo que no infringió la regla 17.

El reglamento de regatas no exige a un barco que ize su spinnaker en un momento determinado ni le obliga a terminar lo antes posible. Puede haber un número de razones, incluyendo las tácticas, por las que un barco no use su spinnaker. Por tanto, incluso aunque L reconoció que habría izado su spinnaker y navegado a un rumbo más arribado, no infringió regla alguna por el hecho de continuar navegando con foque en vez de con spinnaker. (Véase el Caso 78 sobre el uso de tácticas que claramente interfieran con o entorpezcan el avance de otro barco).

CASO 135

Definiciones, Mantenerse Separado Regla 62.1(b), Reparación

Si un barco infringe una regla de la Parte 2 al no mantenerse separado, el barco con derecho de paso, o un tercer barco, puede tener derecho a reparación si sufre daños físicos, incluso si el daño no se debe directamente a una colisión con el barco que estaba obligado a mantenerse separado.

Hechos para la Pregunta 1

Dos barcos pequeños, P, amurado a babor, y S, amurado a estribor, navegan en rumbo de colisión navegando en ceñida o más al viento con viento fuerte (más de 20 nudos). P mantiene su rumbo y, cuando se hace evidente para S que P no se mantiene separado, S inmediata y rápidamente vira por avante amurándose a babor para evitar a P. A pesar del intento de S de evitar a P, se produce un contacto entre los barcos, pero no se originan daños. Sin embargo, mientras S está virando por avante para evitar a P, vuelca y, al hacerlo, su timonel cae y daña el timón. Tras adrizar el barco, S no puede reparar el timón y se retira de la prueba. P realiza una penalización de Dos Giros y termina la prueba. S solicita reparación bajo la regla 62.1(b).

Pregunta 1

¿Tiene derecho S a reparación si su solicitud es válida?

Respuesta 1

La regla 62.1(b) no exige que el daño físico (o la lesión) haya sido causado directamente por el barco que infringió una regla de la Parte 2. Basta con que el daño físico (o la lesión) sea una consecuencia probable de la acción del barco que infringió una regla. S tiene derecho a reparación siempre que el Comité de Protestas concluya que

- P infringió la regla 10;
- era probable un contacto y S actuó tan pronto como fue evidente que P no se mantenía separado;
- el vuelco y la caída del timonel fueron resultado de que P no se mantuvo separado y no de una deficiente maniobra de S; y
- el daño no fue debido a que el timón se hallara en deficientes condiciones.

Hechos para la Pregunta 2

Dos barcos, A y B, navegan en rumbo de colisión con fuerte viento. A está obligado a mantenerse separado de B. A mantiene su rumbo y, cuando se hace evidente para B que A no se mantiene separado, B hace una considerable alteración de rumbo inmediata y rápidamente para evitar a A. No hay contacto entre A y B. Sin embargo, mientras B maniobra para evitar un contacto potencialmente dañoso con A, colisiona con C, un tercer barco que se hallaba en las inmediaciones. C resulta dañado y pierde varias posiciones. A realiza una penalización de Dos Giros y termina la prueba. C solicita reparación bajo la regla 62.1(b).

Pregunta 2

¿Tiene derecho C a reparación si su solicitud es válida?

Respuesta 2

Sí, siempre que el Comité de Protestas concluya que

- A infringió una regla de la Parte 2;
- era probable un contacto y B actuó tan pronto como fue evidente que A no se mantenía separado;
- el daño de C fue resultado de que A no se mantuvo separado y no de una deficiente maniobra de B; y
- una vez que B comenzó a alterar el rumbo, no le fue razonablemente posible a C evitar el contacto y el daño resultante.

Véase también el Caso 110.

World Sailing 2014

CASO 136

Regla 29.1,
Regla 63.6,

Llamadas: Llamada Individual
Audiencias: Obtención de pruebas y Determinación de los Hechos Probados

Para determinar los hechos probados, un Comité de Protestas se regirá por la

ponderación de las pruebas. En general, un miembro del Comité de Regatas que hace de visor de la línea de salida está mejor ubicado que cualquier barco participante para decidir si un barco estaba sobre la línea en la señal de salida y, de ser así, si regresó y salió correctamente.

Hechos

Al darse la señal de salida, el miembro del Comité de Regatas que hacía de visor de la línea juzgó que tres barcos estaban sobre la línea. Se mostró con prontitud la bandera X con un sonido, y se dejó largada durante el tiempo requerido (véase la regla 29.1). Otro miembro del Comité de Regatas, situado al otro extremo de la línea, confirmó la identificación de los tres barcos así como que no volvieron para salir correctamente. Los tres barcos fueron puntuados como "OCS". Uno de esos barcos completó el recorrido y terminó en primer lugar. Al conocer que había sido puntuado como "OCS", solicitó reparación argumentando que había vuelto y salido correctamente. Citó como testigos a otros dos barcos que estuvieron en sus inmediaciones y que estimaron había vuelto y salido correctamente.

Pregunta 1

La decisión de un Comité de Regatas de que un barco no había salido o vuelto para salir correctamente, ¿puede anularse en base a otras pruebas? En caso afirmativo, ¿en qué circunstancias?

Respuesta 1

Sí, si el Comité de Protestas queda satisfecho al ponderar las pruebas de que los miembros del Comité de Regatas que hicieron de visor en la línea y observaron los barcos después de la señal de salida no estaban mirando mientras el barco cruzaba la línea de salida o realizaban la maniobra de volver, o se confundieron al identificar los barcos.

Pregunta 2

Al evaluar las pruebas en tal caso, ¿debe el Comité de Protestas dar mayor credibilidad a las que aporten los miembros del comité?

Respuesta 2

Las pruebas que presentan los miembros del Comité de Regatas, quienes están en la mejor posición para tomar una decisión, son normalmente más fiables.

Pregunta 3

Si la discusión es simplemente si barco estaba “sobre” la línea de salida, o si volvió “completamente”, ¿una persona que no estaba en posición de ver a lo largo de la línea es un testigo capacitado?

Respuesta 3

Véase la Respuesta 2. Un miembro del Comité de Regatas que esté mirando a lo largo de la línea en los momentos relevantes está en la mejor posición para emitir un juicio.

RYA 1984/8

CASO 137**Regla 63.4(b), Audiencias: Conflicto de Intereses**

Al decidir si un conflicto de intereses es significativo, el Comité de Protestas debe tener en cuenta el grado del conflicto, el nivel del evento y la percepción global de imparcialidad.

Hechos

Después de una declaración de conflicto de intereses por parte de un miembro del Comité de Protestas, una de las partes no da su consentimiento para que la persona permanezca como miembro del Comité de Protestas.

Pregunta

¿Cómo debe el Comité de Protestas decidir si un conflicto es significativo o no tal como exige la regla 63.4?

Respuesta

El miembro afectado no debe estar presente durante el proceso de toma de esta decisión. La regla 63.4(c) exige que los demás miembros del Comité de Protestas consideren el grado del conflicto. Así, por ejemplo, una relación paterno-filial casi seguramente creará un alto grado de conflicto, mientras que relaciones más alejadas generalmente crearán

grados decrecientes de conflicto a medida que la distancia aumenta. De manera similar, una relación empleador-empleado podría crear un alto grado de conflicto.

La regla 63.4(c) también exige que se considere el nivel del evento. En algunos niveles de eventos, no es práctico encontrar miembros adecuados del Comité de Protestas que no tengan ningún conflicto de intereses, pero el evento sigue necesitando los servicios de un Comité de Protestas. Puede resultar posible equilibrar el conflicto entre dos o más miembros del Comité de Protestas.

El Comité de Protestas también debe considerar si la mejor forma de percibir la imparcialidad es tener más miembros en el Comité de Protestas o no incluir a una persona con un conflicto. El Comité de Protestas también puede tener en cuenta la fuerza del sentimiento de las partes y si sus preocupaciones se comparten o se limitan a una de las partes.

World Sailing 2016

CASO 138

Regla 2, **Navegación Leal**
Regla 69, **Mal Comportamiento**

En general, una acción de un participante que afecte directamente a la imparcialidad de la competición o el no penalizarse apropiadamente cuando el participante sea consciente de haber infringido una regla, debe ser examinada bajo la regla 2. Cualquier acción, incluida una infracción grave de la regla 2 o de cualquier otra regla, que el comité considere que puede ser un acto de mal comportamiento, debe ser examinada bajo la regla 69.

Pregunta 1

Cuando ha habido una acción de una persona que podría considerarse mala deportividad o mal comportamiento, ¿qué acciones podrían constituir mal comportamiento?

Respuesta 1

La Regla 69 cubre todos los actos de mal comportamiento, y puede abarcar desde una falta hasta un acto muy significativo de mala deportividad o desprestigiar el deporte. Las siguientes acciones deben considerarse como ejemplos de actos de mal comportamiento, pero no son ejemplos exclusivos y ésta no es una lista definitiva:

1. Participar en cualquier actividad ilegal (por ejemplo, robo, agresión, daños criminales)

2. Participar en cualquier actividad que pueda desprestigiar el deporte
3. Acoso, comportamiento discriminatorio e intimidación
4. Violencia física o amenazas
5. Actuar imprudentemente o de manera que cause o pueda causar daños o lesiones
6. Desobedecer las instrucciones razonables de los oficiales del evento
7. Infringir una regla de manera intencional o incitar a otros a infringir una regla
8. Interferencia con el equipo de otro competidor
9. Infracciones repetidas de una regla
10. No actuar para evitar que su barco o equipo infrinja una regla cuando se sea consciente de esa infracción
11. No decir la verdad o toda la verdad en una audiencia
12. Otras formas de hacer trampa, tales como falsificar documentos personales, de la clase o de medición, inscribir un barco del que se sabe no está en medidas, saltarse una baliza para ganar posiciones, etc.
13. Lenguaje soez o insultante que ofenda o pueda ofender
14. Hacer comentarios abusivos o irrespetuosos con respecto a los oficiales o jueces de regata o sus decisiones (incluso a través de medios electrónicos, tales como las redes sociales)

Pregunta 2

¿Cuándo debería proceder un Comité de Protestas de conformidad con la regla 2 y cuándo debería hacerlo de conformidad con la regla 69?

Respuesta 2

Un barco puede ser protestado por una infracción de la regla 2 y se requiere que el Comité de Protestas celebre una audiencia y resuelva la protesta. Para estimar una protesta por una supuesta infracción de la regla 2, se requiere que el Comité de Protestas establezca claramente que un barco no ha participado de acuerdo con los principios reconocidos de navegación leal y de deportividad. De ello se desprende que, para que se pueda concluir la comisión de una infracción de la regla 2, la acción debe afectar directamente a la competición.

Un Comité de Protestas puede protestar contra un barco por infracción de la regla 2, pero puede decidir que una iniciativa bajo la regla 69 es más apropiada o, en algunas circunstancias, actuar al amparo de ambas. Generalmente, una imputación de una acción que afecte directamente a la competición debe ser protestada al amparo de la regla 2.

Una acción que se considera un acto de mal comportamiento y que no afecta

directamente a la competición debe ser protestada al amparo de la regla 69.

Una protesta y la audiencia subsiguiente bajo cualquier regla, incluida la regla 2, pueden revelar una conducta que el Comité de Protestas considere como una acción de mal comportamiento.

Hechos para la Pregunta 3

Un barco ciñe amurado a babor e intenta cruzar por delante de un barco amurado a estribor. El barco amurado a babor calcula mal el cruce y no se mantiene separado.

Pregunta 3

El barco amurado a babor, ¿ha infringido una regla deliberadamente?

Respuesta 3

No. Un error de juicio como este es común durante una prueba y no es una navegación desleal o un acto de mal comportamiento. Para que sea una navegación desleal o un acto de mal comportamiento, debe haber evidencia de que el barco sabía o debería haber sabido que no podía cruzar e intentó hacerlo de todos modos.

Sin embargo, cuando el barco amurado a babor se da cuenta que no se ha mantenido separado, ha infringido una regla a sabiendas y debe penalizarse adecuadamente. De lo contrario, ha violado un principio reconocido de deportividad (véase Principios Básicos, Deportividad y las Reglas).

World Sailing 2016

CASO 139

Regla 69.2(j), Mal Comportamiento: Acción por un Comité de Protestas

Ejemplos que ilustran cuándo sería “apropiado” según la regla 69.2(j)(3) informar de un incidente relativo a la regla 69 a una autoridad nacional o a World Sailing.

Hechos

El Comité de Protestas ha resuelto que un competidor o persona de apoyo ha cometido

una acción de mal comportamiento y ha impuesto una penalización según la regla 69.

Pregunta 1

¿Cuándo debería el Comité de Protestas informar de la infracción a la autoridad nacional de la persona o a World Sailing?

Respuesta 1

La Regla 69.2(j) requiere un informe a la autoridad nacional o a World Sailing cuando la penalización aplicada es mayor que DNE en una prueba, cuando la persona ha sido excluida de la sede del evento o en otros casos cuando el Comité de Protestas lo considere “apropiado”. Como ejemplo, sería “apropiado” informar en las siguientes circunstancias:

1. En un evento de una sola prueba, el Comité de Protestas cree que la penalización por la infracción hubiera sido mayor que un DNE para una sola prueba si hubiera ocurrido en un evento compuesto de varias pruebas. Esto podría deberse tanto a la gravedad de una única infracción como a varias infracciones menores.
2. Una persona de apoyo ha infringido la regla 69 y se le habría excluido de la sede, pero el evento está en su último día y la exclusión de la sede sería ineficaz.
3. El Comité de Protestas tiene buenas razones para creer que la persona que ha infringido la regla 69 ha sido penalizada previamente por una infracción de la regla 69.1(a) y especialmente si la infracción es similar.
4. La infracción tiene un impacto en eventos más allá de la jurisdicción del Comité de Protestas. Por ejemplo, la selección o calificación para otro evento y la infracción ha afectado negativamente la selección o calificación de otro participante.

Pregunta 2

¿Debería enviarse el informe a la autoridad nacional o a World Sailing?

Respuesta 2

El informe solo se envía a World Sailing cuando la infracción se produce en eventos internacionales específicos que se enumeran en la Regulación 35, Código Disciplinario, de World Sailing. De lo contrario, el informe se enviará a la autoridad nacional de la(s) persona(s) que haya(n) infringido la regla 69 (no necesariamente a la autoridad nacional del propietario o de la sede del evento).

CASO 140

Regla 30.3, **Penalizaciones de la Salida: Regla de la Bandera U**
Regla 30.4, **Penalizaciones de la Salida: Regla de la Bandera Negra**
Regla 62.1, **Reparación**
Regla 64.1(b), **Decisiones: Penalizaciones y Exoneración**

Cómo se aplican las reglas cuando un barco se ve obligado a cruzar la línea de salida por otro barco que estaba infringiendo una regla de la Parte 2.

Hechos para la Pregunta 1

Se da la salida a una prueba bajo la regla 30.3, Regla de la Bandera U, o 30.4, Regla de la Bandera Negra. Veinte segundos antes de la señal de salida hay un incidente entre los barcos A y B. El Comité de Regatas identifica parte de A en el lado del recorrido. A no regresa al lado de pre-salida de la línea de salida, sino que continúa navegando el recorrido y termina. El Comité de Regatas lo puntúa como UFD o BFD, según corresponda.

A presenta una protesta válida contra B. El Comité de Protestas descalifica a B por infringir una regla de la Parte 2. El comité decide que B, como consecuencia de infringir una regla, ha obligado a A a infringir la regla 30.3 o 30.4. También decide que no hubo lesión o daño físico, y que B no infringió la regla 2, Navegación Leal.

Pregunta 1

¿Puede el Comité de Protestas exonerar a A por su infracción de la regla 30.3 o 30.4 y clasificarlo en su posición de llegada, aunque A nunca haya salido de acuerdo con la definición “Salir”?

Respuesta 1

No. A ha infringido las reglas 30.3 o 30.4, pero también infringió la regla 28.1 al no salir correctamente (véase la definición “Salir”). La infracción de B obligó a A a infringir la regla 30.3 o 30.4. Sin embargo no impidió que A retrocediera hasta el lado de pre-salida de línea de salida y saliera correctamente. El Comité de Protestas puede exonerar a A, bajo la regla 64.1(a), de su infracción de la regla 30.3 o 30.4, y si así sucede, el Comité de Regatas lo puntuará como “DNS” de acuerdo con la regla A5.

Si A hubiera regresado al lado de pre-salida de la línea de salida, salido correctamente, navegado el recorrido y terminado, el Comité de Protestas podría haberlo exonerado por infringir la regla 30.3 o 30.4 y haberlo clasificado en su posición de llegada.

Hechos para la Pregunta 2

Se da la salida a una prueba bajo la regla 30.4, Regla de la Bandera Negra. Los hechos son los mismos que para la Pregunta 1, pero en esta ocasión se da una llamada general. Tal como exige la regla 30.4, el número de vela de A fue adecuadamente mostrado. Antes de la nueva salida, A informa al Comité de Regatas de que tiene la intención de protestar a B por una infracción de una regla de la Parte 2 ocurrida en la salida interrumpida. A sale, navega el recorrido y termina la prueba que se volvió a empezar. El Comité de Regatas lo puntúa como "DNE". A presenta una protesta contra B por la infracción ocurrida en la salida inicial y solicitó reparación. En la solicitud afirmó que el Comité de Regatas actuó inadecuadamente al puntuarlo como "DNE".

Pregunta 2

Si el Comité de Protestas decide que B infringió una regla de la Parte 2 y que al hacerlo obligó a A a infringir la regla 30.4, ¿puede el comité dar una reparación a A clasificándolo en su posición de llegada en la prueba que se volvió a empezar?

Respuesta 2

No. A infringió inicialmente la primera frase de la regla 30.4 y fue identificado en el lado del recorrido de la línea de salida. Seguidamente, su número de vela fue adecuadamente mostrado conforme exige la regla 30.4. Al mostrar el Comité de Regatas el número de vela de A después de una llamada general, la penúltima frase de la regla 30.4 prohibía a A participar en la prueba que se volvía a empezar. Al salir en esta prueba, A infringió la penúltima frase de la regla 30.4. El comité de regata no cometió error alguno al puntuarlo como "DNE". A no tiene derecho a reparación porque el Comité de Regatas no actuó inadecuadamente.

Hechos para la Pregunta 3

Los hechos son los mismos que para la Pregunta 2, pero en esta ocasión A no toma parte en la prueba que se vuelve a empezar. Al llegar a tierra protesta contra B por el incidente ocurrido en la salida inicial. El Comité de Protestas resuelve que B infringió una regla de la Parte 2 por la que no puede ser penalizado (véase la regla 36).

Pregunta 3

Si el Comité de Protestas decide que B infringió una regla de la Parte 2 y que al hacerlo obligó a A a infringir la regla 30.4, ¿puede el Comité de Protestas modificar la puntuación “BFD” de A?

Respuesta 3

Sí, el Comité de Protestas exonerara a A por haber infringido la regla 30.4 y cambiará su puntuación en esa prueba de “BFD” a “DNS”. Sin embargo, no tiene derecho a reparación porque el Comité de Regatas no actuó inadecuadamente.

World Sailing 2016

CASO 141**Preámbulo a la Parte 2**

Regla 36, **Pruebas que se Vuelen a Empezar o que se Repiten**
Regla 44.1(b), **Penalizaciones en el momento del incidente: Penalizarse**
Regla 60.3(a)(1), **Derecho a Protestar; Derecho a Solicitar Reparación o Acción por la Regla 69**
Regla 61.1(a)(4), **Requisitos para una Protesta: Informar al protestado**
Regla 63.5, **Validez de la Protesta o de la Solicitud de Reparación**

Interpretación del término “de consideración” en la expresión “daños de consideración.”

Pregunta

¿Hay un significado especial en el reglamento de regatas del término “de consideración” cuando se usa en la frase “daños de consideración”?

Respuesta

No. El término “de consideración” no está definido en el *Reglamento de Regatas a Vela* (RRV). La Sección “Terminología” en la Introducción establece que “otras palabras y términos se usan en el sentido comúnmente aceptado en un uso náutico o general.” Como se entiende en el uso general, cuando se usa “de consideración” en la expresión “daños de consideración”, el término significa: importante debido a posible peligro o riesgo; tener consecuencias potencialmente indeseadas; causar preocupación; o de grado

o cuantía significativa.

Esto sugiere que cuando un Comité de Protestas ha concluido de los hechos probados que el daño ocurrió en un incidente, debe considerar si se aplica cualquiera de los cuatro criterios implicados en la definición anterior, y si es así, debe concluir que el daño es “de consideración.”

Las cuestiones a considerar pueden incluir:

1. ¿El daño redujo la seguridad de la tripulación?
2. ¿Influyó el daño de manera significativa en el rendimiento en navegación del barco?
3. ¿El costo de reparar el daño será una cantidad significativa en relación con el valor de mercado del barco?
4. ¿El valor del barco después de reparar el daño se reducirá significativamente?

World Sailing 2018/115

CASO 142

Regla 62.1(b), Reparación

Cuando un barco solicita reparación por lesiones o daños físicos causados por la acción de un barco que estaba infringiendo una regla de la Parte 2, no necesita protestar contra el barco que causó el daño o lesión, pero su solicitud no tendrá éxito a menos que la prueba obtenida en la audiencia de reparación lleve al Comité de Protestas a concluir que el otro barco infringió una regla de la Parte 2.

Hechos

El barco X solicita reparación bajo la regla 62.1(b) alegando que su puntuación en una prueba ha sido, sin ninguna culpa por su parte, significativamente perjudicada por lesión o daño físico causado por la acción del barco Y que estaba infringiendo una regla de la Parte 2.

Pregunta

¿Necesita X protestar contra Y para apoyar su solicitud de reparación?

Respuesta

Si bien una protesta es la mejor manera de establecer que un barco infringió una regla de la Parte 2, X no está obligado a protestar. Sin embargo, si X protesta contra Y después del incidente que provocó lesiones o daño físico y si el Comité de Protestas decide que Y sí infringió una regla de la Parte 2, entonces claramente X puede señalar el resultado de su protesta para establecer que Y rompió una regla de la Parte 2.

El Principio Básico, Deportividad y las Reglas, establece que se espera que todos los participantes, incluida la tripulación de X, hagan cumplir las reglas, pero no existe una regla que requiera que X proteste contra Y a fin de ser elegible para obtener reparación bajo la regla 62.1(b).

Si X no protesta contra Y, su solicitud de reparación puede tener éxito si la prueba presentada durante la audiencia de reparación lleva al Comité de Protestas a concluir que Y infringió una regla de la Parte 2. He aquí ejemplos de prueba que llevarían a un Comité de Protestas a esa conclusión:

- Un miembro de la tripulación de Y es llamado como testigo, y el Comité de Protestas concluye a partir de la evidencia dada por el testigo que Y se penalizó en reconocimiento de haber infringido una regla de la Parte 2 en el incidente con X.
- Un oficial de regatas informa que un representante de Y firmó un reconocimiento de infracción o informó a un oficial de regatas que Y se penalizó adecuadamente o se retiró de la prueba porque infringió una regla de la Parte 2 en el incidente con X.
- Cualquier otra prueba que lleve al Comité de Protestas a concluir que Y infringió una regla de la Parte 2 en el incidente con X.

World Sailing 2018

CASO 143

Regla 70, **Apelaciones y Solicitudes a una Autoridad Nacional**
Regla 75, **Inscribirse en una Regata**
Regla 89.1, **Autoridad Organizadora; Anuncio de Regatas; Nombramiento de**
 Comités: Autoridad Organizadora

Cuando la autoridad organizadora de una regata no es una de las organizaciones enumeradas en la regla 89.1, una parte de una audiencia no tiene acceso al proceso de apelación.

Hechos

La autoridad organizadora de una regata era un club no afiliado a, y sin conexión o asociación con, la autoridad nacional de la sede del evento. El anuncio y las instrucciones

de regata establecían que la regata se regiría por las reglas, tal y como se definen en el *Reglamento de Regatas a Vela*. El barco A protestó contra el barco B bajo una regla de la Parte 2. Posteriormente, al amparo de la regla 70.1(a), A apeló la resolución del Comité de Protestas ante la autoridad nacional de la sede del evento.

Decisión

La regla 89.1 enumera el tipo de organizaciones admitidas como autoridad organizadora para regatas que se rigen por el *Reglamento de Regatas a Vela*. La autoridad organizadora de la regata era un club, pero ese club no estaba afiliado a la autoridad nacional de la sede del evento. Por tanto, ese club no era una autoridad organizadora válida según la regla 89.1(c), ni era una autoridad organizadora válida según los restantes criterios de la regla 89.

La regla 70.3 exige que la apelación de A fuera enviada a “la autoridad nacional con la que la autoridad organizadora está asociada según la regla 89.1.” No existía autoridad nacional que cumpliera con este requisito de la regla 70.3 y, por lo tanto, las resoluciones del Comité de Protestas en la regata no eran elegibles bajo la regla 70 para ser apeladas ante la autoridad nacional de la sede del evento, ni, en realidad, ante ninguna autoridad nacional.

Por estas razones, la autoridad nacional de la sede del evento rechazó tratar la apelación de A.

Comentarios Adicionales

Los siguientes comentarios abordan cuestiones que, aunque no están directamente relacionadas con la Resolución en este caso, están relacionadas con las cuestiones planteadas en el mismo.

La regla 75.1 requiere que una persona que inscriba un barco en una regata sea miembro de una autoridad nacional miembro de World Sailing o de un club u otra organización afiliada a dicha autoridad nacional. Además, si es un club u organización el que inscribe un barco, ese club u organización debe estar afiliado a dicha autoridad nacional.

La Regla 75.2 exige que los participantes cumplan con la Reglamentación 19 de World Sailing, Código de Elegibilidad. La Reglamentación 19.20(d) establece que un evento que no cumple con la regla 89.1 es un “Evento Prohibido”. Cuando A se inscribió en la regata organizada por el club no afiliado participó, quizás involuntariamente, en un Evento Prohibido, tal como se define en la Reglamentación 19.20. Participar en un evento de este tipo podría tener serias consecuencias para la elegibilidad de un participante para participar en otros eventos (véase la Reglamentación 19.19(a)(ii)).

Si los deportistas que planean participar en un evento organizado por un club u organización descubren que ese club u organización no está afiliado a la autoridad nacional del país en el que tiene su sede, deben instar al club u organización a unirse o afiliarse de otro modo a la autoridad nacional antes de comenzar la regata, o a buscar al menos una organización afiliada que oficie como la autoridad organizadora del evento.

CAN 2018
