Manual de Jueces

Agosto 2019

Revisado Abril 2020

MANUAL DE JUECES DE WORLD SAILING agosto de 2019

Prólogo

Este manual está concebido para ser una herramienta de aprendizaje para jueces que están reuniendo conocimientos y experiencia con el objetivo de convertirse en jueces internacionales.
También debería ser una guía de referencia para los jueces internacionales existentes con objeto de contribuir a la coherencia al juzgar en todo el mundo.
Dado que nuestro deporte está cambiando y evolucionando constantemente, un manual como este debe ser un documento vivo que necesita ser constantemente actualizado. Siempre son bien recibidas las contribuciones para mejorarlo, incluyendo materias nuevas para mantenerlo al día. Las versiones actualizadas se publicarán en el sitio web de World Sailing a medida que se vayan produciendo cambios y mejoras.
Debemos dar las gracias a los muchos jueces internacionales experimentados que han contribuido a este manual.

Andrés Pérez
presidente del Subcomité de Jueces Internacionales de World Sailing (World Sailing International Judges Sub-Committee)
2017

Nota de uso:
Para mayor claridad y brevedad, la versión original en inglés de este manual utiliza el género femenino en el sentido histórico cuando se refiere a un barco y el género masculino cuando se refiere a una persona.
No obstante, los miembros de la comunidad de jueces han demostrado que el sexo no juega un papel determinante en las habilidades como juez.

© del original en inglés World Sailing

© de esta versión en español: Real Federación Española de Vela
Traducción: Ricardo García Soriano

*N del T: En la versión en español se ha utilizado el **género** masculino genérico comprensivo de ambos sexos para evitar repeticiones innecesarias y, salvo cuando expresamente se diga lo contrario, el término **juez** se emplea en el sentido incluyente de oficiales, jueces, árbitros y medidores que se utiliza en el reglamento de jueces de la RFEV, si bien en este documento se incluye a los clasificadores y los delegados técnicos. También se han evitado los términos junior o juveniles para emplear la más genérica de **jóvenes**.*
En la medida de lo gramaticalmente posible se ha procurado respetar las divisiones en párrafos del texto original, pero cuando no ha sido así, las separaciones por puntos y seguido o puntos y aparte no alteran ni modifican el sentido original del texto en inglés.

La presente traducción es una altruista y desinteresada aportación personal del traductor a la empresa común de la comunidad de la Vela.

Índice

Secciones

A Fundamentos	**7**
B Programa de World Sailing para Jueces Internacionales	**16**
C Cualidades y habilidades de un Juez Internacional	**22**
D Los jueces y los regatistas jóvenes	**30**
E El Comité de Protestas	**46**
F Sistemas alternativos para juzgar	**58**
G El Evento	**84**
H Buenas prácticas del Jurado Internacional durante el evento	**90**
I Actuación en el agua con la regla 42 y el apéndice P	**101**
J Administración del comité de protestas	**133**
K La audiencia de la protesta	**142**
L La mediación	**204**
M Daño y lesión	**215**
N La regla 2 y la regla 69	**220**
O Clasificación de Regatistas (Sailor Classification) Reglamentación 22 de WS	**240**
P Regatas oceánicas y de altura	**249**

Sección A
Fundamentos

Contenido

A.1 Introducción 6
A.2 Terminología 7

A.1 Introducción

La función de un juez de Vela es asegurar la justicia de la competición.

Su papel es en muchos sentidos único. Primero, un juez debe resolver disputas entre competidores.
Para ello, y para que se perciba que lo hace de manera justa y conforme a las reglas, un juez debe dominar completamente el Reglamento de Regatas a Vela.

En segundo lugar, a menudo se pide a un juez que coopere en muchos otros aspectos críticos de una regata, tales como revisar el anuncio y las instrucciones de regata, decidir sobre cuestiones de medición y de cumplimiento de las reglas de rating, vigilar las infracciones del reglamento, velar por que se cumplan las reglas de propulsión en el agua y mucho más.
Por último pero no por ello menos importante, a un juez se le pide que tome decisiones que afectan a la justicia de la competición. Hacer todas estas cosas bien es un reto y a veces una tarea difícil.

La Vela tiene una deuda de gratitud con todas esas personas que se esfuerzan por adquirir los conocimientos y la experiencia necesarios para asumir esta responsabilidad y desempeñarla bien.

Quienes adoptan semejante compromiso ofrecen una enorme aportación a nuestro deporte.

A.2 Terminología

Reglamento de Regatas a Vela (las reglas, el reglamento o el RRV)

Son las reglas que se emplean para competir bajo la jurisdicción de World Sailing.

Códigos y Reglamentaciones de World Sailing

La definición de regla incluye los siguientes códigos de World Sailing:
Reglamentación 20: Código de Publicidad
Reglamentación 21: Código Antidopaje
Reglamentación 37: Código de Apuestas y anticorrupción
Reglamentación 35: Código Disciplinario
Reglamentación 19: Código de Elegibilidad
Reglamentación 22: Código de Clasificación de Regatistas
No se encuentran incluídos en el Reglamento de Regatas a Vela porque se pueden modificar en cualquier momento durante el ciclo de cuatro años de publicación del Reglamento. Los cambios se publican en el sitio web de World Sailing en www.sailing.org y a través de las
autoridades nacionales miembros.

Libro de Casos (los casos)

World Sailing publica interpretaciones de las reglas de regata en el libro de casos y las configura como interpretaciones vinculantes y aclaraciones de las reglas.
Están basadas en apelaciones y preguntas remitidas al Comité de Reglamentos (Racing Rules Committee). Aclaran el significado de una regla y responden a las dudas sobre interpretaciones contradictorias.

Las reglas, sus modificaciones y los casos se adoptan por el World Sailing Council basándose en las recomendaciones del Racing Rules Committee.La reglamentación 28.3 establece que los casos de World Sailing son interpretaciones vinculantes y aclaraciones al Reglamento de Regatas a Vela que se aplican a todas las regatas. Los jueces están obligados a someterse a las reglas y a seguir los casos de World Sailing cuando las interpreten.

Preguntas y Respuestas [Question and Answer (Q&A)]

Las preguntas y respuestas sobre las reglas de regatas de World Sailing (World Sailing Racing Rules Q&A) se publican en el sitio web de WS y son responsabilidad conjunta del Comité de Reglas y el Comité de Jueces (the Racing Rules Committee and Race Officials Committee).

Las respuestas se preparan por jueces de regata expertos y pretenden ofrecer un servicio a los jueces de regata, a las autoridades nacionales miembro y a las asociaciones de clase de WS, los cuales pueden enviar preguntas a través de WS relativas a las reglas del Reglamento de Regatas a Vela (RRV).

Las respuestas no son interpretaciones y aclaraciones vinculantes pero aun así ofrecen un importante servicio al dar las opiniones de experimentados jueces de regatas cuidadosamente elaboradas.

Se pretende que estas Q&A se estudien para su posible inclusión en los casos de WS o los libros de casos de match Racing o los casos de regatas por equipos [World Sailing Case Book/Call Books (Match and Team Racing)].
Este servicio no debe utilizarse como un método alternativo de apelación sino que su función no es otra que ofrecer valiosas opiniones sobre cuestiones planteadas relativas al RRV.

World Sailing

World Sailing es la entidad que regula el deporte de la Vela.
Agrupa a Autoridades Nacionales Miembro, a Asociaciones de Clase y a otras organizaciones afiliadas.
Entre las numerosas responsabilidades y programas de WS se incluye la formación y acreditación de jueces internacionales, lo que incluye a jueces internacionales, árbitros, oficiales de regata, clasificadores y delegados técnicos

Autoridad Nacional

La Autoridad Nacional es la organización que rige el deporte de la vela dentro de su jurisdicción (cada país) y es miembro de WS. Muchas autoridades nacionales tienen competencias adicionales, como pueden ser la navegación o las regatas a motor.

Las Autoridades Nacionales suelen prescribir reglas añadidas al Reglamento de Regatas.
Tales prescripciones se incluyen como reglas que gobiernan la vela dentro de la jurisdicción de la autoridad nacional.
Raramente se aplican en eventos internacionales, si bien algunas autoridades nacionales prescriben que algunas de sus prescripciones no se pueden eliminar.

La mayoría de las autoridades nacionales nombran un comité que resuelva apelaciones contra las resoluciones de los comités de protestas. Los procedimientos de apelación pueden variar de un país a otro según sus prescripciones. La máxima autoridad de apelación es la autoridad nacional bajo cuya jurisdicción se celebra el evento.
WS no resuelve apelaciones.

Las autoridades nacionales pueden remitir apelaciones al comité de reglas de WS (World Sailing Racing Rules Committee) cuando se piense que éste puede aclarar o ayudar a interpretar una regla. Si el comité está de acuerdo con la resolución o considera que puede ser beneficioso aclararla, recibirá la apelación como un caso de WS, siempre que así lo ratifique el WS Council

Autoridad Organizadora

La autoridad organizadora es el órgano que planea y ejecuta las pruebas o el evento.
Puede ser un club, una asociación de clase, una autoridad nacional, la propia World Sailing o varios de ellos. La autoridad organizadora de la regata nombra (elige) el comité de protestas o el jurado internacional

Comité de Regatas

El Comité de Regatas es el comité que nombra la autoridad organizadora para llevar a cabo las pruebas.

Es el responsable de publicar las instrucciones de regata y las clasificaciones.
Si la autoridad organizadora no ha nombrado un comité de protestas o un jurado internacional, el comité de regatas es el responsable de nombrar un comité de protestas que lleve a cabo las audiencias. Un miembro del comité de regatas puede ser miembro del comité de protestas excepto en las solicitudes de reparación de la regla 62.1(a) basada en una acción impropia u omisión del comité de regatas. En ese caso, el comité de protestas debe ser independiente del comité de regatas.

Un comité de protestas que sea un jurado internacional constituido conforme al apéndice N del RRV será independiente del comité de regatas y ninguno de sus miembros pertenecerá al comité de regatas.

Comité de Protestas

El Comité de Protestas resuelve protestas y solicitudes de reparación y decide sobre las denuncias de infracción de la regla 69.
Lo nombra la autoridad organizadora o el comité de regatas.
Puede ser independiente del comité de regatas o un subcomité de éste.

Cuando se cumplen los requisitos del apéndice N, puede ser un jurado internacional.

Los jurados internacionales se consideran comités de protestas cuando resuelven protestas y solicitudes de reparación.

Jurado Internacional

Un Jurado Internacional es un comité de protestas que cumple los requisitos del apéndice N. Lo nombra la autoridad organizadora y está sujeto a la aprobación de la autoridad nacional si así lo exigen sus prescripciones. Es totalmente independiente del comité de regatas.

Un jurado internacional está compuesto por regatistas experimentados con excelentes conocimientos del Reglamento de Regatas.
Sus miembros provienen de diferentes autoridades nacionales miembro y la mayoría deben ser jueces internacionales acreditados por WS.
Siempre que actúe conforme a los procedimientos establecidos en el apéndice N, según dispone la regla 70.5 sus resoluciones no se pueden apelar.

Las competencias de un jurado internacional incluyen oír y resolver todas las protestas, solicitudes de reparación y otras cuestiones relativas a las reglas de la parte 5 cuando se le pregunte por la autoridad organizadora, el comité de regatas o el comité técnico.

También les aconseja y asiste sobre cualquier cuestión que afecte a la justicia de la competición, del mismo modo que decide sobre cuestiones de elegibilidad, medición o certificados de rating y autoriza la sustitución de competidores, barcos o equipamiento conforme a las Reglas. El jurado internacional también resuelve las cuestiones que le sometan la autoridad organizadora o el comité de regatas.

Comité Técnico

El Comité Técnico lo nombran la autoridad organizadora o el comité de regatas de un evento en el que se vayan a llevar a cabo inspecciones de equipamiento y mediciones como

establezca la autoridad organizadora y como se exige en el Reglamento. Sus funciones pueden consistir en medir barcos y comprobar que cumplen las reglas de clase antes del inicio de la competición y realizar comprobaciones, como que las velas están envergadas dentro de las bandas negras, la distribución del lastre, el peso de la ropa, etcétera, durante la competición. El comité técnico también interpreta las reglas de clase en los eventos.

Juez, juez nacional, juez internacional

El término juez se usa habitualmente para designar a un miembro del comité de protestas que participa en la toma de decisiones.
El título juez nacional se otorga a una persona suficientemente cualificada por una autoridad nacional que lleva a cabo un programa de formación de jueces nacionales.
El título juez internacional se otorga por World Sailing a una persona que cumple los criterios establecidos por las Reglamentaciones de WS.

Árbitro, árbitro nacional, árbitro internacional

Un árbitro es un juez especialmente formado que toma decisiones en el agua y que puede imponer penalizaciones durante una regata de match o por equipos o una de flota arbitrada.

Los árbitros también pueden ser llamados a escuchar protestas durante un evento de regatas de match o por equipos.

Sección B

Programa de Jueces Internacionales de WS

B Programa de Jueces Internacionales de WS

Contenido

B.1 Jueces de WS	**14**
B.2 Solicitudes de nombramiento y renovación	**15**
B.3 Formularios de informes (reference forms)	**16**

B.1 Jueces de WS

World Sailing creó el programa de jueces internacionales en 1981 para cubrir tres necesidades percibidas de los competidores:
Primero, la necesidad de identificar a personas experimentadas y con conocimientos y para formar parte en comités de protestas de campeonatos del mundo y otros eventos de alto nivel;
Segundo, la necesidad de asegurarse de que en estos eventos internacionales el comité de protestas se reflejan las diferentes nacionalidades y culturas de navegación de los competidores; y
Tercero, la necesidad de establecer los resultados al final de la regata.
Desde entonces World Sailing ha ampliado el programa de formación de jueces para incluir a medidores, árbitros, oficiales de regata, delegados técnicos y clasificadores.

WS considera que su esencia y principal finalidad es la formación y la acreditación de los jueces para navegar y administrar el RRV.

La regulación de los jueces de regata se contiene en la sección 3 de las reglamentaciones de WS (reglamentaciones 31 a 34).
Los programas de jueces se establecen bajo la autoridad del Comité de Jueces. El programa de jueces internacionales se administra a través de un subcomité, el Subcomité de Jueces Internacionales. Sus competencias están reguladas en la reglamentación de WS 6.10.7.3.
Están disponibles con sus actualizaciones en: http://www.sailing.org/documents/regulations/regulations.php

B.2 Solicitudes de nombramiento y renovación

La regulación de los jueces de regata se contiene en la sección 3 de las reglamentaciones de WS.

Los requisitos para el nombramiento como juez internacional y el procedimiento para la solicitud se encuentran en la reglamentación 31 de WS y en la publicación World Sailing Race Official Roles, Qualifications and Competences (funciones, cualificación y competencias de los jueces de WS), el documento de solicitud de nombramiento (conocido como aplicación) de jueces internacionales y los materiales para convertirse en juez internacional de WS están disponibles en http://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/become_a_judge.php

Ahí se encuentran los requisitos concretos para ser juez internacional, si bien en líneas generales son los siguientes:
-haber asistido a un seminario de jueces internacionales en los últimos cuatro años.
- haber superado el examen escrito en los últimos cuatro años
- haber actuado como miembro de un comité de protestas el número especificado de eventos de regatas de flota; en otro número especificado de eventos el candidato debe haber sido miembro de un jurado internacional y uno de los eventos debe haberse celebrado fuera del grupo de su MNA, autoridad nacional miembro, en el caso de los grupos I a Q
- que el IJSC, Subcomité de Jueces Internacionales, tenga el número especificado de informes positivos del presidente del jurado, que debe ser un juez internacional; el modelo de informe está disponible online.
- remitir el formulario de solicitud en el plazo señalado en la Reglamentación.
- Todos los candidatos deben asegurarse de haber leído la versión más reciente de la reglamentación 31 así como el documento World Sailing Race Official Roles, Qualifications and Competences y el documento de solicitud de nombramiento de juez internacional de WS en su integridad, todo para comprender la totalidad de los requisitos que se exigen para convertirse en juez internacional de WS.

Para preparar el examen de juez internacional, se anima a los candidatos a que estudien el listado de palabras en inglés que se emplean en el test.

Para valorar si los eventos en los que se ha actuado tienen la consideración de eventos principales, consúltese el apéndice que describe los eventos principales. Toda la documentación para la primera solicitud de nombramiento está disponible online en http://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/become_a_judge.php

WS se pone en contacto con los jueces internacionales en el año en el que deben renovar su acreditación y les envía la documentación necesaria para renovar.

B.3 Formularios de informes (reference forms)

Los candidatos que se postulen por primera vez deben cumplir la reglamentación 31. Los formularios de informes se encuentran en la web de WS aquí:
http://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/become_a_judge.php
Es responsabilidad del presidente del jurado del evento cumplimentar y remitir los informes en los formularios.
Avisa al presidente del comité antes de la regata que deseas un informe. Facilítale tu nombre, dirección y tu Sailor ID.

Guía para el candidato y el presidente del jury

Al final de la regata el presidente del jurado debe cumplimentar el formulario del evento y debe comentar la valoración con el candidato.

El formulario se debe remitir a WS al buzón raceofficials@sailing.org no más tarde de cuatro semanas desde el final del evento.
El presidente del jury debe conocer lo que se establece en la guía para el presidente del jurado.

Guía para el presidente del jurado

Esta guía aclara cuándo no se tiene que cumplimentar un formulario y lo que se exige una notificación previa a WS para determinar si es posible facilitar otro tipo de informe en el evento en cuestión.

Sólo se pueden admitir y valorar los formularios cumplimentados por jueces internacionales que presidan el jury de esa regata.
Los formularios no se deben cumplimentar con efectos retroactivos porque eso contraviene el carácter didáctico y la naturaleza formativa del procedimiento de los formularios de informes.

Tú puedes pedir una copia del informe y puedes pedirla directamente al presidente del jury o a WS, una vez que lo haya recibido.

Sección C
Cualidades y habilidades de un Juez Internacional

C Cualidades y habilidades de un juez internacional

Contenido

C.1 Código de comportamiento	**19**
C.2 Conflicto de intereses	**20**
C.3 Condiciones físicas para actuar	**21**
C.4 Acusación de conducta inadecuada o falta de competencia	**24**

C.1 Código de comportamiento

Los jueces internacionales de WS se encuentran entre los miembros que más expuestos están en este deporte. Por lo tanto es esencial que los jueces se comporten con el más alto grado de competencia, propiedad e integridad.
Un juez no debe hacer nunca nada que pueda desprestigiar el deporte.

En concreto, se espera de los jueces internacionales lo siguiente:
• que mantengan un alto nivel de comprensión y aplicación del reglamento de regatas, los casos, los procedimientos y las políticas de WS
• que se aseguren de que todas las decisiones se fundamentan en las reglas y los principios de justicia y objetividad, que se toman con prudencia y sin prejuicios**.**
• que guarden la confidencialidad de las deliberaciones del comité de protestas durante y después de la regata**.**
• que sean educados, corteses, de mentalidad abierta y pacientes con los colegas, los competidores, los responsables de la regata y de los equipos, los entrenadores, las personas de apoyo y los anfitriones

● que respeten las diferencias culturales entre los colegas, los competidores, los responsables de la regata y de los equipos, los entrenadores, las personas de apoyo y los anfitriones
● que declaren cualquier conflicto de intereses antes de aceptar una invitación para un comité de protestas y, además, declaren cualquier cambio de circunstancias que pudiera convertirse en un conflicto de intereses (véase la reglamentación 34 de WS sobre conflicto de intereses)
● que planifiquen llegar al evento a tiempo y quedarse hasta que se resuelva todo lo relativo a la última protesta.
● que sólo incurran en los gastos que sean necesarios y que, cuando los gastos sean reembolsables, sólo reclamen los que sean legítimos y esenciales y que no sean gastos personales, salvo que expresamente se haya acordado otra cosa con la autoridad organizadora
• que sean puntuales y que vistan de forma adecuada en el agua y en tierra
● que se abstengan de fumar en la sala de protestas y en los edificios o zonas de la regata donde está prohibido fumar, así como mientras están en el agua.
● que se abstengan de consumir alcohol antes o durante una audiencia y también mientras estén a flote. Aunque se tome una comida antes de las audiencias se debe evitar el alcohol.
Los jueces nunca deben embriagarse durante un evento. Un juez que no cumpla este código de conducta se expone a que se revoque su nombramiento.

C.2 Conflicto de intereses

En el ámbito de un juez que actúe en una regata existe un conflicto de intereses en los términos que establece la definición de conflicto de intereses del Reglamento de Regatas.

Los jueces deben consultar los documentos que WS ha publicado, y los jueces deben consultarlos para ilustrarse sobre si tienen un conflicto de intereses para actuar en una regata.
Entre ellos están los siguientes:

● Reglamento de Regatas a Vela, definición de conflicto de intereses
● Reglamentación 34 de World Sailing, conflicto de intereses

● El documento "Race Officials Committee Guidelines for Assessing a
Conflict of Interest for Race Officials" de World Sailing
● interpretación del Constitution Committee
Estos documentos están publicados en la web de WS. No se reproducen aquí porque las reglamentaciones y los documentos auxiliares se pueden modificar cada cuatrienio. Están publicados en esta dirección:
www.sailing.org/raceofficials/conflict-of-interest.php

C.3 Condiciones físicas para actuar

Los jueces internacionales tienen la obligación de prestar sus servicios en todo lo que sea preciso en cada tipo de evento.
Antes de aceptar una invitación tienes la obligación de informarte de los requerimientos del evento y asegurarte de que serás capaz de realizar todo lo que se espera de ti.
Son muchas las funciones que debe llevar a cabo un juez, aunque no todas sean necesarias en todos los eventos.

Habilidades necesarias para actuar en un evento

Función en el evento	**Habilidades necesarias**
Audiencias de protestas audiencias por la regla 69 RRV	• Leer, escribir y hablar utilizando la terminología adecuada, generalmente en inglés. • Ver y oír adecuadamente, aunque sea con las ayudas necesarias • gran capacidad de razonamiento y memoria para analizar las reglas y tomar decisiones • valorar y escribir hechos y resoluciones en protestas y en solicitudes de reparación

	• escribir alegaciones, informes y decisiones según la regla 69 del RRV
salir al agua para observar la regata	• tener licencia para el gobierno de embarcaciones menores • Tener la movilidad necesaria para saltar del pantalán al barco y de un barco a otro • agilidad para mantener el equilibrio a flote • saber posicionar el barco para observar la regata sin interferir, teniendo en cuenta cómo navega cada tipo de barco • utilizar adecuadamente las comunicaciones por VHF (en ocasiones se exige una licencia) así como canales privados de radio. • tener las condiciones físicas para permanecer largas jornadas a flote en cualquier condición
arbitrar la regla 42 RRV según el apéndice P	Exigencias para salir al agua: • un profundo conocimiento de la RRV 42, de cómo se mueven y maniobran los barcos de esa clase y los procedimientos del apéndice P • conocimiento de las modificaciones específicas de la clase a la RRV 42 • posicionamiento del barco para juzgar sus movimientos, minimizando las molestias a los barcos en regata

Juicio directo y arbitraje según el apéndice Q	Exigencias para salir al agua: • un profundo conocimiento del apéndice Q y sus procedimientos • posicionamiento del barco para arbitrar las medal races y para el juicio directo en regatas de flota • tomar decisiones rápidas en infracciones de la parte 2 del Reglamento de Regatas a Vela • las exigencias para juzgar la RRV 42 según el apéndice P, cuando corresponda
Arbitrar barcos de radio control	• Un profundo conocimiento del apéndice E y sus procedimientos • Tomar decisiones rápidas en infracciones a la parte 2 del RRV • condiciones físicas necesarias para estar de pie y moverse por el muelle durante las largas jornadas de competición • permanecer largas jornadas al aire libre

Como las capacidades de cada uno pueden cambiar con el tiempo, a lo largo de tu trayectoria como juez también puede cambiar el tipo de evento en el que cada uno puede actuar.

Por lo tanto:

- Si tienes necesidades especiales, informa al presidente del comité de protestas o al representante de la autoridad organizadora encargado de los jueces.

- Si te alojan en un domicilio particular, hazles saber si tienes alguna alergia, como a alguna mascota o al humo del tabaco u otra
- Si tienes alguna restricción alimentaria, házselo saber antes de tu llegada
- Si tienes alguna limitación física temporal o permanente, no aceptes la invitación si no puedes llevar a cabo las funciones del comité de protestas
- Si necesitas alguna adaptación, advierte a la autoridad organizadora y al presidente del comité de protestas antes de tu llegada

C.4 Acusación de conducta inadecuada o falta de competencia

La reglamentación 35 de World Sailing contempla que los informes con quejas sobre conducta inadecuada o falta de competencia de algún juez de WS se deben remitir al Chief Executive Officer de World Sailing.
Cuando se recibe un informe así, WS aplica el procedimiento de la reglamentación 32 (desempeño de los jueces) para tramitar la denuncia, los procedimientos de investigación, en su caso, y la posible resolución y sanciones que pudieran corresponder, así como también se describe el procedimiento de apelación de que disponen los jueces.

Sección D

Los Jueces y Regatistas Jóvenes

D Los jueces y los regatistas jóvenes

NOTA: La presente sección D es fiel al original y las posibles discordancias entre el índice y el contenido y la numeración de los los apartados reflejan las allí contenidas.

Contenido

D.1 Introducción	**27**
D.2 Definición de regatistas jóvenes	**28**
D.3 Desempeño de los jueces en las regatas con regatistas jóvenes	
D.4 Visibilidad	**30**
D.5 Comunicación con los regatistas y sus entrenadores	**30**
D.6 Protestas	**31**
D.7 Observadores	**31**
D.8 Uso de la bandera de protesta	**32**
D.9 Informar al comité de regatas en la llegada	**32**
D.10 Mediación	**32**
D.11 Regla 42 y apéndice P	**33**
D.12 Reuniones de patrones (briefings)	**34**
D.13 Apoyo de los padres, entrenadores y clubes	**35**
D.14 Barcos de apoyo	**36**
D.15 Protección de menores y mal comportamiento de la regla 69	
D.16 Instrucciones de regata	**37**
D.17 Modificaciones de las instrucciones de regata	**37**

D.1 Introducción

Los regatistas jóvenes conforman uno de los principales grupos de participantes en nuestro deporte. Esta sección ayuda a los jueces a comprender la función que les corresponde en cuanto al desarrollo de los regatistas jóvenes. Lo que subyace es el principio de que todos los regatistas jóvenes reciban el mayor valor posible de su participación en el deporte y así se animen a seguir navegando durante mucho tiempo. En esta sección se tratan materias que se presentan en eventos de jóvenes desde el nivel de club hasta los internacionales, en todos los cuales se plantean desafíos y oportunidades interculturales únicas.

Los regatistas jóvenes tienen necesidades e intereses muy variados y se encuentran a muy distintos niveles de competencia, experiencia y conocimiento de las reglas.

Los jueces, entrenadores y padres ocupan una posición preeminente y de confianza, por lo que tienen la responsabilidad de presentar el deporte a los regatistas de una manera que maximice su participación, disfrute, seguridad y satisfacción. Los entrenadores cumplen numerosas funciones, no sólo asistir a los regatistas en el agua o en tierra sino también de comunicación, gestión de regatas, rescate y procedimientos de protestas.

Cuando un regatista joven queda expuesto a sufrir algún daño, lesión, acoso, intimidación u otra experiencia negativa similar se pone en riesgo su gusto por navegar y puede que abandone el deporte. Los regatistas jóvenes también deben aprender a responsabilizarse de su propia seguridad y de la seguridad de los demás.

Los jueces de los eventos con regatistas jóvenes deben estar formados sobre los aspectos éticos del deporte.
Son particularmente preocupantes el doping, el abuso de menores, la violencia incluso de los espectadores, la agresión sexual, el mal comportamiento, la falta de respeto por los jueces y los otros competidores y la presión indebida de los padres sobre los niños.

Los jueces deben estar al tanto de las políticas que una clase puede tener respecto a los procedimientos de protestas.

D.2 Definición de regatistas jóvenes

El Reglamento no establece ninguna agrupación de los regatistas por la edad. Sin embargo, algunas asociaciones de clase separan grupos por edad para regatear y establecen procedimientos de protestas basados en las costumbres y las políticas de la clase.

Por lo que se refiere a la presente sección, se considera como regatistas jóvenes a los de edades comprendidas entre 9 y 18, aunque en algunas clases se incluye a los regatistas de 19.

Los jueces tienen que acomodar su forma de comunicarse al comportamiento individual de los regatistas jóvenes puesto que la edad cronológica puede no corresponderse bien con su madurez. Hablar con ellos atendiendo sólo a la edad puede revelarse un comportamiento inadecuado y puede resultar más acertado atender al grado de madurez y preparación. La preparación formativa supone que se han ido acumulando ciertas condiciones y experiencias que van a permitir al joven aprender nuevas habilidades y obtener nueva información.

La preparación de una persona joven dependerá de:

- Su condición física, como el dominio de los movimientos durante su desarrollo
- Sus habilidades sociales, como la conciencia de sí mismo o el apoyo y motivación de sus padres y amigos
- Su motivación, como es expresar su deseo de participar
- Su capacidad cognitiva, como es su habilidad para comprender lo que se le enseña, las reglas o las tácticas en un lenguaje apropiado

D.3 Desempeño de los jueces en las regatas con regatistas jóvenes

Los jueces tienen la destacada función de asegurar la justicia de la competición Los jueces tienen un papel importante que desempeñar para garantizar la imparcialidad de la competición y conservar la confianza de los regatistas, entrenadores y equipos de apoyo.

Los jueces deben hacer lo necesario no sólo para aplicar las reglas sino también para ayudar a los regatistas y a sus entrenadores a interpretar las reglas. Esta actitud puede contribuir a que los participantes disfruten del deporte.

Es necesario demostrar cierta sensibilidad para dejar claro cuál es el comportamiento que se espera de los regatistas jóvenes en una regata. Es importante respetar a los regatistas de todas las edades sin condescendencia ni paternalismos.

Las decisiones y acciones de los jueces pueden reforzar, por un lado, el buen comportamiento dentro y fuera del agua y, por otro, la necesidad de imponer una penalización después de infringir a sabiendas una regla.

Los jueces también pueden tener un gran impacto en la conducta futura de un regatista. Bajo ninguna circunstancia se debe permitir a los regatistas creer que las infracciones menores de las reglas se vayan a tolerar por su edad. Una formación estricta y justa al inicio de la carrera de un regatista puede tener un importante efecto educativo.

Durante las regatas, puede haber oportunidades para impartir talleres de reglas. También hay oportunidades para aclarar cuestiones de reglas con los entrenadores. Estas ocasiones podrían tener lugar cuando la regata se aplaza o se anula y los regatistas están en tierra.

D.4 Visibilidad

En todas las regatas los jueces deben procurar hacerse visibles, cercanos y accesibles para los regatistas y sus equipos de apoyo, pero incluso más en regatas para jóvenes, ya que este puede ser el primer contacto del regatista con un comité de protestas o un jurado internacional. Resulta beneficioso que se presente a los jueces en la reunión de patrones para que los regatistas y sus entrenadores puedan reconocerlos durante el desarrollo de la regata.

Cuando los jueces están en tierra y no estén ocupados en tareas oficiales, deben ponerse a disposición de los regatistas. Para ello es conveniente visitar la zona de varada en parejas, y estar disponible para conversaciones con regatistas, entrenadores o padres. Se recomienda que en las conversaciones con regatistas participe más de un juez para evitar cualquier percepción de favoritismo, conflicto de intereses, malentendidos u otras cuestiones similares.

D.5 Comunicación con los regatistas y sus entrenadores

Al hablar con regatistas, utiliza su nombre aunque tengas que preguntárselo. Si hablas de reglas utiliza los términos que usa el reglamento. No cambies los términos de las reglas porque el regatista sea joven. Es preferible que estén presentes en la conversación el entrenador o algún progenitor, si están disponibles, y siempre que puedas asegúrate de que hay otro juez contigo. En los eventos internacionales deben estar disponibles los intérpretes cuando se necesiten.

D.6 Protestas

La sala de protestas es un importante lugar de encuentro con los regatistas jóvenes. Todos los regatistas, pero especialmente los jóvenes, esperan que todo el procedimiento se desarrolle de manera consistente y justa, empleando un lenguaje que puedan entender.

La audiencia de la protesta debe ser formal y los jueces deben ser firmes, respetuosos y de ayuda para todos los participantes.

Puede que los regatistas jóvenes no tengan experiencia previa en audiencias de protestas. Pregunta al principio de la audiencia si es la primera en la que participan. Si lo es, el presidente debería informar a las partes y a los entrenadores y testigos del procedimiento que se va a seguir y también de cómo se va a desarrollar la audiencia.

Los jueces deberían usar el vocabulario del Reglamento en toda la audiencia porque así se evitarán malentendidos cuando se informe de los hechos probados, las conclusiones y las resoluciones.

Podría ser que un regatista muy joven no entendiera totalmente la terminología, las reglas y los procedimientos. Por ejemplo, es aconsejable hacer preguntas usando términos definidos y dar también su significado, por ejemplo, preguntar "¿estaba tu spinnaker por delante del timón del otro barco?" es mejor que preguntar "¿estabais comprometidos?".

Hay que prever y organizar la asistencia de intérpretes cuando los regatistas no tengan una lengua común. Cuando sea posible, ayúdate de un juez que hable el mismo idioma que los regatistas para que actúe como intérprete. Si no lo hay, pueden hacer de intérpretes algunos entrenadores u otras personas del equipo.

D.7 Observadores

Debería promoverse que hubiera observadores en las audiencias, especialmente en las regatas de jóvenes.

Observar el procedimiento puede ser beneficioso para otros regatistas además de para los entrenadores y los progenitores.
El presidente y la autoridad organizadora deben disponer lo necesario para contar con una sala que tenga cabida para el número de observadores que se permitan.
Al tiempo que el secretario del comité programe las audiencias, las partes deben estar informadas de que pueden asistir observadores

A los observadores se les aplican las reglas habituales para observadores que se contienen en la sección K7. Asegúrate de que los observadores las conocen antes de iniciar la audiencia.

D.8 Uso de la bandera de protesta

El reglamento no exige la bandera de protesta en algunas clases de barcos en las que navegan los regatistas jóvenes. Asegúrate de conocer las reglas de la clase con respecto a las banderas de protesta y cualesquiera otros procedimientos especiales que pudiera tener una clase.

D.9 Informar al comité de regatas en la llegada

Algunas asociaciones de clase contemplan que las instrucciones de regata incluyan el requisito adicional de que inmediatamente después de terminar, el barco informe al comité de regatas de su intención de protestar y que identifique al barco protestado. Esto lo puede hacer fácilmente quien esté tomando las llegadas y evita el riesgo de que un entrenador o un progenitor les haga protestar cuando los regatistas hayan vuelto a tierra.

D.10 Mediación

Algunas asociaciones de clase utilizan la mediación del apéndice T del RRV en los eventos con jóvenes.
Cuando se trata de meras protestas entre barcos la mediación establece un procedimiento para que las partes resuelvan las protestas de una forma más simple y en menos tiempo. Para asegurar que el procedimiento se desarrolle adecuadamente

puede necesitarse un intérprete, que podría ser el juez mediador [el arbitrador, como figura distinta del árbitro o umpire (N del T)]. Se puede autorizar que haya observadores, especialmente en situaciones interculturales, a menos que vayan a ser testigos en una posterior audiencia de la protesta.

La regla 42 y el apéndice P

Se debe fomentar que actúen jueces en el agua para verificar que se cumple la regla 42 en las regatas de jóvenes. Esto ayuda a los regatistas a comprender el funcionamiento de la regla 42 y favorece que los regatistas cumplan las demás reglas.

En algunas regatas para jóvenes se aplica la penalización de dos giros en todas las infracciones del apéndice P. Así se instruye a los regatistas sobre qué acciones están prohibidas por la regla 42 y pueden aprender de sus errores. Si bien las penalizaciones del apéndice P se pueden suavizar modificándolo en las instrucciones, no se deben relajar los criterios de aplicación de la regla 42 y siempre se debe pitar con la mayor coherencia y ajustándose plenamente al Reglamento.

Los jueces deben insistir en que la penalización de dos giros o retirarse cuando proceda se lleven a cabo cumpliendo la regla 44. Si un barco no completa su penalización los jueces deben actuar en la forma que se establece en el apéndice P.

Antes de empezar la regata, los barcos de los jueces deben estar visibles en el campo de regatas. Deben situarse cerca de la línea de salida para que los regatistas vean que los jueces están en el agua y para que identifiquen sus barcos por si quieren comunicarse con ellos.

Los jueces deben estar a disposición de los regatistas para comentar con ellos las acciones que han causado una penalización. Los días con más de una prueba, y en la medida de lo posible, los jueces deben situarse cerca de la línea de llegada para que los barcos puedan verles. Los días con una sola prueba o después de la última prueba del día, los jueces deben estar disponibles en tierra. Los jueces deben poder explicar qué regla

se ha infringido y aclarar al regatista la correspondiente interpretación de la regla 42 de World Sailing, cuando proceda. Cuando la conversación tenga lugar en tierra, lo más conveniente es que comenten la regla con el regatista dos jueces y que, si están disponibles, estén presentes su entrenador o progenitor.
Al menos uno de los jueces debería haber formado parte del equipo que pitó la penalización. La política de WS es que uno de los jueces aclare la penalización impuesta mientras que el otro supervise la conversación.
Sobre todo con los regatistas más jóvenes es muy importante evitar dar la impresión de que estamos en una discusión entre dos jueces y un regatista

D.11 Reuniones de patrones (briefings)

En la reunión de patrones el presidente del comité debe tener en cuenta las siguientes cuestiones por si resultan aplicables al evento en cuestión:

• Presentar e identificar a los jueces
• Poner de manifiesto que el comité de protestas actuará en beneficio de los competidores y que su principal función es asegurar la equidad de la competición
• Asegurar que la intención del comité de protestas en el agua es observar el cumplimiento de la regla 42 y asesorar a los competidores siempre que haya ocasión para comentar con los jueces o el comité de protestas
• Recordar a los competidores la ubicación del tablón oficial de avisos y de la sala de protestas.
• Invitar a los observadores a que asistan a las audiencias de las protestas en la medida en que lo permita el Reglamento.
• Advertir a los regatistas de que no se permitirá que se emplee un lenguaje soez.
• Recordar que las personas de apoyo deben someterse al reglamento tal y como establece la RRV 3.1(b).
• Recordar a los regatistas que pueden dirigirse a los miembros del comité de protestas en cualquier momento en tierra o en el agua, excepto mientras se esté en regata.

• Recordar a los regatistas que la vela es un deporte que se autorregula y también que están obligados a comportarse conforme al principio de la deportividad y el reglamento.
• Recordar a los regatistas jóvenes que se espera de ellos que se comporten como exige el reglamento de regatas, tanto ellos mismos como respecto de los demás regatistas.
• Si se va a utilizar la mediación, explicar brevemente el procedimiento.

Cuando sea aconsejable por razones prácticas (p. ej. espacio limitado, número de idiomas o las costumbres de la clase) en los eventos con regatistas jóvenes muy numerosos la reunión de patrones se puede sustituir por reuniones con los entrenadores o los jefes de equipo. Transmitir unas instrucciones claras a los entrenadores puede facilitar que sus regatistas se comporten adecuadamente. Es aconsejable que el presidente del jury participe en las reuniones ordinarias con los entrenadores junto con el PRO y que haga referencia al cumplimiento de las reglas, que comente los incidentes que pudieran ocurrir, responda a las preguntas y que se muestre comunicativo.

D.12 Apoyo de los padres, entrenadores y clubes

Los padres, los entrenadores y los clubes anfitriones son elementos esenciales en las rutinas de seguridad de las regatas. Las regatas con jóvenes no serían tan potentes sin estas estructuras de apoyo. El movimiento y la ubicación de los barcos de apoyo necesita estar limitada, pero puede estar permitido que estos barcos puedan moverse siguiendo a la flota siempre que cumplan con las restricciones impuestas a los barcos, a los entrenadores o a ambos. En los eventos principales se recomienda que los barcos de apoyo tengan que llevar a bordo representantes de al menos dos regatistas o dos equipos diferentes.

El comité de protestas puede plantearse convocar a una audiencia a una persona de apoyo conforme a la regla 60.3(d) en caso incumplimiento de una o varias de las reglas de la competición.

No todos los regatistas jóvenes tienen personal de apoyo en el agua. Los jueces deben asegurarse de que no se muestran parciales ni muestran preferencia por ningún barco en particular. Las lanchas de los jueces nunca deben remolcar a ningún barco al área de regatas antes de la prueba, ni siquiera aunque no haya viento. En cambio, remolcar barcos a tierra resulta aceptable siempre y cuando el juez no muestre ninguna predisposición o preferencia por los barcos a los que asiste, y siempre que los barcos de remolquen los barcos a tierra a petición del comité de regatas.

D.13 Barcos de apoyo

Los barcos de apoyo gobernados por el equipo de apoyo del regatista constituyen un importante elemento del dispositivo de seguridad de la regata. Las regatas para jóvenes no serían tan potentes sin estas estructuras de apoyo. El movimiento y la ubicación de los barcos de apoyo necesita estar limitada, pero puede estar permitido que estos barcos puedan moverse alrededor del recorrido siempre que cumplan con las restricciones impuestas a tales barcos, a los entrenadores o a ambos. En los eventos principales se recomienda que los barcos de apoyo tengan que llevar a bordo representantes de al menos dos regatistas diferentes o dos equipos distintos.

El comité de protestas puede llegar a convocar a una audiencia a una persona de apoyo según la regla 60.3(d) si no cumple con las reglas o con las indicaciones de la competición.

No todos los regatistas jóvenes disponen de personal de apoyo en el agua. Los jueces deben asegurarse de no mostrar favoritismo o un comportamiento sesgado por ningún barco en particular. Los barcos de los jueces nunca deben remolcar ningún barco al área de regatas, aunque no haya viento. En cambio, remolcar barcos a tierra resulta aceptable siempre y cuando el juez no muestre ninguna predisposición o preferencia por los barcos a los que asiste, y siempre que los barcos de remolquen los barcos a tierra a petición del comité de regatas.

D.14 Barcos de apoyo

En el apéndice H de la Guía de World Sailing sobre mal comportamiento se ofrece orientación sobre materias como la protección de los menores y el empleo de la regla 69. Se conmina con insistencia a los jueces para que se estudien e implementen estos procedimientos antes de iniciar cualquier investigación que pueda estar relacionada con el abuso infantil. Las leyes de cada país sobre protección de menores contienen exigencias específicas que deben respetarse escrupulosamente. El presidente debe solicitar la asistencia de las autoridades locales si surgiera algún problema de esta naturaleza. En el peor de los casos nos podemos encontrar con que un juez de regatas, por muy bienintencionado que sea y aunque actúe de buena fe, interfiera la acción de la justicia entrevistando a un niño o investigando un asunto grave de una forma inadecuada.

D.15 Instrucciones de regata

En la medida de lo posible, las instrucciones de regata para regatas con jóvenes deben ser coherentes en los diferentes eventos en las materias que no son técnicas y específicas de la regata; son reglas técnicas específicas las que se refieren, entre otros, a los horarios de inicio, la descripción de las balizas, el campo de regatas, la ubicación del tablón oficial de avisos y las señales hechas en tierra. Las instrucciones de regata deben estar publicadas en el sitio web al menos una semana antes del evento.

No resulta adecuado que los regatistas reciban un documento con varias páginas poco antes de que empiecen las pruebas. Lo normal es que los regatistas jóvenes no se percaten de las variaciones sutiles de las instrucciones mientras se preparan para regatear.

D.16 Modificaciones a las instrucciones de regata (RRV L3)

En las regatas para jóvenes sería conveniente incluir las siguientes instrucciones en concreto:

Cuando haya un cambio en el programa de pruebas se recomienda que la modificación se publique antes de que termine el plazo para protestar del día anterior al en que surta efecto el cambio, para que los regatistas jóvenes puedan marcharse del club con tiempo suficiente.

Salida

Incluir la cláusula (RRV L11.3) que exige que los barcos que no han salido no interfieran con los barcos que van a salir.

Sistema de penalización (RRV L14)

Cuando haya flotas de regatistas con poca experiencia resulta conveniente modificar algunas reglas:

no aplicar las reglas P2.2 y P2.3 y aplicar sólo una penalización de un giro o de dos giros para todas las infracciones de la regla 42.

Protestas y solicitudes de reparación (RRV L16)

Si lo solicitan la asociación de clase o los organizadores, se puede exigir que todos los barcos, con independencia de su eslora, muestren una bandera roja cuando protesten. Cuando lo requieran las políticas de la asociación de clase o los organizadores, se puede pedir que un barco que quiera protestar, además de los requisitos de la regla 61.1(a), inmediatamente después de terminar, informe al barco del comité de regatas de su intención de protestar y que identifique al barco o barcos a los que vaya a protestar. El comité de regatas debe tomar buena nota de tales avisos.

Barcos de apoyo (RRV L23)

En algunas regatas se emite una serie de normas para las personas y los barcos de apoyo. Por lo demás, salvo cuando estén participando en labores de rescate, los jefes de equipo, entrenadores, padres y demás personal de apoyo deben permanecer fuera del campo de regatas desde la señal de preparación de la primera flota que vaya a tomar la salida hasta que todos los barcos hayan terminado o se hayan retirado o el comité de regatas señale un aplazamiento o una anulación para todas las flotas. El campo donde todos los barcos están en regata se puede definir como el área que queda incluida en el recorrido a una distancia que determine el comité de regatas desde cualquier baliza, layline, línea de llegada o cualquier área donde un barco está navegando o puede navegar.

Sección E
El Comité de Protestas

Sección E El Comité de Protestas

Contenido

E.1 Introducción	**42**
E.2 Conflicto de intereses	**42**
E.3 Composición	**43**
E.4 Jurado no apelable y jurado internacional	**44**
E.5 Aprobación de la autoridad nacional para la composición del jurado internacional	**46**
E.6 Aprobación por WS de un jurado internacional de tres personas	**46**
E.7 Competencias	**46**
E.7.1 Responsabilidades adicionales de los jurados internacionales	**47**
E.8 Procedimientos	**47**
E.9 Paneles del jurado internacional	**47**
E.10 Miembros ausentes del comité de protestas	**48**
E.11 partes y testigos ausentes	**49**
E.12 Recomendaciones para audiencias a distancia	**49**

E.1 Introducción

Los jueces pueden tener que prestar sus servicios de formas muy diversas, por lo que el organizador debe asegurarse de que va a proporcionar a los competidores la más adecuada para cada tipo de evento. El desempeño de los servicios comprende desde un comité de protestas local en un club náutico, donde el comité de regatas o el club local designa un comité de protestas de miembros del club con conocimientos, a un jurado internacional no apelable nombrado o aprobado por World Sailing en los eventos de alto nivel. En la mayoría de los casos, al juez con la mayor experiencia, a menudo a un juez nacional o internacional, se le pide que presida el comité de protestas y acepte la responsabilidad de asegurar que se van a cumplir las reglas y a seguir procedimientos.

E.2 Conflicto de intereses

La regla 63.4 orienta a los jueces para establecer si pueden tener un conflicto de intereses en relación con una determinada protesta o solicitud de reparación y declararla tan pronto como sean conscientes de él.

La regla impide actuar en una audiencia a un miembro de un comité de protestas que tenga un conflicto de intereses, excepto en tres circunstancias:

a) Que todas las partes de la audiencia hayan sido informadas y presten su consentimiento
b) Que el comité de protestas decida que el conflicto de intereses no es significativo
c) Que el conflicto esté equilibrado entre los miembros del comité de protestas (RRV M2.3).

La regla guía al comité de protestas con algunas consideraciones para determinar si un conflicto es significativo.
El motivo de que existan estas posibilidades es que no resulta conveniente en todas las ocasiones, y especialmente en las regatas de club, queden excluidos todos los jueces que tengan un conflicto de intereses.
Para poder celebrar todos los eventos se necesita cierta flexibilidad. La regla 63.4(d) no permite que una persona con

conflicto de intereses sea miembro de un comité de protestas en un evento principal de WS.

La guía de WS sobre conflictos de intereses está disponible aquí: http://www.sailing.org/raceofficials/conflict-of-interest.php

Un juez que tenga un conflicto de intereses debe declinar una invitación para formar parte de un jurado internacional. Si el juez no está seguro de si existe un conflicto, es aconsejable que haga la consulta a World Sailing en:raceofficials@sailing.org

Si el conflicto de intereses surge durante el evento, un comité de protestas integrado por un jurado internacional permanece debidamente constituido si está formado por tres miembros de los cuales al menos dos son jueces internacionales.

E.3 Composición

En la mayoría de los casos, la autoridad organizadora nombra a los miembros del comité de protestas. En regatas como un campeonato del mundo, esta decisión se suele tomar entre la autoridad organizadora y la asociación de clase. Las únicas excepciones tienen lugar en eventos específicos en los que WS es la responsable de nombrar el comité de protestas, como es el caso de los juegos olímpicos u otros campeonatos (ver reglamentaciones WS 23.3 y 25.8.).

Al formar un comité de protestas hay que tener en cuenta el tipo de barcos y el formato de la competición. Al menos uno de los miembros del comité debe estar familiarizado con los barcos que compiten así como con las reglas y costumbres de la clase. El comité de protestas se enfrenta a cuestiones diferentes en una regata de windsurf que en una de monotipos o de altura. También es útil incluir a un miembro que conozca bien las circunstancias y la meteo locales.

Si se emplea el apéndice P para pitar en el agua la regla 42, propulsión, los miembros del comité de protestas han de tener el conocimiento, y la mayoría de sus miembros deben tener experiencia en esta manera especializada de juzgar.

Por último hay que considerar incluir uno o dos jueces nacionales experimentados para que vayan adquiriendo los requisitos necesarios para convertirse en jueces internacionales.

En un evento abierto con regatistas de otros clubes es conveniente nombrar un comité de protestas de tres miembros que sea independiente del comité de regatas; para evitar aparentar favoritismo, prejuicios o conflicto de intereses el CP debería formarse con miembros de diferentes clubes.

Para garantizar un elevado nivel de experiencia y conocimientos, muchas autoridades nacionales tienen un programa de jueces y forman a sus jueces nacionales.

Algunas autoridades nacionales exigen que en determinados eventos la mayoría de los miembros del CP sean jueces nacionales.

E.4 Jurado no apelable y jurado internacional

Cuando así lo establezcan las instrucciones de regata y el anuncio, se puede suprimir el derecho a apelar (RRV 70.5) siempre y cuando se cumpla alguno de estos tres supuestos:

(a) que sea esencial determinar con rapidez el resultado de una regata que clasifique a un barco para una fase posterior de un evento o para un evento posterior (una autoridad nacional puede prescribir que para que para que tal cosa ocurra sea precisa su aprobación)

(b) que así lo apruebe la Autoridad Nacional para un evento en particular en el que sólo puedan inscribirse quienes estén bajo su jurisdicción, o bien

(c) que una así lo apruebe Autoridad Nacional para un evento concreto, después de consultar con World Sailing, siempre y cuando el comité de protestas esté consituido como se exige en el apéndice N, excepto que sólo necesitan ser jueces internacionales dos miembros del Comité de Protestas

Las dos personas clave para el éxito de un jurado internacional son el presidente y el vicepresidente.

Para que el CP se perciba como independiente, lo mejor es que el presidente sea bien conocido y respetado por los competidores y preferiblemente no de la misma nacionalidad del país en el que se celebra el evento.
Cuando este sea el caso, al vicepresidente local se le encomiendan las tareas administrativas y organizativas previas a la regata. Como lo normal es que los organizadores conozcan al juez que llamaremos local, generalmente es al primero que se le pide ayuda para organizar el CP.

Llegados a este punto el juez local debe explicar que para conseguir que se perciba mejor al CP como independiente es mejor que lo presida alguien de otra nacionalidad y que él sea el vicepresidente.

Asimismo debe ofrecer su ayuda para elegir un juez cualificado de otra autoridad nacional para que actúe como presidente y, junto al presidente, elegir al resto de miembros del comité de protestas.

El apéndice N establece los requisitos para que un jurado internacional quede válidamente constituido.

Los grupos de las autoridades nacionales están plasmados en el artículo 40 de la WS Constitution.

La nacionalidad de un miembro de un CP no constituye un conflicto de intereses.

Un CP constituido como un jurado internacional es independiente del comité de regatas, así que ningún miembro del comité de protestas puede ser también miembro del comité de regatas.

Cuando un jurado internacional queda reducido a tres o cuatro miembros por razón de urgencia o enfermedad, la autoridad organizadora debe realizar un diligente intento de encontrar un sustituto cualificado.

E.5 Aprobación de la autoridad nacional para la composición del jurado internacional

Las prescripciones de algunas autoridades nacionales requieren que éstas aprueben el nombramiento de jurado internacional. Cuando se exige la aprobación, normalmente es la autoridad organizadora la que debe remitir los detalles del evento junto con los nombres del jurado y del presidente que propone.

La RRV N1.8 establece que cuando la autoridad nacional prescribe que se requiere su aprobación para el nombramiento de un jurado internacional [ver RRV 91 (b)] se mencionará esta aprobación en las instrucciones de regata y se publicará en el TOA.

E.6 Aprobación por WS de un jurado internacional de tres personas

En las circunstancias excepcionales de la regla N1.7, World Sailing puede autorizar un jurado internacional de tres personas, todas las cuales deben ser jueces internacionales, de tres autoridades nacionales diferentes (dos, si se trata de los grupos M, N y Q).
La petición se formula a WS según la reglamentación 25.8.13.

E.7 Competencias

La principal obligación del comité de protesta designado o del jurado internacional es llevar a cabo audiencias para protestas, solicitudes de reparación, para escribir alegaciones según la regla 69, y para celebrar audiencias conforme a la regla 69. En ocasiones sus deberes se amplían para incluir pitar en el agua la regla 42 (propulsión) y comprobar que se cumple el reglamento. Cuando se le solicita, el comité de protestas también suele aconsejar al comité de regatas o a la autoridad organizadora, así como ayudar a resolver los problemas que se vayan planteando en las regatas.

E.7.1 Responsabilidades adicionales de los jurados internacionales

Aunque técnicamente no hay diferencias entre las obligaciones de un comité de protestas local y otro formado por los miembros de un jurado internacional, en la práctica cuanto mayor es el nivel de la regata, mayor es la presión sobre los jueces, los organizadores y los competidores.
Dado que no hay derecho de apelación, la reputación de la vela depende de que el comité de protestas formado por el jurado internacional de la regata tome decisiones correctas y justas.

Cuando lo soliciten la autoridad organizadora o el comité de regatas, un jurado internacional tiene la responsabilidad de asesorarles y ayudarles en cualquier asunto que afecte directamente a la imparcialidad de la competición.
En estos eventos el jurado internacional debe responder a cuestiones en materias como elegibilidad, medición, certificados de los barcos, las velas o el equipamiento (ver regla N2).

E.8 Procedimientos

Los comités de protestas adoptan sus resoluciones por mayoría. Si ésta no se logra, quien haya presidido la audiencia puede emitir un voto dirimente.

E.9 Paneles del jurado internacional

Los requisitos para la audiencia de un panel están descritos en el apéndice N1.4(b).

En la mayoría de los casos se necesitan tres jueces de diferentes MNA, dos de os cuales deben ser IJ.

La única diferencia de la audiencia es que se dice a las partes que se trata de un panel del jurado internacional y que si no están conformes con la resolución tienen derecho a una audiencia con el jurado internacional en pleno, excepto en lo que se refiere a los hechos probados.

En la práctica esto significa que el jurado internacional revisará los procedimientos seguidos en la audiencia original, así que van a centrarse en si la conclusión y la resolución se basan en los hechos.
Esta nueva audiencia no es una reapertura de las de la RRV 66, aunque el jurado internacional podría entender que el panel puede haber cometido un error y acordar la reapertura de la audiencia.

E.10 Miembros ausentes del comité de protestas

El apéndice N describe los requisitos de los jurados internacionales y el apéndice M incluye recomendaciones sobre cómo celebrar las audiencias.

Aunque ninguno de ellos exige que todos los miembros de un comité de protestas estén físicamente presentes en las audiencias esto debería ser lo habitual.
Sin embargo, en algunos casos excepcionales el CP puede seguir actuando a través de una audiencia a distancia (ver más adelante), aunque no estén físicamente juntos todos los miembros.

Por ejemplo, tendría sentido actuar sin la presencia física de uno o todos los miembros en las situaciones siguientes:

- si hay que decidir alguna cuestión antes del evento, p. ej. algún asunto de elegibilidad o clasificación de un regatista
- si hay que decidir algo después de concluido el evento, p. ej. una protesta complicada de medición puede tomar varios días al comité técnico
- en regatas oceánicas
- cuando un jurado en pleno o un panel tiene menos de cinco miembros por enfermedad o alguna urgencia y razonablemente no se puede encontrar algún sustituto cualificado a pesar de haberlo intentado diligentemente (ver también RRV N1.5)

E.11 partes y testigos ausentes

La RRV 63.3 otorga a una parte el derecho el derecho a estar presente durante toda la audiencia, estableciendo que, si una parte no se presenta, el comité de protestas puede continuar con la audiencia a pesar de que una parte no comparezca

En cualquier caso aunque lo más aconsejable es tener a todas las partes y testigos físicamente presentes durante la audiencia, hay algunos casos excepcionales en los que el comité de protestas podría ofrecerles que asistieran a la audiencia empleando medios remotos, por ejemplo:

• si hay que decidir alguna cuestión antes del evento, p. ej. algún asunto de elegibilidad o clasificación de un regatista
• si hay que decidir algo después de concluido el evento, p. ej. una protesta complicada de medición puede tomar varios días al comité técnico
• en regatas oceánicas o de altura;

En general, si el CP decide que sus miembros pueden estar presentes a través de algún sistema remoto podrían hacer lo mismo con las partes y los testigos

E.12 Recomendaciones para audiencias a distancia:

Las audiencias en remoto deberían dirigirse mediante sistemas de videoconferencia y transmitirse simultáneamente a todas las personas involucradas en la audiencia.
Un sistema de videoconferencia es un programa, protocolo o dispositivo que emplea internet para llevar a cabo transmisiones que incluyan al menos la voz y el vídeo de las personas intervinientes.
En su caso, también podrían incluirse otras transmisiones, como una señal de video de la mesa de la sala de protestas o de una pizarra electrónica. Resulta esencial disponer de una potente conexión de banda ancha para que funcionen las audiencias por videoconferencia.
Es responsabilidad de las partes y los testigos tener una conexión adecuada.

Si está presente, el miembro del comité de protestas que esté en el lugar tiene un papel importante en el establecimiento de esta conexión

La siguiente es una lista no exhaustiva de sus tareas adicionales:
• Si se trata de audiencias que ocurren durante un evento, hay que programar por adelantado una hora determinada para que las personas que no estén presentes puedan estar disponibles. Hay que tener en cuenta las zonas horarias de todas las personas implicadas.
• Hay que enviar copias de la protesta y demás documentación a los miembros del CP y a las partes que no vayan a estar presentes en el lugar de la protesta.
• Hay que disponer de un proyector y una pantalla para que las partes puedan ver y oír a los miembros del CP que actúen de forma remota.
• Hay que asegurarse de que las partes y los testigos están a solas en la sala, sin comunicarse con otros.
• Hay que asegurarse de que todos en la audiencia, tanto los que asisten presencialmente como los que lo hacen a distancia, están conformes con este procedimiento.

En algunas situaciones a distancia la audiencia por videoconferencia podría no ser posible (por ejemplo, durante una regata oceánica). Sólo en estos casos se puede celebrar la audiencia a distancia mediante correos electrónicos. Esta posibilidad se debe prever en el anuncio de regata o en las instrucciones, tal y como se contempla en la sección O del presente documento.

Sección F

Sistemas alternativos
Para juzgar

Sección F Sistemas alternativos para juzgar

Contenido

F.1 Introducción al juicio directo 53
F.2 Infracciones básicas de las reglas 54
F.2.1 Introducción 54
F.2.2 Inclusiones en el AR y las IR 55
F.2.2.1 Anuncio de regata 55
F.2.2.2 Instrucciones de regata 55
F.2.3 Información inicial (briefing) en la reunión de patrones y entrenadores 56
F.2.4 buenas prácticas en la regata 57
F.2.5 Anotar las incidencias 58
F.2.6 Sesiones informativas posteriores (debriefs) 58
F.2.7 Resumen 58
F.3 Apéndice Q – Juicio directo en regatas de flota 60
F.3.1 Introducción 60
F.3.2 Inclusiones en el anuncio de regata y las IR 61
F.3.2.1 Anuncio de regata 61
F.3.2.2 Instrucciones de regata 61
F.3.3 Información inicial en la reunión de patrone 61 y entrenadores
F.3.4 En el agua 61
F.3.5 Equipamiento 63
F.3.6 Reuniones informativas tras la prueba (debriefs) 64
F.3.7 Resumen 64
F.4 Vela de radiocontrol 65
F.4.1 Introducción 65
F 4.2.1 Inclusiones en el anuncio de regata 67
F 4.2.2 Inclusiones en las instrucciones 67
F4.3 Arbitraje 67
F4.4 Equipamiento 68
F4.5 Principios básicos del arbitraje de radiocontrol 68
F4.6 Posicionamiento de los árbitros 70
F4.7 Incidentes no resueltos 71
F.4.8 Resumen 72

F.1 Introducción al juicio directo

Pitar en el agua o juicio directo en regatas de flota se ha ido convirtiendo cada vez en más frecuente entre las clases y las autoridades organizadoras.

Proporciona una decisión inmediata y definitiva en las infracciones de la parte 2 y, a menudo, también de la regla 31. Las infracciones de la regla 42 están contempladas en el apéndice P, que prevé penalizaciones impuestas por los jueces en el agua. Algunas clases incluyen reglas que también limitan la ubicación de los tripulantes.

Cuando las protestas y las infracciones se resuelven en el agua con una penalización inmediata o sin penalización, los barcos conocen sus posiciones relativas y pueden continuar con su estrategia sin tener que esperar el resultado de una audiencia.

En el juicio directo los jueces están en el área de regatas con los competidores. Los jueces trabajan en parejas para observar la regata y señalar las infracciones conforme a los posibles sistemas que establezcan las IR del evento y que se estudian más adelante.

Estas modalidades se han ido desarrollando para regatas de flota y siguen evolucionando a medida que cada método se perfecciona a través de la experiencia.

Por lo general, una asociación de clase escoge tener juicio directo en el agua en su regata y pide a los jueces que apliquen el método que prefiere la clase.

Los elementos necesarios para poner en marcha un sistema u otro comprenden la mención en el AR, modificaciones en las IR, que los jueces estén disponibles, que haya suficientes barcos adecuados para los jueces y los complementos, como silbatos y banderas.

Antes de las regatas es muy ilustrativo reunirse con los competidores (briefings) para aclarar los detalles del modo en que se va a juzgar, lo que debe contenerse en las IR y otras

reglas que rigen el evento. Las reuniones tras las pruebas (debriefs) son muy beneficiosas para los competidores de flotas grandes puesto que, como se celebran al terminar las pruebas o la mañana siguiente, allí los jueces explican los casos que han ocurrido durante el día y eso permite a los regatistas aprender de cada caso.

F.2 Infracciones básicas de las reglas

F.2.1 Introducción

La infracción básica de la regla es la forma más simple de juicio en el agua y es diferente del apéndice Q del que se hablará más tarde (N del T: y que también se ha traducido entero por la RFEV y está disponible en su web)

En la práctica actualmente se emplean diversos métodos.
Cuando los jueces observan una infracción de una regla de la parte 2 o de la regla 31, se lo dicen al barco inmediatamente.
Se lo indican mediante un sonido, normalmente un pitido, gritando su número de vela y con una señal visual que suele ser apuntando con una bandera roja al barco o barcos infractores. Estas señales significan que uno o más barcos han infringido una regla y que pueden penalizarse de la manera que establece la regla 44. Si no se penaliza ningún barco, los jueces pueden protestarles por el incidente que han presenciado, o bien pueden actuar como testigos si el barco presenta una protesta.
En otros sistemas, los jueces simplemente señalan que han visto la infracción de una regla para indicar que esperan que un barco o barcos se penalicen.
Por lo general, en este sistema se da un pitido pero no se identifica a ningún barco.

En otros sistemas, los jueces tienen la potestad de penalizar al barco que entienden que ha infringido una regla.
Si el barco no se penaliza puede ocurrir que se le clasifique DSQ sin una audiencia.

Un estudio cuidadoso de las IR de cada evento determinará qué sistema han de emplear los jueces.

F.2.2 Inclusiones en el anuncio de regata y las instrucciones de regata

F.2.2.1 Anuncio de regata

El AR tiene que establecer si habrá juicio directo en el agua. El AR debe determinar si en la regata se va a utilizar necesariamente o si puede utilizarse el juicio directo en el agua.

Ejemplo 1. Anuncio de regata.
"Se podrá emplear el juicio directo en el agua de acuerdo con la IR XX. El procedimiento y penalizaciones estarán detallados en las IR".
Algunas AO preferirán emplear los mismos términos en el AR y en las IR.

F.2.2.2 Instrucciones de regata

Se debe incluir una sección específica en las IR para informar a los competidores de que se va a aplicar el juicio directo en el agua. El procedimiento debe incluirse expresamente en un párrafo numerado aparte que exprese con detalle cómo se informará a los competidores de que se ha infringido una regla y de qué acciones deben tomar los competidores.

Estos son algunos ejemplos de lo que se ha incluido en las instrucciones en diversos eventos.

<u>Ejemplo A</u>
IR XX.1. Se aplicará el juicio directo en el agua para las reglas de la parte 2 y la regla 31. Los jueces miembros del CP tocarán el silbato cuando observen que se ha infringido una regla y uno o más barcos deban penalizarse. Los jueces deben asegurarse de que están cerca del barco infractor cuando se señala la penalización. Si después se celebra una audiencia de una protesta derivada del incidente los jueces pueden ofrecer su testimonio como testigos.

Ejemplo B
IR.XX.1 Además de las infracciones de la regla 42, Los miembros del CP estarán en el agua para observar la regata. Para indicar que un juez ha visto una infracción de una regla de la parte 2 o de la regla 31, el juez hará una señal sonora pero no gritará el número de vela. Esto significa que los jueces han visto una situación que se puede protestar y que uno o más competidores han de penalizarse o retirarse. Si ningún barco se penaliza conforme a la regla 44.1, los jueces pueden protestar a uno o más barcos.
IR.XX.2 La acción u omisión de los jueces por esta IR no dará lugar a ninguna reparación. Esto modifica la regla 62.1(a).

Ejemplo C.
IR.XX.1 Los barcos de los jueces en el agua mostrarán en el agua la bandera J del CIS.
IR.XX.2 Además de supervisar el cumplimiento de la regla 42, los jueces estarán observando las infracciones de los barcos de las reglas de la parte 2 o la regla 31. Cuando los jueces observen que un barco ha infringido alguna de estas reglas, harán una señal sonora. Si no se penaliza ningún barco conforme a la regla 44.1, los jueces pueden protestar a uno o más barcos por ese incidente.

***Nota**: Las IR deben establecer el número de giros que debe dar un regatista cuando se penalice por infringir una regla.*
IR.XX.3 La acción u omisión de los jueces por esta IR no dará lugar a ninguna reparación. Esto modifica la regla 62.1(a).

F.2.3 Información inicial (briefing) en la reunión de patrones y entrenadores

En la primera reunión informativa con los competidores y los entrenadores se debe tratar el procedimiento del juicio directo.

Aquí hay que ser especialmente cuidadoso en los siguientes puntos:
• aclarar con detalle el método que se va a emplear para el juicio directo en el agua y cómo se va a aplicar.
• describir brevemente la señal sonora y lo que significa.

• presentar a los jueces.
• describir los barcos de los jueces, cuántos son y cómo están identificados.
• informar a los competidores de que los barcos de los jueces estarán entre los barcos participantes y muy cerca de ellos.
• recordar a los competidores el número de giros que han de dar si se les penaliza.

F.2.4 buenas prácticas en la regata

Los barcos de los jueces deben ser neumáticas u otros similares a motor que no levanten mucha ola cuando naveguen cerca de los barcos que están regateando. Tales barcos deben ser marineros en las condiciones reinantes y adecuados para el tipo y tamaño de la flota.

Cada barco debe llevar dos jueces (en los eventos de mayor nivel esto es obligatorio).

Los jueces tienen que procurar trabajar en parejas para ponerse de acuerdo en los incidentes aunque en alguna ocasión sólo un juez haya visto el incidente.
Los jueces deben anticiparse a los potenciales incidentes y prever las reglas de aplicación para poder tomar una decisión rápida si el incidente acaba ocurriendo.
Lo habitual es que cada juez se centre en un barco mientras los barcos van maniobrando.
Antes de señalar una penalización, los jueces deben estar seguros de que se ha infringido una regla o de lo contrario mostrarán la bandera verde y blanca para indicar que no hay penalización.

Los jueces tienen que ser expertos en el manejo de pequeñas embarcaciones a motor y en posicionarse en los mejores lugares durante la regata para observar las posibles áreas de conflicto entre los regatistas.

Deben estar suficientemente cerca de los competidores pero sin interferir con los barcos que están regateando y sin levantar demasiada ola.

Se deben posicionar donde puedan ver las infracciones, decidir cualquier protesta y donde se oigan sus pitadas.

F.2.5 Anotar las incidencias

Todos los jueces deben conservar las notas que tomen a flote en cada ocasión en que hayan señalado que se ha infringido una regla, si bien resulta muy útil anotar también los incidentes en los que se ha mostrado una bandera verde. Hay que anotar el número de prueba, fecha, hora, tramo de la prueba, barcos implicados, cómo se llegó al incidente, qué barco infringió una regla y si se ha penalizado algún barco. Cuando se pueda, dibujar un diagrama lo más completo posible. Las notas ayudan a describir el incidente íntegro en la reunión posterior.

F.2.6 Sesiones informativas posteriores (debriefs)

Los jueces siempre deben estar en disposición de comentar con cualquier competidor los casos ocurridos en el agua. Es muy conveniente mantener una reunión diaria con todos los competidores; en estas conversaciones debe participar la pareja de los jueces que presenciaron el caso y que penalizaron o no. Gracias a las explicaciones de los jueces, los competidores van adquiriendo un conocimiento cada vez más profundo del reglamento.

F.2.7 Resumen

El sistema de juicio directo que va a emplearse se debe explicar con claridad en las IR y a los competidores para que comprendan bien las señales sonoras y las banderas.
En el sistema en el que sólo se hace la señal sonora es posible que se penalice más de un barco cuando sólo uno haya infringido una regla. Es posible que un barco que no esté seguro de si ha infringido una regla se penalice aunque no la haya infringido. Estas ambigüedades pueden evitarse acercándose al barco infractor o bien usando un sistema en el que se identifique al

barco que infringió una regla. Este método tiene varias ventajas; así, el barco que ha infringido una regla tiene la opción de realizar una penalización inferior a lo que sería una descalificación en la audiencia de una protesta, y además los barcos llegan a tierra conociendo su puesto de llegada en la prueba con pocas posibilidades de que esto cambie. Pero el CP sigue teniendo que resolver en las audiencias correspondientes otras protestas que se refieran a reglas que no sean las de la parte 2 ni la regla 31.
Resumiendo, este sistema ofrece una alternativa al método integral de protestas, lo que se traduce en menos tiempo en la sala de protestas y mayor posibilidad de participar en los aspectos sociales de la regata.

F.3 Apéndice Q – Juicio directo en regatas de flota

F.3.1 Introducción

El apéndice Q se puede descargar de la web de WS: http://www.sailing.org. La versión en español está en el apartado de jueces de la web de la RFEV.

World Sailing lo ha aprobado para utilizarlo como un añadido a las instrucciones de regata de los campeonatos del mundo, copa del mundo, grados 1 y eventos grado C1 para eventos con juicio directo en la última prueba de cada serie de las clases olímpicas. Cualquier modificación del apéndice debe autorizarse por escrito por WS.

El llamado **apéndice Q** se puede descargar de la web de WS.
A diferencia del **anexo Q,** se desarrolló para las regatas de cualquier nivel. Este anexo se puede emplear conforme a la regla RRV 86.3 para modificar o experimentar las reglas propuestas, si la autoridad nacional así lo prescribe o lo permite.

Quienes pretendan emplear este nuevo concepto de juicio directo en el agua puede que deban solicitar la aprobación de su MNA antes de usarlo.

Se recomienda el uso del apéndice Q y del anexo en las regatas de flota en las que haya unos veinte o treinta barcos. Debería haber un árbitro por cada 4 o 6 barcos. Podría haber menos pero cubrirlo todo así será más difícil.

Hay que asegurarse de que los competidores conocen que el anexo modifica la definición de terminar y algunas otras reglas.
Obsérvese que el anexo Q se ideó para las medal races de las Copas de WS y los Juegos Olímpicos. Hay que comprobar si existen nuevas versiones en la web de WS.

Ten en cuenta que el anexo incluye un apartado de recomendaciones a los competidores así como también recomendaciones a los jueces o árbitros. Estos consejos también se incluyen en el apéndice Q. Por su lado, la AO puede usar esta

parte de recomendaciones o bien emplear todo el anexo o todo el apéndice para que todos los interesados comprendan el sistema.

F.3.2 Inclusiones en el anuncio de regata y las IR

F.3.2.1 Anuncio de regata

El anuncio de regata debe establecer expresamente que en la regata se aplicará el anexo Q o el apéndice Q.

F.3.2.2 Instrucciones de regata

Además de lo establecido en el AR se debe incluir como anexo a las IR el texto completo del anexo Q o del apéndice Q.

F.3.3 Información inicial en la reunión de patrones y entrenadores

En el anexo Q o en el apéndice Q se contienen cambios importantes al Reglamento que se deben comentar con los competidores en la primera reunión de patrones.

Hay que recomendarles que deben estudiarse y entender por completo el apartado de recomendaciones a los competidores del anexo Q y atender sus preguntas.

El anexo Q y el apéndice Q reducen el derecho de un barco a protestar y obtener una reparación y modifican el procedimiento para protestar.

Esto hay que advertirlo y recordar a los competidores que si hacen una señal de protesta incorrecta el incidente tendrá una protesta inválida y los jueces no señalarán una penalización, aunque pudiera existir una penalización

F.3.4 En el agua

El posicionamiento es crucial para poder ver cada incidente correctamente.

En la mayoría de los casos el juez debería estar ubicado a unas pocas esloras de cualquier situación para comprender adecuadamente las acciones del barco con derecho de paso y del que debe mantenerse separado y estar seguro de qué regla se ha infringido.

Si no está en posición para ver el incidente no debe señalar una penalización. Según este apéndice, los jueces deben tanto trasladar sus decisiones a un regatista como comprobar las penalizaciones ya iniciadas.

Los jueces deben comprender bien el procedimiento para señalar las penalizaciones y todo el equipo de jueces debe emplear el mismo procedimiento de señalar una penalización.

Cada equipo de jueces debe emplear un método para identificar los lugares en los que los barcos están más cerca y es más probable que ocurra algún incidente, conocidos como "puntos de presión". Una buena comunicación entre los jueces asegura un buen posicionamiento.

Estos puntos están generalmente en la salida, en las balizas del recorrido y en la línea de llegada. Cuando se cubren estos puntos de presión puede haber más de un barco de jueces en un área, con jueces en cada barco que pueden haber visto el incidente.

Cada juez puede haber tenido una perspectiva diferente del incidente de modo que cada equipo podría tomar una decisión diferente. Cuando un juez ve un incidente y hay otros jueces en las proximidades han de levantar el brazo para indicar que han visto el incidente y pueden tomar una decisión. Si no hay ningún juez que haya levantado el brazo, el juez debe decidir. Si levantan el brazo jueces en dos barcos, uno señalará al otro para que decida.

El anexo Q proporciona indicaciones detalladas sobre posicionamiento, comunicación entre los jueces, observación del incidente y señalización de la penalización.

Estas recomendaciones también se contienen en el apéndice Q.

Como los jueces deben estar en posición para ver los incidentes deben estar pendientes de cómo puede afectar su estela a los competidores, especialmente en condiciones de vientos flojos.

Será de mucha ayuda para los jueces que prevean dónde estarán los puntos de presión para posicionarse adecuadamente y minimizar los efectos adversos de su estela.

F.3.5 Equipamiento

Las lanchas de los jueces deben ser del tamaño adecuado para estar cerca de los competidores en situaciones difíciles, y deben ser marineras para las condiciones reinantes.

En muchos casos deben estar a pocas esloras de donde ocurre la acción, y más cerca que para pitar la regla 42.

Los jueces necesitarán silbatos para señalar sus acciones, radios VHF para comunicarse entre el equipo de jueces y grabadoras o libretas para tomar nota de los casos, las penalizaciones y de los incidentes que no se penalizan.
Cada barco de jueces necesitará las banderas que se especifiquen en las IR y en cualquier anexo o por la clase. Aquí se incluyen la verde y blanca que indica que no hay penalización, una roja que indica que deben penalizarse uno o más barcos y una bandera negra que indica que un barco está descalificado.

Para las infracciones de la regla 42 se puede necesitar una bandera amarilla según el apéndice P, si bien el anexo Q emplea la roja para todas las infracciones.

F.3.6 Reuniones informativas tras la prueba (debriefs)

En los comentarios de los debriefs deberían participar la pareja de jueces de cada barco. Aquí hay que tener en cuenta las emociones y dar tiempo para tratar ampliamente las cuestiones. Los debriefs pueden tener lugar en el agua o en una sesión separada para todos los competidores al final del día o el día siguiente.

Hay que explicar lo que vieron los jueces y qué reglas aplicaron para decidir. No se debe convertir en un debate acalorado ni en una parte intentando convencer a la otra de quién tiene razón. Si la conversación deriva hacia estos extremos es mejor limitarla y continuar.

También es importante que cuando un equipo de jueces haya cometido un error no tenga inconveniente en decírselo al competidor, ya sea en un debrief o hablando con él a solas. No se puede revertir ninguna decisión pero todos se dan cuenta de que el objetivo es servir al deporte y mejorarlo.

F.3.7 Resumen

Los sistemas de juicio directo en el agua pueden ser beneficiosos para los competidores cuando se trata de flotas pequeñas. La mayoría de las infracciones de la parte 2 se pueden identificar para que los barcos puedan penalizarse y aun cuando las infracciones por otras reglas y las solicitudes de reparación aún pueden verse en una audiencia, los regatistas pueden terminar una prueba sabiendo que lo que ha ocurrido en el agua permanecerá así.

El juicio directo en el agua requiere más recursos en barcos a motor, equipamiento y quizá también más jueces y más costes en combustible.

Comentar los incidentes ofrece nuevas oportunidades para entender el reglamento con mayor profundidad y permite a los competidores ilustrarse sobre cómo las reglas pueden beneficiar sus resultados deportivos.

F.4 Vela de radiocontrol

Abreviaturas

IRSA International Radio Sailing Association
SYRPH System for Reducing the Number of Protest Hearings (Sistema para reducir el número de audiencias de protestas)

F.4.1 Introducción

Las regatas de radiocontrol se distinguen de todas las demás formas de navegar en que el tripulante que gobierna el barco no se encuentra a bordo. Los competidores y los jueces están todos juntos en la orilla. La consecuencia es que el radiocontrol ha desarrollado unas reglas específicas que se contienen en el apéndice E del RRV, además de unas prácticas para los jueces y los árbitros.

La mayoría de las regatas se celebran sin árbitros. No obstante, el radiocontrol ha desarrollado el uso de observadores, que pueden ser regatistas que no compitan en esa prueba, quienes pueden dar la voz y registrar los contactos entre barcos y entre barcos y balizas. Estos informes se ponen a disposición de las partes para cualquier audiencia antes de que ésta se inicie.

Una parte de una protesta puede entonces decidir retirarse. Este procedimiento en el Sistema para Reducir el Número de Audiencias de la IRSA (SYRPH, System for Reducing the Number of Protest Hearings, Sistema Para Reducir el Número de Audiencias de Protestas).

No pueden competir en el agua más de 24 barcos a la vez. Se emplea un sistema de pruebas eliminatorias para permitir que se puedan celebrar eventos de hasta 84 competidores.

En muchos casos el comité de protestas debe resolver un incidente antes de que empiece la siguiente prueba eliminatoria porque están implicados que deben participar en la siguiente flota programada.

Entre otros extremos este sistema de pruebas eliminatorias modifica el apéndice A, puntuación.

En concreto, estos cambios implican una sustancial diferencia en la puntuación por retirarse o por una descalificación.

Los eventos principales, tales como los campeonatos mundiales o continentales, en los que se debe nombrar un jurado internacional, son arbitrados.

El arbitraje de radiocontrol se ha venido desarrollando durante más de 15 años. Los principios básicos ya están claramente establecidos pero aún hoy siguen desarrollándose.
Los procedimientos de arbitraje están determinados en el anexo Q de la International Radio Sailing Association (IRSA). Este anexo reconoce que los árbitros no pueden resolver todos los incidentes y cuando no existe una decisión de un árbitro, el competidor sigue teniendo el derecho a una audiencia.

Se pretende que el arbitraje modifique los procedimientos normales lo menos posible.
En este sentido, el anexo Q de la IRSA mantiene la intervención de competidores observadores, que trabajan íntimamente con los árbitros.

Esto permite un procedimiento previo a la audiencia en el que las partes tienen acceso a los informes de los árbitros o los observadores antes de que empiece la audiencia.

Otras innovaciones recientes han introducido un Procedimiento Acelerado de Protestas que incluye el SYRPH y un libro de casos de la IRSA que ofrece unas directrices sobre reglas y sobre situaciones específicas de la vela de radiocontrol.P.3.3

F 4.2.1 Inclusiones en el anuncio de regata

La vela de radiocontrol se navega conforme al apéndice E del Reglamento de Regatas. Este extremo debe hacerse constar en el AR porque hay muchas reglas que se modifican en este tipo de regatas.

La mención también debe contenerse en los otros documentos que rijan el evento, incluyendo el anexo Q de la IRSA cuando la regata vaya a ser arbitrada, el SYRPH y el procedimiento acelerado de protestas.

La IRSA ha publicado una guía para el anuncio de regata.

F 4.2.2 Inclusiones en las instrucciones de regata

El apéndice E exige que se especifiquen ciertos detalles en las IR, por ejemplo, si va a haber un área de control definida, una zona de botadura definida y cómo se van a usar.

Además de lo anterior, las IR deben establecer cómo se nombrarán los observadores para cada flota, y las posibles penalizaciones por no cumplir sus obligaciones como observador.

La IRSA ha publicado una guía para las instrucciones de regata.

F4.3 Arbitraje

Para un evento principal deben nombrarse siete jueces, cuatro jueces arbitran cada prueba. Los otros tres constituyen un panel para ver las protestas según el apéndice N1.4 (b).

Se puede arbitrar una prueba con menos árbitros; sin embargo, cuantos más barcos tenga que seguir un árbitro, más incidentes dejarán de observarse.

Los equipos de árbitros funcionan bien cuando cada árbitro controla unos 6 barcos.

Cada árbitro trabaja en estrecha colaboración con un competidor observador. Los árbitros pueden basar sus decisiones en la información que reciban de un observador, aunque no hayan visto por sí mismos todo o parte del incidente.

F4.4 Equipamiento

Se necesita poco equipamiento, pero son esenciales unos zapatos cómodos puesto que los árbitros pueden caminar hasta 15 km al día.

Los observadores deben llevar papel y un portapapeles para tomar nota de los incidentes. Los jueces también deben llevar un medio para grabar incidentes.

Las señales son verbales porque los jueces están muy cerca de donde los competidores controlan sus barcos.

Se tienen que hacer las señales de voz fuertes y claras para asegurarse de que todos los competidores oyen la voz a la vez.
En algunos eventos, los jueces llevan micrófonos y las voces se emiten por megafonía.

En eventos internacionales deben tener en cuenta que muchos competidores no tendrán el inglés como lengua materna.
Los jueces deberán emplear como mínimo voces estándar.
En concreto, los números de vela se deben gritar, según la RRV E.2.1(b)usando dígitos individuales (p. ej. 15 es uno, cinco y no quince.

F4.5 Principios básicos del arbitraje de radiocontrol

Los árbitros trabajan en equipo para cubrir toda la flota, desde la señal de atención hasta que termine el último barco. Los árbitros trabajan conjuntamente con los observadores, con un observador para cada árbitro. Los árbitros pueden decidir basándose en la información que les proporcione un observador.

Para tomar una decisión, los árbitros deben seguir a los barcos antes, durante y después del incidente. Para ello, cada árbitro sigue a un pequeño número de barcos que le sea manejable.
Cada uno de los árbitros puede hacer esto porque confía en que los demás seguirán a los barcos que tienen asignados.
Los árbitros trabajan conforme a un plan preestablecido que garantiza que puedan concentrarse en puntos claves del recorrido.

Por ejemplo, los cuatro árbitros y sus observadores siguen a los barcos cuando llegan y rodean la primera baliza de barlovento. Cuando un observador grita "contacto" entre barcos que no están en el grupo que está siguiendo con su árbitro, debe asumir que el árbitro no ha visto el incidente. El árbitro que va de pareja le puede pedir que informe al árbitro correspondiente. El árbitro solo penalizará a un barco cuando el observador le proporcione una prueba convincente de que se ha infringido una regla. Puede ocurrir que un árbitro no tenga suficiente información para decidir. En este caso, permanecerá en silencio o dirá "no hay decisión" para informar a los competidores.

Después de que un observador o un árbitro digan "contacto" se informará del incidente al comité de regatas como no resuelto.
Cuando no se tome una decisión después de una voz válida de "protesto", el protestante puede continuar con la protesta después de la prueba.

Los jueces aplican el principio del último punto de certidumbre: Los jueces asumirán que el estado de un barco o su relación con otro barco no ha cambiado hasta que estén seguros de que ha cambiado.

Los árbitros se mueven por el área de control para encontrar la mejor perspectiva para observar los barcos. Este punto de vista puede no ser el mismo que el en que permanecen algunos competidores para controlar sus barcos. En la mayoría de los casos, la mejor vista de un grupo de barcos se consigue poniéndose a la altura de los barcos de cabeza y mirando hacia atrás.

El arbitraje minimiza el tiempo que se pierde en las protestas, y los procedimientos de arbitraje están diseñados para reducir la posibilidad de error.

Cabe la posibilidad de que en alguna ocasión cometan errores, de los que deben disculparse inmediatamente.

Cuando haya un contacto, ningún barco se penalice y el árbitro decida quién es el culpable es poco probable que ambos competidores estén de acuerdo con la decisión.

Cuando comunique su decisión, el árbitro puede añadir algunas palabras como explicación. Si se le solicita, el árbitro puede dar una respuesta detallada después de la flota.

Los competidores pueden ayudar a los árbitros cuando haya una protesta de las siguientes maneras:

• indicando dónde ocurrió el incidente
• indicando por qué están protestando
• reconociéndolo rápidamente si van a penalizarse
• penalizándose inmediatamente;
• indicando si consideran que un barco ha obtenido una ventaja a pesar de haberse penalizado.

F4.6 Posicionamiento de los árbitros

Los árbitros, acompañados por sus observadores, siguen un plan preconcebido para seguir a los barcos por todo el recorrido. Los árbitros deben permanecer en el área de control, lo que limita los movimientos de los competidores, pero así se consigue que las decisiones del árbitro se tomen desde el mismo punto de vista que el de los competidores que controlan los barcos.

Los árbitros han desarrollado y siguen desarrollando un marco de trabajo para el posicionamiento para arbitrar, con lo que se consigue lo siguiente:

• que cada árbitro siga un grupo gestionable de barcos.
• buena cobertura de todos los momentos claves de la regata.

• reducir el movimiento de los árbitros (Esto es importante ya que el área de control puede tener 150 metros de larga y los jueces tienen que correr para mantenerse a la altura de los barcos, especialmente en los tramos de popa).

El esquema de trabajo combina el seguimiento de grupos de barcos con la observación de zonas específicas.

Por ejemplo, los cuatro árbitros cubren la salida y cada uno lleva a un pequeño grupo de barcos a rodear la baliza de barlovento y bajar el primer tramo; entonces dos árbitros se hacen cargo del paso por la puerta mientras que los otros dos siguen cómo bajan los últimos barcos mientras se cruzan con los que van líderes en la ceñida.

Este esquema de trabajo se ha descrito en un documento que está a disposición de los competidores para que puedan seguir más fácilmente a los árbitros cuando sean nombrados observadores.

El apéndice F.1 muestra un esquema de posicionamiento para los árbitros de radiocontrol.

F4.7 Incidentes no resueltos

Los incidentes que no se resuelvan inmediatamente se tratarán después de la elimminatoria.

Como una alternativa al procedimiento estándar de protestas, que incluye un tiempo límite de protestas de 10 minutos, los jueces han desarrollado un procedimiento acelerado de protestas que no exige que el protestante presente la protesta por escrito.

En su lugar, tras haber dado la voz de protesto, el protestante informa a un árbitro de su voluntad de protestar inmediatamente después de terminar.

El árbitro toma nota de los detalles esenciales y llama a las demás partes a la protesta.

Entonces todos los competidores involucrados recogen sus barcos y se dirigen a la mesa del jury.

Los jueces encargados de las protestas inician los procedimientos previos a la audiencia e inician una audiencia si es necesario.

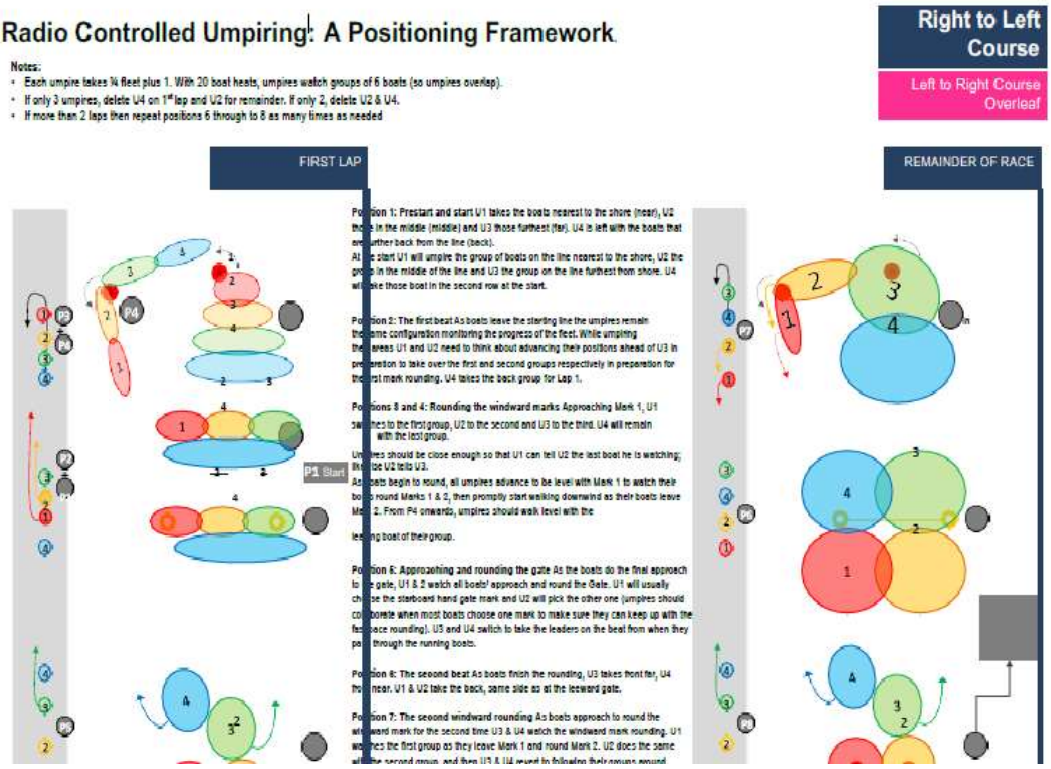
En muchos casos, el competidor prefiere retirarla antes que seguir con la audiencia.

F.4.8 Resumen

Las regatas arbitradas según el anexo Q funcionan muy bien, con jueces resolviendo protestas en el agua sobre reglas de la parte 2 y las reglas 31 y 42. Junto a eso, el sistema mantiene el derecho del competidor de protestar y celebrar una audiencia por supuestas infracciones de las demás reglas.

El procedimiento acelerado de protestas asegura audiencias rápidas para los incidentes en los que no se ha producido una decisión. De esta manera los resultados están disponibles inmediatamente después de cada flota.

La velocidad a la que navegan y maniobran los barcos de radiocontrol implica que los incidentes ocurren muy deprisa; las regatas de radiocontrol suponen un verdadero reto para todos los jueces.



Arbitraje de radiocontrol: esquema de posicionamiento.

• Cada árbitro toma ¼ de la flota más 1. Con flotas de 20 barcos, los árbitros vigilan grupos de 6 barcos (así que los árbitros se entremezclan).
• si sólo hay 3 árbitros, se suprime U4 en la primera vuelta y U2 sigue al resto. Si sólo hay 2, se suprimen U2 y U4.
• si hay más de 2 vueltas se repiten las posiciones 6 a 8 cuantas veces se necesite.

Posición 1: presalida y salida U1 toma los barcos más próximos a la orilla más cercana (cerca), U2 a los que están en medio (medio) y U3 a los más alejados (lejos). U4 se queda con los barcos que están por detrás de la línea.
En la salida U1 arbitrará el grupo de barcos que estén en la línea más próxima a la orilla, U2 el grupo que esté en medio de la línea y U3 el grupo que esté en la línea más alejados de la orilla. U4 tomará los barcos que estén en segunda fila en la salida.

Posición 2: El primer tramo Cuando los barcos dejen la línea de salida, los árbitros mantienen la misma distribución y siguen las evoluciones de la flota. Mientras U1 y U2 arbitran sus áreas tienen que ir avanzando sus posiciones por delante de U3 preparándose para hacerse cargo del primero y segundo grupo, respectivamente, anticipándose para rodear la primera baliza. U4 toma el grupo trasero para la primera vuelta.

Posiciones 3 y 4: rodear las balizas de barlovento Al acercarse a la baliza 1, U1 se cambia al primer grupo, U2 al segundo y U3 al tercero. U4 sigue con el mismo. Los árbitros deben estar suficientemente próximos para que U1 pueda decirle a U2 cuál es el último barco que está mirando, y lo mismo U2 le dice a U3. Cuando los barcos empiezan a rodear la baliza, todos los árbitros avanzan hasta ponerse a la altura de la baliza 1 para ver cómo sus barcos rodean las balizas 1 y 2, a continuación empiezan a caminar enseguida hacia sotavento una vez que sus barcos rodean la baliza 2.
Desde P4 en adelante, los árbitros deben caminar estando a la altura del barco que va en cabeza de su grupo.

Posición 5: Aproximarse y rodear la puerta Cuando los barcos se aproximan por última vez a la puerta, U1 y U2 observan cómo se aproximan todos los barcos a la puerta. Normalmente U1 elegirá la baliza de estribor de la puerta y U2 elegirá la otra (los árbitros deben cooperar cuando la mayoría de los barcos elige una baliza para asegurarse de que pueden seguir a los barcos aunque la pasen deprisa. U3 y U4 se cambian para tomar a los líderes en la ceñida cuando pasan entre los que van de popa.

Posición 6: la segunda ceñida. Cuando los barcos terminan la vuelta, U3 toma a los que van por delante más alejados, U4 los que van por delante más cercanos. U1 y U2 toman a los de detrás, al mismo lado que en la puerta de sotavento.

Posición 7: La segunda vez que rodean barlovento. Cuando los barcos se aproximan para rodear la baliza de barlovento por segunda vez, U3 y U4 observan cómo rodean la baliza. U1 observa el primer grupo cuando ha pasado la baliza 1 y rodea la baliza 2. U2 hace lo mismo con el segundo grupo,

y entonces U3 y U4 vuelven a seguir sus grupos cuando han pasado la baliza 1 y rodean la baliza 2. U2 hace lo mismo con el segundo grupo, y a la vez U3 y U4 vuelven a seguir sus grupos cuando han pasado la baliza 1 y rodean la baliza 2. Todos siguen sus grupos en el tramo de popa.

Posición 8: Segundo paso por la puerta de sotavento y último tramo. La segunda vez que rodean la puerta de sotavento es una repetición de la posición 5, pero si al empezar la última ceñida están muy separados, U4 toma el primer grupo, U3 el segundo, U2 el tercero y U1 el cuarto hasta que cada grupo termine.

Sección G
El Evento

G El evento

Contenido

G.1 Obligaciones del presidente del CP previas al evento 77
G.2 Comunicación con el presidente y el vicepresidente del jurado internacional 78
G.3 Decidir sobre el alcance de las responsabilidades del jurado internacional 78
G.4 Revisar el borrador del AR e IR 78
G.4.1 Problemas comunes encontrados en el AR e IR 80

G.1 Obligaciones del presidente del CP previas al evento

Antes de que comience el evento, el presidente y el vicepresidente del jurado internacional tienen que llevar a cabo distintas tareas y comprobar diferentes cuestiones.

Aunque el presidente no tiene autoridad sobre la autoridad organizadora, puede influir en esa relación y debe mostrarse dispuesto a ayudar.
Cuando se pueda, el presidente debe asegurarse con mucho tacto de que la AO conoce sus obligaciones en lo que se refiere al comité de protestas. El presidente puede enviar a la AO una fotocopia de la sección G y la lista de comprobación previa al evento, ambos del presente manual. Esto será de ayuda para confirmar la idoneidad del equipamiento, el alojamiento, etc. que van a proporcionar.
Este listado se puede modificar para el evento con el fin de que no resulte demasiado abrumador.

Las principales obligaciones previas al evento recaen en el presidente y el vicepresidente pero si los demás miembros pueden ayudar el jurado internacional estará mejor preparado.

G.2 Comunicación con el presidente y el vicepresidente del jurado internacional

Mucho antes de que empiece el evento las tareas del presidente y el vicepresidente son, entre otras:

i. revisar el AR y el borrador de las IR.
ii. cuando sea necesario, cooperar con la AO en la elección de los jueces más adecuados
iii. acordar con la AO el reintegro de los gastos y alojamiento.
iv. trasladar a la AO las necesidades del CP en el agua y en tierra.
v. distribuir otras tareas y obligaciones entre los miembros del jurado internacional.

G.3 Decidir sobre el alcance de las responsabilidades del jurado internacional.

La RRV N2 relaciona las responsabilidades del jurado internacional, las N2.2 y N2.3 relacionan las responsabilidades adicionales que se le pueden atribuir al JI si lo pide la AO.

Un JI es independiente del CR y no tiene miembros del CR. No supervisa ni dirige el CR. Un CP prudente puede sugerir al PRO mejoras e ideas sobre los recorridos y otras competencias del CR. Si se cuestionan las decisiones del CR en una solicitud de reparación, el CP podrá dictar una resolución imparcial ya que no ha tomado parte en tales decisiones.

G.4 Revisar el borrador del AR e IR

El anuncio de regata es, en realidad, un acuerdo o contrato entre los organizadores del evento y los competidores. Los organizadores explican las condiciones bajo las que van a celebrar el evento y los competidores, a la vista de esa información, deciden si van a invertir tiempo, esfuerzo y dinero en participar.

Por eso es importante que el AR contenga la información

necesaria para permitir que un competidor decida si participar o no en el evento.
Los competidores necesitan información sobre las modificaciones de las reglas, publicidad, elegibilidad (restricciones al peso de los tripulantes, nacionalidad, medición o certificados de rating, etc.), tipos de recorridos, penalizaciones alternativas, puntuación o premios, junto con otras exigencias de la RRV J1.
Un buen juez usará el apéndice J y la guía para el anuncio de regata del apéndice K para revisar el AR y asegurarse de que contiene la información necesaria y de que se usan los términos apropiados para darle coherencia y evitar futuros problemas.

Sin embargo, aunque se haya llevado a cabo un esfuerzo ímprobo puede ocurrir que sea necesario modificar el AR (p. ej. que el puerto haya quedado bloqueado por un buque o que la Administración marítima haya cambiado las frecuencias de radio disponibles). En la mayoría de los casos, los competidores serán comprensivos pero los cambios deben reducirse al mínimo. Por ejemplo, alguien que envía su barco de Australia a Europa tiene derecho a quejarse y quizás incluso a una indemnización, en la medida en que los términos del contrato han cambiado tanto que de haberlo sabido no hubiera venido.

Hay que revisar el AR y las IR en busca de cualquier diferencia u omisión de los requisitos de los apéndices J, K y L.
El apéndice K recomienda cuidarse de que no haya conflicto entre una regla del AR y otra de las IR. Si existiera un conflicto entre las reglas del AR y las IR o cualquiera de los documentos que rigen el evento, la RRV 63.7 establece que el CP aplicará la regla que, en su opinión, proporcione el resultado más equitativo para todos los barcos afectados cuando resuelva cualquier protesta o solicitud de reparación.
Sin embargo, lo más recomendable es modificar el AR, o las IR, o ambas, tan pronto como se descubra el conflicto.

El presidente y el vicepresidente del CP (y si es posible otros miembros) deberían revisar las IR antes de que se apruebe el borrador definitivo. Todos los miembros deben revisar el documento final y trasladar sus comentarios al presidente antes de que éste los remita al comité de regatas. Todos los miembros del CP deben revisar el documento final para que se pueda

sugerir cualquier corrección al CR antes de la reunión de patrones. En cualquier caso, los cambios de última hora deben limitarse exclusivamente a lo que sea imprescindible para disputar la regata.

G.4.1 Problemas comunes encontrados en el AR e IR

• Cualquier cambio a la reglamentación 20 de WS, Código de Publicidad (ver apéndice 1) requiere una cuidadosa revisión.
Las restricciones a la publicidad deben contenerse en el AR y, a menos que se establezca algún tipo de penalización discrecional, el CP no puede más que descalificar a un barco si determina como un hecho que no cumplió una IR que contenga las palabras "los barcos deberán" ("boats shall") o "los barcos no deberán" ("boats shall not")

• La descripción de las líneas de salida y llegada y del recorrido debe ser muy clara. Si los miembros del CP o el propio CP no pueden entenderlas con facilidad, también se confundirán algunos competidores.

• La RRV 62.2 permite que una solicitud de reparación se presente tan pronto como sea razonablemente posible. En el último día de una regata internacional numerosa o de un campeonato del mundo es recomendable fijar la hora para que se presenten las solicitudes de reparación aplicando la RRV L16.7:

16.7: En el último día programado para hacer pruebas, una solicitud de reparación basada en una decisión del comité de protestas se presentará no más tarde de 30 minutos después de la publicación de la decisión. Esto modifica la RRV 62.2.

Sección H

Buenas Prácticas del Jurado Internacional durante el Evento.

H Buenas prácticas del jurado internacional durante el evento

Contenido

H.1 La primera reunión del CP	**83**
H.1.1 Cómo actuar ante las preguntas ocasionales de los competidores	**83**
H.1.2 Política del CP en las protestas iniciadas por el propio CP	**84**
H.2 Reunión previa a la regata con el presidente del CR, PRO y otros jueces	**85**
H.3 Reunión con los competidores	**85**
H.4 Inspección de los barcos	**87**
H.5 Pesaje de competidores y vestimenta	**87**
H.6 Comunicación con las personas de apo	**89**
H.7 Comunicación con la prensa	**90**

H.1 La primera reunión del CP

Cuantos más miembros lleguen durante las actividades previas a la regata, mejor. Lo más tarde, todos los miembros deben haberse incorporado la víspera del comienzo de las pruebas. Esto permite que los competidores, el personal de la regata, el comité de regatas y los jueces puedan conocerse unos a otros; asimismo permite que el CP esté a disposición para contestar preguntas sobre medición, o inspección de equipamiento, o IR u otros documentos de la regata. Si no resulta práctico que todos los miembros lleguen antes, debería estar al menos la mayoría del panel, incluyendo al presidente o al vicepresidente.

El CP al completo debería reunirse una vez antes del día de inicio de las pruebas.

Su tarea más importante es la revisión de último minuto de las IR. Corregir un error puede ahorrarnos horas consumidas en las audiencias de última hora. No obstante, en este momento tan tardío es importante limitar los cambios a los que sean esenciales.

El CR debe aprobar los cambios a las IR que se consideren necesarios, a menos que el CP esté específicamente autorizado para realizar los cambios.

En estos momentos es muy importante la diplomacia. Lo habitual es que si la primera experiencia entre el CR y el CP es de cooperación se traduzca en un mutuo respeto entre ambos comités a lo largo del evento.

H.1.1 Cómo actuar ante las preguntas ocasionales de los competidores

Antes del comienzo del evento, el CP debería ponerse de acuerdo sobre cómo responder las preguntas de los competidores sobre cuestiones de la regata o sobre las reglas.

Para responder a las preguntas de los regatistas o los entrenadores se recomienda este procedimiento:

Si la pregunta no es complicada, la respuesta puede ser directa; y si el juez está seguro de la respuesta, el juez debe contestarla.
• En todo caso, el juez debe insistir en que lo que expresa es su opinión y que la opinión del CP podría ser otra.

Si el competidor desea una respuesta oficial a su pregunta debe formularla por escrito y la respuesta del CP se publicará en el TOA.
• Si el juez no tiene clara la contestación debe pedir que se pregunte por escrito para que el CP la conteste también por escrito.
• Si el juez cree que otros competidores pueden hacerse la misma pregunta, lo mejor sería que se formulase por escrito al jurado y que éste publicase su respuesta en el TOA.

Han de mantenerse la equidad y la imparcialidad hasta con el más conflictivo de los competidores. Siempre ha de emplearse un tono paciente pero firme.

Si el competidor empieza a cuestionar la respuesta hay que evitar la discusión y pedir que la pregunta se haga por escrito. Los jueces nunca deben actuar individualmente y a solas con un competidor difícil. Si te encuentras a solas y la discusión parece probable, pospón la conversación hasta que esté presente otro juez o pide al competidor que la ponga por escrito.

H.1.2 Política del CP en las protestas iniciadas por el propio CP

El CP debe acordar unas directrices para las protestas iniciadas por el propio CP cuando observe una infracción (p. ej. de la regla 31).

Generalmente, el juez que ha visto el incidente lo comenta con el presidente y ambos deciden si presentar o no la protesta. Es importante no comentar el incidente con los demás miembros del CP para que puedan juzgarlo sin tener conocimiento previo del caso. Aunque es el CP como órgano colegiado quien formula una protesta contra un barco, la tarea de cumplimentar el impreso

de protesta se confía a un miembro individual del comité de protestas.

H.2 Reunión previa a la regata con el presidente del CR, PRO y otros jueces

Debe concertarse una reunión antes de que empiecen las pruebas entre los miembros del jury y el presidente del CR, el PRO y otras personas claves, p. ej. el oficial de seguridad. La finalidad de esta reunión es generar un espíritu de colaboración, así como un ambiente de mutua comprensión y respeto.
El presidente o el representante del jury también debe reunirse con el personal de medición y revisar el procedimiento de pesaje y control de vestimenta y equipo.

El CP debe comunicarse con el CR sólo a través de su presidente o en quien delegue.
De este modo se evita que los competidores reciban información contradictoria y se reduce la posibilidad de una solicitud de reparación según la regla 62.

H.3 Reunión con los competidores

Es muy deseable tener una reunión con los competidores, cuyo objetivo principal es presentar a las personas claves del equipo del CR y al CP a los competidores. Así el competidor sabrá con quién tiene que hablar si necesita solventar algún problema durante la regata.

Podría presidir esta reunión alguien del comité organizador, del CR o del jurado. Esta reunión debe celebrarse en inglés si los competidores hablan diferentes lenguas.

Esto significa que quien presida esta reunión debe hablar inglés correctamente y tener experiencia en hablar en público ante grupos multilingües.

En referencia al servicio que presta el jury, los siguientes puntos serán de ayuda para crear una atmósfera de amistad, justicia e imparcialidad:

• presentar a los miembros del CP.
• insistir en que el jury está aquí para prestar un servicio a los competidores.
• Comentar los procedimientos especiales del apéndice P para la regla 42, si es aplicable, y publicar las interpretaciones oficiales de World Sailing en el TOA.
• Si es probable que haya problemas específicos en ciertas áreas, describir qué acciones tomará el comité de protestas para observar esas áreas. Para los competidores que respetan las reglas resulta reconfortante saber que el CP es consciente de los problemas probables y que está listo para abordarlos.

• En las regatas con jóvenes o con competidores menos experimentados, sería conveniente recordarles la importancia de penalizarse inmediatamente después de infringir una regla, tanto si el otro barco ha protestado como si no.

También hay que recordarles las penalizaciones de la regla 44 por infringir una regla de la parte 2 o por tocar una baliza. También hay que destacar la importancia de que uno o los dos barcos protesten cuando ha habido una colisión y nadie se ha penalizado.

• Los competidores a menudo hacen preguntas sobre las IR o algún procedimiento en la regata. Hay que ser muy cuidadosos al responder. Por un lado, el CP desea ayudar a los competidores respondiendo a sus preguntas con rapidez. Por el otro, las preguntas suelen ser más complicadas de lo que parece a primera vista. Si la respuesta no es obvia, es mejor pedir al competidor que la presente por escrito para que el CP pueda dedicarle la atención que merece.

También es de gran ayuda aclarar que ninguna respuesta es oficial hasta que la pregunta y la respuesta se publiquen en el TOA.

Cuando un CP trata con regatistas jóvenes o inexperimentados hay que hacer un mayor esfuerzo de comprensión, hacer todo lo posible para responder sus preguntas. Si lo piden, hay que explicar todas decisiones para que las entiendan el competidor y sus padres o su entrenador. Los miembros del CP deben

mantener en todo momento una actitud de equidad e imparcialidad.

Se puede publicar un documento que, bajo el título INFORMACIÓN DEL COMITÉ DE PROTESTAS A LOS COMPETIDORES, puede incluir las directrices que se van a seguir, como puede ser lo siguiente:
• Giros de penalización y retirarse
• Observadores en las audiencias
• Solicitudes de reparación por supuestos errores del CR al clasificar a un barco como OCS, UFD o BFD.
• Control de dopaje
• Prueba de vídeo
• Protestas
En la web de World Sailing (www.sailing.org/raceofficials) hay publicados documentos al respecto que facilitan la coherencia. Es aconsejable que el lector visite regularmente esta web para descargarse los documentos que se van publicando.

H.4 Inspección de los barcos

Cuando los barcos hayan de medirse o haya que hacer controles de medición, los miembros del CP designados deben observar los procedimientos para comprenderlos por si surgiera algún problema durante la regata. En una serie en la que las tripulaciones se intercambian los barcos el jury puede inspeccionar los barcos en aras de la equidad durante la competición; No obstante, los miembros del jury no deben reemplazar el trabajo del personal de inspección del barco.

H.5 Pesaje de competidores y vestimenta

El pesaje de tripulantes está siendo cada vez más habitual en el deporte cuando las reglas de clase, el AR, o las IR, o todos ellos, establecen un peso máximo de la tripulación.

Lo que pretende el armador es que el peso de la tripulación sea el máximo u otro cercano al más óptimo. Para ello la tripulación está sin comer y hace ejercicio justo antes del pesaje para estar por debajo del peso máximo y después comen para salir al mar.

El sistema más adecuado consiste en pesar a los tripulantes antes de la regata y después en algún momento durante ella. En los eventos de alto nivel hay que plantearse pesar a diario. En otros eventos, hay que tener en cuenta la forma de pesaje para evitar el truco de estar en ayunas y luego darse un festín.

Algunas clases establecen que el pesaje sea aleatorio para un porcentaje de los tripulantes periódicamente durante la regata. Una IR habitual es "el peso total de la tripulación del barco vestidos como mínimo con pantalones cortos y camiseta no excederá de 450 kg en conjunto en el momento del pesaje. Los tripulantes se presentarán para el pesaje entre las [hora] y las [hora] del [fecha]".

La AO debe proporcionar una báscula de precisión, de brazo o de presión con un lector electrónico) y ponerla a disposición de los competidores para que puedan controlar su propio peso. Si se emplea una báscula de muelle se debe disponer de una pesa de calibración para verificar la precisión de la máquina. Lo que se hace en la actualidad es emplear balanzas calibradas y con certificación administrativa que garantiza su precisión.

La responsabilidad del pesaje es del CR o del comité técnico (CT). No obstante, resulta conveniente que también el CP observe el proceso y los equipos. En este sentido, cualquier deficiencia se puede corregir antes de que cause problemas que puedan traducirse en una solicitud de reparación.

Cuando así lo establezcan las reglas de clase o el AR y las IR, el CR o el CT llevarán a cabo el pesaje de vestimenta después de la prueba para comprobar los límites establecidos en la regla 43 de acuerdo con el apéndice H. Un buen CP comprobará el procedimiento y los equipos que se empleen.

H.6 Comunicación con las personas de apoyo

Los jueces deben tratar a las personas de apoyo con respeto; entre ellos, los entrenadores y jefes de equipo son profesionales. En ocasiones tienen más experiencia que los jueces de la regata o los miembros del CR. Es habitual que el entrenador de un equipo olímpico asista a campeonatos del mundo de cuatro o cinco clases diferentes en un año. Esto les proporciona una extraordinaria perspectiva para conocer cuáles son las cuestiones conflictivas que podrían surgir durante la regata.

A menudo es conveniente que la AO organice una reunión con las personas de apoyo antes de que comiencen las pruebas y, si es posible, todas las mañanas durante la regata.
Estas reuniones ofrecen un canal de comunicación entre los competidores, el CR y el CP. Tales reuniones no sustituyen en modo alguno las comunicaciones oficiales publicadas en el TOA.

Desde el punto de vista del organizador hay que tratar las siguientes cuestiones:
• cumplimiento de las reglas
• labores de rescate y remolque con mal tiempo
• asuntos generales de la regata, como aparcamiento, ceremonia de apertura, programa social, botadura de barcos y puesta en seco.
• barcos de apoyo que se meten en la zona de exclusión.

La mañana de la última regata conviene comentar las recomendaciones para próximas regatas.

Estas reuniones regulares ofrecen la oportunidad de que los competidores aporten sugerencias constructivas, ya sea directamente, ya por medio de los entrenadores.

Las conversaciones con un entrenador a menudo evitan que surjan problemas. Un buen ejemplo es que a raíz de una de estas conversaciones el entrenador puede hacer que un regatista cambie su comportamiento antes de que infrinja las reglas de la deportividad.

H.7 Comunicación con la prensa

Los medios juegan un importante papel en cualquier regata. Los periodistas y demás encargados de comunicar con el público en general son una parte esencial del deporte. Debe prestarse toda la ayuda y cooperación posible sin poner en riesgo la equidad de la competición.

El CP debería decidir cuál de sus miembros debe ser su representante ante los medios. Normalmente se pide al vicepresidente que lo sea. Todas las comunicaciones deben canalizarse a través del portavoz del CP. Se debe pasar a la prensa una copia del resultado de la audiencia enseguida. El representante del CP debe ofrecerse a explicar a los miembros de la prensa las decisiones del CP o asistir a las ruedas de prensa. Tales esfuerzos pueden evitar malentendidos que podrían perjudicar la percepción que el público tiene del deporte de la vela.

Sección I

Actuación en el agua
Para la regla 42 y
Apéndice P

Sección I
Actuación en el agua por la regla 42 y el apéndice P

Contenido

I.1 Aclaración 93
99I.2 Vigilar el cumplimiento de las reglas: en general 93
I.3 Relación con el comité de regatas 94
I.4 Equipamiento necesario 94
I.5 La regla 42 95
I.6 Decidir si se debe penalizar 96
I.7 Procedimientos en regata (regatas de flota) 99
I.7.1 Señalar la penalización 99
I.7.2 Anotar la penalización 100
I.7.3 Explicar la penalización al competidor 103
I.8 Posicionamiento de las lanchas 104
I.8.1 Presalida 105
I.8.1.1 Salida 106
I.8.2 Ceñida 107
I.8.3 Traveses 110
I.8.4 Popa 112
I.8.5 Llegada 115
I.9 En la reunión de patrones (con o sin el apéndice P) 117
I.10 En tierra tras la prueba 117
I.11 Audiencia para una reparación por la regla 42 118
I.12 Apéndice P—procedimientos especiales para la regla 42 118

I.1 Aclaración

La mayor parte de este capítulo se refiere al desempeño de los jueces cuando se aplica el apéndice P.
La primera sección se aplica siempre que los jueces están en el agua observando la prueba. El resto del capítulo se refiere a pitar la regla 42 cuando se aplica el apéndice P.

I.2 Vigilar el cumplimiento de las reglas: en general

La presencia de los jueces en el agua en barcos fácilmente identificables se traduce en un mejor cumplimiento de las reglas y en la mejora de la calidad de la regata.
El concepto de estar actuando en las proximidades hace que los competidores sean menos proclives a infringir las reglas porque los jueces les están mirando y pueden penalizarles o protestarles. La mayoría de los competidores, que normalmente respetan las reglas, tienden menos a "forzar las reglas" para no estar en desventaja con los que las incumplen. Los competidores son más proclives a cumplir una regla, o a penalizarse, o a protestar, si saben que los jueces pueden haber visto el incidente.

Nuestro deporte se basa en la premisa de que los competidores y no los jueces tienen la responsabilidad de hacer que se cumplan las reglas, tanto ellos mismos como los demás competidores. Por lo tanto, no todos los incidentes vistos en el agua dan lugar a una protesta. Los jueces sólo deben protestar cuando hayan presenciado una clara infracción que no hayan visto otros competidores, o cuando se refiera a la regla 2, navegación leal.

Los jueces también deben anotar cualquier error o acción impropia del CR que pueda dar lugar a una solicitud de reparación.

I.3 Relación con el comité de regatas

Muchas clases tienen reglas especiales con la velocidad del viento, que conecta o desconecta algunas de las acciones permitidas o prohibidas por la regla 42. Si la velocidad del viento está por encima o por debajo de un límite, el CR puede poner en vigor o desactivar partes de la regla 42 (pumping, rocking y ooching) a partir de una baliza.
Para estas clases resulta esencial que el CR y los jueces en el agua tengan medios de comunicarse proactivos y fiables para asegurarse de que los jueces aplican la regla 42 correctamente.

Si las comunicaciones por radio son difíciles, los jueces deben intentar rodear las balizas con los competidores que van en cabeza para comprobar cualquier señal que pueda haber cambiado la aplicación de las reglas de clase.

I.4 Equipamiento necesario

Antes del evento el presidente del jury debe asegurarse de que habrá barcos adecuados para pitar la regla 42 en el agua.

Son barcos adecuados los que resultan seguros para los jueces en las condiciones reinantes y que no perjudican la equidad de la competición durante las pruebas. Si no pueden disponer de barcos adecuados, los jueces no deben intentar pitar la 42 en el agua.

Tales barcos deben ser conformes para el tipo de barco sobre los que van a actuar. Normalmente deben ser maniobrables, de fondo rígido y con una velocidad que les permita seguir a los barcos. También deben tener cabida para dos jueces.

Las lanchas deben ir suficientemente equipadas para navegar con seguridad en las condiciones meteorológicas en las que compiten los barcos. Por lo general se emplean para esta tarea neumáticas semirrígidas. Además de lo anterior, como los jueces deben maniobrar muy cerca de los barcos, deben estar diseñados para evitar turbulencias de viento y olas.

Las lanchas de los jueces deben estar claramente identificadas para evitar confusiones con barcos de espectadores o de entrenadores. Para facilitar la comunicación entre los jueces y con el CR deben llevar radios que emitan y reciban.

Cuando se pita la regla 42 según el apéndice P, los jueces deben llevar una bandera amarilla y un silbato para señalar las penalizaciones a los competidores.

Cuando salen al agua, los jueces deben llevar como mínimo una libreta de notas y una grabadora analógica o digital, las IR, las reglas de clase que afecten a la 42 y las interpretaciones de la regla 42.

I.5 Regla 42

La regla 42 comprende la regla básica en RRV 42.1, las acciones prohibidas en RRV 42.2 y las excepciones en RRV 42.3.

El Comité de Reglas (Rules Committee) aprobó una serie de interpretaciones de la RRV 42, que se han ido revisando y actualizando con el tiempo. Estas interpretaciones son jerárquicamente equiparables a los Casos y deben leerse conjuntamente con el Reglamento de Regatas a Vela y el Manual de Jueces.
Las interpretaciones se actualizarán cuando sea necesario. Están disponibles en la web de World Sailing aquí:
www.sailing.org/raceofficials/rule42/index.php

Las interpretaciones de WS de esta regla orientan a los competidores sobre cómo gobernar sus barcos y orientan a los jueces sobre cómo pitar la regla 42 en el agua.

También es importante leer las reglas de clase de los barcos que se va a pitar.
Algunas clases han hecho revisiones a la regla 42 que influyen en cómo se pitará en el agua.

El objetivo de hacer cumplir la regla 42 en el agua es conseguir que la competición sea justa para todos los participantes y proteger a los regatistas que navegan cumpliendo la regla.
Un juez debe ser coherente en sus decisiones. Si alguien infringe la regla, le debe penalizar. La única forma de ser coherente es ser totalmente objetivo. También es importante que el equipo de jueces sea coherente en sus decisiones.
Esto exige un continuo diálogo entre los jueces sobre sus observaciones.

También se puede aprender más sobre las técnicas específicas de algunas clases en concreto leyendo los documentos sobre las infracciones más habituales. Estos artículos se han traducido a varios idiomas y son útiles para entender los aspectos concretos de cada clase descrita en ellos. Están disponibles en la web de WS aquí:
www.sailing.org/raceofficials/rule42/rule42-breaches.php.

I.6 Decidir si se debe penalizar

Antes de la primera prueba los jueces deben comentar las infracciones más habituales con las que se van a encontrar específicamente en cada clase y cómo van a penalizar a un barco. Se ha de comentar lo que ha ocurrido y los problemas que han presenciado en eventos anteriores.
Los jueces deben revisar las penalizaciones que han pitado y los movimientos corporales extraños que hayan visto. Al tratar el tema los jueces deben evitar ponerse a discutir o identificar a competidores individuales.
La coherencia se mejora mediante la rotación de los jueces a lo largo del evento.
Cuando están pitando la regla 42 en el agua los jueces sólo deben penalizar a un barco cuando estén seguros de haber observado una infracción de la regla 42 y de que después de la prueba podrán explicárselo al competidor en los términos de la regla y de las interpretaciones de WS. Para poder juzgar resultan cruciales la imparcialidad y la objetividad.
Una segunda, tercera o ulterior penalización de un barco se debe juzgar exactamente igual que la primera. Para lograr esto, los jueces no deben prestar atención al recuento de penalizaciones

con banderas amarillas. Por el contrario, deben centrarse en lo que han visto en el agua cada día y en cómo se encuadran los movimientos en las interpretaciones de WS de la regla 42.
Uno de los primeros indicios de que un regatista puede estar infringiendo la regla 42 es que un barco difiere de los demás en el movimiento del barco, del aparejo o de las velas o en los movimientos corporales de la tripulación. Los jueces deben prestar atención tanto a los actos como los efectos de tales actos antes de llegar a la conclusión de que un regatista ha infringido la regla 42.
Los jueces van a tomar unas decisiones más objetivas y coherentes si siguen todo el siguiente proceso antes de decidirse a penalizar:

• Estar en la posición correcta para observar la posible infracción;
• Verbalizar lo que han visto;
• Conectar el movimiento del competidor con el efecto sobre el barco o las velas;
• Decidir si ese movimiento es una acción prohibida.

Estas son algunas de las preguntas que los jueces deben hacerse a sí mismos y el uno al otro:

Posible pumping (el RRV dice "bombeo")
• ¿Hay condiciones de planeo?
• ¿Está la tripulación bombeando las velas mientras planea?
• ¿El movimiento puede deberse a las condiciones reinantes?
• ¿El repetido cazado y amollado de la vela está produciendo el bombeo de la vela?
• ¿El bombeo negativo hace que flamee la baluma? (Permitido por Pump 4)
• ¿Se puede conectar el movimiento del cuerpo con el flameo de la baluma o éste se produce por otros factores?

Posible rocking (el RRV dice "balanceo")
• ¿Es el regatista quien hace que el barco se balancee?
• ¿El regatista está incrementando el balanceo natural?
• ¿El balanceo provocado por el regatista ayuda a gobernar el barco?
• ¿La intensidad del balanceo se debe a las modificaciones del rumbo del barco?

• ¿Está en consonancia con las olas?

Posible ooching (el RRV dice "envión")
En popa:
¿Está el regatista interrumpiendo abruptamente el movimiento de su cuerpo hacia adelante?
En ceñida:
• ¿Hay olas?
• ¿El movimiento del regatista está sincronizado con las olas?
• ¿La vela flamea?
• ¿El flameo de la baluma podría estar producido por las olas?
• ¿Cómo es comparado con otros barcos?

Posible sculling (el RRV dice "remada")
¿Los movimientos de la caña son enérgicos?
• ¿Están impulsando el barco hacia adelante o impidiendo que vaya hacia atrás?
• ¿está el barco más al viento que un rumbo de ceñida y alterando el
rumbo claramente hacia un rumbo de ceñida?
• ¿la remada (sculling) está compensando otra remada (sculling) anterior?
• ¿Si el regatista está cazando la vela a la contra, la remada (sculling) evita que el barco altere el rumbo?

Viradas o trasluchadas repetidas
• ¿Aumenta la velocidad del barco cada una de las viradas o trasluchadas por sí solas?
• ¿Cómo están de próximas y cuánta frecuencia tienen las viradas y las trasluchadas?
• ¿Las trasluchadas hacen que el barco cambie de dirección?
• ¿Se pueden justificar las trasluchadas por razones tácticas o por cambios de viento?

En general
Los jueces han de recordar que deben controlar todas las infracciones de la regla 42, incluso las no mencionadas más arriba, tales como impulsar el barco al defenderse de otros y reducir la velocidad metiendo el pie o el cuerpo en el agua.

I.7 Procedimientos en regata (regatas de flota)

Los jueces deben conocer muy bien el apéndice P, procedimientos especiales para la regla 42. Este apéndice describe las penalizaciones y los procedimientos para pitar en el agua la regla 42. Los jueces también deben conocer muy bien la regla 42 y las interpretaciones de la regla 42. Antes de salir al agua cada día, un juez debe releer la regla 42 y las interpretaciones de la regla para tenerlas frescas en la memoria. Durante una prueba, los jueces en el agua deben hacer lo posible para cubrir toda la flota pero deben prestar especial atención al primer tercio de la flota puesto que generalmente los mejores regatistas son los que dan el ejemplo.

Las infracciones de la regla 42 se dividen en dos tipos: tácticas y técnicas.
• las infracciones tácticas son de corta duración y se cometen para conseguir una ventaja inmediata. Generalmente se producen en la salida, al cruzarse con un barco con derecho de paso, cerca de la zona de una baliza, o en la llegada.
• Las infracciones técnicas de la regla 42 se producen en todo el recorrido y forman parte del estilo de navegar del regatista. En condiciones normales, los dos jueces de la lancha deben estar de acuerdo en que se ha producido una infracción técnica antes de penalizar a un competidor. Aunque el competidor tiene el beneficio de la duda, cuando los jueces estén seguros de la infracción,
deben penalizar inmediatamente y proteger la imparcialidad de la competición para los otros regatistas.
Un juez que vea una clara infracción táctica puede actuar por su cuenta.

I.7.1 Señalar la penalización

Una vez que los jueces deciden penalizar a un barco, uno de los jueces debe ocuparse de señalarlo y anotar las penalizaciones y el otro debe centrarse en conducir.

El juez que se encargue de las señales debe mostrar una bandera amarilla levantándola con claridad inmediatamente y mantenerla en vertical mientras la lancha se aproxima para dar la voz al

regatista. Como la lancha se ha de mover más rápido de lo normal para acercarse pronto a la posición donde dar la voz, mantener la bandera levantada mientras se dirige a la posición permite a los regatistas saber que los movimientos rápidos se hacen por algo.

Cuando la lancha de los jueces está tan cerca que el juez está seguro de que el regatista le oirá y le entenderá, el juez hará sonar potentemente su silbato, apuntará con la bandera amarilla al barco infractor y volverá a gritar su número de vela completo. Si parece que el competidor no oye o no entiende la voz, la repetirá y hará contacto visual. Hay que estar totalmente seguros de que el regatista se ha enterado de que le han penalizado.

Si los jueces tienen que retrasar sus señales para ponerse en posición con mayor seguridad, pueden añadir a la voz una breve descripción de la infracción para que el regatista sepa por qué le han penalizado; como podría ser: "sculling justo antes de la salida" o "body pumping en la baliza". Una vez que los jueces están convencidos de que han señalado la penalización con claridad y de que el regatista se ha enterado, deben retirar inmediatamente la bandera amarilla.

Recuérdese que las señales tienen que ser claras y la voz alta y clara para que los regatistas de alrededor del barco infractor también sepan que se le ha penalizado.

I.7.2 Anotar la penalización

El juez que tome nota de la penalización debe registrar: número de barco, número de prueba, tramo del recorrido; hora, infracción, reglas e interpretaciones aplicables, qué acción realizó el regatista como consecuencia de la penalización y cualquier otra circunstancia especial que sea de consideración y que permita recordarlo.

Cuando se observa a un barco realizando una penalización de dos giros hay que anotar en qué bordo estaba cuando la empezó y la terminó. Hay que fijarse mucho en si cumple la penalización

completa (según la regla 44.2 una penalización de dos giros incluye dos viradas y dos trasluchadas).

Si los jueces penalizan a dos barcos a la vez, cada uno de ellos observará a uno de los barcos penalizados para comprobar que cada uno realiza la penalización correctamente.

Si se penaliza justo antes de que un barco termine, los jueces deben anotar qué barcos terminan por delante y por detrás del barco penalizado, y también cuándo termina el barco penalizado por primera vez y cuándo termina tras haber efectuado los giros de penalización.
Los jueces deben comprobar las clasificaciones para estar seguros de que el barco penalizado se ha clasificado en la posición correcta. Si el barco no termina correctamente después de dar los giros de penalización, deben comunicárselo al CR para que lo clasifique como DNF. La responsabilidad de cerciorarse de que el barco cumple con la definición de terminar es de los jueces y no del comité de regatas.

Los jueces deben informar de todas las banderas amarillas y de las acciones que llevaron a cabo los barcos al juez encargado de registrar las penalizaciones al final de las regatas del día. También se debe informar en el caso de que algún juez no haya mostrado ninguna bandera amarilla.

Si algún competidor sigue regateando o lleva a cabo las penalizaciones incorrectamente, los jueces deben informar de la descalificación del barco al juez que registra las penalizaciones: DSQ para la primera penalización y DNE para la segunda, tercera y siguientes penalizaciones. El juez encargado de registrar las penalizaciones asesorará al CR sobre las penalizaciones del apéndice P. El juez encargado de comprobar las clasificaciones debe estar preparado para asistir a una audiencia. P4 limita la posibilidad de reparación por actuaciones conformes con la regla P1, pero no la posibilidad de ajustar la puntuación de un barco conforme a la regla P2.
Cuando los jueces penalizan a un competidor y eso da lugar a que el CR o bien aplace la salida, o bien señale una llamada general, o bien anule la prueba, no se exige que el competidor se penalice. Si se trata de la primera infracción del barco, éste

no tiene que realizar una penalización de dos giros. Si se trata de la segunda o posterior, el barco puede tomar la salida (ver P3). No obstante, los jueces deben tomar nota e informar de la penalización de la manera ordinaria, ya que la penalización sí se computa para determinar el número de veces que se ha penalizado al competidor durante la serie.
Cuando los jueces penalizan a un barco por tercera vez o posterior y no se retira, se le penalizará con una descalificación sin audiencia en todas las pruebas de la regata. Se le clasificará DNE en todas las pruebas de la regata y el comité se plantearé convocar una audiencia según la regla 69.2 (a).

El uso de una grabadora analógica o digital puede ser una valiosa herramienta. Estas son algunas de las buenas prácticas más beneficiosas:

• Proteger la grabadora del agua y el micrófono del ruido del viento
• Al posicionarse donde es probable que ocurran infracciones tácticas, dejar el aparato grabando, así como en los últimos 90 segundos previos a la salida, mientras rodean la baliza y mientras se observan las llegadas

• Al comentar una posible infracción técnica, grabar la conversación entre los jueces al analizar los movimientos del competidor. Esto puede ser útil después al comentar con el competidor lo que se ha visto
• Cuando se penalice a un competidor, grabar la voz de la penalización y dejar la grabadora en marcha mientras los competidores se están penalizando.

• Mientras se está grabando hay que ser muy cuidadoso en mantener en todo momento un tono objetivo e impersonal. Hay que referirse al competidor por el número de vela y evitar cualquier comentario personal o inadecuado. Unas buenas grabaciones de unas penalizaciones bien ejecutadas pueden mejorar mucho la credibilidad del juez ante los competidores.
• Hay que tener en cuenta que algunos jueces no son partidarios de que se les grabe. Se debe pedir permiso al compañero para usar una grabadora y hay que considerar la grabación como

confidencial a menos que ambos estén de acuerdo en hacerla pública.
• Revisa tus grabaciones de vez en cuando para ver qué mejoras puedes hacer para describir los comportamientos que observes.

I.7.3 Explicar la penalización al competidor

Los jueces deben estar disponibles para responder las preguntas de los competidores penalizados. Y deben estarlo tanto en el agua entre prueba y prueba como en tierra cuando hayan terminado.

Al comentar los detalles con el competidor hay que dar tantos detalles como sea posible sobre las acciones del competidor; hay que describir lo primero que llamó nuestra atención sobre el barco del competidor; hay que describir cómo influyeron las acciones del competidor sobre el barco. Se debe explicar qué regla infringió y la interpretación de WS aplicable.

Los competidores pueden estar enfadados, disgustados o confusos por la penalización del juez. Se debe tener en cuenta que algunos entenderán que la penalización es una acusación implícita de hacer trampas. Un juez puede mitigar el riesgo de un enfrentamiento emocional si habla con calma de las acciones específicas del competidor evitando entrar en las motivaciones o lo que el competidor pretendía conseguir. Si los dos jueces que estuvieron presentes en el incidente están disponibles deben intentar hablar juntos con el competidor. Un juez debe protagonizar con toda calma la mayor parte de la conversación. El otro juez debe estar atento a los indicios que indiquen que la conversación se está convirtiendo en un enfrentamiento o una discusión. Si esto llega a ocurrir, el segundo juez puede proponer que pueden continuar la conversación más tarde.
Si sólo está disponible uno de los jueces que presenciaron el incidente, lo más aconsejable es que pida a otro juez que esté presente mientras se explica el incidente al competidor para evitar malentendidos en un momento posterior.

Casi siempre es mejor que sea el competidor quien inicie la conversación con el juez. Los jueces deben tomar la iniciativa y

promover una reunión cuando consideren que un competidor puede no haber entendido cómo sus acciones pueden haber infringido la regla 42. Esto es especialmente aconsejable en eventos con jóvenes o con adultos de escaso nivel, con competidores con poca experiencia, o cuando un competidor ha incurrido en la segunda penalización por la misma acción.
Explicando y clarificando cómo el competidor está infringiendo las reglas, los jueces pueden ayudarle a evitar más penalizaciones.

I.8 Posicionamiento de las neumáticas

Para juzgar cualquier deporte, resulta crucial para hacer un buen trabajo estar en la posición adecuada en el momento adecuado. Para poder pitar la regla 42 en el agua, el objetivo es posicionar las neumáticas cerca de donde pudiera haber problemas. Para esto se necesita:

• Conocimiento de las tácticas en regatas de flota para anticipar los movimientos de los competidores.
• Conocimiento de las particularidades del diseño de los barcos para saber qué tipo de movimientos prohibidos son los más efectivos para cada tipo de barco.
• Tener en cuenta los tipos de barco que están en regata, las lanchas de los jueces, las condiciones reinantes, el tipo de recorrido, el número de jueces, la geografía local… para maximizar las posibilidades de que los jueces cubran la totalidad de la flota durante toda la prueba
• Sentido común y buena concentración para reaccionar de inmediato a las circunstancias cambiantes.
• Conocimiento continuo de las posiciones de las otras lanchas de los jueces.

Si bien es evidente que no es posible controlar todos los barcos todo el tiempo, es un objetivo alcanzable que las lanchas de los jueces cubran el recorrido de manera que en todas las pruebas los barcos en regata sean conscientes de su presencia en algún momento de cada prueba. La mejor manera de ser efectivos es posicionar la lancha cerca de la parte delantera de la flota a una velocidad similar a la de los competidores. Los jueces deberían

prestar más atención a los líderes, pero manteniendo una visión amplia, para controlar a tantos competidores como sea posible.

En muchas regatas con varias flotas, los jueces no tienen recursos suficientes para cubrir todas ellas. Si hay que elegir, los jueces deben priorizar los comienzos, los tramos de popa y los tramos finales.

Al penalizar a un barco, el conductor de la lancha debe buscar el equilibrio entre la necesidad de estar lo suficientemente cerca del competidor para señalar claramente la penalización, mientras se mantiene lo suficientemente alejado para no interferir en los giros de penalización que el competidor puede realizar.

Los jueces que conducen las lanchas deben procurar por todos los medios minimizar la ola que levantan, y colocar la lancha de manera que minimice el efecto de sombra de viento. Las lanchas de jueces deben tratar de cruzar los barcos en ángulos rectos manteniendo un rumbo predecible. Por supuesto, cuando están cerca de los competidores, las lanchas de jueces deben estar a un mínimo de cinco esloras al cruzar por delante y una eslora al cruzar por detrás. En los tramos de popa, hay que tener en cuenta que en condiciones de planeo los competidores a menudo hacen cambios drásticos de rumbo para aprovechar al máximo las olas. Si nos encontramos demasiado cerca de los barcos, la mejor opción puede ser parar y deja que el competidor navegue a nuestro alrededor. Al hacer esto, el conductor de la lancha de jueces puede levantar ambas como una señal a los competidores de que la lancha de jueces se ha detenido.

I.8.1 Presalida

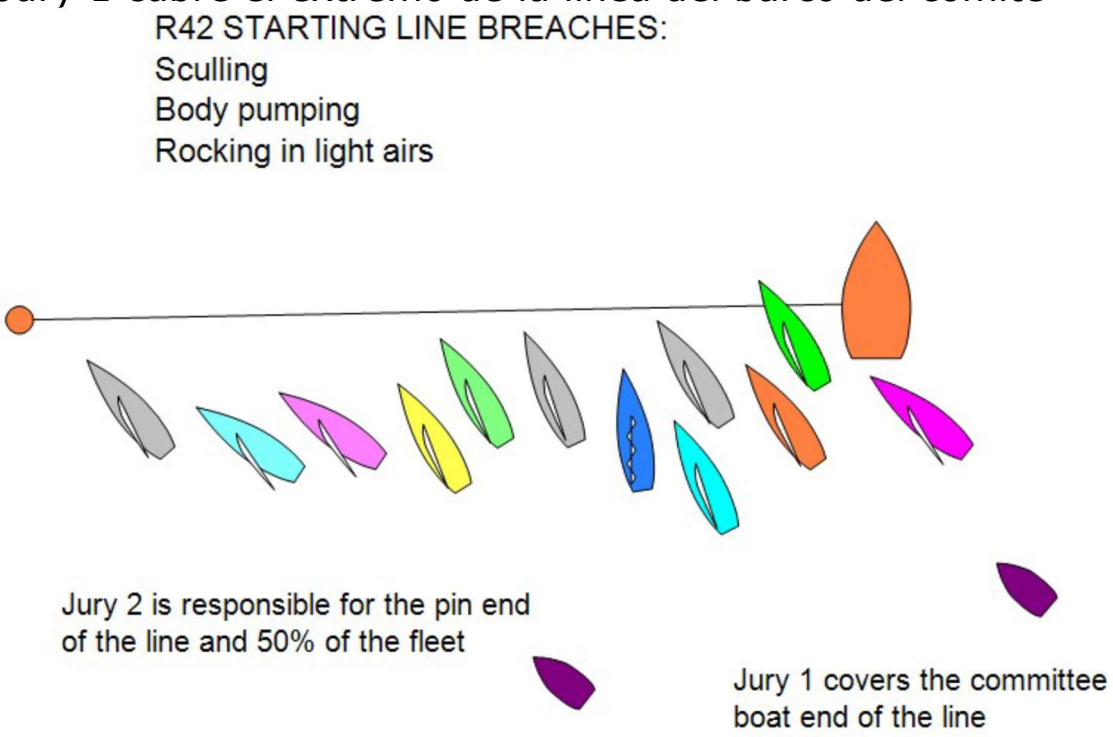
La regla 42 empieza a aplicarse en la señal de preparación. Normalmente, es raro que se infrinja la regla 42 antes del último minuto para la salida. Con vientos flojos, si a un barco le cuesta llegar a la zona de salida podría usar movimientos ilegales después de la señal de preparación, incluso que le remolque la lancha de su entrenador hasta llegar a la zona de salida. Un barco que desea salir pero está en el otro extremo de la línea de salida podría infringir la regla 42 al intentar correr la línea rápidamente.

Hay que señalar las penalizaciones lo antes posible tras el incidente. No se debe esperar a la señal de salida. Un barco penalizado debe separarse de otros barcos y realizar los dos giros inmediatamente para penalizarse.

I.8.1.1 Salida

Las penalizaciones se deben señalar rápidamente, para lo cual la lancha del jury debe estar separada de otros barcos que estén compitiendo.

<u>INFRACCIONES DE LA RRV42 EN LA LÍNEA DE SALIDA</u>
Remada, bombeo corporal, balanceo con vientos flojos
Jury 2 se encarga del lado del pin y del 50% de la flota.
Jury 1 cubre el extremo de la línea del barco del comité



infracciones habituales:

- sculling justo antes de la señal de salida
- reiterado rocking/pumping con movimientos del cuerpo que balancean el barco justo antes de la señal de salida
- reiterado rocking/pumping con movimientos del cuerpo que hacen cabecear el barco o que las velas abaniqueen en la salida

- rocking antes de la salida cuando un barco pretende impulsarse desde la segunda línea hacia la primera
- un balanceo de la línea de salida que claramente impulsa el barco. BASIC 4

Posicionamiento de las neumáticas

El juez que hace de jefe de área asigna las posiciones por detrás de la línea. Normalmente las lanchas se reparten de derecha a izquierda. Su posicionamiento dependerá de cómo se distribuyan los competidores y no de la verdadera línea de salida. Cuando se asigne tomar "el lado del pin" o "el lado izquierdo", una lancha cubrirá los barcos más próximos al extremo de la baliza de salida de la línea.

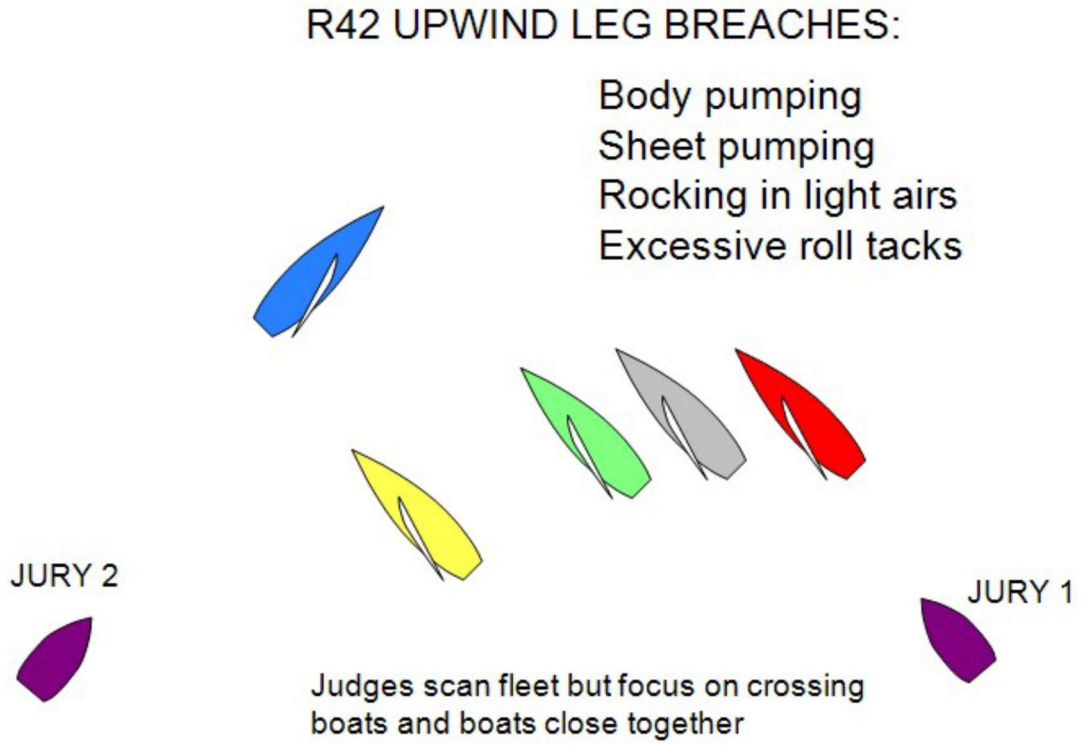
Las lanchas deben colocarse detrás de la flota lo bastante apartadas como para poder observar de diez a quince barcos y lo bastante cerca como para poder actuar con rapidez, dependiendo del tamaño de la flota. Teniendo en cuenta que la mayoría de los competidores se encuentran amurados a estribor justo antes de la salida, las lanchas de los jueces tendrán la mejor perspectiva si se sitúan a popa de los barcos. Cuando un grupo grande de competidores pretende salir por el lado de estribor de la línea (normalmente el barco del comité), los jueces pueden darse cuenta de que podrán observar mejor a los competidores situándose en una posición por debajo y a la derecha de toda la línea de salida.

I.8.2 La ceñida

Los jueces pueden tener dificultades para llevar sus lanchas a una buena posición para señalar una penalización sin afectar a los barcos de los competidores. Con vientos flojos el sonido de la voz y del pitido pueden llegar muy lejos, permitiendo así a la lancha del jury señalarlo moviéndose menos.
Inmediatamente después de la salida puede resultar imposible señalar con rapidez sin interferir con los barcos. En este caso, es mejor esperar hasta que podamos acercarnos hasta el competidor y señalar entonces.

Cuando se ha tenido que retrasar la penalización se puede añadir una rápida explicación como "rocking en la salida" para que el competidor sepa por qué se le ha penalizado.

INFRACCIONES A LA R42 EN TRAMOS DE CEÑIDA:
Bombeo con el cuerpo
BombeoPumping con la escota
Balanceo con vientos flojos
Viradas con balanceo excesivo
Los jueces controlan la flota prestando especial atención a los barcos que cruzan y a los barcos que están próximos

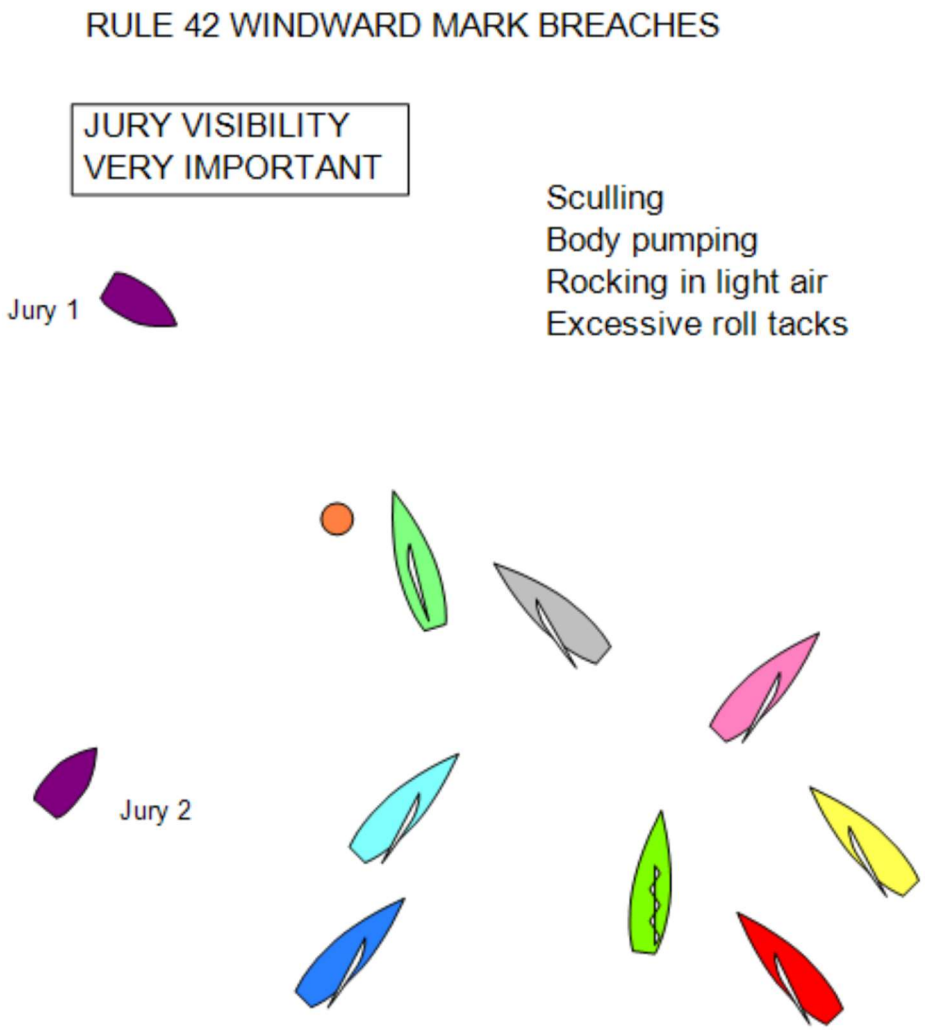


Infracciones habituales:
Con vientos flojos:
• Rocking balancear el barco moviendo el cuerpo
• viradas repetidas con balanceo
• viradas con balanceo exagerado que causa un aumento de la velocidad del barco
Con viento más fuerte:
• abaniqueo de las velas al mover verticalmente el cuerpo en la bañera o en el arnés de hacer banda
• abaniqueo de las velas dando repetidos tirones cortos a la escota de mayor

Posicionamiento de las neumtácoias

Las neumáticas de los jueces normalmente se posicionarán detrás de la flota prestando atención a los puntos de presión. Las lanchas de jueces se pueden desplazar por toda la flota pero deben ser extremadamente cuidadosos con la ola que levantan. Además, el ruido del motor de la lancha y la estela de la hélice pueden distraer a los competidores.
Una lancha de jueces debe evitar permanecer al lado de un competidor durante mucho rato. Hacia el final del tramo de ceñida las lanchas de jueces deben empezar a posicionarse para el siguiente tramo. La lancha que observe el tercio en cabeza de la flota debe moverse hacia otra posición para observar cómo los líderes inician el través o la popa. Hacia el final del tramo, la lancha que observe los dos tercios posteriores de la flota debe desplazarse hasta una posición visible más a barlovento de la baliza de barlovento.

En la primera baliza de barlovento la lancha debe estar bien visible. Una segunda lancha, situada a sotavento de la flota, debe seguir a los barcos en cabeza cuando naveguen el través.
Posicionarse a sotavento de la flota en el través permite a los jueces estar más cerca de la flota con menores efectos negativos por la sombra de viento o por la ola que levanta.



I.8.3 Traves

Al principio del tramo, los jueces deben comentar y decidir si existen condiciones de planeo. Si las condiciones están al límite, los jueces deben ir reconsiderando con frecuencia si los pequeños cambios del viento pueden significar que existan o no condiciones de planeo ya que éstas pueden ir y venir.

Un rápido incremento de la velocidad de un barco no significa necesariamente que esté planeando (aceleración rápida al bajar una ola por delante).
En los traveses un competidor puede empezar a planear bombeando ilegalmente y así empezar a ganar a otros barcos.

Cuando vean esto, los otros barcos también pueden empezar a bombear ilegalmente para mantener sus posiciones.

Lo ideal es que los jueces ya hayan actuado antes de que esto ocurra, pero si no, deben penalizar la primera infracción clara que vean.
En el improbable caso de que los jueces pierdan el control de la flota y que la mayoría de los barcos estén infringiendo la regla 42, los jueces deben actuar. Deben penalizar la primera infracción clara que vean y seguir penalizando hasta que la flota empiece a cumplir las reglas. Puede ser difícil pitar cuando una ola termina y empieza otra. Se puede pitar el final de una ola como el golpe de velocidad de un barco. Cuando un barco está planeando, el competidor no tiene permitido bombear, aunque el barco puede cambiarse de una ola a otra.

Con vientos fuertes, a menudo es difícil distinguir entre un trimado rápido y un bombeo. Las reglas permiten el trimado si responde a roladas de viento, rachas u olas, pero no permiten el trimado repetido que no tenga relación con el viento o con las olas. Un competidor no puede bombear constantemente las velas

Infracciones habituales

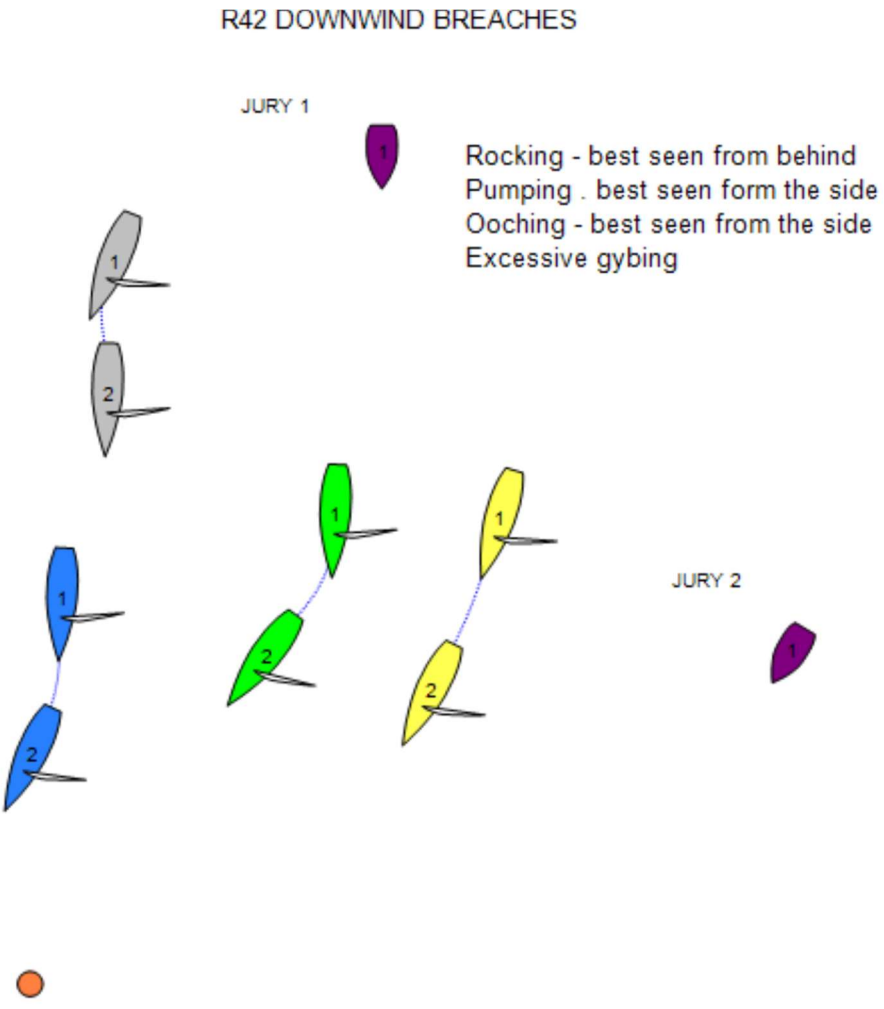
- trimado repetido que no tenga que ver con el viento ni las olas
- bombear una vela más de una vez por ola
- bombear con el cuerpo para empezar a planear
- bombear una vela cuando ya se está planeando
- ooching (generalmente con vientos fuertes para facilitar el planeo)

Posicionamiento de las lanchas

Una lancha debe permanecer a sotavento de la flota. La lancha que estaba en la baliza de barlovento controla desde el lado de barlovento de la flota.
Si se ve una acción impropia mientras se rodea una baliza, hay que esperar hasta que el barco haya pasado la baliza y esté en el siguiente tramo para señalar la penalización.

I.8.4 Popa

INFRACCIONES DE LA R42 EN POPA
Balanceo. Se ve mejor desde atrás
Bombeo. Se ve mejor desde el costado
Envión. Se ve mejor desde el costado
Excesivas trasluchadas
Hay que estar alertas a las trasluchadas excesivas o al pumping en los últimos 100 metros del tramo



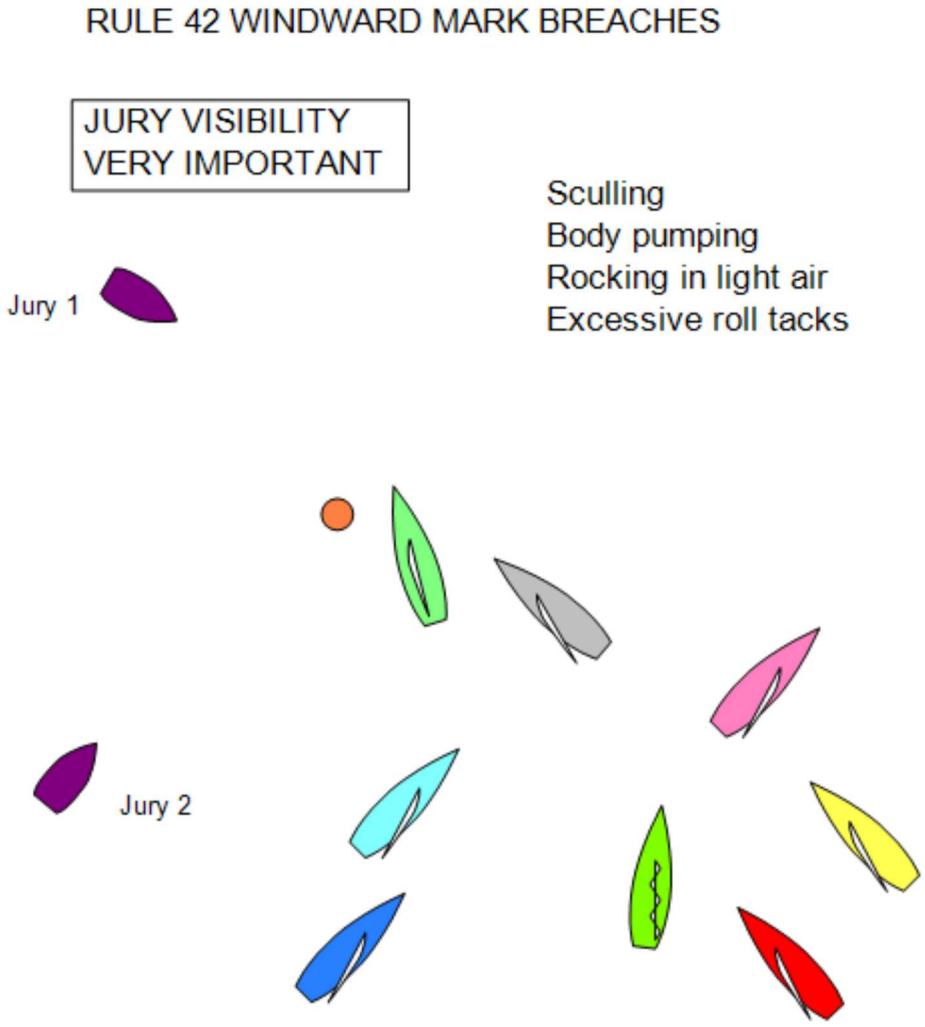
Si los jueces ven que el competidor balancea el barco moviendo repetidamente el cuerpo igual que se mueve el palo sin roles de viento, el competidor está haciendo rocking.
En el rocking positivo, el balanceo a barlovento lo causa el competidor al moverse primero hacia barlovento. En el rocking negativo, el competidor empieza el balanceo moviéndose primero hacia sotavento. Si el competidor mueve el cuerpo para compensar el balanceo del barco, le está permitido trimar.

La mejor forma para identificar a los barcos que pueden estar haciendo rocking ilegalmente es tener una visión amplia. Los ojos captarán naturalmente los barcos que se balancean antes que los que están a su alrededor.
Hay que mirar esos barcos para identificar qué está causando que se balanceen de más.
Hay que penalizar el movimiento del cuerpo o el trimado reiterado que no esté en relación con el viento o las olas y que está causando un balanceo que no está permitido por las excepciones.
Esto puede ser difícil de pitar porque los competidores combinan acciones permitidas con otras prohibidas.
Hay que comentar los detalles de lo que se está viendo con el compañero juez.
Cuando no se está seguro de si el movimiento está permitido, debe observarse más tiempo y penalizar cuando ambos jueces estén convencidos de que ese balanceo está prohibido y de que podrán describir con claridad el movimiento corporal prohibido.
La interpretación WS ROCK 3 subraya que los competidores no están obligados a parar el balanceo de fondo del barco.
Sin embargo, cuando el trimado del barco lo hace inestable, un solo balanceo puede ser suficiente para provocar un balanceo repetido, y
está prohibido (ROCK 5) iniciarlo o interrumpirlo.
Se debe estar atentos a las trasluchadas excesivas o al bombeo en los últimos 100 metros del último tramo para llegar.

Infracciones habituales

- Rocking
- con vientos flojos, repetidas trasluchadas que claramente no se deben a roladas ni a consideraciones tácticas
- rolling exagerado en las trasluchadas que impulsan el barco más rápido de lo que iría sin las trasluchadas

Posicionamiento de las embarcaciones

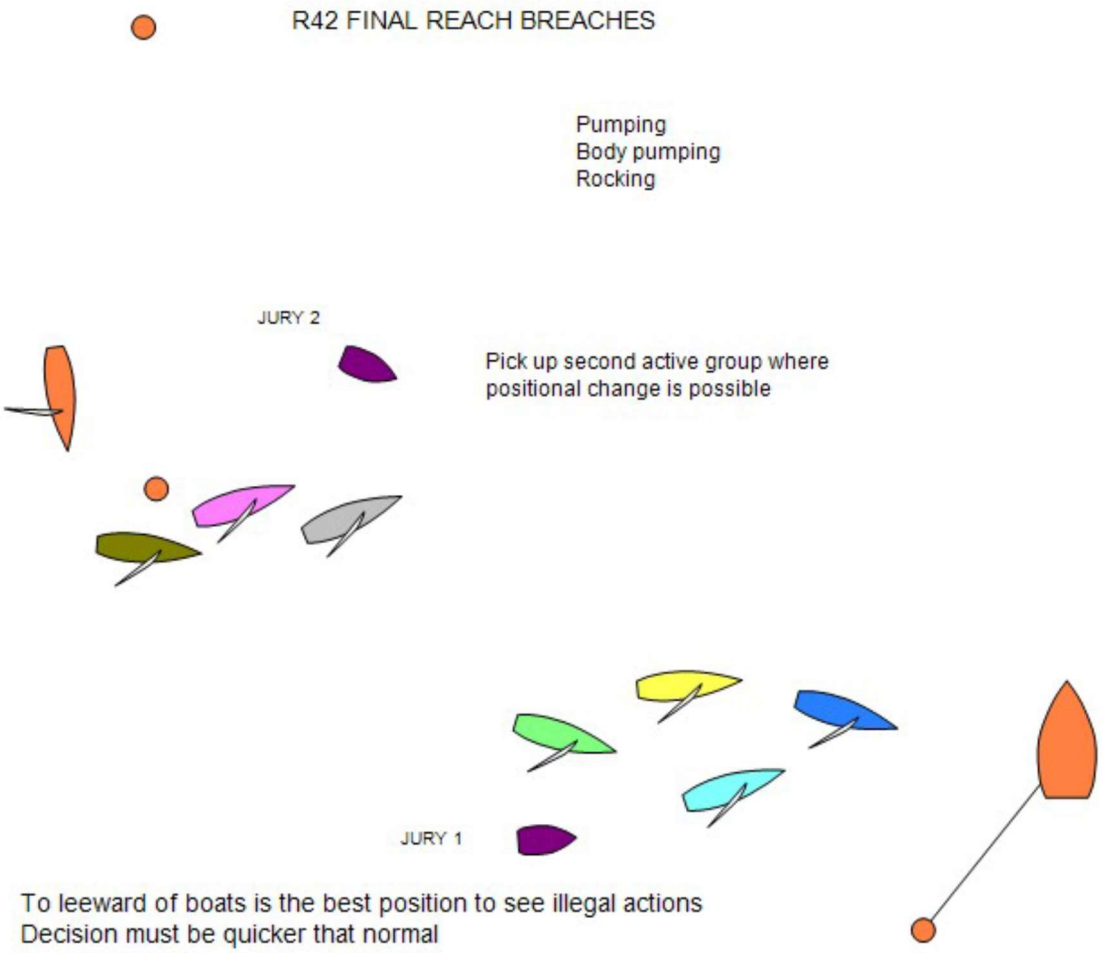


Siempre se debe posicionar una lancha en la cabeza de la flota. A menudo la misma lancha seguirá a los líderes todo el recorrido. Que haya una lancha fomenta que los competidores ganen o pierdan con juego limpio.
Ambas lanchas deben procurar moverse entre la flota.
Si una lancha quiere pasar de la cola de la flota a la cabeza, debe mantenerse bien alejada de la flota antes de acelerar, tanto por seguridad como para minimizar el efecto de su ola sobre los competidores.
Al moverse con rapidez hay que procurar encontrar la velocidad que levante menos ola. En muchos barcos de motor pequeños, moverse a velocidad moderada aumenta el tamaño de la ola que levantan. Hay que evitar tales velocidades a menos que sean necesarias por seguridad.

La lancha en cabeza debe mirar cómo pasan los primeros barcos desde el centro de la puerta, sin estorbar la línea de visión del comité de regatas y de la prensa.

I.8.5 Llegada

INFRACCIONES DE LA RRV42 EN EL TRAVÉS
Pumping
Body pumping
Rocking
Jury 2 escoge un segundo grupo de barcos donde sea posible el cambio de posiciones



La mejor posición para ver acciones ilegales es a sotavento de los barcos. Las decisiones se deben tomar más rápido de lo normal
Los problemas en el tramo final son los mismos, excepto que una lancha debe estar presente en la zona de llegada en todo momento mientras los barcos estén terminando.

Cuando los jueces vean una infracción justo en la llegada, pueden y deben penalizar a los barcos, aunque ya no estén en regata. Hay que esforzarse para señalar la penalización de inmediato cuando un barco ha terminado para que el regatista pueda realizar enseguida sus giros de penalización y volver a terminar.
Téngase en cuenta que la penalización para la segunda, tercera o ulterior bandera amarilla es retirarse de la prueba en vez de hacer una penalización de dos giros. Si la llegada está llena y el comité de regatas está ocupado, el competidor puede esperar una oportunidad clara para notificar al CR que se retira.

Infracciones habituales

• Pumping para adelantar a uno o dos barcos justo cuando los barcos están terminando.
• Con vientos ligeros, en ceñida, través o popa, viradas o trasluchadas con balanceos enérgicos y o bien repetidos o bien no relacionados con cambios de viento ni con la táctica, o bien que sean el motivo de que el barco vaya más rápido de lo que iría sin las viradas o trasluchadas.
• Con frecuencia, cuando dos barcos se acercan juntos a la llegada, uno intentará balancearse o bombear o ambas cosas para llegar antes que el otro. En estos casos, el juez necesita estar preparado para actuar con rapidez pero correctamente. Un balanceo o un bombeo no infringen la regla a menos que claramente impulse el barco e infrinja la regla 42.1.

Posicionamiento de las lanchas

Una lancha debe posicionarse cerca de la última baliza de sotavento y desplazarse hacia la llegada con los barcos en cabeza. La lancha debe situarse cerca y a sotavento del primer grupo de barcos que luchan entre sí y seguirlos hasta la llegada. Luego debe quedarse en la zona de llegada.
La segunda lancha debe mirar el final de la última popa y moverse por el último través prestando especial atención a los puntos de presión donde los barcos están muy juntos y sería posible que infringieran la regla 42.

I.9 En la reunión de patrones (con o sin el apéndice P)

Decir a los skippers que va a haber una presencia activa de jueces en el agua produce un efecto significativo en el cumplimiento de la regla 42.
El presidente debe hablar de los siguientes puntos:
• Los jueces sólo actuarán ante infracciones claras
• Los jueces no harán advertencias sobre las infracciones de la regla 42.
• Los jueces publicarán una lista de los barcos penalizados según el apéndice P.
• Recordar a los competidores que la regla 60.1 se sigue aplicando y que un barco puede protestar a otro.

I.10 En tierra tras la prueba

Al volver a tierra, los jueces deben entregar sus penalizaciones al coordinador de la regla 42.
Escribirán rápidamente una lista combinada de todas las sanciones de la regla 42 y revisarán la lista para ver si todos los competidores se penalizaron correctamente.
Si algún barco no lo hizo, el coordinador notificará al comité de regatas las descalificaciones conforme a las reglas P2.1 (DSQ), P2.2 (DNE) o P2.3 (DNE en la prueba o en todas las pruebas de la regata), dependiendo de la acción del competidor.
Los jueces deben publicar lo antes posible en el tablón oficial de avisos la lista completa de los barcos a los que han penalizado según la regla 42 conforme al apéndice P.
En la lista se incluyen los nombres de los jueces que mostraron cada bandera amarilla para que los competidores puedan dirigirse a ellos con las preguntas o aclaraciones que deseen.
Los jueces deben estar accesibles en tierra para que los competidores puedan comentar con ellos cualquiera de sus decisiones. Estas conversaciones tienen que darse siempre entre el competidor y los jueces que le penalizaron en ese incidente.
Es bueno que el presidente supervise estas conversaciones discretamente y que intervenga para moderarlas si se vuelven polémicas o acaloradas.

I.11 Audiencia para una reparación por la regla 42

Las reglas no impiden que un barco solicite una reparación basándose en que la descalificación ha sido una acción impropia del jury.
Cuando se aplica el apéndice P la reparación está limitada a la actuación de un juez según la regla P1 cuando no ha tenido en cuenta las señales del CR o no ha interpretado correctamente las reglas de clase, a menos que esto se hay modificado por una IR. A modo de ejemplo, la clase láser aplica una redacción modificada de la regla P4.

I.12 Apéndice P—procedimientos especiales para la regla 42

El apéndice P describe los procedimientos para penalizar y las sanciones por infringir la regla 42 en el agua.
Este sistema ha evolucionado de diversos sistemas utilizados anteriormente por muchas clases y en regatas multiclase.
Se usó por primera vez en una competición olímpica en 1992.
Como cualquier otro sistema, tiene ventajas e inconvenientes

Ventajas

• Los regatistas ven actuar a los jueces y entienden los límites de la regla 42.
• La segunda, tercera y siguientes penalizaciones son suficientemente severas como para desanimar a los competidores a infringir la regla.
• Los regatistas son mucho más conscientes en el momento de la infracción, lo que permite una conversación mucho más útil después de la prueba.

Inconvenientes

• Cuando los regatistas forman un grupo compacto, se puede producir un retraso de los jueces al señalar la infracción (p.ej. sculling en la salida). Esto provoca confusión y que los regatistas reaccionen (p.ej., "yo no estaba haciendo nada").
•El número de jueces en el agua suele ser insuficiente para supervisar a toda la flota con coherencia. Por lo tanto, los

regatistas consideran que se pita mal porque a los jueces se les van a escapar algunas infracciones graves mientras que sí van a ver y penalizar otras infracciones de menor importancia.
• las lanchas de los jueces pueden ser inadecuadas para navegar entre la flota, lo que les impide controlar toda la flota por igual.
• Los regatistas pueden no tomarse muy en serio su responsabilidad en obedecer la regla 42.
• Cuando creen que los jueces no les están viendo pueden moverse más hasta que les pillan, creyendo que la ventaja que obtengan bien vale el riesgo de una posible penalización de dos giros.

El hecho de pitar la regla 42 se ha ido incrementando en la última década, ampliando así la responsabilidad de los jueces. Mientras que las reglas ya permitían el juicio directo antes de que se incorporara el apéndice P, no había un lugar específico para incluirlo en el reglamento.
En consecuencia, los sistemas de penalización y su descripción en las IR variaban en cada evento. El apéndice P codifica esto y crea un marco de trabajo consistente bajo el que jueces y regatistas pueden actuar.
Ahora es fácil para el organizador de una regata prever que se pite la regla 42. Los jueces y los regatistas pueden tener opiniones divergentes sobre cómo aplicarla y pitarla. Sin embargo, deben aceptar la regla tal y como está escrita y las interpretaciones de WS. Si no están de acuerdo pueden seguir el procedimiento establecido por WS para proponer la modificación de una regla.
Los jueces no deberían tolerar en alguna clase un cierto nivel de acciones prohibidas sólo porque parezca que todos los barcos cometen un número similar de infracciones.
Los jueces deben mantenerse objetivos y penalizar a los barcos que infringen las reglas.
Una asociación de clase puede cambiar la regla 42 mediante sus reglas de clase.
Cuando un juez acepta el nombramiento para un evento en el que se va a pitar la regla 42 debe ser consciente de que se compromete a hacer que se cumpla esta regla y las interpretaciones de la misma con toda su pericia y conocimientos.

Es mucho mejor no tener jueces en el agua a tener un juez que, pudiendo hacer algo, ve una infracción clamorosa y no hace nada.

Los jueces deben conceder al regatista el beneficio de la duda y no penalizarle a menos que estén seguros de la infracción. No obstante, una vez que estén seguros deben actuar para proteger al regatista que está navegando limpiamente.

Sección J
Administración del Comité de Protestas

Sección J
Administración del comité de protestas

Contenido

J.1 Tareas del secretario del comité de protestas	**122**
J.2 Administración general diaria	**123**
J.3 Dar entrada a las protestas	**124**
J.4 Registrar y copiar la protesta	**124**
J.5 sistema de mediación	**125**
J.6 Aceptar una penalización por un incidente	**125**
J.7 Retirar una protesta	**126**
J.8 Programar las audiencias	**126**
J.9 La audiencia	**127**
J.10 Después de la última prueba	**128**

J.1 Tareas del secretario del comité de protestas

La labor más importante del secretario del CP es organizar la recepción y tramitación de las protestas que se presenten.
Lo ideal es que la recepción del CP se encuentre contigua a la sala de protestas. El presidente y el secretario deben ponerse de acuerdo antes del inicio del evento y decidir el sistema que se va a emplear.

Debe estar cuidadosamente coordinado con el final del tiempo límite para protestar establecido en las IR.

La tarea del secretario del CP depende de la forma en que trabajen las demás personas implicadas.
Un buen secretario tendrá una visión amplia y permitirá al CP que se centre en las pruebas, las audiencias y las reglas sin tener que ocuparse de la gestión.

El secretario debe asegurarse de los siguientes aspectos:

• que la sala de protestas tenga suficientes sillas, una mesa, iluminación, papel para notas y barcos para protestas.
• que el tablón oficial de avisos está descrito en las IR y que está adecuadamente identificado.
• que el equipamiento necesario está disponible, como impresora, fotocopiadora y teléfono.
• que se ha establecido la forma en que se comunicarán el presidente, el RC, clasificaciones, y que funciona.
• cuando se aplican las prescripciones de una autoridad nacional, que está a disposición de los competidores una copia en inglés [reglas J1.2(4) y J2.2 (5)] y que también se han publicado en el TOA.
• la clave de acceso al wifi para los jueces que traen ordenadores;
• que hay suficientes formularios de protestas y de revisión de resultados.
• Que se le ha dado a todos los miembros del CP copia del AR, de las IR, de las prescripciones de la AN aplicables.
• La hora límite de cada día en todas las áreas.
• la lista diaria de las penalizaciones alternativas.
• acceso a las copias de los pasos de baliza y orden de llegadas, por si se necesitan para alguna.
• cualquier comunicación sobre la supresión del derecho a apelar o sobre la constitución del jurado internacional tal y como exige la regla N1.8.

El secretario del jury lleva a cabo los procedimientos establecidos por el presidente, tales como:
• si el presidente considera que el secretario debe estar presente o no en la sala del jury durante las audiencias de las protestas.
• si las resoluciones se han de escribir íntegramente y publicar y cuál es el formato requerido.
• si debe acompañar al jury en el agua o si permanece en tierra.

J.2 Administración general diaria

Asistir a las reuniones del CP y a las del CR; asegurarse de que los avisos a los competidores, modificaciones a las IR y demás están firmados por el juez competente (el PRO, el presidente del

CR o el presidente del CP) y de que se han publicado lo más rápidamente posible.
Las fotocopias pertinentes deben estar a disposición de los competidores.
Diariamente todos los miembros del CP necesitan fotocopias de cualquier documento nuevo (modificaciones…) para su archivo.
La sección del CP en el TOA debe mantenerse ordenada.
Cuando las IR exijan la aprobación del CP, se deben tramitar las peticiones de sustitución de tripulantes y las solicitudes de puesta en seco.

J.3 Dar entrada a las protestas

Se debe publicar el horario de apertura de la oficina de protestas para recibir las protestas.
La persona que les dé entrada nunca puede rechazar ninguna protesta ni solicitud de reparación, tanto si se presenta dentro de plazo como si no.
Únicamente el CP puede decidir si una protesta o solicitud de reparación son válidas o no, después de comprobar los diferentes requisitos para la validez.

J.4 Registrar y copiar la protesta

En el momento de la recepción, cada protesta o solicitud de reparación debe recibir un número, fecha,
hora, y las iniciales de quien lo recibió. Registrar esta información en el formulario de la protesta y en el registro de protestas recibidas.

Hay que hacer una copia de cada protesta para cada miembro del CP, más una para el protestado.
El original es para el presidente. Los papeles de cada protesta deben conservarse en un sobre A4 con los detalles de la protesta escritos en la cubierta o del modo que específicamente señale el presidente.
La copia para las partes se guarda en la oficina de protestas y se ha de entregar a las partes una copia lo antes posible.

J.5 sistema de mediación

Cuando se presenta una protesta en la oficina, la persona que las recibe registra la hora y pide al protestante que espere en las inmediaciones.
Después un juez decide si la protesta cumple los requisitos para la mediación; si es así, el juez pedirá al protestante que encuentre al representante del otro barco y programará una reunión de mediación lo antes posible, si las partes aceptan la mediación como alternativa a una audiencia completa.
Si una de las partes no se presenta a la reunión de mediación, ésta no se celebra. El carácter voluntario de la mediación hace que la regla 63.3(b) sea inaplicable. En este caso, el secretario del CP programará una audiencia para la protesta.
Si la mediación no resuelve la protesta se ha de programar una audiencia. Véase la sección L para más detalles sobre la mediación.

J.6 Aceptar una penalización por un incidente

Cuando se presenta una protesta, el protestado puede aceptar una penalización por el incidente antes de la audiencia.
Se debe averiguar si el incidente provocó algún daño a cualquier barco o lesiones a un competidor.

Si no hubo daño ni lesión, el barco puede penalizarse retirándose de la prueba o aceptar una penalización alternativa prevista en las IR.
Si hubo daño o lesión graves, la penalización es retirarse de la prueba.
Se debe pedir al competidor que escriba en la protesta estas palabras: “acepto una penalización por el incidente descrito en esta protesta y por la presente me retiro [o acepto la penalización (describir la posible penalización)]”

Un representante del barco protestado debe firmar el formulario. Para esta declaración se puede usar un formulario aparte; en este caso, se grapa al formulario de protesta.

Siempre que se preste este consentimiento, la protesta se debe presentar al comité de protestas, quizá cuando se hayan terminado todas las audiencias.

Una vez que se ha hecho esta declaración, se pregunta al protestante si quiere retirar la protesta, ya que, según la regla 64.1 (b), el protestado ya se ha penalizado por ese incidente y no puede ser penalizado más por el mismo incidente aunque se celebre una audiencia.
Si la retira, se debe pedir al protestante que escriba en el formulario "deseo retirar esta protesta". En ese caso, el CP ya puede autorizar que se retire la protesta conforme a la regla 63.1.

J.7 Retirar una protesta

Una vez que se haya recibido la protesta, la petición del protestante de retirarla se debe aprobar por el CP (regla 63.1).
Esto precisa de una breve audiencia en la que el protestante explique los motivos de su petición.
El CP permitirá la retirada si considera que la petición es razonable.
El competidor tiene que firmar el formulario de protesta para confirmar que la retira.

J.8 Programar las audiencias

Si se sabe cuándo van a empezar las audiencias, se puede informar al representante del barco protestante cuándo está programada su audiencia.
Unas cuantas de las primeras se pueden programar a intervalos de 20 minutos, y el resto cada media hora (suponiendo que sólo hay un CP). De este modo, si se tarda mucho con las primeras audiencias, las restantes se pueden reprogramar.

La finalidad es que el CP esté trabajando hasta que terminen todas las audiencias (dejando un tiempo para comer si fuera preciso) y tener a los competidores esperando lo menos posible.

Si las audiencias se van retrasando, las últimas pueden reprogramarse para que los competidores tengan tiempo de cambiarse y comer.
Cuando haya una protesta y una contraprotesta, o bien protestas de diferentes barcos por el mismo incidente, deben programarse juntas para oírlas en la misma audiencia.

El presidente debe primero leer las protestas presentadas y decidir cuál es el orden más adecuado de las audiencias.
Se programan antes las audiencias en las que el oficial de regata es parte para que puedan celebrarse consecutivamente.
El último día del evento se programan antes las audiencias en las que estén implicados barcos que posiblemente ganen un premio para que la ceremonia de entrega pueda comenzar lo antes posible.
Hay que informar al CR inmediatamente de cualquier solicitud de reparación para darles el mayor tiempo posible para que la investiguen.
El programa de audiencias se publica en el TOA lo antes posible.
Las audiencias pueden empezar antes de que termine el plazo para protestar siempre y cuando las partes de la protesta estén preparadas para comenzar.

J.9 La audiencia

Cuando el CP está preparado para una audiencia, se da una copia de la protesta o de la solicitud a cada miembro del comité.
Cuando esté preparado para actuar, se llama a las partes, normalmente uno por cada barco y los intérpretes si son necesarios. Se consulta la lista de penalizaciones alternativas para comprobar si alguna parte se ha penalizado en el incidente al que se refiere la protesta.
Si se ha autorizado que haya observadores el presidente del CP les recordará las normas que deben seguir.
El secretario del CP debe comprobar si los testigos están disponibles y esperando afuera hasta que les llamen para entrar en la sala de protestas.
Hay que asegurarse de que no pueden escuchar lo que se dice antes de que entren a prestar su testimonio.

Después de cada audiencia se escribe la resolución y se archivan la protesta original, las notas del CP y cualquier otro papel recibido durante a audiencia.
Un buen sistema es usar un sobre grande para cada caso con el número de protesta y las partes anotadas en el exterior.
Cuando todas las protestas se hayan oído por ese día, el secretario del CP trasladará los resultados a clasificaciones y a la prensa.
De acuerdo con el presidente, se completa la hoja de las protestas y se publica en el tablón de anuncios.
El último día suele haber una hora límite tras una audiencia para solicitar una reapertura o una reparación por una decisión del CP en cada caso.
Se publican inmediatamente estas decisiones y los tiempos límite de cada caso para la reapertura o reparación en el TOA, con la fecha y hora de publicación.
Si algún competidor pide al CP una decisión por escrito, el secretario del jury debe asegurarse de que tal decisión por escrito se prepara para que el competidor pueda recogerla.

J.10 Después de la última prueba

El secretario del comité de protestas, de acuerdo con el presidente, debe cerciorarse de que todas las protestas y documentos se archiven, con el club organizador, por si fueran necesarios.
Se deben custodiar al menos durante seis meses después del evento.

Sección K
La Audiencia de la Protesta

Sección K

La audiencia de la protesta

NOTA: La presente sección K es fiel al original y las posibles discordancias entre el índice y el contenido y la numeración de los los apartados reflejan las allí contenidas.

Contenido

K.1 Jurisdicción, principios generales, preparación **133**
K.2 Intérpretes **135**
K.3 Derecho a estar presentes **136**
K.4 Derecho a retirar una protesta **137**
K.5 Audiencias con más de una protesta conjuntamente **137**
K.6 Penalizar a un barco distinto del protestante o del protestado **138**
K.7 Observadores **138**
K.8 Procedimiento de la audiencia: Validez **139**
K.8.1 Principios generales **139**
K.8.2 Recibir en plazo una protesta por escrito **140**
K.8.3 Identificación del protestado **140**
K.8.4 Descripción del incidente **140**
K.8.5 Representante del protestante **141**
K.8.6 La voz **141**
K.8.7 La bandera de protesta **141**
K.8.8 Protestas en el área de regatas **141**
K.8.9 Protestas fuera del área de regatas **142**
K.8.10 Decisiones sobre la validez **142**
K.9 Procedimiento de la audiencia: la práctica de la prueba y la averiguación de los hechos **142**
K.10 Procedimiento de la audiencia: Los testigos **143**
K.11 Cómo influye la memoria al recordar las pruebas **144**
K.12 Precauciones al valorar la prueba **144**
K.13 Prueba indirecta (de oídas) **145**
K.14 Prueba fotográfica **146**
K.15 Prueba escrita **147**
K.16 Uso de la información del rastreo (tracking) **147**

en las audiencias
K.16.1 Términos y siglas usadas en esta sección 147
K.16.2 Introducción 148
K.16.3 ¿cómo funcionan los sistemas de rastreo? 149
K.16.4 ¿Cuál es la precisión del posicionamiento? 149
K.16.5 ¿Se hace el rastreo de las balizas del recorrido? 150
K.16.6 ¿Puede el sistema de rastreo Mostrar compromisos y colisiones? 150
K.16.7 Otras cosas a tener en cuenta en una audiencia 151
K.17 Preguntas captatorias (preguntas dirigidas) 152
K.18 Deliberaciones 153
K.19 Procedimiento de audiencia: Averiguar los hechos 154
K.20 Resolver problemas controvertidos 155
K.21 Miembro del CP que defiende con firmeza una opinión minoritaria 156
K.22 La carga de la prueba ante el comité de protestas 157
K.23 Registrar los hechos y la Resolución: la regla 14 157
K.24 Comunicar la resolución 158
K.25 Protestas por el comité de regatas o por el comité técnico 159
K.26 Protestas sobre reglas de clase 159
K.26.1 Reglas básicas 160
K.26.2 Reglas de clase 161
K.26.3 Instrucciones de regata 161
K.26.4 Obligaciones de los medidores 162
K.26.5 Admisión de una protesta sobre reglas de clase 162
K.26.6 Obligaciones del comité de protestas en una protesta sobre reglas de clase 163
K.26.7 Pruebas con testigos expertos 163
K.26.8 Remedición 163
K.26.9 Autoridad cualificada 164

K.27 Protestas por el comité de protestas 164
K.28 Dopaje 166
K.29 Solicitud de reparación 166
K.29.1 ¿Quién puede solicitar una reparación? 166
K.29.2 Partes de una audiencia para una reparación 167
K.29.3 La audiencia 168
K.29.4 Validez 169
K.29.5 Requisitos 170
K.29.6 Puntuación o puesto 171
K.29.7 Significativamente 171
K.29.8 Sin culpa de su parte 172
K.29.9 Acción u omisión inadecuada 172
K.29.10 Daño físico o lesión 173
K.29.11 Prestar ayuda 174
K.29.12 Realizando una penalización 174
K.29.13 Conceder una reparación 174
K.29.14 Orientaciones sobre los tipos de reparación que se pueden conceder 176
K.29.15 Solicitudes de reparación previas a la prueba 177
K.29.16 Solicitud de reparación por un Supuesto error del CR al clasificar a un barco OCS, ZFP o UFD o BFD 178
K.29.17 Addendum Q (Medal Races) 178
K.29.18 Apéndice B (Competición de Windsurf) 178
K.29.19 Apéndice F (Competición de Kiteboard) 179
K.30 Audiencias que implican a personas de apoyo 179
K.30.1 Procedimiento de las audiencias que implican a personas de apoyo 180
K.30.2 Penalizar a personas de apoyo
K.30.3 Penalizar a un barco por la infracción de una persona de apoyo 182
K.30.4 Apelaciones por una persona de apoyo o por el barco al que ésta apoya 183
K.30.5 Acusación contra una persona de apoyo por su mal comportamiento 184
K.31 Petición de reapertura 184

K.1 Jurisdicción, principios generales, preparación

La jurisdicción del CP viene limitada por las reglas, según la definición de la versión vigente del Reglamento de Regatas a Vela. Si un barco infringe alguna norma administrativa, portuaria o de alguna agencia marítima queda fuera de las competencias del CP, a menos que la exigencia de que un barco cumpla con esa normativa se incluya en el AR o las IR.
En el RRV se definen cuatro tipos diferentes de audiencias: audiencia de protesta, audiencia de reparación, una audiencia por si una persona de apoyo ha infringido una regla y audiencia por mal comportamiento. El mal comportamiento según las reglas 2 y 69 se trata en la sección N de este manual.
Las reglas que inician los otros tres tipos de audiencia se contienen en la siguiente tabla:

Tipo de audiencia	**Iniciada por:**	**Regla**
Protesta	barco	60.1(a)
Protesta	Comité de Regata	60.2(a)
Protesta	Comité de Protestas	60.3(a)
Protesta	Comité Técnico	60.4(a)
Reparación	barco	60.1(b)
Reparación	Comité de Regata	60.2(b)
Reparación	Comité de Protestas	60.3(b)
Reparación	Comité Técnico	60.4(b)
Persona de apoyo	Comité de Protestas	60.3(d)

Las reglas y procedimientos para iniciar, dirigir y resolver estas audiencias se contienen en la parte 5 del RRV. No obstante, hay

otros tipos de audiencias que no están tan específicamente definidas.
Por ejemplo, una audiencia formal puede ser apropiada para que la AO pida al CP que decida sobre una cuestión de elegibilidad o de medición que no provenga de una protesta o una solicitud de reparación. Según la RRV N2, se puede pedir a un jurado internacional que decida sobre cualquier asunto que
afecte directamente la equidad de la competición. Tal petición puede precisar la obtención de pruebas de los competidores, los jueces u otros participantes. En tal caso puede estar justificada una audiencia formal.
Todas las audiencias se deben dirigir de un modo formal pero amistoso para que las partes sientan que sus aportaciones se van a considerar seriamente. Durante la audiencia el CP debe ser educado pero siempre firme. La vestimenta de los miembros del CP debe ser apropiada para el evento y su sede. La AO puede proveer al CP de ropa del evento. Si es así, lo correcto es llevarla puesta en las audiencias para dar la impresión de que el CP actúa como parte del equipo. Funcionan bien muchas distribuciones de la sala. A algunos presidentes les gusta una mesa redonda con los participantes intercalados con los miembros del CP. Otros consideran que en los eventos importantes el presidente debe sentarse en medio del jury en el lado de la mesa desde el que se ve la puerta, con los miembros del comité sentados a cada lado del presidente. Las partes se sientan enfrente de él.
Mientras un testigo ofrece su testimonio debe sentarse entre las partes. Hay que sacar todo el partido al mobiliario disponible.
No está permitido comer o beber durante una audiencia. En la sala de protestas no está permitido ni fumar ni el alcohol. Los móviles y grabadoras deben estar apagados. El presidente debe revisar el caso con los otros miembros antes de que entren las partes para que el CP tenga una idea general del asunto. Hay que presentar a los miembros a las partes. Si algún miembro del CP tiene un conflicto de intereses se lo debe revelar al presidente. Se estará a lo dispuesto en RRV 63.4 para determinar si el conflicto es significativo y si ese miembro del CP debe formar parte de ese panel de audiencias.
Si una parte alega que un miembro tiene un CI, el presidente le preguntará el motivo. La nacionalidad por sí sola no encaja en la definición y no es motivo para excluir a un juez. Si el CP entiende que hay un CI real y que, o bien es significativo o bien al menos

una de las partes recusa al juez por ese motivo, ese juez no formará parte del CP en esa audiencia. Si durante la audiencia un miembro piensa que podría tener un CI, se debe pedir a las partes que salgan de la sala para que el comité decida sobre su relevancia. El miembro que haya sido apartado del panel aún puede hacer de testigo.

Los miembros del comité de protestas deben tomar un papel activo al cuestionar a las partes para asegurarse de que se presentan suficiente prueba para que el CP averigüe los hechos necesarios para resolver la protesta. Hay que hacer las preguntas adecuadas sin intervenir cuando las partes se están preguntando la una a la otra, excepto para pedir alguna aclaración.
Hay que mostrarse más paciente y ser muy cuidadosos cuando se trata de que los regatistas jóvenes entiendan el procedimiento. Tales regatistas pueden sentirse intimidados por el sistema de audiencias que sigue el comité. Debe procurarse preparar la sala de una manera que les resulte más amigable. Hay que explicarles cómo se hace una declaración final para resumir el caso. Si fuera necesario, se les debe dar una explicación detallada de la resolución.
Cuando por algún motivo un CP deja de cumplir los requisitos del apéndice N, se debe informar a las partes antes de que continúe el procedimiento de que tienen derecho de apelación.

K.2 Intérpretes

Hay que tener gran cuidado en que los competidores que no sepan mucho inglés entiendan todas las manifestaciones y procedimientos. Es necesario que el presidente lo compruebe constantemente, lo que puede resultar complicado para un presidente que además ha de preocuparse por el procedimiento. Puede ser necesario que otro miembro se encargue de esta labor. Si el competidor habla bastante inglés como para decir que no sabe mucho, hay que pedirle que empiece la audiencia sin intérprete, pero si tiene problemas de comprensión se debe permitir la presencia de un intérprete. A menudo hace este papel el entrenador. El presidente debe cuidar de que el entrenador no esté dando a su regatista una ayuda ilegal. Se debe recordar al entrenador que está aquí como intérprete, no como asesor de reglas. Los miembros del CP deben hablar despacio y con

claridad para ayudar a la parte a entender lo que se está diciendo. El presidente debe explicar que el procedimiento va a permitir a cada parte decir y probar lo que quiera en el momento oportuno. No hay que permitir a las partes que interrumpan cuando la otra está hablando. Sólo se permite que una parte o un miembro interrumpan para decir que no han oído o no han entendido algo.

K.3 Derecho a estar presentes

Las partes de una protesta tienen el derecho a estar presentes durante la audiencia y a hacer preguntas a cualquier persona que preste declaración.

Parte Son *parte* en una audiencia:
(a) en la audiencia de una protesta: un protestante y un protestado;
(b) en una solicitud de reparación: un barco que solicita reparación o para el que se solicita reparación, un comité de regatas que actúa bajo la regla 60.2(b); un comité técnico que actúa bajo la regla 60.4(b);
(c) en una solicitud de reparación bajo la regla 62.1(a): la entidad a la que se le atribuye una acción impropia o una omisión;
(d) una persona a la que se acuse de una infracción de la regla 69; una persona que presente una alegación bajo la regla 69;
(e) una *persona de apoyo* sujeta a una audiencia bajo la regla 60.3(d); cualquier barco que reciba apoyo de tal persona; una persona designada para presentar una acusación bajo la regla 60.3(d)
Sin embargo, el comité de protestas nunca es una *parte*.

Cuando una parte esté ausente, la audiencia puede celebrarse con normalidad sin ella a menos que haya especiales circunstancias para la ausencia. Cuando una parte quiere asistir pero no puede por la hora de la audiencia, el CP debe decidir hasta qué punto se puede amoldar al competidor. El CP también debe dar al protestado tiempo suficiente para prepararse. Cuando una parte pide al principio de una audiencia más tiempo para prepararse, el CP debe decidir si merece ese tiempo o si es necesario. Cuando la protesta se base en una infracción a una regla de las partes 2, 3 o 4 el representante de cada barco debe

haber estado a bordo en el momento del incidente a menos que exista una buena razón para que el CP disponga otra cosa [regla 63.3(a)]. Para los barcos de radiocontrol esta regla se modifica en el sentido de que los representantes deben haber estado controlándolos.
Cuando no asisten a la audiencia ni el protestante ni el protestado, el comité debe valorar si hubo algún defecto en la publicación de la hora y lugar de la audiencia; pero si el comité entiende que se ha notificado a las partes correctamente, puede actuar sin las partes.
En la mayoría de los casos, el CP desestimará la protesta cuando el protestante y el protestado o protestados no asisten a la audiencia.
Sin embargo, puede actuar basándose en la información que contiene el formulario de protestas. Cuando ocurre esto, el CP debe estar preparado para reabrir la audiencia si se le solicita, si hay buenos motivos para no haber asistido. Una buena razón para no asistir a una audiencia podría ser recibir tratamiento médico por una lesión producida durante el incidente.
Obsérvese que la regla 63.3(a) se ha modificado cuando se trata de audiencias de protestas que impliquen la clasificación de un competidor. Ver reglamentación 22.5.3.

K.4 Derecho a retirar una protesta

Retirar una protesta exige la aprobación del CP. Un competidor no la puede retirar automáticamente con sólo pedirlo. El CP debe valorar la razón por la que se quiere retirar. Si se sospecha que hay juego sucio, daño o lesión no se debe dar el permiso.

K.5 Audiencias con más de una protesta conjuntamente

Cuando hay una protesta y una contraprotesta, o cuando aparecen varias protestas relacionadas con el mismo incidente, se deben oír juntas en la misma audiencia.
Si el CP duda sobre si dos protestas se refieren al mismo incidente es mejor considerar que sí y empezar la audiencia con las partes de ambas protestas. Cuando hay muchas solicitudes de reparación por una misma queja lo mejor es reunirlas en una

única audiencia. Al valorar la validez de las protestas sobre el mismo incidente, se debe estudiar cada una en el orden en que se presentaron. El CP debe decidir sobre la validez de todas y dar las razones por las que considera válidas o inválidas cada una de ellas. Siempre y cuando al menos una sea válida se debe celebrar la audiencia.
Cuando haya muchas contraprotestas, el protestante será el que presentó la primera, si su protesta es válida. El protestante es el primero en formular sus manifestaciones y el último en decir las conclusiones.

K.6 Penalizar a un barco distinto del protestante o el protestado

La parte de una audiencia tiene derecho a oír todas las pruebas. Si resulta que un tercer barco puede haber infringido una regla, el CP debe interrumpir la audiencia y protestar al barco según la regla 60.3.a.2. La regla 61.1.c exige que se informe al barco lo antes posible; la audiencia en marcha se cierra y comenzará de nuevo, incluyendo la valoración de la validez con todas las partes presentes.

K.7 Observadores

En la reunión inicial del jury se discute si las audiencias estarán abiertas a los observadores. La política de WS es abrirlas pero suele ocurrir que no haya disponible una sala suficientemente grande.
La ventaja de las audiencias abiertas es que pueden potenciar mucho el respeto hacia el sistema de audiencias.
Sin embargo, una audiencia no debería abrirse a los observadores si el CP se siente incómodo con espectadores.
Es más importante ofrecer un buen servicio a las partes que formar, impresionar o entretener a quienes no están implicados.
Del mismo modo, una parte puede pedir una audiencia cerrada a los observadores. Tal petición se estudiará por el CP atendiendo a las razones que se aleguen.
Entre los espectadores puede haber personas sin relación con el caso en cuestión, miembros del club, otros regatistas, padres y la prensa. No puede estar presente nadie que haya presenciado el incidente y al que se pueda llamar como testigo. Los

observadores de una audiencia han de conocer su obligación de guardar silencio. Hay que comprobar que no se va a llamar a ningún observador como testigo. Y no se les debe permitir grabar o fotografiar nada de la audiencia.
Se debe dar a cada observador una hoja con el papel del observador y sus limitaciones para que la firme. Los observadores deben abandonar la sala después de se hayan presentado las pruebas mientras el CP discute el caso y toma una decisión.

K.8 Procedimiento de la audiencia: Validez

K.8.1 Principios generales

El CP debe estudiar la validez de la protesta antes de que la audiencia pueda celebrarse de acuerdo con la regla 61.1. No basta con conocer la opinión del protestante sobre si la protesta es válida. Puede ser necesario que el presidente investigue más a fondo si la respuesta a la pregunta "¿cuándo gritaste protesto?" es "inmediatamente". Si el barco protestado admite que sabía que le estaban protestando y no se penalizó, el CP puede comprobar los restantes requisitos más someramente.
Cuando la protesta es válida se debe celebrar la audiencia a menos que una parte acepte una penalización por el incidente, como retirarse antes de la audiencia. Si la protesta o la solicitud no cumplen los requisitos de validez, el comité la declarará inválida y cerrará la audiencia.
No obstante, si la protesta es inválida pero en el incidente se produjeron importantes daños o lesiones, el CP puede protestar al barco o barcos implicados (regla 60.3.a.1).
Cuando la protesta resulta ser inválida hay que dar al barco protestante la oportunidad de aportar pruebas sobre los requisitos de validez. Si hay pruebas contradictorias, se pide a las partes y a los observadores que salgan de la sala mientras el comité decide si la protesta es válida o no. Después se vuelve a llamar a las partes para comunicarles la decisión.

K.8.2 Recibir en plazo una protesta por escrito

Las IR pueden modificar una regla y pueden prever procedimientos especiales para presentar una protesta. A menos que las IR establezcan un procedimiento diferente, la RRV 61.3 establece que la protesta se presentará en la oficina de regata. Sin embargo, se puede entender que una protesta se ha presentado cuando se reciba por algún juez que actúe en nombre del CR o del CP. Si la protesta se ha presentado después de la hora límite, el juez debe recibirla y anotar la hora de recepción claramente en la primera página. El juez no debe negarse a recibir una protesta porque el tiempo límite haya expirado. Si la protesta está fuera de plazo, la regla 63.1 exige que el CP decida si existe un motivo aceptable para que se presente después de la hora límite. Si hay un buen motivo el CP prorrogará el tiempo límite y hará constar su decisión.

K.8.3 Identificación del protestado

La protesta debe identificar al protestado. En casi todos los casos, se hará por el número de vela o el nombre del barco. Si hay un error en la notificación, puede corregirse antes de que empiece la audiencia.

K.8.4 Descripción del incidente

La protesta identificará el incidente. Este es el requisito b) de los cinco que se relacionan en la regla 61.2, y el único de los cinco que no se puede corregir después de presentada la protesta. Cuando el incidente no está descrito, se ha de declarar la protesta inválida.
Debe contener información suficiente para que el protestado pueda identificar el incidente y entender lo que se alega. Otros detalles exigidos por la regla 61.2 se pueden corregir antes o durante la audiencia.

K.8.5 Representante del protestante

El protestante es técnicamente el barco y el representante del barco es normalmente uno de los tripulantes. Cuando una protesta alega una infracción de una regla de la parte 2, 3 o 4, el representante del barco tiene que haber estado a bordo en el momento del incidente, a menos que exista una buena razón para que el CP disponga otra cosa.

K.8.6 La voz

Un problema que todavía no ha abordado el Comité de Reglas de World Sailing (World Sailing's Racing Rules Committee) en un caso es la interpretación de "razonable" de la regla 61.1.a "deberá dar una voz de "Protesto" y mostrar de manera ostensible una bandera roja, ambas acciones en la primera oportunidad razonable para cada una de ellas".
Los jueces deben usar su propio sentido común para interpretar el requisito, pero no se tarda mucho en dar una voz.

K.8.7 La bandera de protesta

Se debe mostrar de manera ostensible una bandera roja en la primera oportunidad razonable tras el incidente y la bandera roja se debe mostrar hasta que el barco deje de estar en regata.
una bandera de protesta debe parecer a primera vista una bandera (caso 72 de WS). No se exige bandera de protesta a los barcos de menos de seis metros a menos que expresamente se establezca en las IR o en las reglas de clase, como lo permite la regla 87.

K.8.8 Protestas fuera del área de regatas

En el área de regatas, cuando el protestante ha dado la voz "protesto" en alto y ha mostrado correctamente la bandera de protesta, ya se ha informado adecuadamente al protestado. La regla 61.1 no exige nada más. Cuando la protesta se refiere a un incidente que no ha ocurrido en el área de regatas, el protestante debe informar al protestado tan pronto como sea razonablemente posible de que le va a protestar. Esto podría ser la siguiente vez que estuvieran próximos en el área de regatas.

Si los barcos no han estado uno cerca del otro en el agua, podría ser tan pronto como sea razonablemente posible cuando hayan vuelto a tierra.

K.8.9 Validez cuando hay lesión o daño

Para comprobar la validez de una protesta del CP según la regla 60.3.a.1, se estará a que existan lesiones o daños de consideración.
El CP sólo necesita decidir si las lesiones o daños de consideración se causaron durante el incidente y cómo se produjeron. El comité debe estar seguro de esto y para conseguir las pruebas puede que haya que ir a la zona de varada para ver el daño o a un barco para visitar al competidor lesionado. Si el CP considera que la protesta es válida y después averigua que, por ejemplo, el daño no era de consideración o que el competidor no se había lesionado, el CP habrá oído una protesta inválida.

K.8.10 Decisiones sobre la validez

Hay que decidir sobre la validez de la protesta. Si parece claro por los testimonios que la protesta es válida, el presidente puede consultar al resto del CP para ver si alguien quiere discutir alguna cuestión. Si no hay problema, el presidente puede decir simplemente que el comité considera que la protesta es válida, pero si alguien del panel quiere discutir el tema se pide a las partes que abandonen la sala durante la deliberación. Si el CP entienden que no se han cumplido los requisitos de validez, la protesta es inválida y se cierra la audiencia.
Según el Reglamento, el CP no tiene competencia para oír una protesta inválida.

K.9 Procedimiento de la audiencia: la práctica de la prueba y la averiguación de los hechos

Después de considerar válida, el presidente puede consultar con resto del comité de protestas para ver si alguien quisiera discutir algún tema.

Después de declarar válida la protesta el CP oye las manifestaciones de cada parte y los testigos siguiendo el orden que recoge RRV M3.2.
Los jueces deben hacerse una imagen de cómo lo ha percibido cada parte y la versión de los testigos.
Un juez experimentado tendrá en la mente la lista de las reglas que se aplican. Las preguntas de los jueces deben limitarse a lo necesario para averiguar si un barco infringió alguna de las reglas de la lista mental del juez. Por ejemplo, si el juez ha pensado en las reglas 12, 11 y 15, debe hacer preguntas para determinar si hubo compromiso, lo cerca que estaban los barcos y en qué momento anterior los barcos alteraron el rumbo.

K.10 Procedimiento de la audiencia: Los testigos

La regla 63.6 exige que el CP haga las averiguaciones de las partes y sus testigos. Si preguntan si pueden llamar a un tripulante como testigo, la respuesta debe ser siempre sí. Sin embargo, un buen presidente puede conseguir que los testimonios de los testigos se centren en el punto de que se trate. Para evitar las preguntas captatorias (preguntas dirigidas), debe permitirse que la parte contraria pregunte al testigo antes que la parte que le llamó. Según la regla 63.6, si un miembro del CP ha presenciado el incidente lo declarará en presencia de las partes y puede prestar su testimonio.
Si ese miembro conoce algo relevante pero que no se ha dicho por las partes ni los testigos debe ofrecerse a prestar ese testimonio antes de que el CP delibere. Hay que tener mucho cuidado para no incluir ninguna clase de prueba sin que estén las partes presentes. Cuando se llama a un testigo para que declare, un miembro del CP o el secretario del CP debe también llamar al testigo; así se impide que se le manipule después de empezar la audiencia. El apéndice M del Reglamento contiene el orden rutinario normal de dirigir un caso, llamar a los testigos, etc. Como establece el preámbulo, el apéndice M es orientativo y si fuera necesario en algunas ocasiones puede ser aconsejable variar estos procedimientos.

K.11 Cómo influye la memoria al recordar las pruebas.

La percepción humana comienza con una expectativa basada en el conocimiento previo, y no en las sensaciones de lo que había que ver u oír. Las personas con buena memoria para la regata saben dónde mirar en el momento del incidente y pueden recordar los incidentes con todo detalle, incluyendo los barcos próximos, las posiciones y las velocidades relativas de los barcos y la secuencia de los hechos. Si además conoce bien las reglas, el testigo expondrá la prueba para que encajen en los requisitos de la regla que cree que se ha de aplicar. Las personas que no conocen bien la regla pueden pasar por alto detalles importantes sobre la posición de los barcos que son necesarios para averiguar los hechos.

K.12 Precauciones al valorar la prueba

Los CP pueden hacer juicios de valor sobre la credibilidad de la prueba basándose en la manera en que se presenta. Los testigos que expresan sus opiniones con confianza a menudo tienen más peso que los que son menos enérgicos y menos creíbles. El CP debe ayudar a las partes a hacer manifestaciones lo más concretas e ilustrativas posible. Hay que tener cuidado con las muletillas que pueden llevar a los jueces a conclusiones equivocadas:

• El uso de comodines, como “más o menos”, “creo”, “si no me equivoco”, “parecía que”; uso de la entonación ascendente en una manifestación declarativa, sugiere que quien habla está buscando la aprobación para su respuesta, como p. ej. a la pregunta “¿a qué velocidad?” responder “¿5 nudos?”

• Las repeticiones que indican inseguridad;

• Enfatizadores, como sería “muy cerca”, en vez de “cerca”

• Repetir cosas de memoria, lo que indica que cuenta lo que le han dicho

• Uso de adjetivos vacíos, como "muy bien", "bueno", "interesante"

No hay que confundir a los testigos confiados con los exactos porque su confianza se basa en más información de la que simplemente determina su exactitud. Su confianza puede no estar relacionada con la precisión de su memoria.

K.13 Prueba indirecta (de oídas)

La expresión "prueba indirecta" es un término técnico jurídico adoptado de los procedimientos legales. Significa una prueba ofrecida por una persona que no la conoce de primera mano, sino que sólo lo ha oído o se lo ha contado un tercero (N. del T.: que lo conoce de oídas o se trata de rumores).
Por ejemplo, para apoyar su manifestación de que hubo una colisión, una parte en una protesta puede decir: "John Smith, número de proa 32, me dijo que él vio la colisión".
La prueba indirecta puede darse de varias formas: o bien un testigo que cuenta lo que otro le ha dicho, o bien un informe escrito a cuyo autor no se ha llamado como testigo, o bien un vídeo o unos datos de rastreo o tracking que no se han autenticado, o bien una declaración por escrito de una persona a la que no se ha llamado a la audiencia. El problema de las pruebas indirectas es que puede ser difícil contrastarlas y comprobar su validez o credibilidad. Por lo tanto puede comprometer la equidad de la competición si no se trata adecuadamente. La regla 63.6 exige que el CP obtenga cualquier prueba de una parte. No es extraño que a veces una parte formule una declaración o escriba un documento por así decir de oídas, esto es, que el autor no va a prestar declaración en directo.
En estos casos, el CP tiene la facultad de dar a esa declaración mucho o poco peso, pero debe informar a las partes de que dará a esa prueba la importancia que merece. A cada tipo de prueba indirecta se le puede dar un peso determinado. Por ejemplo, a la prueba indirecta de las hojas de paso de baliza (en la que no se llama a la persona que anotó la información) normalmente hay que darle mucha importancia. Igualmente, a la información de tracking o fotografías o vídeo (sin llamar a un testigo que autentifique la información) se le puede dar mucho peso en el sentido de que la información es auténtica. La fiabilidad de la información y la importancia que se le vaya a atribuir deben valorarse por separado. A una carta o un mail del comité técnico o de una asociación de clase sobre hechos que conozca el autor se le debe dar un peso considerable aunque no concluyente. Por otro lado, a la prueba indirecta sobre la descripción de un

incidente en regata hay que darle un peso escaso o nulo. Toda la prueba en que se basa el CP se debe compartir con las partes. Y también las partes y el CP deben poder preguntar. Si fuera necesario, el CP debe volver a reunirse o reabrir la audiencia con este fin.

K.14 Prueba fotográfica

Las fotografías y las grabaciones en vídeo pueden admitirse como prueba en una audiencia y en ocasiones pueden ser útiles. No obstante, tienen limitaciones y problemas que se deben considerar por el comité. Lo siguiente puede ayudar a los jueces cuando existe prueba fotográfica o de vídeo:

• Cuando se va a presentar una grabación de vídeo al CP, la parte que la aporta debe preparar el equipo necesario y proporcionar un operador (preferiblemente la persona que hizo la grabación) para que pueda hacerlo funcionar

• La parte que trae el vídeo tiene que haberlo visto antes de la audiencia y explicar por qué razones cree que ayudará al CP

• Normalmente lo mejor es ver el vídeo después de que las partes hayan explicado sus posturas.

• Hay que ver el vídeo por primera vez sin comentarios y a continuación con los comentarios de la parte que lo aporta y después con los de la otra. Las partes y el CP pueden hacer preguntas de la manera normal

• La profundidad de campo con una cámara de lente única es muy escasa y con un zoom es inexistente. Cuando, por ejemplo, la visión de la cámara está en el ángulo correcto para los rumbos de dos barcos comprometidos, es imposible calcular la distancia entre ellos. Por el contrario, cuando la cámara está directamente por proa o por popa, es imposible ver cuándo empieza el compromiso y ni siquiera si existe o no, a menos que sea muy evidente. Siempre hay que tener en mente estas limitaciones.

• La primera visión de la grabación permite hacerse una idea de la escena. ¿Dónde estaba la cámara en relación con el barco? ¿Cuál es el ángulo y la distancia entre ellos? ¿Se estaba moviendo la cámara? Si es así ¿en qué dirección y a qué velocidad? ¿Va cambiando el ángulo a medida que los barcos se aproximan al punto crítico? (Hay que ser cautos ante los cambios que provoca una toma panorámica rápida) ¿Tenía la cámara una

visión sin restricciones? Si es que no, ¿cuánto reduce esto el valor de la prueba? Para hacerse una buena composición de lugar hay que verlo varias veces, debe tomarse el tiempo necesario.
• Suele tomar unos 30 segundos ver cada vez un incidente típico. Se debe ver cuantas veces sea necesario para extraer toda la información que puede proporcionar. También hay que asegurarse de que cada parte tiene ocasión de destacar lo que cree que muestra el vídeo y lo que no.
• Hay que mantener el equipo dispuesto hasta el final de la audiencia. La grabación debe estar preparada para revisarla durante la deliberación y para resolver preguntas, así como para determinar qué hecho o hechos demuestra, si es que hay alguno, y cuáles no. También puede ocurrir que uno de los miembros se haya dado cuenta de algo que los otros no.
• No hay que esperar demasiado de la grabación. Sólo ocasionalmente, desde un fortuito ángulo de cámara, se podrá establecer claramente el hecho central de un incidente. Pero, aunque no haga más que resolver un detalle de lo que se disputa, solo eso ya ayuda a llegar a una decisión correcta.

K.15 Prueba escrita

La prueba por escrito de un testigo o una parte que no puede asistir a la audiencia contradice el principio de que el testimonio de un testigo se puede contrastar e interrogar por la otra parte y los miembros del CP. Cuando la prueba escrita consiste en las clasificaciones, pasos de baliza o interpretaciones de la clase, no sufren esta limitación.

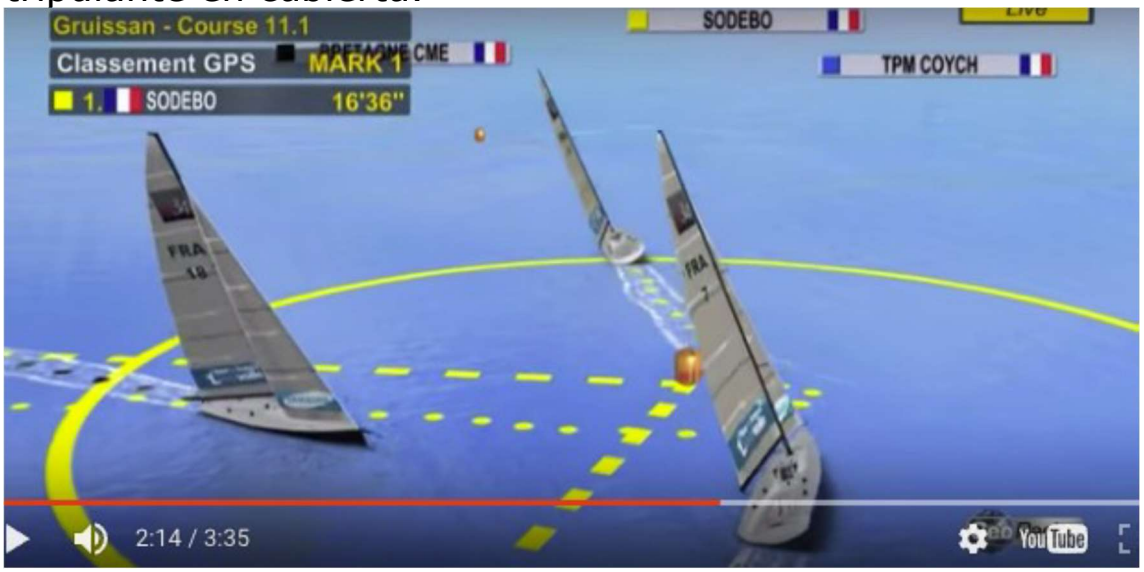
K.16 Uso de la información del rastreo (tracking) en las audiencias

K.16.1 Términos y siglas usados en esta sección

2D
Es la representación gráfica de objetos dibujados en dos dimensiones. En las regatas a vela suele consistir en una visión cenital del área de regatas

3D

Es la representación gráfica de objetos dibujados en tres dimensiones, mostrando la longitud (eslora), anchura (manga)y profundidad de los objetos. En el tracking de veleros, los gráficos 3D permiten al observador seguir la prueba desde diferentes perspectivas. Por ejemplo, el espectador puede seguir un barco por detrás o ver la prueba desde el punto de vista de un tripulante en cubierta.



GNSS

El Sistema Global de Navegación por Satélite [Global Navigation Satellite System (GNSS)], emplea satélites en órbita que emiten señales que recogen unos receptores en la Tierra. Los receptores calculan su posición geográfica en un momento determinado. Tanto Galileo (UE) como GLONASS (Rusia) y GPS (EEUU)proporcionan una cobertura mundial.

Datos en bruto

Son los datos de rastreo de los rastreadores sin procesar mediante un software distinto del mero cambio de formato de archivo.

K.16.2 Introducción

Los sistemas comerciales de rastreo se suelen usar en regatas a vela para darles publicidad y para promocionar el evento.
Los organizadores de regatas contratan a una empresa de servicio de tracking para que coloque rastreadores individuales en los barcos de la prueba y en las balizas del recorrido para que

los espectadores puedan ver la regata. La información de posicionamiento se mejora gráficamente para mostrar el seguimiento de una manera interesante y comprensible para un gran número de usuarios. Al llegar a tierra, los regatistas y los entrenadores pueden revisar la regata con el sistema de rastreo. Si ha habido un incidente en el agua, la información de seguimiento se puede presentar como prueba en la protesta o solicitud de reparación. Los oficiales a veces pueden comparar la información de rastreo con las hojas de llegadas para encontrar un barco que se les ha despistado. Por todo ello, los jueces deben conocer las limitaciones del tracking para conocer qué información es fiable para utilizar.

K.16.3 ¿cómo funcionan los sistemas de rastreo?

La tecnología esencial que usan los proveedores del servicio de seguimiento es básicamente la misma, aunque se procesa de diferentes maneras para obtener el diferente resultado final de cada producto. Todos los proveedores de servicios de tracking utilizan receptores GNSS para captar los datos de geolocalización básica en intervalos regulares.
Los datos en bruto mínimos que capta el receptor en cada posición fija comprende latitud, longitud, hora e identificación del receptor. Las posiciones geográficas se actualizan reiteradamente en el receptor GNSS hasta 10 veces por segundo, pero la frecuencia de las variaciones disponibles (o mostradas) por el sistema de rastreo puede variar de uno o dos puntos por segundo hasta uno por hora o menos en regatas oceánicas.

K.16.4 ¿Cuál es la precisión del posicionamiento?

Hay muchos factores que influyen en la precisión de la ubicación. Por lo general, la fijación de la posición de los receptores es de 2 a 8 metros el 95% del tiempo, pero puede ser mejor o mucho peor. La precisión prevista no está disponible para los oficiales de regata. La precisión relativa entre dos receptores del mismo fabricante (entre receptores del mismo modelo y año en dos barcos) generalmente es mejor que la precisión total.

K.16.5 ¿Se hace el rastreo de las balizas del recorrido?

La mayoría de las veces, el comité de regatas instala receptores en las balizas de recorrido. Sin embargo, si el receptor deja de funcionar o se usan boyas de navegación para el recorrido, la posición de la baliza se introduce manualmente en el programa de seguimiento. En estos casos, la información del seguimiento al rodear la baliza es inservible para el CP.
De hecho, el administrador del sistema de rastreo suele ajustar la posición de la baliza al lugar donde parece que los barcos están rodeando la baliza. Al hacer esto resulta que la información que se ofrece no es fiable.

K.16.6 ¿Puede el sistema de rastreo mostrar compromisos y colisiones?

Los competidores en ocasiones presentarán los trackings en una audiencia para mostrar una colisión o un compromiso en la zona. Casi siempre la información del sistema de rastreo no será concluyente por sí mismo. La representación gráfica del barco no está casi nunca a escala. Esto se puede comprobar al comparar la eslora del icono del barco en varios niveles de zoom. En los Juegos Olímpicos de 2016, los láser aparentaban tener 20 metros de eslora. La colocación de los receptores puede inducir a engaño. En regatas de barcos grandes, los receptores se suelen fijar en el carro de mayor. En esa posición cuando el timón se mueve enérgicamente a babor, el receptor se mueve a estribor. En los eventos de vela ligera a veces se mete en el bolsillo del chaleco del tripulante. Si éste sale al trapecio y el barco vira el rastreador se mueve repentinamente hacia los barcos, aun cuando el barco no lo haya hecho.
Los recorridos que se muestran en los gráficos no siempre se basan solamente en puntos exactos. Si los puntos precisos de los rastreadores se pierden, el software puede calcular los puntos perdidos y eliminar los que aparentan estar fuera de su sitio. De aquí puede resultar que los puntos estimados que se muestren en pantalla no se correspondan con los verdaderamente navegados.

K.16.7 Otras cosas a tener en cuenta en una audiencia

Los competidores tienen derecho a presentar las pruebas que consideren relevantes, y pueden aportar vídeos animados de un incidente que hayan visto en el sistema de rastreo. El competidor va a defender su argumentación basando esta presentación en información deducida y es importante que los jueces sepan lo que es real y lo que es virtual. El barco no tiene sensores que permitan saber cuándo se iza o se arría una vela aunque se vea en el visor 3D. El rastreador no transmite información del viento. Aunque se vea claramente a un barco pasar de proa al viento en el visor, esta imagen está creada por el ordenador. Un competidor puede presentar como prueba datos sin procesar de un sistema GNSS (como el propio GPS del barco), u obtenidos del proveedor del sistema de rastreo del evento. Tal información no tiene los inconvenientes de la que se observa en los dispositivos 2D y 3D, pero aun así se debe valorar la exactitud del sistema.
Debido a que los gráficos mejorados pueden llevar a los competidores (y a los jueces) a las conclusiones equivocadas, hay ciertas cosas que puede hacer el CP para gestionar la presentación de los datos de rastreo en una audiencia.
1. Antes de la primera prueba, el jury debe comentar el sistema de rastreo que va a emplearse.
Revisar las instrucciones, verbales o escritas, que se da a los regatistas para instalar los rastreadores en el barco. Hay que conocer dónde tienen que instalarse en los barcos.
2. Revisar la aplicación del rastreador tal como la verán los regatistas. Se tiene que ampliar y reducir el zoom, observar la escala, encender y apagar el dispositivo y aprender a ordenar la pantalla suprimiendo barcos y etiquetas. Cuantos más elementos se puedan quitar, más cerca estaremos de obtener los datos reales procedentes del barco. Hasta la representación de la zona de tres esloras puede ser confusa. Se debe intentar averiguar del proveedor la exactitud del rastreo y si se aplica alguna media o redondeo a la información que se muestra.

3. Preguntar al CR si van a instalar rastreadores en sus barcos y dónde se van a colocar. Averiguar si las balizas llevarán rastreadores

4. La parte está obligada a aportar el equipo necesario para mostrar los datos de rastreo (Ver RRV M7, primer punto).
5. Durante una audiencia, se debe obtener el testimonio verbal de las partes primero, antes de presentar los clips de rastreo. Se deja a las partes que se pregunten entre sí sobre lo que han dicho.
Hay que estar seguros de que el CR entiende que los hechos de los testimonios verbales se aportan para sustentar la descripción del incidente que hacen las partes.
6. Durante las deliberaciones del CP no se miran los datos de rastreo si éstos no se han presentado durante la audiencia. Los datos de rastreo son similares a la información de un testigo. Si el CP quiere valorar una nueva información de rastreo, debe volver a llamar a las partes y revisar el rastreo con ellas. Tienen derecho a estar presentes durante toda la prueba (RRV63.3.a).

K.17 Preguntas captatorias (dirigidas)

Una pregunta captatoria o dirigida es una pregunta que con la forma de una aseveración induce a que se esté de acuerdo y el presidente debe disuadir de que se formulen. No obstante, si a quien pregunta le resulta difícil formularlas sin que sean captatorias, el presidente debe permitir algunas antes que interrumpir la línea argumental de quien pregunta.
Son preguntas claramente captatorias: "A que me viste navegar en línea recta?" o "¿estás de acuerdo en que cuando yo iba a rumbo directo estaba comprometido media eslora?".

Suposiciones: Una pregunta con una suposición condiciona al testigo a entender que tal suposición es exacta. Por ejemplo:" ¿los barcos habían llegado a la zona cuando se estableció el compromiso?" esta pregunta presupone el compromiso. Los testigos tenderían a aceptar como cierto el compromiso, o lo recordarían como un hecho cierto y lo darían por bueno si se les pregunta más adelante en la audiencia.
Es mejor pedirle que haga esto: "coloca los barcos en sus posiciones respecto al otro cuando el de delante llegó a la zona".
Una pregunta que contenga una suposición falsa puede influenciar a un testigo para que llegue a afirmar que ha visto lo que no ha ocurrido.
Preguntas tipo test:

No se debe permitir las preguntas con varias respuestas, porque influyen en la contestación. La pregunta ¿cuántas esloras, 1, 2 o 3? Induce a contestar un número menor que ¿cuántas esloras, 1, 5 o 10? Una pregunta mejor sería simplemente ¿cuántas esloras?
Lenguaje que implica una postura: La pregunta puede conducir a diferentes respuestas según las palabras que se usen; así ¿cómo de lejos estaba? Llevará al testigo a responder con un número más grande que la pregunta ¿cómo de cerca estaba?. Es mejor pedirle lo siguiente: coloca los barcos en sus posiciones relativas y calcula la distancia entre ellos. La elección de los verbos puede guiar al testigo. La pregunta ¿a qué velocidad iban los barcos cuando azul se estrelló contra amarillo? Produce una impresión más alta de velocidad que usar los verbos colisionar, chocar, hacer contacto o darse. Una mejor pregunta usando el lenguaje de la regla ¿cuál era la velocidad de los barcos cuando ocurrió el contacto?
Las preguntas sobre la existencia de un objeto o un evento que emplean el artículo definido "el" es más probable que produzcan respuestas sí que las que emplean el artículo indefinido "un"; ¿has oído la voz? Implica que la voz se dio, y la parte o el testigo es más probable que lo dé por bueno, aunque sea falso. Sería mejor pedir dinos lo que hayas oído.

K.18 Deliberaciones

Una vez que se han oído todas las declaraciones, el CP tiene la obligación de encontrar los hechos y de dictar una resolución. A menudo todo el panel ha llegado cada uno por su cuenta a los mismos hechos y conclusiones. El presidente puede ahorrar mucho tiempo si pregunta a los miembros su decisión. Si todos han llegado a la misma conclusión, es muy rápido escribir los hechos y conclusiones. Si resulta que el CP no ve la situación del mismo modo esto permitirá que el comité rápidamente se centre en las diferencias. El procedimiento de toma de decisión se lleva a cabo en privado.
Otra forma de actuar consiste en que el presidente, o mejor en quien delegue, normalmente llamado el escribiente (scribe) escriba durante la audiencia los puntos que considere que son los hechos, y si están claros, también las conclusiones y las

reglas aplicables. Así se acelera el proceso de toma de decisiones. El escribiente es normalmente un experimentado juez internacional. Si algún miembro no está de acuerdo en algún punto o cree que se ha omitido algún hecho esencial, se discute ese punto para llegar a un acuerdo. Se aplican las reglas relevantes a estos hechos y se identifican los que faltan si no se contienen en el borrador original del "scribe". Antes de llegar al acuerdo definitivo se leen los hechos probados y la resolución, dando a los miembros la última oportunidad de proponer un cambio. Cuando el caso es complicado y hay opiniones divergentes entre los miembros del CP, lo mejor es que el presidente sondee a todos los miembros sobre su opinión de conjunto y después preguntarles sobre las diferencias.

K.19 Procedimiento de audiencia: Averiguar los hechos

En casi todas las ocasiones las diferencias de opinión se justifican por la calidad de la prueba. El Reglamento no establece que la carga de la prueba recaiga en un barco o en el otro. El barco a babor no está obligado a probar que se mantuvo separado del barco a estribor. Un CP tiene la obligación de valorar toda la prueba, ponderar quién estaba en mejor posición para determinar lo que ha pasado, determinar qué prueba es más creíble y decidir los hechos del incidente.

El CP tiene la obligación irrenunciable de establecer los hechos en los que se basa la resolución, aunque las partes ofrezcan testimonios radicalmente opuestos. Si una parte dice que los barcos estaban a un metro y la otra dice que a tres, el CP debe decidir qué opinión es más creíble. Que haya testimonios diferentes es normal y no significa necesariamente que alguien esté mintiendo. Cuando se revise toda la prueba y se determine una distancia, esa distancia será un hecho en el que se ha de basar la resolución, aunque la distancia no sea ni un metro ni tres.

Se debe permitir que los testigos expliquen el incidente con los modelos (barquitos) desde su propia perspectiva; no hay que establecerles la dirección del viento porque esto exigiría que ellos hicieran rotar mentalmente todo el incidente si ellos lo vieron desde otro ángulo. No todo el mundo es capaz de hacer una buena rotación mental, y esto podría afectar a su recuerdo del incidente. Para que las partes y los jueces entiendan las

explicaciones del incidente será de ayuda asignar un color a cada barco de la protesta y conservar el color del modelo en todas las declaraciones durante la audiencia. Esto será de gran ayuda para un juez que tenga dificultad en ver el incidente desde diferentes ángulos si en una presentación el viento se dirige a una persona y en otra va en sentido contrario. La capacidad de rotar mentalmente el evento en el espacio no tiene nada que ver con su capacidad para actuar como juez. Una forma de determinar si algo es un hecho o no es usar la llamada regla del vídeo: si la acción puede verse en vídeo es un hecho: "el barco A alteró el rumbo cuando estaba a una eslora de distancia "es un hecho. "B intentó orzar" no es un hecho, "D estaba medio metro a barlovento de C" o "los barcos estaban separados más de ocho metros" son hechos. Se escuchan atentamente las pruebas, hay que fijarse en el lenguaje corporal de las partes, tomar notas y lo más importante, establecer los hechos. Una buena forma de hacerlo es:

- qué reglas se pueden aplicar al incidente;
- cuáles son las obligaciones de los barcos según esas reglas: ¿mantenerse separado, dar espacio o dar espacio en baliza?
- escribir los hechos y determinar si los barcos cumplieron esas obligaciones.

K.20 Resolver problemas controvertidos

Cuando están de acuerdo todos los miembros menos uno, se tiene que dar al disidente la ocasión de explicar su punto de vista y a los demás la ocasión de convencerle.

Su opinión sólo debería descartarse después de haberle dado la oportunidad de convencer al resto. Ha de procurarse que todo el CP esté de acuerdo estableciendo el escenario más probable retrotrayéndose al llamado "último punto de certeza", valorando el peso de la evidencia contradictoria y, si es necesario, volviendo a llamar a las partes para conocer algún punto que se haya omitido o para pedir alguna aclaración.

Una vez resueltas las diferencias entre los miembros del CP, se vuelve al procedimiento del párrafo anterior.

Sobre todo si después de haber dado un tiempo razonable al debate persiste la diferencia de opiniones, puede ser muy útil

hacer una votación. El presidente tiene voto dirimente (esto es, cuando hay un número par de votos incluyendo el del presidente y están empatados, éste puede emitir un voto más para desempatar).
Cuando se necesita un voto de desempate, normalmente vale la pena discutir el caso un poco más.

K.21 Miembro del CP con una opinión minoritaria

Existen varios niveles de desacuerdo con una decisión del CP, que se deben tratar de manera distinta:
Nivel 1: Usualmente, después de una discusión exhaustiva, un miembro del CP que no está de acuerdo con la decisión mayoritaria, acepta la resolución de la mayoría. Esto debe hacerse constar en el formulario de protestas como una decisión por mayoría sin indicar quiénes son los jueces de la minoría
Nivel 2: Si los jueces de la minoría se mantienen firmes en que no quieren tener nada que ver con la resolución, tienen derecho a que se les cite como disidentes en el formulario. Independientemente de cualquier desacuerdo personal con la decisión final del jurado, un juez
tiene el deber de defenderla. Un juez debe abstenerse de criticar la decisión de un comité de protestas en público, sea o no miembro del mismo. Criticar una decisión del CP no siempre va a ser mal comportamiento (o conducta inadecuada, en los términos de la Reglamentación 32), si bien la manera, hora y lugar en que exprese
la crítica determinará si se trata de mal comportamiento. No hay nada malo en discutir o criticar la decisión de otro juez en privado con ánimo constructivo y formativo, o con la intención de persuadir al CP de que, conforme a la RRV 66, reconsidere su resolución.
Sin embargo, cualquier comentario con los competidores, los entrenadores o el público acerca de una diferencia de opiniones dentro del CP casi nunca será una conducta apropiada y solo puede servir para inflamar una situación y perjudicar las relaciones con otros jueces. Si un juez no desea estar relacionado con la resolución la actuación adecuada es hacer uso de su derecho a que se le nombre como discrepante de la resolución y remitir cualquier consulta solamente a la decisión

publicada. El presidente debe incluir los detalles del caso en su informe de la regata si el discrepante se lo pide.

K.22 La carga de la prueba ante el comité de protestas

En las audiencias de las protestas, la valoración de la prueba es el llamado balance de probabilidades, a menos que una regla específica exija una valoración diferente.
Hay una regla, la 18.2.e, que permite que el CP, cuando haya una duda razonable, suponga el hecho de si un barco estableció o rompió un compromiso a tiempo. Sin embargo, el CP no debe simplemente basarse en esta regla sino que debe esforzarse al intentar resolver la duda por otros medios. Debe interrogar a las partes y los testigos para obtener todas las pruebas disponibles para averiguar los hechos y conocer lo que realmente sucedió. Si aun así persiste la duda, puede usar la regla 18.2.e para resolver la protesta. La regla 18.2.e solo es relevante para tomar una decisión cuando el CP esté dubitativo.
En este caso, la resolución puede contener estas palabras:" El CP no está convencido de que A, a popa, estableciera un compromiso interior antes de que B llegase a la zona", y citar la regla 18.2.e.
Si el CP está convencido por las pruebas de que A, a popa, no estableció un compromiso, debería emplear estas otras palabras: "A, a popa, no estableció un compromiso interior… etc", y no se debe citar en la resolución la regla 18.2.e

K.23 Registrar los hechos y la resolución en la regla 14

Cuando hay contacto entre dos barcos, se ha infringido una regla. Por lo tanto, el CP debe, conforme a las reglas 63.6 y 64.1, averiguar los hechos relevantes, dictar una resolución y penalizar a uno o más barcos. En los casos en que el contacto ha causado daños, es fundamental que el CP decida si los barcos han cumplido sus obligaciones según la regla 14.
Siempre que hay contacto, se ha infringido otra regla además de la 14. No obstante, la regla 14 establece expresamente la obligación de evitar el contacto entre los barcos.
Hay que ser cuidadosos al tomar nota de los hechos necesarios para determinar si infringió la regla 14 el barco con derecho de

paso o el barco que debía mantenerse separado, y si se aplica alguna penalización.

K.24 Comunicar la resolución

El CP llamará de nuevo a las partes de la protesta para comunicarles la resolución. Se puede incluir a los observadores y a la prensa. El presidente o el escribiente leerán los hechos probados, la resolución, las reglas aplicables y las penalizaciones impuestas. Cuando proceda, un intérprete traducirá la decisión a una parte. La resolución consistirá en desestimar la protesta, si se entiende que ningún barco ha infringido ninguna regla y no debe ser descalificado, a menos que sea aplicable alguna otra penalización.
Se penalizará excepto cuando:
• se ha obligado a un barco a infringir una regla por las acciones de otro barco;
• un barco con derecho de paso, o un barco con derecho a espacio o a espacio en baliza, infrinja la regla 14 pero no ha causado daños; o
• se aplica la regla 36 pruebas que se vuelven a empezar o que se repiten,
La descalificación por estas reglas no será excluible (DNE):
• en ocasiones, la regla 2;
• la regla 30.4;
• la regla 42, si se aplican las reglas P2.2 o P2.3.
Hay que notificar enseguida a clasificaciones todas las resoluciones del CP que afecten a la clasificación y hacer un seguimiento de estos cambios en la clasificación. En la papelería del JI hay un formulario de notificación a clasificaciones.
Cuando una parte de una protesta pide una aclaración de una decisión, se le puede dar inmediatamente, pero en este momento ya no se debe permitir una nueva discusión.
Cualquier conversación futura con una parte disconforme sobre el contenido de la decisión dependerá de la experiencia y confianza del presidente.
Cuando se anuncia la resolución y una parte está disconforme, el ambiente se estresa y, por lo general, como respuesta a ello, puede suavizarse la tensión concertando para después una conversación informal con el comité de protestas. Por el

contrario, si se rechaza cualquier discusión futura se pueden exacerbar los ánimos y el mal ambiente.
Alternativamente se puede designar a dos miembros del CP para que informalmente expliquen la decisión.

K.25 Protestas por el comité de regatas o el comité técnico

Una protesta iniciada por el comité de protestas según la regla 60.2 o por el comité técnico según la 60.4 tiene ciertos requisitos de validez que el CP debe asegurarse de que se hayan cumplido antes de celebrar la audiencia. El CP debe cderciorarse de que no se aplica ninguna de las excepciones que se establecen en la regla 60.2(a) ni en la 60.4(a). Si se aplica alguna de ellas, la protesta es inválida.
La regla 61.1(b) exige que se informe al protestado.
A las protestas del CR o del CT también se les aplica la regla 61.2, contenido de la protesta.
Cuando el CR o el CT protestan a un barco y no se ha nombrado un CP, la AO o el CR. Nombrarán un CP para oír la protesta.
El representante del CR o del CT debe actuar del mismo modo que lo haría el barco protestante en una protesta barco contra barco.
El oficial de regata o el representante del CT debe aportar la prueba, se le da la oportunidad de hacer preguntas, de contestarlas, de llamar testigos y ha de abandonar la sala mientras el CP toma su decisión.

K.26 Protestas sobre reglas de clase

Una protesta sobre reglas de clase se puede iniciar por un barco según la regla 60.1, por el comité de regata según la regla 60.2, por el comité de protestas según la regla 60.3 o por el comité técnico según la regla 60.4.
El Reglamento no concede el derecho a una asociación de clase, a la autoridad nacional o a un medidor independiente el derecho a protestar.
Debe tenerse en cuenta que desde principios de 2017, un medidor del evento o un inspector de equipamiento están definidos como comité técnico.
La mayoría de los problemas de medición aparecen durante la inspección previa a la regata y se tratan entre el CT y la persona

responsable del barco. Sin embargo, a veces se pide al comité de protestas que resuelva una disputa sobre la interpretación de una regla de clase antes del inicio de la prueba.
Por otro lado, las protestas por reglas de clase generalmente surgen de una protesta del comité técnico basada en una inspección de equipamiento posterior a la prueba. En casi todos los casos el CP puede resolver la protesta empleando el procedimiento establecido en la regla 64.3. Las pruebas sobre la exactitud de la medición y la interpretación de la regla se presentan por el competidor y el CT del evento. Las Reglas de Equipamiento en Vela de WS deben resolver las cuestiones que planteen los procedimientos de medición.

Después de oír toda la prueba disponible, si el comité de protestas entiende que no existe una duda razonable sobre la interpretación de la regla de medición, debe resolver el caso. Si el CP sigue dudando sobre la interpretación de una regla de clase, la regla 64.3(b) exige que el comité remita las preguntas junto con los hechos relevantes a una autoridad responsable de interpretar la regla. Esta autoridad será generalmente el comité técnico de la asociación de clase, o World Sailing, o una autoridad nacional, incluso aunque un miembro de un comité técnico sea también el presidente del comité técnico de la clase. Esta autoridad no es el CT del evento. Una vez que el comité de protestas remita la pregunta, queda vinculado por la respuesta de la autoridad.

K.26.1 Reglas básicas

Una protesta sobre reglas de clase o sobre rating no implica que el propietario o la persona responsable conozca o debiera tener conocimiento de la infracción.
La supuesta infracción podría ser un simple error o un malentendido sobre la interpretación o la aplicación de la regla. En ocasiones existe incertidumbre entre lo que es claramente permisible y lo que está claramente prohibido, arriesgándonos a que se varíe la interpretación de la regla. Todo el procedimiento de medición se basa en unas pocas reglas básicas. Todos los

competidores y los jueces están obligados a regirse por estas reglas.

La regla 78 es fundamental. Exige que cada barco tenga un certificado de medición válido y responsabiliza al propietario de asegurarse de que su barco cumple con sus reglas de clase y su certificado.

La regla 64.3 trata del procedimiento para resolver una protesta presentada según la regla 78.

K.26.2 Reglas de clase

Las reglas de clase establecen detalladamente lo que debe medir un barco y cómo clasificarlo. Suelen contener disposiciones administrativas, las obligaciones del propietario y prohibiciones en regata, además de detalles sobre la medición de un barco.

Aunque las reglas y procedimientos de medición pueden parecer complicados, un comité de protestas normalmente puede entenderlos con un poco de esfuerzo y la ayuda informada de algún testigo experto, generalmente el comité técnico o el administrador de las reglas de clase.

Las reglas de medición y de competición de la asociación de clase son las que rigen una clase. No obstante, estas reglas no atribuyen a una asociación de clase la competencia para descalificar o sancionar de otro modo a los barcos durante un evento, excepto cuando se canalizan a través del comité de protestas.

K.26.3 Instrucciones de regata

Las IR pueden contener criterios en materia de medición
Suelen referirse a todo, desde los procedimientos previos a las pruebas a las inspecciones de medición y las penalizaciones.

Si los organizadores de la regata quieren adoptar un papel activo en la verificación de la medición y hacer cumplir las normas es

importante que todas las reglas y procedimientos especiales estén por escrito en las instrucciones de regata.
Esta planificación adelantada evita problemas que pueden plantearse más tarde y evitar al CP muchísimo tiempo al establecer con claridad su autoridad y su papel en las cuestiones de medición.

K.26.4 Obligaciones del comité técnico

Un CT nombrado según la regla 89.2.c para llevar a cabo en un evento inspecciones y controles de medición no es parte del comité de regatas. Una persona sin nombramiento no tiene un desempeño oficial en un evento pero se le puede llamar como testigo experto.

Antes de una prueba o una regata, cuando el CT llega a la conclusión de que un barco no cumple las reglas, puede sugerir al propietario o al patrón que corrija el defecto; si no lo corrige, el CT puede protestar al barco según la regla 60.4. Lo mismo ocurre cuando, después de una prueba, el CT llega a la conclusión de que el barco no cumple las reglas de clase.

Cuando un barco protesta a otro barco por infringir una regla de clase debe aportar suficiente prueba para convencer al CP de que se puede haber cometido una infracción; si no lo hace, la protesta no debe ser válida porque no cumple el requisito de la regla 61.2.b de describir el incidente. Por ejemplo, una protesta que alega que un barco debe tener un casco ilegal, sin pruebas de cómo ha infringido las reglas de clase se debe considerar inválida porque no describe el incidente (p. ej. de qué manera el barco ha infringido la regla). No es infrecuente que las IR establezcan que los costes de izado, varada y medición que se hayan ocasionado se paguen por la parte perdedora.

K.26.5 Admisión de una protesta referida a reglas de clase

El CP debe determinar en primer lugar si la protesta es válida; se tienen que cumplir los requisitos de la regla 61. La regla 61.2 (d) requiere que el protestante identifique la regla que crea que se ha infringido. Una protesta que sólo diga “el barco no está en

medidas" o que "es demasiado rápido para su rating" se debe rechazar a menos que el protestante aporte información antes o durante la audiencia. A menos que lo que se alegue sea razonablemente específico al describir las reglas infringidas o las circunstancias de la supuesta infracción, el CP debe considerarla inválida.

K.26.6 Obligaciones del comité de protestas en una protesta sobre reglas de clase

Una protesta sobre reglas de clase o sobre medición se tramita por el CP como cualquier otra protesta. Se aplican los requisitos de informar, de contenido y de tiempo límite de la regla 61 y los procedimientos de la audiencia según la regla 63.
La regla 63.6 exige que el CP practique toda la prueba de las partes y las demás pruebas que considere necesarias.
Según el Reglamento, el CP debe ver todas las pruebas que necesite para resolver la protesta. A menos que sea incapaz de interpretar o aplicar las reglas debe resolver la protesta sin remitirla a una autoridad cualificada.

K.26.7 Pruebas con testigos expertos

En algunos casos, el CP no podrá resolver una protesta que se refiera a reglas de clase. Resulta de utilidad tener un juez en el CP que esté familiarizado con las reglas de clase y sus procedimientos. El presidente del comité de protestas debe tener los nombres e información de contacto de testigos expertos de la clase; también es de utilidad el comité técnico de la clase. Los diseñadores de barcos pueden ser testigos expertos si no tienen conflicto de intereses. Pero hay que recordar que los testigos, por muy expertos que sean, no son más que testigos. Quien toma la decisión final es el CP.

K.26.8 Remedición

Cuando el CT está disponible y en la protesta se tratan infracciones complicadas, puede que el CP quiera ordenar comprobaciones de medición o incluso que se vuelva a medir.

Pedir esas otras pruebas está dentro de sus competencias y sus obligaciones si las necesita para dictar una resolución.

En las reglas no hay nada que dé al propietario de un barco el derecho absoluto a pedir que se mida o se remida otro barco. La decisión de ordenar o solicitar una remedición corresponde al CP o, si así se establece en el AR o las IR, la autoridad organizadora. La parte perdedora pagará los costes de la remedición o de cualquier medición salvo que el CP establezca lo contrario.

Siempre y cuando no se haya denegado el derecho de apelación (regla 70.5), un barco descalificado por una regla de medición puede continuar participando en las siguientes pruebas sin hacer cambios en el barco. Para hacerlo, el barco debe declarar por escrito que tiene intención de apelar. Si no apela o pierde la apelación, se le descalificará en todas las pruebas.

K.26.9 Autoridad cualificada

Si después de escuchar las opiniones disponibles de los expertos testigos descritos en el apartado K.25.6, el CP tiene dudas sobre el significado de una regla de clase, la regla 64.3 exige que el CP remita las preguntas a la autoridad responsable de interpretar las reglas, que puede ser la asociación de clase cuyas reglas cita el presidente del CT o el presidente de medición.

Para una pregunta sobre las reglas de un sistema de hándicap o de rating puede serlo el presidente técnico de la organización que emite el certificado de hándicap o de rating en las aguas en que está el barco.
Al tomar su decisión el comité de protestas está vinculado por la respuesta de la autoridad.
En todos los casos el CP debe asegurarse de que la persona o comité que responda la pregunta no tenga conflicto de intereses.

K.27 Protestas por el comité de protestas

Una protesta iniciada por el CP según la regla 60.3 tiene los mismos requisitos de validez que las iniciadas por el CR. El comité de protestas debe comprobar que se cumplen los

requisitos de validez antes de celebrar la audiencia. Se recomienda que los miembros del comité presenten su prueba desde el lugar en que estén sentados alrededor o detrás de la mesa de la sala.

El presidente debe cerciorarse de que el representante del barco sabe que aunque presentarán las pruebas uno o dos miembros, es el propio CP como órgano el que ha iniciado la audiencia según la regla 60.3. Se recomienda que los miembros del CP ofrezcan su testimonio desde sus sitios habituales sentados alrededor o detrás de la mesa de la sala de protestas.

Un testigo que sea miembro del comité de protestas participa en las deliberaciones y decisiones del CP. Los miembros que ofrecen testimonio no son partes interesadas. Pertenecen a un órgano independiente sin nada que perder o ganar con la resolución. Tales testigos, si se quedan para adoptar la resolución, no deben ofrecer ningún testimonio nuevo después de que las partes hayan salido de la sala.

En los casos en que el presidente o ese miembro u otros miembros del comité de protestas se sientan incómodos, el testigo debe abandonar la sala mientras delibera el CP. Hay que tener en cuenta que hacer salir a los miembros testigos mientras los restantes toman la decisión puede dar la impresión de que se trata de personas individuales que intentan protestar a barcos individuales y que tienen un interés personal en el éxito de sus protestas. La costumbre de pedir a los testigos miembros que salgan se convierte en una complicación cuando todos los miembros del CP han presenciado un incidente.

Sin embargo, si el CP considera que el protestado está firmemente convencido de que sería injusto que se quedaran uno o dos miembros del comité, éstos deberían salir mientras se toma la decisión. La regla N3.2 establece que el CP permanece adecuadamente constituido cuando haya 3 miembros, y al menos 2 sean JI.

K.28 Dopaje

Los tests de drogas sólo se pueden llevar a cabo con la autorización por escrito de la autoridad nacional o de World Sailing.

Los competidores no pueden protestar supuestas infracciones de la regla 5; las audiencias sobre abuso de drogas solo se pueden llevar a cabo después de que un competidor o bien se haya negado a hacer el test o bien le haya salido mal (que ha dado positivo en sustancias prohibidas).

Como el procesado de las muestras tarda varias semanas, se aplica la reglamentación 21 de WS y quedará fuera de la competencia del CP. La regla 63.1 no se aplica.

K.29 Reparación

Un barco cuya puntuación o puesto en una prueba o serie haya empeorado significativamente sin culpa por su parte puede tener derecho a una reparación si las circunstancias cumplen la regla 62.1.

La reparación no se puede conceder sin una audiencia (regla 63.1)

K.29.1 ¿Quién puede solicitar una reparación?

a. Un barco (regla 60.1.b)

La introducción del Reglamento de Regatas a Vela, en el apartado terminología establece que un barco es una embarcación a vela y su tripulación a bordo.

Normalmente los barcos solicitan una reparación para sí mismos; sin embargo, esta no es una exigencia del Reglamento. Un barco o su tripulación pueden pedir una reparación para otro barco. La regla 60.2.b exige que el CP incluya a todos los barcos afectados en su resolución de reparación.

b. El comité de regata (regla 60.2.b)

El CR puede solicitar una reparación para un barco si cree que puede tener derecho a ella. A veces se trata de corregir algún error que haya cometido y que pueda haber afectado a uno o varios barcos.
Ejemplo: el CR se da cuenta de que ha pitado incorrectamente una llamada individual a un barco y éste ha regresado desde el lado del recorrido y ha vuelto a salir. Puede pedir una audiencia para reparar a ese barco.

c. El comité de protestas (regla 60.3.b)

El comité de protestas puede convocar una audiencia basada en un informe u otra información recibida de cualquier fuente, incluyendo protestas o solicitudes de reparación inválidas, o de cualquier parte, tanto si es interesada como si no.

Ejemplo: Durante la audiencia de una protesta, o a través de un informe, el CP puede darse cuenta de que un barco puede tener derecho a una reparación. El CP también puede conceder la reparación como parte de su resolución en una audiencia por una protesta si decide que un barco tiene derecho a una reparación según la regla 62, tanto si la solicitaron como si no (regla 64.2).

d. El comité técnico [regla 60.4.(b)]

El CT puede solicitar una reparación para un barco si considera que tiene derecho a que se le conceda.
A menudo es para corregir algún error que haya cometido y que pueda haber afectado a uno o varios barcos.

K.29.2 Partes de una audiencia para una reparación

La definición de parte de una audiencia incluye a un barco que solicita una reparación o para el que solicita la reparación un CR según la regla 60.2.b o un CT según la regla 60.4.b o cuando lo valora un CP según la regla 60.3.b. En tales casos, todos los barcos para los que se pide una reparación tienen derecho a asistir a la audiencia.

En las solicitudes de reparación, el CR o el CT o la AO pueden ser parte en la audiencia según la regla 62.1(a).

Después de considerar qué reparación se le concede y de decidir conceder la reparación, el CP puede llegar a la conclusión de que para dictar una resolución justa hay otros barcos que tienen derecho a una reparación y esa reparación se les tiene que conceder. Si esa resolución justa necesita más investigación y a esos barcos no se les ha notificado previamente la audiencia ni han asistido, la audiencia se puede posponer y empezar una nueva audiencia después de notificar a todos los barcos que pueden tener derecho a una reparación. Como se tiene que notificar a todos los barcos de la hora y lugar de la audiencia, se debe publicar esa notificación en el TOA. En este caso, puede ser beneficioso telefonear, enviar un mail o SMS a todas las partes, especialmente si ya ha pasado el plazo de protestas.
Esta audiencia debe volver a empezar desde el principio porque las partes nuevas tienen derecho a presenciar todas las pruebas.

Hay que asegurarse de que la sala de audiencias es suficientemente amplia para que quepan todas las partes, un representante por cada barco.

K.29.3 La audiencia

La audiencia de una solicitud de reparación se divide en cuatro partes:
I. Validez
II. Requisitos
III. El incidente
IV. Reparación concedida

La validez se examina primero y si la solicitud de reparación es inválida se debe informar a las partes y cerrar la audiencia. Si es válida, la audiencia debe continuar para examinar si la solicitud cumple los requisitos de la regla 62.1. Si la solicitud no los cumple, se debe informar a las partes y cerrar la audiencia. Si la solicitud sí los cumple, el CP estudia el incidente y si el barco tiene derecho a una reparación o no. Si entiende que no, se informa a las partes de los hechos probados y de que no se

concede la reparación y se cierra la audiencia. Si el CP decide que se debe conceder la reparación, decide ahora qué reparación es la adecuada. Una vez resuelta se debe informar a las partes y se cierra la audiencia.

K.29.4 Validez

En una audiencia sobre una solicitud de reparación, lo primero que tiene que estudiar el CP es la validez de la solicitud.

La solicitud debe presentarse por escrito y expresar la razón para pedirla.

No se exige bandera de protesta y el barco que solicita la reparación no tiene la obligación de informar al comité de regata. El match-racing y las regatas arbitradas de flota, como las medal races que se disputan según la adenda Q, tienen requisitos diferentes.

Un barco no puede protestar a la autoridad organizadora ni al comité de regatas ni al comité de protestas ni al comité técnico; en estos casos se debe entender como una solicitud de reparación siempre y cuando cumplan con los requisitos de la regla 61.2 en la medida en que sean relevantes.

Según la regla 62.2 una solicitud de reparación no se puede presentar en la oficina después del tiempo límite para protestar o dos horas después del incidente, lo que ocurra más tarde. La hora del incidente se tendrá que determinar por el comité de protestas y dependerá de las circunstancias de cada caso concreto. Si el incidente ocurrió en el área de regatas, normalmente se aplicará la hora límite para protestar. En caso de un error de puntuación, o cuando un barco se ha clasificado OCS o similar, cuando se publican los resultados, la hora del incidente normalmente será la primera oportunidad razonable que la parte tuviera de verlos. No obstante, si los resultados no se publicaron en un tiempo razonable, se puede entender que la hora del incidente sea incluso más tarde. Si los resultados sólo se publicaron en internet la hora será esa.

Las solicitudes de reparación del CR, CT o CP se deben presentar dentro del tiempo límite o dentro de las dos horas de haber recibido la información relevante (regla 62.2).

Cuando se recibe una solicitud de reparación fuera del tiempo límite el comité de protestas debe ampliar la hora límite si hay una buena razón para ello. El comité de protestas debe tomar la decisión sobre si debe ampliar el tiempo límite o sobre si hay una buena razón para hacerlo. La ampliación se hará normalmente hasta la primera ocasión razonable de que el barco o el comité tuvieran conocimiento de la situación.

K.29.5 Requisitos

Cuando la solicitud de reparación se ha admitido como válida, el CP debe decidir si se cumplen los requisitos de la regla 62, es decir, si la puntuación del barco en una prueba o serie sin ninguna culpa por su parte se haya empeorado significativamente por:

a. una omisión o acción inadecuada del comité de regatas, del comité de protestas, de la autoridad organizadora o del comité técnico de un evento, pero no por la decisión de un comité de protestas cuando el barco era una parte en la audiencia;

b. lesión o daño físico debido a la acción de otro barco que estaba infringiendo una regla de la parte 2 o de una embarcación que no estaba en regata y que tenía que haberse mantenido separada;

c. prestar ayuda (excepto a sí mismo o a su tripulación) según la regla 1.1; o

d. una acción de un barco, o de un miembro de su tripulación, que haya resultado en una penalización por la regla 2 o en una penalización o una amonestación por la regla 69.2.h.

El CP debe tomar declaración al representante de la parte que solicita la reparación, a sus testigos si los hubiera, a las otras partes y a sus testigos.

Al terminar esta parte de la audiencia, se debe tomar una decisión y comunicar a la parte que solicita la reparación si su solicitud ha sido concedida y luego pasar a practicar las pruebas sobre qué reparación se le va a conceder, si es que se le va a conceder alguna.

K.29.6 Puntuación o puesto

La regla 62.1 establece que una solicitud de reparación
se basará en la reclamación o en la posibilidad de que la puntuación o el puesto de un barco en una prueba o en una serie haya sido o pueda ser significativamente perjudicado sin ninguna culpa por su parte.
Si el CP cometió un error en la clasificación y al corregir ese error la puntuación de un barco es peor que la que se había publicado, la puntuación corregida no ha hecho peor la puntuación que correspondía al barco de acuerdo con las reglas. Esto no sería una acción impropia del CR porque el Reglamento le obliga a clasificar a todos los barcos según su orden de llegada.

K.29.7 Significativamente

La puntuación de un barco en una prueba o serie tiene que haber empeorado significativamente. El término significativamente es subjetivo y se valora por el CP basándose en las circunstancias de cada caso. Es el barco que solicita la reparación el que debe demostrar se la puntuación del barco se ha empeorado significativamente
Ejemplo: Que la puntuación empeore un puesto puede ser significativo si decide el resultado de una serie. Por otro lado, si el empeoramiento de la puntuación o puesto por
veinticinco puntos significa que un barco llega el 37 en una serie en lugar del 36 probablemente no sea significativo ya que el barco ha quedado fuera de los puestos premiados de la regata.

K.29.8 Sin culpa de su parte

Para tener derecho a una reparación la puntuación o el puesto de un barco en una prueba o en una serie haya sido o pueda ser significativamente perjudicado sin ninguna culpa por su parte. Esto significa que si un barco es responsable del empeoramiento de su puntación, tanto total como parcialmente, y sin importar lo pequeña que sea esa responsabilidad, no tendrá derecho a reparación.

Ejemplo:
• El CR empieza una prueba a la hora programada pero un participante sale del puerto tarde y no llega a la salida. Esto es culpa del competidor y no del CR

K.29.9 Acción u omisión impropia

Una acción impropia es hacer algo que no está permitido por las reglas del evento (el reglamento de regatas, el AR, las IR o cualquier otra). Una omisión es no hacer algo que debe hacerse conforme establecen las reglas, incluidos el AR y las IR. Si un CR o CP o CT hace o no hace algo que discrecionalmente puede hacer o no hacer y no es obligatorio no constituye una acción impropia ni una omisión que puedan dar derecho a una reparación.

Las políticas sobre dirección de regatas, las políticas del jurado y los "avisos (consejos) a los competidores" no son reglas. Si el CR o el CP no actúan conforme a esas directrices o recomendaciones, esto no significa que se pueda conceder una reparación. El caso WS 129 ofrece un ejemplo sobre la actuación de un CR que no constituye un correcto desempeño de las buenas prácticas de dirección de regatas pero no implican una acción o una omisión inadecuadas del CR.

Ejemplos:

- Si un comité de regata señala el recorrido 3 cuando en las IR sólo están descritos los recorridos 1 y 2, sería una acción impropia porque el recorrido no estaba en las IR.
- Si el CR señaló el recorrido 2 y por eso el primer barco no pudo terminar el recorrido dentro del tiempo límite y el recorrido no se acortó, esto no sería una acción u omisión impropia porque el recorrido está descrito en las IR y acortar no es obligatorio; esto no constituiría una acción u omisión inadecuadas.

K.29.10 Daño físico y lesión

La regla 62.1 (b) no exige que el daño físico (o la lesión) se hayan causado directamente por el barco que estaba infringiendo una regla de la parte 2. Es suficiente con que cualquier daño físico (o lesión) sea la consecuencia probable del barco al infringir una regla. El caso WS 135 incluye cuestiones que el comité de protestas tiene que tener en cuenta para llegar a la conclusión de si el barco que alega daño o lesión tiene derecho a reparación o no.

El daño físico o material consiste en que el valor de todo o parte del barco ha disminuido o que se vuelve menos funcional. Aquí nos remitimos al caso 19 de World Sailing.

Lo siguiente no es daño físico:
- volcar
- que se enganchen el aparejo o las líneas de vida
- pérdida de puestos
- caída de un tripulante al agua

La lesión a la que se refiere el Reglamento de Regatas sería que una persona necesitase asistencia médica o que provocase que el tripulante desempeñase peor, en los términos del caso 110. Los pequeños cortes o rozaduras no deben considerarse lesiones a los efectos de esta regla.

El caso WS 142 establece que cuando un barco solicita reparación debido a una lesión o daño físico causados por la acción de un barco que estaba infringiendo una regla de la parte 2, no necesita protestar al barco que causó el daño o la lesión. Sólo necesita solicitar la reparación. El otro barco puede haber realizado la penalización apropiada o haber tenido conocimiento de su infracción en el incidente.

Si un barco que solicita reparación no ha protestado al otro barco, puede protestarle el CP si averigua que el incidente causó una lesión o daño de consideración en los términos de la RRV 60.3 (a) 1.

Para determinar si el daño es un daño de consideración según el Reglamento habrá que estar a lo dicho en el caso WS 141. Se debe conceder la reparación si el daño importante influyó negativamente en el rendimiento del barco de un modo significativo.

K.29.11 Prestar ayuda

Un barco que presta ayuda (excepto a sí mismo o a su tripulación) en cumplimiento de la regla 1.1 puede tener derecho a reparación. También ocurre que cuando un barco puede estar en peligro otro barco que le preste ayuda tiene derecho a reparación, aunque no le haya pedido ayuda o después resulte que no había peligro (regla 62.1.c) y caso 20 de WS.

K.29.12 Realizar una penalización

Cuando a un barco se le ha empeorado significativamente la puntuación por las acciones de otro barco al que se ha penalizado por la regla 2 o por una acción disciplinaria conforme a la regla 69.1(b), se le puede conceder una reparación.

K.29.13 Conceder una reparación

Cuando el CP está convencido de que la solicitud cumple esos requisitos debe hacer un arreglo lo más justo posible; para lo que no está capacitado es para no hacer un arreglo cuando se han cumplido los requisitos

Como reparación significa corregir de nuevo (compensar) y la corrección en esta regla se basa en que la puntuación de un barco se ha empeorado, la única reparación que se puede dar es poner bien de nuevo las puntuaciones de los barcos.
La regla 64.2 establece que este arreglo puede consistir en ajustar las puntuaciones (véase la regla A10 para algunos ejemplos) o los tiempos de llegada de los barcos, en anular la prueba, en mantener los resultados, o en hacer algún otro arreglo.
En este caso, la referencia a algún otro arreglo se refiere únicamente a algún otro arreglo conforme al cual se ajustan la puntuación o puntuaciones del barco.

Cuando durante la audiencia resulta que se cumplen los requisitos de la regla 62 suele ser de ayuda preguntar a las partes qué reparación consideran que sería apropiada.
Aunque el CP no está obligado a tener en cuenta tal opinión, a menudo es ilustrativo conocerla.

Cuando ha solicitado la reparación un solo barco o muy pocos y tales solicitudes cumplen los requisitos de la regla 62, la decisión más equitativa no suele ser anular la prueba.
La anulación debe ser la opción de último recurso. Si el arreglo más equitativo fuera anular la prueba el CP debe antes debe tomar declaración o practicar las pruebas de las fuentes adecuadas, lo que podría ser todos los barcos inscritos en la prueba.

Resulta útil e ilustrativo, y en ocasiones una necesidad para cumplir su obligación según la regla 64.2, que el CP obtenga pruebas de otros barcos que no tengan nada que ver con la solicitud de reparación.

Al decidir qué clase de reparación cumple mejor la obligación del CP de hacer un arreglo tan equitativo como sea posible para todos los barcos afectados, hay que remitirse a los ajustes de puntuación de la regla A10.

Han demostrado ser útiles los tiempos de los barcos y los pasos de baliza.
A veces el arreglo más equitativo es no hacer nada.

K.29.14 Orientaciones sobre los tipos de reparación que se pueden conceder

Media de puntos: Se suele usar cuando un barco con derecho a reparación no ha podido terminar la prueba en cuestión. Sólo sirve para barcos que participan en series en las que hay al menos cinco pruebas y en interés de la justicia el número de pruebas para las que se concede la reparación rara vez excede del veinte por ciento y nunca pasa del cincuenta por ciento el número de pruebas navegadas en la serie.
Para calcular la media de puntos normalmente se tienen en cuenta todas las pruebas excluyendo la que se va a reparar, aunque en series más largas se puede excluir del cálculo la peor puntuación de la serie.
En los eventos principales también hemos de plantearnos excluir del cálculo de la media la última prueba o el último día de la serie. De esta manera, los participantes conocen la evolución exacta de las puntuaciones de todos los barcos que pasan a la prueba final para poder preparar sus tácticas y estrategias.
Si ya se han completado la mayoría de las pruebas de una serie el promedio de puntos se puede determinar sobre la base de sus puntos en todas las pruebas completadas antes de la prueba en cuestión.
Posición del barco en el momento del incidente: Se pueden conceder los puntos basándose en la posición que ocupaba el barco en el momento del incidente. Este método difícilmente se puede usar si el incidente ocurrió al principio de la prueba y no debe usarse nunca a menos que las posiciones de los barcos estén muy claras.

tiempo de llegada: Si se puede determinar razonablemente el tiempo perdido por el barco en el incidente, la puntuación de un barco se puede ajustar concediéndole un número de puntos igual al puesto que hubiera tenido restándolo a su tiempo real de llegada el tiempo. Los CP deben seguir cuidadosamente el caso 110 y no conceder reparación por el tiempo o puestos perdidos durante el contacto o un incidente, sino SÓLO conceder reparación por el tiempo o puestos perdidos por la menor velocidad del barco provocada por el daño o lesión.

Otros arreglos: Si la puntuación de un barco no se puede ajustar equitativamente mediante los arreglos anteriores, se debe buscar otro que sea apropiado. Por ejemplo, en una flota mixta de dos tipos puede ser equitativo conceder a un barco los mismos puntos que el otro barco del mismo tipo.

Anulación: La anulación debe ser la opción de último recurso cuando no es posible hacer un arreglo equitativo para todos los barcos afectados. Esto es importante porque anular una prueba puede ser injusto para los barcos que han ganado o han terminado la prueba por sus propios méritos.

Series clasificatorias y finales: Cuando las series se componen de una serie clasificatoria y otra final es importante cualquier reparación que se conceda se base en los resultados relevantes de la parte de la serie en la que ocurrió el incidente.

Recuérdese que la regla 64.2 establece que el comité de protestas HARÁ un arreglo tan equitativo como sea
posible para todos los barcos afectados.

K.29.15 Solicitudes de reparación previas a la prueba

Cualquier solicitud de reparación relacionada con la regla 76, exclusión de barcos o participantes, debe oírse en la primera oportunidad razonable antes de que comience una prueba o serie.
Cualquiera de estas solicitudes sólo se puede basar en una supuesta acción u omisión impropias de la AO o del CR.

Ya que la única otra acción realizada por la AO o el CR a estas alturas es publicar el AR y las IR, el fundamento sólo puede consistir en la posibilidad de que estos documentos o bien están incompletos o bien son contradictorios o bien no cumplen las reglas. Por lo tanto, estas solicitudes de reparación son más bien una petición a la AO para que clarifique o interprete sus documentos. En estos casos la AO suele pedir consejo al CP o jury, pero no está obligada a seguir el consejo.

Si la AO pide al CP que celebre una audiencia sobre esta solicitud y están de acuerdo en que seguirán la resolución del CP no hay razón para no celebrarla. Siempre y cuando el CP cumpla las reglas, los participantes no pueden objetar o impugnar este procedimiento porque la autoridad organizadora es el órgano máximo que establece los parámetros y las condiciones para la prueba o serie.

K.29.16 Solicitud de reparación por un supuesto error del CR al clasificar a un barco OCS, ZFP o UFD o BFD

Los barcos a veces ponen a prueba la decisión del CR de clasificarles OCS, ZFP, UFD o BFD al solicitar una reparación según la RRV 62.1(a).

Para que a un barco se le conceda una reparación tiene que convencer al CP de que el CR ha cometido un error. La prueba de vídeo puede ser de ayuda pero a menudo no es concluyente. El barco que pide usar el vídeo está obligado a aportar el vídeo y el equipo necesario para verlo. Por lo general resulta inaceptable reproducir el vídeo en la pequeña pantalla de una videocámara.
Al averiguar y establecer los hechos, el comité de protestas debe guiarse por el peso de la prueba empleando el balance de probabilidades al valorar la prueba. Ver el caso WS 136.

K.29.17 Addendum Q (Medal Races)

En las regatas que se disputan empleando el Addendum Q se modifica el derecho de un barco a obtener reparación. Los oficiales de regata y los jueces deben descargarse la versión más reciente del Addendum Q de la web de World Sailing.

K.29.18 Apéndice B (Reglas de Competición de Windsurf)

Los comités de protestas deben aplicar el apéndice B7, que modifica las reglas de protestas y de reparaciones aplicables en las competiciones de windsurf.

K.29.19 Apéndice F (Reglas para regatas de Kiteboard)

Los comités de protestas deben aplicar el apéndice F5, que modifica las reglas de protestas y de reparaciones aplicables en las reglas de protestas y reparaciones aplicables a las regatas de kiteboard.

K.30 Audiencias con personas de apoyo

Introducción

El concepto de personas de apoyo incluye a las distintas personas que prestan asistencia a los competidores y sus barcos en las regatas:

Persona de Apoyo Cualquier persona que:

(a) proporcione, o pueda hacerlo, apoyo físico o asesore a un participante,incluyendo a todo entrenador, preparador, gestor, miembro del equipo,médico, personal sanitario o cualquier otra persona que trabaje con ellos,tratando o asistiendo a un participante durante la competición o preparándole para ésta,

(b) sea progenitor o tutor de un participante.

Las personas de apoyo están sometidas a las reglas. Todos los competidores y propietarios de barcos prestan su consentimiento a esto en nombre de ellos. Además de lo anterior, la persona de apoyo consiente en quedar sujeto a las reglas al prestar su asistencia, o el progenitor o custodio al permitir que el niño se inscriba en una regata.

K.30.1 Procedimiento de las audiencias para personas de apoyo

El comité de protestas puede convocar una audiencia para valorar si una persona de apoyo ha infringido una regla que le sea aplicable.
Por lo general se le puede acusar de haber infringido las IR o el AR o las normas sobre los equipos de apoyo que se apliquen en el evento.
El CP puede convocar esta audiencia basándose en su propia observación o en la información recibida de cualquier fuente. Aquí se incluyen las pruebas practicadas durante una audiencia.
La acusación también puede consistir en un acto de mal comportamiento conforme a la regla 69, como se estudia más adelante en esta misma sección.
Para iniciar la audiencia, la acusación de infracción debe hacerse por escrito, normalmente describiendo el incidente, incluyendo cuándo y dónde ha ocurrido, y la regla que se cree que se ha infringido. A la persona de apoyo se le deben notificar los detalles de la supuesta infracción. Lo normal es que esta información se contenga en el formulario de solicitud de audiencia.

La persona de apoyo es una parte en la audiencia. Además, por definición, todos los barcos asociados a la persona de apoyo también son partes en la audiencia. El formulario de petición de audiencia debe identificar a todos los barcos que se asocian con la persona de apoyo. Hay que preparar copias para los barcos asociados en la oficina de protestas.

El CP debe notificar a la persona de apoyo y a todos los barcos asociados a esa persona de apoyo de la hora y lugar de la audiencia.
La notificación debe hacerse en tiempo una vez que el CP tenga noticia de la supuesta infracción. La notificación se puede hacer en el TOA si así o permiten las IR. La audiencia para personas de apoyo se puede programar con las audiencias de protestas y solicitudes de reparación.

En todas las ocasiones, el comité de protestas tramitará la denuncia contra la persona de apoyo, especialmente cuando está basada en sus propias observaciones. En este caso es prudente

que uno de los miembros se salga del CP y no participe en la decisión del comité de protestas. Alternativamente, el CP puede nombrar a otra persona para que presente la denuncia en la audiencia. De esta forma se asegura que el CP es un órgano independiente de la persona que presenta la denuncia en la audiencia.

La persona de apoyo y todos los barcos asociados tienen derecho a participar en la audiencia como partes. Si no asisten todos o algunos de los barcos, la audiencia se puede celebrar en su ausencia si han sido debidamente notificados. Hay que dar a las partes tiempo suficiente para que se preparen para la audiencia.

Durante la audiencia se siguen los procedimientos de las audiencias de protestas. Hay que comprobar si existe algún conflicto de intereses de cualquier miembro del comité de protestas. Se debe practicar la prueba presentada por las partes y sus testigos, oír a los testigos y permitir que las partes y sus testigos les hagan preguntas. La excepción respecto al procedimiento normal de protestas es que los requisitos de validez no se aplican.

K.30.1 Penalizar a una persona de apoyo (Número de apartado duplicado en el original)

El CP decidirá si la persona de apoyo ha infringido una regla que le sea aplicable. Si se entiende que la denuncia es cierta conforme al balance de probabilidades y se considera un hecho probado, el comité de protesta tiene un abanico de penalizaciones posibles que se pueden aplicar a la persona de apoyo. Puede hacerle una amonestación (warning) o, para infracciones más graves, expulsar a la persona del evento o de la sede o privarle de cualquier privilegio o beneficio del evento o sede; tal expulsión se puede hacer por un tiempo limitado, como puede ser una prueba o un día o por más tiempo hasta el final del evento. También hay que plantearse si se expulsa a la persona de apoyo de los eventos sociales dentro o fuera de la sede. Además se puede decidir si se permite o no que la persona de apoyo regrese a la sede después del evento para recoger el material. Antes de recomendar a la autoridad organizadora que retire la acreditación de una persona de apoyo hay que

asegurarse de si necesita entrar a las comidas que ya están pagadas o entrar en el alojamiento de los regatistas para dormir. Eso podría suponer tomar otras medidas dentro de las competencias que atribuyen las reglas.

Las recomendaciones de World Sailing sobre penalizaciones discrecionales a personas de apoyo y barcos (DPI) ofrece a los comités de protestas una guía sobre las penalizaciones aplicables según la regla pertinente. Al emplear el modelo lógico de estas recomendaciones (policy) los comités de protestas pueden ser coherentes al penalizar infracciones similares en los diferentes eventos. Es importante que el CP no se exceda de sus competencias al imponer una penalización.

K.30.2 Este apartado no existe en el original

K.30.3 Penalizar a un barco por la infracción de una persona de apoyo

Si se penaliza a una persona de apoyo en una audiencia, el comité de protestas también decidirá si le hace una advertencia a los barcos asociados con la persona de apoyo. Esta decisión normalmente se toma durante la audiencia invitando a los barcos a que se pronuncien sobre si se les debe hacer o no una advertencia a los barcos asociados con la persona de apoyo. La ventaja de una advertencia al barco es que el barco queda avisado de que se expone a una penalización relacionada con la persona de apoyo. No obstante, la advertencia no es obligatoria y se tienen que tener en cuenta las circunstancias de las acciones de la persona de apoyo.

Si el CP decide hacer la advertencia, como es lo habitual, incluirá la amonestación por escrito en la resolución de la audiencia.

Una redacción adecuada si los barcos a los que asiste son los números de vela 1572, 1539, 1600 y 1602 y la persona de apoyo se llama Chris Black puede ser la siguiente:

> "Se advierte a los barcos 1572, 1539, 1600 y 1602 de que si la persona de apoyo Chris Black comete una nueva infracción podría traducirse en que se impusiera una penalización a los barcos".

Lo prudente es que el CP publique en el TOA la resolución que contiene la advertencia; así se traslada suficientemente la advertencia a los barcos aunque no hayan participado en la audiencia.

Las reglas permiten que si se cumplen determinadas condiciones un CP también pueda penalizar a un barco que sea parte en una audiencia en relación con una persona de apoyo. Sin embargo, esto no tiene por qué darse automáticamente.

Una condición para penalizar a los barcos es que éstos hayan obtenido alguna ventaja competitiva como resultado de la infracción de la persona de apoyo. En estos casos suele haber una buena razón para protestar también a los barcos. En la medida de lo posible, la regla que se dice que se ha infringido debe ser la misma que la de la persona de apoyo. En caso contrario, el CP puede servirse de alguna regla relacionada. Puede citarse como ejemplo protestar a un barco por ayuda externa o por infringir una regla de clase si al barco se le ha hecho alguna modificación, o cuando la persona de apoyo ha interferido a otros barcos mientras estaban en regata.
Teniendo en cuenta que la protesta y la acción contra la persona de apoyo surgen del mismo incidente, pueden oírse juntas en la misma audiencia.

Una segunda condición para penalizara un barco por la infracción de una persona de apoyo es que ésta haya cometido una infracción después de que el CP hubiera advertido al barco por escrito de que se le podía imponer una penalización. La infracción posterior puede referirse a la misma regla o a otra diferente.
Si se cumple alguna de estas condiciones, el CP puede penalizar a los barcos que sean partes de la audiencia modificando su puntuación en una sola prueba, hasta un DSQ. Se puede penalizar a los barcos aunque no hayan asistido a las audiencias.

K.30.4 Apelaciones por una persona de apoyo o los barcos a los que apoya

Todos los barcos asociados a una persona de apoyo son partes en la audiencias.

Por lo tanto, todos ellos tienen el derecho de apelar la resolución del comité de protestas [a menos que]se haya denegado el derecho a apelar. El comité de protestas deberá entregar una copia por escrito de su resolución a cualquier parte que lo solicite. Esto incluye a la persona de apoyo y los barcos a los que preste apoyo.

K.30.5 Denuncia de mal comportamiento de una persona de apoyo

El CP también puede convocar una audiencia contra una persona de apoyo de la que se ha denunciado que ha cometido mal comportamiento al infringir la RRV 69.1. En este caso, el comité de protestas debe seguir los procedimientos de la RRV69.2. La guía sobre mal comportamiento de 2017 de WS es un buen recurso al que pueden acudir los comités de protestas que investigan y celebran audiencias por mal comportamiento. La sección N de este manual, que se refiere a la regla 69, ofrece mayores detalles sobre los procedimientos y las responsabilidades de los comités de protestas.

Si se acusa de mal comportamiento a la persona de apoyo, los barcos a los que asiste también son partes de la audiencia. Aunque a ellos mismos no se les acuse de haber cometido mal comportamiento, se les puede penalizar si se cumplen los requisitos.

K.31 Petición de reapertura

Cualquier parte de una audiencia puede solicitar una reapertura de la misma. En los casos en los que la solicitud de reparación proceda del CR o del CT o se considere por el CP según la regla 60.3.b, según la definición de parte, ésta es un barco que solicita reparación o para el que se solicita reparación. Todos los demás son barcos afectados pero no son partes.
La palabra "podrá" de la primera frase de la regla 66 significa que el CP no tiene la obligación absoluta de reabrir, pero el CP sí debe reabrir la audiencia cuando se cumpla alguna de las dos circunstancias de la regla 66. El primero es que el CP decida que puede haber cometido un error importante. El segundo es que

dentro de un plazo razonable se disponga de una prueba nueva e importante que no estaba disponible en el momento de la audiencia original.

Dicho lo anterior, no se trata de permitir a la parte a la que no se le ha dado la razón que consiga una reapertura sólo para repetir unos argumentos o testimonios que ya se han considerado porque eso no sería conveniente para el evento ni para nadie.
En esas circunstancias, una reapertura sería injustificadamente gravosa para el comité de protestas y para las otras partes implicadas.

Los errores del comité de protestas que podrían dar lugar a una reapertura se refieren a procedimientos impropios o incorrecta aplicación de una regla.
El CP podría entender que la conclusión final no se fundamenta en los hechos.
Más a menudo, se reabre una audiencia cuando se ha cometido un error al interpretar una regla.

Para que una audiencia se reabra para valorar nuevas pruebas, las pruebas deben ser tanto nuevas como importantes.
La regla M4 y el caso 115 de World Sailing ofrece una interpretación de la palabra nueva en los términos de la regla 66. Los criterios que ofrece este caso establecen lo siguiente:

Que la prueba es nueva
• si la parte que pide la reapertura no podía razonablemente conocer la existencia de la prueba antes de la audiencia original
• si el CP está convencido de que la parte que pide la reapertura buscó la prueba con diligencia pero sin éxito antes de la audiencia original
• si el CP averigua de algún modo que la prueba no estaba disponible para las partes en el momento de la audiencia original
Una prueba importante significa una prueba que se relaciona directa y sustancialmente con el asunto específico bajo consideración y que no es ni reiterativa ni
redundante.
Una prueba reiterativa es una prueba adicional del mismo tipo que la prueba que ya existe y que demuestra un hecho ya

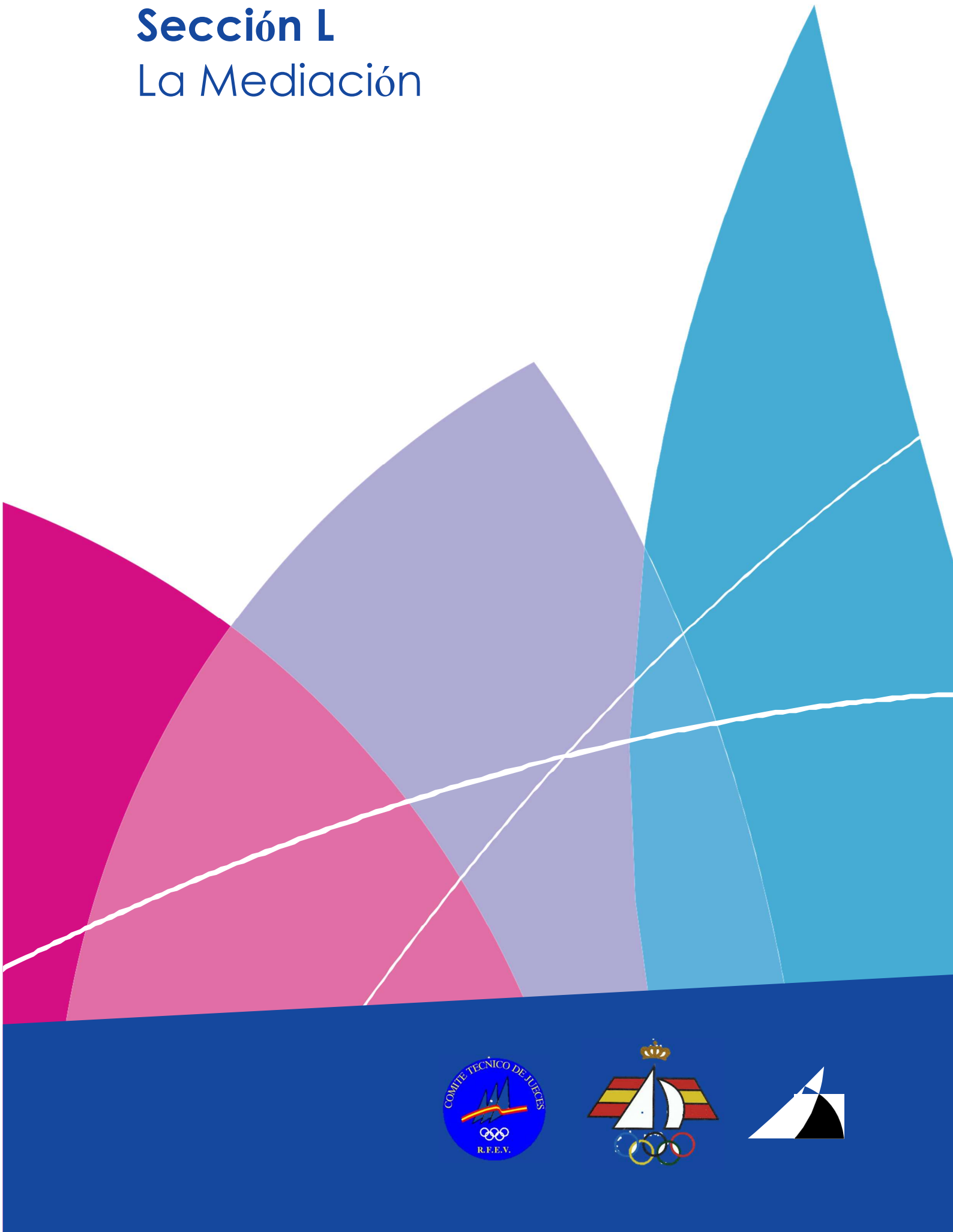
establecido en la audiencia previa, especialmente un hecho que no necesita más prueba.
Una prueba importante debe ser relevante para decidir y que nos lleva a una razonable oportunidad de que, al valorarla en el contexto de la audiencia, pueda cambiar el resultado del caso.

Una parte de una audiencia tiene la obligación según el Reglamento de prepararse para la audiencia, localizar a los testigos y recopilar las pruebas con anterioridad a la audiencia, solicitar un aplazamiento si se necesita, en los términos de la regla 63.2. Si un testigo u otro medio de prueba existe pero no se puede traer a tiempo a la audiencia, es la parte quien tiene que pedir un tiempo adicional.
El escribiente anotará cualquier petición de este orden. Por ejemplo, un testigo que se presenta después de cerrada la audiencia difícilmente se puede considerar como una prueba nueva a menos que la parte pusiera en conocimiento del CP la existencia del testigo antes o durante la audiencia original, o a menos que la parte no conociera la existencia del testigo y su testimonio. Cuando la parte no busca testigos o no pide al CP un aplazamiento, cualquier petición posterior de reapertura para oír a nuevos testigos difícilmente se puede conceder. Si, de todas formas, la parte se presentó en la audiencia y solicitó un aplazamiento o una ampliación del plazo para localizar a un testigo, la posterior petición de reapertura puede superar el test de la regla 66 y el CP podría reabrir la audiencia.
Las pruebas fotográficas o videográficas que se consideran nuevas por la parte pueden pasar por un visionado previo por algunos de los miembros para valorar si se trata de pruebas materiales nuevas y no reiterativas. Normalmente el presidente designará a dos o tres miembros para que visualicen la prueba e informen al CP. Si la prueba es apropiada y pertinente, o si hay alguna duda, los miembros trasladarán la prueba al CP en pleno. El propio CP también podrá acceder por sí mismo a nuevas pruebas importantes y decidir si reabre la audiencia.
Si hay que valorar alguna prueba nueva, las partes tienen derecho a estar presentes según la regla 63.3 (derecho a estar presente). Además de ello, las partes tienen derecho según la regla 63.6 de preguntar a cualquier nuevo testigo.
Si una parte pide una reapertura, el CP debe decidir si la petición es válida. Hay un tiempo límite para pedir la reapertura de una

audiencia, según la regla 66, una parte tiene 24 horas después de que se le informe de la resolución de la audiencia para pedir una reapertura. En el último día de pruebas programadas, el tempo límite es más corto. Si la petición está en plazo, el CP debe decidir, a la vista de los argumentos de la parte peticionaria, si ha cometido un error importante o puede haberlo cometido o si hay nuevas pruebas importantes.
La intervención inicial de la peticionaria debe limitarse a las razones de la reapertura y no a ninguna prueba nueva.
El Reglamento no dice nada sobre la cuestión pero si las otras partes pueden sería buena idea que estuviesen presentes en esta inicial averiguación de los hechos. Si el CP decide que hay motivos suficientes para reabrir, debe comunicar esta decisión a las partes. Cuando se reabra la audiencia, el CP debe realizar las mismas notificaciones que se requieren para la audiencia de una protesta.
Además, si es posible, la mayoría de los miembros del CP original deberían ser miembros del CP. En la audiencia reabierta se aplican las reglas de procedimiento de la parte 5; especialmente la regla 63.6. El CP practicará las pruebas de todas las partes presentes en la audiencia y otras pruebas que considere necesarias. Las partes también pueden hacer preguntas. El CP actúa como lo haría en cualquier otra audiencia.
Si el CP decide por sí mismo que puede haber cometido un error importante, puede, sin más pruebas, revisar su resolución sin la presencia de las partes. No hay tiempo límite para que el CP reconsidere su resolución, pero cuando la cambie deberá informar a las partes de acuerdo con la regla 65.1. Puede hacer esto publicando la resolución revisada o entregando copias de la resolución a las partes de la audiencia.
Siempre queda a criterio del CP decidir si se procede a la reapertura. Los ejemplos anteriores de situaciones en las que el CP puede reabrir no son más que orientaciones y sólo deben entenderse como tales. El CP también puede reabrir una audiencia según la regla 63.3.b cuando haya dictado una resolución sin la presencia de una parte pero después haya averiguado que la ausencia era inevitable. Esa audiencia debería empezar de nuevo y volver a practicar toda la prueba anterior.
Si la decisión de la autoridad nacional es que la audiencia se reabra por lo dispuesto en las reglas 71.2 o R5, en la reapertura se procede a practicar la prueba y los testimonios de los testigos

que presenten las partes y cualquier otra prueba que el comité considere necesaria.
Cuando se reabre la audiencia, la regla 66 prefiere que la mayoría de los miembros del comité serán, si es posible, miembros del CP original.

Sección L
La Mediación



Sección L Mediación

Contenido

L.1 Introducción	**190**
L.2 El mediador (arbitrator)	**191**
L.3 La penalización	**192**
L.4 Principios de la mediación	**193**
L.5 El procedimiento	**197**
L.6 Conclusión	**198**

L.1 Introducción

La mediación en las protestas es un procedimiento simplificado de resolver una protesta procedente de un incidente en el agua entre dos barcos sobre una o más reglas de la parte 2 o la regla 31.
El procedimiento tiene dos bloques. En el primero, previo a la audiencia de la protesta, el protestante y el protestado se reúnen con el mediador, que es un juez experimentado; cada uno de los regatistas describe lo que ha ocurrido en el agua y el mediador dará su opinión sobre la validez de la protesta y sobre qué barco, en su caso, infringió una regla. El segundo bloque se refiere a las penalizaciones posteriores a la prueba que el regatista puede elegir antes de la audiencia de la protesta del incidente; el procedimiento permite al protestante retirar la protesta. Si no lo hace, la protesta pasa al CP para una audiencia, de acuerdo con RRV 63.1.

Algunos jueces consideran que debería emplearse el término inglés mediation en lugar del actual arbitration porque el arbitraje es vinculante para las partes.
La resolución de la disputa puede ser vinculante tanto si se denomina "mediation" como "arbitration" ya que en ambos interviene una tercera persona experta e imparcial. La diferencia entre ambos procedimientos es más trascendente.

En la “mediation” el intermediario ayuda a las partes en conflicto a llegar a un acuerdo aceptable para ambos a través de un procedimiento de mutuas concesiones; se llega a un acuerdo final negociable y acordado por las partes.

En la “arbitration”, el intermediario escucha el testimonio de ambas partes y da su opinión sobre las reglas y penalizaciones aplicables, la resolución viene establecida en el Reglamento y puede ser aceptada o rechazada por las partes, y es la manera en que funciona nuestro deporte.

En la Vela se han usado diferentes métodos de mediación. El RRV ahora tiene el apéndice T, que contempla tanto la opinión sobre el incidente de una tercera persona experta e imparcial como un sistema de penalización tras la prueba. El apéndice T sugiere que el mediador (“arbitrator”) puede no ser adecuado para todos los eventos ya que exige una persona adicional con conocimientos que actúe como mediador. El juez que haga la mediación debe tener un sólido conocimiento del apéndice T y del funcionamiento de las reglas de la parte 2 y la regla 31. Si el mediador es miembro del CP o jury, puede participar en el panel que resuelva la protesta si llega a una audiencia, excepto si una parte objeta. Es importante que haya un buen CP preparado para las audiencias de al menos tres jueces. La presencia del mediador en la audiencia como miembro del panel ayuda a que la información que se aporte en la audiencia sea coherente con la que se presentó en la reunión de mediación.

L.2 El mediador (arbitrator)

El juez que mediará en las protestas debe ser un juez muy experimentado con un buen conocimiento de las reglas. El mediador debe pensar y tomar decisiones con rapidez y debe ganarse el respeto de los regatistas.
Un juez excelente que se piense las cosas largamente puede no ser el mejor mediador y normalmente será más valioso resolviendo las protestas complicadas que no se resuelven rápidamente con la mediación.

El apéndice T advierte de que la mediación puede no ser adecuada para todos los eventos, ya que requiere de una persona adicional con conocimientos para que actúe como mediador. El juez que lleva a cabo la mediación debe tener un profundo conocimiento del apéndice T, y de las reglas de la parte 2 y de la RRV 31 y de cómo se aplican.

Si el mediador es miembro del jury, puede participar en el comité de protestas que resolverá la protesta si ésta llega a una audiencia, excepto si una parte objeta alegando un conflicto de intereses. Es importante mantener un sólido comité de protestas para las audiencias; por ejemplo, un jurado internacional de cinco jueces o un comité de protestas de al menos tres jueces. La presencia del mediador en la audiencia como miembro del panel ayudaría a que la información aportada en la audiencia fuera coherente con la que se presentó en a reunión de mediación.

L.3 La penalización

El AR o las IR deben mencionar el apéndice T del RRV. La mediación y el sistema de penalizaciones posprueba sólo pueden ponerse en práctica si la penalización es menos que la descalificación que el barco podría recibir en la posterior audiencia de la protesta. La penalización que acepta el barco tiene la misma naturaleza según la regla 64.1.b que la que podría realizar en el agua. La penalización de la mediación debe ser más grave que la que puede hacer el barco en el agua en el momento del incidente, pero bastante menos grave que DNF no terminó.
La penalización del apéndice T es el 30% de la clasificación DNF, redondeada al entero superior (0.5 hacia arriba). Sin embargo, puede que la AO cambie la penalización modificando la regla T1.b en las IR, cambiando el porcentaje o estableciendo una penalización posprueba de puntos.
Una penalización más grave se suele traducir en que el competidor la rechaza y en cambio decide probar suerte para evitar un DSQ en la sala de protestas. Obsérvese que matemáticamente cuanto peor sea la posición en que termina la prueba, menos beneficioso será aceptar una penalización posprueba. Una penalización menos grave abarata la

penalización que un competidor realiza inmediatamente en el agua.
Un barco no tendrá peor clasificación que la puntuación por DNF. Igual que en otras penalizaciones de puntos, no se modifica el orden de llegada de otros barcos en la prueba, así que dos barcos pueden tener los mismos puntos.
Según el apéndice T, la penalización posprueba puede aceptarla, cuando proceda, cualquier barco. Un barco solo puede penalizarse retirándose si ha provocado lesiones o daños graves o si ha obtenido una ventaja importante con su infracción. Ver RRV T1.a y 44.1.b.
Por ejemplo:
a) Un barco puede aceptar una penalización posprueba aunque no le hayan protestado y no haya asistido a la reunión de mediación
b) La posibilidad de aceptar una penalización posprueba permite a un barco penalizarse en vez de retirarse (RET), cuando se da cuenta de que ha infringido una o más reglas de la parte 2 o la regla 31 después de volver a tierra.
c) El protestante no puede impedir que el protestado acepte una penalización inferior aunque se niegue a asistir a la mediación. El protestado puede aceptar la penalización en la reunión o fuera de ella.

L.4 Principios de la mediación

La función del mediador es dar una opinión sobre lo que es probable que decida el comité de protestas. A pesar de que el procedimiento es informal y los barcos no están vinculados por la opinión del mediador, siguen manteniéndose todas las garantías que se comprenden en la de la parte 5 del RRV, tanto en la sección A, protestas y reparaciones como en la sección B, audiencias y decisiones.
Tanto si se acepta la opinión del mediador como si no, la protesta subsiste y debe oírse por el comité de protestas. Ver la RRV 63.1, exigencia de una audiencia. Sólo en el caso de que el protestante solicite retirar la protesta el mediador puede actuar en nombre del CP para autorizar la retirada.

La mediación tiene lugar después de que se haya presentado una protesta por escrito pero antes de la audiencia de la protesta. Hay que celebrar la reunión de mediación en un lugar tranquilo, alejado de otros competidores y observadores. Siempre y cuando ambas partes estén de acuerdo, se puede permitir que un juez alumno observe el procedimiento. De lo contrario los observadores no están permitidos. Ningún posible testigo puede escuchar las manifestaciones que se hagan durante la mediación. Sólo se permite asistir al mediador, al protestante y al protestado. Si una parte cree que el caso exige un testigo, la protesta va a una audiencia.

La mediación es adecuada en los siguientes casos:

• cuando en el incidente sólo están involucrados dos barcos. Una protesta con tres o más barcos suele ser demasiado complicada para que el mediador la gestione en menos de 15 minutos.

• cuando el incidente se limita a las reglas de la parte 2 o la regla 31. Si resulta claro que son aplicables otras reglas o que puede estar involucrado otro barco, se debe cerrar la reunión de mediación y remitir la protesta al CP.

• cuando la regla 44.1.b no se aplica.

El mediador dirige la reunión de mediación sabiendo que el protestante puede pedir retirar la protesta y que aun así se oiga por el CP. El mediador nunca se pone a discutir sobre la interpretación de una regla ni responde preguntas sobre las conclusiones hasta después de que se haya retirado la protesta.

La función del mediador es dar una opinión sobre el posible resultado de la protesta si se celebrara una audiencia de protesta.

El primer paso es dar una opinión sobre la validez de la protesta, lo que implica la posibilidad de que el CP considere la protesta inválida. Por ejemplo, si el formulario de protestas o el testimonio del protestante dejan claro que el protestante no cumplió con la RRV 61.1(a), el mediador dirá a las partes que lo más probable es que el CP considere inválida la protesta. Entonces el

protestante puede pedir retirar la protesta o dirigirse al CP para celebrar una audiencia. En cualquier caso termina la mediación.

Si la protesta es claramente válida o claramente inválida tras la manifestación del protestante, la tarea del mediador de dar una opinión sobre la validez es sencilla. Sin embargo, lo más frecuente es que la protesta no sea ni claramente válida ni claramente inválida, por lo que hay que tener en cuenta lo siguiente:

▪ la tarea de determinar la validez en la mediación no puede ser una investigación exhaustiva. No se puede llamar testigos y es improbable que un extenso interrogatorio pueda resolver la validez.
▪ El procedimiento correcto tiene la garantía de que ninguna de las partes está vinculada por la decisión del mediador.
▪ Una declaración del protestante de que se dio la voz y se mostró la bandera contradicha por una declaración del protestado de que no oyó la voz ni vio la bandera, no significa que ninguna de las partes no esté diciendo la verdad.

El mediador debe valorar la prueba conforme al balance de probabilidades y dar una opinión sobre lo que es probable que decida el comité de protestas. Si el mediador tiene dudas, la protesta no es adecuada para la mediación y se remite a una audiencia con el CP.

El segundo paso tiene lugar si la opinión del mediador es que la protesta es válida. Entonces el mediador debe preguntar si se ha producido un daño o lesión en el incidente. Si es posible que se aplique RRV 44.1.(b), las reglas T1.b y T2 no permiten que un barco acepte una penalización posprueba; en ese caso, no se debe celebrar la reunión de mediación y si ya había empezado se tiene que cerrar.

Si la opinión del mediador es que la protesta es válida y si no se aplica la regla 44.1(b), el mediador continúa con la mediación; en este momento el mediador oye las manifestaciones de las partes por turno usando modelos de barcos y el mediador

formula las preguntas que necesite pero controla estrechamente la conversación.

El mediador ofrecerá una de estas opiniones sobre lo que es probable que decida el comité de protestas:

A. La protesta es inválida.

B. uno o ambos barcos infringieron una o más pruebas. El mediador aplica los principios de exoneración de un barco que ha sido obligado por el otro barco a infringir una regla.

C. No se penaliza a ningún barco por infringir una regla.

D. La protesta no es adecuada para mediación; es demasiado complicada para resolver sin testigos, o puede que se refiera a una regla sobre la que no cabe la mediación el árbitro ofrecerá una opinión sobre que el comité de protestas es probable que decida posprueba que no es adecuada. En estos casos la protesta se remite a una audencia a menos que el protestante retire la protesta y el mediador autorice la retirada.

Una buena manera de que el mediador diga su opinión es diciendo lo siguiente: "si esto fuera a una audiencia de protesta, lo más probable es que el CP dijera…"

El procedimiento entero no debería durar más de10 o 15 minutos. Si el mediador no se forma una opinión en ese plazo, el asunto es demasiado complicado para la mediación y se debe cerrar la reunión de mediación, por lo que la protesta se traslada al CP para que celebre una audiencia.

Si se ha aceptado alguna penalización adecuada, el mediador pregunta al protestante si quiere retirar la protesta. Según RRV T4.b, el mediador puede actuar en nombre del CP de acuerdo con la regla 63.1 para autorizar que se retire. No obstante, el protestante no está obligado a pedir se retire la protesta.

Si la protesta no se retira debe oírla el CP. A veces el protestante puede negarse a retirar la protesta para que en la audiencia se clasifique DSQ al protestado. El mediador debe explicar que si un

barco acepta una penalización adecuada se aplica la regla 64.1.b; al barco que se le penalizó no se le puede penalizar más a menos que se demuestre que la penalización posprueba no era adecuada, normalmente porque se aplica la regla 44.1.b.

Una vez que se haya retirado la protesta, el mediador puede comentar los detalles del caso con las partes de la audiencia. Tras una mediación exitosa cuando hay tiempo se suelen comentar distintos casos con diferentes escenarios. Si no hay bastante tiempo, el mediador puede concertar una reunión más tarde con los competidores.
Los testimonios prestados durante la mediación permanecen confidenciales y el mediador no debe comentarlos con el CP antes de la audiencia.
El juez que celebró la mediación no puede actuar como testigo en la audiencia posterior porque el testimonio prestado por el mediador y que obtuvo en la reunión de mediación ya no sería de primera mano. Pero ese juez sí puede ser llamado como testigo en una audiencia posterior por la regla 69 contra una de las partes por haber mentido en la audiencia de la protesta.

L.5 El procedimiento

Cuando se presenta una protesta en la oficina de protestas, el juez o secretario del comité de protestas que da entrada a las protestas registra la hora y pide al protestante que espere. Un juez o el mediador revisan las protestas a medida que se reciben para decidir si la protesta es adecuada para una mediación. También revisan los formularios de las penalizaciones posprueba. En eventos numerosos es preferible tener más de un mediador para permitir que todo transcurra con fluidez. Si la protesta es adecuada para la mediación, se pide al protestante que encuentre al representante del otro barco y se programa la reunión de mediación para que se celebre lo antes posible. Cuando llega el protestado, se le da una copia de la protesta antes de que empiece la reunión de mediación.

La naturaleza voluntaria de la mediación hace que la regla63.3(b), proceder en ausencia de una parte, no resulte aplicable. Si una de las partes no acude a la reunión de

mediación, la mediación no se lleva a cabo y la protesta se programa para una audiencia. El mediador debe tener a mano el AR, las IR y todas las modificaciones de ambas, un reglamento de regatas actualizado, un reloj para cronometrar la duración y modelos de barcos. Cuando un barco acepta una penalización posprueba se puede registrar en un formulario preimpreso o en el reverso del formulario de protestas y firmado por el representante. El reverso del formulario de protestas también tiene una casilla para que el protestante retire la protesta.

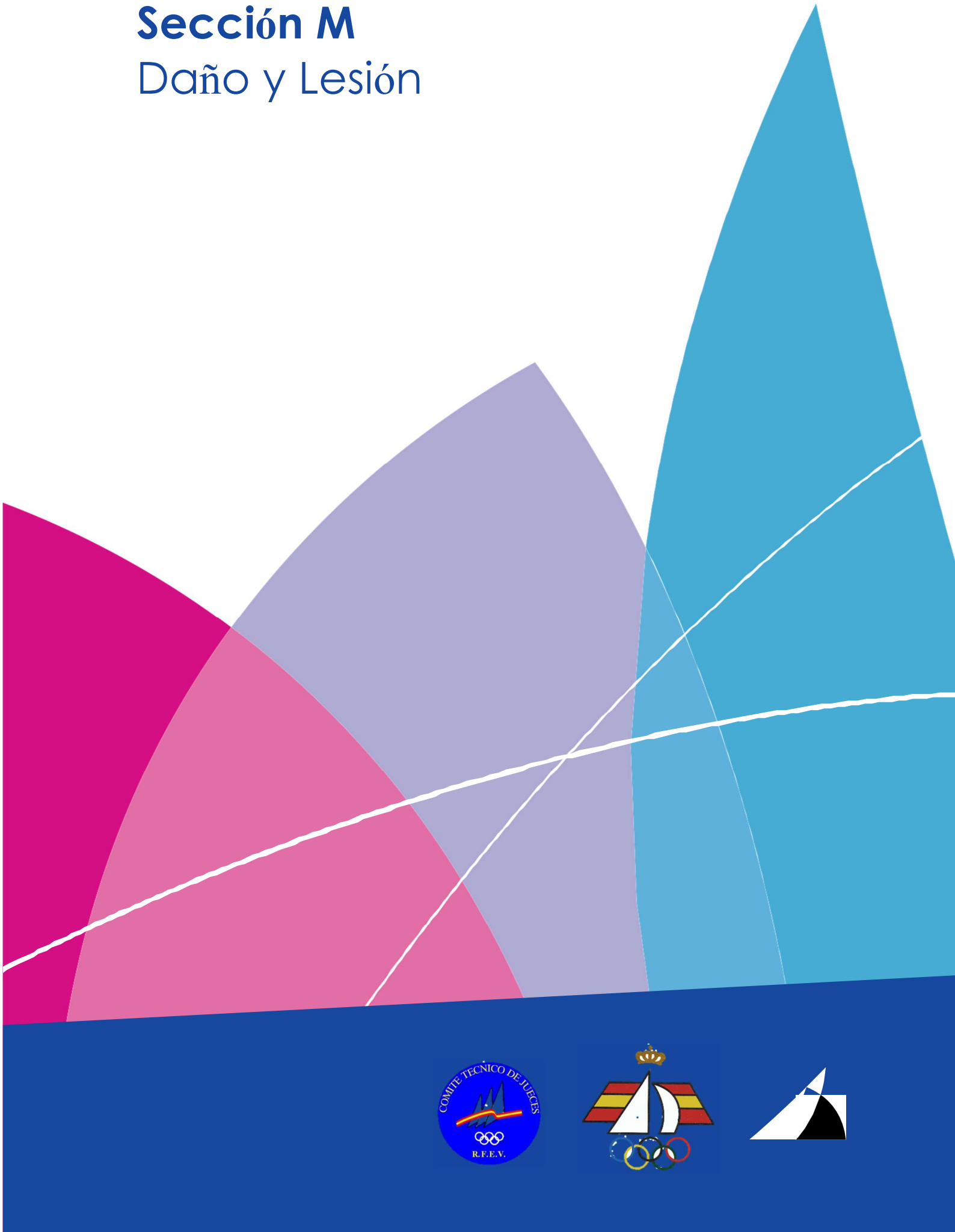
Si existe una buena razón, el mediador puede aceptar una petición de retirada de una protesta antes de que empiece la mediación.

La opinión del mediador y las decisiones de las partes en la protesta que ha sido objeto de mediación no pueden ser apeladas. Si se retira la protesta, ésta deja de existir y ya no hay nada que apelar.

L.6 Conclusión

Con el apéndice T, la mediación de las protestas se puede entender fácilmente por los regatistas y se puede aplicar coherentemente por los jueces en todo el mundo.

Sección M
Daño y Lesión



Sección M Daño y lesión

Contenido

M.1 Introducción	**200**
M.2 Daño	**201**
M.3 Daño grave	**201**
M.4 Daño físico	**201**
M.5 Lesión grave	**201**
M.6 Otras consideraciones al recibir testimonio	**202**

M.1 Introducción

Estas importantes palabras se emplean en diversas reglas. Aun así, a pesar de su importancia hay poca normativa que oriente a un CP al aplicarla

- Daño
    - La regla 14.b exonera al barco con derecho de paso o con derecho a espacio o a espacio en baliza si hay un contacto que no causa daño o lesión
    - Según la regla 64.3 , si las desviaciones mayores que las tolerancias especificadas en las reglas de la se deben al desgaste normal o a daños y no mejoran el rendimiento del barco, no lo penalizará.

- Lesión o daño grave
    - preámbulo de la parte 2 y la regla 44.1 penalizarse por una infracción de la parte 2

- Lesión o daño físico
    - Regla 62.1.b conceder una reparación.

- Lesión o daño grave
    - Regla 60.3.a.1 protesta por el comité de protestas.

M.2 Daño

No hay una definición de en qué consiste exactamente el daño; sin embargo, el caso 19 de WS contiene dos ejemplos que permiten a los jueces elaborar el concepto de daño cuestionándose lo siguiente:

• ¿Ha disminuido en todo o en parte el valor de mercado del barco?
• ¿funciona peor algún elemento del equipamiento?

M.3 Daño grave

Esto no se puede definir pero un CP debe preguntarse lo siguiente:

• ¿se ha visto gravemente perjudicado el rendimiento del barco o del tripulante?
• ¿el barco pudo terminar la prueba?
• ¿un buen regatista lo repararía antes de terminar la serie?
• ¿ha disminuido significativamente el valor de mercado del barco?

M.4 Daño físico

Los siguientes son ejemplos de daño físico:
• daño real al barco o a la tripulación

Los siguientes ejemplos no son de daño físico:

• volcar sin causar daños, provocando una pérdida de puestos
• jarcia o líneas de vida enganchadas

M.5 Lesión grave

Un ejemplo de lesión grave es una lesión que requiera atención médica distinta de los primeros auxilios, pero no necesariamente hospitalización.

M.6 Otras consideraciones al recibir testimonio

Las declaraciones sobre el alcance y magnitud del daño a menudo no están respaldadas ni confirmadas por otras pruebas. Aunque las cámaras de los teléfonos móviles han mejorado mucho las cosas, un buen CP enviará a dos o más miembros para que lo inspeccionen antes de decidir la protesta o solicitud de reparación.

Sección N

Regla 2 y Regla 69

N Regla 2 y regla 69

Contenido

N.1 Regla 2 navegación leal	**205**
N.2 Audiencias por la regla 69	**205**
N.2.1 Cuándo debe iniciar el CP una audiencia con motivo de una acción por la regla 69	**206**
N.2.2 Quién está sujeto a una audiencia por la regla 69	**207**
N.2.3 Hora y lugar del acto de mal comportamiento	**208**
N.2.4 Preparación del comité de protestas	**209**
N.2.5 Nombrar un investigador (Regla 69.2.c y d)	**209**
N.2.6 Informar a la persona por escrito	**210**
N.2.7 Ejemplos de motivos para iniciar una audiencia por la regla 69	**211**
N.2.8 La audiencia	**213**
N.2.9 Circunstancias atenuantes y agravantes	**215**
N.2.10 Litigación	**215**
N.2.11 Cuando una parte no asiste	**216**
N.2.12 Desestimación del caso	**217**
N.2.13 Penalizaciones	**217**
N.2.14 Informar de los detalles de la audiencia en el informe de regata de World Sailing	**218**
N.2.15 Apelar la resolución	**218**
N.2.16 Informar a las autoridades nacionales	**218**
N.2.17 Acción por la autoridad nacional	**219**

N.1 Regla 2 navegación leal

La regla 2 es una de las siete reglas fundamentales de la Vela. El libro de casos ofrece orientación sobre qué acciones se pueden considerar una infracción de esta regla y los principios de la deportividad y el juego limpio. Un barco, un CP, un CT o un CR pueden protestar por esta regla.

Un barco sólo puede ser penalizado cuando se determine con claridad que se ha infringido esta regla. La penalización puede ser la descalificación. La penalización es descalificación o descalificación no excluible de la puntuación del barco en la serie (DNE).

Un CP puede descalificar a un barco por la regla 2 aunque no se mencione en la protesta (segunda frase de la regla 64.1). La regla 2 no tiene las garantías formales y de procedimiento de la regla 69. Cuando el CP se está planteando si la acción del competidor puede constituir una infracción también de la regla 2 debe aclarar la posible infracción de la deportividad y darle la oportunidad de afrontar el asunto antes de adoptar una resolución.

El caso 138 advierte de que una acción que puede considerarse un supuesto de mal comportamiento y que no afecta directamente a la competición debería someterse a la regla 69.

N.2 Audiencias por la regla 69

Se recomienda al lector que estudie la guía de WS sobre mal comportamiento de 2017; es un completo marco de referencia para la actuación de todos los jueces, en particular jueces y comités de protestas, basado en el RRV 2017-2020.

http://www.sailing.org/tools/documents/2017WorldSailingMisconductGuidance-[22804].pdf

Las audiencias por la regla 69 son independientes y diferentes de otras audiencias por cuatro motivos:

• una acción por la regla 69 no es una protesta
• una acción por la regla 69 se inicia contra un competidor, un propietario de barco o una persona de apoyo, no contra un barco
• una acción por la regla 69 sólo puede iniciarse por un CP
• cuando recibe un informe, el CP puede discrecionalmente iniciar una audiencia o no.

El CP puede iniciar una audiencia por la regla 69 por sí mismo o después de haber recibido un informe oral o escrito de cualquiera, incluso una persona que no está implicada en la regata.

Nota: los eventos principales internacionales (tal como los define WS en la reglamentación 35) Tienen procedimientos muy distintos por la regla 69. Como este manual no trata tales procedimientos, es importante remitirnos a tal reglamentación si nos encontramos ante supuestos de mal comportamiento en estos eventos.

N.2.1 Cuándo debe iniciar el CP una audiencia con motivo de una acción por la regla 69.

Los principios del comportamiento ético de los regatistas varía mucho en todo el mundo y no es competencia de los jueces nacionales o internacionales educar a los individuos en cuestiones de orden moral. Según la regla 69.1(a) un competidor, propietario de barco o persona de apoyo no actuará con mal comportamiento, entendiéndose como tal infringir los buenos modales, la deportividad o el comportamiento poco ético o que suponga un desprestigio del deporte.

Hay dos reglas que tratan estas acciones. La regla 2 exige que un barco, su propietario y su tripulación compitan cumpliendo los reconocidos principios de la deportividad y el juego limpio. La regla 69 prohíbe el mal comportamiento y describe el procedimiento que debe seguir el CP si un competidor, propietario de barco o persona de apoyo comete un acto de mal comportamiento.

Es esencial para el saludable desarrollo del deporte que se sancione con severidad a quienes infrinjan una regla intencionadamente. Los CP deben actuar según a regla 69 si un competidor infringe una regla deliberadamente en su propio beneficio o si de una infracción deliberada resulta una lesión, o si un competidor hace trampa, o miente en una audiencia o se comporta de forma que desprestigia al deporte. Los CP también deben actuar según la regla 69 si las acciones de personas de apoyo afectan a la justicia de la competición o perjudica gravemente que las personas disfruten del deporte.

N.2.2 Quién puede estar sujeto a una audiencia por la regla 69.

La regla 69 emplea los términos competidor, propietario de barco y persona de apoyo; esto incluye a cualquier propietario de barco, cualquier tripulante y cualquier persona de apoyo.

Las personas de apoyo están obligadas por las reglas porque el competidor acepta en nombre de la persona de apoyo que se regirá por las reglas (regla 3.2). Además, un padre o tutor que inscribe a su hijo en una regata acepta estar obligado por las reglas (regla 3.1.b).

Un padre u otra persona de apoyo puede objetar una audiencia por la regla 69 basándose en que el competidor no tenía autoridad para obligar a la persona de apoyo a cumplir con las reglas y que no sabía que proporcionar apoyo significaba quedar sujeto a las reglas.

Si esto ocurre, una manera de afrontarlo es indicar a la persona de apoyo que, si eso es así, el competidor infringió la regla 3.2 y debe ser descalificado, en la mayoría de los casos esto hará que la persona de apoyo acepte que está sujeta a las reglas [regla 3.1 (b)].

Es importante que el CP trate esta cuestión como una cuestión preliminar y al considerar que la persona de apoyo está sujeta a las reglas (como es el caso de un entrenador, de quien se espera que conozca el reglamento, incluyendo lo establecido en la regla

3.1 y 3.2), debe celebrar la audiencia según la regla 69. Si el CP determina que la persona de apoyo no está sujeta a las reglas no puede actuar contra ella y en cambio debe estudiar el cumplimiento del competidor de la regla 3.2.

N.2.3 Hora y lugar del mal comportamiento

El acto de mal comportamiento debe estar asociado con el evento. Por lo tanto, tiene que ocurrir en el periodo inmediatamente anterior al evento que empieza con la llegada del competidor a la sede del evento con el propósito de participar en él y se puede prolongar hasta después de haber salido de la sede al acabar. Así, un CP no puede celebrar a su voluntad una audiencia por la regla 69 por el supuesto mal comportamiento de un competidor antes del comienzo del evento, a menos que el mal comportamiento esté relacionado con el evento.
Por ejemplo, antes de un evento, un competidor puede amenazar con hacer algo en el evento, o hacer algo para evitar que otro competidor pueda participar en un evento, como dañar deliberadamente el barco de un competidor. Un acto así, aunque haya ocurrido antes del evento está suficientemente relacionado con el evento como para poder decir que esa persona es un participante.

El lugar donde ocurra el acto de mal comportamiento es irrelevante. Por ejemplo, un competidor que ha tomado parte en unos destrozos ocurridos durante una pelea en un lugar público sin relación con la sede de la regata pero que causa el desprestigio del deporte porque el público relaciona al competidor con el evento; éste podría quedar sujeto a una audiencia por la regla 69. Si la pelea tuvo lugar entre el competidor y un tercero sin relación con la regata, en privado o bien en público pero sin que los espectadores supieran que el competidor estaba participando en la regata, no sería adecuado que el CP iniciara una audiencia por la regla 69.

N.2.4 Preparación del comité de protestas

Un CP debe prepararse antes de convocar una audiencia por la regla 69. Debe formarse una idea clara del significado de la regla 69 y del procedimiento a seguir.

Se empieza leyendo cuidadosamente la regla 69, se discuten las implicaciones de la regla y se discute la posible infracción.

Hay que volver a leer la regla M5 y asegurarse de que se conoce el procedimiento a seguir. Se piensa en lo que puede ocurrir en la audiencia y en cuáles van a ser las preguntas durante la misma; se planifica el procedimiento del CP y el reparto de tareas entre sus miembros: uno preside la audiencia, otro es el escribiente.

Si en la audiencia intervienen jóvenes hay que prever que, en la medida de lo posible, intervenga un progenitor o tutor o entrenador que esté presente durante todo el procedimiento. Véase también la sección D (los jueces y los regatistas jóvenes)

N.2.5 Nombrar un investigador [Regla 69.2 (c) y (d)]

El CP puede nombrar un investigador cuando no tenga suficiente información para decidir si convoca una audiencia o no. La misión del investigador es asegurar que el CP es independiente y que su decisión no estará influenciada por la información obtenida durante la investigación.

Si es posible, el investigador tiene que estar familiarizado con los procedimientos de la regla 69. Puede ser un miembro del CP u otro juez o integrante de la AO, en cualquier caso, el investigador, sea o no miembro del CP tiene prohibido participar en cualquier decisión que tome el CP en el caso.

Es importante que el investigador haga constar por escrito toda la prueba que consiga. La regla 69 (2)(d) trata la divulgación de la información recopilada por el investigador, un elemento esencial en la imparcialidad de cualquier procedimiento posterior. La imparcialidad y la regla 69 (2) (d) dictan que el

investigador debe compartir toda la información que recoja, sea favorable o desfavorable, con el CP y, si se convoca una audiencia, con las partes.

El investigador puede ser nombrado por el CP según la regla 69 (2)(d) para que presente sus hallazgos en la audiencia. Si se nombra conforme a esta regla, el investigador tendrá la consideración de parte.

N.2.6 Informar a la persona por escrito

Hay que preparar la notificación por escrito que se va a entregar a la persona acusada de haber infringido la regla 69. Se hace una exposición de los hechos de la denuncia lo más detallada posible y se expresan la hora y lugar de la audiencia [regla 69.2(a)].

Si el CP tiene noticia del mal comportamiento durante la audiencia de una protesta, la regla 69 no se puede tratar en esa audiencia.
El CP debe preparar la redacción de los hechos por escrito después de cerrar esa audiencia y enseguida se lo notificarán al competidor. Aunque el competidor consienta en iniciar la audiencia en ese mismo momento hay que esperar. Se le debe dar un tiempo razonable para que prepare su defensa. Se programa la audiencia por la regla 69 dando al competidor suficiente tiempo para revisar la acusación, reunir testigos y encontrar una persona que le asista durante la audiencia. Esto a menudo se consigue al día siguiente.

La notificación por escrito en los términos de la regla 69.2 debe contener los actos de supuesto mal comportamiento; no es suficiente con que diga que la persona ha cometido actos de mal comportamiento llevando a cabo actuaciones contrarias a los buenos modales sin narrar en qué han consistido tales actos.

La descripción del mal comportamiento debe ser concreta y la notificación debe ser detallada. Por ejemplo, debe decir: "inmediatamente después de comunicar la resolución, el competidor dijo en voz alta que la resolución estaba equivocada y llamó a los miembros del CP idiotas y dijo que no tenían ni idea

de lo que habían hecho". No basta con escribir "el competidor dijo que la resolución del CP estaba mal empleando un lenguaje soez". La notificación debe citar lo que se dijo o describirlo claramente; por ejemplo, "empleó un lenguaje vulgar con connotaciones sobre relaciones sexuales", no basta con decir simplemente "el competidor empleó un lenguaje insultante" sin citar o parafrasear la expresión utilizada.

Un buen modo de comprobar si el contenido es correcto es imaginar si un tercero ajeno entendería al leerlo que el supuesto mal comportamiento es verdaderamente mal comportamiento.

La notificación también debe contener la hora y lugar y la identidad de las otras personas implicadas, si se conocen.

Es preferible ser muy concreto en lo que se refiere al acto de mala conducta para que no haya un posible malentendido por parte del competidor. Hay que tener en cuenta que al final de la audiencia el mal comportamiento que se considere probado no puede ser uno diferente al que se diga en la notificación. Si lo que resulta probado en la audiencia es distinto de lo que se contiene en la notificación, la audiencia debe aplazarse para entregar una nueva notificación de los supuestos actos y dar tiempo para que se prepare. Una alternativa es informar al competidor o a la otra persona de que podría averiguarse una nueva conducta indebida, y preguntar si necesita tiempo adicional para prepararse y reunir pruebas sobre el nuevo hecho. Esto debe hacerse constar por escrito y esta anotación se incluye en el informe que se menciona en la regla 69.2 (j).

N.2.7 Ejemplos de motivos para iniciar una audiencia por la regla 69

Una audiencia por la regla 69 sólo se debe iniciar cuando se disponga de pruebas que ofrezcan una expectativa realista de que se ha cometido un acto de mal comportamiento. Que se inicie tal audiencia también debe ser en interés del deporte. Por ejemplo, el mal comportamiento de un regatista joven podría no justificar una audiencia si se puede intervenir de una manera menos grave y más apropiada. En cualquier caso, la mayoría de

las veces debemos encontrarnos claramente ante estos conceptos:

•Contrario a los buenos modales: que una conducta sea contraria a los buenos modales depende mucho de si otras personas, como pueden ser los competidores, los jueces o el público se sientan ofendidos por ese comportamiento. Lo que en una situación puede ser aceptable en otra diferente puede convertirse en intolerable.
El empleo habitual de un lenguaje soez en la televisión hace difícil que algunas personas jóvenes sean conscientes de lo ofensivo que ese lenguaje puede resultar a otros. Las personas cuya primera lengua no es la de la regata pueden no comprender lo ofensivas que pueden ser algunas expresiones. Este es un difícil terreno resbaladizo en el que hay que hay que emplearse a fondo y sopesar y juzgar con coherencia. Si te diriges a alguien con una blasfemia, éste lo puede interpretar como algo diferente a una mera expresión de contrariedad

• Falta de deportividad: hacer trampas (infringir la regla 2 para obtener una ventaja, mentir en una audiencia, etc.). A diferencia de las protestas, donde se supone que si hay una infracción de una regla, no se hizo a propósito; las intenciones o la actitud de la persona (si ha sido imprudente) pueden ser importantes al decidir si la conducta es una violación del buen espíritu deportivo.

En el caso 138 se presentan ejemplos de ocasiones en que sería apropiada la acción según la regla 69, para el supuesto de que el comité de protestas tenga conocimiento de las pruebas. Algunos son:

• mentir en una audiencia
• infringir deliberadamente una regla con intención de obtener una ventaja injusta
• comportamiento amenazador o contacto físico
• falsificar documentos de medición
• incumplir un requerimiento razonable de un juez de la regata
• dañar deliberadamente otro barco
• abusar de los jueces
• robo
• comportamiento ofensivo con embriaguez

• peleas

N.2.8 La audiencia

Durante la audiencia hay que seguir los procedimientos escrupulosamente. Cualquier duda sobre el procedimiento adecuado debe resolverse en beneficio de la continuación del procedimiento que ofrezca la mayor equidad al competidor.

En las audiencias por la regla 69 resulta especialmente importante mantener una atmósfera de formalidad y asegurarse de que al competidor se le da una amplia oportunidad de responder sobre aquello de lo que se le acusa.Es importante que se lleve un registro escrito de los procedimientos. La audiencia debe celebrarse conforme a las reglas 63.2, 63.3, 63.4 y 63.6.

El CP debe valorar la conveniencia de grabar la audiencia en soporte electrónico. Esta grabación suele ser muy útil si después se plantea alguna duda sobre lo que sucedió durante la audiencia en la que se planteó la prueba. Esto es especialmente así en los casos en los que podrían tener lugar procedimientos ulteriores ante World Sailing o una MNA según la reglamentación 35 u otros procedimientos ante el CAS.

Si se hace una grabación, antes de iniciarla se debe obtener el consentimiento previo del competidor, propietario de barco o persona de apoyo, así como de cualquier testigo de que el procedimiento se va a grabar. También hay que informar a todos ellos de la duración de la grabación y de los organismos a los que se puede remitir la grabación. Si alguna de estas personas no consiente, no se grabará su intervención. Si sólo consienten las partes pero no los testigos sólo se grabará lo que aquéllas digan y no lo que digan los testigos. En algunos países grabar a personas sin su consentimiento puede constituir un delito y sólo pueden hacerlo los agentes de la ley (fiscales y policía). Un comité de protestas no es un agente de la ley y sólo puede registrar por escrito las declaraciones, si es que esa persona no ha prestado su consentimiento expreso a la grabación.

Una parte tiene derecho a obtener una copia de la grabación si la necesita para una apelación u otros procedimientos posteriores. En tal caso, la parte debe comprometerse a utilizar la grabación con ese único fin y a respetar la confidencialidad de la misma. Una vez concluida la grabación, y en particular si no tiene lugar ni la apelación ni ningún otro procedimiento posterior, cualquier persona que haya sido grabada puede solicitar la destrucción de la grabación. Como alternativa a entregar la grabación se puede solicitar una transcripción de la misma a través de un proveedor comercial.

Un acto de mal comportamiento puede consistir en infringir una regla, los buenos modales o la deportividad o en una conducta que signifique el desprestigio del deporte. La regla 69.2 (g) exige que el CP llegue a convencerse (el RRV dice "confortable satisfacción")teniendo en cuenta la gravedad de la mala conducta en cuestión de si el competidor ha infringido o no la regla 69.1(a). El caso 122 de World Sailing ofrece esta explicación sobre la valoración de la prueba:
En las audiencias se emplean los siguientes dos tipos de valoración de la prueba

• **'Balance de probabilidades'** también conocido como 'preponderancia de la prueba'. Con esta modalidad de valorar la prueba, la prueba debe ser evaluada en el sentido de si es más probable que sí haya ocurrido un hecho particular que que no. Puede que haya alguna prueba que acredite lo que se dice y otra que haga lo contrario, por lo que entre ambas existe un conflicto. La decisión se basa en lo que haya quedado más probado. Los CP trabajan con esta manera de valorar la prueba cuando juzgan las protestas y solicitudes de reparación.

• '**Convencimiento por la sana crítica' (el RRV dice confortable satisfacción)** es mayor que el 'balance de probabilidades'. En una audiencia por la regla 69 el CP debe contestar sí a estas dos cuestiones antes de amonestar a un competidor o penalizar a un barco según la regla 69.2.h o 69.2.i:

> ¿Está convencido el CP a través de la sana crítica de que los hechos probados corroboran que sí ocurrió la supuesta conducta?

¿Está convencido el CP a través de la sana crítica de que la conducta que se produjo es merecedora de la amonestación o la penalización?

La exigencia de que el CP haya llegado al convencimiento no significa que todos los miembros tengan que estar convencidos; es suficiente con el convencimiento de la mayoría de ellos.

Esta manera de valorar la prueba puede estar modificada por una prescripción nacional con la autorización de WS.

El convencimiento mediante la sana crítica es el método de valoración de la prueba que se emplea en el Tribunal de Arbitraje Deportivo (TAS-CAS) así como en los casos de dopaje.

N.2.9 Circunstancias atenuantes y agravantes

Una vez que el CP decide que la persona ha cometido un acto de mal comportamiento, debe considerar si le penaliza; al hacerlo, el CP debe considerar si existen circunstancias atenuantes que puedan reducir la penalización o bien circunstancias agravantes que hagan la penalización más severa de lo que sería habitual para esa forma de mal comportamiento.

Hay que valorar si el arrepentimiento se produce por el acto de mal comportamiento o sólo por la posible penalización. Hay que tener más en cuenta cualquier disculpa sincera y espontánea por el incidente que otra que parezca impulsiva y forzada.

N.2.10 Litigación

En alguna ocasión del pasado, los competidores han proferido amenazas contra comités de protestas en el sentido de que iban a demandar a sus miembros por libelo o difamación. El diccionario en inglés lo define como 'la publicación de manera difamatoria en forma permanente, como por una declaración escrita, foto, etc. '.

Es responsabilidad personal de un juez de regatas asegurarse de que se han suscrito pólizas de seguro que cubran su trabajo (sea por la AO, la MNA, etc); World Sailing no proporciona un seguro a sus jueces internacionales.

Lo más adecuado sería que en algunos países los miembros de los comités de protestas estuvieran asegurados contra los gastos por acciones judiciales. Aunque el proceso judicial iniciado por el competidor puede no prosperar, los costes de la defensa pueden ser considerables.

Conforme a la regla 3 todos los competidores, propietarios y personas de apoyo se comprometen a regirse por las reglas y a aceptar las penalizaciones impuestas y otras acciones emprendidas según las reglas, sujetas a los procedimientos de apelación y de revisión previstos en ellas. No obstante, en algunos países los tribunales tienen mayor competencia sobre el Reglamento de Regatas para sentenciar sobre las resoluciones de un CR por la regla 69.

N.2.11 Cuando una parte no asiste

La regla 69.2(f) establece que si el competidor ofrece una buena excusa para no poder asistir a la audiencia el CP la programará de nuevo.

La regla 69.2(f) establece que si el competidor no alega una buena razón para no poder asistir a la audiencia y no asiste, el comité de protestas puede celebrar la audiencia sin la persona presente. Si el comité la celebra sin el competidor y le penaliza, según la regla 69.2(j) incluirá los hechos probados y la resolución, así como los motivos que le han llevado a adoptar tal resolución.

Según la regla 69.2(k), si el CP decide no celebrar la audiencia sin que el competidor esté presente, o si la audiencia no se puede programar a una hora y en un lugar en que razonablemente pueda asistir, el CP reunirá toda la información disponible y, si sus razones parecen justificadas, elevará un informe a las autoridades nacionales competentes. Si el CP lo ha nombrado

WS conforme a la regla 89.2(c) enviará una copia del informe a World Sailing.

Se aplica la regla 69.2 (k) cuando el CP ya se ha ido del evento y se recibe una acusación según la regla 69.1(a). El CR o la AO puede nombrar un nuevo CP para que actúe conforme a esta regla.

N.2.12 Desestimación del caso

Si después de una audiencia resulta que no se ha probado la acusación de mal comportamiento, el CP lo hará constar claramente así. La noticia de una audiencia por la regla 69 ya se habrá corrido por toda la regata y es importante que el nombre del competidor sea públicamente exonerado.

N.2.13 Penalizaciones

Una audiencia por la regla 69 no tiene por qué concluir con una penalización; se puede imponer una amonestación. Una amonestación puede ser suficiente, por ejemplo, para un mal comportamiento menor seguido de una disculpa por el acto realizado.
Normalmente no se informa a ninguna autoridad nacional de ninguna amonestación ni de una penalización inferior o igual a un DNE (ver más adelante el análisis de la regla 69.2.j.3). Si a una persona se le expulsa de un evento o de la sede de un evento se debe informar de la sanción a la autoridad nacional.

El CP puede excluir a un competidor y, cuando proceda, a su barco, de su participación ulterior en un evento o serie. La máxima penalización sería descalificar al competidor de toda la regata, ya que el comité de protestas no tiene atribuida la competencia de penalizar con la expulsión del evento en el que está actuando.

El CP también puede tomar cualquier medida para la que tenga competencia (siempre y cuando así lo establezcan las reglas).

Por lo general no hay que publicar lo ocurrido más allá del habitual resultado en el TOA (sobre el contenido del aviso ver las

orientaciones al respecto en la guía de WS sobre el mal comportamiento).

N.2.14 Informar de los detalles de la audiencia en el informe de regata de World Sailing

El formulario del informe del presidente del jurado internacional sobre la regata (en ijreport.org) debe hacer constar si se impuso una penalización o no; se deben expresar suficientes detalles para que el lector pueda comprender por qué se tomó esa decisión, si bien deben omitirse los nombres.

N.2.15 Apelar la resolución

El competidor puede apelar la resolución pero sólo en el caso de que o bien el jurado internacional no estaba bien constituido o bien se trata de un comité de protestas pero no se hubiera denegado el derecho de apelación conforme a la regla 70.5.

N.2.16 Informar a las autoridades nacionales

La persona contra la que se haya hecho alguna averiguación tiene derecho a recibir una copia del procedimiento para preparar una apelación o su defensa ante otro organismo (como una MNA o WS) que pueda imponer una penalización ulterior.

Una amonestación (warning) no es una penalización.

Cuando se impone una penalización mayor que un DNE se debe informar a autoridad nacional de la persona sancionada, o en determinados casos, a World Sailing en lugar de a la autoridad nacional. El informe debe ser detallado ya que la autoridad nacional se va a basar en él para decidir si va a investigar más el asunto. Resulta de utilidad que el CP recomiende si considera procedente una penalización ulterior. Hay que redactar este informe lo antes posible para que no se omitan aspectos fundamentales y para que el competidor pueda saber si se le va a penalizar más. También es importante para que otras personas vean que el asunto se ha tratado con rapidez. Un retraso

indebido al informar provoca el descrédito de la administración disciplinaria del deporte. Se debe entregar al competidor una copia de tal informe.

La regla 69.2 (j) (3) autoriza al CP a informar a una autoridad nacional siempre que lo considere adecuado. Este puede ser el supuesto en el que el CP haya impuesto una penalización de un DNE o menos. En cualquier caso, el CP ha de ser muy cauteloso al hacer uso de esta facultad y debe explicar sus motivos al competidor. No sería normal que un CP hacer un informe discrecional cuando no haya impuesto una penalización que esté dentro de sus competencias. Debe haber una razón de peso para involucrar a la autoridad nacional o a WS para el caso de que no pueda ser abordada por el comité de protestas en el evento. En particular, el comité de protestas no debe hacer un informe sólo porque no desea lidiar con un problema difícil de mal comportamiento.

N.2.17 Acción por la autoridad nacional

Cuando un CP está obligado a hacer un informe a la AN tiene que aportar tanta información y tantas pruebas como en la práctica sea posible mientras los testigos aún recuerden los sucesos para ayudar a que otro órgano disciplinario pueda tomar la mejor decisión más adelante, como podría ser entregar el acta o la grabación de las pruebas tal como se le aportaron al CP.

Sección O

Clasificación de Regatistas (Sailor Classification) Reglamentación 22 de World Sailing

O Clasificación de regatistas (Sailor Classification) – Reglamentación 22 de WS

Contenido

O.1 Introducción	**221**
O.2 El anuncio de regata y las instrucciones de regata	**223**
O.3 Control in situ	**223**
O.4 Protestas	**224**
O.5 Protestas sobre limitaciones de la tripulación	**226**
O.6 Cambios realizados por la Comisión	**226**
O.7 Recepción de otras quejas o informaciones	**226**

O.1 Introducción

En la reglamentación 22 de WS, Código de WS de clasificación de regatistas (World Sailing Regulation 22, the World Sailing Sailor Classification Code) se establece un sistema internacional para clasificar a los regatistas como aficionados (amateurs) o profesionales. La clasificación se basa o bien en la participación financiera, sea directa o indirecta, o bien en el empleo del trabajo de los regatistas cuyos conocimientos o habilidades permiten su desempeño en el rendimiento de un barco en una regata, o bien en ambas cosas.
El Código de Clasificación de Regatistas (Sailor Classification Code) con el Sistema de Clasificación Funcional de Para World Sailing (Para World Sailing FunctionalClassification System) para regatistas con discapacidad en los eventos de Para World Sailing.

Los eventos y las clases no están obligados a usar un sistema de clasificación, pero si lo hacen, el único que pueden usar es el código de WS.

Si te nombran para el CP de un evento en el que se apliquen las restricciones de la clasificación, debe estudiarse los requisitos de la misma. Un buen modo de comenzar son las Guidance Notes

for Officials que se pede encontrar en la web de World Sailing aquí:

http://www.sailing.org/tools/documents/ISAFSailorClassificationGuidanceNotesfor1April2010-[13764].pdf

La Comisión de WS de Clasificación de Regatistas (World Sailing Sailor Classification Commission) administra el sistema en nombre de WS; entre las competencias de esta Comisión están las siguientes:

• resolver las solicitudes de clasificación de los competidores;
• resolver los recursos contra ellas;
• relacionarse con las clases y eventos; y
• ilustrar sobre el modo de aplicar el código en aquellos eventos que lo empleen, lo que se puede llevar a cabo por un miembro de la comisión en persona o por teléfono.

En este capítulo se tratan las materias que pueden afectar a los jueces en un evento clasificado. La comisión puede ofrecer ayuda y orientación a los jueces en todo momento y se puede comunicar con ella a través de la Oficina de WS (World Sailing Office) en classification@sailing.org o, en casos urgentes, a través del presidente de la comisión, cuya información de contacto aparece en el Anuario de WS (World Sailing Yearbook). Si es urgente que la Comisión pueda responder o investigar una situación en breve plazo si se le dice que la información se necesita con urgencia.

Los problemas de clasificación pueden causar reacciones airadas de los competidores y los propietarios de barcos.
Los cambios en la clasificación pueden provocar cambios en las listas de tripulantes cuando la regata está muy próxima, lo que influye en la capacidad del barco para entrenar y competir. Es sabido que para evitar los riesgos de procedimientos legales los representantes legales deben ponerse en contacto con los organizadores del evento.
En el caso de que surjan estos problemas hay que ponerse en contacto inmediatamente con la Oficina de WS y con la Comisión puesto que tienen experiencia en casos similares y pueden ser de gran ayuda.

O.2 El anuncio de regata y las instrucciones de regata

Cuando no lo hacen las reglas de clase, el AR y las IR pueden establecer limitaciones a la tripulación referidas a la clasificación de regatistas.

Por ejemplo, un barco puede tener limitado el número de regatistas del grupo 3 que pueden ir a bordo, o que el caña debe estar en el grupo 1. Es importante que los requisitos estén redactados con claridad y sin ambigüedades. Siempre que sea posible se deben usar los modelos de redacción que se contienen en las notas orientativas antes mencionadas.

Corresponde a cada clase o evento decidir cómo quieren emplear el sistema de clasificación; WS no exige que deban seguirlo ninguna clase ni ningún evento. La única condición es que, si se aplica la clasificación, sólo puede emplearse la de World Sailing.

Algunas clases tienen requisitos adicionales, como prohibir a los cañas que hayan competido en los Juegos Olímpicos o la Copa América en los últimos diez años. Estos no son requisitos de clasificación y está permitido (en los términos que recomienda WS) que una clase o evento considere que un competidor no tiene una clasificación válida para estar incluido en el grupo 3 a los efectos de las reglas de limitación de la tripulación.

No obstante, no está permitido incluir una regla que determine que determinado individuo está incluido o no en el grupo 1 o en el grupo 3. WS es la única que puede decidir estos extremos.

O.3 Control in situ

En determinados eventos, un miembro de la Comisión puede participar en la inscripción y entrevistarse con los competidores; este miembro tiene la facultad de modificar la clasificación de un participante en el evento si hay un motivo justificado para ello (p. ej. que la clasificación esté equivocada).

La presencia del miembro de la Comisión debe constar en el AR, y su participación y las entrevistas deben establecerse como obligatorias en una regla del AR. El miembro de la Comisión elaborará la lista de entrevistas en colaboración con los organizadores del evento o la clase y este listado se publicará en el TOA.Tales entrevistas generalmente tendrán lugar antes de que termine la inscripción y siempre antes de que comiencen las regatas.

Las entrevistas se celebran inicialmente por el miembro de la Comisión a solas. Si el miembro tiene motivos para pensar que debe modificarse la clasificación de un participante, se suspenderá la entrevista y se le convocará para una segunda entrevista. La segunda entrevista se celebrará con la presencia de un testigo y lo habitual es que el miembro de la comisión pida a un miembro del jury que actúe como testigo. Si se le pide y el juez accede, su función es levantar un acta independiente de la entrevista. Al terminarla, el miembro de la comisión comunicará su decisión al competidor, quien tiene derecho a recurrir la decisión de reclasificarle, Los competidores pueden recurrir la decisión de reclasificarles, pero esto deben hacerlo online y es raro que ello tarde menos de un mes. Entre tanto, el Código establece que la decisión del miembro de la comisión es vinculante. El competidor no puede solicitar reparación porque la Comisión no está incluida en la regla 62.1(a) del RRV y tiene otro procedimiento de reparación.

O.4 Protestas

Se puede protestar a un barco después de la hora límite para tripulantes y antes de la hora límite de protestas sobre clasificación de tripulentes (o 24 horas después de publicar un listado de tripulantes modificado) en los casos que ahora se citan:

•si no se ha revelado la información que ha dado pie a una clasificación más alta, cuando un participante ha solicitado que se le clasifique;

• o cuando un participante ha llevado a cabo actividades incompatibles con su clasificación después de haber sido clasificado

Y cuando, en uno de ambos casos, el barco haya infringido las limitaciones de tripulación establecidas en el AR, las IR o las reglas de clase.

Las protestas de este tipo son difíciles de resolver y necesitan una estrecha colaboración con la Comisión.
El CP también necesita estudiarse los tipos de actividades del grupo 3 (ver la lista de actividades de la reglamentación 22.2.2 de World Sailing) en el Código y cómo evaluar mejor a un participante incluido en una de estas categorías.

Las contestaciones de la Comisión a las preguntas frecuentes (FAQ) pueden ser de mucha ayuda para aplicarlas a diferentes supuestos.
www.sailing.org/classification/

La Comisión puede orientarnos sobre el tipo de preguntas que se plantean y las pruebas que se pueden presentar.

Al igual que ocurre con las protestas de medición, cuando existan dudas sobre la clasificación de un competidor, un CP puede remitir los hechos probados a la Comisión para pedirle su opinión sobre los mismos. La respuesta de la Comisión vincula al CP.

Según el Código, que modifica la RRV 63.3 (a), el protestado tiene derecho, si lo pide, a presentar las pruebas de naturaleza personal o privada sin que el protestante esté presente. El CP no debe hacer constar estas pruebas en su resolución. Si al estudiar estas pruebas el CP considera que no son de naturaleza personal o privada no debe tenerlas en consideración a menos que se vuelvan a presentar en presencia del protestante. Las penalizaciones vienen recogidas en el Código. Si el barco todavía no ha regateado no se le debe penalizar. Si ha terminado una o varias pruebas, la penalización es la descalificación de todas ellas (salvo que la protesta provenga de ser una protesta presentada por el CR cuando esté obligado a presentarla en virtud de un informe recibido de la comisión de clasificación, en cuyo caso la penalización queda a discreción del CP (ver más detalles a continuación en la sección O.6).

El CP no es competente para cambiar una clasificación ni aunque sea para constatar que debería ser diferente. En ese caso debe comunicárselo a la comisión junto con los detalles de todas las pruebas que haya visto el comité (incluyendo cualquier prueba que se haya presentado en privado).

O.5 Protestas sobre limitaciones de tripulación

Según el RRV está claro que se puede presentar una protesta cuando un barco simplemente no haya cumplido con el AR o las reglas de clase (por ejemplo, por llevar a bordo más regatistas del grupo 3 de los permitidos o tener como caña a un tripulante al que no se le permita serlo).
En estos casos el CP debe aplicar las reglas normales de una protesta en cuanto a tiempo límite, validez, penalizaciones, etc. La clasificación que figura en el sitio web de World Sailing contra el competidor es definitiva en estos casos.

O.6 Cambios realizados por la Comisión

Si la Comisión de Clasificación (CC) modifica la clasificación de un participante durante un evento (por ejemplo, debido a una entrevista) la propia Comisión puede hacer que ese cambio se retrotraiga al inicio del evento. Si la Comisión cree que un barco infringiría las reglas de limitación de la tripulación, informará del asunto al comité de regatas, quien luego está obligado a protestar al barco. La penalización por una infracción de este tipo queda a criterio del CP.

O.7 Recepción de otras quejas o informaciones

Si el CP recibe quejas o informaciones en un evento que pueden levantar sospechas sobre la clasificación de un participante pero por la razón que sea no se ha presentado una protesta, debe informar de ello reservadamente a la CC por medio de la oficina de WS. Esta información puede influir en futuras decisiones de la Comisión.

Sección P
Regatas Oceánicas y de Alturas

P Juzgar regatas oceánicas y de altura

Contenido

P.1 Composición y organización del CP	**228**
P.1.1 Composición y destrezas de los jueces	**228**
P.1.2 Organización	**229**
P.1.3 Reunión inicial	**229**
P.2 Responsabilidades	**230**
P.2.2. Confidencialidad	**231**
P.2.3. Decidir las cuestiones remitidas por la (RRV apéndice N2.3)	**231**
P.2.4. Modificaciones a las reglas en las IR	**231**
P.3 Procedimientos	**233**
P.3.1. Actuación del CP antes de la salida	**234**
P.3.2. Actuación del CP durante la regata mientras se está en regata	**234**
P.3.3. Solicitud de reparación	**236**

PREÁMBULO

Este capítulo ofrece información y asistencia a los jueces en regatas de altura y oceánicas. Para hacer más fácil su lectura y comprensión se incluye la descripción de las tareas del jurado internacional que contiene el apéndice N del RRV. El capítulo se refiere al comité de protestas (CP) aunque a menudo está constituido como jurado internacional. El capítulo parte de la base de que las regatas oceánicas y de altura exigen procedimientos que pueden variar del RRV, respetando lo máximo posible el principio básico de la sección B de la parte 5. Este capítulo no modifica el apéndice N del RRV pero comenta las costumbres específicas de las regatas de altura y oceánicas.

P.1 Composición y organización del CP

P.1.1 Composición y destrezas de los jueces

El jurado internacional debe estar constituido como se exige en el apéndice N. Para reducir costos la AO puede tomar diversas

medidas para que se reúna, como pueden ser las reuniones a distancia.

La mayoría de los miembros deben tener gran experiencia como navegantes de altura y oceánicos; para poder determinar las penalizaciones y reparaciones necesarias es preciso tener habilidades marineras en alta mar, como navegación en condiciones extremas o mal tiempo, así como regatas con tripulación reducida, conocimiento de los cálculos de navegación, sistemas de rastreo, cartas electrónicas, GPS y análisis meteorológico. Si el CP carece de estas habilidades se puede llamar a un experto independiente. El CR o el director de la regata también pueden proporcionar información y asistencia técnica.
Asimismo se necesita un buen conocimiento del Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes en la Mar (RIPAM-IRPCAS) y de las Sailing Offshore Special Regulations (OSR) de WS

P.1.2 Organización

Se recomienda que se celebre una reunión del CP en pleno antes de la salida y después de la llegada. Durante la regata, los asuntos se pueden resolver a distancia por email, conferencia telemática o por otros medios. Todos los jueces deben estar disponibles y localizables durante toda la regata.

Para dar continuidad en una regata con varias etapas, es preferible que al menos el presidente y uno de los miembros permanezcan durante toda la regata. Después de cada etapa de la regata, pueden formar parte del CP jueces locales siempre y cuando posean las destrezas necesarias y los que las tienen continúen.

P.1.3 Reunión inicial

Es conveniente celebrar una reunión inicial con todo el CP para organizar los métodos de comunicación y la manera de trabajar entre los miembros. Todos los miembros deben saber usar la tecnología escogida. La finalidad es definir un método de trabajo que evite malentendidos y que garantice la confidencialidad

cuando se discuten las penalizaciones discrecionales o las reparaciones.

Es aconsejable que todos los miembros se estudien la sección H8 de este manual sobre las relaciones con la prensa. Por otro lado, es necesaria una reunión con la AO, el CR y el CT para establecer las funciones y responsabilidades de cada comité. Los miembros del CP deben manejar con sensibilidad la información sobre emergencias, accidentes graves u otros peligros a los que estén expuestos los participantes. Se debe salvaguardar la confidencialidad de la información.
Tanto el capítulo sobre gestión de crisis del Manual de WS de Oficiales de Regata como el apéndice E de las OSR nos ofrecen ayuda al respecto.

En aras de la transparencia, el CP puede publicar por adelantado su política sobre penalizaciones discrecionales.

P.2 Responsabilidades

P.2.1. Como se establece en RRV apéndice N2.1 "el jurado internacional es responsable de oír y decidir todas las protestas, solicitudes de reparación y otros asuntos relacionados con las reglas de la Parte 5. Cuando así se lo solicite la autoridad organizadora o el comité de regatas, les asesorará y ayudará en cualquier asunto que afecte directamente la equidad de la competición".
Esta última frase es de la mayor importancia. La dirección de la regata, el CR, el CT y el CP deben trabajar como un equipo, cada comité con sus propias competencias y recibiendo información útil unos de los otros.

Resulta esencial que exista una buena relación de trabajo entre todos los jueces ofciales y tecnicos, especialmente si deben trabajar juntos durante un largo periodo de tiempo. A la vez, es igualmente esencial que el jurado internacional mantenga su independencia e imparcialidad.

P.2.2. Confidencialidad

Las protestas previas a la regata sobre medición y material de seguridad se deben tratar con delicadeza. La información sensible sobre el equipamiento de la regata puede llamar la atención de la prensa.

P.2.3. Decidir las cuestiones remitidas por la AO (RRV apéndice N2.3)

- antes de la regata:
  - revisar las IR para que sean coherentes con el AR y las reglas de clase, la posible aplicación de las prescripciones nacionales y las modificaciones de las reglas
  - asesorarse sobre las intenciones sobre la gestión de la regata, teniendo en cuenta las RRV 85, 86, 87 y 88.
  - establecer y publicar las penalizaciones discrecionales, o cómo se van a calcular las penalizaciones en la navegación

- durante la regata:
  - en diversas etapas puede ser necesario un extenso asesoramiento por razones de seguridad como reubicar las puertas de hielo, o para alargar la regata, o para acortarla.
  - asesorar en materia de reglas a la AO, a la gestión de la regata o al CR.

- después de la regata:
  - si fueran aplicables, penalizaciones económicas, por mal comportamiento, etc.

P.2.4. Modificaciones a las reglas en las IR

Las IR pueden hacer diversas modificaciones al Reglamento. La siguiente lista, meramente enunciativa, contiene muchos de los problemas que se plantean en las IR:

P.2.4.a) Ejemplos relacionados con el procedimiento de protestas y las decisiones del CR.

• Modificaciones al procedimiento de protestas de la parte 5, conforme a la regla 86, para establecer un método diferente en la celebración de las audiencias.
• Comprobar si la RRV 64.1 se ha modificado en las IR para que el CP pueda imponer penalizaciones discrecionales en lugar de un DSQ en las infracciones a determinadas reglas. Son ejemplos típicos los referidos a las reglas 28, 29 o 31.
• Las penalizaciones discrecionales y las infracciones de las reglas de la parte 2 deben calcularse en la audiencia.
• diferentes tiempos límite para que el regatista presente una protesta antes de la regata, o durante la regata, o cuando termine
• diferentes tiempos límite para el CR, CT, CP, modificación de la RRV 61.
• circunstancias en las que un barco puede tener derecho a una reparación si se le para o retrasa por algún organismo gubernamental u oficial.

P.2.4.b) Ejemplos relacionados con ayuda externa, RRV 41

• los organizadores frecuentemente prohibirán el uso de enrutamiento y proveerán o limitarán el acceso a un conjunto común de archivos de pronóstico del tiempo a todos los participantes en la regata. Hay que comprobar con la dirección de la regata cómo se controla esto y si es fiable.
• ¿recibir asistencia técnica desde tierra y realizar reparaciones a bordo está permitido o no?
• ¿las paradas técnicas están permitidas o no?
• ¿está permitida la ayuda verbal para solucionar problemas médicos en regata?
• qué tipo de ayuda externa está permitida.

P.2.4.c) Ejemplos en materia de seguridad

• asistir a las reuniones de seguridad previas a la regata
• modificar la RRV 30 para barcos OCS por razones de seguridad
• modificación de la regla 44 para penalizaciones por infracciones de parte 2 del RRV y la regla 31.

• sesión de radio programada por la dirección de la regata.

P.2.4.d) Ejemplos relacionados con la navegación

• zonas prohibidas específicas, dispositivos de separación de tráfico (TSS).
• especificaciones sobre dónde y cuándo de aplican las reglas de la parte 2 y dónde y cuándo se aplica el RIPAM entre barcos en regata, teniendo en cuenta que el RIPAM siempre se aplica entre buques
• zona protegida (de exclusión) para el procedimiento de salida (suele ser una hora antes o más)
• balizas virtuales (ver apéndice experimental WP) *http://www.sailing.org/documents/racingrules/experimental-rules.php*)
• si se puede usar el motor o no para entrar en puerto en caso de emergencia, reparación o tratamiento médico), informando siempre al CR.
• si los barcos pueden entrar en puerto o no.
• si puede poner los barcos en seco en puerto o no.
• si la tripulación puede bajar a tierra o no durante las reparaciones en las paradas técnicas
• si se puede o no sustituir a un tripulante por motivos médicos durante la regata

P.2.4.e) Ejemplos relacionados con los requerimientos de la prensa en el AR y las IR.

• Asistencia de la prensa a las ceremonias de apertura y de entrega de premios, las etapas prólogo y el cumplimiento de la RRV80
• sesiones de radio o vídeo impuestas por la dirección de la regata por razones periodísticas

P.3 Procedimientos

Aunque existan procedimientos específicos para regatas de altura y oceánicas, el CP siempre debe velar por el derecho de defensa de las partes, con independencia de cuál sea el

procedimiento seguido en la audiencia. Al programar las audiencias que se hayan de celebrar durante la regata se debe tener en cuenta que se ajusten a los regatistas en lo que se refiere a la fatiga y las condiciones meteorológicas. Ambos barcos deben estar de acuerdo en la hora de la audiencia.

P.3.1. Actuación del CP antes de la salida

iempre que sea posible el CP en pleno debe encontrarse en la sede de la salida.

Si debe celebrarse alguna audiencia antes de la salida, el CP debe tener en cuenta que las partes no tienen ninguna obligación de comprobar el TOA. Por lo tanto, si se convoca a una audiencia a un regatista o a alguna persona de apoyo, el aviso debe hacerse por escrito y entregado en mano al interesado.

P.3.2. Actuación del CP durante la regata mientras se está en regata

Después de la salida, los organizadores suelen querer que todas las protestas y solicitudes de reparación estén resueltas antes de que los barcos terminen. Al organizar las sucesivas audiencias y tomas de decisiones no se puede olvidar que los miembros del CP pueden encontrarse en diversos lugares y en distintas zonas horarias. El presidente debe dar tiempo suficiente para que los miembros respondan los correos electrónicos y establecer un plazo límite para contestarlos.

P.3.2.a) En el procedimiento de salida

Las protestas sobre reglas de la parte 2 es más probable que sucedan durante el procedimiento de salida y al rodear la primera baliza. Resulta de ayuda que haya miembros de CP en el agua. Debe tenerse en cuenta que los regatistas, sobre todo al principio de la regata, están más ocupados en regatear y evitar el tráfico que en encontrar tiempo para una audiencia telemática o en escribir toda una declaración. Según la meteo y sus progresos, quizá puedan contestar emails u otras comunicaciones por escrito más adelante.

Si no están de acuerdo en los hechos de una disputa sobre la parte 2 o el RIPAM, es mejor celebrar una audiencia después de la llegada, salvo que haya daños y una solicitud de reparación.

P.3.2.b) En mar abierto

Las protestas de un barco contra uno o más barcos no son frecuentes, lo son más las del CR, CT y CP.

Las protestas del CR suelen tratar de infracciones del RIPAM, incluyendo la regla 10 parte B, dispositivos de separación de tráfico (TSS).Hay que tener en cuenta que el RIPAM puede desembocar en una comparecencia ante los tribunales marítimos de un país.

Cuando están de acuerdo una clara mayoría de los miembros del CP, se puede dictar una resolución y comunicarla a todas las partes implicadas; se enviará una copia a todos los demás comités para su conocimiento y aplicación.

P.3.2.c) Después de la llegada

Las protestas se suelen limitar a las del CR y CT, sobre precintos rotos o equipamiento perdido.

P.3.2.d) Escala de penalizaciones

En las regatas de larga duración suele ser inadecuado descalificar a los participantes por infringir las reglas. Por ejemplo, no existe el DNE en la Volvo Ocean Race, la Fígaro o la Vendée Globe.

Cuanto más larga es la regata más reacios son los organizadores a ver un barco descalificado. La tendencia es recurrir más a las penalizaciones discrecionales.

El uso de las DPI tiene que establecerse en las IR y puede variar según las exigencias de la AO y la filosofía de la regata.
Todavía no existe un tratamiento consistente de las DPI para las regatas de altura y oceánicas pero algunos organizadores han elaborado modelos para tramitar las protestas. El CP debe

trabajar con el CR, los participantes y los organizadores para gestionar las expectativas.

Son habituales la siguientes penalizaciones discrecionales:

- penalizaciones de tiempo aplicadas como un porcentaje del tiempo real (en regatas de altura relativamente cortas).
- penalizaciones de tiempo expresadas en días, horas, minutos que se suman al tiempo
- penalizaciones de parada (Stop penalties), volver a pasar por el mismo waypoint, después de un tiempo determinado.
- penalizaciones de permanencia (Stay penalties) en puerto durante un periodo mínimo.
- penalizaciones económicas por infracción de las obligaciones con la prensa. Estas también podrían ser penalizaciones previstas e impuestas por la AO sin audiencia. Estas deben especificarse en las IR

P.3.3. Solicitud de reparación

Esta es una de las partes más difíciles del trabajo del CP en pruebas de altura y oceánicas, porque conceder una reparación puede tener una repercusión directa en los resultados de una etapa de la regata.

- solicitud de reparación por incidentes durante el procedimiento de salida que se deriva de una protesta barco contra barco,
- solicitud por un barco procedente de una supuesta acción indebida del CR, CP, AO o CT. Un ejemplo sería el caso de que un barco de espectadores estorba a un barco, ya que la AO es responsable de que la zona sea segura, según se describe en las IR.
- solicitud de reparación por dar, o intentar dar, ayuda a una persona o barco en peligro. La reparación concedida generalmente consiste en una reducción del tiempo real, y no del tiempo compensado. En atención a la prensa, lo mejor es que las decisiones sobre las reparaciones se tomen y publiquen lo antes que se pueda, y en la medida de lo posible, antes de que los barcos terminen.

Valencia, febrero de 2020